



La vida en los faros de España

**El Cuerpo de Torreros de Faros o de Técnicos
Mecánicos de Señales Marítimas (1851-1992)**

David Moré Aguirre



mmb MUSEU MARÍTIM DE
BARCELONA

La vida en los faros de España

**El Cuerpo de Torreros de Faros o de Técnicos
Mecánicos de Señales Marítimas (1851-1992)**

Edita: Museu Marítim de Barcelona y Angle Editorial

© de esta edición: Museu Marítim de Barcelona

© de los textos: David Moré Aguirre

© de las fotografías: Isabel Acarreta Echeverría, Alberto Aguirre Martín, Emilio Alcaraz Úbeda, Juan del Bosque Gutiérrez, Nuria Botías Medina, Helena Cabezas Garrigós, Javier Carballo Berazadi, Josep Escortell Cerqueda, Foto Film Calella, Francisco José García Castelló, José Guzmán Cervera, Eugeni Llos Pagès, Rosina Lozano Pascual, Narcís Nabona Francisco, Pilar Martínez Silvestre, David Moré Aguirre, Agustín Pallarés Padilla.

Foto de cubierta: José Medina Conde en el faro del Llobregat (Barcelona), donde permaneció casi cuarenta años de su trayectoria profesional (colección Núria Botías Medina). Y anagrama del Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas.

Foto de la página 8: Familia Cabezas Azuara en el faro de Buda (Tarragona), en el año 1935. De izquierda a derecha: Luisa Cabezas Azuara, Josefa Cabezas Petrola, Josefa Cabezas Azuara, Alfredo Cabezas Martos, Alfredo Cabezas Azuara. Sentados: Manuela Cabezas Azuara y Antonio Cabezas Azuara. Colección familia Cabezas.

Maquetación y producción: Angle Editorial, SL

Impresión: Liberdúplex, SL

ISBN: 978-84-15002-38-3

Depósito Legal: B-37106-2010

Queda totalmente prohibida la reproducción total o parcial de este libro, así como su incorporación en un sistema informático, o su transmisión en algún formato, sea este electrónico, mecánico, fotocopia, grabación u otros métodos, sin el permiso previo o por escrito de los titulares del *copyright*.

La vida en los faros de España

**El Cuerpo de Torreros de Faros o de Técnicos
Mecánicos de Señales Marítimas (1851-1992)**

David Moré Aguirre

A mi abuelo, el Técnico de Señales Marítimas
Alberto Aguirre Martín, y al resto de mis familiares que
pertenecieron al Cuerpo de Torreros de Faros.
Y a todos aquellos descendientes de torreros y
técnicos que, interesándose por la vida de sus antepasados,
encuentren en este libro algunas respuestas a su curiosidad.

«Tal vez para el Mundo, sólo seas *Alguien...*
pero para Alguien tal vez seas su Mundo.»



Índice

Agradecimientos	13
Introducción	15
Metodología	19
Los expedientes personales	23
Más allá del expediente personal	25
Hacia un análisis en profundidad	27
El nacimiento del Cuerpo	33
La creación del Cuerpo	33
Los reglamentos	37
El organigrama	38
El cambio de denominación del Cuerpo	40
El acceso al Cuerpo	45
Las Escuelas Prácticas de Faros	45
Los exámenes de ingreso	49
Las oposiciones de ingreso	50
Publicaciones y academias de preparación para el ingreso	60
El acceso de la mujer	70
El perfil geográfico de los aspirantes	73
El perfil sociolaboral de los aspirantes	83
Las sagas de torreros de faros	101
La carrera en el Cuerpo	123
El período de prácticas	123
Los nombramientos y ascensos	125
Las tomas de posesión y los ceses	126
Los traslados y cambios de destino	131
Las permutas	136
Las recomendaciones	140
Las licencias	143
Los supernumerarios	146
La promoción a otros cuerpos	151
Las gratificaciones económicas	155
Las gratificaciones por aislamiento	156
Las gratificaciones en concepto de casa y mueblaje	157
Las gratificaciones por exceso de trabajo	160

El final de una carrera	167
La tramitación del expediente de reconocimiento del derecho a servir en faros de descanso	167
La jubilación	169
El derecho a la jubilación	169
La tramitación del expediente	170
El derecho a una pensión	173
Las pensiones de viudedad y orfandad	178
Montepíos y mutualidades	179
La muerte en el faro	182
El servicio en el faro	191
El encendido y apagado del faro	191
El cumplimiento de las anotaciones en los libros de servicio	200
La permanencia en el faro	204
La limpieza de las instalaciones	208
El mantenimiento de las instalaciones	210
La resolución de averías	212
Capacidad inventiva	221
La compaginación del servicio con otros empleos	225
La organización del servicio	233
Las suplencias	240
Los torreros agregados dependientes	243
Los guardalmacenes	246
El personal del Servicio Central	249
El personal de Cadenas Decca	251
La formación	251
Órganos del Cuerpo	259
La creación de la Asociación Nacional de Torreros de Faros	259
La revista <i>Señales Marítimas</i>	273
La convivencia en el faro y su entorno	291
La convivencia en el faro	291
La convivencia con el entorno del faro	297
El abastecimiento	302
Fenómenos sociales	309
El contrabando	311
La pesca irregular	313
Las guerras	314

Las guerras carlistas	314
Las guerras mundiales	316
La Guerra Civil Española	318
La Guerra de África	326
El conflicto en el Sahara	327
Las depuraciones políticas	332
El estraperlo de combustible	338
Las reivindicaciones sociolaborales	345
La salud en el faro	346
La infancia	350
La enseñanza	363
El salario	367
El intrusismo profesional	377
El ámbito competencial	379
La amortización de plazas	381
La jornada laboral	385
Los accidentes laborales	393
Los incendios	393
Los rayos	394
Los temporales	396
La manipulación de aparatos	398
Las enfermedades en los faros	401
Gastralgias y enfermedades derivadas de problemas de alimentación	401
Enfermedades oculares y respiratorias derivadas de problemas en la combustión	407
Artrosis y enfermedades reumáticas	409
Traumatismos	410
Enfermedades cardiovasculares	410
Fiebres	411
Ahogamientos	413
Enajenaciones	414
Salvamento y actos heroicos	429
El salvamento de naufragos	429
El salvamento de accidentados	433
Actos en pro del servicio	435
La liquidación del Cuerpo	437

Abreviaturas

AHG - Arxiu Històric de Girona

AGA - Archivo General de la Administración

AGMF - Archivo General del Ministerio de Fomento

AMP - Arxiu Municipal de Palafrugell

AMT - Arxiu Municipal de Tossa

Agradecimientos

Isabel Acarreta Echeverría (Santa Cruz de Tenerife), Víctor Aguayo de Hoyos (Granada), Alberto Aguirre Martín (Tossa, Girona), Carmen Aguirre Mijares (Guadalajara), Jaume Alcaraz Sánchez (Pineda de Mar, Barcelona), Emilio Alcaraz Úbeda (Carboneras, Almería), Rafael Alcaraz Úbeda (Sant Pere de Ribes, Barcelona), Gabriel Alenyar Serra (Alcúdia, Mallorca), Elena Barrios Brandaris (Palafrugell, Girona), José Enrique Benlloch del Río (La Coruña), Coro Bonachera López (Castelló de la Plana), Juan del Bosque Gutiérrez (Madrid), Núria Botías Medina (Castelldefels, Barcelona), Antonio Cabezas Azuara (Vilanova i la Geltrú, Barcelona), Manuela Cabezas Azuara (Barcelona), Javier Carballo Berazadi (Zumaya, Guipúzcoa), Rafael Carreras Díaz (Las Palmas de Gran Canaria), Antonio Cebrián González (Palamós, Girona), José Luis Ces Laiño (Santiago de Compostela, La Coruña), Eleuteri Costa Picañol (Sant Feliu de Guíxols, Girona), Josep Escortell Cerqueda (Sant Feliu de Guíxols, Girona), Juan Estárico Quintana (Gran Tarajal –Tuineje–, Fuerteventura), Manuela Fernández Cabezas (Barcelona), Margalida Frontera Pascual (Andratx, Mallorca), Francisco José García Castelló (Alicante), Orlando García Sánchez (Avilés, Asturias), Helena Garrigós Cabezas (Barcelona), José Guzmán Cervera (València), María Infante Obregón (Tossa, Girona), Mariano Juan Torres (Eivissa), Jose Antonio Laborde Ruiz (Málaga), Rosina Lozano Pascual (Benicarló, Castelló), Eugeni Llos Pagès (L’Estartit, Girona), Joana Margenat Manent (Roses, Girona), Pilar Martínez Silvestre (Almassora, Castelló), Josep Maria Moral Plana (Sant Carles de la Ràpita, Tarragona), Narcís Nabona Francisco (Barcelona), Agustín Pallarés Padilla (Arrecife, Las Palmas), Natividad Penvela Ortiz (Torremolinos, Málaga), Javier Pérez de Arévalo (Palma de Mallorca), Cándida Pérez Cheda (Ferrol, La Coruña), Antonia Quijano Cabeza (Carboneras, Almería), Bernat Reus Ginard (Andratx, Mallorca), Amelia y Marisol Riudavets Martín (La Laguna y Las Palmas de Gran Canaria), Jaume Romeu Llurba (Barcelona), Adolfo Ruiz Osés (Adra, Almería), Miguel Ángel Sánchez Terry (Salou, Tarragona), Pedro Santamaría Bilbao (Castelló), Mario Sanz Cruz (Carboneras, Almería), Joan Serra Mont (Barcelona), José María Serrano Franco (Sant Feliu de Guíxols, Girona), Joaquim Sitjà Subirana (Calella, Barcelona), Marc Soler

Piquer (Barcelona), Pere Vidal Vidal (Capdepera, Mallorca), Juan Vinent Sastre (Las Palmas de Gran Canaria).

A mi madre por haberme ayudado en las revisiones del texto, y a mi esposa por tener la paciencia de aguantar el reto que para mí ha supuesto este libro.

También quisiera expresar mi agradecimiento a todo el personal del Archivo General del Ministerio de Fomento, en especial a su jefa de servicio, Concepción Pintado Céspedes.

Finalmente quiero agradecer la confianza del equipo directivo del Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona, con su director general, Roger Marcet Barbé, y su directora técnica, Elvira Mata Enrich, a la cabeza; así como la colaboración de Enric García Domingo, jefe de documentación del mismo, e Inma González Sánchez.

Introducción

«Era al amanecer del día 21. A la distancia de media milla grité con toda la fuerza de mis pulmones ¡Farolero auxilio!» Estas palabras son de Herminio Serrano Fernández, un pescador de Ibiza que naufragó cerca de la isla Des Penjats (Ahorcados) en diciembre de 1923, y constan por escrito en una declaración que éste firmó para dar testimonio de la ayuda que los torreros de ese faro le prestaron, a los efectos que ello pudiera tener en sus respectivos expedientes personales. Tras el salvamento «hago constar que, durante mi estancia en la casa del faro, he sido objeto de una franca y cordial hospitalidad por parte de ambos torreros».¹

Hemos querido comenzar con esta llamada de socorro de un navegante que sintetiza con sencillez, a la vez que muy significativamente, el imperecedero lazo fraternal existente entre el faro y el marino, que es el que se establece al contacto luminoso de la linterna y la proa. Un nexo de unión que por extensión es un vínculo de los faros y sus habitantes con el mar y sus gentes. Muchos faros, ciertamente, se encuentran en lugares recónditos y aislados, pero siempre están al lado del mar, y éste siempre ha estado repleto de navegantes con los que han establecido una especial proximidad y relación, lo que desactiva ciertos tópicos relativamente difundidos sobre lo huraño y solitario de sus habitantes. A lo largo del presente trabajo también iremos comprobando como existen similares interacciones entre el faro y sus habitantes por un lado, y los entornos territoriales más inmediatos por otro, ya sean éstos pueblos marineros, zonas agrícolas o de pastoreo. Podemos secundar las palabras de Luis Sazatornil Ruiz cuando dice que «un faro es paisaje, icono, historia y patrimonio» y que «cultura y naturaleza se encuentran en él para crear un universo propio –el de la cultura del mar– que ha convocado a marineros, aventureros, solitarios y científicos y también a artistas, literatos, músicos, arquitectos e ingenieros en un escenario solemne, plagado de simbolismo y de fuerza telúrica».²

El llamado «farolero» es una figura enmarcada a menudo entre la leyenda y la aventura, y así ha quedado reflejado en la literatura y hasta en el cine. Sin embargo, más allá de la épica y el mito con que han sido tratados, los guardianes de los faros son unos desconocidos. Numerosa es

la bibliografía existente relativa a los faros y a la señalización marítima en general, porque como veremos las señales marítimas son mucho más que faros, al incluir otras señales visuales (boyas, balizas, etc.), además de las acústicas (campanas, sirenas,³ etc.) y las radioeléctricas (radiofaros,⁴ radares, racones, y las hiperbólicas, entre las que destacan la Cadena Decca, los sistemas DGPS, etc.). En España sabemos mucho de las características arquitectónicas y técnicas de los faros gracias a los magníficos trabajos publicados por Miguel Ángel Sánchez Terry, técnico de faros recientemente jubilado que ha dedicado buena parte de su vida laboral a la divulgación de su conocimiento.⁵ Más recientemente, dos publicaciones escritas por periodistas han permitido acercar al gran público los faros, partiendo de objetivos bien distintos. El libro de Guillermo Esaín⁶ pretende ser una guía de uso turístico que permita al visitante acercarse a conocer los bonitos paisajes en los que a menudo se integran los faros, mientras que el trabajo de Marc Soler⁷ aspira –a modo de crónica en un tono mucho más íntimo y reflexivo trufado de interesantes referencias literarias– a acercarnos desde una perspectiva comparada a la realidad de lo que antaño fue la vida en los faros y lo que queda de ello hoy, de forma paralela a la evolución del paisaje y la sociedad de las zonas costeras, que como es sabido, en los últimos cincuenta años han visto transformadas de forma substancial sus seculares formas de vida.

El presente trabajo desea desde la perspectiva histórica aproximarnos a una realidad eminentemente cotidiana, pero que por sus características tiene episodios realmente singulares, de entre los que ha germinado esa aureola de mito, leyenda y un cierto misterio de que gozan en el imaginario colectivo, visión exponencialmente proyectada por la literatura y el cine, que a menudo se fundamenta en las anécdotas para proyectar una visión sesgada y parcial de las cosas. Por ello, nos interesamos especialmente por las personas, no por la arquitectura o la técnica, a las que también acudimos circunstancialmente para poder aproximarnos mejor a nuestro objetivo. Esas gentes son sujetos protagonistas de una historia, la de sus vidas, cuya trayectoria nos marcamos como objetivo divulgar aquí. Con esa intención, este trabajo se presenta bajo el título *La vida en los faros de España*, como sucesora de aquella conferencia titulada «La vida en los faros aislados» que con las mismas intenciones pronunció en 1933 en la Universidad de La Laguna el torrero suplente de Tenerife, José Rial Vázquez.⁸ Lejos del mito, ahora, como antaño, puede resultarnos interesante conocer la senda vital y profesional de los servidores de los faros.

Para razonar el subtítulo cabe aquí en primer lugar matizar el nombre del colectivo sobre el que vamos a centrar nuestras investigaciones. Hemos visto como el pescador ibicenco lo llamaba *farolero*, que es una denominación popular bastante extendida especialmente en Catalunya y

Baleares, donde también aparece el término *faroner*. A menudo también se utiliza el término *oficial de faros*. En otras zonas han sido más usados los términos *farero* y *farista*, con amplia polémica al considerarlo unos como sinónimo y otros estimando para el primer término la acepción del que construye los faros y para el segundo el ámbito del que los guarda y custodia. En cualquier caso, y más allá de las polémicas, la denominación oficial del colectivo, con rango de funcionarios del Estado desde 1851 a 1992, ha sido desde su creación hasta 1939 la de Cuerpo de Torreros de Faros, y desde esa fecha hasta su liquidación en 1992 la de Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas. Actualmente, los hombres y mujeres que siguen desempeñando esas funciones son llamados Técnicos de Sistemas de Ayudas a la Navegación.

Notas

1. AGMF. Legajo núm. 5659.
2. «El coleccionista de faros», *Centro de Arte Faro Cabo Mayor. Colección Sanz-Villar*. Autoridad Portuaria de Santander. Santander. 2006. Página 15.
3. La primera sirena que entró en funcionamiento en España fue en 1889, de aire comprimido por una máquina de vapor en el faro de Finisterre.
4. La implantación de los radiofaros en España empezó con la aprobación de una Real Orden de 14 de julio de 1923, y su instalación en los faros de Villano y Finisterre.
5. Algunos de sus trabajos más importantes son: SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel. *Los faros españoles. Historia y evolución*. MOPU. Madrid. 1986. Y también *Faros españoles del Mediterráneo y Faros españoles del Océano*. Madrid. 1987. O *Faros de España / Lighthouses of Spain*, Ministerio de Fomento-Ente Público Puertos del Estado. Madrid. 2003.
6. ESAÍN, Guillermo. *Rutas por los faros de España en coche*. El País Aguilar. Madrid. 2008. 248 páginas.
7. SOLER, Marc. *Els fars de Catalunya. Un viatge sentimental per la costa*. Edicions La Magrana. Barcelona. 2007. 252 páginas.
8. El torrero José Rial, que fue depurado y expulsado del cuerpo al término de la Guerra Civil, cultivó la literatura publicando novelas inspiradas en faros como *Mal oficio*, *Sed*, *Isla de Lobos* y *Memorias de un solitario*. Su activismo cultural le valió la invitación de la Universidad de La Laguna para pronunciar un conjunto de conferencias en un curso de divulgación popular, entre las que destacaba ésta. La revista *Señales* se congratulaba por ello esperando «que dicha labor redunde en beneficio del cuerpo, por el conocimiento que de nuestros sacrificios y heroísmos difundirá: que el concepto popular de nosotros siga dignificándose merced a la elocuencia y cultura de Rial, que es un torrero representativo, de los que el público, sin duda, no cree existan entre nosotros», *Señales Marítimas*, núm. 19. 1/1/1933, página 5. Aquel objetivo que entonces *Señales* pretendía, hoy no puede ser una realidad al haber desaparecido el cuerpo, pero al menos confiamos en contribuir a guardar y divulgar su memoria.

Metodología

Hacer una aproximación histórica a un colectivo laboral concreto requiere una amplia perspectiva de conjunto y a menudo un notable esfuerzo por encontrar fuentes documentales que nos permitan sumergirnos en esa realidad. Cuanto más numerosos son esos colectivos, mayores posibilidades de rastrear la información que nos proporcione los datos en los que basar nuestras conclusiones. Así por ejemplo, un estudio de la realidad agrícola o pesquera de una comunidad tiene, desde el amplio abanico de gentes que la conforman, la posibilidad de obtener distintos tipos de información a partir de la consulta de documentación bien diversa, desde la oficial a la personal, pasando por la patrimonial o la colectiva, así como el uso de testimonios orales, que para algunos casos pueden convertirse en prácticamente la única fuente de información, e incluso puede recurrirse a perspectivas comparadas con otras sociedades en el mundo cuyo estado de evolución dista del nuestro. Por el contrario, hacer un estudio pormenorizado sobre una determinada profesión de esa realidad (colonos, segadores, carpinteros de ribera, calafates, etc.) ya supondrá un esfuerzo mucho más grande, para poder tejer un sólido argumento. Por otra parte, el estudio de algunos oficios como pueden ser los zapateros, los sastres o los herreros puede contar con la inestimable información de la documentación generada antaño por los gremios, y más modernamente los profesionales como médicos, notarios, farmacéuticos, etc., tienen en sus organizaciones colegiales una riquísima fuente de información.

Los guardianes de los faros fueron cuantitativamente muy pocos, estamos hablando de un colectivo que en el momento de mayor expansión no llegaba a 500 personas en toda España, y que durante buena parte del siglo xx se movió en torno a las 315.¹ Sin embargo, el hecho de que en este país desde mediados del siglo xix hasta finales del siglo xx hayan sido funcionarios del Estado, ofrece la posibilidad de conocer con extraordinario detalle su propia intrahistoria, su realidad como colectivo profesional.

Algunos países como el Reino Unido o Irlanda,² en los que los faros han tenido un papel muy destacado, han confiado ese servicio a entidades u organismos autónomos y, por tanto, a la hora de conocer su trayectoria la realidad es otra. Ciertamente, todo lo relacionado con un Estado

de vocación centralista como es el español desde el siglo XVIII, genera una estructura administrativa de carácter piramidal de la que a su vez emana documentación que circula de abajo arriba y de arriba abajo, pasando por los estadios intermedios de que se haya dotado esa estructura. Si tenemos la suerte de que esa documentación generada por la administración se haya conservado, en parte o en su totalidad según las zonas o las instancias administrativas, estamos ante la posibilidad de poder hacer un estudio amplio y detallado. La historia de las señales marítimas en España, aunque estuvo en parte relacionada con la Marina durante el siglo XVIII y primeros años del siglo XIX, a partir de 1835 aparece definitivamente vinculada al ámbito de las Obras Públicas,³ cuya trasposición en el nomenclátor oficial de ministerios ha ido cambiando con el tiempo. Y a pesar de que durante la Segunda República hubo algunos intentos de asociar la señalización marítima a la llamada Marina Civil,⁴ el estallido de la Guerra Civil interrumpió la tramitación de esos planes. El modelo español se hizo a semejanza del modelo francés,⁵ a diferencia de otros países como Italia,⁶ Grecia, Portugal e incluso Estados Unidos⁷ y la práctica totalidad de repúblicas suramericanas, países en los que los faros han estado vinculados a la Marina de Guerra o Armada. En España fue el ramo de las Obras Públicas el impulsor de los planes de construcción de faros, y a su organigrama quedó afecto en 1851 el Cuerpo de Torreros de Faros.

Esto fue así hasta finales de 1992, cuando con la promulgación de la Ley de Marina Mercante y Puertos del Estado, promovida por el entonces ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, de infausta memoria para el Cuerpo, Josep Borrell Fontelles, se liquidó el Cuerpo de Faros al traspasar la gestión de las señales marítimas a 27 autoridades portuarias, agrupadas en un ente llamado «Puertos del Estado». Esta decisión del gobierno socialista del momento supuso que el servicio de aquéllas dejara de pertenecer a un cuerpo de funcionarios del Estado, para pasar a ser desempeñado por personal laboral contratado por las respectivas autoridades portuarias. Este modelo descentralizado y de financiación mixta que se ha aplicado en España existe también, aunque con ciertas diferencias de matiz, en Australia o Suráfrica.

A partir de 1992 se fragmentan las estructuras de autoridad y ello conlleva una modificación de los canales por los que se mueve la documentación administrativa, que más allá de su efectividad supone la imposibilidad de realizar un estudio que esboce unas conclusiones generales como el que para el período de 1849-1992 podremos hacer aquí. Desde entonces, cada autoridad portuaria ha seguido su propio curso, y ello determina que existan diferencias de actuación que tienen evidentemente su trasposición en la documentación. Para lo que ha venido luego sólo podremos aportar algunos apuntes y algunas perspectivas de análisis.

El análisis histórico de los faros y los torreros de faros para el período 1849-1992 pivota sobre tres ejes principales, que de abajo arriba según el organigrama son los siguientes: el fondo documental del propio faro, el fondo documental de la jefatura provincial y el fondo documental de la administración central del Estado. Tres niveles, tres estadios distintos en los que cabe zambullirse para poder hacer esa aproximación. Evidentemente la suerte de los fondos documentales de cada faro y de cada jefatura es distinta según los casos: los hay conservados enteramente y algunos desaparecidos en su práctica totalidad, y en medio, gran disparidad de situaciones tanto de estado de conservación como de localización actual. El fondo estatal tiene claroscuros, pero en el caso particular de los expedientes personales de los torreros de faros a los que aquí recurriremos a menudo, puede accederse cómodamente a él en el Archivo General del Ministerio de Fomento en Madrid. Tres instancias administrativas en las que nos hemos tenido que sumergir inevitablemente para obtener una perspectiva que supere sus propias limitaciones. A continuación vamos a dejar claro el método de trabajo que hemos aplicado, para no dejar lugar a dudas acerca de esas limitaciones, porque siendo conscientes en todo momento de ellas, uno puede matizar mucho mejor las conclusiones a las que se llega.

Recientemente los responsables de la entidad cultural Foto Film Callera decidieron celebrar el 150 aniversario del faro de esa localidad barcelonesa con la edición de un libro, para el que pidieron mi colaboración.⁸ En un momento dado, comentaron que se habían interesado por obtener un listado de los torreros que a lo largo del tiempo habían pasado por ese faro. Fruto de largas investigaciones pude sonreír y decirles que estaban de enhorabuena, porque tenía esa información en un porcentaje muy elevado. La estructura administrativa del Estado, de la misma manera que actualmente no tiene contabilizados el número de cargos políticos que están cobrando de la Administración, tampoco tiene listados de los funcionarios que han desempeñado de forma sucesiva un mismo puesto de trabajo. Para llegar a confeccionar ese listado es necesario haber hecho una ardua tarea de investigación que tiene en la documentación del propio faro su primer foco de atención. Cuando a menudo, desgraciadamente, topamos con la destrucción en grado mayor o menor de esa documentación, el acceso a la información de la jefatura constituye un buen substitutivo. Si ambas nos fallan, únicamente nos cabe la investigación a partir de fuentes ajenas a los faros (registros sacramentales, padrones de habitantes, etc.), o la casuística derivada de la propia investigación. A partir de aquí entra en juego el tercer estadio: los expedientes personales de los torreros conservados en el Ministerio de Fomento, que son voluminosísimos y contienen información pormenorizada. Sin embargo, no podemos acceder a ellos si previamente no tenemos identificado al personaje con nombre y apellidos. Es

imposible solicitar a ese archivo que nos emita un listado de los torreros que han pasado por un determinado faro, sencillamente porque no disponen de él. Por eso previamente es tan importante la labor de recopilación de datos en los fondos del propio faro y/o de la jefatura, para con ellos solicitar los expedientes, dentro de los que por aquella casuística antes anunciada pueden aparecer referencias de otros torreros que hubieran estado en aquel faro, de los que por falta de documentación no habíamos tenido noticia hasta ese momento. Damos fe de que a menudo esa circunstancia ha permitido cubrir vacíos inicialmente importantes. Desgraciadamente, si la documentación del propio faro y la de la jefatura no se han conservado, la obtención de esos listados queda únicamente a discreción de la casuística y, creemos, no habrá quien ose zambullirse en miles de expedientes.

De la misma manera que no están listados los torreros que han pasado por cada faro, tampoco sabemos con exactitud cuál es el total de los que a lo largo de los años han ejercido ese cargo público en España. Podemos, eso sí, hacer una estimación que nos puede llevar a movernos en cifras que oscilen alrededor de unas 2.000 o 2.500 personas, de las que habremos consultado los expedientes de unas 400, lo que supone un porcentaje de entre el 16% y el 20%.⁹

Se trata de un porcentaje suficiente como muestreo, partiendo de la base ponderada de incluir el 99% de los que han pasado por los faros de la Costa Brava, así como los del faro de Calella, en la provincia de Barcelona (en un porcentaje de alrededor del 90%), cuya proximidad geográfica al litoral gerundense y relativo buen estado de conservación de la documentación aconsejó, en su momento, incluir en el muestreo. A su vez, otros elementos de ponderación tenidos en cuenta, han sido el vaciado de los expedientes de los torreros catalanes en un porcentaje que creemos superior al 90% o 95%, y los expedientes de todos los faristas familiares directos de otros torreros que hubieran pasado por Girona, a fin de poder aproximarnos a sus estrategias familiares. He aquí el estudio pormenorizado de una decena de sagas familiares y el justificante del por qué algunas otras de tradición igualmente meritoria, como por ejemplo los Gandolfo de Almería, no han sido incorporadas. Al no haber pasado por la provincia de Girona, que es la del muestreo, no han sido objeto de estudio, habida cuenta que es materialmente imposible abarcarlo todo. Confesamos que una docena de expedientes consultados no responden a ninguno de los criterios expuestos, sino a la simple curiosidad por conocer en profundidad algún episodio que hubieran protagonizado y cuya trascendencia aparece reseñada en alguna publicación. Nos parecía que por la singularidad de alguno de esos aspectos merecía una mínima incursión, que no tenía por qué contribuir a cambiar substancialmente ninguna de las conclusiones que apuntaban los muestreos anunciados.

Otra consideración a tener en cuenta de esta profesión es la de la territorialidad. Como a todo cuerpo de funcionarios del Estado, le corresponde una circunscripción única, matizable tan sólo por los que en su momento dependieron de los Cuerpos de Faros establecidos de forma independiente en Cuba¹⁰ y Filipinas. Por todo ello, resulta imposible hacer un análisis del mismo únicamente para un territorio concreto, como pudiera ser por ejemplo el estudio de los torreros de faros en Catalunya. El día a día de la profesión es el mismo independientemente de dónde se ejerza, lo que es únicamente matizable en función de las especiales características geográficas y/o meteorológicas de un lugar. Los elementos naturales son los únicos que determinan la existencia de ciertas particularidades. Como veremos, el ejercicio de la profesión en algunos faros muy aislados como los de las islas de Alborán (Almería), Columbretes (Castellón), Mouro (Santander), Lobos o Alegranza (Canarias), Sa Dragonera, Penjats, Aire, Cabrera o Pou (Baleares) tenía ciertamente una consideración distinta; y otros por su situación en zonas marismañas (desembocaduras de los ríos Llobregat, Ebro o Guadalquivir, golfo de Valencia, etc.), donde proliferaban las fiebres, tenían también una dureza añadida, que influía determinadamente en su situación.

Finalmente, destacaremos que juzgamos enriquecedor con vistas a un mejor conocimiento del colectivo profesional estudiado, introducir citas textuales de documentos y artículos, cuyas referencias aparecerán oportunamente anotadas. Nos parece que las fuentes primarias tienen gran valor si vienen convenientemente contextualizadas, y a ello esperamos haber contribuido en el presente estudio.

Los expedientes personales

En términos generales, los expedientes personales de los torreros de faros conservados en el Ministerio de Fomento se componen de una partida de bautismo o nacimiento que incluye referencias a la filiación y una solicitud de ingreso en la que se suele hacer mención de la situación laboral del peticionario, acompañada de las certificaciones facultativas según las cuales el individuo que aspiraba al cuerpo estaba bien de salud, no tenía antecedentes penales y era tenido por persona de buena conducta; al tiempo que reconocía saber leer, escribir y manejar las cuatro reglas básicas de la aritmética. En los expedientes antiguos hay una hoja de servicios, en los que también se incluyen las referencias a servicios prestados al Estado en cualquier otro ramo o dependencia, lo que nos es muy útil para conocer, especialmente en el siglo XIX, aquellos que procedían del ejército, con expresión del regimiento o batallón al que hubieran pertenecido y si provenían del ramo de marina o bien de cuer-

pos militares de carácter policial (carabineros, guardias civiles, etc.), o de otros cuerpos civiles, como el de Correos o Telégrafos.

En muchos expedientes del siglo XIX se conservan las actas de los exámenes para ingreso en el Cuerpo, así como las certificaciones de las prácticas realizadas en algún faro, y siempre hallamos el nombramiento para el ingreso en el Cuerpo, y cómo no, los sucesivos nombramientos para los cuales eran destinados a uno u otro faro. Y en ese sentido, cabe destacar la presencia con un exhaustivo detalle de las órdenes de nombramiento, las tomas de posesión y los ceses en cada uno de los destinos de su carrera profesional. Asimismo, en los expedientes de todos los técnicos de faros que estuvieron en activo entre 1939 y los años ochenta hay un carné con una fotografía del técnico, que permite poner rostro a las distintas trayectorias profesionales.

En el siglo XIX especialmente y hasta mediados del siglo XX son habituales los expedientes de permuta de destinos entre compañeros de igual categoría (en los que obviamente no consta la contrapartida económica que solía haber de por medio), pero sí que podemos advertir diversas estrategias en ese sentido (aproximación a la patria chica, reagrupación familiar, deseo de aislamiento o aventura, motivos de salud, mejora de clima, móvil económico, etc.). A veces, paralelamente a éstos, hallamos expedientes de excedencias temporales por motivos de salud, o en los que se alega ésta u otras causas para su obtención. Antiguamente, en algunas ocasiones, esos expedientes encubrían la posibilidad de unas vacaciones para poder visitar a algún familiar, pero en la mayor parte de los casos venían motivados por graves problemas de salud derivados del aislamiento, que dificultaba una adecuada asistencia sanitaria, o bien por entornos medioambientales insalubres (véanse humedales y zonas pantanosas, donde era frecuente el padecimiento de fiebres palúdicas y de otro tipo, propias de esos ambientes).

Los reglamentos contemplaban otras causas para la aceptación de las excedencias (motivos profesionales, causas particulares, destinos especiales en las posesiones españolas del norte de África, etc.), aunque hasta 1930 transcurridos tres años desde su concesión había que solicitar el reingreso para no quedar automáticamente excluido. También había de aquél que tras pedir el reingreso (expediente que suele suceder al de solicitud de excedencia), inmediatamente volvía a solicitar el cese temporal.

Otro expediente bastante habitual que solemos encontrar es el de solicitud del reconocimiento a servir en los llamados faros de descanso, aquellos que estaban considerados de menor carga laboral por tener instalaciones técnicas menos pesadas (torres con menor número de escaleras, mayores automatismos, menor aislamiento, etc.), solicitud a la que tenían derecho, antiguamente, los que llevaban un determinado número de años

de servicio o habían superado una edad. Y cómo no, en los casos en los que la vida era generosa y se alcanzaba la vejez (la edad de jubilación a lo largo de los años ha ido oscilando), también encontramos el correspondiente expediente de jubilación por haber cumplido «la edad reglamentaria», según reza la documentación.

Cuando la muerte sorprendía al funcionario en el desempeño de sus responsabilidades suele aparecer el oficio, y en algunos casos incluso el telegrama, del ingeniero jefe de la provincia comunicando la triste noticia del fallecimiento del torrero al subdirector general correspondiente u otro superior jerárquico según el organigrama vigente. A veces la documentación es más concreta, y si concurre alguna circunstancia especial, el expediente incluye cumplida información acerca de lo acontecido (suicidio, caída al mar, desaparición en extrañas circunstancias, fallecimiento en acto de servicio, ahogamiento, etc.).

La existencia de expedientes disciplinarios por incidencias de diversa índole permite obtener información muy detallada del servicio y las condiciones laborales del torrero, así como de las relaciones de convivencia con los otros compañeros y sus respectivas familias. Este tipo de expedientes tienen un alto valor cualitativo, pues más allá de los hechos, la investigación de lo sucedido –de la que queda puntual información escrita– permite retratar el quehacer laboral del colectivo y la vida en el faro en general.

Más allá del expediente personal

Para un estudio como el que hemos pretendido hacer, ha sido necesario ir más allá del expediente personal en aquellos casos en los que el torrero se ha jubilado. La fecha y la causa de fallecimiento resultan importantes para elaborar la ficha personal de cada torrero, puesto que a partir de esa información nos es posible localizar la correspondiente partida civil de defunción, en base a la cual a menudo podemos reconstruir el nombre del cónyuge y de los hijos de los torreros, y así comprobar si el nombre de la esposa coincide con el de la hija o hermana de algún otro miembro del Cuerpo, o es el hijo el que ha continuado con la saga familiar, estrategias todas ellas de gran interés sociológico.

Con relación a los hechos vitales del farista y su familia, cuando se ha podido también se ha acudido a la consulta de los fondos sacramentales de los archivos parroquiales, que en el caso de la diócesis gerundense pueden consultarse enteramente en soporte microfilm digitalizado en el Arxiu Diocesà de Girona. Otro recurso utilizado han sido los padrones de habitantes. Aunque este tipo de documentación se corresponde con

una «foto fija» de la población en un determinado momento y únicamente disponemos de algunos años, y en función del municipio donde busquemos nos encontramos con un mayor o menor grado de conservación y localización de este tipo de documentación (la hay en archivos municipales, comarcales, etc.), no es menos cierto que la información que contienen nos ayuda a localizar algunos datos que desconocíamos, y cuya localización nos abre a menudo nuevas perspectivas de investigación.

En los casos en que el torrero se jubiló, el expediente personal en el Ministerio de Fomento no aporta información más allá de la fecha de su cese al haber cumplido la edad reglamentaria, a excepción de alguna solicitud puntual relativa a certificación de años de servicio. ¿Qué hacer para localizar las defunciones de los jubilados? Se nos presentan tres opciones.

En primer lugar, para los casos más antiguos, correspondientes a personal jubilado con anterioridad a 1911, tenemos la opción de acudir al Archivo General de la Administración del Estado, sito en Alcalá de Henares, donde se conservan los expedientes de Clases Pasivas de funcionarios del Estado entre 1869 y 1911. Existen unos ficheros por nombre del solicitante de la pensión, y también de las viudas y huérfanos que solicitaron algún derecho pasivo. Si desconocemos el nombre del cónyuge o de los hijos, este último recurso suele resultar bastante inútil. En cualquier caso, esos expedientes, además de proporcionar información diversa sobre su vida laboral, contienen puntual información de la tramitación de la solicitud del haber pasivo (lo que supone conocer la ciudad donde establecieron su residencia al jubilarse), y cualquier otra incidencia que hubiera ocurrido hasta el momento mismo del fallecimiento de la persona, con referencia exacta en la mayor parte de los casos del lugar y la fecha del deceso, lo que nos permite solicitar al correspondiente Registro Civil la partida de defunción tan deseada, para conocer aquellos datos por los que hemos manifestado nuestro interés.

Para los que se jubilaron con posterioridad a 1911 nos quedamos sin un recurso importante, aunque nos queda otra posibilidad, que es solicitar telemáticamente la información relativa al lugar y la fecha de fallecimiento a la Dirección General de Clases Pasivas del Ministerio de Economía y Hacienda, donde muy amablemente nos facilitarán la información que tengan disponible en sus bases de datos. Y aunque tienen bastantes lagunas, especialmente para el período 1911-1960, resulta un buen medio para obtener información sobre algunos de ellos.

En tercer lugar resulta muy interesante la lectura de la revista *Señales Marítimas*, editada por la Asociación Nacional de Técnicos de Señales Marítimas, por dar puntual información de todo lo acontecido con relación al cuerpo,¹¹ incluyendo en cada número una sección dedicada a los asociados, en la que se informaba de los acontecimientos vitales rela-

cionados con la «familia» de faros: nacimiento de hijos, matrimonio de compañeros y sus descendientes, de los que también aparecen referencias de su graduación o titulación universitaria, así como del fallecimiento de muchos de ellos, y de la persona que a su fallecimiento cobraba la pensión de la Mutualidad. Acudir a esta publicación nos resulta especialmente interesante ya que viene a cubrir de manera prácticamente continua la etapa 1932-1966, período que abarca buena parte del que más adolecía la información facilitada por el Ministerio de Economía.

En algunos otros casos nos ha ayudado la correspondiente partida civil de nacimiento, que afortunadamente para nosotros a veces se acompaña de una anotación marginal con indicación del lugar y la fecha del fallecimiento. Y cómo no, también nos ha resultado muy útil la memoria oral de los técnicos activos o jubilados en relación con sus compañeros, a los que tenemos que agradecer su disponibilidad a colaborar en todo aquello que hemos necesitado.

La larga y extensa búsqueda realizada a partir de múltiples fondos documentales nos permite recabar no sólo gran cantidad de información, sino también datos de gran calidad informativa sociológica e históricamente hablando.

Los datos que contienen los expedientes personales en el Ministerio de Fomento, los otros expedientes personales correspondientes a su paso por la jefatura provincial –que en el caso de Girona se conservan en el AHG–, los datos de todo tipo que nos proporcionan los fondos de las jefaturas y de cada faro cuya localización ya hemos comentado, la diversa documentación relacionada con el cobro de las pensiones, el recurso a la hemeroteca tanto a partir de la revista *Señales* como de la *Gaceta de Madrid* o posteriormente el *BOE*, así como las partidas de los registros civiles, etc., nos permiten elaborar una ficha muy completa de la vida laboral de los torreros de faros, que, por la singularidad de su trabajo, es la ficha de unas familias con un determinado modo de vida.

Hacia un análisis en profundidad

A partir de aquí, con el estudio detallado de la gran cantidad de información recopilada para cada unidad familiar, así como la recabada con relación a todos y cada uno de sus destinos, es cuando podemos entrar en una segunda fase de análisis que nos permita elaborar conclusiones mucho más generales en relación a todo tipo de aspectos relacionados con la profesión, recordando siempre que el largo lapso de más de ciento cincuenta años nos obligará a distinguir períodos.

Así podremos interesarnos por el origen geográfico de los integrantes



Alberto Pallarés Lasso y su madre Rosario Lasso Toledo en el faro de Alegranza, en el año 1964. Colección Agustín Pallarés Padilla.

del Cuerpo y ver, por ejemplo, como la geografía de los faros incide en la procedencia de los torreros (destacando el predominio de gallegos y baleáricos); o como la creación en 1856 de las Escuelas Prácticas de Faros en algunas señales como Machichaco, Torre de Hércules o isla de Tabarca, supuso un polo de atracción para la entrada en el Cuerpo de vizcaínos, coruñeses y alicantinos; lo mismo que ocurrió en el siglo XIX, cuando las pruebas selectivas se realizaban en varias capitales provinciales, lo que determinó la presencia de un mayor número de miembros gaditanos o valencianos; a la vez que la posterior centralización del proceso selectivo en la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid supuso un relativo aumento de oriundos del centro peninsular.

También resulta interesante analizar los orígenes laborales de los primeros torreros de faros y la evolución a lo largo de los años en relación con la preparación y formación de los que fueron ingresando. Se vislumbra un trasvase desde diversos oficios artesanos, especialmente vinculados a la construcción (carpintería, albañilería, etc.), a la mecánica, y a lo largo del siglo XX una clara evolución del perfil profesional de la mecánica hacia la electricidad y más recientemente a la electrónica.

Se destaca la transmisión de la profesión de padres a hijos o de tíos a sobrinos, así como la existencia de matrimonios entre miembros de familias «fareras», y estrategias de vertebración familiar en torno del faro. Nos aparecen largas sagas de torreros de faros que durante siglo y medio han hecho que determinadas familias se mimeticen con los faros.

Resulta también interesante comprobar la vertebración del faro con su territorio más inmediato. Los faros, aunque aislados, han compartido tradicionalmente espacios con otros núcleos familiares de singular aislamiento, pequeños núcleos rurales o pesqueros de habitual endogamia, con los que singularmente entablaron buenas relaciones de vecindad (aunque también hay algún que otro sonado episodio de desencuentro), y con los que era habitual el establecimiento de vínculos matrimoniales. Cuando un joven llegaba soltero a un faro aislado, era más que probable que terminara saliendo de él casado con una joven de su entorno más inmediato. Así es especialmente recordado para los que llegaban solteros a Canarias. Por otra parte, es interesante estudiar como a partir del servicio de abastecimiento del faro que el Estado contrataba con particulares de la zona se establecen estrechos vínculos, que llevan a los familiares del abastecedor a hacer de ordenanzas en los faros y en algunos casos terminan ingresando en el Cuerpo; o los vínculos que se establecen a partir de determinados servicios de limpieza que también se daban en contrata a la población femenina, etc.

La educación, la sanidad, la asistencia religiosa y hasta el entierro eran preocupaciones de las familias que tenían en el aislamiento uno de

los enemigos más implacables de sus destinos. Resulta interesante analizar las estrategias de superación de esas dificultades, y como con los años las mejoras en las comunicaciones contribuyeron a hacer más llevadera la vida en esos puntos; y como con el tiempo eso terminó siendo uno de los motivos por los que la singularidad de tener que vivir con la familia en el puesto de trabajo dejó de ser imprescindible.

El contacto cotidiano con la naturaleza desde un punto de vista laboral y personal permitía a los torreros de faros disfrutar de una singular perspectiva de la vida. Por lo general eran personas que se caracterizaban por ser grandes amantes de su libertad como trabajadores al servicio del Estado, pues aunque tenían que dar cuenta de todo su quehacer cotidiano a la superioridad, no es menos cierto que los jefes no se encontraban constantemente a su lado supervisándoles el trabajo. Por todo ello, en términos generales, estamos ante un colectivo cuyo ideario político ha transcurrido en torno al liberalismo, tendente en algunos casos hacia el radicalismo, entendido éste como doctrina política. En muchos casos el mimetismo entre el faro, la naturaleza y la propia vida del torrero llegaba a tal punto, que como nos dice Coro Bonachera López «mi padre llegó un punto en que se creyó ser el dueño de Columbretes, le gustaba tanto que de allí no lo sacaban». Reflejo de ese mimetismo entre los hijos del Cuerpo encontramos a Luz Salvatierra Villalta, Luz Sbert Lozano, Marina López Gómez, o las hermanas María del Mar, María de las Olas y María de las Rocas Rial González, lo que da un claro ejemplo de la singularidad de sus vidas en los faros y en armonía con la naturaleza.

Notas

1. Para establecer una comparación con esos 315 torreros en España, diremos que en 1984 en Francia el personal que atendía las señales marítimas eran 1.130 personas, en Gran Bretaña unas 2.000, en Noruega 2.044 y en Portugal 420. Véase *Señales*, núm. 12. 1^{er} trimestre 1985, página 10.
2. En Inglaterra, Gales, las islas del Canal de la Mancha y Gibraltar las señales marítimas están a cargo del *Trinity House*, un organismo independiente de carácter privado, fundado en el siglo XIV, que goza de un estatus parecido al de una organización caritativa –de ayuda al navegante– o no gubernamental. Otras entidades de funcionamiento parecido existen en Irlanda (*Commissioners of Irish Lights*), Escocia (*Commissioners of Northern Lighthouses*) o Irlanda del Norte.
3. Real Orden de 18 de agosto de 1835 por la que «SM la Reina Gobernadora ha tenido a bien resolver que en lo sucesivo y en todo lo relativo al servicio de fanales y al de los Puertos Mercantes en cuanto a la parte facultativa, los capitanes de puerto se entiendan directamente por medio de los Gobernadores Civiles, con el Inspector General de Caminos».
4. SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel. «Dependencias de las Señales Marítimas», *Señales Marítimas*, núm. 9. Junio 1990, páginas 25-29. Interesante artículo en el que se apuntan las referencias históricas de la vinculación de los faros españoles con la marina. Véase más con-

cretamente la Ley de 12 de enero de 1932, por la que se dispuso el pase de determinados servicios a depender de la Subsecretaría de la Marina Civil, un proyecto de ley de 11 de mayo de 1934 que, de haberse aprobado, hubiera supuesto el pase a dicha dependencia de todas las competencias de señalización marítima (*Señales Marítimas*, núm. 69. 11/6/1934, páginas 423-425), y un decreto de 21 de agosto de 1934 por el que se transfirió la Subsecretaría de Marina Civil del Ministerio de Marina al de Industria y Comercio (*Señales Marítimas*, núm. 77. 1/9/1934, página 485). Un decreto de reorganización de la administración de 28 de septiembre de 1935 que eliminó la Subsecretaría de Marina Civil, haciendo que todos sus servicios fueran agregados a una Dirección General de Marina Civil y Pesca, y el posterior estallido de la Guerra Civil, contribuyeron a desbarbolar los intentos por hacer depender las señales marítimas de la Marina Civil.

5. Aunque antiguamente en Francia los faros dependían de intendentes provinciales y/o de la Marina Real, desde la Revolución Francesa, y en virtud de la centralización del poder y la emergencia del Estado, el *Service des Phares et Balises* ha dependido sucesivamente de varios ministerios (Interior, Obras Públicas o Transportes). En 1811 se creó un comité consultivo del que formaban parte representantes de la Administración, la marina, usuarios y científicos, lo que valió a Francia ser pionera en la investigación y desarrollo de las técnicas de iluminación costera. El antiguo Cuerpo de Guardianes de Faros fue modificado en 1991, pasando a ser llamado controladores de *Travaux Publics de l'État Phares et Balises*.

6. En 1860 los faros italianos fueron adscritos al Real Cuerpo de Ingenieros Civiles, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, pero a partir de 1910 pasaron al Servicio de Faros de la Marina Real, denominado en los últimos tiempos *Servizio dei Fari e del Segnalamento Marítimo*. El personal del mismo está compuesto por civiles y militares.

7. Durante más de un siglo, en Estados Unidos los faros dependieron de la *US Coast Guard*, un organismo público a caballo entre lo civil y lo militar, pero vinculado a la marina. En el año 2000 su gestión fue traspasada al *US National Park Service* (NPS), el Servicio Nacional de Parques, una agencia federal que administra todos los parques nacionales, muchos de los monumentos nacionales y la conservación de otros bienes históricos. En Estados Unidos los faros gozan de singular protección, como elementos patrimoniales de especial interés arquitectónico e histórico.

8. *El far. 150 anys del far de Calella*. Foto Film Calella. Calella. 2009.

9. Este trabajo comenzó hace unos ocho años al haber tenido que buscar referencias personales de los torreros que pasaron por el faro de Tossa, con motivo de la edición del *Programa de Festa Major Sant Pere 2003*, dedicado monográficamente al estudio del faro de Tossa de Mar, que fue editado por el Ayuntamiento de dicha localidad.

10. En la *Gaceta de Madrid*, núm. 172, página 899, de 21/6/1889, aparece publicado el escalafón de torreros de faros de la isla de Cuba, integrado por 47 funcionarios.

11. En 1934 un artículo del director de *Señales* decía de la revista: «Un torrero del año 2000, podrá conocer la historia –y los protagonistas– de faros, cuando quiera». *Señales Marítimas*, núm. 68. 1/6/1934, página 413. Para la realización de este estudio, damos fe que así ha sido.

El nacimiento del Cuerpo

La creación del Cuerpo

La aprobación mediante Real Decreto de 13 de septiembre de 1847 del Plan General para el Alumbrado Marítimo de España e Islas Adyacentes, supuso el punto de partida para la modernización de la paupérrima señalización marítima de nuestras costas.¹ Hasta entonces el litoral catalán, por ejemplo, sólo contaba con tres puntos de luz de utilidad para la navegación: en los puertos de Barcelona, Tarragona y Salou,² mantenidos con aranceles que gravaban la actividad comercial de los respectivos puertos, funcionando de forma precaria y desestructurada, y servidos por personal poco cualificado.³ El resto del territorio, inmerso en la oscuridad de la noche, reclamaba medidas que permitiesen mejorar las garantías de seguridad del comercio marítimo.⁴

El plan, enmarcado en la línea de las políticas de obra pública que el estado liberal en gestación pugnaba por sacar adelante, contemplaba la construcción de faros en los puntos más salientes de nuestro litoral y la creación de un cuerpo especial de funcionarios del Estado que velaría personalmente por ellos, al establecerse la obligatoriedad de residencia en el propio faro. Su aplicación sentó las bases materiales y organizativas de lo que fue el futuro desarrollo de las Señales Marítimas en España, finiquitando la frágil, caótica y fragmentaria presencia de luces, instaladas y mantenidas por entes locales muy diversos (juntas de comercio, ayuntamientos, juntas locales, puertos, gremios y corporaciones de navegantes, etc.), cuyos gastos se sufragaban a cargo de la propia matrícula o por medio de aranceles que gravaban la actividad comercial, como ya se ha mencionado. La aprobación de una ley el 11 de abril de 1849 estableciendo el impuesto de faros, contribuyó a un desarrollo efectivo de lo propuesto en el citado plan. Asimismo, una Real Orden de 8 de octubre de 1849 dispuso la incautación por parte del Estado de todos los faros y luces que existieran en las costas peninsulares, hasta entonces a cargo de corporaciones dependientes del Ministerio de Comercio, y dictando disposiciones para que el servicio del alumbrado se llevase con todo esmero y regularidad a contar desde el día 1 de noviembre de 1849.⁵ Pocos años después, una Real Orden de 30 de junio de 1858 aprobó el Plan General para el Balizamiento de las Costas y Puertos de España e Islas Adyacentes, que supuso una notable mejora de la señalización marítima en nuestro país.

Relata Sánchez Terry como «los comienzos del actual Cuerpo tienen su inicio en una reclamación efectuada por un vecino de Cádiz apoyado por el jefe político y dirigida al regente. En un principio el mantenimiento del alumbrado se efectuaba por contrata y períodos renovables de seis años. La contrata del fanal de Cádiz se había hecho por primera vez en 1836 por una Real Orden a favor del contratista Antonio Izquierdo, y se había renovado por otra Real Orden en 1840. Los intereses de Joaquín Vicente Portela desembocan en una decisión de la Comisión de Faros, solicitando del director general que no se contratase el mantenimiento del alumbrado a particulares, y que, para guardas conservadores de faros, debería escogerse personal a propósito que hubiera servido en la marina o “tengan conocimiento indispensable para cuidar del alumbrado y servicios de estos establecimientos, cuyos guardas deberían ser empleados a sueldo fijo, bajo la vigilancia de los respectivos capitanes de puertos y de los ingenieros”. Poco tiempo después, el ingeniero Juan Rafó del distrito de La Coruña, se dirigió en el mismo sentido a la Comisión apuntando el mal servicio que se prestaba en el faro de la Torre de Hércules, cuyos torreros nombraba la Junta de Comercio».⁶

La constituida Comisión de Faros,⁷ que actuó como órgano consultivo permanente, envió al ingeniero Francisco Lagasca a un viaje por Europa en 1847, para ver cómo se organizaban al respecto algunos de los países más avanzados. Éste, a su regreso, presentó un plan inspirado en el modelo francés, considerado como el más desarrollado de la época: el Plan General para Alumbramiento de las Costas de España e Islas Adyacentes, cuya redacción terminó en 1849, en el que se establecía el servicio por cuenta del Estado y el suministro de combustible por contrata.

También aquí nace el apelativo que se les dará: «De esta misma asignación y constante dependencia de las torres en que aquéllas se encienden, se deriva también el nombre genérico de torreros, que el uso común ha consagrado en nuestro idioma porque esta voz es preferible a otras que se han ensayado y que no son tan apropiadas ni se prestan con tanta facilidad a la formación de compuestos, con el solo agregado de las correlativas aspirante, auxiliar, ordinario, principal, etc.».⁸

Las plantillas del personal en los faros se fijaron en función de su clasificación. Los faros se dividían en seis órdenes según su situación estratégica y alcance. Los de primer orden se hallaban ubicados en puntos dominantes de la costa o adentrados en el mar, en penínsulas o cabos. Se trataba de lugares estratégicos. Los de segundo, tercer y cuarto orden servían de referencia a la navegación de cabotaje, anunciaban la proximidad de islas, bajos y escollos. Los de quinto y sexto orden balizaban la entrada de una ría o indicaban a los navíos la dirección a tomar en un derrotero. Esta relación de órdenes se estableció principalmente según la importancia de las ópticas



Antonio Aguirre Martín con el uniforme del Cuerpo en torno al año 1950.
Colección Rosina Lozano Pascual.

de los faros, con relación a su distancia focal, es decir al radio existente desde el foco luminoso al centro de la lente dióptrica en su plano horizontal.

En 1851 se aprobó el primer Reglamento del Cuerpo, dejando meticulosamente establecidos gran cantidad de aspectos. Le siguieron algunas otras disposiciones, como una Real Orden de 5 de junio de 1851 que establecía el uniforme que debían llevar los torreros: levita corta de paño gris oscuro con cuello y solapas vueltas para que pudiera abotonarse en parte por delante con botones dorados que tuvieran el escudo del Cuerpo de Caminos, y el letrero «Torrero de Faros», pantalón de paño azul, chaleco cruzado de color de ante y gorra azul con visera en la que poner una plancha de latón con el mismo letrero de los botones. Con los años, la regulación relativa al uso del uniforme entró en desuso, sin ninguna disposición específica que así lo estableciera. Las dudas existentes llevaron a algunos técnicos a preguntar por ello a mediados del siglo xx, llegándose a publicar una nota en la revista del Cuerpo en la que podemos leer: «En contestación a algunas preguntas que se nos han hecho sobre el uso del uniforme, y hechas las gestiones oportunas, se nos dice que no hay nada sobre el particular; por lo tanto, en la actualidad no tenemos obligación alguna a uso de uniforme, por no estar dispuesto por la superioridad».⁹

Con la creación del Cuerpo se institucionaliza un servicio a cargo de unos funcionarios del Estado de los que, gracias a la documentación generada en su momento y conservada hoy, podemos conocer su identidad y trayectoria profesional. Ellos han sido los sucesores de aquel Berenguer de Isern, que aparece documentado en el primer cuarto del siglo xiv en los pagos por el encendido del faro de Portopí.¹⁰

Por sus especiales singularidades (básicamente el ser un colectivo pequeño, disperso y aislado), el Cuerpo siempre sintió desigualdad en relación con otros cuerpos del Estado, e incompreensión por parte de la superioridad, y tuvo que tener arrojo para superar las adversidades planteadas. Las palabras del que fuera presidente de la Asociación Nacional de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas, Francisco Gil Méndez, quien a su vez era hijo del Cuerpo, en un artículo de 1985 titulado «Recordando mi vida en los faros», sintetiza las impresiones, emociones, sensaciones, anhelos, esperanzas, frustraciones, y la vida en su plenitud de un torrero: «¡Qué lucha, la sostenida contra mentalidades desprovistas del más elemental principio de humanidad, comprensión y justicia! [...] ¡Qué lucha la de mis padres, para poder obtener mi educación escolar y posterior formación! ¡Qué lucha, la mía, para poder vencer los obstáculos que la residencia en un faro me impedían poder abrirme camino en la vida!».¹¹

Los torreros de faros tenían una arraigada conciencia colectiva de pertenencia al Cuerpo, una personalidad corporativa que les identificaba a ellos y a sus familiares.

Los reglamentos

A lo largo de los años se sucedieron distintos reglamentos internos que, respondiendo al personal de cada época, establecían de forma muy concisa y detallada cuáles eran las obligaciones del servicio, cómo se organizaba éste en un faro servido por varios técnicos, qué circunstancias eran consideradas como faltas leves, graves o muy graves, y qué protocolos de investigación debía seguir la jefatura para la realización del correspondiente expediente disciplinario. Todo, absolutamente todo, quedaba regulado en estos reglamentos, fundamento de exiguos derechos y numerosos deberes. En base a esos reglamentos quedaba sujeta cualquier actuación, que debía asimismo proseguir el cauce administrativo que el Estado estableciera a tal fin. A propuesta de la Comisión de Faros, una Real Orden de 21 de mayo de 1851 aprobó el Reglamento para la organización y servicio de los Torreros de Faros e instrucción que le acompañaba.¹² Éste fue sustituido, previo dictamen favorable de la Junta Consultiva de Caminos y del Consejo de Estado, por el Reglamento para la organización y servicio de los Torreros de Faros de 30 de abril de 1873.¹³ Éste tuvo larga vigencia, siendo sustituido por el Reglamento aprobado el 16 de agosto de 1923,¹⁴ el cual a su vez fue sustituido por el Reglamento del Cuerpo de Torreros de Faros de 14 de junio de 1930.¹⁵ Tras la Guerra Civil, el capítulo segundo fue modificado por orden de 6 de agosto de 1942. Posteriormente, se aprobó un nuevo reglamento el 23 de noviembre de 1956,¹⁶ y luego vino el Reglamento del Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas, aprobado el 4 de julio de 1963,¹⁷ del que un editorial de *Señales* dijo: «Pocas alegrías nos ha traído el nuevo Reglamento. Pero no por ello tiene que decaer nuestro ánimo para seguir trabajando por la consecución de nuestras justas aspiraciones».¹⁸

En los años ochenta se discutió la conveniencia de la aprobación de un nuevo reglamento, que finalmente no llegó a concretarse, con la excusa de estar en tramitación un proyecto de ley de la Función Pública y sus Funcionarios, a la que hubiera debido adaptarse el nuevo reglamento. En un editorial de *Señales*, el presidente de la Asociación, en referencia a la supresión de una de las dos plazas de técnicos de una docena de faros españoles, se preguntaba: «¿Hacia dónde caminamos? La primera y significativa cuestión a tener en cuenta, después que el nuevo Reglamento ha sido rechazado cuando ya estaba para su promulgación por el Consejo de Ministros, es que se sigue invocando el “Reglamento Orgánico del Cuerpo”. Reglamento que es inconstitucional. Y así lo ha determinado el Defensor del Pueblo con referencia a un capítulo específico, y estamos seguros que hay muchos otros que tendrían el mismo pronunciamiento. Además, para mayor abun-

damiento, este vetusto Reglamento Orgánico se aplica a conveniencia de parte, ya que se cercenan los pocos derechos que contiene».¹⁹

Habida cuenta que a lo largo del presente trabajo se irán haciendo referencias varias a los distintos reglamentos, pensamos que no es necesario entrar más a fondo en esta cuestión. Más adelante, cuando veamos como la superioridad utilizaba su articulado con motivo de inspecciones y expedientes, observaremos su concreción y rigidez.

El organigrama

El organigrama del Servicio de Señales Marítimas en España durante la vigencia del Cuerpo estuvo fundamentado en una séxtuple relación-comunicación jerárquica, que por lo general se caracteriza por tener un sentido ascendente y descendente a la vez. En primer lugar estaba la relación mantenida dentro del ministerio entre el ministro y el responsable último del servicio de faros dentro del organigrama del propio ministerio (subdirector general, director general o subsecretario); en segundo lugar la establecida entre este responsable máximo del servicio a nivel ministerial y la Jefatura Central de Señales Marítimas, que era la primera (o la última) instancia técnica del eslabón; en tercer lugar la que emanaba de la comunicación entre esta Jefatura Central y la jefatura territorial correspondiente (ingeniero jefe); en cuarto lugar la relación establecida dentro de esta jefatura provincial entre el ingeniero jefe y el ingeniero encargado de la señalización marítima; en quinto lugar la que se producía entre esta jefatura provincial, normalmente a través del ingeniero encargado de la señalización marítima o de un ayudante de obras públicas, y el propio faro (torrero encargado); y en sexto y último lugar la que se daba dentro de una misma señal entre el torrero encargado y los otros torreros afectos a la señal, que por sus características es la que menos rastro documental ha dejado. Estas relaciones cruzadas generaban múltiples comunicaciones oficiales, cuya conservación –si tenemos la suerte de haberse producido– resulta muy interesante para poder hacer una aproximación del colectivo profesional que nos ocupa.

En el primer eslabón, cabe decir que el ministerio encargado de las Obras Públicas con el tiempo ha cambiado sucesivamente de denominación. Antaño, como ahora, denominado Ministerio de Fomento, luego pasó a denominarse de Obras Públicas, y agregado a ellas a lo largo de los años ha compartido apelativo con Agricultura, Comercio, Instrucción, Comunicaciones, Transportes, Urbanismo, Medio Ambiente, etc.

En el segundo eslabón, la existencia de subdirecciones generales, direcciones generales o subsecretarías ha ido evolucionando con los años en función de las políticas de los distintos gobiernos.

En el tercer peldaño, la Jefatura Central de Señales Marítimas, dirigida por ingenieros de caminos, ejercía de última instancia técnica del servicio. El funcionamiento del Depósito Central de Faros fue modificado mediante un Real Decreto de 28 de enero de 1899, que pretendía reforzar las competencias del antiguo organismo, centralizando aún más las prerrogativas que hasta el momento estaban delegadas en las jefaturas provinciales. Pero esta Inspección Central de Señales Marítimas, como fue denominada, tuvo una vida extremadamente corta, pues el 9 de agosto de 1900 un conflicto de intereses llevó a su desdoblamiento en dos organismos: por un lado el Negociado de Señales Marítimas, con un carácter eminentemente administrativo, que tuvo su sede en el número 58 de la calle San Juan de Madrid; y por otro lado, el Servicio Central Técnico, que como su nombre indica tenía un carácter eminentemente técnico, cuya creación como tal surgió de un Real Decreto de 10 de octubre de 1902. Este Servicio Central Técnico se transformó el 18 de enero de 1907 en el Servicio de Señales Marítimas, con las prerrogativas de construcción y establecimiento de faros, balizas, boyas y cualquier otra señal de ayuda a la navegación, así como el sostenimiento, conservación y vigilancia de los mismos, con independencia total de las jefaturas de Obras Públicas, el cuarto eslabón, a cuyo cargo se delegó el velar por el funcionamiento ordinario del servicio. Dentro de cada jefatura, su propia organización establecía la existencia de un ingeniero jefe responsable de todos los ámbitos competenciales del ministerio en la provincia, y varios ingenieros responsables de los distintos campos de actuación del mismo (proyectos y mantenimiento de carreteras, faros, etc.) en la referida provincia.

Por debajo de la jefatura, el faro era el sexto peldaño, y dentro de éste también existía un orden jerárquico entre el torrero encargado (y responsable último de lo sucedido en la señal) y los torreros de menor rango.

El torrero llevaba una vida relativamente libre, marcada por la distancia con las otras instancias, aunque sujeta en todo momento al faro y a las directrices de las correspondientes jefaturas provinciales de Obras Públicas, donde había unos ingenieros de caminos, canales y puertos encargados de las señales marítimas, de los que dependían jerárquicamente, y también del Servicio Central de Señales Marítimas. Estos ingenieros se desplazaban periódicamente a los faros para inspeccionar el servicio y los edificios.

Como funcionarios del Estado, los torreros de faros dependían de una estructura muy jerarquizada, especialmente a lo largo del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX. La señalización marítima, enmarcada siempre en el organigrama del ministerio con los sucesivos cambios de denominación, a lo largo de los años ha estado adscrita a diversas direcciones generales, y en función de éstas la organización territorial del ministerio también ha ido cambiando. Así por ejemplo en el caso de los faros de la

Costa Brava, en 1862 se desmembró de la de Barcelona la jefatura provincial de Obras Públicas de Girona, de la cual dependieron de forma inmediata las señales marítimas gerundenses.

En Catalunya durante la II República, las señales marítimas no fueron incluidas entre las competencias transferidas a la Generalitat de Catalunya. A pesar del desarrollo estatutario y el paso del servicio de Obras Públicas a la Generalitat de Catalunya, los faros catalanes quedaron adscritos a una jefatura de Obras Públicas (Puertos y Faros) de Catalunya, con sede en Barcelona, que dependía directamente del Estado.²⁰ Esta situación se prolongó hasta el final de la Guerra Civil, en 1939, cuando se restauraron las jefaturas provinciales de Obras Públicas en Girona y Tarragona.

Una disposición de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas dictada el 21 de octubre de 1957, como consecuencia de la Orden Ministerial de 23 de julio de 1957, dispuso que los servicios de Señales Marítimas fueran traspasados de las jefaturas de Obras Públicas a los Grupos de Puertos a partir del 1 de enero de 1958. Desde entonces, y hasta finales de 1968, los faros y demás señales se distribuyeron entre 22 Juntas de Puertos, 18 Grupos de Puertos y 7 Jefaturas Regionales de Costas (Catalunya, Baleares, Levante, Sur, Canarias, Galicia y Norte), con diversas balizas dependientes de otras cuatro Juntas, tres Comisiones Administrativas y dos Grupos de Puertos.²¹ El fin de esta dispersión competencial llegó en 1968 con la reorganización del Ministerio de Obras Públicas,²² al suprimirse la Junta Central de Puertos, crearse una Dirección General de Puertos y Señales Marítimas y restablecerse un Servicio de Señales Marítimas propio. Las nuevas funciones y estructuras de las distintas unidades quedaron reguladas mediante una Orden Ministerial de 8 de abril de 1968.²³ En virtud de ello, el Servicio de Señales Marítimas dejó de pertenecer a los Grupos de Puertos, y a partir del 1 de enero de 1969 fue entregado a las Jefaturas Regionales de Costas y Puertos (Norte, Galicia, Sur, Levante, Catalunya, Baleares y Canarias). Desde 1980, mediante la Orden Ministerial de 23 de diciembre de 1980,²⁴ y hasta la implantación de la nueva Ley de Puertos en 1992, la competencia estuvo en las distintas delegaciones provinciales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU).

El cambio de denominación del Cuerpo

El 25 de febrero de 1929, Juan Herrera Alonso solicitó conjuntamente con sus compañeros almerienses Antonio Martínez y José Antonio Garrido «en nombre y representación del Cuerpo al que pertenecen a V.I. con todo respeto y subordinación ex-



Imagen de la asamblea de la Asociación, del año 1984. De izquierda a derecha: José Piqueras Santamaría (secretario de la Asociación), Luis Fernando Palao Taboada (director general de Puertos y Costas), Lorenzo Donado Robles (jefe del Área de Señales Marítimas), Juan Ariño Rubio (presidente de la Asociación), Alberto Aguirre Martín (coordinador de *Señales*). Colección Alberto Aguirre Martín.

ponen: que siendo desde hace mucho tiempo aspiración unánime de este Cuerpo, el deseo de que le sea cambiada la antigua denominación que viene dándosele a los encargados del Servicio de Señales Marítimas, en virtud de que si bien en la antigüedad y aún después de la creación del citado Cuerpo era la denominación que mejor cuadraba a los encargados de este servicio, hoy no tanto, porque las torres son parte inherente al edificio del faro que forman el conjunto que constituye la señal luminosa, y parece natural que los encargados de este servicio en vez de Torreros sean denominados Oficiales de Faros y Señales Marítimas. Como estas nuestras manifestaciones, las vemos reflejadas en la prensa profesional, ocupándose de esto y de cuanto al sufrido Cuerpo de Torreros afecta, encontrando razonable cuanto exponen estas revistas, que tanto nos enaltecen, creemos que en atención a lo expuesto, y teniendo en cuenta que esta mejora moral, forma parte de nuestras justas y modestas aspiraciones. Suplicamos a V.I. que, puesto que la referida reforma no afecta en nada a los intereses del Tesoro, se digne acceder a lo que en nombre del citado Cuerpo solicitamos, cambiándosele la actual denominación de “Torreros de Faros” por la de “Oficiales de Faros y Señales Marítimas”». ²⁵

Desde la constitución de la Asociación en 1932, y a partir de 1935 desde la tribuna de *Señales*, se vino insistiendo en la reclamación del cambio de nombre del colectivo, para otorgarle oficialmente el perfil técnico que tenía. En las conclusiones aprobadas por la asamblea general de 1935 se abogaba por la reorganización del Cuerpo de Torreros de Faros «dándole la denominación de Cuerpo Técnico Especial de Señales Aeromarítimas, haciendo depender de él todas la señales marítimas, aéreas y aeromarítimas de la Nación, Colonias, Protectorado de Marruecos y costas del Sahara». ²⁶ La vieja aspiración fue parcialmente aceptada oficialmente a finales de 1939, aunque el grueso de la señalización aérea y la dependiente de colonias finalmente quedó fuera del mismo. Así fue como el viejo Cuerpo de Torreros de Faros pasó a denominarse oficialmente Cuerpo de Técnicos-Mecánicos de Señales Marítimas.

Con los años, y a medida que los avances técnicos fueron imponiendo una clara supremacía de lo eléctrico sobre lo mecánico, volvieron a aparecer dudas sobre la denominación del Cuerpo. El presidente de la Asociación, Juan Ariño Rubio, en un editorial de *Señales* abogaba por modificar el nombre dejándolo en Técnicos de Señales Marítimas: «La titulación con el término “Mecánico”, muy honrosa y que a mí particularmente me gusta, por experiencia he comprobado que en el juicio de los altos estamentos de la Administración nos infravalora, por lo que, dado que la evolución de las técnicas que han modificado totalmente nuestros servicios, hacen que de mecánica sea cada vez menos el elemento primordial de nuestra misión, creo que es hora de desterrar dicho término en nuestra

titulación y sea el más amplio y genérico de Técnicos de Señales Marítimas». ²⁷ En la asamblea general de abril de 1984 se tomó el acuerdo unánime de realizar las gestiones precisas para la modificación de la titulación del Cuerpo, suprimiendo el término «mecánico», por no corresponder a la realidad de la evolución de las técnicas que configuraban los servicios y el programa de oposición. El planteamiento se hizo llegar al director general de Puertos y Costas y éste aceptó admitir a trámite la petición. ²⁸ Sin embargo, transcurrió el tiempo, y tanto las reivindicaciones laborales de unos como las estrategias políticas de otros fueron por distintos derroteros, y nada más se supo de esta cuestión.

Notas

1. *Gaceta de Madrid*, 16/9/1847. Canarias tuvo un tratamiento diferenciado con la aprobación de su propio Plan General de Alumbrado, aprobado por Real Decreto de 28 de abril de 1857, que fue reformado por Real Orden de 25 de mayo de 1900. A nivel peninsular y balear también hubo una importante reforma del alumbrado, recogida en un Real Decreto de 18 de octubre de 1901, que apostaba básicamente por un aumento de la intensidad luminosa de los faros para conseguir un mayor alcance, y por la eliminación de las luces fijas. En virtud de ello se aprobó la Real Orden de 18 de marzo de 1902 (*Gaceta*, 21/3/1902) con el Plan de reforma del alumbrado marítimo de las costas de España, islas adyacentes y posesiones españolas del norte de África, completado a su vez con el Plan general de balizamiento de las costas de España dictado por Real Orden de 2 de julio de 1904. Con carácter general hubo un tercer Plan de Señales Marítimas 1985-1989, ejecutado en parte. En este brevísimo repaso técnico-legislativo cabe mencionar además la Real Orden de 30 de octubre de 1916 sobre Señalización Acústica, la aprobación en 1963 de la implantación en España del sistema Decca y la adopción el 31 de mayo de 1979 del sistema internacional de balizamiento «A».
2. Biblioteca de Catalunya. Arxiu Històric. Fondo Junta de Comerç. LXXX, folio 1066 (1833).
3. Sabemos que todavía en 1855 el fanal del puerto de Barcelona estaba servido por un vigilante llamado Joan Grané, que abandonó su puesto para marcharse a América, siendo interinamente sustituido por su hermano Salvador Grané, y en febrero de forma oficial por el torrero de carrera Timoteo Allú Ageytos (AGMF. Legajo núm. 6102).
4. Así lo pedía, por ejemplo, en 1839 la Sociedad Económica de Amigos del País de Tortosa, que propuso la colocación de un faro para evitar los accidentes y averías que tenían lugar en la barra del río Ebro (Biblioteca de Catalunya, Junta de Comerç, LIX bis 62).
5. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Disposicions generals sobre el servei de Senyals Marítims 1848-1880. UI 116.
6. SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel. *Los faros españoles. Historia y evolución*. MOPU. Madrid. 1986. Página 112.
7. La Comisión de Faros fue creada en 1842 bajo la regencia del general Espartero. Estaba integrada por ingenieros de Obras Públicas y oficiales de la Armada, a quienes se encomendó la redacción de un sistema que mejorase los faros del litoral español, introduciendo las mejoras técnicas experimentadas en otros países. Siempre estuvo muy vinculada a la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; de hecho, cuando desapareció su biblioteca, ésta pasó a la referida escuela.

8. SÁNCHEZ TERRY, *Op. Cit.*, páginas 112-114.
9. *Señales Marítimas*, núm. 150. Abril 1952, página 12.
10. POU DE MUNTANER, Joan; y SEVILLANO COLOM, Francisco. *Historia del Puerto de la ciudad de Mallorca*. Diputación Provincial de Baleares. Palma de Mallorca. 1974.
11. *Señales*, núm. 12. 1^{er} trimestre 1985, página 14.
12. *Gaceta de Madrid*, 22/8/1851, páginas 2 y 3.
13. *Gaceta de Madrid*, 12/5/1873, núm. 132, páginas 384-386.
14. *Gaceta de Madrid*, 14/9/1923, núm. 257, páginas 1083-1094.
15. *Gaceta de Madrid*, 6/7/1930, núm. 187, páginas 176-186.
16. *BOE* de 11/12/1956, páginas 7788-7797.
17. Decreto 1590/1963, publicado en el *BOE* de 13/7/1963, páginas 10854-10862.
18. *Señales Marítimas*, núm. 248. Agosto-septiembre 1963.
19. *Señales*, núm. 8. 1^{er} trimestre 1984, página 2.
20. Inicialmente el Decreto de 28 de marzo de 1933 sobre las reglas de régimen transitorio para la adaptación del personal del Estado que voluntariamente se adscribiera al servicio de la Generalitat, generó cierta inquietud, como refleja el artículo del delegado de la Asociación en Barcelona, José Medina Conde: *Señales Marítimas*, núm. 79. 21/9/1934, página 504. Un Decreto de 23 de octubre de 1934 estableció que el personal transferido quedaría en situación de supernumerarios en servicio activo. Finalmente, el servicio de alumbrado marítimo quedó excluido de los traspasos y los torreros, mediante una Orden Ministerial de 2 de diciembre de 1935, quedaron afectos a la Jefatura de Obras Públicas de Catalunya.
21. SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel. *Op. Cit.* Página 144.
22. Reorganización del Ministerio de Obras Públicas en virtud del Decreto 160/1968 de 1 de febrero.
23. *BOE* de 10/4/1968, núm. 87, página 5388. A ello cabe añadir, por otra parte, la Ley 27/1968 de 20 de junio de Juntas de Puertos y Organismos Autónomos.
24. La citada orden de 1980 correspondía al desarrollo del Real Decreto 2766/1979 de 16 de noviembre sobre estructura de las Delegaciones Provinciales del MOPU. Paralelamente cabe mencionar el Real Decreto Ley 13/1980 de 3 de octubre sobre supresión y reordenación de Organismos Autónomos en los Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo, Sanidad y Seguridad Social, que estableció entre otros que los funcionarios de cuerpos especiales que pasaran a ocupar puestos en las plantillas de organismos autónomos quedarán en situación de supernumerarios en los cuerpos de procedencia, tal y como antiguamente ya había sucedido.
25. AGMF. Legajo núm. 5291.
26. *Señales Marítimas*, núm. 107. 11/7/1935, página 729.
27. *Señales*, núm. 7. 4^o trimestre 1983, página 3.
28. *Señales*, núm. 9. 2^o trimestre 1984, página 9.

El acceso al Cuerpo

Las formas de acceder al Cuerpo, a lo largo del siglo y medio de su vigencia, fueron cambiando con el tiempo. Mientras al principio se instauraron las Escuelas Prácticas de Faros, con el tiempo éstas desaparecieron y durante una época cada jefatura provincial podía llegar a realizar exámenes de ingreso que luego el ministerio convalidaba. Más tarde se hicieron convocatorias, oportunamente anunciadas en la *Gaceta de Madrid* o los boletines oficiales provinciales, que tenían lugar simultáneamente en varias capitales de provincia, mientras que entrado el siglo xx los exámenes se realizaban únicamente en Madrid, en donde, a su vez, proliferaron academias particulares que preparaban para los exámenes de ingreso.

Las Escuelas Prácticas de Faros

Una Real Orden de 18 de octubre de 1849 vino a establecer la creación de una Escuela de Torreros de Faros, con el propósito de formar profesionalmente a los individuos seleccionados para el Cuerpo. Según comenta Miguel Ángel Sánchez Terry, el primer establecimiento designado para acometer este objetivo fue la Torre de Hércules (La Coruña), donde los primeros alumnos empezaron las clases en 1851,¹ bajo la inspección del ingeniero provincial y la dirección de Agustín Antelo, relojero y piloto de la marina mercante, autor de un tratado de práctica y mecánica llamado *Cartilla de Instrucción para Servicio de los Faros Catadióptricos y Catóptricos redactada por D. Agustín Antelo*, y conocida popularmente como la Cartilla de Antelo. Esta publicación, junto con las pautas marcadas por el Reglamento e Instrucción del Cuerpo de Torreros de Faros, cuya publicación el 21 de mayo de 1851 vino a dar respuesta a la propuesta de la Comisión de Faros, constituyó el plan de enseñanza que cursaron unos 150 aspirantes, durante los tres años en que dicha escuela tuvo vigencia. Los requisitos para acceder a la Escuela eran tener entre 21 o 25 años –según la convocatoria– y 40 años, saber leer y escribir, las cuatro reglas elementales de la aritmética, tener buena conducta y no padecer defecto físico que les imposibilitase desarrollar correc-

tamente su cometido. Se dispuso una preferencia para todos aquellos individuos provenientes de la marina, del ejército y del mismo ramo de Obras Públicas «por la garantía que representaban el hábito de la obediencia y la disciplina».² Durante su permanencia en la Escuela los aspirantes recibían un sueldo de seis reales diarios. A medida que la inauguración de nuevos faros iba marcando la necesidad de dotarlos de personal, los alumnos iban saliendo destinados a las nuevas señales, dándose el caso de una correlación entre mayor capacitación demostrada y mayor rango de empleo. Los mejores salían con el título de torrero principal de un destino, cobrando un sueldo de catorce reales diarios, mientras que otros eran nombrados ordinarios o auxiliares, con once y ocho reales de haber diario, respectivamente.

Sánchez Terry nos describe la cotidianidad en la referida Escuela de la siguiente manera:³ «La parte práctica de los estudios consistía en ejercicios con algunas de las lámparas de relojería que aún hoy día se conservan en la torre; arme y desarme de sus piezas, conocimiento de su nomenclatura, entorpecimientos que pudiesen surgir en el mecanismo y caja de bombas durante los turnos de vigilancia, y modo de corregirlos.

»Estas prácticas eran diarias y tenían lugar dos horas por la mañana y dos horas por la tarde, excepto los días festivos; haciéndose además guardia con el torrero de servicio todas las noches cuatro alumnos que alternaban, según el turno acordado por el profesor, y continuando a la mañana siguiente, después de apagado el faro, con las faenas encomendadas a los torreros para la siguiente noche, las cuales eran limpieza de los metales de la lámpara de servicio y parte óptica de la linterna, exterior e interior, cúpula, cámaras de iluminación y de servicio, almacén de aceite y herramientas, terminando dichas labores con el barrido de esos departamentos y la extensa escalera del faro, hasta el zócalo.

»Para el carro circular y la máquina de rotación, había también sus horas de estudio al tiempo de realizarse las limpiezas ordinarias y extraordinarias semanalmente; y para acabar con éxito las prácticas era de indispensable necesidad conocer de memoria la referida Cartilla de Antelo.

»Alternando con la instrucción práctica, la teórica destinaba una hora por la mañana y otra por la tarde, para el conocimiento de la aritmética y sistema métrico decimal, redacción de documentos oficiales y estados de observaciones meteorológicas».

En 1854, la Escuela Práctica de Faros fue trasladada con igual organización al faro de Machichaco (Vizcaya), bajo la supervisión de un ingeniero director y un ayudante del cuerpo.⁴ Esta escuela estuvo en funcionamiento hasta 1863, cuando fue trasladada a Madrid, en el número 7 de la calle del Turco, donde por un breve período de tres años fue dirigida por el profesor de la Escuela de Caminos Pedro Pérez de la Sala.

El gerundense Joan Tauler Vilà solicitó el 18 de diciembre de 1863 la admisión como alumno en la Escuela de Torreros de Faros «cuyo curso debe empezar el 1 de febrero de 1864, como uno de los 30 alumnos que son necesarios para completar el Cuerpo de Torreros de Faros». ⁵ En su expediente consta que previamente había hecho un examen ante el ingeniero jefe de Obras Públicas de Girona, Mariano Rodríguez de Castro, según el cual tenía conocimientos de lectura, escritura y las cuatro reglas de contar.

El 3 de enero de 1866, estando completo el personal de los faros existentes, así como el de los que en breve debían alumbrar, y teniendo en cuenta que los nuevos en construcción tardarían bastante en hacerlo, la Dirección General de Obras Públicas acordó no admitir nuevos alumnos en dicha Escuela. ⁶ Y aunque la orden de 5 de enero de 1866, que estableció la clausura de la escuela de Madrid, disponía que al año siguiente debería empezar a funcionar una nueva escuela en Cádiz, y a pesar de los intentos que también hubo por instalar una en el cabo de San Antonio o en la isla de Tabarca (Alicante), con la idea de atender con mayor proximidad a los alumnos procedentes de las costas mediterráneas, nada terminó materializándose. Según Miguel Ángel Sánchez Terry, el proyecto no llegó a concretarse y la enseñanza quedó reducida a prácticas que, en calidad de ordenanzas, podían realizarse en distintos faros de primer orden de la geografía española. ⁷

Así por ejemplo, el 20 de julio de 1867 Josep Marí Riera solicitó la admisión al Cuerpo de Faros manifestando que «no puede verificarlo por continuar cerrada la Escuela de Faros a dicho fin destinada y con el objeto de que semejante circunstancia no perjudique notablemente los intereses del exponente, aspira a que se le destine en clase de agregado a uno de los faros de primer orden donde pueda adquirir los conocimientos teóricos y prácticos que se requieren para ingresar en dicha carrera y ascender a auxiliares cuando ocurra alguna vacante». El 6 de diciembre de 1867 fue autorizado a realizar las prácticas en el faro de Formentera «en virtud de lo dispuesto en Real Orden de 3 de enero del año próximo pasado suspendiendo la convocatoria de alumnos ha acordado acceder a la solicitud [...] entendiéndose que esta gracia no le da derecho ni opción al haber que el artículo 49 del citado reglamento asigna a los alumnos de la escuela, ni de otra ventaja que la de poder aspirar a las vacantes que ocurran en el mencionado Cuerpo de Torreros de Faros, aprobados que sean sus ejercicios de cuyo examen deberá extenderse en su día un acta formalizada y autorizada por V.I. y el ingeniero encargado del servicio marítimo, para que en su vista pueda acordar esta superioridad su nombramiento definitivo». ⁸ Marí tomó posesión de sus prácticas en el faro de Formentera el 23 de diciembre de 1867. El 17 de agosto de 1868 el ingeniero jefe de Baleares participó a sus superiores que según sus impresiones Marí era apto para presentarse al examen de ingreso, cuya acta aprobó en Palma de Mallorca

el 9 de octubre de 1868, siendo nombrado como torrero tercero con destino al faro de la isla D'en Pou (Ibiza) el 11 de noviembre de ese mismo año.

Hay algunos casos de ingreso particularmente singulares, como el de Francisco Antonio Baso Madrid, cuyos antecedentes en su hoja de servicio nos señalan que en 1834 había participado en la campaña de marino en la corbeta *Liberal*, al mando de su comandante Juan Solloso, y nos mencionan que «había trabajado en la cantera de Alicante y Pontona en la conducción de piedra para la formación del muelle», y que el 13 de junio de 1845 constaba como «matriculado para el servicio de Marina de esta provincia de Alicante». Un certificado del comandante militar de Marina de Alicante fechado el 9 de octubre de 1849 dice que «hasta su nombramiento de vigilante del faro de Villajoyosa se ocupó en las obras del Puerto de Alicante como manero, excepto algún viaje que ha hecho navegando en buque mercante. Durante la enfermedad del torrero de Alicante, era sustituido en el servicio del cuidado de la luz sin retribución de ninguna especie por parte de la administración, habiéndole propuesto para el de Villajoyosa en consideración a esta clase de servicios».⁹ Por todo ello, el 26 de mayo de 1850 el ingeniero jefe de Alicante lo nombró como guarda del fanal de Villajoyosa «en calidad de interino en atención a los servicios prestados en el de Alicante». En la misma fecha se posesionó del cargo, en el que fue confirmado por la Dirección General de Obras Públicas el 10 de junio de 1850, tomando posesión oficial de su destino en julio de ese mismo año. El 1 de julio de 1851 fue nombrado torrero auxiliar, desempeñando a partir de entonces varios destinos en el Cuerpo, en el que permaneció hasta su jubilación en 1888, dando origen a una larga saga farera.

Otra particularidad la representa Francisco Franco Guntin, quien «llevado de su amor a la madre patria y desafecto a la dominación extranjera renunció al destino que venía desempeñando desde 1895 en los faros del Morro de la Habana, faro de Vargas (cabo Cruz) y Morro de Santiago de Cuba [...]. Enterado del Real Decreto de 12 de diciembre de 1898 concediendo ingreso en el Cuerpo de Torreros de Faros de la Península en la clase de aspirantes a los que hayan servido en faros de ultramar y lo soliciten, y que con el fin de acogerse al amparo del transcrito Real Decreto se trasladó a la Habana sin perder momento para embarcar en el primer vapor que tocara en los puertos de la región adonde el exponente pertenece, consiguiendo pasaje en el *San Ignacio de Loyola* que salió de la capital de aquella antilla el 20 de marzo de 1899 y llegó a La Coruña el 6 del corriente [...] suplica su ingreso como aspirante en el escalafón del Cuerpo en virtud del mentado Real Decreto».¹⁰ El 13 de abril de 1899 realizó dicha solicitud de ingreso en el Cuerpo, para el que fue nombrado el 23 de mayo de ese mismo año, siendo destinado el 7 de septiembre de 1899 al faro de las Islas Chafarinas. Su caso no fue el único, siendo algunos los que optaron por regresar a España.

Los exámenes de ingreso

Al suprimirse las Escuelas Prácticas de Faros, durante los primeros años cada jefatura cursaba actas de aprobación de examen. El 10 de enero de 1873 la Jefatura de Tarragona expidió acta de aprobados a los dos aspirantes presentados, Esteve Sauné Calero y Alejandro Entenza García, que habían superado los exámenes de «escritura y principios de aritmética, contabilidad y documentación, y teoría y práctica de los faros».¹¹

Sebastià Alfaras Buxeda¹² el 28 de septiembre de 1875 solicitó la admisión al examen anunciado en el número 113 del *Boletín Oficial de la Provincia de Gerona*, de 20 de septiembre de 1875: «Una convocatoria para los exámenes de torreros de faros en la provincia de Gerona y habiendo hecho estudios prácticos en Creus». Ciertamente, en ese faro había hecho prácticas en 1873, y en él había ejercido como ordenanza en distintas ocasiones desde 1869. En la convocatoria fechada el 20 de agosto de 1875 fue el único aspirante gerundense. Existe una acta de examen fechada en Girona el 28 de octubre de 1875 que dice: «Ante un tribunal compuesto del ingeniero jefe de Obras Públicas de la provincia, D. Mariano Rodríguez de Castro, como presidente, del ingeniero primero D. Gabriel March, encargado de una parte del servicio marítimo de la misma, y del ayudante 3º D. Juan Constans, afecto al expresado servicio, comparció D. Sebastián Alfaras Buxeda, natural y vecino de Cadaqués, al objeto de demostrar por medio de examen su suficiencia en los conocimientos que se exigen para el ingreso en el Cuerpo de Torreros de Faros, con arreglo a la convocatoria anunciada por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 20 de agosto de 1875. Habiendo justificado previamente que reunía las condiciones preceptuadas en el artículo 11 del Reglamento de 30 de abril de 1873, verificó tres ejercicios consecutivos sobre las materias del programa aprobado y tanto en el que se refirió a perfeccionamiento de escritura, conocimiento de las reglas de aritmética, con números enteros, quebrados y decimales, principios del sistema métrico y pesas y medidas, cuanto en los relativos a teoría de faros y a contabilidad y documentación, demostró cumplida aptitud. En su vista, y constando en el expediente de este interesado que, con autorización de la jefatura de fecha 15 de febrero de 1873 verificó ejercicios prácticos en el faro de cabo de Creus a completa satisfacción del ingeniero encargado desde marzo a diciembre de aquel año, resolvió el tribunal dar por aprobado al aspirante Sr. Alfaras, proponiéndolo como apto para el desempeño del cargo de torrero de faros. Y para que conste y con acompañamiento de la certificación de edad, buena conducta, y la del previo examen de lectura, escritura y reglas aritméticas, se acordó levantar y someter la presente acta a la

aprobación de la superioridad». El 7 de febrero de 1876 consta aprobada oficialmente la oposición con el número 75 de su convocatoria. Su ingreso se hizo esperar, no pudiendo acceder al Cuerpo definitivamente hasta el 18 de septiembre de 1882, siendo destinado al faro de Malandar, sito en la provincia de Huelva, pero dependiente de la Jefatura de Cádiz.

De igual modo, el 14 de septiembre de 1875 Francisco Marí Juan, desde Formentera, donde vivía, y con los estudios teórico-prácticos realizados en el faro de la isla D'en Pou (Ibiza) según le había sido autorizado el 1 de enero de 1873, solicitó la admisión al examen, que debía tener lugar el 4 de octubre de 1875. En este caso, tras haber obtenido uno de los primeros números de su convocatoria, pudo ingresar el 12 de abril de 1876.

Las oposiciones de ingreso

La situación de dejar el acceso al Cuerpo al directo albedrío de las respectivas jefaturas provinciales pronto se vio interrumpida, como no podía ser de otro modo en un Estado con vocación centralista. Así fue como, en primer lugar, se decidió convocar procesos selectivos en distintas capitales de provincia: en 1885 se realizó la primera oposición, cuyos exámenes tuvieron lugar simultáneamente en las distintas jefaturas provinciales. Pudieron tomar parte los mayores de 21 años y hasta los 30 años, aunque se concedieron algunas dispensas a menores de 21, al haber realizado ya muchos de ellos las prácticas, con la condición de no poder ser nombrados torreros hasta que cumplieran esa edad. En el escalafón definitivo publicado aparece una columna con el detalle de los años, meses y días de servicios prestados en obras públicas, ejército y marina.¹³ Aprobaron 208 aspirantes, que fueron ingresando en el Cuerpo a medida que se producían vacantes.

Federico Gallego López solicitó el ingreso en 1885 alegando «que es hijo del torrero 2º de faros D. Ángel Gallego Elizondo y por tal razón durante su crecimiento luego que tuvo edad, habitando siempre en los faros, presencié y asistí a las diversas ocupaciones de este servicio que practiqué en casos urgentes por enfermedad de su padre, cuando estuvo solo y encargado de los faros de Guetaria e isla Coelleira: que también presté servicio de noche en otros faros por casos de necesidad apremiante cuando faltó personal, y que hizo todo el servicio asignado al torrero cuando V.S. le destinó como ordenanza al faro de Trafalgar según prueba el adjunto nombramiento».¹⁴

En la siguiente convocatoria de oposiciones, la de 1901, cambiaron algunas reglas. Así por ejemplo, aunque inicialmente aparece que las pruebas tenían que realizarse exclusivamente en Madrid, finalmente se esta-

bleció que los tribunales de examen se constituirían únicamente en las jefaturas de Valencia, Cádiz, La Coruña, Bilbao y Madrid. Asimismo, en virtud de lo dispuesto por Real Orden de 19 de febrero de 1900 se fijó un cupo de 150 plazas, con derecho a ocupar plaza en el escalafón del Cuerpo a medida que ocurrieran vacantes.¹⁵ En el cómputo de los meses de prácticas los había con cinco meses y otros que llegaban a superar los diez. Los exámenes se verificaron con arreglo a lo dispuesto en Reales Órdenes de 19 de febrero y 22 de junio de 1900. De entre los 202 aprobados tan sólo pudieron optar a plaza 150 (por eso alguno de los aprobados volvió a aspirar al ingreso en la próxima convocatoria), entre los que estaban los gerundenses Francisco Pagès Arqués y Felip Trull Pujol, que se examinaron en Madrid. Los aspirantes aprobados que no hubieran cumplido el período de prácticas establecido «cubrirán plaza provisionalmente y sin sueldo hasta que las completen, alternando con los torreros del faro a que sean destinados en todos los actos del servicio, con sujeción a lo prevenido en el reglamento de 30 de abril de 1873; y cuando el tiempo de servicio sin sueldo y sin nota desfavorable, lo que se acreditará con certificación del ingeniero jefe de la provincia respectiva, alcance el necesario para completar los cinco meses de prácticas, serán nombrados torreros terceros, entrando definitivamente en el escalafón del Cuerpo, y conservando en él el número que les corresponda, según el puesto que ocupen en la lista de aspirantes aprobados». Los que en seis meses no se hubieran acogido a dicha situación estaba previsto que quedaran en situación de supernumerarios. Las condiciones de la convocatoria¹⁶ establecían la admisión de hombres de entre 21 y 30 años y todos aquéllos que «excediendo de esta edad hubiesen sido admitidos con anterioridad a la fecha de la Real Orden de 17 de noviembre de 1899 por los ingenieros jefes de las provincias marítimas para adquirir enseñanza práctica del servicio». La admisión de solicitudes se fijó del 1 de julio al 20 de agosto. Los aspirantes debían acreditar instancia en papel sellado de la clase 12ª, dirigida al inspector general de Caminos, Canales y Puertos, jefe de la Inspección Central de Señales Marítimas. Tenía que acompañarse de una acta civil de nacimiento, legalizada o en su lugar fe de bautismo, también legalizada para todos los nacidos con anterioridad a 1872, así como una cédula personal del correspondiente ejercicio. También se necesitaba una certificación facultativa que demostrara carecer de todo defecto físico que, afectando al órgano de la visión, pudiera servir de impedimento para el buen desempeño de las obligaciones asignadas a los torreros de faros. Y una certificación del ingeniero jefe correspondiente de haber practicado en algún faro por espacio de cinco meses, haciéndose constar las fechas en que les fue concedido por el ingeniero jefe el permiso al efecto, y en las que comenzaron y terminaron tales prácticas.

A las oposiciones de 1906,¹⁷ para las que se fijaron 50 plazas, optaron 302 candidatos.¹⁸ En las oposiciones de 1909¹⁹ también se exigía tener entre 21 y 30 años. Algunos de los aprobados tardaron varios años en ingresar, como es el caso de Miquel Castañol Pons, clasificado con el número 146, que ingresó el 10 de diciembre de 1917 «quedando en vigor para los aspirantes que figuran con los números 51 al 154, la prescripción de la Real Orden de 30 de diciembre último, en virtud de la cual no podrá ingresar en el Cuerpo, si en la fecha en que les corresponda ser nombrados, han cumplido los treinta y siete años de edad».²⁰

En todas esas convocatorias los aspirantes manifestaban su predisposición a ser admitidos a examen en la convocatoria correspondiente, que había sido oportunamente anunciada en la *Gaceta de Madrid* y en los boletines oficiales provinciales, y manifestaban en que ciudad deseaban verificar los ejercicios teóricos.

En las oposiciones de 1918, en las que era necesario tener entre 18 y 30 años, se convocaron tan sólo 25 plazas, a las que aspiraron 173 candidatos.²¹ Fue la primera ocasión en que los exámenes únicamente tuvieron lugar en Madrid, ciudad en donde desde entonces se sucedieron todas las oposiciones hasta la última, de 14 plazas, convocada por orden de 6 de mayo de 1991.

En las oposiciones de 1923 se presentaron 64 candidatos para 25 plazas.²² En la convocatoria²³ se señalaba que los aspirantes debían tener entre 18 y 26 años, y por primera vez se reconocían como méritos el conocimiento de transmisión y recepción auditiva del morse con aparatos de radiotelegrafía, habida cuenta de la implantación en España de los primeros radiofaros. También se consideraron como méritos las certificaciones que acreditasen haber ejercitado en alguno de los oficios de mayor aplicación al servicio de faros, tales como montador de maquinaria, montador electricista, ajustador, relojero u hojalatero, debiéndose indicar el tiempo trabajado en cada taller, así como las fechas de entrada y salida de los mismos. En las bases de la convocatoria se recogía que los opositores que poseyeran un oficio determinado y desearan mejorar la máxima puntuación que pudieran obtener los que no tuvieran oficio, podían expresarlo en su instancia; de modo que en el ejercicio práctico se les propondría la ejecución de un trabajo de su oficio de mayor dificultad que el propuesto a los opositores que no expresaran el mismo deseo, con el fin de poder merecer una puntuación superior a la del ejercicio manual que todos debían realizar. A dichos beneficios se acogió Alfonso Acarreta Calcerrada, quien a su solicitud de admisión a opositor adjuntó un certificado de los Talleres Juan Inurrieta de San Sebastián, conforme había trabajado en dicha empresa como ajustador y tornero mecánico entre el 21 de abril de 1920 y el 4 de enero de 1923. En estas oposiciones, aunque había 25 plazas, los ingresados terminaron

siendo 35, en virtud de un apartado de la convocatoria que decía: «Terminados todos los ejercicios, el tribunal remitirá a la Dirección General de Obras Públicas la relación por orden de méritos de los opositores declarados aptos para ocupar plazas, cuyo número no podrá exceder de las anunciadas en la presente convocatoria, aumentando con el de aquellos hijos de torreros en activo servicio que hayan obtenido del tribunal la calificación necesaria de aptitud para ingreso en el Cuerpo».

Las oposiciones de 1926²⁴ estuvieron abiertas a jóvenes de 18 a 28 años, con condiciones parecidas a las anteriores, y como en las últimas hubo 64 candidatos para tan sólo 25 plazas,²⁵ aunque al final ingresaron 34. En las de 1932,²⁶ para las que se exigía tener la misma edad, se convocaron 30 plazas a las que aspiraron 184 candidatos,²⁷ aunque finalmente fueron 50 los admitidos, porque según estaba establecido en la convocatoria, a ese cupo de libre concurrencia podían añadirse los hijos del Cuerpo que hubiesen aprobado los exámenes, y a diferencia de las dos anteriores ocasiones sin distinguir si el progenitor estaba en activo, era jubilado o había fallecido. Cabe decir que esta deferencia para con los hijos del Cuerpo ya no fue nunca más tenida en consideración.²⁸

En las primeras oposiciones tras la Guerra Civil había cupos reservados para los mutilados de guerra y para familiares de víctimas. En las oposiciones de 1940,²⁹ de los 40 candidatos aprobados tan sólo once entraron por oposición no restringida, de los cuales cuatro eran hijos del Cuerpo. El resto eran veinte excombatientes, seis excautivos, dos constan como caballeros mutilados y uno como familiar víctima de guerra. El 17 de febrero de 1940, Francisco Fernández Rodríguez solicitó formar parte de las oposiciones de ingreso, adjuntando como mérito un informe del Benermérito Cuerpo de Caballeros Mutilados por la Patria, certificando haber resultado herido en el Gran Casino de San Sebastián.

Tras la contienda, las plazas vacantes no se cubrieron con los 40 aspirantes aprobados en la oposición de 1940, quedando diez vacantes en el escalafón, por lo que rápidamente fueron convocadas unas nuevas oposiciones. En las oposiciones de 1941,³⁰ de los 30 candidatos aprobados doce eran excombatientes, dos familiares de víctima de guerra y uno consta como caballero mutilado. En aquel momento había 23 vacantes.

En las oposiciones de 1943 se presentaron 58 candidatos para 30 plazas, de las que en aquel momento ya era preciso cubrir 18 vacantes existentes en la plantilla. Había quince excombatientes, y un familiar víctima de guerra.³¹

En las oposiciones de 1945,³² abiertas a los que tuvieran entre 18 y 28 años, se presentaron más de setenta candidatos para treinta plazas, de los que tres entraron como excombatientes, y uno como familiar de víctima de guerra. En las oposiciones de 1946³³ dos entraron como excombatien-

tes y uno como familiar víctima de guerra. En las oposiciones de 1948, abiertas a los que tuvieran entre 23 y 35 años,³⁴ dos entraron como excombatientes y el resto por oposición libre.³⁵

En las oposiciones de 1951,³⁶ los 35 aprobados lo fueron por oposición libre, excepto uno que entró por vía de excombatiente. Y en las de 1954,³⁷ de los 35 que aprobaron, casi todos entraron por oposición libre, menos dos que lo hicieron por el cupo de hijo de víctima y uno como excombatiente. En las de 1956, de los 35 sólo uno entró como hijo de víctima.³⁸

José Castelló Gómez, el 27 de febrero de 1940, solicitó la admisión a examen presentando además de un certificado de mecánico, uno de experseguido de la FET y de las JONS que decía «habiendo sido perseguido por los rojos y encarcelado, así como su padre D. Baldomero Castelló Pérez, torrero de faros que fue sacado de islas Columbretes donde prestaba sus servicios, sufriendo trece meses de cautiverio, tres de los cuales obligado a trabajos forzados»,³⁹ y otro de buena conducta moral y religiosa expedido por el entonces párroco arcipreste de Vinaroz, Vicente Enrique Tarancón, quien años más tarde llegaría a ser cardenal arzobispo de Toledo, figura trascendente de la Iglesia Española. Fernando Gutiérrez Perlasia se presentó en la convocatoria de 1940 como excombatiente,⁴⁰ Bienvenido Bonachera López el 30 de mayo de 1953 se presentó a las oposiciones de ese año como «Huérfano del Cuerpo»,⁴¹ y Juan Carlos Ruiz-Dana Jiménez como hijo de padre desaparecido en la Guerra Civil.⁴²

En aquellos años, la posibilidad que se reservara un cupo o aplicara algún derecho en el momento de la calificación para hijos del Cuerpo (como se había hecho en convocatorias anteriores a la Guerra Civil y al igual que por aquel entonces ocurría en el acceso de los Ayudantes de Obras Públicas), habida cuenta de las dificultades que para el estudio tenían los hijos de los torreros, nunca llegó a materializarse, aunque durante algún tiempo fue reivindicado por los técnicos de señales marítimas: «Nos parecía muy justo y humano que se dictasen instrucciones para facilitar el acceso de derecho a ellas [las señales] de quienes muchas veces por enfermedad del padre las tuvieran de hecho».⁴³

En la oposición de 1982 se convocaron nueve plazas, y los requisitos eran ser español, tener entre 21 y 31 años, haber cumplido el servicio militar o quedado exento de él, estar en posesión del título de Formación Profesional de Segundo Grado, en sus ramas Mecánico-Electricista o Electrónica, o de Bachiller u otro equivalente, no padecer enfermedad o defecto físico incompatible con el desempeño del trabajo, y no tener expediente disciplinario y carecer de antecedentes penales.

Las bases de las últimas convocatorias, celebradas en 1989, 1990 y 1991,⁴⁴ fueron muy similares a las de 1982, aunque modificándose algunas cosas. Así, por ejemplo, se modificó el criterio de la edad, pudiendo acce-

Convocatorias de oposiciones al Cuerpo de Torreros de Faros y de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas, con el número de plazas. Entre paréntesis constan las órdenes y las fechas de anuncio oficial de las mismas, así como las posteriores resoluciones de nombramiento y sus respectivas publicaciones.

1863 - 30 plazas (OM 30/11/1963, *Gaceta* 3/12/1863).

1875 - Convocatoria sin número de plazas y en la que desconocemos el número de aspirantes (*Gaceta* 26/8/1875. Se tenía que haber hecho en 1873, pero la guerra lo impidió). (Convocatoria BOP Alicante, núm. 211, de 3/9/1875.)

1885/1886 - 208 plazas (convocatoria anunciada por RO 21/5/1885. Relación de aspirantes aprobados por RO de 20/2/1886, publicada en *Gaceta* 1/3/1886).

1900/1901 - 150 plazas (hubo 202 aprobados) (convocatoria RO 19/2/1900, publicada en *Gaceta* de 24/2/1900, modificada por RO 22/6/1900, publicada en *Gaceta* 26/6/1900. Relación de 150 aspirantes aprobados por RO 19/1/1901, publicada en *Gaceta* 24/1/1901).

1906 - 50 plazas (hubo 302 candidatos) (RO 21/5/1906, *Gaceta* 27/5/1906; modificada por RO 27/6/1906, *Gaceta* 5/7/1906. Relación de 50 aspirantes aprobados por RO 26/11/1906, publicada en *Gaceta* el 2/12/1906).

1909/1910 - 50 plazas (hubo 154 aprobados) (RO 19/4/1909, *Gaceta* 28/4/1909. Relación de 50 aspirantes aprobados por RO 28/2/1910, publicada en *Gaceta* el 8/3/1910).

1918 - 25 plazas (al final 29 por igual puntuación) (hubo 173 candidatos) (RO 13/7/1918, *Gaceta* 18/7/1918, modificada por RO 18/10/1918, *Gaceta* 10/11/1918).

1922/1923 - 25 plazas (más los hijos de torreros en activo que aprobaran, siendo al final 35) (hubo 64 candidatos) (RO 29/11/1922, *Gaceta* 4/12/1922. Relación de 35 aspirantes aprobados por RO 9/4/1923, publicada en *Gaceta* el 21/4/1923).

1925/1926 - 25 plazas (más los hijos de torreros en activo que aprobaran, siendo al final 34) (hubo 64 candidatos) (RO 14/12/1925, *Gaceta* 19/12/1925. Aspirantes aprobados por RO 3/7/1926, publicado en *Gaceta* 9/7/1926).

1931/1932 - 30 plazas (más los hijos de torreros que aprobaran, siendo al final 50) (hubo 184 candidatos) (OM 19/6/1931, *Gaceta* 9/7/1931, ratificada el 12/12/1931. Relación de 50 aspirantes aprobados por OM 9/7/1932, publicada en *Gaceta* el 16/7/1932).

1940 - 40 plazas (OM 25/1/1940, *BOE* 28/1/1940).

1941 - 30 plazas (OM 16/5/1941, modificada el 15/10/1941, *BOE* 20/10/1941).

1943 - 30 plazas (OM 14/7/1942, *BOE* 23/7/1942).

1945 - 30 plazas (OM 8/3/1945, *BOE* 15/3/1945).

1946 - 30 plazas (OM 29/3/1946, *BOE* 10/4/1946, lista de aprobados 8/12/1946).

1948 - 30 plazas (OM 9/12/1947, *BOE* 21/12/1947).

1950/1951 - 35 plazas (OM 15/8/1950, *BOE* 29/8/1950).

1953/1954 - 35 plazas (OM 30/5/1953, *BOE* 9/6/1953).

1956 - 35 plazas (OM 16/11/1956, *BOE* 22/11/1956).

1967/1969 - 16 plazas (9 a proveer y 7 en expectativa de ingreso) (OM 30/5/1967, *BOE* 7/7/1967). Nombramiento definitivo *BOE* el 7/3/1969.

1972/1974 - 22 plazas (OM de 26/12/1972, *BOE* 17/1/1973). Nombramiento en prácticas el 20/9/1973, y definitivo el 1/4/1974.

1975/1976 - 19 plazas (*BOE* 12/4/1975). Nombramiento definitivo en *BOE* 1/10/1976.

1979 - 22 plazas (hubo 92 candidatos) (*BOE* 22/9/1979). Nombramiento en prácticas el

1/5/1979 y definitivo por *BOE* el 1/11/1979.

1980/1981 - 22 plazas [?]. Nombramiento en prácticas el 1/10/1980 y definitivo por *BOE* el 1/4/1981.

1981/1983 - 10 plazas (OM 14/4/1981, *BOE* 23/5/1981). Aprobaron 9, cuyo nombramiento en prácticas fue por OM 12/6/1982, y definitivo por OM 19/1/1983 y *BOE* 17/2/1983.

1983/1985 - 10 plazas (OM 30/6/1983, *BOE* 22/7/1983). Aprobaron 9, cuyo nombramiento en prácticas fue por OM 20/7/1984 y *BOE* 6/8/1984, y definitivo por OM 2/4/1985 y *BOE* 11/5/1985.

1984/1986 - 17 plazas (OM 23/7/1984, *BOE* 30/7/1984). Aprobaron 14, cuyo nombramiento en prácticas fue por OM de 14/10/1985 y *BOE* 23/10/1985, y definitivo por OM de 24/2/1986 y *BOE* 19/3/1986.

1985/1986 - 30 plazas (OM 25/3/1985, *BOE* 29/3/1985). Aprobaron 23, cuyo nombramiento en prácticas fue por OM 28/11/1985 y *BOE* 16/12/1985, y definitivo por OM de 31/7/1986 y *BOE* 20/9/1986.

1986/1987 - 20 plazas (OM 21/3/1986, *BOE* 4/4/1986). Ingresaron 22, cuyo nombramiento en prácticas fue por OM 15/9/1986 y *BOE* 3/10/1986, y definitivo por OM de 5/5/1987 y *BOE* 13/5/1987.

1987/1988 - 37 plazas (OM 16/3/1987, *BOE* 28/3/1987). Aprobaron 36, cuyo nombramiento en prácticas fue por OM 17/9/1987 y *BOE* 25/9/1987, y definitivo por OM 27/4/1988 y *BOE* 7/5/1988.

1988/1990 - 20 plazas (OM 24/3/1988, *BOE* 25/3/1988). Aprobaron 19, cuyo nombramiento en prácticas fue por OM de 21/9/1988 y *BOE* 28/9/1988, y definitivo por OM 15/1/1990 y *BOE* 19/1/1990.

1989/1990 - 27 plazas (OM 19/4/1989, *BOE* 25/4/1989). Aprobaron 15, cuyo nombramiento en prácticas fue por OM de 13/11/1989 y *BOE* 18/11/1989, y definitivo por OM de 17/10/1990 y *BOE* 26/10/1990.

1990/1991 - 12 plazas (convocada por vacantes anteriores, por OM de 16/5/1990 y *BOE* 22/5/1990). Aprobaron 7, cuyo nombramiento en prácticas fue por OM de 17/10/1990 y *BOE* 26/10/1990, y definitivo por OM de 17/6/1991 y *BOE* 26/6/1991.

1990/1992 - 16 plazas (OM 28/9/1990, *BOE* 10/10/1990). Aprobaron 13, entre ellos Mario Sanz Cruz, cuyo nombramiento en prácticas fue por OM de 30/5/1991 y *BOE* 11/6/1991, y definitivo por OM 12/6/1992 y *BOE* 23/6/1992.

1991/1992 - 14 plazas (OM 6/5/1991, *BOE* 10/5/1991). Aprobaron 10, entre ellos Víctor Turégano Acosta que, nacido el 25/6/1970, fue el técnico más joven que entró, cuyo nombramiento en prácticas fue por OM de 13/9/1991 y *BOE* 20/9/1991, y definitivo por OM de 9/6/1992 y *BOE* 24/6/1992.

der los mayores de 18 años, eliminándose el criterio de haber cumplido ya con el servicio militar y la exigencia de carecer de antecedentes penales.

A lo largo del tiempo los requisitos para la presentación de candidaturas fueron cambiando, especialmente en relación con la edad, y en las últimas convocatorias también se exigía un nivel de estudios que comprendiera o el Bachiller o bien un grado de Formación Profesional. Ya al principio, cuando funcionaban las Escuelas Prácticas y se convocaban plazas de alumnos, se exigía unos márgenes de edad, así por ejemplo en la convocatoria de doce plazas de febrero de 1852 se especificaba que aquéllos debían tener entre 25 y 40 años.⁴⁵ Y aunque en 1875 no se estipuló, luego siempre se hizo.

De hecho, los límites de edad para acceder al Cuerpo fueron siempre una cuestión importante.

Pedro Garrido González solicitó el 8 de abril de 1904 una ligera exención para que su hijo, Francisco Garrido Palomeque, pudiera acceder al Cuerpo «teniendo la numerosa familia de nueve hijos y no teniendo más bienes de fortuna que el sueldo asignado por el gobierno de V.M. y no pudiéndome ser posible costearles otra carrera que la que el exponente ejerce, y teniendo uno de ellos de diecisiete años de edad, el cual desea presentarse a examen en la primera convocatoria para torreros de faros y quedando en la actualidad cuarenta aspirantes examinados en expectación de destino, y considerando que para la próxima convocatoria podría faltarle algunos meses para la edad de veintiún años que es la edad reglamentaria, para poder presentarse a examen, suplica a V.M. si lo tiene a bien que por gracia especial se le dispense la edad si le falta, antes de que V.M. firme la Real Orden de convocatoria».⁴⁶ Parece que no hubo tal exención, pues no consta entre los presentados a las oposiciones de 1906. Sí estuvo en las de 1909, que terminó aprobando con el número 10, ingresando finalmente el 8 de noviembre de 1910. Para terminar con esos hábitos, a partir de la convocatoria de 1923, en el último apartado de las mismas se indicaba específicamente que «no se cursará ninguna instancia en que, individual o colectivamente, se solicite dispensa de edad, ampliación del número de plazas, alteración de la fecha para la admisión de solicitudes y comienzo de los ejercicios y, en general, toda petición que modifique o altere las prescripciones de esta convocatoria».

Si la edad lo permitía los había que no habiendo superado una oposición anterior, volvían a presentarse. Este fue el caso de Francisco Oses Cerdera, que el 22 de febrero de 1940 solicitó la admisión a examen «habiéndose sido opositor número 144 en la convocatoria de 1932 fue eliminado en el segundo ejercicio, y desea nueva ocasión en virtud de anuncio publicado en el *BOE* del 28 de enero de 1940».⁴⁷ En esta ocasión sí tuvo suerte, e ingresó el 12 de junio de 1940.

En torno a la edad cabe destacar un problema que se sobredimensionó en los años de posguerra debido a la falta de personal:⁴⁸ el del cumplimiento del servicio militar. Ya antes de la contienda, en los años veinte y treinta, había ocurrido con alguien, pero su escaso número no constituía ningún problema. Ese fue el caso, por ejemplo, de Alfonso Acarreta Calcerrada, que accedió al Cuerpo en 1923 y estuvo de excedencia forzosa por cumplimiento de las obligaciones militares entre noviembre de 1925 y octubre de 1926. Al término de la Guerra Civil, necesitados de personal, las oposiciones se abrieron a los mayores de 18 años (de 18 a 28 en las de 1940 o 1941), cuando el servicio militar obligatorio estaba establecido a los 21. En esas oposiciones entraron muchos jóvenes en poco tiempo, mu-

chos de los cuales todavía no habían cumplido con el servicio militar, con lo que el Estado se encontró a menudo que tenía que dar licencias forzosas a algunos de sus funcionarios, garantizándoles el destino, al tiempo que se veía obligado a tener que desplazar en forma de suplentes o interinos a otros compañeros a cubrir las vacantes, con el sobrecoste económico que ello representaba en esos difíciles momentos. Una vez estabilizada la plantilla y para evitar los problemas derivados de las ausencias por servicio militar, en la oposición de 1948 se exigió tener más de 23 años de edad, y en las sucesivas convocatorias la edad mínima se estableció en 21 años, siendo el máximo generalmente alrededor de los 30 años. A mediados de los ochenta, sin embargo, se rebajó nuevamente el límite de edad a los 18 años, volviendo a darse el caso de tener que cubrir bajas por dicha razón, como le ocurrió a Septimio Andrés Domínguez en 1989.

Aprovechando los problemas que los deberes militares causaban en las jefaturas, ante la insuficiencia de suplentes para cubrir todos los servicios, hubo incluso un tiempo en el que desde el Cuerpo se pretendía que los torreros quedaran exentos de su cumplimiento, acogiéndose a una disposición gubernamental por la que determinados oficios o profesiones quedaron exentos de incorporarse al Ejército, cumpliendo el servicio desde sus puestos de trabajo. A la vez, se recordaba que a algunos cuerpos, como los de Telégrafos o Correos, se les daba entrada en el cuerpo honorífico del Ejército con categoría de oficiales.⁴⁹

Con los años, las pruebas de acceso fueron cambiando en función de la introducción de nuevos alumbrados, y los avances tecnológicos en general. En la convocatoria de 1945 los exámenes a partir de un temario específico se establecieron a partir de dos grupos de ejercicios, siendo el primero de ellos eliminatorio. El primer grupo se componía de: 1º- La redacción de un documento sobre incidencias en el servicio con escritura correcta. 2º- Resolución de problemas de aritmética. 3º- Representación gráfica por medio de croquis acotado de sencillos elementos corrientemente empleados en el servicio de faros y determinación de superficies y volúmenes que de aquéllos se deriven, haciéndose el dibujo a la escala que determinara el tribunal permitiéndose el uso de escalillas. 4º- Un ejercicio práctico consistente en la ejecución de una instalación de timbres o luz eléctrica, soldadura de tubos, empalmes en general de tubos del mismo o distinto diámetro, soldaduras, trabajos de ajuste y montaje, pintura, limpieza de lentes y todas las demás que se citan en el reglamento e instrucciones de servicio. El segundo grupo de ejercicios consistía en uno oral a versar sobre la explicación por lo menos de uno de los apartados del programa, que comprendía elementos de electricidad, señales marítimas y reglamento. Sin grandes variaciones esos fueron los exámenes que rigieron las distintas oposiciones de mediados del siglo xx.

Con posterioridad, las oposiciones fueron cambiando poco, básicamente adaptándose a las nuevas necesidades técnicas. En la convocatoria de 1984⁵⁰ se establecieron dos fases de examen, más un período de prácticas de tres meses⁵¹ en el Centro Técnico de Señales Marítimas en Alcobendas (Madrid), esquema que continuó vigente hasta la última convocatoria. Aunque para los que no eran hijos del Cuerpo, y no estaban familiarizados con la vida en faros, esas prácticas en Madrid suponían que «entráramos en los faros de sopetón», como reconoce Mario Sanz Cruz, integrante de una de las convocatorias de 1990. La primera fase de examen consistía en tres pruebas eliminatorias (dos escritas y una práctica), mientras que la segunda tenía seis pruebas también eliminatorias (cuatro de forma práctica de taller y otras dos escritas de técnico-teórico y administrativo). Una de las novedades más importantes de aquella convocatoria de 1984 estuvo en el tribunal de exámenes, donde por primera vez figuraban dos técnicos de señales marítimas en activo, aceptando una vieja aspiración del Cuerpo que había venido siendo reiterada en los últimos años. Formaban parte de dicho tribunal, además de los citados técnicos, tres ingenieros del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y de la Dirección General de Puertos, y un representante de la Subsecretaría del MOPU. En cuanto al temario, contemplaba matemáticas (aritmética, geometría, álgebra y trigonometría), física (principalmente movimientos, fuerzas y calor), electricidad (generadores, transformadores e instalaciones básicamente), electrónica (principalmente válvulas, circuitos, transmisores, receptores y antenas), señales marítimas (balizamientos aprobados internacionalmente), equipos de señales marítimas (sistemas de señalización, ópticas, alumbrados, radiofaros, Decca, etc.) y administración pública (Constitución, Ministerio de Obras Públicas, reglamentos ministeriales y del Cuerpo, etc.).⁵²

El 19 de junio de 1985, el ayudante de Obras Públicas Jaime Lahuerta, por orden del ingeniero jefe de Girona, dirigió a Antonio Aguirre Martín, técnico del faro de Sant Sebastià (Girona) la siguiente convocatoria para asistencia a exámenes: «Habiendo sido Vd. convocado por el Illtmo. Sr. subdirector general de Proyectos y Explotación, presidente del tribunal que juzga las oposiciones para ingreso en el Cuerpo Técnico Mecánico de Señales Marítimas, para continuación de las funciones que viene desempeñando como vocal del citado tribunal, con la suficiente antelación deberá emprender viaje para hallarse presente en Madrid el día 3 del próximo mes de julio, haciendo entrega del servicio al técnico suplente D. José Piqueras, quien ha sido designado para relevarle ínterin dure su ausencia».⁵³

Antonio Aguirre, como miembro de aquel tribunal, fue el redactor de dos de los ejercicios de la oposición de 1985. Veámoslos:

Ejercicio número 3: Para medir la potencia que absorbe un receptor trifásico equilibrado, montado en estrella con hilo neutro, se coloca una resistencia pura $R = 10 \Omega$ en paralelo con cada elemento del receptor.

Las intensidades eficaces medidas en cada elemento del receptor, en la resistencia R y en cada conductor de la línea trifásica son 15 A, 15 A y 25,95 A, respectivamente.

Calcular la potencia absorbida por el receptor (2,5).⁵⁴

Ejercicio número 4: Un generador eléctrico mantiene entre bornes una diferencia de potencial senoidal, cuyo valor eficaz es $V = 127$ voltios, y alimenta un condensador de capacidad $C = 0,1 \mu\text{F}$. En serie con una bobina y una resistencia de $0,5 \text{ H}$ y $R = 500 \Omega$, respectivamente.

1. Calcular el valor eficaz I de la corriente suministrada por el generador (1),⁵⁵ las diferencias de potencial entre los bornes de la bobina (1,5) y el condensador (1,5), y los desfases de las tres magnitudes (1+1+1) anteriores respecto a la tensión entre bornes del generador.

2. ¿Para qué valor de la frecuencia hay resonancia en el circuito? (2).

3. Calcular la intensidad eficaz suministrada por el generador en este caso (1).

Terminamos el presente capítulo indicando una curiosidad que nos ha llamado poderosamente la atención: únicamente localizamos un documento de juramento expreso del cargo en los expedientes de los integrantes de las últimas promociones. A partir de la convocatoria de 1967, para tomar posesión de su cargo público, los técnicos de señales marítimas, en calidad de funcionarios del Estado, debían prestar un juramento expreso en base a lo establecido en el Decreto 2189/1963.⁵⁶ Con la llegada de la democracia, la fórmula se modificó ajustándose al nuevo ordenamiento jurídico, mediante el Real Decreto 707/1979.⁵⁷ Así se explica el juramento o promesa de fidelidad al Rey y a la Constitución que, para poder adquirir definitivamente dicha condición, debieron realizar los últimos opositores tras la publicación de su nombramiento en el *BOE*.

Publicaciones y academias de preparación para el ingreso

Cerradas las escuelas de faros, y quedando el acceso al Cuerpo sujeto a unas oposiciones, con los años fue apareciendo la necesidad de aglutinar ciertos conocimientos en torno a las señales marítimas, para facilitar la preparación de los nuevos aspirantes. A principios del siglo xx se editaron algunas publicaciones con esa intención. En 1906 en Santa Cruz de Tenerife, Pedro Vinué Beltrán publicó *Alumbrado Marítimo. Apuntes teórico-prácticos de utilidad suma para preparar-*

se en el *Cuerpo de Faros*. Igualmente en 1909 apareció en Palma de Mallorca un trabajo de Amando Torres Mayans titulado *Apéndice al Manual del Torrero de Faros*, con el que se completaba un trabajo anterior del mismo autor que había visto la luz en 1905.

Aunque la escuela oficial hacía años que había dejado de existir, a lo largo del siglo xx aparecieron de forma estrechamente relacionada con el Servicio Central de Señales Marítimas diversas publicaciones y varias academias particulares que preparaban el acceso al Cuerpo de Faros.

En 1917 el torrero Juan Gutiérrez Gracia, adscrito al Servicio Central, publicó un libro titulado *Las Señales Marítimas de España* junto con el entonces aspirante Evaristo Rodríguez Arranz, que vino a cubrir un importante vacío en lo que era la preparación de la formación para el acceso al Cuerpo.⁵⁸

El 2 de febrero de 1918 el mismo Juan Gutiérrez Gracia solicitó autorización para abrir una academia particular para la preparación en exclusiva de futuros opositores al ingreso en el Cuerpo de Faros, que parece fue la primera. El 8 de ese mismo mes la superioridad le concedió dicha autorización «siempre que con ella no desatienda el mencionado torrero el servicio que desempeña en esa dependencia».⁵⁹

De forma autónoma, en 1923, Ángel Rapallo Ort publicó en Alicante el *Manual Teórico Práctico del Torrero de Faros. Apuntes para el ingreso en el Cuerpo*. Y en 1926 el anteriormente mencionado Juan Gutiérrez editó en dos volúmenes un nuevo manual titulado *Faros y Señales Marítimas*, con el que amplió el saber que transmitía su anterior publicación. Ciertamente, los conocimientos de dicho señor, así como los méritos de su carrera profesional (entre los que se contaba dicha publicación y el haber montado 269 instalaciones durante los 17 años de permanencia en el Servicio Central), fueron los motivos por los que en 1929 y por unanimidad del tribunal resultó ganador de entre los 15 aspirantes en el concurso internacional para la provisión de la plaza de torrero jefe del faro internacional de cabo Espartel en Tánger,⁶⁰ regido conjuntamente por nueve naciones. En dicho concurso Gutiérrez alegó también como méritos el hecho de que el 93% de los torreros que habían accedido en las últimas convocatorias habían pasado por su academia. Su libro había contado en su momento con el beneplácito de las autoridades, como atestigua el siguiente oficio fechado el 21 de octubre de 1926: «Visto el expediente instruido a consecuencia de la instancia del torrero de faros, afecto al Servicio Central de Señales Marítimas, D. Juan Gutiérrez Gracia en solicitud de que se declare de utilidad para el servicio de los faros la obra de que es autor y que acompaña a su instancia, titulada *Faros y Señales Marítimas* y se adquiera por el Estado algunos ejemplares de la misma; Vistos los informes del Servicio Central de Señales Marítimas y Consejo de Obras

Públicas; Considerando que se trata de una obra de evidente utilidad para todo el personal relacionado con el servicio de las Señales Marítimas, para cuantos tengan el deber de conocer el estado, desarrollo y progreso de servicio nacional tan importante y también como obra de estudio para los que quisieran ingresar en el Cuerpo de Torreros de Faros pues en ella figuran instrucciones sobre el manejo de los quemadores, bombas, depósitos y máquinas de rotación, formando, además, parte de aquéllas las correspondientes a la documentación de todas clases que se debe llevar en los faros y a las observaciones meteorológicas, lo que ha de reportar una gran comodidad al personal que posea la mencionada obra; Considerando que la labor realizada por el autor prueba su cariño a la modesta profesión que ejerce que revela una buena inteligencia y el deseo de aumentar su cultura general y sus conocimientos profesionales, siendo acreedor el Sr. Gutiérrez a la consideración y aprecio de sus jefes y a que la superioridad le comunique el agrado con que ha visto su trabajo y ordene la adquisición de un cierto número de ejemplares; SM el Rey se ha servido disponer: 1º- Que se considere de utilidad para el buen servicio de los faros la obra titulada *Faros y Señales Marítimas* de la cual es autor el torrero D. Juan Gutiérrez Gracia expresándole la satisfacción con que se ha visto su trabajo. 2º- Que se ordene a las jefaturas de Obras Públicas de las provincias marítimas que adquieran al precio de 40 pesetas los ejemplares necesarios para que exista uno en cada faro y dos en la jefatura y oficinas auxiliares que éstas tengan, con cargo al capítulo 15, artículo 2º, concepto 3º (gastos de oficina) del presupuesto semestral vigente de este ministerio. 3º- Que se autorice al Servicio Central de Señales Marítimas para adquirir los ejemplares que considere necesarios para su personal y biblioteca, y 4º- Que por esa Dirección General se adquieran diez ejemplares de la mencionada obra, con cargo al capítulo 11, artículo 1º, concepto 1º del referido presupuesto. De Real Orden comunicada lo digo a V.I. para su conocimiento y demás efectos».⁶¹

En 1943 un discípulo de Gutiérrez, Vicente Martín Rodríguez, también afecto al Servicio Central, publicó en Madrid un libro en dos tomos titulado *Manual Práctico de Señales Marítimas*,⁶² de contenido y características muy parecidas al anterior, cuyas similitudes en cierta medida llegaron a molestar a Juan Gutiérrez, como nos recordaba su nieto, el también torrero Juan del Bosque Gutiérrez: «Mi abuelo decía que Martín se lo había copiado todo». En cualquier caso, el 14 de diciembre de 1944 las publicaciones de ambos autores fueron declaradas de utilidad para el Servicio de los Faros de España, por parte de la Subsecretaría de Obras Públicas, de conformidad con las Escuelas de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y de Ayudantes de Obras Públicas.⁶³

En 1931 el mencionado Vicente Martín Rodríguez y otros dos técni-



El torrero Zenón Acarreta Zubiri con su esposa Isabel Calcerrada Sunsúndegui y sus cuatro hijos torreros (de derecha a izquierda): Santiago, Alfonso, Luis y José María Acarreta Calcerrada, en una fotografía de 1944. Colección Isabel Acarreta Echeverría.

cos de señales marítimas abrieron la Academia Mavian que, desde entonces y hasta su cierre en 1958, fue el centro formativo de referencia para poder acceder al Cuerpo.⁶⁴ El nombre de dicha academia correspondía a las iniciales de los nombres de sus tres profesores: «Ma» de Mariano Sánchez Berdejo, «vi» de Vicente Martín Rodríguez, y «an» de Ángel Fernández Sempere, todos ellos técnicos mecánicos afectos al Servicio Central de Señales Marítimas. Tras la Guerra Civil, aunque Mariano Sánchez Berdejo había sido expedientado y expulsado del Cuerpo, continuó trabajando allí, y se incorporó al profesorado José Molina Fuentes, también afecto al Servicio Central. Antes de la Guerra Civil esta academia tuvo su sede en el número 8 de la calle Villalar, y luego en el número 6 de la calle del Cid. Su reputación fue muy importante, como refleja el anuncio publicado en *Señales* en junio y julio de 1941 en relación con la apertura del nuevo curso, donde puede leerse: «En las últimas oposiciones obtuvimos 35 plazas de las 40 convocadas». En las distintas convocatorias de posguerra su eficacia quedaba demostrada al ser alumnos procedentes de ella más del 80% de los nuevos ingresados.

Alberto Aguirre Martín, como tantos otros aspirantes por aquel entonces mayoritariamente de provincias, nos aporta un testimonio en primera persona del esfuerzo de estudio de un joven, hijo del Cuerpo, y del paso por una de esas academias:⁶⁵ «Con la dura perspectiva de la posguerra y la imposibilidad económica para marchar a estudiar a una ciudad importante, mi hermano y yo, dedicamos nuestra atención a estudiar por correspondencia, adquiriendo libros de texto convenientes al centro-academia Instituto Reus de Madrid, que se especializaba en la preparación de diversos estudios, para muchas clases de oposiciones oficiales o privadas. Así, mi hermano Antonio y yo, nos dedicamos a “consumir” libros y más libros, con horas y tiempo, con antebrazos en la mesa o el tablero, mano a mano, en una amplia habitación del faro de Peñíscola, en el que mi padre ejercía como técnico desde 1928. Llenamos unos armarios con toda clase de mapas topográficos, planos de estructuras, dibujos lineales, etc., y enfrente, en otra pared, había unas vitrinas abarrotadas con muestras de especies de Ciencias Naturales, mientras en el centro presidía una gran mesa que “soportaba” las controversias entre nosotros dos.

»De mi permanencia integral con mi familia, siempre viviendo en un faro, quedé gratamente impregnado del servicio-trabajo en sus instalaciones, por lo que de forma natural mi padre fue acercándome a aprendiz en el mantenimiento y averías de sus máquinas, motores, circuitos eléctricos, etc., desde como reemplazar la rotura de un trinquete del tambor de arrollamiento de la rotación, el desmontaje de un motor de explosión para cambiar un aro roto del pistón, el reglaje de un distribuidor de contactos, la reparación de un colector de dinamo, el arreglo de un cortocircuito

eléctrico, etc., las precauciones con la energía eléctrica, la mecánica en movimiento, ...la prudencia, ...el mimo con las ópticas,... también el respeto a las inclemencias de los agentes atmosféricos, y ¡la satisfacción del deber bien cumplido!

»Pasado un tiempo, que vuela rápido, era el año 1941, mi hermano mayor marchó a Madrid para acudir a una academia especializada en la preparación para oposiciones a Faros.

»Mi hermano tuvo éxito en sus estudios, ya que ganó las oposiciones en 1942 e ingresó en el Cuerpo de Faros con el número 8 (en una oposición de 30 plazas), trayendo para mí un montón de ejercicios y experiencias académicas, que me enfrascaron en un exhaustivo repaso y asimilación de problemáticas habituales, al mezclar o adoptar los conocimientos técnicos o matemáticos de la aplicación de ellos a la realidad práctica de resoluciones problemáticas rebuscadas o complejas.

»Como quiera que mi hermano fue pronto destinado al faro de Formentera, yo marché con él, para que en aquel lugar tranquilo y aislado, pudiera disponer del tiempo necesario para estudiar sin interferencias y de forma intensiva, ya que sabiendo que mi hermano había obtenido el premio a su esfuerzo, yo no debiera ser menos, teniendo como un reto a mi amor propio el llegar a lograr también una esperada suerte, y obtener una plaza en las próximas oposiciones a faros que, al parecer, se convocarían pronto.

»En Formentera conocimos a Vicente Mayans Mayans, un buen amigo de nuestra edad, que pronto se interesó por el trabajo en los faros, iniciándose en el estudio de estos servicios que siempre había observado con interés al tener el faro de La Mola a dos kilómetros de su casa.

»Cuando vio que yo me preparaba para ir a Madrid a una academia especializada para las oposiciones, se interesó por acompañarme en ese viaje, que sus padres aprobaban, para que intensificara su preparación. Antes de emprender el viaje a Madrid, nos dirigimos al faro de Peñíscola donde residían mis padres, y allí pasamos unos días, para luego ir hacia la gran ciudad, con la esperanza de encontrar un sitio en este Cuerpo apasionante, abnegado sí, pero “libre” en la Naturaleza.

»Con la dirección en la mano de la ubicación de la pensión-hospedaje, en el inmenso Madrid, quedamos sorprendidos al observar que nos llevaba al mismísimo centro de la capital, pues nada menos que nos ponía en el número 6 de la calle Serrano, que empezaba en la Puerta de Alcalá. Aquello era extraño para nuestras humildes condiciones, algo impropias para una residencia en ese lugar. Pero no, sí que era cierto, allí estaba la pensión (casa de huéspedes) que regentaba una señora viuda llamada Filomena, acompañada de un hijo suyo de unos 30 o 35 años, que trabajaba en una tienda de comestibles, una hija de unos 25 años, y otra mujer familiar de unos 30 años, que solían ocupar su tiempo con trabajos caseros de

confección de pantalonería. Aparte de mi amigo Mayans y yo, había otro huésped que era policía o guardia urbano municipal.

»Ni que decir, que esta casa de huéspedes, se hallaba en Serrano 6, pero era un interior en el patio de un gran edificio, sin ventanas a la calle de Serrano. En el piso superior de la escalera de acceso había un centro de modistillas que alegraban los días laborales.

»La estancia en esta pensión fue muy agradable por las deferencias que nos ofrecían, la comprensión a nuestras necesidades de espacio, molestias de estudiantes jóvenes, etc., con abono diario de 10 pesetas.

»En su comedor amplio, nos habilitaron la mesa y unos aparadores para que distribuyéramos nuestros no pocos libros, esquemas, tablero de dibujo, etc. Comíamos en la cocina, junto al policía urbano y el hijo de la dueña, para luego en segundo turno efectuar la comida el resto de la familia. La comida, como se puede imaginar, no era de gran rango, pero era suficiente para aquellos tiempos de racionamiento y escasez, en que nos entregaban diariamente un panecillo de escasos cien gramos, que debíamos distribuir entre todo el día, y que guardábamos cada cual, envuelto en la servilleta propia y dentro de un cajón común del aparador del comedor.

»El amigo y colega Mayans tuvo el gran acierto de recoger de Formentera un buen cajón con varios kilos de higos secos («xareques») de la cosecha propia, que nos vino de perlas.

»Poco antes de las Navidades de 1942, el amigo Mayans recibió una carta con la indicación de trasladarse con urgencia a su residencia de Formentera, ya que los servicios de la Marina habían movilizado su reemplazo, viéndose obligado a abandonar sus estudios de preparación para las oposiciones a Faros, frustrándose así su ilusión de opositar.

»Su baja en la pensión fue sustituida por otro compañero opositor procedente de Jerez de la Frontera, llamado José Rodríguez Artola, ya con edad cercana a los 28 años, lo cual le preocupaba bastante, pues suponía que de no aprobar en estas oposiciones, quizás no podría volver a repetir en otras próximas.⁶⁶ En su residencia de Jerez ejercía de administrativo en una empresa vinícola, que por Navidades le envió un buen aguinaldo con vinos y productos varios. Este colega sí que tenía la necesidad de ampliar su alimentación y la completaba acudiendo habitualmente a una pastelería-bollería que había en la misma acera de la calle Serrano, unas puertas más a la izquierda, comprando una especie de ensaimadas llamadas “japonesas” por estar espolvoreadas de blanco su exterior superior, y su centro, como la yema de un huevo de crema anaranjada. Alguna vez me traía una para mí.

»En esos días navideños, junto al hijo de la pensión, nos recorrimos por la noche, los barrios y calles en fiestas alegres. Recuerdo la impresión que me produjo el observar la atenta recepción que nos ofrecían

sus vecinos. Cuando veíamos en la noche un balcón o ventana iluminada con señales festivas, nos íbamos hacia ellas, tocábamos la puerta del piso y siempre y en todo lugar que tocamos, nos invitaron a la fiesta, baile y guateque; nos quedábamos un rato confraternizando, para luego acudir a otro lado. Por cierto que después de medianoche, el frío era muy duro en las calles madrileñas, para mí, siempre acostumbrado al templado ambiente benigno del Levante valenciano bañado por el Mediterráneo.

»La Academia “Mavian” a la que asistíamos diariamente estaba situada cerca de nuestro pensionado, en una calle lateral entre la calle Serrano y el Paseo de Recoletos, por lo que facilitaba nuestras idas y venidas. La también cercana entrada al Parque del Retiro, proporcionó que los domingos acudiese allí, generalmente en los alrededores al monumento a Alfonso XII, para regocijarme con vistas al estanque, pasear por sus jardines cuando hacía sol, reponiéndome de oxígeno y naturaleza, ya que durante toda la semana había permanecido ausente por la presencia permanente del ambiente cargado de números, esquemas, normas, discusiones de taller masivo, aire con mezclas de gases por soldaduras, tizas, carbón mineral, etc.

»No obstante, cuando ya sólo faltaban un par de meses para el comienzo de la verdad en las eliminatorias de la oposición y pudiendo comprobar que la competencia estudiantil de los colegas era día a día más numerosa y con mayor nivel de preparación, decidí ponerme “más serio” e intransigente conmigo mismo, exigiéndome la máxima atención. Ello comportó que eliminara los paseos domingueros al Retiro y aprovechar ese día entero para sintetizar, poniendo en orden todo lo recopilado durante la semana. Tanto es así, que cuando los domingos por la tarde la familia de la pensión se iba siempre a un pueblo cercano, del cual al parecer eran oriundos, les rogué que cerraran con llave la puerta del piso, para que no tuviera la tentación de salir para nada y con ello dedicarme en plena soledad a mis problemas concretos.

»En un principio el compañero colega de estudios, se burlaba de mi actitud, con bromas y risas, pero cuando pudo comprobar adonde llegaba él y donde se situaban sus competidores, optó por preguntarme si podía quedarse encerrado conmigo aquellas tardes de domingo, para machacarlo ya machacado.

»Y llegaron los exámenes, en dos fases eliminatorias. Cada opositor tuvo la oportunidad de presentar ante los jefes del Servicio Central de Señales Marítimas cualquier muestra original de algún trabajo manual de taller mecánico o eléctrico, que creyese oportuno o indicado. Yo entregué un trabajo de ajuste mecánico consistente en una forma de polea de 10/12 cm, de envoltura rectangular con gancho inferior y anilla superior, ambas giratorias. Tenía la caja de envoltura con las cuatro placas ensambladas con ajustes de “colas de milano”, sin remaches ni soldaduras, por lo que

podía desmontarse fácilmente. Y el disco central acanalado en arco semi-circunferencial era de latón torneado.

»Finalmente, logré el 4º puesto en la relación de los 30 aspirantes aprobados y quedé satisfecho y contentísimo de mi suerte, a pesar de que en la última eliminatoria de prácticas, perdí dos puestos, ya que con las dos primeras (escrito y oral) figuraba en el segundo puesto. Este descenso en el total, le pareció muy mal al profesor director de mi academia, pero a mí no me afectó nada ya que poco me importaba el puesto de la relación, y sí mucho el haber salido con éxito en el empeño, puesto que aparte de la satisfacción de ingresar en el Cuerpo de Faros, me alegré en grado sumo el haber liberado a mis padres del sacrificio que les representó el tener que invertir en mis estudios todo lo que ahorraban de su muy menguado sueldo percibido por su trabajo».

El equipo docente de la Academia Mavian estaba formado por cuatro profesores, todos ellos profesionales del Cuerpo y tres de ellos funcionarios en Madrid. Eran muy conocedores y veteranos de los servicios y la problemática de las Señales Marítimas, lo que repercutía grandemente en la preparación de sus alumnos. Ciertamente, a lo largo del siglo xx los puestos de torreros afectos al Servicio Central eran de los más deseados porque posibilitaban estar muy al día de la tecnología, y estando cerca de la superioridad promocionarse profesionalmente, a la vez que ganarse mejor la vida.

Alberto Aguirre recuerda que «aún habiendo, como es lógico, un director principal, funcionaban los estudios como un colectivo, con asignaturas o temas más o menos especializados atendidos por un profesor, aunque no completamente personalizado o excluyente. Se daban explicaciones conjuntamente, coloquios con el alumnado, ejercicios de taller compartidos, etc. No obstante, en concreto, cada profesor impartía sus clases personalmente, dedicándose en general a su tema de aportación idónea, sin excluir el que por enfermedad u otro motivo particular, tuviera que sustituirle provisionalmente otro de sus colegas o compañeros. La función de cada profesor era prepararnos adecuadamente para esas oposiciones».

El director, Vicente Martín Rodríguez, además de tener encomendada la tramitación de los expedientes de aspirante a opositor, se encargaba de la corrección de escritos e informes o documentación de los faros, así como del dibujo lineal de proyecciones tridimensionales u otras de perspectiva referidas a elementos de mecánica, sus debidas correcciones y puntuación subjetiva. También se ocupaba de la reglamentación del servicio de personal del Cuerpo, tanto en sus obligaciones administrativas o jerárquicas, como en las normas de servicio, responsabilidades laborales, etc.

Ángel Ferrández Sempere les preparaba en matemáticas, aplicadas generalmente a problemas relacionados con la problemática de consumo

o energías eléctricas en circuitos combinados de lámparas, resistencias, transformación, etc. No se entraba en la trigonometría y sus razones, por lo que se insistía en la geometría plana, con inclusiones de geometría descriptiva. Básicamente se hacía hincapié en los problemas de superficies irregulares o combinadas y de volúmenes y pesos de cuerpos (generalmente piezas mecánicas metálicas pequeñas). Se resolvían muchos problemas con datos combinados de fracciones numéricas (quebrados) y proporciones. En los planteamientos de polinomios y ecuaciones se mantenía el criterio de resolver una sola incógnita, sin pasarse de la ecuación de segundo grado, tanto si el problema era aritmético, geométrico, mecánico o bien de resistencias eléctricas, etc.

José Molina Fuentes les daba a conocer todos los elementos principales que comportan la estructura de un faro y sus dependencias. La principal cuestión era describir los componentes de los aparatos usados en los sistemas de iluminación de los faros, fuesen por combustibles líquidos (aceites, parafinas o petróleos), mediante gases (de petróleo, acetilenos) o de incandescencia eléctrica. También daba clases de ópticas y sus características, así como de las maquinarias existentes para la rotación de las ópticas, con sus sistemas mecánicos, relojería con motor de pesos, para pantallas o bien motores impulsores eléctricos. De todas estas máquinas les introducía en sus averías más usuales, ya fuese para corregir su regulación de velocidad, cambio de cojinetes, rotura de cables, dientes, ruedas, etc. También impartía explicaciones sobre aparatos y normas para las observaciones meteorológicas que solían efectuarse.

Y finalmente estaba Mariano Sánchez Berdejo, que era el torrero que por aquel entonces no ejercía por haber sido expedientado tras la Guerra Civil. Tenía dedicada su enseñanza al conocimiento de la diversidad de motores que solían presentarse por los faros, en forma de grupos electrógenos, tanto de combustión interna o diésel, y sus generadores de corriente eléctrica, ya fuesen alternadores o bien fueran dinamos de corriente continua, convertidores, bombas de agua, ventiladores de aire, compresores de aire para sirenas, etc. Su descripción, uso y manejo, según recuerda Alberto Aguirre, lo ilustraba con precisión, haciendo notar su interés en las precauciones que se debían observar en su manejo, mantenimiento y conservación. Muy prácticas eran sus explicaciones sobre las averías más corrientes de estos generadores de energía, así como las operaciones a efectuar en cada caso, en su desmonte, limpieza, cambio o corrección y reposición de sus elementos. La enorme diversidad de estos motores en los faros era un punto de cierta inflexión, ya que el técnico a menudo solía cambiar de faro, encontrándose con novedades mecánicas, que debía solucionar con su buena preparación, al hallarse los faros en lugares aislados o lejanos y no haber posibilidad de ayuda ajena.

Hay constancia de otros centros, como en 1932 la Academia Aguirre, situada en el número 15 de la calle Francisco Silvela de Madrid, cuya dirección correspondía al torrero Juan Luis Aguirre Pallarés. En la documentación del faro de Sant Sebastià de Palafrugell se conserva un anuncio que suponemos que llegó a todos los faros de España, en el que se promocionaba de la siguiente forma: «Anunciada convocatoria para cubrir 30 plazas de oficiales terceros de faros, con sueldo inicial de 4.000 alcanzando hasta 10.000, no exigiéndose título y edad de 18 a 28 años, siendo los exámenes en el próximo mes de junio: Academia Aguirre cuyo director ingresado en faros con los últimos programas hoy en vigor, tiene abierta esta preparación».⁶⁷

El acceso de la mujer

Las mujeres de los torreros siempre han colaborado en múltiples tareas de apoyo a la labor de sus maridos. Una labor que en algunos países europeos estuvo regulada y contemplada en el organigrama de los servicios de señales marítimas, en calidad de auxiliares dotados de una gratificación.⁶⁸ En España las mujeres no pudieron acceder a una plaza de técnico en igualdad de condiciones que los hombres hasta 1969. En aquella primera oposición libre optaron dos mujeres, y únicamente la mallorquina Margalida Frontera Pascual consiguió superarla, convirtiéndose en la primera fémina en acceder al Cuerpo. En próximas convocatorias el número de mujeres que accedían al mismo fue aumentando, dándose el caso de que algunas de ellas eran esposas de técnicos del mismo Cuerpo, o mujeres que con el tiempo contraían matrimonio con un compañero. Ello en ocasiones llegaba a ser un problema, puesto que conseguir un mismo destino para los dos integrantes del matrimonio no era nada fácil, como puede leerse en varios expedientes de matrimonios fareros, donde las peticiones de traslado constituyeron un auténtico problema para la superioridad a la hora de resolverlos. De hecho, la mencionada Margalida Frontera, casada con el también funcionario del Cuerpo Bernat Reus Ginard, y ambos destinados en el faro gerundense de Cap de Creus, comenta como ante su intención de establecerse en su Mallorca natal, decidió volver a ejercer de maestra, para evitar que con el traslado el matrimonio obtuviera destinos lejanos que impidieran una vida conyugal al uso.

María Amable Traba Traba, que había accedido al Cuerpo en 1974, fue destinada en 1975 a la Cadena Decca de San Juan del Río (Orense). El 3 de septiembre de 1977 se casó con Manuel Giménez Gil, que estaba destinado en el Centro Técnico de Señales Marítimas de Alcobendas (Ma-

dríd), adonde pidió ir destinada el 3 de agosto. El 5 de septiembre de 1977 añadió como alegación a la anterior el «derecho de consorte», presentando «una certificación de matrimonio [...] con el fin de hacer valer dicho derecho».⁶⁹ Finalmente, el 10 de junio de 1978 fue nombrada en comisión de servicios para el referido centro de Alcobendas. Ambos fueron nombrados para el faro del cabo de San Antonio (Alicante) el 10 de octubre de 1979. Sin embargo no resultaba nada fácil para los «matrimonios fareros» conseguir destinos comunes, habida cuenta que era necesario que en un mismo destino hubiera contemporáneamente dos vacantes.

El debate del acceso de la mujer a un empleo en faros tuvo su primer precedente reivindicativo en la década de 1930. Por aquel entonces, aunque muchas cosas se movían, no era todo tan claro como ahora puede parecernos, puesto que a la mujer se le resistía el acceso a la profesión. La negativa es la triste respuesta que recibió Eloïsa Trull, hija y futura esposa de torrero, en mayo de 1930.

Aquel año, tras 27 años en el cargo se jubiló Josep Oliver Sastre, torrero del faro del cabo de Sant Sebastià (Girona). El otro compañero, Felip Trull Pujol, viendo que quedaba una plaza vacante quiso promocionar a su hija, Eloïsa Trull Sanés, como «torrero dependiente de servicio», categoría a la que por aquel entonces le correspondía una asignación de 8 pesetas diarias. Nunca hasta entonces, que sepamos, una mujer había intentado aspirar a servir en los faros españoles y la propuesta topó con un vacío legal, que, sin embargo, le permitió ser «la primera mujer farera española», porque la jefatura provincial respondió a su solicitud en los siguientes términos: «Visto lo solicitado por V. a la Dirección General de Obras Públicas sobre el nombramiento de su hija Eloïsa como dependiente de servicio en ese faro, en la vacante que de esta clase se producirá por jubilación del torrero Sr. Oliver Sastre, y lo preceptuado en la Real Orden de 22 de diciembre de 1925, esta jefatura ha resuelto nombrar para dicho cargo a su hija Eloïsa Trull Sanés, entendiendo que dicho nombramiento no supone para la interesada derecho alguno hasta tanto que por la superioridad se resuelva respecto a su referida instancia y a la consulta formulada por esta jefatura de si pueden ser designadas mujeres para cargos de esta especie». La respuesta de Felip Trull a esa comunicación el 1 de junio de 1930 fue la siguiente: «Tengo el honor de comunicar a V.S. como, al recibirse su oficio n.º 1223, cesó en el servicio de este faro el torrero Sr. Oliver, por jubilación reglamentaria, habiéndome hecho cargo del servicio y efectos del mismo, bajo inventario, cuya copia acompaño a V.S. Cumplimentando con la orden del oficio n.º 1225 en la misma fecha de hoy toma posesión, como auxiliar del servicio, la Srta. Eloïsa Trull, mientras la superioridad resuelve».

Mientras llegaba esa resolución, Eloïsa Trull ejerció como torrera auxiliar interina en el faro del cabo de Sant Sebastià entre el 1 y el 29 de junio de 1930, momento en el que la Dirección General denegó elegantemente esa posibilidad, alegando que no procedía porque se estaba tramitando el nombramiento de un nuevo torrero dependiente. Resignadamente, el 29 de junio de 1930 Felip Trull se dirigía al ingeniero provincial «comunicando haberse presentado el torrero suplente Sr. Ruiz y empezar a encargarse del servicio en esta fecha hasta la presentación del torrero dependiente D. Enrique Pujol García, nombrado por la Dirección General». ⁷⁰

Poco después, el 9 de mayo de 1931, Eloïsa Trull, nacida en Roses el 13 de junio de 1909, se casó con el torrero Enric Pujol García, con el que compartió toda una vida dedicada a los faros. Falleció en Sant Carles de la Ràpita (Tarragona) el 20 de agosto de 2000.

Lo cierto era que, según la referida Real Orden de 22 de diciembre de 1925, tenían derecho a ser nombrados torreros agregados dependientes de servicio, una nueva figura auxiliar al Cuerpo, personas de ambos sexos, aunque ello quedara un tanto abierto a interpretación y a discreción de las jefaturas provinciales. Parece que otras mujeres no tuvieron los mismos problemas. Disponemos de otras referencias del papel ejercido por la mujer en esos años: una del 15 de octubre de 1930 cuando la Jefatura de Castellón, en virtud de las atribuciones que le confería el artículo cuarto de la Real Orden de 22 de diciembre de 1925, nombró a Francisco García Orts ⁷¹ como torrero agregado dependiente del servicio del faro de las islas Columbretes en sustitución de su hermana Manuela, que ostentaba dicho cargo, aunque desconocemos desde qué fecha. Señalemos que tanto Francisco como Manuela eran hijos del torrero Higinio García Blasco. Otro antecedente es el protagonizado por María Milagros García Limiñana, hija del torrero Bernardo García Vengut, ⁷² cuya referencia conocemos a través de su hermano Antonio, también torrero, de quien consta el 15 de octubre de 1931 que pudo cesar como torrero agregado dependiente de servicio en el faro del cabo de Santa Pola «por haberse autorizado fuera sustituido por su hermana María García Limiñana, por necesitar trasladarse a Madrid». ⁷³ La referida María Milagros García Limiñana se casó el 17 de mayo de 1934 con el también torrero Francisco Gil Méndez, lo que, como en el caso de la aludida Eloïsa Trull, da cuenta de la intensa imbricación de las familias con los faros.

Un testimonio distinto nos lo proporciona el alcalde de Cedeira al transmitir a la Jefatura Provincial de La Coruña la noticia del fallecimiento de Tomás Moreira Tomé, ocurrida el 11 de enero de 1889 en el faro de esa localidad: «... debiendo hacer presente a su superior autori-

dad que queda encargado del utensilio y servicio de dicho faro la viuda del finado, y que éste será desempeñado con la mayor exactitud por dicha señora por reunir condiciones especiales para dicho servicio». Sin embargo, el ingeniero jefe, al mismo tiempo que transmitía lo sucedido al director general le manifestaba «que con esta fecha telegrafío al faro de Vares, para que inmediatamente salga el torrero segundo a encargarse de aquel establecimiento ínterin tanto esa superioridad no hace el oportuno nombramiento».74

El perfil geográfico de los aspirantes

Para profundizar en este apartado hemos elaborado un conjunto de gráficos que permiten ilustrar, mejor que cualquier texto, la procedencia geográfica de los aspirantes al Cuerpo en distintos períodos, y comparar la evolución de ésta a lo largo de los años.

En los primeros tiempos el contingente más importante procedía de las Islas Baleares (incluidos gran número de oriundos de las islas pequeñas), archipiélago con numerosas señales marítimas y gran tradición marina, y en donde la pertenencia al Cuerpo era vista como una clara promoción social. Continuando a gran distancia encontramos otras provincias costeras, con mayor o menor representación según la época. Con los años, la cercanía de un faro estimulaba a jóvenes marineros o labradores a interesarse por esta profesión. Sin embargo, en los primeros momentos, no es menos cierto que también hubo muchos más torreros procedentes de provincias interiores, de los que en principio pudiera pensarse, de entre los cuales encontramos bastantes con pasado militar, como veremos en el siguiente epígrafe. Las provincias en las que en su momento hubo escuelas de faros, o en cuyas capitales pudieron realizarse las oposiciones entre 1901 y 1909, destacaron por tener un mayor número de torreros. Más recientemente, la mayor representación en el Cuerpo correspondió a los gallegos, especialmente coruñeses, siendo asimismo muy destacable la presencia de madrileños y otros procedentes del interior peninsular. Confluyen en ello, por un lado la mayor dificultad de costear una oposición para la que debía irse a la capital, y por otro la creciente aspiración a la funcionarización extendida en la zona centro. Asimismo, no cabe olvidar la pretensión de algunos de vivir cerca del mar en contacto con la naturaleza, mientras a otros les motivaba la progresiva tecnificación del servicio con la incorporación de las señales radioeléctricas, que podía llevarles a destinos altamente tecnificados y paradójicamente alejados del mar. Añadiremos, por último, que a lo largo de los años, torreros nacidos en Catalunya no hubo muchos, siendo el gerundense el colectivo más numeroso de ellos.

Relación en términos absolutos y porcentuales de las provincias de origen de los torreros de faros y/o técnicos mecánicos de Señales Marítimas en España, en los años 1901, 1913 y 1960

Provincia	Absoluto 1901	Porcentual 1901	Provincia 1913	Absoluto 1913	Porcentual 1913	Provincia 1960	Absoluto 1960	Porcentual 1960
Baleares	111	31,09%	Baleares	120	28,03%	La Coruña	52	13,72%
Alicante	39	10,92%	Alicante	45	10,51%	Madrid	43	11,34%
La Coruña	25	7%	Málaga	39	9,11%	Oviedo	37	9,76%
Málaga	24	6,72%	Cádiz	34	7,94%	Baleares	34	8,97%
Cádiz	18	5,04%	La Coruña	32	7,47%	Cádiz*	26	6,86%
Almería	16	4,48%	Almería	31	7,24%	Almería	17	4,48%
Murcia	15	4,20%	Canarias	13	3,03%	Castellón	16	4,22%
Oviedo	15	4,20%	Madrid	11	2,57%	Málaga**	15	3,95%
Canarias	12	3,36%	Murcia	11	2,57%	Guipúzcoa	10	2,63%
Santander	12	3,36%	Oviedo	11	2,57%	Alicante	9	2,37%
Granada	9	2,52%	Santander	11	2,57%	Pontevedra	9	2,37%
Castellón	6	1,68%	Granada	10	2,33%	Santander	9	2,37%
Huelva	6	1,68%	Castellón	8	1,86%	Murcia	8	2,11%
Madrid	6	1,68%	Valencia	8	1,86%	Girona	6	1,58%
Pontevedra	6	1,68%	Huelva	5	1,16%	Granada	6	1,58%
Girona	4	1,12%	Sevilla	5	1,16%	Huelva	6	1,58%
Palencia	3	0,84%	Girona	4	0,93%	Barcelona	5	1,31%
Valencia	3	0,84%	Vizcaya	4	0,93%	Las Palmas***	5	1,31%
Vizcaya	3	0,84%	Pontevedra	3	0,70%	Segovia	5	1,31%
Álava	2	0,56%	Tarragona	3	0,70%	Burgos	4	1,05%
Albacete	2	0,56%	Teruel	3	0,70%	Melilla	4	1,05%
Ávila	2	0,56%	Albacete	2	0,46%	Tenerife	4	1,05%
Burgos	2	0,56%	Córdoba	2	0,46%	Valencia	4	1,05%
Guadalajara	2	0,56%	Guadalajara	2	0,46%	Cáceres	3	0,79%
Orense	2	0,56%	Ávila	1	0,23%	Canarias	3	0,79%
Tarragona	2	0,56%	Burgos	1	0,23%	Córdoba	3	0,79%
Zamora	2	0,56%	Lleida	1	0,23%	Lugo	3	0,79%
Córdoba	1	0,28%	Logroño	1	0,23%	Vizcaya	3	0,79%
Guipúzcoa	1	0,28%	Lugo	1	0,23%	Cuba	3	0,79%
Huesca	1	0,28%	Orense	1	0,23%	Marruecos	2	0,79%
Navarra	1	0,28%	Palencia	1	0,23%	Badajoz	2	0,52%
Logroño	1	0,28%	Salamanca	1	0,23%	Cuenca	2	0,52%
Sevilla	1	0,28%	Toledo	1	0,23%	Salamanca	2	0,52%
Teruel	1	0,28%	Portugal	1	0,23%	Sevilla	2	0,52%
Zaragoza	1	0,28%	Puerto Rico	1	0,23%	Toledo	2	0,52%
Total activos	344		Total activos	406		Valladolid	2	0,52%
Supernumerarios	13		Supernumerarios	8		Zaragoza	2	0,52%
			Licencias ilimitadas	14		Álava	1	0,26%
Total	357		Total	428		Ceuta	1	0,26%
Catalanes	6	1,68%	Catalanes	8	1,86%	Ciudad Real	1	0,26%
						León	1	0,26%
						Logroño	1	0,26%
						Orense	1	0,26%
						Tarragona	1	0,26%
						Teruel	1	0,26%
						Zamora	1	0,26%
						Brasil	1	0,26%
						Total activos	315	
						Supernumerarios	55	
						Junta de Obras de Puerto	9	
						Total	379	
						Catalanes	12	3,15%

Notas: *En 1913 incluía Ceuta, que en el año 1960 se encontraba a parte. ** En 1913 incluía Melilla, que en el año 1960 se encontraba a parte. *** En 1913 todas las islas Canarias eran una única provincia. En el año 1960 lo encontramos por separado en: Las Palmas, Tenerife y Canarias.

Clasificación de los torreros por categorías (con asignación de un sueldo para cada una de ellas), en los años 1886, 1913, 1931 y 1960

1886	1913	1931	1960				
Torreros mayores	36 3.000 ptas.	Torreros mayores	7 3.500 ptas.	Torreros mayores 1	2 10.000 ptas.	Torreros superiores 1	3 24.500 ptas.
Torreros primeros	69 2.500 ptas.	Torreros mayores	20 3.000 ptas.	Torreros mayores 2	20 8.000 ptas.	Torreros superiores 2	16 22.960 ptas.
Torreros segundos	96 2.000 ptas.	Torreros 1 clase	73 2.500 ptas.	Torreros mayores 3	40 7.000 ptas.	Torreros mayores 1 clase	22 20.160 ptas.
Torreros terceros	124 1.500 ptas.	Torreros 2 clase	108 2.000 ptas.	Torreros primeros	70 6.000 ptas.	Torreros mayores 2 clase	29 18.480 ptas.
		Torreros 2 clase	111 1.750 ptas.	Torreros segundos	100 5.000 ptas.	Torreros mayores 3 clase	38 16.800 ptas.
		Torreros 3 clase	87 1.500 ptas.	Torreros terceros	85 4.000 ptas.	Torreros 1 clase	52 13.440 ptas.
						Torreros 2 clase	71 11.760 ptas.
						Torreros 3 clase	84 10.080 ptas.
Total	325	Total	406	Total	315	Total	315

Evolución porcentual del origen geográfico de los torreros de faros y/o técnicos mecánicos de Señales Marítimas en España entre los años 1901 y 1913, y entre 1913 y 1960

Comparativa		Comparativa		Comparativa positiva		Comparativa negativa	
Provincia	positiva 1901-1913	Provincia	negativa 1901-1913	Provincia	1913-1960	Provincia	1913-1960
Almería	2,76%	Baleares	-3,06%	Madrid	8,77%	Baleares	-19,06%
Cádiz	2,43%	Pontevedra	-1,82%	Oviedo	7,19%	Alicante	-8,14%
Málaga	2,39%	Murcia	-1,63%	La Coruña	6,25%	Málaga	-5,16%
Valencia	1,02%	Oviedo	-1,63%	Castellón	3,11%	Almería	-2,76%
Sevilla	0,88%	Huelva	-1,36%	Guipúzcoa	2,63%	Cádiz	-1,08%
La Coruña	0,47%	Santander	-0,79%	Pontevedra	1,67%	Valencia	-0,81%
Teruel	0,42%	Castellón	-0,66%	Barcelona	1,31%	Granada	-0,75%
Lleida	0,23%	Granada	-0,63%	Segovia	1,31%	Albacete	-0,70%
Lugo	0,23%	Palencia	-0,61%	Melilla	1,05%	Sevilla	-0,64%
Salamanca	0,23%	Álava	-0,56%	Burgos	0,82%	Guadalajara	-0,46%
Toledo	0,23%	Zamora	-0,56%	Cáceres	0,79%	Murcia	-0,46%
Portugal	0,23%	Alicante	-0,41%	Cuba	0,79%	Tarragona	-0,44%
Puerto Rico	0,23%	Ávila	-0,33%	Marruecos	0,79%	Teruel	-0,44%
Córdoba	0,18%	Burgos	-0,33%	Girona	0,65%	Ávila	-0,23%
Tarragona	0,14%	Canarias	-0,33%	Lugo	0,56%	Lleida	-0,23%
Vizcaya	0,09%	Orense	-0,33%	Badajoz	0,52%	Palencia	-0,23%
Madrid	0,05%	Guipúzcoa	-0,28%	Cuenca	0,52%	Puerto Rico	-0,23%
		Huesca	-0,28%	Valladolid	0,52%	Portugal	-0,23%
		Navarra	-0,28%	Zaragoza	0,52%	Santander	-0,20%
		Zaragoza	-0,28%	Huelva	0,42%	Vizcaya	-0,14%
		Girona	-0,19%	Córdoba	0,33%		
		Albacete	-0,10%	Orense	0,29%		
		Guadalajara	-0,10%	Salamanca	0,29%		
		Logroño	-0,05%	Toledo	0,29%		
				Álava	0,26%		
				Ceuta	0,26%		
				Ciudad Real	0,26%		
				León	0,26%		
				Zamora	0,26%		
				Brasil	0,26%		
				Canarias	0,12%		
				Logroño	0,03%		

Origen geográfico de los torreros de faros y/o técnicos de Señales Marítimas que han pasado por los faros del litoral gerundense y Calella, entre los años 1853 y 1992.

ANDALUCÍA (13,39%)	Miguel Pérez Villegas (1916-?, 1988)
ALMERÍA (2,36%)	Gualchos:
Carboneras:	Laureano López López (1860-Isla de Alborán, Almería, 1892)
Cristóbal Fernández Cano (1876-Carboneras, Almería, 1938)	Mecina Bombarón:
Dalías:	Juan Alcalde Manzano (1856-Doniños –Ferrol–, La Coruña, 1906)
Pedro Fernández del Moral (1843-Cadaqués, Girona, 1894)	Motril:
Antonio Pacheco Varela (1822-?, e.1888 y 1913)	Santos Baso García (1874-Adra, Almería, 1938)
Roquetas de Mar:	HUELVA
Antonio Gómez Cuenca (1862-Palamós, Girona, 1917)	JAÉN (0,39%)
Joaquín Ojeda Zamora (1928)	Siles de Segura:
Juan Pedro Revueltas Fernández (1851-?, >1918)	José García Giménez (1838-Barcelona, 1886)
CÁDIZ (4,33%)	MÁLAGA (2,76%)
Algeciras:	Ramon Palomo Laburu (1963)
Manuel Añón Beneroso (1882-Valencia, 1950)	Benaque, Macharaviaya:
Adolfo Ruiz Osés (1933)	Antonio Giménez Aranda (1851-Camariñas, La Coruña, 1923)
Barbate:	Casares:
Rafael Quintín Varo Pasión (1857-?, >1924)	Agustín Infante Lozano (1883-Tossa, Girona, 1948)
Cádiz:	Estepona:
Emilio de Elejalde Bosch (1885-Cádiz, 1957)	Antonio de Flores Cañada (1871-?, e.1915 y 1920)
Arturo Salvatierra Villalta (1922-Xàbia, Alicante, 2007)	Fuengirola:
Leonardo Sánchez Alcaraz (1877-Amposta, Tarragona, 1948)	Tomás García Ruiz (1867-Barcelona, 1964?)
Leonardo Sánchez Genil (1907-Tarragona, 1995)	Ronda:
Chipiona:	Víctor Aguayo de Hoyos (1959)
Serafín de Castro Caballero (1883-El Puerto de Santa María, Cádiz, 1936)	Torrox:
San Fernando:	Antonio Ruiz Mayorga (1899-Sevilla, 1984)
Francisco Medina Cuesta (1924)	SEVILLA (1,18%)
Sanlúcar de Barrameda:	Sevilla:
Francisco Garrido Palomeque (1887-Barcelona, 1959)	José María Escobar Rivallas (1894-Roses, Girona, 1968)
Manuel Harana Cortázar (1888-Málaga, 1952)	Juan José Fernández Gómez (1930)
CÓRDOBA (0,39%)	Ricardo Rodríguez Matres (1883-Ceuta, 1972)
Belalcázar:	ARAGÓN (1,57%)
Francisco Cuadrado García (1898-Belalcázar, Córdoba, 1974)	HUESCA (0,79%)
GRANADA (1,97%)	Cuarte, Huesca:
Granada:	Román Biescas Lacha (1827-Calella, Barcelona, 1867)
Juan José Hernández Navarro (1844-Granada, 1924)	

Jaca:

Lorenzo Sánchez Tabarés (1837-?, >1905)

TERUEL**ZARAGOZA (0,79%)****Gotor:**

José Antonio Roy Velilla (1916-Madrid, 1993)

Zaragoza:

Carlos Herrera Ceballos (1826-?, >1891)

ASTURIAS (3,15%)**Avilés:**

José Ignacio Menéndez González (1957)

Luarca-Valdés, Almuña:

José Pérez Suárez (1927)

Luarca-Valdés, Querúas de Canero:

Ángel Mata Méndez (1933-Roses, Girona, 2005)

Navia, Villapedre:

Daniel Rodríguez González (1925)

Salías, Castropol:

Manuel López Acevedo (1818-?, >1888)

Tapia de Casariego:

Ángel Casariego Pola (1959)

Miguel López-Rubiños Fernández-Acevedo
(1839-Palafrugell, Girona, 1899)

Villanueva, Santo Adriano:

Ángel García López (1922-Luarca, Asturias,
1991)

ISLAS BALEARES (21,20%)**IBIZA (3,15%)****Ibiza:**

Santiago Acarreta Vicondoa (1929)

Eduard Chorac Sorà (1863-Palma de Mallorca,
1955)

Joan Fuster Martorell (1845-Barcelona, 1920)

Joan Mayans Planells (1900-Valencia, 1971)

Antoni Serra Palerm (1835-?, >1889)

Gumersindo Tur Guillón (1836-Ciudadella,
Menorca, 1875)

Zenón Tur Guillón (1830-Ibiza, 1919)

Sant Antoni de Portmany:

Antoni Prats Torres (1844-Ibiza, 1921)

FORMENTERA (2,36%)**La Mola:**

Antoni Mayans Marí (1845-Palamós, Girona,
1894)

Francisco Mayans Torres (1849-Sant Antoni de
Portmany, Ibiza, 1929)

Bartomeu Tur Escandell (1844-Roquetas de
Mar, Almería, 1898)

Sant Francesc Xavier de Formentera:

Vicenç Colomar Iern (1828-?, >1901)

Domingo Riera Ferrer (1848-Sant Francesc
Xavier, Formentera, 1880)

Benigne Sansó Bernat (1874-Castellón de la
Plana, 1948)

MALLORCA (11,42%)**Alcúdia:**

Antoni Reynés Capó (1840-Alcúdia, Mallorca,
1910)

Algaida:

José Oliver Sastre (1861-Palafrugell, Girona, 1949)

Ariany, Petra:

Margalida Frontera Pascual (1944)

Artà:

Jaume Lliteras Juan (1840-Tarragona, 1924)

Binissalem:

Francisco Ripoll Gordiola (1878-Muxía, La
Coruña, 1928)

Campos:

Bartomeu Adrover Antich (1857-Santanyí,
Mallorca, 1936)

Capdepera:

Miquel Amengual Martínez (1854-Capdepera,
Mallorca, 1933)

Francisco Massanet Cervera (1842-Capdepera,
Mallorca, 1908)

Joan Moll Garau (1876-Palma de Mallorca?,
>1946)

Pere Josep Morey Amengual (1871-?, >1902)

Nicolau Sancho Gili (1857-Capdepera, Mallor-
ca, 1942)

Pere Josep Terrassa Alsina (1860-Capdepera,
Mallorca, 1946)

Deià:

Joan Baptista Gamundi Colom (1830-?, >1896)

Llucmajor:

Rafael Garcías Montserrat (1860-Barcelona, 1900)

Pere Francesc Ramis Portell (184?-Huelva, 1867)

Miquel Tomàs Montserrat (1834-Palma de
Mallorca, 1909)

Miquel Torrandell Puig (1862-Barcelona, 1938)

Manacor:

Rafael Melis Femelia (1839-Malpica de Bergan-
tiños, La Coruña, 1886)

Palma:

Bartomeu Cabot Alemany (1930-L'Hospitalet
de Llobregat, Barcelona, 1999)

Bernat Reus Ginard (1943)

Pere Joan Rosselló Carrión (1895-Huesca, 1929)

Pollença:

Joan Amengual Vives (1837-Pollença, Mallorca, 1911)

Jaume Vives Rotger (1860-Pollença, Mallorca, 1922)

Santanyí:

Miquel Adrover Manresa (1838-Barcelona, 1919)

Antoni Antich Roca (1847-Santanyí, Mallorca, 1922)

Bartomeu Tomàs Ferrer (1860-Santanyí, Mallorca, 1943)

Pere Vidal Vidal (1953)

Selva:

Bartomeu Sastre Rotger (1879-Barcelona, 1918)

Son Servera:

Gabriel Pons Pons (1852-Es Castell, Menorca, 1927)

MENORCA (3,94%)

Alaior:

Vicenç Vinent Carreras (1878-Calella, Barcelona, 1962)

Maó:

Miquel Castañol Pons (1886-Santa Eugènia de Ter, Girona, 1920)

Magí Francisco Bosch (1878-Tossa, Girona, 1942)

Antoni Joel Bagur (1820-?, >1885)

Pere Orfila Gomila (1882-Sant Lluís, Menorca, 1955)

Joan Riudavets Orfila (1902-San Andrés y Sauces, La Palma, 1970)

Òscar Sbert Moll (1910-Barcelona, 2002)

Sant Lluís:

Llorenç Orfila Gornés (1847-Es Mercadal, Menorca, 1892)

Josep Orfila Olives (1856-Palafrugell, Girona, 1920)

Benet Orfila Pons (1878-Es Mercadal, Menorca, 1921)

ISLAS CANARIAS (0,79%)

FUERTEVENTURA

LA GOMERA

GRAN CANARIA

EL HIERRO

LANZAROTE

LA PALMA (0,79%)

Barlovento:

José Martín de Paz (1901-Getxo, Vizcaya, 1992)

José Olaeta Cortázar (1923-Cadaqués, Girona, 2006)

TENERIFE

GRAN CANARIA

CANTABRIA (1,97%)

Comillas:

Pedro Santamaría Bilbao (1953)

Corbera de Toranzo:

Alfonso Moral Arnaiz (1900-Palamós, Girona, 1988)

Santibáñez de Carriedo:

Benito Joaquín Pérez Pérez

Santoña:

Enrique Rodríguez Núñez (1834-San Sebastián, Guipúzcoa, 1932)

San Vicente de la Barquera

Felipe Peña Flores (1906-Roses, Girona, 2006)

CASTILLA Y LEÓN (5,90%)

ÁVILA (0,79%)

Mirueña de los Infanzones:

León Carrasco Aller (1845-?, >1915)

Tormellas:

Pedro Garrido González (1854-Cueto –Santander–, 1933)

BURGOS (3,15%)

Burgos:

Blas Mallo García (1830-El Cabanyal –Valencia–, 1880)

Ciriaco Castañeda Zárata (1827-Isla de Tabarca, Alicante, 1887)

Hacinas:

Dámaso Lucas Gutiérrez (1836-Carcaixent, Valencia, 1912)

Merindad de Sotoscueva, Entrambosríos:

José Rebuelta Sainz (1893-Barcelona, 1938)

Merindad de Valdivieso, Panizares:

Martín Fernández Fernández de Incinillas (1825-?, e.1895 y 1903)

Miranda de Ebro:

José Victoriano Bornachea Campo (1827-?, >1881)

Monasterio de Rodilla:

Ángel Martínez López (1904-?, e.1971 y 1974)

Silanes:

Simon Miranda Ortiz (1829-?, >1897)

LEÓN (0,39%)**Santa Marina de Somoza:**

José Alonso Nieto (1826-Cadaqués, Girona, 1864)

PALENCIA (0,39%)**Becerril de Campos:**

Vicente Doncel Guzón (1810-Madrid, 1891)

SALAMANCA**SEGOVIA****SORIA (0,79%)****Calatañazor:**

Cosme Lablanca Manrique (1835-Vilanova i la Geltrú, Barcelona, 1900)

Soto de San Esteban, San Esteban de Gormaz:

José García Vallejo (1833-?, >1900)

VALLADOLID**ZAMORA (0,39%)****Bustillo del Oro:**

Marcos Bragado Morillo (1829-Palamós, Girona, 1879)

CASTILLA-LA MANCHA (2,76%)**ALBACETE (0,79%)**

Carlos Luis Trenchs Asunción (1961)

Albacete:

Antonio Cebrián González (1956)

CIUDAD REAL**CUENCA (0,79%)****La Alberca de Zancara:**

Cruz Casas Peñaranda (1960)

El Provencio:

Ramón Catalán Martínez de los Reyes (1836-?, >1901)

GUADALAJARA (0,79%)**Laranueva:**

Remigio de la Obra Mateo (1833-?, >1898)

Sigüenza:

Bonifacio Odone Bernal (1833-Las Palmas de Gran Canaria, 1912)

TOLEDO (0,39%)**Herreruela de Oropesa:**

Pablo Fernández Castaño (1961)

CATALUNYA (9,05%)**BARCELONA (1,97%)****Barcelona:**

Frederic Calzada Casas (1837-?, >1880)

Francesc Guasch Paloma (1843-Palafrugell, Girona, 1868)

Josep Enric Vergés Fort (1962)

Capellades:

Tomàs Llobet de Enrique (1819-?, >1861)

El Prat de Llobregat:

Juan José Moragón Villanueva (1902-Barcelona, 1978)

GIRONA (5,51%)**Cadaqués:**

Sebastià Alfaras Buxeda (1853-Cadaqués, Girona, 1929)

Eleuteri Costa Picañol (1932)

L'Escala:

Elvira Pujol Font (1950)

L'Estartit:

Antonio Fernández Rodríguez (1925-Sabadell, Barcelona, 2000)

Francisco Pagès Arqués (1878-La Vall de Santa Creu –El Port de la Selva–, Girona, 1937)

Girona:

Tomàs Pujol Companyó (1833-?, >1891)

Mont-ras:

Joan Tauler Vilà (1838-Palamós, Girona, 1904)

Palamós:

Adalbert Botet Pujades (1858-Palamós, Girona, 1900)

Alfonso Moral Arpa (1926-Palamós, Girona, 2001)

El Port de la Selva:

David Paris Brugués (1921)

Roses:

Joan Buscarons Sala (1855-Girona, 1926)

Pere Ferrer Capdevila (1827-Palamós, Girona, 1902)

Felip Trull Pujol (1875-Palafrugell, Girona, 1970)

Sant Feliu de Guíxols:

Joan Viñolas Puig (1906-Málaga, 2001)

LLEIDA (0,79%)

Bossòst:

Mariano Piquer Castells (1874-Barcelona, 1930)

Jou, La Guingueta i Jou:

Francesc Casanova Serra (1823-?, e.1894 y 1896)

TARRAGONA (0,79%)

Bot:

Jaume Domènech Anguera (1838-Guadalete –El Puerto de Santa María–, Cádiz, 1866)

Sant Carles de la Ràpita:

Enric Pujol García (1907-Sant Carles de la Ràpita, Tarragona, 1999)

CEUTA (1,97%)

Antonio Cabezas González (1853-Ceuta, 1917)

Antonio Cabezas Martos (1874-El Puerto de Santa María, Cádiz, 1940)

Adolfo Golobardas González (1857-Ibiza, 1907)

Antonio Gómez Artigas (1844-?, e.1911 y 1918)

Pedro Solano Montero (1837-Barcelona, 1904)

EXTREMADURA (0,79%)

BADAJOS (0,39%)

Olivenza:

Guillermo Segador Cuevas (1954)

CÁCERES (0,39%)

Valencia de Alcántara:

Manuel Sánchez Balfegó (1924-Tarragona, 1996)

GALICIA (10,63%)

LA CORUÑA (9,06%)

Bares, Mañón:

Feliciano Pérez Pérez (1884-Bares –Mañón–, La Coruña, 1938)

El Barquero, Mañón:

Ángel Salguero Galcerán (1858-Esteiro –Cedeira–, La Coruña, 1918)

Betanzos:

Fermín José Canedo García (1827-?, >1881)

Corcubión:

José Luis Abella Lago (1926-Málaga, 2005)

Antonio López Sierra (1816-?, >1876)

Coruña:

Juan Francisco Bonchera Vázquez (1904-Castellón de la Plana, 1979)

Alejandro Entenza García (1851-?, >1875)

Francisco Franco Guntin (1862-Lugo, 1926)

Ramón Lozano Rodríguez (1830-Madrid, 1892)

Manuel Fulgencio Rivas Rosende (1837-Valencia, 1898)

José Suárez Vázquez (1826-La Coruña, 1872)

Ferrol:

Manuel Vaca López (1861-Deltebre, Tarragona, 1926)

San Martín de Cobas, Ferrol:

José María Alvariños Saavedra (1885-San Martín de Cobas –Ferrol–, La Coruña, 1967)

Santa Eulalia de Cuntis, Ferrol:

Domingo Vázquez Sánchez (1821-Doniños –Ferrol–, La Coruña, 1884)

Finisterre:

Carlos Ramón Mariño Rodríguez (1930)

Manuel Mariño Traba (1923-Barcelona, 1993)

Noya:

Timoteo Allú Ageyos (1824-?, >1888)

Puebla del Caramiñal:

Manuel Abal Paz (1851-?, >1918)

Belarmino Maño Santos (1836-La Coruña, 1910)

Domingo Paz Millán (1836-Puebla de Caramiñal, La Coruña, 1907)

Rianxo:

Víctor Goday Enríquez (1908-La Coruña, 1996)

San Pantaleón das Viñas:

Tomás Moreira Tomé (1834-Cedeira, La Coruña, 1889)

Santiago de Compostela:

Antonio Pacheco Varela (1822-Madrid?, e.1888 y 1913)

LUGO (0,79%)

La Hermida, filial de San Salvador del Hospital, Quiroga:

Rafael Parcerro González (1826-?, >1892)

Santa Eulalia de Cuiña, Lugo:

Fernando Abuin Pradedo (1824-La Coruña, 1877)

ORENSE

PONTEVEDRA (0,79%)

Baños de Cuntis:

José García Iglesias (1836-?, e.1903 y 1912)

Vigo:

José Ramón Martínez Bermúdez (1820-?, >1886)

MADRID (4,33%)

Madrid:

Luis Alcalá Blanco (1907-Madrid, 1980)

Septimio Andrés Domínguez (1967)

Francisco Fernández Blasco (1878-Madrid, 1967)

José Fernández Moreno (1885-Barcelona, 1960)

Ubaldo Gallego López (1873-Torrelavega, Santander?, >1949)

Fabián García Melero (1955)

Fernando Gutiérrez Perlasia (1920-Castellón de la Plana, 2004)

Aureliano Vicente Martín Rodríguez (1897-Madrid, 1969)

José Piqueras Santamaría (1924)

José González-Rábago Hidalgo (1828-El Port de la Selva, Girona, 1907)

José María Serrano Franco (1955)

MELILLA (0,39%)

Juan del Pino Agulló (1963)

MURCIA (2,76%)

Alguazas:

Antonio Ponce Sandoval (1854-Santa Pola, Alicante, 1927)

El Garbanzal –Alumbres–, La Unión:

Juan Bautista Cobacho (1880-Oviedo, Asturias, 1940)

Cartagena:

Vicente Alcaraz Ortega (1924-Calella, Barcelona, 1982)

Antonio Gil Raja (1877-Torrevieja, Alicante, 1961)

Vicente Pérez Díaz (1858-?, >1901)

Fortuna:

José María Macià Gómez (1835-Alicante, 1895)

San Pedro del Pinatar:

Enrique Millán Delgadillo (1922)

NAVARRA

LA RIOJA (0,39%)

Haro:

Juan Asteiza Migancos (1844-?, >1882)

COMUNIDAD VALENCIANA (12,60%)

ALICANTE (7,09%)

Alicante:

José Moisés García Castelló (1952)

Manuel Jornet Ferrer (1856-?, >1923)

Eduardo Olmos Visconti (1856-Barcelona, 1931)

Alicante, Tabarca:

Antonio Aguirre Martín (1923-Palafrugell, Girona, 2000)

Alfàs del Pi:

Gabriel Ferrer Pérez (1843, El Grau de Valencia, 1908)

Almoradí:

Miquel Girona Ayala (1841-?, >1896)

Benijófar:

Antonio Manresa Ors (1858-?, >1913)

Benissa:

Josep Escortell Ripoll (1870-Sant Feliu de Guíxols, Girona, 1950)

Finestrat:

José Vicente Lloret Llorca (1871-Benicarló, Castellón, 1945)

Orihuela:

Antonio Pallarés Guarinos (1851-Santa Pola, Alicante, 1905)

Santa Pola:

Federico Baso Asensi (1878-San Bartolomé de Tirajana, Gran Canaria, 1929)

José Molina Gonzalves (1843-Alicante, 1916)

Pedro Segorb Bonmatí (1853-San Juan de Nieva –Gozón–, Asturias, 1933)

La Vila Joiosa:

Antonio Boet Zaragoza (1854-Palma de Mallorca, 1925)

Francisco Martí Viñes (1852-La Vila Joiosa, Alicante, 1927)

Xàbia:

Francisco Benlloch Buigues (1853-Muxía, La Coruña, 1928)

Joan Baptista Gil Ferrandis (1829-Xàbia, Alicante, 1903)

Raymundo Sendra Sart (1842-Vinaròs, Castellón, 1902)

CASTELLÓN (3,15%)

Cabanes:

Federico Vidal Forés (1907-Barcelona, 1992)

Castellón:

Alberto Aguirre Martín (1924)

Miquel Armengot Llopis (1837-Valencia, 1892)

Francisco Badenes Gasset (1916-Valencia, 1994)

Castellón, El Grao:

Antonio Martínez Montó (1904-Castellón de la Plana, 1970)

Peñíscola:

José Antonio Guzmán Albiol (1921-Valencia, 1996)

Segorbe:

Amado Sabater Ancher (1849-Sant Carles de la Ràpita, Tarragona, 1900)

Viver:

Rafael Cruzans Fornas (1881-Tamarit de Llitera, Huesca, 1955)

VALENCIA (2,36%)

Cullera:

Vicente Artés Tornero (1902-Lourdes, Francia, 1988)

Oliva:

Salvador Sanz Ruano (1957)

Russafa (municipio agregado a Valencia en 1877):

Andrés Company March (1843-?, >1910)

Valencia:

Vicent Galián Marco (1851-?, >1880)

Fernando María García-Fayós Poveda (1958)

Miquel Plaza Vilanova (1833-Valencia?, >1900)

PAÍS VASCO (4,33%)

ÁLAVA (2,76%)

Beotegui, Ayala:

José María Salaverriá Arana (1828-San Sebastián, Guipúzcoa, 1908)

Ullivarri Arrazua, Vitoria:

Rufino Ochoa Junquitu (1832-?, e.1894 y 1901)

Vitoria:

Juan Cruz Montoya (1837-Barcelona, 1899)

Manuel Orive Jáuregui (1818 -?, >1880)

Eduardo Ortiz del Río Villasante (1923)

Tomás Valiente Gauna (1837-Vitoria, Álava, 1872)

Joaquín Evaristo Villareal Ruiz de Lazcano (1842-Alegranza -Tegui-, Lanzarote, 1891)

GUIPÚZCOA (0,79%)

Legazpi:

Manuel Ordoñana Yparagirre (1823-Zumaya, Guipúzcoa, 1901)

San Sebastián:

Pedro Palmerola Juan (1900-Ribadeo, Lugo, 1964)

VIZCAYA (0,79%)

Bilbao:

Javier Edmundo Mac-Lennan de Arriaga (1950)

Guernica:

José Bilbao Uribe de Larrea (o Uribelarrea) (1831-?, e.1898 y 1900)

MARRUECOS (0,39%)

Larache:

Enrique Pérez Villegas (1921-?, >1953)

PUERTO RICO (0,39%)

San Juan de Puerto Rico:

Ángel Brandaris de la Cuesta (1884-Palamós, Girona, 1973)

DE NATURALEZA

DESCONOCIDA (1,57%)

Bruno Martínez (1820 aprox.-?, >1860)

Juan Miguel Martínez (1830 aprox.-?, >1873)

Buenaventura Pérez (1820 aprox.-?, >1860)

Manuel Vecino (1825 aprox.-?, >1865)

Mayores porcentajes

a nivel provincial o insular

Mallorca 11,42%

La Coruña 9,06%

Alicante 7,09%

Girona 5,51%

Cádiz 4,33%

Madrid 4,33%

Cádiz 4,33%

Menorca 3,94%

Asturias 3,15%

Burgos 3,15%

Castellón 3,15%

Ibiza 3,15%

Málaga 2,76%

Murcia 2,76%

Álava 2,36%
Almería 2,36%
Formentera 2,36%
Valencia 2,36%
Barcelona 1,97%
Ceuta 1,97%
Granada 1,97%

Mayores porcentajes a nivel autonómico

Islas Baleares 21,20%
Andalucía 13,39%
Comunidad Valenciana 12,60%
Galicia 10,63%
Catalunya 9,05%
Castilla y León 5,90%

Madrid 4,33%
País Vasco 4,33%
Asturias 3,15%
Castilla-La Mancha 2,76%
Murcia 2,76%
Aragón 1,57%
Cantabria 1,97%
Ceuta 1,97%
Extremadura 0,79%
Islas Canarias 0,79%
Melilla 0,39%
La Rioja 0,39%
Navarra 0%
Antiguas colonias (Marruecos y Puerto Rico)
0,79%
Desconocidos 1,57%

El perfil sociolaboral de los aspirantes

Resulta interesante analizar los orígenes laborales de los primeros torreros de faros y la evolución a lo largo de los años en relación con la preparación y formación de los que fueron ingresando. Entre los primeros torreros de faros había gran número de personas que provenían de los cuerpos y fuerzas de seguridad (Ejército de Tierra, Armada, carabineros, guardias civiles, etc.), algunos de ellos con funciones de escribientes en sus respectivos cuerpos, así como de gentes vinculadas a la marina, ya fueran marinos, pilotos u otro tipo de profesionales e individuos cuyos oficios estaban relacionados con la construcción misma de los faros. Con los años se vislumbra un trasvase desde diversos oficios artesanos, especialmente vinculados a la construcción (carpintería, albañilería), hacia la mecánica (ajustadores mecánicos, torneros, incluso relojeros, etc.). Y a lo largo del siglo xx, de forma paulatina una clara evolución del perfil profesional de la mecánica hacia la electricidad, y en las últimas décadas la electrónica. Destaca, asimismo, una importante transmisión de la profesión de padres a hijos o de tíos a sobrinos, así como la existencia de matrimonios entre miembros de familias «fareras», y estrategias de vertebración familiar en torno del faro, que trataremos en el siguiente subcapítulo.

Eustasio Page Veguillas había permanecido en el ejército por espacio de siete años entre el 2 de abril de 1845 y el 23 de abril de 1852, obteniendo el empleo de sargento segundo, y durante tres años estuvo como encargado del Telégrafo del cabo de Menorca por orden del capitán general de aquellas islas. En su expediente personal podemos leer un apartado donde dice: «Cir-

cunstances al emprender la carrera: hallábase próximo a extinguir el tiempo de su empeño en el Ejército, cuando supo el destino de faros, y como deseaba quedarse en las Islas Baleares, que es donde se hallaba en aquel tiempo, y allí había y habían de construir faros, le impulsó, y le fue concedido en las primeras vacantes». ⁷⁵ Así fue como el 27 de enero de 1853 fue nombrado torrero auxiliar en la Escuela de Faros de La Coruña, tomando posesión al mes siguiente, y de la que salió en agosto destinado al faro de Podadera (Murcia). Y aunque su idea era quedarse en Baleares, toda su trayectoria profesional transcurrió por faros alicantinos, valencianos y básicamente almerienses.

Antonio Gómez Artigas, el 28 de agosto de 1871 solicitó la admisión como alumno a la carrera de faros deseando ir al faro de Ceuta, manifestando que «después de haber pasado los mejores días de su juventud dedicado al servicio de las armas, abrazando en éste todo el período de la gloriosa campaña de África, dirige una mirada al porvenir que le presenta la sociedad y conecedor del corazón humano sólo fija su aspiración a la recta mira de conveniencia fundada en el plausible propósito de crearse una posición que asegurándole la subsistencia, le permita un sistema de vida tranquilo acomodado a sus tendencias y genialidad». ⁷⁶ De entre los que habían estado en el ejército también destaca Tomàs Pujol Companyó, a quien en 1860 le fue concedida una medalla distintiva por la campaña de África, y fue declarado «Benemérito de la Patria» por el Congreso de los Diputados. O por poner otro ejemplo, de otro momento, Felip Trull Pujol, natural de Roses, que tenía tres cruces al mérito militar en la Guerra de Cuba, y cuya madre era hermanastra del torrero Joan Buscarons Sala, oriundo de esa misma localidad gerundense.

Federico Baso Asensi en su ingreso aparece como «soldado repatriado del ejército de Cuba». Y en otro orden de cosas, de Domingo Vázquez Sánchez consta como en 1846 había sido nombrado agente de protección y seguridad pública de la provincia de La Coruña, y en 1848 guardamontes de la provincia.

Entre los primeros integrantes del Cuerpo destacaban asimismo gentes procedentes de diversos ramos de las obras públicas (ferrocarriles, carreteras –peones camineros y otros–, etc.) y las comunicaciones (correos, telégrafos, torreros del litoral balear, ⁷⁷ etc.), así como escribientes (hoy diríamos administrativos) y ordenanzas relacionados con las obras públicas y las comunicaciones, pero también del ejército, como el escribiente del mismo Bartomeu Sastre Rotger, ingresado en 1901.

En el ámbito de las comunicaciones, muchos torreros tenían antecedentes como radiotelegrafistas. Ya hemos visto como en algunas convocatorias el conocimiento del morse fue considerado un mérito. En marzo de 1926, cuando Enric Pujol García solicitó optar a las oposiciones de in-

greso en el Cuerpo, se meritó como repartidor de la estación telegráfica de Sant Carles de la Ràpita «por lo que conoce perfectamente la manipulación del sistema telegráfico Morse» y haber aprobado en 1924 «para ir a la Escuela de Radiotelegrafistas de la marina de guerra». ⁷⁸ Muchos antes, en 1854, Román Biescas Lacha manifestaba en su petición de ingreso haber pertenecido al ejército y haber sido nombrado el 9 de abril de 1850 «primer vigilante de la línea telegráfica militar de Palma de Mallorca a Mahón, primero de la estación telegráfica de Bajolí, y después de Son Jaumell, donde se licenció el 8 de diciembre de 1853». ⁷⁹

José Victoriano Bornachea Campo, al iniciar su carrera militar en 1847, aparece documentado como albañil. Y desde entonces hasta 1854, en que ingresó en el Cuerpo de Faros, prestó distintos servicios militares a cargo de la Dirección General de Ingenieros. Antonio Cabezas Martos, hijo de torrero, aspirante en la convocatoria de 1901, manifestó como méritos haber servido durante tres años y nueve meses en el Cuerpo de Ingenieros del Ejército.

En relación con otros ramos de Obras Públicas encontramos a Francesc Casanova Serra, que, entre 1848 y 1854, había sido peón caminero de la carretera de Madrid a Francia en el tramo de la provincia de Barcelona. Simón Miranda Ortiz estuvo en la carrera militar de 1848 a 1854, siendo destinado el 1 de mayo de 1851 a telégrafos militares como torrero principal en las estaciones de Calella y Hostalric; luego fue aprendiz de maquinista y compositor de relojes, y desde el 11 de febrero de 1856 hasta primeros de febrero de 1858 trabajó como peón caminero de la carretera general de Madrid a Francia, en el tramo de la provincia de Barcelona. Juan José Hernández Navarro era en 1875 escribiente temporero en la oficina de Obras Públicas de Granada.

De entre los que figuran como mecánicos relacionados con el ferrocarril tenemos a León Carrasco Aller, en cuya hoja de servicios se dice que en 1867 trabajó de guardafrenos de la Compañía de Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora, y a Carlos Ramón Mariño Rodríguez, que al solicitar el ingreso en 1953 consta que había sido mecánico en los Talleres de la Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo.

Otros provenían del Cuerpo de Correos, como Zenón Tur Guillón, quien de 1858 a 1863 desempeñó puestos en distintos destinos. Además de poseer el título de agrimensor, en 1855 también sabemos que había trabajado como escribiente en el Gobierno Civil de Barcelona.

Ya hemos comentado como muchos de los primeros torreros provenían directamente de la marina. Frederic Calzada Casas cuando ingresa consta como tercer piloto supernumerario de la carrera de América. Curiosamente su padre, Benet Calzada Anglada, fue uno de los comerciantes

que firmó un documento en 1845 en el que se pedía la construcción del faro de Llobregat en la punta del río y no sobre una torre ya existente.⁸⁰

Conocemos bastante de las condiciones de vida de los torreros, pero lo desconocemos casi todo de los empleados que trabajaron en la construcción de los faros. Y fueron muchos, como atestigua la cuenta de gastos del faro de Cap de Creus del mes de diciembre de 1850:⁸¹ 103 empleados, entre los que había un aparejador, un capataz, cuatro parederos y tres minadores, siendo el resto peones. Había peones y jornaleros pero también gentes con oficios cualificados (canteros, carpinteros, albañiles, cerrajeros, etc.), profesionales que posteriormente también encontramos trabajando en obras de mantenimiento en los faros. Hubo algunos de éstos, que al familiarizarse con los faros, y entrar en contacto con esa realidad, terminaron optando por aspirar a formar parte de ella. Cuando Enrique Rodríguez Núñez presentó su solicitud el 25 de agosto de 1900, entre sus méritos alegó haber realizado trabajos de carpintería y ebanistería en los faros del Pescador y del Caballo de Santoña, así como pequeñas reparaciones en el faro de cabo Mayor, todos ellos en la provincia de Santander.⁸² También tenemos documentado como el castellanense Miquel Armengot Llopis había trabajado de carpintero en la construcción del faro de las islas Columbretes antes de ingresar en el cuerpo en 1863.⁸³ O el caso de José Ramón Martínez Bermúdez,⁸⁴ que había sido patrón de la falúa *Faro* del servicio de obras del faro de las islas Cíes.

Destaca también la presencia de hijos de abastecedores, como Francisco Pagès Arqués, ingresado en 1902, hijo del abastecedor del faro de las islas Medes durante décadas Pere Pagès Flaquer. En 1900 también lo intentaron infructuosamente Joan y Oleguer Borrell Alfaras, hijos del mandadero del faro de Cap de Creus Joan Borrell Rubiés.

Los había con formación de carpinteros que se habían enrolado en la Marina, como el caso de Lorenzo Carriles Albacete.

También destacan otros oficios como zapateros, sastres, herreros, o impresores, litógrafos y linotipistas.

Algunos pocos eran maestros de enseñanza primaria o practicantes sanitarios, y algunos otros comerciantes.

También había una porción importante de aspirantes que conocían la existencia del Cuerpo simplemente por razón de vecindad y amistad con los faros y los torreros. Destacan numerosos labradores de las Islas Baleares, y gentes de profesiones muy diversas que, familiarizados de una manera u otra con los faros, deseaban formar parte de su plantilla. Así por ejemplo, José Ramón Albadalejo Ferrer declaraba el 30 de abril de 1868 «que de algunos años a esta parte tiene su ocupación en labores de minas próximo al faro de cabo de Palos y con tal motivo se aficionó, cuando se lo han permitido, hacerse cargo de la maquinaria y las demás maniobras

para el desempeño de estos destinos, habiéndole tomado esmerada afición a ellos».⁸⁵

Muchos aspirantes, en el momento de solicitar el ingreso, presentaban certificados de los talleres mecánicos o empresas del sector eléctrico donde habían trabajado anteriormente, a modo de avales de su capacitación técnica. Así, Santiago Acarreta Vicondoa presentó uno según el cual entre el 23 de julio de 1948 y el 13 de marzo de 1951 trabajó como electricista en Construcciones Electromecánicas Zitrán SL de San Sebastián «especialmente dedicado a la preparación de bobinados y montaje de transformadores y maquinaria eléctrica rotativa».⁸⁶

En las últimas convocatorias, era requisito de los candidatos estar en posesión del título de Formación Profesional de Segundo Grado, en sus ramas Mecánico-Electricista o Electrónica, como fue el caso de Josep Enric Vergés Fort ingresado en 1989, o de Bachiller u otro equivalente. Asimismo, en los últimos tiempos, los licenciados universitarios y de grado medio cada vez fueron más frecuentes en el Cuerpo.

Al referirnos al destino profesional de los hijos resulta interesante comprobar cómo muchos de ellos se dedicaron a la enseñanza, especialmente las hijas. Era bastante habitual entre los torreros desear para sus hijas la consecución de una formación que les permitiera lograr una independencia económica, y ello básicamente pasaba entre las hijas por estudiar Magisterio. Pero también encontramos hijos, y algunos con destacada trayectoria pedagógica, como Federico Doreste Betancort, hijo y hermano de torrero, quien desde la dirección del Grupo Escolar Ramon Llull de Barcelona llegó a ejercer una tarea pedagógica moderna de reconocida trayectoria.⁸⁷ Asimismo, de Miquel Torrandell Puig destacamos como seis de sus vástagos se dedicaron a la enseñanza, destacando Antoni Torrandell Forment como director de clases del Ateneu Obrer de Barcelona, y Ricardo que también fue abogado y juez municipal de Badalona. Otro hijo, Miquel, fue capitán de caballería, y una hija, Ramira, llegó a ser doctora en medicina y cirugía. Ciertamente, hubo también varios hijos de torreros que optaron por dedicar sus vidas a la sanidad (médicos, practicantes, enfermeras, etc.). Hubo otros que en contacto directo con la naturaleza y la soledad de los faros cultivaron la creatividad: así encontramos al poeta y ensayista José María Salaverría Ypenza, hijo del torrero José María Salaverría Arana, cuyas palabras abren el primer número de *Señales*;⁸⁸ a la poetisa Josefina Pla Guerra, hija de Leopoldo Pla Botella, nacida en el faro de la isla de Lobos en 1903 y que tras casarse con un artista paraguayo y marchar allí, está considerada como una de las grandes figuras literarias de aquel país suramericano; o el periodista y escritor José Antonio Rial González, hijo del ya mencionado José Rial Vázquez, que pasó parte de su infancia en el faro de Lobos, y luego se exilió en Venezuela. La vida en

Antecedentes laborales de los torreros de faros y/o técnicos mecánicos de Señales Marítimas que han pasado por los faros de la Costa Brava, entre los años 1853 y 1992

Nota:

La relación de estos antecedentes laborales se ha confeccionado en base al oficio o profesión desarrollada en el momento del ingreso o con anterioridad a él. Asimismo, cuando ha sido posible hacerlo, se ha relacionado con el oficio o profesión que consta del padre. A veces un nombre tiene doble entrada, atendiendo al conocimiento de la propia profesión y la del progenitor. Para contextualizar mejor los datos, en cuanto a tiempo y espacio, de todos ellos se indica entre paréntesis la provincia y el año de nacimiento, así como el año de ingreso al Cuerpo.

I - Personal vinculado al Ejército y a los cuerpos y fuerzas de seguridad

I-a - El Ejército

Fernando Abuin Rodeda (o Pradedá) (*Lugo, 1824. Ingresó en 1853). Entre los años 1844 y 1851 estuvo en artillería.

Manuel Añón Beneroso (*Cádiz, 1882. Ingresó en 1911). Del año 1898 hasta el 1903 estuvo en el Ejército. Su padre era sargento de infantería.

José Alonso Nieto (*León, 1826. Ingresó en 1860). Del año 1844 hasta el 1852 estuvo en el Ejército.

Antoni Antich Roca (*Mallorca, 1847. Ingresó en 1880). Cuando ingresó consta como cabo de infantería. Su padre era tabernero.

José Victoriano Bornachea (o Barnechea) Campo (*Burgos, 1827. Ingresó en 1855). A los veinte años era albañil e ingresó en el Ejército, donde prestó servicios militares a cargo de la dirección general de ingenieros entre los años 1847 y 1854.

Marcos Bragado Morillo (*Zamora, 1829. Ingresó en 1859). Del día 15/10/1848 al día 16/11/1855 fue soldado en el Regimiento de Infantería de Murcia. Su padre era «peatón», una figura vinculada al correo.

Fermín José Canedo García (*La Coruña, 1827. Ingresó en 1853). Cuando ingresó provenía del Ejército.

Vicenç Colomar Iern (*Formentera, 1828. Ingresó en 1862). Consta que antes de ingresar estuvo en el Ejército.

Andrés Company March (o Marí) (*Valencia, 1843. Ingresó en 1874). Entre los años 1864 y 1870 estuvo en la Armada. Luego de 1870 a 1873 fue ordenanza del Depósito de Faros de Valencia.

Vicente Doncel Guzón (*Palencia, 1810.

Ingresó en 1851). Entre los años 1835 y 1842 sirvió en el Ejército, llegando a ser sargento. En el año 1842 fue carabinero de la Hacienda Pública en la Comandancia de Vizcaya, y en el año 1849 consta como labrador.

Antonio de Flores Cañada (*Málaga, 1871. Ingresó en 1901). Había sido sargento del Ejército, y cuando ingresó era secretario interino del juzgado de Estepona (Málaga).

José García Vallejo (*Soria, 1833. Ingresó en 1867). Estuvo en el Ejército, y entre 1860 y 1867 fue ordenanza del Depósito de Faros de Valencia.

Antonio Gómez Artigas (*Ceuta, 1844. Ingresó en 1882). Entre los años 1858 y 1866 estuvo en el Ejército, participando en la Guerra de África.

Antonio Gómez Cuenca (*Almería, 1862. Ingresó en 1891). Pasó a campaña el día 15/2/1882 por cuatro años en activo y por cuatro años en reserva. El día 22/2/1882 embarcó en la fragata *Villa de Madrid*. Fue asignado en 1885 en San Fernando a las oficinas militares del departamento como marinero de segunda clase. Su padre era propietario.

Carlos Herrera Ceballos (*Zaragoza, 1826. Ingresó en 1864). Soldado de la isla de Cuba entre mayo de 1849 y junio de 1856. Entre julio de 1858 y julio de 1862 formó parte del Cuerpo de Carabineros destinado a la Comandancia de Málaga. Era hijo de militar.

Tomás Llobet de Enrique (o Enrich) (*Barcelona, 1819. Ingresó en 1859). Cuando ingresó era oficial retirado del Ejército. En julio de 1858 era escribiente de la oficina del distrito de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona.

José Vicente Lloret Llorca (*Alicante, 1871.

- Ingresó en 1903). Estuvo en el Ejército entre los años 1891 y 1894. Cuando ingresó consta como labrador.
- Antonio López Sierra (*La Coruña, 1816. Ingresó en 1855). Cuando ingresó era cabo de artillería licenciado.
- Belarmino Mañó Santos (*La Coruña, 1836. Ingresó en 1864). Había estado cinco años y medio al servicio de la marina de guerra, y cuando ingresó era marinero.
- Francisco Medina Cuesta (*Cádiz, 1924. Ingresó en 1943). Hijo de mecánico de la Armada. Cuando ingresó era estudiante.
- Rafael Melis Femelia (o Femenias) (*Mallorca, 1839. Ingresó en 1873). Entre 1859 y 1866 estuvo en el Ejército, participando en la Guerra de África. En el año 1866 aparece como jornalero. Cuando ingresó consta como ordenanza de la Jefatura de Obras Públicas de Palma.
- Pere Josep Morey Amengual (*Mallorca, 1871. Ingresó en 1902). Entre el día 6/3/1891 y el día 31/5/1899 estuvo en el Ejército. Su padre era marinero, y cuando ingresó también consta como marinero.
- Remigio de la Obra Mateo (*Guadalajara, 1833. Ingresó en 1863). Entre el día 16/5/1854 y el día 16/11/1859 estuvo en el Ejército.
- Llorenç Orfila Gornés (*Menorca, 1847. Ingresó en 1879). Entre 1868 y 1875 estuvo de marinero en la Armada.
- Benet Orfila Pons (*Menorca, 1878. Ingresó en 1902). Cuando ingresó consta que había sido «educado de música del Regimiento de Infantería Baleares 2». Su padre era labrador.
- Antonio Pacheco Varela (*La Coruña, 1822. Ingresó en 1853). Entre los años 1838 y 1844 estuvo en el Ejército, y desde el año 1845 hasta el 1847 estuvo como músico de contrata primero en el batallón provincial de Segovia, y luego en la fragata de guerra *Isabel II*. Fue guardia civil de 1847 a 1850.
- Benito Joaquín Pérez Pérez (*Santander, 1844. Ingresó en 1876). Entre los años 1862 y 1866 estuvo en el Ejército. Cuando ingresó consta como escribiente cesante de Obras Públicas de Málaga, ciudad donde vivía, y también se menciona que había sido profesor de instrucción primaria.
- Tomàs Pujol Companyó (*Girona, 1833. Ingresó en 1863). Entre 1846 y 1861 estuvo en el Ejército, participando en la Guerra de África. Su padre también fue militar.
- Ángel Salguero Galcerán (*La Coruña, 1858. Ingresó en 1888). Entre los años 1878 y 1879 había sido escribiente de intendencia del Ejército en Cuba.
- Bartomeu Sastre Rotger (*Mallorca, 1879. Ingresó en 1901). Ingresó voluntario en el Ejército en el año 1897, y en el año 1900 prestaba sus servicios como escribiente de plantilla de la zona de reclutamiento de las Baleares. Hijo de propietario labrador.
- José Suárez Vázquez (*La Coruña, 1826. Ingresó en 1853). Del día 6/4/1844 al año 1850 fue soldado de la Armada navegando en buques de guerra en América y Europa.
- Miquel Torrandell Puig (*Mallorca, 1862. Ingresó en 1886). Cuando solicitó el ingreso era sargento segundo de la tercera compañía del primer batallón del Regimiento de Infantería de Asia. Hijo del Cuerpo.
- Tomás Valiente Gauna (*Álava, 1837. Ingresó en 1863). Estuvo en el Ejército participando en la Guerra de África. Cuando ingresó consta como herrero.
- Rafael Quintín Varo Pasión (o Pasión Varo) (*Cádiz, 1857. Ingresó en 1888). Del año 1877 al año 1880 estuvo en campaña como voluntario de marinería.

I-b - Hijos de militares

- Ángel Brandaris de la Cuesta (*Puerto Rico, 1884. Ingresó en 1911). Su padre era capitán de artillería. Cuando ingresó consta como estudiante.
- Francisco Fernández Blasco (*Madrid, 1878. Ingresó en 1908). Su padre era alabardero.
- Fernando García-Fayós Poveda (*Valencia, 1958. Ingresó en 1985). Su padre era militar.
- Ricardo Rodríguez Matres (*Sevilla, 1883. Ingresó en 1910). Su padre era alférez de infantería. Entre los años 1902 y 1909 fue carabinero de infantería. Cuando solicitó el ingreso estaba destinado como escribiente en la secretaría de la Dirección General del Instituto en Madrid. Anteriormente se alistó voluntario en el Ejército.
- Gumersindo Tur Guillón (o Guillén) (*Ibiza, 1836. Ingresó en 1862). Hijo de comandante del estado mayor, subteniente de infantería y ayudante de la plaza de Ibiza. Cuando ingresó era impresor y montador de máquinas de imprimir, y vivía en Gràcia (Barcelona).
- Zenón Tur Guillón (o Guillén) (*Ibiza, 1830. Ingresó en 1863). Su padre era comandante

del estado mayor, subteniente de infantería y ayudante de la plaza de Ibiza. Tenía el título de Geómetra. En 1855 era escribiente del Gobierno Civil de Barcelona, y entre los años 1858 y 1863 fue meritorio de Correos en Palma de Mallorca, Inca y Teruel.

Pere Vidal Vidal (*Mallorca, 1953. Ingresó en 1976). Su padre era mecánico naval.

I-c - Carabineros

Timoteo Allú (o Allús) Ageytos (*La Coruña, 1824. Ingresó en 1853). Estuvo en el cuerpo entre los años 1846 y 1852.

Vicente Doncel Guzón (*Palencia, 1810. Ingresó en 1851). En el año 1842 fue carabinero de la Hacienda Pública en la Comandancia de Vizcaya, y en el año 1849 consta como labrador. Entre los años 1835 y 1842 sirvió en el Ejército, llegando a ser sargento.

Josep Escortell Ripoll (*Alicante, 1870. Ingresó en 1902). Cuando ingresó era carabinero en Tabarca.

Pedro Garrido González (*Ávila, 1854. Ingresó en 1889). Entre los años 1879 y 1884 fue carabinero, y entre 1884 y 1889 guardia civil. Primeramente había sido labrador.

Carlos Herrera Ceballos (*Zaragoza, 1826. Ingresó en 1864). Entre julio de 1858 y julio de 1862 formó parte del Cuerpo de Carabineros destinado a la Comandancia de Málaga.

Anteriormente, entre mayo de 1849 y junio de 1856, fue soldado de la isla de Cuba.

Blas Mallo García (*Burgos, 1830. Ingresó en 1857). Su padre era carabinero. Cuando ingresó consta como maestro sastre.

Ricardo Rodríguez Matres (*Sevilla 1883. Ingresó en 1910). Entre los años 1902 y 1909 fue carabinero de infantería. Cuando solicitó el ingreso estaba destinado como escribiente en la Secretaría de la Dirección General del Instituto en Madrid. Anteriormente se había alistado voluntario en el Ejército. Su padre era alférez de infantería.

Manuel Sánchez Balfegó (*Cáceres, 1924. Ingresó en 1948). Hijo de jefe de carabineros. En el año 1946 ingresó en el Ministerio de Marina prestando sus servicios como electricista del taller del ministerio. El día 18/8/1945 se examinó en la Comandancia Militar de Marina de Tarragona para el título de 2º Mecánico Naval. Hasta entonces era pescador.

Francisco Segorb Bonmatí (*Alicante, 1853.

Ingresó en 1888). Entre 1869 y 1883 fue carabinero. Su padre también fue carabinero.

Manuel Vaca López (*La Coruña, 1861.

Ingresó en 1898). Hijo de subteniente de carabineros.

I-d - Guardias civiles

Gabriel Ferrer Pérez (*Alicante, 1843. Ingresó en 1879). Guardia civil de 1871 a 1875.

Pedro Garrido González (*Ávila, 1854. Ingresó en 1889). Guardia civil entre los años 1884 y 1889, y con anterioridad, entre 1879 y 1884, fue carabinero, y antes labrador.

Ángel Martínez López (*Burgos, 1904. Ingresó en 1933). Su padre era guardia civil.

Manuel (Martínez) de Ordoñana Yparaguirre (*Guipúzcoa, 1823. Ingresó en 1858). Desde el día 1/8/1845 hasta el año 1857 fue guardia civil del 12º tercio.

Joaquín Ojeda Zamora (*Almería, 1928. Ingresó en 1963). Guardia civil desde el año 1951 hasta el 1957.

Antonio Pacheco Varela (*La Coruña, 1822. Ingresó en 1853). Guardia civil desde el año 1847 hasta el 1850. Entre los años 1838 y 1844 estuvo en el Ejército, y desde el año 1845 hasta el 1847 estuvo como músico de contrata, primero en el batallón provincial de Segovia y más tarde en la fragata de guerra *Isabel II*.

Antoni Prats Torres (*Ibiza, 1844. Ingresó en 1883). Guardia civil residente en Barcelona. Su padre era labrador.

I-e - Otros cuerpos policiales

Miquel Adrover Manresa (*Mallorca, 1838. Ingresó en 1882). En el año 1868 perteneció al Cuerpo de Guardia Rural.

José Martín de Paz (*La Palma, 1901. Ingresó en 1923). Cuando ingresó consta como comisario de policía residente en Las Palmas. Hijo del cuerpo.

II - Personal vinculado a la administración del Estado

II-a - Empleados en otros servicios de Obras Públicas

León Carrasco Aller (*Ávila, 1845. Ingresó en 1872). Cuando ingresó consta que entre el día 21/2/1867 y el día 25/9/1867 había sido alumno de guardafron de la Compañía

de Ferrocarriles de Medina del Campo en Zamora. En el año 1871 renuncia al cargo de ordenanza del Depósito de Faros de Bilbao.

Francese Casanova Serra (*Lleida, 1823. Ingresó en 1859). El día 1/5/1848 había sido nombrado peón caminero en la carretera de Madrid a Francia, en el tramo de la provincia de Barcelona. El día 1/7/1854 fue destinado como mozo auxiliar al faro de Llobregat.

Adolfo Golobardas González (*Ceuta, 1857. Ingresó en 1891). Del año 1882 hasta el 1885 fue escribiente en la Jefatura de Obras Públicas de Baleares en Palma de Mallorca. Hijo del Cuerpo.

Juan José Hernández Navarro (*Granada, 1844. Ingresó en 1879). Cuando en el año 1875 solicitó el ingreso era escribiente temporero de la oficina de Obras Públicas de Granada, y cuando ingresó era, desde 1877, auxiliar en la Oficina de Trabajos Estadísticos de la provincia de Granada. Su padre era tintorero.

Tomás Llobet de Enrique (o Enrich) (*Barcelona, 1819. Ingresó en 1859). En julio de 1858 era escribiente de la oficina del distrito de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona. Cuando ingresó consta que era oficial retirado del Ejército.

Josep Oliver Sastre (*Mallorca, 1861. Ingresó en 1895). Su padre era caminero. Cuando ingresó consta como jornalero.

Pedro Palmerola Juan (*Guipúzcoa, 1900. Ingresó en 1923). Su padre era escribiente delineador de hidrografía.

David Paris Brugués (*Girona, 1921. Ingresó en 1940). Un familiar era ingeniero de Obras Públicas. Su padre era carpintero.

Benito Joaquín Pérez Pérez (*Santander, 1844. Ingresó en 1876). Cuando ingresó consta como escribiente cesante de Obras Públicas de Málaga, ciudad donde vivía, y también se menciona que había sido profesor de instrucción primaria. Entre los años 1862 y 1866 estuvo en el Ejército.

José Piqueras Santamaría (*Madrid, 1924. Ingresó en 1945). Su padre era sobrestante de Obras Públicas.

Enric Pujol García (*Tarragona, 1907. Ingresó en 1927). Desde el día 25/9/1921 hasta el día 31/1/1928 realizó servicios de telecomunicaciones en la estación telegráfica de Sant Carles de la Ràpita (Tarragona). Su padre era comerciante.

II-b - Empleados en otros servicios de la Administración

Miquel Amengual Martínez (*Mallorca, 1854. Ingresó en 1888). Entre los años 1879 y 1885 había sido fiscal municipal suplente de Capdepera. Su padre era alfarero.

Marcos Bragado Morillo (*Zamora, 1829. Ingresó en 1859). Su padre era «peatón», figura vinculada al correo. Del día 15/10/1848 al día 16/11/1855 fue soldado en el Regimiento de Infantería de Murcia.

Antonio de Flores Cañada (*Málaga, 1871. Ingresó en 1901). Cuando ingresó era secretario interino del juzgado de Estepona (Málaga). Había sido sargento del Ejército. Su padre era labrador.

Rafael Garcías Montserrat (*Mallorca, 1860. Ingresó en 1889). Cuando ingresó consta como escribiente. Su padre era «albeitero».

Juan José Moragón Villanueva (*Barcelona, 1902. Ingresó en 1923). Cuando ingresó consta como mecanógrafo y escribiente. Hijo del Cuerpo.

Bonifacio Odone Bernal (*Guadalajara, 1833. Ingresó en 1863). Cuando ingresó era escribiente de vigilancia pública de Madrid.

Juan Pedro Revueltas Fernández (*Almería, 1851. Ingresó en 1876). Su padre era empleado de las salinas.

José Antonio Roy Velilla (*Zaragoza, 1916. Ingresó en 1943). Cuando ingresó era empleado de oficinas y residente en Madrid. Su padre era labrador.

Amado Sabater Ancher (*Castellón, 1849. Ingresó en 1882). Cuando ingresó era escribiente empleado del gobierno de la provincia de Castellón.

Ángel Salguero Galcerán (*La Coruña, 1858. Ingresó en 1888). Entre los años 1878 y 1879 fue escribiente de intendencia del Ejército en Cuba.

Bartomeu Sastre Rotger (*Mallorca, 1879. Ingresó en 1901). En el año 1900 prestaba sus servicios como escribiente de plantilla de la zona de reclutamiento de las Baleares. Había ingresado en el Ejército en 1897. Hijo de propietario labrador.

Pedro Solano Montero (*Ceuta, 1837. Ingresó en 1870). Entre los años 1862 y 1866 fue capataz en el presidio de Ceuta.

Zenón Tur Guillón (o Guillén) (*Ibiza, 1830. Ingresó en 1863). Tenía el título de Geómetra. En el año 1855 fue escribiente del

Gobierno Civil de Barcelona, y entre 1858 y 1863 fue meritorio de Correos en Palma de Mallorca, Inca y Teruel. Su padre era comandante de infantería del estado mayor, subteniente de infantería y ayudante de la plaza de Ibiza.

Domingo Vázquez Sánchez (*La Coruña, 1821. Ingresó en 1853). En el año 1846 fue nombrado agente de protección y seguridad pública de la provincia de La Coruña, y al año siguiente cabo de la misma corporación. En 1848 fue nombrado guardamontes de la provincia de La Coruña. Cuando ingresó consta como «paisano».

II-c - Empleados en la enseñanza

José García Giménez (o Jiménez) (*Jaén, 1838. Ingresó en 1863). Cuando ingresó era maestro de la escuela de niños de Ruidera (Ciudad Real). Su hermano también entró en el Cuerpo.

Pedro Fernández del Moral (*Almería, 1843. Ingresó en 1865). Cuando ingresó consta que había estado seis años de pasante de la escuela pública elemental de Dalías (Almería).

Benito Joaquín Pérez Pérez (*Santander, 1844. Ingresó en 1876). Cuando ingresó se menciona que había sido profesor de instrucción primaria, aunque en ese momento consta como escribiente cesante de Obras Públicas de Málaga, ciudad en la que residía. Entre los años 1862 y 1866 estuvo en el Ejército.

Francisco Ripoll Gordiola (*Mallorca, 1878. Ingresó en 1901). Antes de ingresar había ejercido un año de maestro interino en la escuela de niños de Campanet. Su padre era cortante.

Adolfo Ruiz Osés (*Cádiz, 1933. Ingresó en 1955). Cuando ingresó era maestro de enseñanza primaria. Había trabajado un año en Talleres Mecánicos Losada de Sanlúcar de Barrameda. Hijo del Cuerpo.

II-d - Otros empleados

Bartomeu Cabot Alemany (*Mallorca, 1930. Ingresó en 1954). Su padre consta como empleado. Cuando solicitó el ingreso era «alumno de máquinas en diferentes buques de la Marina mercante».

Eduard Chorot Sorà (*Ibiza, 1863. Ingresó en 1894). Su padre era empleado.

Emilio de Elejalde Bosch (*Cádiz, 1885. Ingresó en 1912). Su padre era empleado.

José Ignacio Menéndez González (*Asturias, 1957. Ingresó en 1957). Su padre era empleado.

Alfonso Moral Arnaiz (*Santander, 1900. Ingresó en 1919). Su padre era empleado.

Cuando ingresó era mecánico electricista.

Bernat Reus Ginard (*Mallorca, 1943. Ingresó en 1969). Su padre era empleado municipal.

Pere Joan Rosselló Carrión (*Mallorca, 1895. Ingresó en 1919). Su padre era empleado.

Pedro Santamaría Bilbao (*Santander, 1953.

Ingresó en 1980). Su padre era empleado.

Guillermo Segador Cuevas (*Badajoz, 1954.

Ingresó en 1985). Su padre era empleado.

Josep Enric Vergés Fort (*Barcelona, 1962.

Ingresó en 1989). Su padre era empleado municipal.

Entre los años 1986 y 1989 trabajó de mecánico electricista e instrumentista en Kelllogg España SA de Valls, y cuando ingresó estaba de coordinador de mantenimiento.

III - Personal vinculado con el propio Cuerpo de Faros

III-a - Hijos del cuerpo

Santiago Acarreta Vicondoa (*Ibiza, 1929. Ingresó en 1952). Cuando ingresó consta como montador electricista.

Alberto Aguirre Martín (*Castellón, 1924.

Ingresó en 1943). Cuando ingresó consta como estudiante.

Antonio Aguirre Martín (*Alicante, 1923.

Ingresó en 1942). Cuando ingresó consta como estudiante.

Vicente Alcaraz Ortega (*Murcia, 1924. Ingresó en 1947).

Santos Baso García (*Granada, 1874. Ingresó en 1903). Cuando ingresó consta como labrador. Su padre antes de ingresar había sido carpintero.

Ángel Casariego Pola (*Asturias, 1959. Ingresó en 1985).

Antonio Fernández Rodríguez (*Girona, 1925.

Ingresó en 1951). Cuando ingresó consta como estudiante, y aporta un certificado del Ministerio de Marina por el que constaba haber ejercido como ayudante especialista de radiotelegrafista.

Ubaldo Gallego López (*Madrid, 1873. Ingresó en 1902). Cuando ingresó consta como empleado.

Adolfo Golobardas González (*Ceuta, 1857.

Ingresó en 1891). Del año 1882 hasta el 1885 fue escribiente en la Jefatura de Obras Públicas de Baleares en Palma de Mallorca.

José Moisés García Castelló (*Alicante, 1952. Ingresó en 1981).

Antonio Gil Raja (*Murcia, 1877. Ingresó en 1905). Entre los años 1896 y 1900 estuvo en el Ejército, luchando en la Guerra de Filipinas.

José Martín de Paz (*La Palma, 1901. Ingresó en 1923). Cuando ingresó consta como comisario de policía residente en Las Palmas.

Joan Mayans Planells (*Ibiza, 1900. Ingresó en 1923). Cuando ingresó consta como instalador eléctrico o electricista.

Enrique Millán Delgadillo (*Murcia, 1922. Ingresó en 1948). Cuando ingresó consta como estudiante y haber trabajado durante tres años como ajustador mecánico en Talleres S. Bernardo.

Juan José Moragón Villanueva (*Barcelona, 1902. Ingresó en 1923). Cuando ingresó consta como mecanógrafo y escribiente.

Alfonso Moral Arpa (*Girona, 1926. Ingresó en 1946). Cuando ingresó consta como estudiante.

José Olaeta Cortázar (*La Palma, 1923. Ingresó en 1948). Cuando ingresó manifestó haber trabajado dos años de oficial carpintero en Construcciones Rafael Pérez de Candás (Asturias).

Pere Orfila Gomila (*Menorca, 1882. Ingresó en 1911).

Enrique Pérez Villegas (*Marruecos, 1921. Ingresó en 1940). Cuando ingresó consta como estudiante.

Antonio Ruiz Mayorga (*Málaga, 1899. Ingresó en 1919). Cuando ingresó consta como estudiante.

Adolfo Ruiz Oses (*Cádiz, 1933. Ingresó en 1955). Cuando ingresó era maestro de enseñanza primaria. Había trabajado un año en Talleres Mecánicos Losada de Sanlúcar de Barrameda.

Arturo Salvatierra Villalta (*Cádiz, 1922. Ingresó en 1945). Cuando ingresó consta como aprendiz de «bobinador» electricista y estudiante.

Leonardo Sánchez Genil (*Cádiz, 1907. Ingresó en 1933).

Benigne Sansó Bernat (*Formentera, 1874. Ingresó en 1901).

Miquel Torrandell Puig (*Mallorca, 1862.

Ingresó en 1886). Cuando solicitó el ingreso era sargento segundo de la tercera compañía del primer batallón del Regimiento de Infantería de Asia.

III-b - Otra vinculación familiar en el Cuerpo

Manuel Abal Paz (*La Coruña, 1851. Ingresó en 1880). Estaba su tío Domingo Paz Millán.

Eleuteri Costa Picañol (*Girona, 1932. Ingresó en 1959). Estaba su cuñado José Piqueras Santamaría. Su padre era comerciante.

Margalida Frontera Pascual (*Mallorca, 1944. Ingresó en 1969). Estaba su hermano Antonio Frontera Pascual. Su padre era empresario de transportes.

José García Giménez (o Jiménez) (*Jaén, 1838. Ingresó en 1863). Estaba su hermano Carlos García Giménez. Él consta como maestro de escuela.

Francisco Massanet Servera (*Mallorca, 1842. Ingresó en 1882). Estaba su hermano Miquel Massanet Servera. Cuando ingresó era marinero. Su padre era «conrador», término asimilable a «labrador».

Francisco Mayans Torres (*Formentera, 1849. Ingresó en 1882). Estaba su cuñado Bartomeu Tur Escandell. Cuando ingresó vivía en Can Chiquet des Faro, cercana al faro de La Mola.

Felip Trull Pujol (*Girona, 1875. Ingresó en 1906). Su madre era hermanastra de Joan Buscarons Sala. Su padre era propietario.

Pere Vidal Vidal (*Mallorca, 1953. Ingresó en 1976). Estaba su hermano Llorenç Vidal Vidal. Su padre era mecánico naval.

III-c - Ordenanzas de depósitos de faros

León Carrasco Aller (*Ávila, 1845. Ingresó en 1872). En el año 1871 renuncia al cargo de ordenanza del Depósito de Faros de Bilbao. Cuando ingresó consta que entre el día 21/2/1867 y el día 25/9/1867 había sido alumno de guardafreno de la Compañía de Ferrocarriles de Medina del Campo en Zamora.

Andrés Company March (o Mari) (*Valencia, 1843. Ingresó en 1874). De 1870 a 1873 fue ordenanza del Depósito de Faros de Valencia. Y anteriormente, entre 1864 y 1870 estuvo en la Armada.

José García Vallejo (*Soria, 1833. Ingresó en 1867). Entre los años 1860 y 1867 fue ordenanza del Depósito de Faros de Valencia. Anteriormente estuvo en el Ejército.

Rafael Melis Femelia (o Femenias) (*Mallorca, 1839. Ingresó en 1873). Cuando ingresó consta como ordenanza de la Jefatura de Obras Públicas de Palma. Entre 1859 y 1866 estuvo en el Ejército, participando en la Guerra de África, y en 1866 aparece como jornalero.

Josep Orfila Olives (*Menorca, 1856. Ingresó en 1894). Entre los años 1880 y 1885 realizó tareas de guardaboyas, patrón, guardalmacén y guardamuelleres en el puerto de Maó. Un hermano suyo también ingresó en el Cuerpo poco después. Su padre era jornalero del campo.

IV - Personal vinculado a la marina

IV-a - Pilotos

Frederic Calzada Casas (*Barcelona, 1837. Ingresó en 1865). Realizó la carrera de náutica y obtuvo el título de Piloto de tercera de la carrera de América. Su padre también era piloto y comerciante.

Antoni Joel Bagur (*Menorca, 1820. Ingresó en 1859). Cuando ingresó consta como piloto.

Ramón Lozano Rodríguez (*La Coruña, 1830. Ingresó en 1851). Cuando ingresó era piloto de la Escuela Náutica de La Coruña.

Francisco Martí Viñes (*Alicante, 1852. Ingresó en 1885). Su padre era piloto y él, cuando ingresó, estudiante de quinto curso de Filosofía.

Domingo Paz Millán (*La Coruña, 1836. Ingresó en 1861). Era piloto. Tenía el título de Tercer piloto particular de carrera de Europa.

IV-b - Marineros

Francisco Benlloch Buigues (*Alicante, 1853. Ingresó en 1892). Cuando ingresó era marinero. Su padre era labrador.

Joan Buscarons Sala (*Girona, 1855. Ingresó en 1888). Su padre era marinero y había sido ordenanza temporero en el faro de Roses.

Joan Fuster Martorell (*Ibiza, 1845. Ingresó en 1878). Cuando ingresó era marinero.

Joan Baptista Gamundi Colom (*Mallorca, 1830. Ingresó en 1864). Cuando ingresó era marinero.

José Antonio Guzmán Albiol (*Castellón, 1921. Ingresó en 1947). Su padre era marinero. Cuando ingresó consta como mecánico naval de segunda.

Jaume Lliteras Juan (*Mallorca, 1840. Ingresó en 1864). Cuando ingresó era marinero. Su padre era «conrador», variante local de «labrador».

Miguel López-Rubiños Fernández-Acevedo (Miguel López Fernández) (*Asturias, 1839. Ingresó en 1862). Cuando ingresó era marinero.

Laureano López López (*Granada, 1860. Ingresó en 1887). Cuando ingresó era marinero.

Belarmino Mañó Santos (*La Coruña, 1836. Ingresó en 1864). Cuando ingresó era marinero, y anteriormente había estado cinco años y medio al servicio de la marina de guerra.

José Ramón Martínez Bermúdez (Bernárdez o Bermudo) (*Pontevedra, 1820. Ingresó en 1853). Era patrón de la falúa *Faro* del servicio de obras del faro de las islas Cíes (Pontevedra).

Antonio Martínez Montó (*Castellón, 1904. Ingresó en 1929). Cuando ingresó era marinero, igual que su padre.

Francisco Massanet Servera (*Mallorca, 1842. Ingresó en 1882). Cuando ingresó era marinero. Su padre era «conrador», término asimilable a «labrador». Tenía a su hermano en el Cuerpo.

Pere Josep Morey Amengual (*Mallorca, 1871. Ingresó en 1902). Cuando ingresó era marinero, igual que su padre. Entre el día 6/3/1891 y el día 31/5/1899 estuvo en el Ejército.

Francisco Pagès Arqués (*Girona, 1878. Ingresó en 1902). Cuando ingresó consta como pescador. Su padre, Pere Pagès Flaquer –también marinero–, era el abastecedor del faro de las islas Medes.

Feliciano Pérez Pérez (*La Coruña, 1884. Ingresó en 1907). Su padre era marinero y nació en una aldea próxima al faro de Estaca de Bares.

V - Personal vinculado a la agricultura

V-a - Labradores vecinos de los faros

Santos Baso García (*Granada, 1874. Ingresó en 1903). Cuando ingresó consta como labrador. Hijo del Cuerpo.

José María Alvaríño Saavedra (*La Coruña, 1885. Ingresó en 1913). Vivía cerca de cabo Prior y cabo Prioriño.

Ángel Mata Méndez (*Asturias, 1933. Ingresó en 1956). Su padre era labrador. Vivía en una aldea inmediata al faro de cabo Busto.

Francisco Mayans Torres (*Formentera, 1849. Ingresó en 1882). Vivía en Can Chiquet des Faro, cercana al faro de La Mola. Tenía a un cuñado en el Cuerpo.

José Pérez Suárez (*Asturias, 1927. Ingresó en 1955). Su padre era labrador. Vivía en una aldea inmediata al faro de Luarca.

Daniel Rodríguez González (*Asturias, 1925. Ingresó en 1951). Vivía en una aldea inmediata al faro del cabo de San Agustín. Su padre era jornalero.

V-b - Otros labradores

Vicente Doncel Guzón (*Palencia, 1810. Ingresó en 1851). En el año 1849 consta como labrador. Entre los años 1835 y 1842 sirvió en el Ejército, llegando a ser sargento. En el año 1842 ejerció de carabinero de la Hacienda Pública en la Comandancia de Vizcaya.

Pablo Fernández Castaño (*Toledo, 1961. Ingresó en 1986). Su padre era labrador.

Miguel Girona Ayala (*Alicante, 1841. Ingresó en 1872). Su padre era labrador.

José Vicente Lloret Llorca (*Alicante, 1871. Ingresó en 1903). Cuando ingresó consta como labrador. Estuvo en el Ejército entre los años 1891 y 1894.

Javier Edmundo Mac-Lennan de Arriaga (*Vizcaya, 1950. Ingresó en 1976). Su padre era granjero.

Joan Moll Garau (*Mallorca, 1876. Ingresó en 1906). Cuando se casó consta como labrador y su padre también.

Rufino Ochoa de Echagüen Junquita (*Álava, 1832. Ingresó en 1856). Cuando ingresó consta como labrador. Tuvo un hermano que fue ayudante de Obras Públicas.

Benet Orfila Pons (*Menorca, 1878. Ingresó en 1902). Su padre era labrador. Cuando ingresó consta que había sido «educado de música del Regimiento de Infantería Baleares 2».

Gabriel Pons Pons (*Mallorca, 1852. Ingresó en 1876). Tanto él cuando ingresó como su padre constan como labradores.

Antoni Prats Torres (*Ibiza, 1844. Ingresó en 1883). Su padre era labrador. Guardia civil establecido en Barcelona.

José Antonio Roy Velilla (*Zaragoza, 1916. Ingresó en 1943). Su padre era labrador. Cuando ingresó era empleado de oficinas y residente en Madrid.

Bartomeu Sastre Rotger (*Mallorca, 1879. Ingresó en 1901). Su padre era propietario

labrador. Ingresó voluntario en el Ejército en el año 1897 y en 1900 prestaba sus servicios como escribiente de plantilla de la zona de reclutamiento de las Baleares.

Pere Josep Terrasa Alsina (*Mallorca, 1860. Ingresó en 1895). Tanto él cuando ingresó como su padre constan como labradores.

Bartomeu Tur Escandell (*Formentera, 1844. Ingresó en 1872). Su padre era labrador.

Domingo Vázquez Sánchez (*La Coruña, 1821. Ingresó en 1853). Cuando ingresó consta como «paisano». En el año 1846 fue nombrado agente de protección y seguridad pública de la provincia de La Coruña, y al año siguiente cabo de la misma corporación. En el año 1848 fue nombrado guardamontes de la provincia de La Coruña.

Jaume Vives Rotger (*Mallorca, 1860. Ingresó en 1890). Su padre era labrador.

VI - Personal con formación especializada

VI-a - Personal relacionado con las obras y el mantenimiento en los faros

VI-a-a - Carpintería y ebanistería

Miquel Armengot Llopis (*Castellón, 1837. Ingresó en 1863). Había trabajado como carpintero en la construcción del faro de las islas Columbretes.

Vicente Artés Tornero (*Valencia, 1902. Ingresó en 1927). Su padre era carpintero. Cuando ingresó trabajaba en una imprenta y papelería.

Juan Cruz Montoya (*Álava, 1837. Ingresó en 1860). Cuando ingresó consta como oficial de ebanistería.

Manuel López Acevedo (*Asturias, 1818. Ingresó en 1853). Cuando ingresó consta como carpintero.

José Olaeta Cortázar (*La Palma, 1923. Ingresó en 1948). Cuando ingresó manifestó haber trabajado dos años de oficial carpintero en Construcciones Rafael Pérez de Candás (Asturias). Hijo del Cuerpo.

David Paris Brugués (*Girona, 1921. Ingresó en 1940). Su padre era carpintero. Un familiar era ingeniero de Obras Públicas.

Enrique Rodríguez Núñez (*Santander, 1864. Ingresó en 1905). Cuando ingresó era carpintero, y entre sus méritos alegó haber hecho tres años de bachillerato y como carpintero

haber efectuado trabajos de carpintería y ebanistería en los faros del Pescador y del Caballo de Santoña, así como pequeñas reparaciones en el de cabo Mayor (Santander).
 Leonardo Sánchez Alcaraz (*Cádiz, 1877. Ingresó en 1914). Su padre era carpintero. Cuando ingresó consta como albañil.
 Joaquín Evaristo Villarreal Ruiz de Lazcano (*Álava, 1842. Ingresó en 1863). Cuando ingresó era carpintero.
 Joan Viñolas Puig (*Girona, 1906. Ingresó en 1935). Cuando ingresó consta como carpintero mecánico. Su padre también era carpintero.

VI-a-b - Albañilería, cantería y transporte de material

José Victoriano Bornachea (o Barnechea) Campo (*Burgos, 1827. Ingresó en 1855). A los veinte años era albañil e ingresó en el Ejército, donde prestó servicios militares a cargo de la Dirección General de Ingenieros entre los años 1847 y 1854.
 José García Iglesias (*Pontevedra, 1836. Ingresó en 1869). Cuando ingresó consta como maestro de cantería y mampostería.
 José Ramón Martínez Bermúdez (Bernárdez o Bermudo) (*Pontevedra, 1820. Ingresó en 1853). Era patrón de la falúa *Faro* del servicio de obras del faro de las islas Cíes (Pontevedra).
 Domingo Riera Ferrer (*Formentera, 1848. Ingresó en 1876). Era cantero.
 Leonardo Sánchez Alcaraz (*Cádiz, 1877. Ingresó en 1914). Cuando ingresó consta como albañil. Su padre era carpintero.

VI-b - Personal con experiencia mecánica y eléctrica

VI-b-a - Mecánica

José Luis Abella Lago (*La Coruña, 1926. Ingresó en 1945). Cuando ingresó consta como mecánico. Su padre era comerciante.
 Vicente Artés Tornero (*Valencia, 1902. Ingresó en 1927). Cuando ingresó trabajaba en una imprenta y papelería. Su padre era carpintero.
 Antonio Cebrián González (*Albacete, 1956. Ingresó en 1979). Su padre era carrocero.
 Cristóbal Fernández Cano (*Almería, 1876. Ingresó en 1901). Había trabajado dos años como ayudante de ajustador en los talleres de La Maquinista de Almería, y varios meses

como arriero en la Compañía Minera Sierra Alhambilla en Lucaicena de las Torres (Almería). Su padre era oficial de herrero.
 José Fernández Moreno (*Madrid, 1885. Ingresó en 1906). Era relojero.
 José Antonio Guzmán Albiol (*Castellón, 1921. Ingresó en 1947). Cuando ingresó consta como mecánico naval de segunda. Su padre era marinero.
 Manuel Mariño Traba (*La Coruña, 1923. Ingresó en 1950). Había trabajado dos años de mecánico en el taller de Laureano Lobelos. Su padre era panadero.
 Francisco Medina Cuesta (*Cádiz, 1924. Ingresó en 1943). Su padre era mecánico de la Armada. Cuando ingresó era estudiante.
 Enrique Millán Delgadillo (*Murcia, 1922. Ingresó en 1948). Cuando ingresó consta como estudiante y haber trabajado durante tres años como ajustador mecánico en Talleres S. Bernardo. Hijo del Cuerpo.
 Joan Riudavets Orfila (*Menorca, 1902. Ingresó en 1923). Cuando ingresó consta como mecánico. Hijo de herrero.
 Adolfo Ruiz Osés (*Cádiz, 1933. Ingresó en 1955). Había trabajado un año en Talleres Mecánicos Losada de Sanlúcar de Barrameda. Cuando ingresó era maestro de enseñanza primaria. Hijo del Cuerpo.
 Raymundo Sendra Sart (*Alicante, 1842. Ingresó en 1863). Cuando en 1863 solicitó el ingreso dijo tener «algunos conocimientos de maquinaria y otras artes auxiliares muy útiles para el servicio de los faros».
 José María Serrano Franco (*Madrid, 1955. Ingresó en 1979). Su padre era técnico mecánico aeronáutico.
 Gumersindo Tur Guillón (o Guillén) (*Ibiza, 1836. Ingresó en 1862). Cuando ingresó era impresor y montador de máquinas de imprimir, en Gràcia (Barcelona). Su padre era comandante del estado mayor, subteniente de infantería y ayudante de la plaza de Ibiza.
 Joan Viñolas Puig (*Girona, 1906. Ingresó en 1935). Su padre era carpintero. Cuando ingresó consta como «carpintero mecánico».
 Pere Vidal Vidal (*Mallorca, 1953. Ingresó en 1976). Su padre era mecánico naval. Tenía un hermano en el Cuerpo.

VI-b-b - Eléctrica

Santiago Acarreta Vicondoa (*Ibiza, 1929. Ingresó en 1952). Cuando ingresó consta como

montador electricista. Entre el día 23/7/1948 y el día 13/3/1951 trabajó en Construcciones Electromecánicas Zitrán SL. Su padre formaba parte del Cuerpo.

Juan José Fernández Gómez (*Sevilla, 1930. Ingresó en 1965). Entre el día 29/11/1948 y el mes de febrero de 1957 trabajó como «bobinador» electricista en la Empresa Nacional Hidroeléctrica Ribagorzana. Su padre era espartero.

Aureliano Vicente Martín Rodríguez (*Madrid, 1897. Ingresó en 1918). Cuando ingresó consta como mecánico electricista y operador de cine.

Joan Mayans Planells (*Ibiza, 1900. Ingresó en 1923). Cuando ingresó consta como instalador eléctrico o electricista.

Alfonso Moral Arnaiz (*Santander, 1900. Ingresó en 1919). Cuando ingresó era mecánico electricista. Hijo de empleado.

Manuel Sánchez Balfegó (*Cáceres, 1924. Ingresó en 1948). En 1946 ingresó en el Ministerio de Marina prestando sus servicios como electricista del taller del ministerio. El día 18/8/1945 se había examinado en la Comandancia Militar de Marina de Tarragona para el título de 2º Mecánico Naval. Hasta entonces era pescador. Hijo de jefe de carabineros.

Josep Enric Vergés Fort (*Barcelona, 1962. Ingresó en 1989). Entre los años 1986 y 1989 trabajó de mecánico electricista e instrumentista en Kellogg España SA de Valls, y cuando ingresó estaba de coordinador de mantenimiento. Su padre era empleado municipal.

VI-c - Estudiantes

Luis Alcalá Blanco (*Madrid, 1907. Ingresó en 1936). Cuando solicitó la admisión en la oposición de 1932, hace constar haber cursado «estudios precisos para operaciones de radiotelegrafista» y tener conocimientos del sistema auditivo. Su padre era jornalero.

Septimio Andrés Domínguez (*Madrid, 1967. Ingresó en 1987). Cuando ingresó era estudiante.

Manuel Añón Beneroso (*Cádiz, 1882. Ingresó en 1911). Cuando ingresó consta como estudiante. Formó parte del Ejército de 1898 a 1903. Su padre era sargento de infantería.

Juan José Bautista Cobacho (*Murcia, 1880. Ingresó en 1911). Cuando solicitó el ingreso era estudiante.

Ángel Brandaris de la Cuesta (*Puerto Rico, 1884. Ingresó en 1911). Cuando ingresó era estudiante. Su padre era capitán de artillería.

Bartomeu Cabot Alemany (*Mallorca, 1930. Ingresó en 1954). Cuando solicitó su ingreso era «alumno de máquinas en diferentes buques de la Marina mercante». Su padre era empleado.

Miquel Castañol Pons (*Menorca, 1886. Ingresó en 1917). Cuando ingresó era estudiante. Su padre era zapatero.

Francisco Cuadrado García (*Córdoba, 1898. Ingresó en 1924). Cuando ingresó era estudiante. Su padre era propietario.

Emilio de Elejalde Bosch (*Cádiz, 1885. Ingresó en 1912). Cuando ingresó era estudiante. Su padre era empleado.

Francisco Martí Viñes (*Alicante, 1852. Ingresó en 1885). Cuando ingresó era estudiante de quinto curso de Filosofía. Su padre era piloto.

Francisco Medina Cuesta (*Cádiz, 1924. Ingresó en 1943). Cuando ingresó era estudiante. Su padre era mecánico de la Armada.

Felipe Peña Flores (*Santander, 1906. Ingresó en 1933). Cuando ingresó era estudiante. Su padre era ingeniero de Minas.

Mariano Piquer Castells (*Lleida, 1874. Ingresó en 1902). Cuando ingresó consta como Bachiller en Artes. Su padre era comerciante.

Federico Vidal Forés (*Castellón, 1907. Ingresó en 1930). Cuando ingresó era estudiante.

VII - Personal vinculado a las profesiones liberales

VII-a - Medicina y farmacia

Francisco Badenes Gasset (*Castellón, 1916. Ingresó en 1943). Su padre era médico.

Adalbert Botet Pujades (*Girona, 1858. Ingresó en 1898). Su padre era médico.

Agustín Infante Lozano (*Málaga, 1883. Ingresó en 1908). Su padre era farmacéutico.

Antoni Reynés Capó (*Mallorca, 1840. Ingresó en 1872). Su padre era cirujano.

Juan Alcalde Manzano (*Granada, 1856. Ingresó en 1890). Antes de ingresar había emigrado a Montevideo, donde hacía de dependiente de farmacia.

VII-b - Ingeniería

José Victoriano Bornachea (o Barnechea)

Campo (*Burgos, 1827. Ingresó en 1855). A los veinte años era albañil e ingresó en el Ejército, donde prestó servicios militares a cargo de la Dirección General de Ingenieros entre los años 1847 y 1854.

Felipe Peña Flores (*Santander, 1906. Ingresó en 1933). Su padre era ingeniero de Minas. Cuando ingresó era estudiante.

VII-c - Comerciantes

José Luis Abella Lago (*La Coruña, 1926. Ingresó en 1945). Su padre era comerciante. Cuando ingresó consta como mecánico.

Eleuteri Costa Picañol (*Girona, 1932. Ingresó en 1959). Hijo de comerciante. En el Cuerpo estaba su cuñado José Piqueras Santamaría.

Antonio Giménez (o Jiménez) Aranda (*Málaga, 1851. Ingresó en 1882). Cuando ingresó consta como comerciante. Su padre aparece como «rasurante».

Manuel Harana Cortázar (*Cádiz, 1888. Ingresó en 1912). Cuando ingresó consta como comerciante.

José María Macià (o Macías) Gómez (*Murcia, 1835. Ingresó en 1865). Cuando ingresó consta como comerciante.

Mariano Piquer Castells (*Lleida, 1874. Ingresó en 1902). Su padre era comerciante. Cuando ingresó consta como Bachiller en Artes.

Enric Pujol García (*Tarragona, 1907. Ingresó en 1927). Su padre era comerciante. Del día 25/9/1921 al día 31/1/1928 realizó servicios de telecomunicaciones en la estación telegráfica de Sant Carles de la Ràpita (Tarragona).

VII-d - Otros oficios cualificados

Sebastià Alfaras Buxeda (*Girona, 1853. Ingresó en 1882). Cuando solicitó el ingreso consta como taponero. Había sido en varias ocasiones ordenanza del faro de Cap de Creus.

Miquel Amengual Martínez (*Mallorca, 1854. Ingresó en 1888). Su padre era alfarero. Entre los años 1879 y 1885 había sido fiscal municipal suplente de Capdepera.

José Bilbao Uribebarrea (o Ulibelbarrea) (*Vizcaya, 1831. Ingresó en 1856). Cuando ingresó consta como sastre.

Miquel Castañol Pons (*Menorca, 1886. Ingresó en 1917). Su padre era zapatero. Cuando ingresó consta como estudiante.

Ramón Catalán Martínez de los Reyes (*Cuenca, 1836. Ingresó en 1865). Cuando ingresó consta como oficial confitero.

José María Escobar Rivallas (*Sevilla, 1894. Ingresó en 1919). Su padre era herrero.

Cristóbal Fernández Cano (*Almería, 1876. Ingresó en 1901). Su padre era oficial de herrero. Había trabajado dos años como ayudante de ajustador en los talleres de La Maquinista de Almería, y varios meses como arriero en la Compañía Minera Sierra Alhamilla en Lucaicena de las Torres (Almería).

Juan José Fernández Gómez (*Sevilla, 1930. Ingresó en 1965). Su padre era espartero. Entre el día 29/11/1948 y el mes de febrero de 1957 trabajó como «bobinador» electricista en la Empresa Nacional Hidroeléctrica Ribagorzana.

Pere Ferrer Capdevila (*Girona, 1827. Ingresó en 1864). Su padre era tonelero.

Magí Francisco Bosch (*Menorca, 1878. Ingresó en 1903). Su padre era zapatero.

Vicent Galián Marco (*Valencia, 1851. Ingresó en 1874). Su padre era peínero.

Ángel García López (*Asturias, 1922. Ingresó en 1955). Su padre era cantero.

Rafael Garcías Montserrat (*Mallorca, 1860. Ingresó en 1889). Su padre era «salbeitero». Cuando ingresó consta como escribiente.

Antonio Giménez (o Jiménez) Aranda (*Málaga, 1851. Ingresó en 1882). Su padre aparece como «rasurante». Cuando ingresó consta como comerciante.

Francisco Guasch Paloma (*Barcelona, 1843. Ingresó en 1863). Su padre era tintorero.

Juan José Hernández Navarro (*Granada, 1844. Ingresó en 1879). Su padre era tintorero. Cuando en el año 1875 solicitó el ingreso era escribiente temporero de la oficina de Obras Públicas de Granada, y cuando ingresó era, desde 1877, auxiliar en la Oficina de Trabajos Estadísticos de la provincia de Granada.

Blas Mallo García (*Burgos, 1830. Ingresó en 1857). Cuando ingresó consta como maestro sastre. Su padre era carabinero.

Manuel Mariño Traba (*La Coruña, 1923. Ingresó en 1950). Su padre era panadero. Cuando ingresó había trabajado dos años en el Taller Mecánico de Laureano Lobelos.

Eduardo Ortiz del Río Villasante (*Álava, 1923. Ingresó en 1950). Su padre era confitero.

Elvira Pujol Font (*Girona, 1950. Ingresó en 1979). Su padre era molinero.

José González-Rábago Hidalgo (*Madrid, 1828. Ingresó en 1858). Su padre era maestro sastre.

Francisco Ripoll Gordiola (*Mallorca, 1878. Ingresó en 1901). Su padre era cortante. Antes

de ingresar había ejercido un año de maestro interino en la escuela de niños de Campanet. Joan Riudavets Orfila (*Menorca, 1902. Ingresó en 1923). Su padre era herrero. Cuando ingresó consta como mecánico. Òscar Sbert Moll (*Menorca, 1910. Ingresó en 1932). Su padre era zapatero. Antoni Serra Palerm (*Ibiza, 1835. Ingresó en 1868). Cuando ingresó consta como hornero. Joan Tauler Vilar (*Girona, 1838. Ingresó en 1872). Cuando ingresó consta como artesano. Su padre era alfarero. Había sido, en varias ocasiones, ordenanza del faro del cabo de Sant Sebastià. Bartomeu Tomàs Ferrer (*Mallorca, 1860. Ingresó en 1894). Su padre era herrero. Miquel Tomàs Montserrat (*Mallorca, 1834. Ingresó en 1865). Su padre era tejedor, y él, cuando ingresó, también. Tomás Valiente Gauna (*Álava, 1837. Ingresó en 1863). Cuando ingresó consta como herrero. Anteriormente estuvo en el Ejército.

VIII - Personal con otras condiciones laborales

VIII-a - Propietarios

Francisco Cuadrado García (*Córdoba, 1898. Ingresó en 1924). Su padre era propietario, y él consta como estudiante. Antonio Gómez Cuenca (*Almería, 1862. Ingresó en 1891). Su padre era propietario. Pasó a campaña el día 15/2/1882 por cuatro años en activo y por cuatro años en reserva. El día 22/2/1882 embarcó en la fragata *Villa de Madrid*. Fue asignado en 1885 en San Fernando a las oficinas militares del departamento como marinero de segunda clase. Felip Trull Pujol (*Girona, 1875. Ingresó en 1906). Su padre era propietario. Su madre era hermanastra de Joan Buscarons Sala.

VIII-b - Jornaleros

Luis Alcalá Blanco (*Madrid, 1907. Ingresó en 1936). Su padre era jornalero. Juan Asteiza Migancos (*Logroño, 1844. Ingresó en 1863). Su padre era jornalero. Huérfano desde joven. Josep Oliver Sastre (*Mallorca, 1861. Ingresó en 1895). Cuando ingresó consta como jornalero. Su padre era caminero. Josep Orfila Olives (*Menorca, 1856. Ingresó

en 1894). Su padre era jornalero del campo. Entre los años 1880 y 1885 realizó tareas de guardaboyas, patrón, guardalmacén y guardamuelles en el puerto de Maó. Su hermano también ingresó en el Cuerpo poco después. Daniel Rodríguez González (*Asturias, 1925. Ingresó en 1951). Su padre era jornalero. Vivía en una aldea inmediata al faro del cabo de San Agustín.

VIII-c - Servicio doméstico

José María Salaverría (o Salabarría) Arana (*Álava, 1828. Ingresó en 1861). En el año 1859 vivía en San Sebastián, donde trabajaba al servicio de Mariano Salamanca como ayudante de cámara y mayordomo.

IX - Personal con antecedentes laborales desconocidos

Bartomeu Adrover Antich (*Mallorca, 1857. Ingresó en 1889).
Joan Amengual Vives (*Mallorca, 1837. Ingresó en 1881).
Cosme la Blanca Manrique (*Soria, 1835. Ingresó en 1864).
Jaume Domènech Anguera (*Tarragona, 1838. Ingresó en 1863).
Martín Fernández Fernández de Incinillas (*Burgos, 1825. Ingresó <1863).
Francisco Franco Guntin (*La Coruña, 1862. Ingresó en 1899).
Joan Baptista Gil Ferrandis (*Alicante, 1829. Ingresó en 1869).
Manuel Jornet Ferrer (*Alicante, 1856. Ingresó en 1894).
Bruno Martínez (*?. Ingresó <1860).
Antoni Mayans Marí (*Formentera, 1845. Ingresó en 1869).
Ramón Palomo Laburu (*Málaga, 1963. Ingresó en 1987).
Rafael Parceró González (*Lugo, 1826. Ingresó en 1864).
Vicente Pérez Díaz (*Murcia, 1858. Ingresó en 1892).
Juan del Pino Agulló (*Melilla, 1963. Ingresó en 1986).
Miquel Plaza Vilanova (*Valencia, 1833. Ingresó en 1863).
Pere Francesc Ramis Portell (*Mallorca, 184?. Ingresó en 1863).
José Rebuelta Sainz (*Burgos, 1893. Ingresó

en 1919).
Manuel Fulgencio Rivas Rosende (*Asturias,
1925. Ingresó en 1951).
Lucas Lorenzo Sánchez Tabarés (*Huesca,
1837. Ingresó en 1863).
Carlos Luis Trenchs Asunción (*Albacete,

1961. Ingresó en 1989).
Manuel Oribe Jáuregui (*Álava, 1818. Ingresó
<1857).
Manuel Vecino (*?. Ingresó en 1856).

un faro despertaba los sentidos, y prueba de ello es que *Señales* está plagada de poesías escritas por los torreros y sus familiares.

El poeta y oficial de la Marina Mercante Francisco Jordán Franchy, hijo del torrero José Jordán Cabrera, pasó parte de su niñez en la isla de Alegranza, y en recuerdo de la infancia allí transcurrida compuso un largo poema⁸⁹ que termina con una estrofa en la que relativiza el aislamiento de Alegranza y las enseñanzas vitales que en ella recibió. Como comenta Agustín Pallarés, el autor se plantea «filosofeantes cogitaciones sobre dónde se encuentra la felicidad: ¿En el vertiginoso tráfigo del mundo urbano y las azarosas andanzas de puerto en puerto? ¿En la tranquilidad y sosiego que da la vida retirada del mundanal ruido en un apartado rincón inmerso en plena naturaleza? He aquí la dilemática pregunta que se hace el poeta Francisco Jordán saciada su sed vital de aventuras náuticas...». Veamos un fragmento del poema:

En este ambiente sereno
se deslizaba mi infancia,
cuando el Hado en su inconstancia
me dijo con voz de trueno:
«Un mundo de glorias lleno
encierra el mar para ti...».
¡Y después tan lejos fui
que hoy, a conciencia, no sé si es que al perderte gané
o si ganando perdí.

Las sagas de torreros de faros

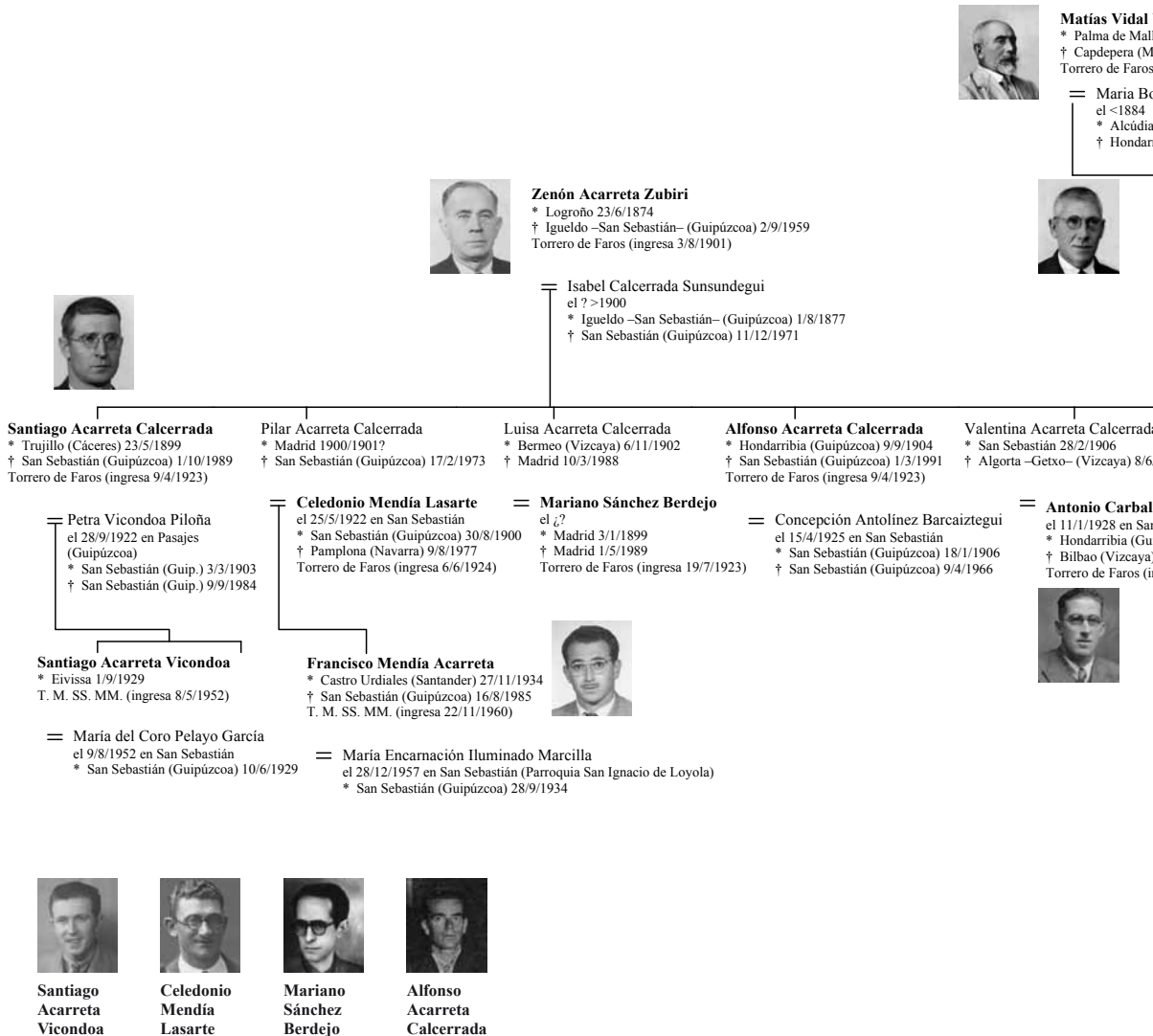
Históricamente no ha sido nada extraño que los hijos heredasen la profesión de sus padres u otros familiares próximos. Qué mejor futuro que el que se forja de niño en el seno de la familia. La existencia de sagas en los faros sería un caso más, aunque la particularidad del hecho está en que para acceder al Cuerpo había que superar una oposición, y eso sí que es más singular, porque determina que únicamente ingresen los más preparados, no los que el colectivo quiere. Hay varios casos de hijos del Cuerpo que se presentaron a las convocatorias, y suspendieron los exámenes o no llegaron a tener suficiente nota para entrar. Aunque no es menos cierto que crecidos en ambientes tan aislados, donde desde niños ayudaban a sus padres en múltiples tareas del servicio, no es raro que superaran las oposiciones con éxito.

José Baso Collado a los 17 años obtuvo en 1866 un certificado del ingeniero de la provincia de Cádiz según el cual «asistió diferentes veces a su padre en las diversas operaciones de su empleo, turnando con él en la vigilancia nocturna del alumbrado y ayudándole en las demás faenas a él concernientes, porque así lo exigía el buen servicio, habiendo estado aquel faro una larga temporada sin torrero ordinario ni auxiliar, ya por traslado ya por enfermedad de éstos. Y queriendo recompensar el Sr. ingeniero jefe de aquella provincia este servicio le propuso a la Dirección General para la plaza de ordenanza de aquel faro, plaza que ha estado desempeñando hasta que se ha completado la dotación de torreros que aquel faro exige como de segundo orden».⁹⁰ Eso le valió cuando, el 18 de septiembre de 1875, solicitó la admisión a examen, y manifestó tener en distintos períodos 26 meses de servicio de forma interina por vacantes y enfermedades de los titulares.

Hemos elaborado unos árboles genealógicos de algunas de las sagas de torreros de faros, alguno de cuyos miembros ha pasado por los faros de la Costa Brava y Calella. Mirándolos uno puede hacerse una idea de la extraordinaria movilidad geográfica de sus vidas, en un tiempo en el que lo habitual era que la expectativa vital de una persona se limitara a un reducido ámbito territorial. Vemos como los hijos de un matrimonio nacían en localidades muy distantes unas de otras, o como las defunciones de los torreros en servicio o jubilados se producen lejos de los lugares de nacimiento, de manera paralela a los lugares donde se establecieron sus hijos, etc.

El sentimiento de ser hijos del Cuerpo siempre estuvo presente, y aún ahora, tras haber transcurrido casi veinte años desde su liquidación, al realizar este trabajo y entablar relación con hijos, nietos y otros descendientes del Cuerpo, el recordar este vínculo siempre nos ha abierto puertas.

SAGAS ACARRETA, CARBALLO, MENDÍA, PENDÓN Y VIDAL (Guipuzcoanos con raíces en Mallorca, La Coruña y La Rioja, y entronque en Málaga)



Vaquero
 Mallorca 2/9/1856
 Mallorca) 22/3/1926
 (ingresa 10/10/1891)
 Bonilla Alberti
 (Mallorca) 5/1856?
 Bonilla (Guipúzcoa) 10/4/1929

Antoni Vidal Bonilla
 * Alcúdia (Mallorca) 21/8/1885
 † Irún (Guipúzcoa) 25/2/1971
 Torrero de Faros (ingresa 10/1/1911)

Joana Vidal Bonilla
 * Alcúdia (Mallorca) 22/10/1886
 † San Sebastián (Guipúzcoa) 24/11/1986

== **José Carballo Tenorio**
 el 4/11/1904 en Hondarrabia (Guipúzcoa)
 * La Coruña 7/2/1876
 † San Sebastián (Guipúzcoa) 27/9/1967
 Torrero de Faros (ingresa 8/6/1901)

== Petra Fermína Berrotaran Sorondo
 el 25/10/1922 en Hondarrabia (Guip.)
 * Hondarrabia (Guip.) 26/11/1894
 † Hondarrabia (Guip.) 18/9/1956



Luis Acarreta Calcerrada
 * San Sebastián 21/3/1908
 † Espartinas (Sevilla) 18/4/2003
 Torrero de Faros (ingresa 21/5/1929)

M. Ángeles Acarreta Calcerrada
 * San Sebastián 29/11/1909
 † San Sebastián (Guipúzcoa) 9/11/1994

== Agustín Antolínez Barcaiztegui
 el 3/7/1930 en San Sebastián
 * San Sebastián (Guip.) 12/4/1911
 † Isla Cristina (Huelva) 24/10/1994

== María del Coro Cruz
 el ? en San Sebastián
 * San Sebastián ?
 † San Sebastián <2003

José María Acarreta Calcerrada
 * San Sebastián 16/6/1911
 † Santa Cruz de Tenerife 17/9/1988
 Torrero de Faros (ingresa 9/7/1932)

== María Echeverría Sagastagoitia
 el 4/1/1935 en San Sebastián
 * Bilbao (Vizcaya) 7/8/1909
 † Santa Cruz de Tenerife 12/10/1974

Matías Carballo Vidal
 * Hondarrabia (Guipúzcoa) 20/6/1907
 † Málaga 2/3/1999
 Torrero de Faros (ingresa 9/7/1932)

== María del Carmen Berazadi Agote
 el 2/9/1932 en Pasajes (Guip.)
 * San Sebastián (Guip.) 2/5/1910
 † Zumaya (Guip.) 19/9/1971

José Carballo Vidal
 * Santander 2/6/1909
 † San Sebastián (Guipúzcoa) 25/5/1975
 Torrero de Faros (ingresa 20/3/1934)

== Nicolasa Domínguez Villar
 el 19/3/1932 en Rentería (Guipúzcoa)
 * Baciaicoa (Navarra) 5/11/1912
 † Rentería (Guipúzcoa) 21/8/1997



José Ramón Carballo Berazadi
 * Fuencaliente (La Palma) 8/6/1933
 † Torremolinos (Málaga) 26/4/2009
 T. M. SS. MM. (ingresa 30/8/1957)

== Natividad Penvela Ortiz
 el 5/8/1963 en Málaga
 * Málaga 25/11/1939



Francisco Pendón Tejada
 * Málaga 7/8/1874
 † Málaga 15/4/1955
 Torrero de Faros (ingresa 5/2/1901)

== Natividad Vela Pendón
 * Cantillana (Sevilla) 1/2/1877
 † Málaga 5/1/1946

Carlos Pendón Tejada
 * Málaga 25/4/1887
 † Alicante 18/2/1926
 Torrero de Faros (ingresa 20/5/1915)

== Carmen Travé Espardá
 * Alicante ?
 † Alicante ? >1926



Luis Acarreta Calcerrada



José María Acarreta Calcerrada

SAGAS AGUIRRE, PALLARÉS Y PLA

(De Alicante a Castellón, Girona, La Coruña y Canarias)

Gerónimo Aguirre Campillo
 * San Miguel de Salinas (Alicante) 31/5/1729
 † e.11/6/1785 y 20/12/1786
 «Noble hijodalgo de sangre». Familiar del Santo Oficio. Doctor en Leyes

Josefa Pérez Saura
 el 8/12/1760 en La Palma (Murcia)
 * San Javier (Murcia) 4/4/1741
 † ? >16/5/1791

Manuel Aguirre Pérez
 * Pilar de la Horadada 6/1/1778

Francisca García Pérez
 aprox. 1805 en San Javier (Murcia)
 * San Javier (Murcia) 1780 aprox.

Mariano Aguirre García
 * Pilar de la Horadada (Alicante) 20/11/1809
 Amanuense

José Aguirre García
 * San Pedro del Pinatar (Murcia) 1817
 † Torreveja (Alicante) e.1900 y 1904
 Maestro de obras y aparejador municipal de Torreveja (1840-1890)

Josefa Roldán Arana
 el ? en S. Javier (Murcia)
 * San Pedro del Pinatar 1811?

Casta Carriles Albacete
 * Torreveja (Alicante) 1815 aprox.
 † ? <1889

Lorenzo Carriles Albacete
 * Torreveja (Alicante) 25/3/1844
 † Cullera (Valencia) 1903?
 Soltero. Torrero de Faros (ingresa el 15/12/1869)

Leopoldo Pla Juan
 * Orihuela-Catedral-(Alicante) 19/9/1843
 † Santa Pola (Alicante) 25/2/1914
 Torrero de Faros (ingresa el 28/7/1875)

Eliás Aguirre Roldán
 * San Pedro del Pinatar (Murcia) 20/7/1841
 † Torreveja (Alicante)? >1897
 Albañil

Gerónimo Aguirre Carriles
 Torreveja (Alicante) 4/1866
 Torreveja (Alicante) 11/10/1934
 Torrero de Faros (ingresa el 7/1/1888)



María Josefa Botella Ruso
 * Santa Pola (Alicante) 1845 aprox.
 † ? >1914

Encarnación Lorente Ortuño
 el 1871 en Torreveja
 * La Marquesa (Alicante) 1849?
 † Torreveja (Alicante) ? >1897

Concepción Pallarés Guarinos
 el 15/3/1889 en Santoña (Santander)
 * Torreveja (Alicante) 5/5/1869
 † Torreveja (Alicante) 13/5/1965

Antonio Pallarés Guarinos
 * Orihuela (Alicante) 10/1/1851
 † Santa Pola (Alicante) 19/8/1905
 Torrero de Faros (ingresa el 6/8/1875)

Manuel Pallarés Guarinos
 * Rojales (Alicante) 30/10/1861
 † Algeciras (Cádiz)? e.1929 y 1933
 Torrero de Faros (ingresa el 28/9/1888)



Mariano Aguirre Lorente
 * Torreveja (Alicante) 13/8/1871
 † Vinaròs (Castellón) 23/2/1951
 Torrero de Faros (ingresa el 20/5/1904)



Juan Luis Aguirre Pallarés
 * Llanes (Asturias) 8/11/1904
 † Cedeira (La Coruña) 8/5/1963
 Torrero de Faros (ingresa el 8/11/1904)

Francisca Gude García
 el 1878? en Olveira (La Coruña)
 * Olveira-Ribeira-(La Coruña) 1/4/1859
 † ? e.1879 y 1889
 Teresa Parreño Galiano
 el <1889 en ?
 * ?
 † Santa Pola (Alicante)? >1905

Antonio Pallarés Gude
 * Sirves-Ribeira-(La Coruña) 17/8/1879
 † Santa Pola (Alicante) 17/10/1956
 Torrero de Faros (ingresa el 3/6/1911.
 Depurado político en 1940)

Trinidad López Gutiérrez
 el 7/1/1889 en Felix (Almería)
 * Roquetas de Mar (Almería) 1872
 † ? >1933



Manuel Pallarés López
 * Roquetas de Mar (Almería) 16/2/1895
 † Peñaguera-Yaiza-(Lanzarote) 29/7/1948
 Torrero de Faros (ingresa el 17/10/1919)

Rafaela Guerra Galván
 * Tabarca (Alicante) 17/1/1878
 † Santa Pola (Alicante) 19/1/1951

María Guerra Galván
 el 26/4/1897 en Tabarca (Alicante)
 * Alicante 29/7/1866
 † Castellón de la Plana 7/1/1953

Antonio Guerra Galván
 Torreveja (Alicante) 21/4/1868
 † Vinaròs (Castellón) 21/12/1951
 Aspiró al Cuerpo en 1906

Carmen Mijares Noriega
 el 20/12/1930 en Cué-Llanes-(Asturias)
 * Cué-Llanes-(Asturias) 1/12/1906
 † Guadalajara 20/7/1997

Josefa Bru Sempere
 el 7/11/1908 en Santa Pola
 * Santa Pola (Alicante) 25/6/1881
 † Santa Pola (Alicante) 24/11/1964

Patrocino Padilla Martínez
 el 25/3/1924 en La Oliva (Fuerteventura)
 * La Oliva (Fuerteventura) 17/11/1895
 † Arrecife (Lanzarote) 27/11/1960



Leopoldo Pla Botella
 el 28/6/1901 en Tabarca (Alicante)
 * Santa Pola (Alicante) 14/11/1875
 † Torreveja 8/2/1941
 Torrero de Faros (ingresa el 8/6/1901)

Antonio Aguirre Guerra
 * Tabarca (Alicante) 15/5/1897
 † Peñíscola (Castellón) 22/1/1963
 Torrero de Faros (ingresa el 9/4/1923)



Victoria Martín Ranz
 el 2/10/1923 en Tabarca (Alicante)
 * Madrid 15/1/1902
 † Castellón 23/5/1988



Antonio Aguirre Martín
 * Tabarca (Alicante) 1/9/1923
 † Palafrugell (Girona) 8/12/2000
 T. M. SS. MM. (ingresa el 2/1/1942)

Alberto Aguirre Martín
 * Castellón 12/11/1924
 T. M. SS. MM. (ingresa el 19/4/1943)



Pepita Paronella Giral
 el 5/6/1948 en La Vall (Girona)
 * La Vall de Santa Creu -El Port de la Selva-(Girona) 2/8/1929

Rosina Lozano Pascual
 el 25/8/1948 en Gureña (Badajoz)
 * Gureña (Badajoz) 9/5/1928

SAGA ALCARAZ

(De Cartagena a Almería y Barcelona)

(Testigo del paso de las señales visuales a las radioeléctricas)

José Alcaraz Melguiro
 * Cartagena (Murcia) 1801
 † Cartagena (Murcia) 28/1/1853

== María Catalina Arnao Reyes ^{2º matrimonio}
 6/8/1855 en Cartagena (Murcia)
 * Cartagena (Murcia) 1814
 † Roquetas de Mar (Almería)? >1890

Eustasio Page Veguillas
 * Torrelaguna (Madrid) 29/3/1825
 † Roquetas de Mar (Almería) 28/7/1890
 Torrero de Faros (ingresa 27/1/1853)

Baldomero Emilio Alcaraz Arnao
 * Cartagena (Murcia) 4/1/1847
 † Carchuna -Motril- (Granada) 27/9/1900
 Torrero de Faros (ingresa 25/3/1869)

== Ana García Belmonte
 el 1863 en Carboneras (Almería)
 * Carboneras (Almería) 1843
 † ? >1900

Emilio Alcaraz García
 * Carboneras (Almería) 5/2/1876
 † ?
 Torrero de Faros (ingresa >1913)

Abelardo Alcaraz García
 * Carboneras (Almería) 15/5/1879
 † Murcia 16/6/1945
 Torrero de Faros (ingresa 9/4/1902)



Abelardo Alcaraz Ortega
 * Motril (Granada) 17/9/1904
 † Motril (Granada) 12/2/1986
 Torrero de Faros (ingresa 9/4/1923)

== Laura Ortega Sánchez
 el 17/5/1902 en Calahonda -Motril- (Granada)
 * Calahonda -Motril- (Granada) 1883/4?
 † Calahonda (Granada) 18/6/1948



José Alcaraz Ortega
 * Motril (Granada) 15/6/1911
 † Almería 27/10/1988
 Mecánico

Vicente Alcaraz Ortega
 * Cartagena (Murcia) 29/4/1924
 † Calella (Barcelona) 11/5/1982
 T.M.SS.MM. (ingresa 26/3/1947)

== Emilia Calvente
 el ?
 * ?
 † ? >1986

== Amalia del Carmen Úbeda Martínez
 el 27/5/1940 en Benahadux (Almería)
 * Benahadux (Almería) 20/11/1921

== Remedios Sánchez Izquierdo
 el 13/1/1947 en Murcia
 * Murcia 24/6/1921
 † Calella (Barcelona) 22/4/2004



José Alcaraz Úbeda
 * Benahadux (Almería) 16/6/1941
 T.M.SS.MM. (ingresa 7/3/1969)

Emilio Alcaraz Úbeda
 * Almería 3/10/1943
 T.M.SS.MM. (ingresa 7/3/1969)

Rafael Alcaraz Úbeda
 * Almería 9/11/1951
 T.M.SS.MM. (ingresa 1/10/1976)
 Ingeniero de Telecomunicaciones



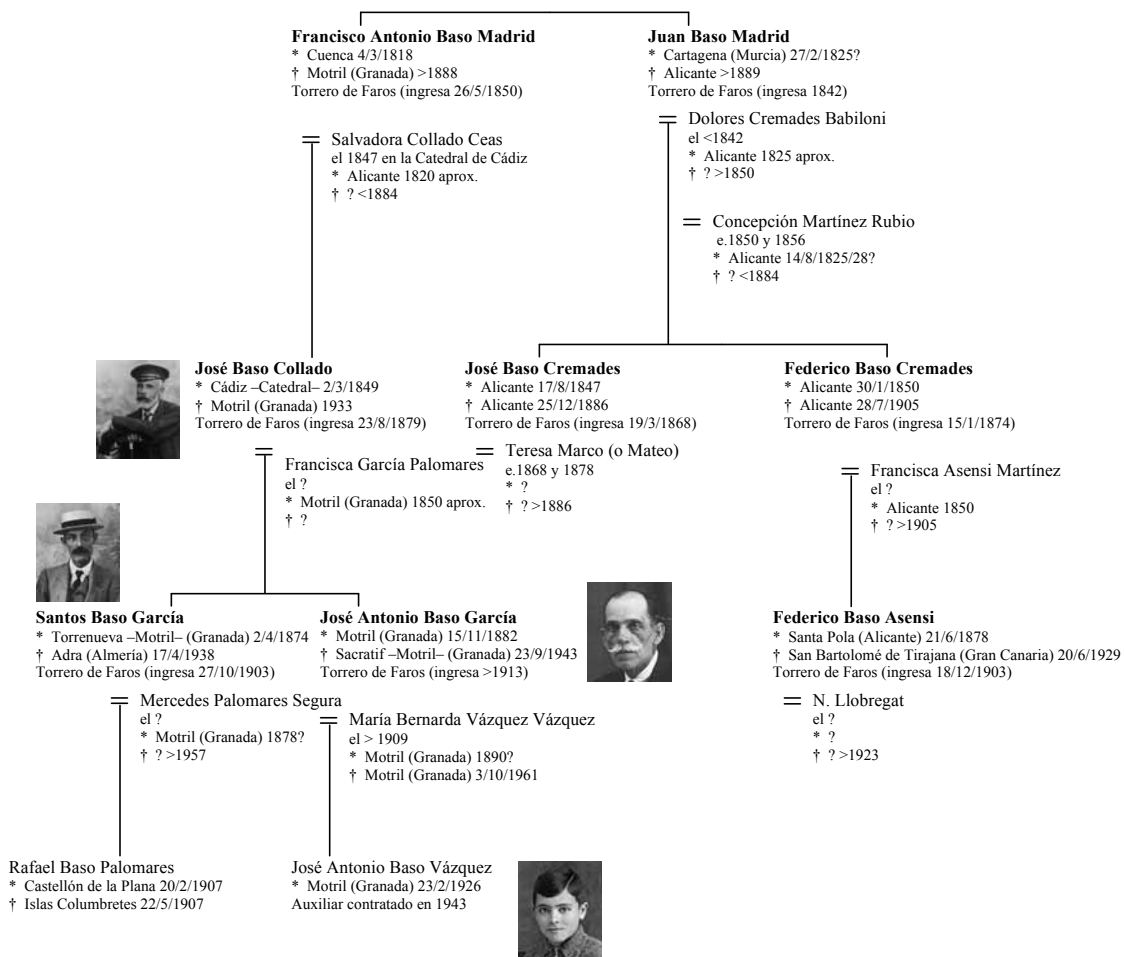
== Dolores del Carmen Papis Ibáñez
 el 2/7/1966 en Almería
 * Almería 21/9/1944
 T.M.SS.MM. (ingresa 20/9/1973)

== María Luisa Ferrón Barrios
 el 11/5/1969 en Almería
 * Almería 22/2/1949

== María del Carmen Rubio de la Fuente
 el 19/6/1976 en La Alberca de Zánacara (Cuenca)
 * La Alberca de Zánacara (Cuenca) 14/5/1955



SAGA BASO (Granadinos, con ascendencia castellana y murciana)



SAGA BONACHERA

(Una saga almeriense con entronque coruñés)

Isaac López Calero

* Ferrol (La Coruña) 3/6/1864
 † Malpica de Bergantiños (La Coruña) 27/1/1939
 † Torro de Faros (ingresa el 3/1/1898)

== Carmen Gómez Fernández

el <1908 en Ferrol (La Coruña) ?
 * Ferrol (La Coruña) 18/5/1872
 † Malpica de Bergantiños (La Coruña)

Francisco José Bonachera Hernández

* Roquetas de Mar (Almería) 28/1/1874
 † San Juan de Nieva –Gozón– (Asturias) 23/1/1937
 † Torro de Faros (ingresa el 7/10/1904)

Antonio Bonachera Hernández

* Roquetas de Mar (Almería) 2/9/1876
 † Almería 12/9/1951
 † Torro de Faros (ingresa el 2/3/1909)



== Encarnación Vázquez Rey

el 1/8/1903 en La Coruña
 * Santiago de Requión –Betanzos– (La Coruña) 24/3/1881
 † Gavá (Barcelona) 5/8/1976



== Rosalía López Gallardo

el <1902 en Roquetas de Mar (Almería)
 * Roquetas de Mar (Almería) 1882
 † ? >1956



Juan Francisco Bonachera Vázquez

* La Coruña 16/7/1904
 † Castellón de la Plana 6/6/1979
 † Torro de Faros (ingresa el 25/6/1930)

José Bonachera López

* Roquetas de Mar (Almería) 22/7/1902
 † Almería 8/8/1972
 † Torro de Faros (ingresa el 6/6/1924)

Maruchi Bonachera López

* Roquetas de Mar (Almería) 2/5/1920
 Maestra

Bienvenido Bonachera López

* Eivissa 31/3/1928
 T. M. SS. MM. (ingresa el 19/12/1954)

== Carmen López Gómez

el 11/9/1930 en Málpica de Bergantiños (La Coruña)
 * Finisterre (La Coruña) 3/12/1908
 † Castellón de la Plana 26/3/1988
 Maestra

== XX

el ?
 * ?
 † ? >1972

== Ernesto Giménez Salas

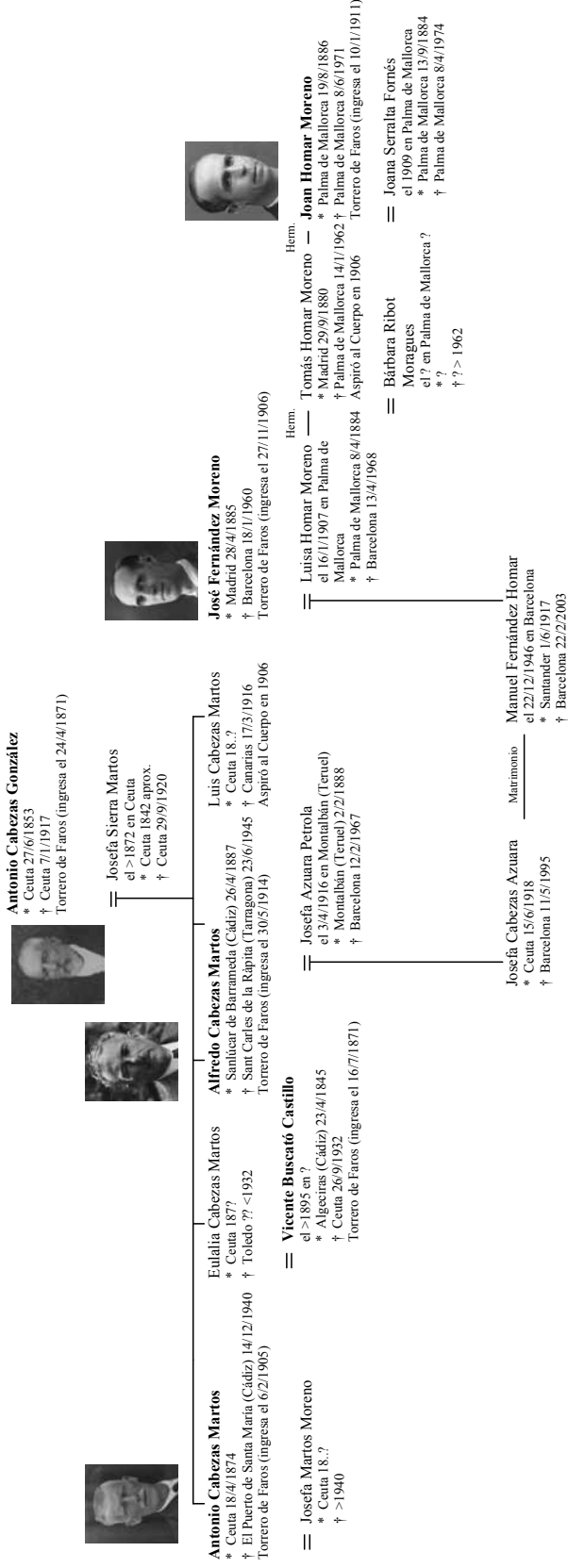
el 20/12/1956 en Almería
 * Huércal-Overa (Almería) 19/8/1915
 Maestro

== María Isabel Reverón García

el 6/8/1958 en Los Cristianos –Arona– (Tenerife)
 * Escalona –Villalto– (Tenerife) 18/1/1932



SAGAS CABEZAS, FERNÁNDEZ Y HOMAR (De Ceuta, Madrid y Mallorca a Catalunya)



SAGAS CARRERAS, MARTÍN Y RIUDAVETS

(Saga canaria con entronque menorquín y gaditano)



Ricardo Martín Hernández
 * San Andrés y Sauces (La Palma) 7/2/1863
 † Las Palmas de Gran Canaria, 3/10/1930
 Torrero de Faros (ingresa el 5/3/1886)

==
 Emilianita de Paz Martín
 el 14/8/1891 en San Andrés y Sauces (La Palma)
 * San Andrés y Sauces (La Palma) 1868
 † Santa Cruz de Tenerife 24/1/1933

Amelia Martín de Paz
 * Barlovento (La Palma) 10/3/1899
 † Arrecife (Lanzarote) 7/10/1966



==
Joan Riudavets Orfila
 el 12/10/1927 en Las Palmas de Gran Canaria
 * Maó (Menorca) 31/5/1902
 † San Andrés y Sauces (La Palma) 12/10/1970
 Torrero de Faros (ingresa el 9/4/1923)



==
José Martín de Paz
 * Barlovento (La Palma) 15/9/1901
 † Getxo (Vizcaya) 3/5/1992
 Torrero de Faros (ingresa el 9/2/1923)

==
 Francisca Bello González
 el 5/9/1927 en Arrecife (Lanzarote)
 * Arrecife (Lanzarote) 31/8/1909
 † Getxo (Vizcaya) 10/9/1984



==
Manuel Carreras Bernal
 * Chipiona (Cádiz) 9/5/1879
 † Arrecife (Lanzarote) 29/5/1949
 Torrero de Faros (ingresa el 1915)

==
 Francisca Díaz García
 el 19 ? en San Fernando (Cádiz)
 * San Fernando (Cádiz) 12/2/1885
 † Las Palmas de Gran Canaria 22/2/1954

==
Amelia Riudavets Martín
 * Es Mercadal (Menorca) 1/2/1930

Matrimonio

Rafael Carreras Díaz
 el 10/12/1953 a San Ginés de Arrecife (Lanzarote)
 * Finisterre (La Coruña) 7/4/1924



==
Manuel Carreras Díaz
 * Finisterre (La Coruña) 8/6/1920
 † Las Palmas de Gran Canaria 11/10/1970
 T. M. SS. MM. (ingresa el 12/6/1940)

==
 Manuela Candelaria Rodríguez Pérez
 el 8/12/1944 a Las Palmas de Gran Canaria
 * Gáldar (Las Palmas de Gran Canaria) 3/2/1922

SAGAS GARCÍA Y CASTELLÓ (Una de las sagas alicantinas)



Higinio García Blasco

* Santa Pola (Alicante) 6/12/1876
 † Vinaròs (Castellón) 20/2/1949
 Torrero de Faros (ingresa el 18/1/1902)



Baldomero Castelló Pérez

* Isla de Tabarca (Alicante) 5/2/1879
 † Alicante 6/2/1954
 Torrero de Faros (ingresa el 9/6/1913)

== María Dolores Orts Blasco
 el 12/3/1903 en Santa Pola (Alicante)
 * Santa Pola (Alicante) 14/3/1885
 † Vinaròs (Castellón) 18/10/1951

== Josefa Gómez Invernón
 el 17/5/1911 en San Pedro del Pinatar (Murcia)
 * San Pedro del Pinatar (Murcia) 19/2/1882
 † Alicante 6/1/1958



Francisco García Orts

* Santa Pola (Alicante) 23/3/1913
 † Xàbia (Alicante) 13/8/1983
 Torrero de Faros (ingresa el 23/11/1933)



José Castelló Gómez

* Cullera (Valencia) 17/3/1921
 † Palma de Mallorca (Mallorca) 13/10/2005
 T. M. SS. MM. (ingresa el 12/6/1940)

== María Castelló Gómez
 el 10/3/1934 en Vinaròs (Castellón)
 * San Pedro del Pinatar (Murcia) 26/10/1912
 † Xàbia (Alicante) 28/12/2003

== María Pilar Baño López
 el 14/8/1952 en Palma de Mallorca
 * San Pedro del Pinatar (Murcia) 12/10/1927



Francisco José García Castelló

* Vinaròs (Castellón) 19/3/1936
 T. M. SS. MM. (ingresa el 4/8/1957)

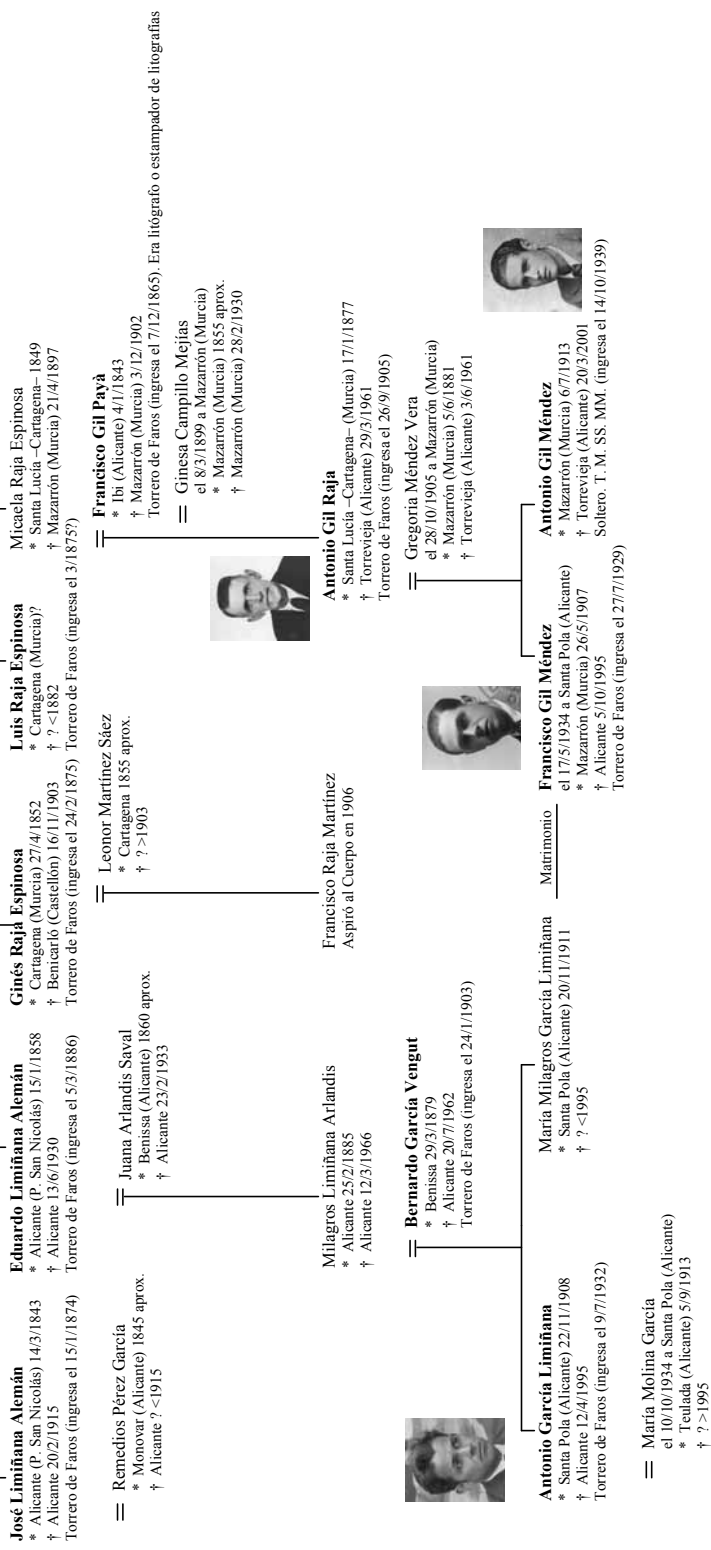


José Moisés García Castelló

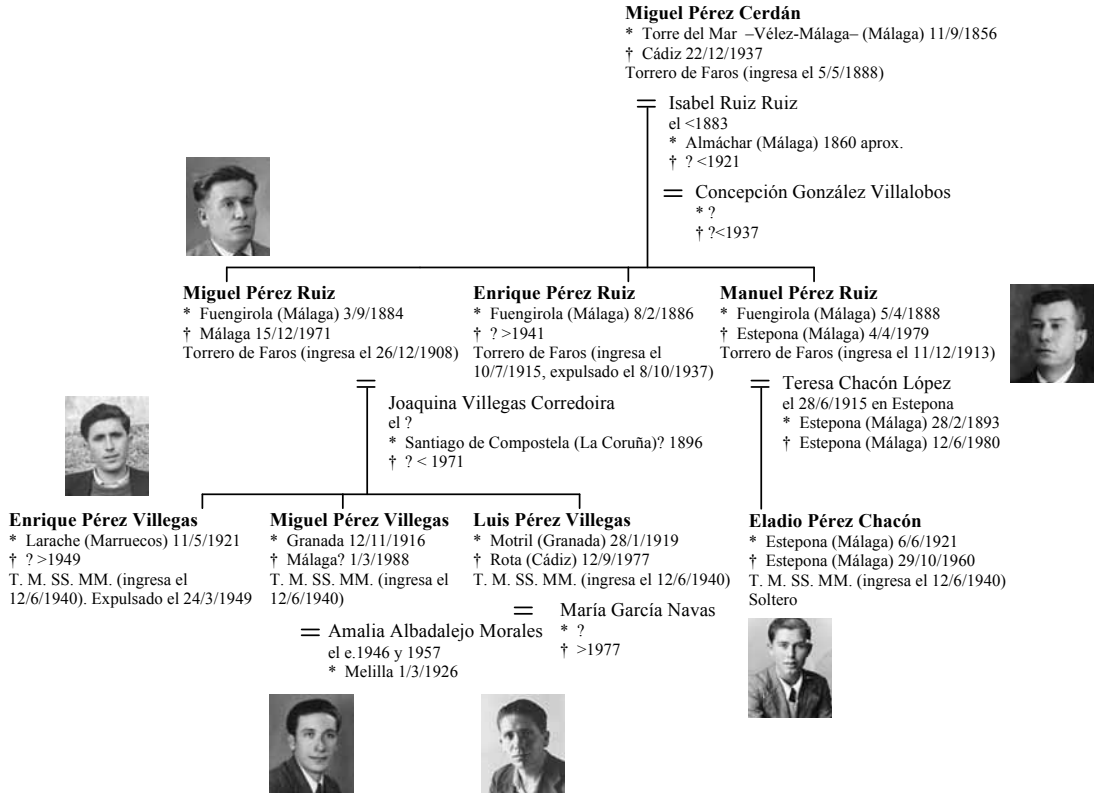
* Alicante 4/9/1952
 Soltero
 T. M. SS. MM. (ingresa el 1/4/1981)

== Olga Espino Ojeda
 el 21/4/1966 en Santa Brígida (Gran Canaria)
 * Santa Brígida (Gran Canaria) 4/12/1940
 Divorciados el 22/10/1991

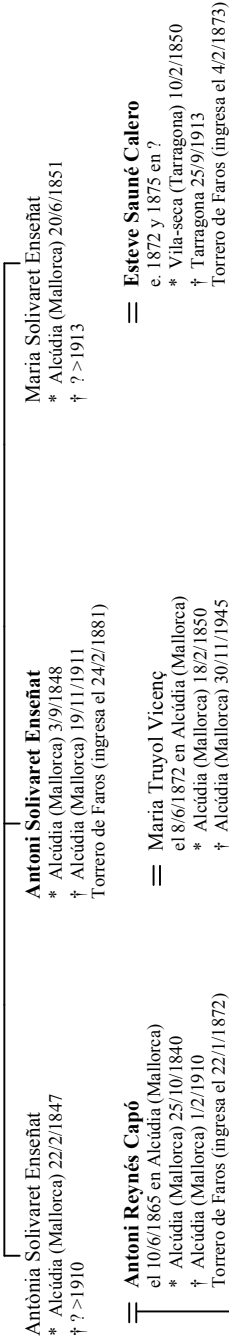
SAGAS GARCÍA, GIL, LIMIÑANA Y RAJA (Sagas alicantino-murcianas)



SAGA PÉREZ (Una saga malagueña)



SAGAS REYNÉS, SOLIVARET Y VINENT (De Baleares a Canarias)



Joana Reynés Solivaret
* Alcúdia (Mallorca) 1878
† Calella (Barcelona) 22/4/1950

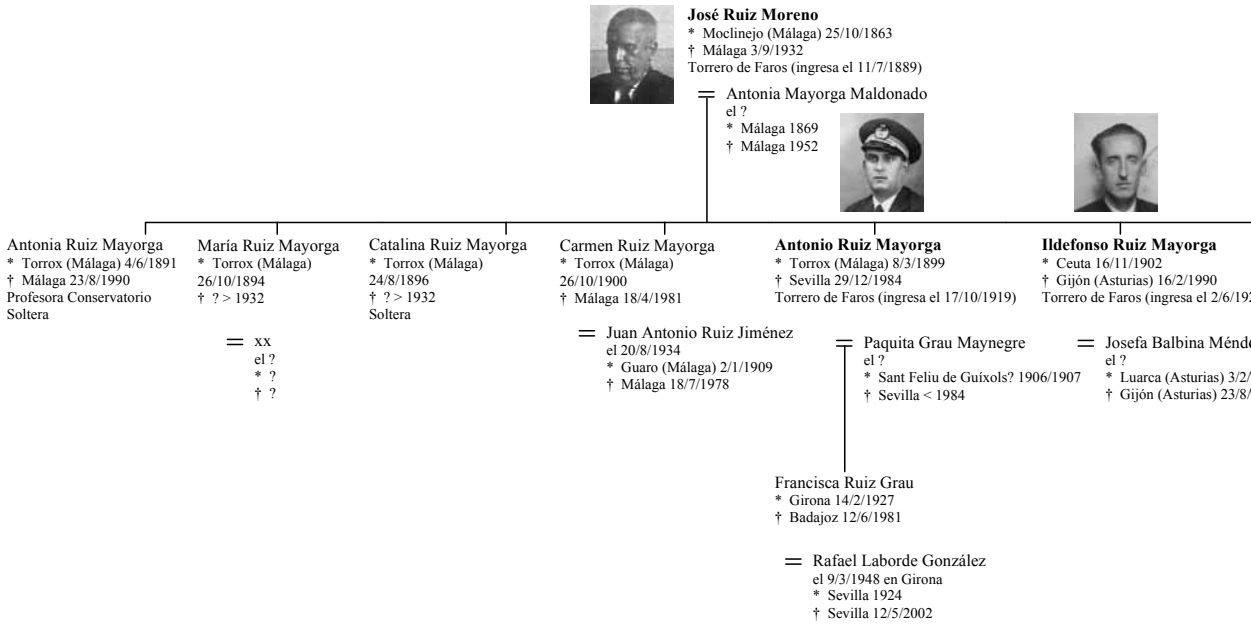


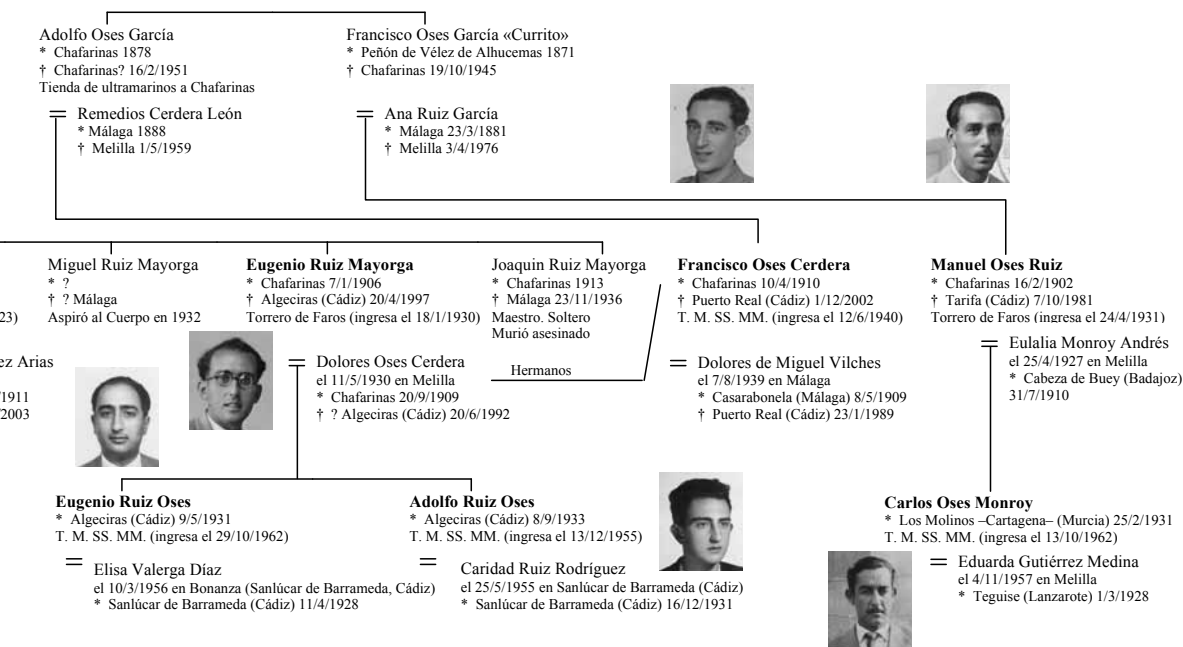
Vicenç Vinent Carreras
e. 1900 y 1906 en Alcúdia (Mallorca) ?
* Alaior (Menorca) 22/1/1878
† Calella (Barcelona) 6/10/1962
Torre de Faros (ingresa el 24/6/1903)



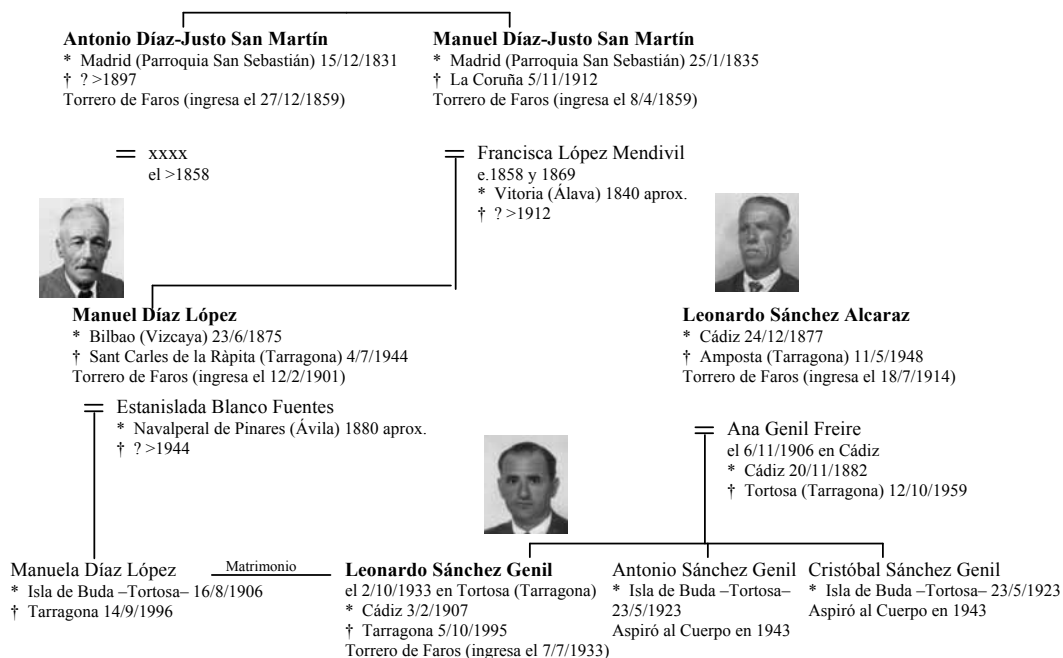
Joan Vinent Reynés
* Maó (Menorca) 13/6/1907
† Santa Cruz de Tenerife 29/10/2003
Torre de Faros (ingresa el 9/7/1932)
=
Asunción Sastre Pérez
el 3/9/1932 en Calella (Barcelona)
* Melilla 16/2/1916
† Las Palmas de Gran Canaria 12/1/1958
=
Juana Teresa Torres Velázquez
el 24/6/1960 en Las Palmas de Gran Canaria
* Arucas (Gran Canaria) 15/3/1928
† Barranco Hondo –Candelaria– (Tenerife) 8/7/1999

SAGAS RUIZ Y OSES (De Málaga y las Islas Chafarinas a toda España)





SAGAS SÁNCHEZ Y DÍAZ (De Madrid y Cádiz a Tarragona)





Orla de los ingresados en el Cuerpo en la convocatoria de 1932, que habían asistido a los cursos de la Academia Mavian. Colección Javier Carballo Berazadi.

Francisco Gil Méndez, al jubilarse su hermano Antonio, recordaba en *Señales* la trayectoria de más de un siglo de su familia en el Cuerpo con un artículo titulado «Final de una larga singladura». En él glosaba las dificultades de sus antepasados y añadía: «Pero, no obstante, todo ello, al llegar al final, hemos llegado con orgullo de que nuestro primer apellido haya cubierto esa larga etapa, y con el vivísimo deseo de que si algún día se escribe la historia que el Cuerpo merece por las especialísimas circunstancias que en él concurrieron y concurren, no se olvide que nuestra dinastía fue una de las muchas formadas por abuelos, padres e hijos, que se sacrificaron y dieron vida a ese meritorio servicio encargado al Cuerpo y formaron parte de esa gran familia que el mismo mantiene distribuida por todo nuestro litoral».⁹¹ Viejo deseo que creemos haber cumplido con el presente trabajo.

Notas

1. De entre los primeros torreros destinados en Catalunya, sabemos por ejemplo que Timoteo Allú Ageytos ingresó en la Escuela de Faros de La Coruña en julio de 1852.
2. SÁNCHEZ TERRY, *Op. Cit.* Página 114.
3. SÁNCHEZ TERRY, *Op. Cit.* Página 115.
4. Más de una quincena de torreros que pasaron por los faros gerundenses fueron alumnos de la Escuela de Faros de Machichaco. Los había de todas partes de España, pero en esa época destaca la presencia de varios vascos, que después nunca fueron muchos en el Cuerpo.
5. AGMF. Legajo núm. 6627.
6. *Gaceta de Madrid*, núm. 13, 13/1/1866.
7. Sin embargo, hemos podido comprobar en varios expedientes que sí hubo alumnos destinados oficialmente en el faro de Tabarca en calidad de escuela: José Molina Gonzalves en 1869 (legajo núm. 6448), Antonio Pallarés Guarinos en 1872 (legajo núm. 6495), y Gabriel Ferrer Ferrer (legajo núm. 6257) y Francisco Martí Viñes, ambos en 1875 (legajo núm. 6408). Por otra parte, la mayoría de los aspirantes alicantinos en la oposición de 1885 también hicieron sus prácticas en ese faro. De hecho, algunos faros como los de Tabarca, el cabo de San Antonio, Capdepera, Ceuta, o Finisterre durante algunos años (décadas de 1860 y 1870) ejercieron funciones de escuela práctica sin serlo formalmente.
8. AGMF. Legajo núm. 6404.
9. AGMF. Legajo núm. 6132.
10. AGMF. Legajo núm. 5305.
11. AGMF. Legajo núm. 6609.
12. AGMF. Legajo núm. 6091.
13. Escalafón provisional publicado en la *Gaceta de Madrid* de 21/12/1885 y 22/12/1885, núm. 355 y 356, páginas 931 y 943. Escalafón definitivo publicado en la *Gaceta de Madrid* de 1/3/1886, 2/3/1886 y 3/3/1886, núm. 60, 61 y 62; páginas 633, 647 y 657.
14. AGMF. Legajo núm. 5305.
15. Relación general de los aspirantes a torreros de faros, clasificados con los números 1 a 150, entre los aprobados, publicada en la *Gaceta de Madrid* de 24/1/1901, núm. 24, páginas 321 y 322.

16. *Gaceta de Madrid*, 24/2/1900, núm. 55, página 659.
17. Relación de los aspirantes a torreros de faros clasificados con los números 1 a 50 entre los aprobados en los tribunales constituidos en Valencia, Cádiz, La Coruña, Bilbao y Madrid, con derecho a ocupar plaza en el escalafón del Cuerpo a medida que ocurran vacantes, en virtud de lo dispuesto por Real Orden de 21 de mayo último. *Gaceta de Madrid* de 2/12/1906, núm. 336, página 856.
18. Relación de los aspirantes a examen en la próxima convocatoria para torreros de faros, cuyos expedientes han sido presentados en tiempo oportuno y cumplen los requisitos precedentes en las Reales Órdenes de 21 de mayo y 27 de junio del corriente año. *Gaceta de Madrid* de 30/7/1906, núm. 211, página 451.
19. Relación de los aspirantes a torreros de faros clasificados desde el número 1 al 50 a que se refieren los artículos 1º y 2º de la preinserta Real Orden. Y relación de los aspirantes aprobados desde el número 51 al 154 a que se refieren los artículos 1º y 2º de la preinserta Real Orden. *Gaceta de Madrid*, 8/3/1910, núm. 67, páginas 920 y 921.
20. *Gaceta de Madrid* de 8/3/1910, núm. 67, página 496. El límite de edad para acceder al Cuerpo no siempre fue el mismo. Miquel Adrover Manresa, de la convocatoria de 1875, no ingresó hasta el 26 de enero de 1882, cuando ya tenía 43 años.
21. Relación de los aspirantes a Torreros de Faros que han solicitado examen. *Gaceta de Madrid* de 10/11/1918, núm. 314, anexo I, páginas 482 a 484. Relación de los aspirantes a ingreso en el Cuerpo de Torreros de Faros que han sido admitidos a examen. *Gaceta de Madrid* de 19/12/1918, núm. 563, anexo I, páginas 848 y 849.
22. Relación de los aspirantes a Torreros de Faros que han solicitado examen. *Gaceta de Madrid* de 12/2/1923, núm. 43, páginas 541 y 542. Y relación de los aspirantes declarados aptos para ocupar plazas de Torreros de Faros. *Gaceta de Madrid* de 21/4/1923, núm. 111, página 319.
23. *Gaceta de Madrid* de 4/12/1922, núm. 338, páginas 966-968.
24. Convocatoria publicada en *Gaceta de Madrid* de 19/12/1925, núm. 353, página 1564.
25. Relación de opositores admitidos a examen en las oposiciones para ingreso en el Cuerpo de Torreros de Faros. *Gaceta de Madrid* de 27/4/1926, núm. 117, páginas 557-558.
26. Convocatoria anunciada en *Gaceta de Madrid* de 9/7/1931, núm. 190, páginas 270-271. Fue modificada en *Gaceta de Madrid* de 4/8/1931, núm. 216, página 973; y *Gaceta de Madrid* de 12/12/1931, núm. 346, página 1164.
27. Relación de opositores admitidos a examen en las oposiciones para ingreso en el Cuerpo de Torreros de Faros. *Gaceta de Madrid* de 21/5/1932, núm. 142, páginas 1365-1366.
28. En las oposiciones de 1923, con 25 plazas convocadas y 35 ingresados, 12 eran hijos del Cuerpo (34,29% del total); en las de 1926, de 25 plazas convocadas y 34 ingresados, 13 eran hijos del Cuerpo (38,23%); y en las de 1932, de 30 plazas y 50 ingresados, 20 eran hijos del Cuerpo (40%). Así se destacaba como logro del Cuerpo en *Señales Marítimas*, núm. 2. 11/7/1932, página 3.
29. Relación de aprobados por el tribunal de exámenes para ingreso en el Cuerpo Técnico Mecánico de Señales Marítimas. *BOE* de 20/6/1940, página 4254.
30. Relación de los aspirantes declarados aptos para ingreso en el Cuerpo Técnico Mecánico de Señales Marítimas. *BOE* de 9/1/1942, núm. 9, página 163.
31. Relación por orden alfabético de los opositores a ingreso en el Cuerpo Técnico Mecánico de Señales Marítimas que han cumplido los requisitos y han sido admitidos a examen. *BOE* de 31/3/1943, página 2838. Y relación de aspirantes al Cuerpo Técnico Mecánico de Señales Marítimas aprobados. *BOE* de 2/5/1943, núm. 122, páginas 4009-4010.
32. Relación por orden de calificación de los opositores a ingreso en el Cuerpo Técnico

- Mecánico de Señales Marítimas. *BOE* de 1/11/1945, núm. 805, página 2708.
33. Relación por orden de calificación de los opositores a ingreso en el Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas. *BOE* de 3/12/1946, núm. 337, página 8567.
34. Orden Ministerial de 9/12/1947, publicada en el *BOE* el 21/12/1947.
35. Relación por orden de calificación de los opositores a ingreso en el Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas. *BOE* de 20/6/1948, núm. 172, página 2611.
36. Relación por orden de calificación de los opositores a ingreso en el Cuerpo Técnico Mecánico de Señales Marítimas. *BOE* de 28/5/1951, núm. 148, página 2590.
37. Relación por orden de calificación de los opositores a ingreso en el Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas. *BOE* de 21/2/1954, núm. 52, página 978.
38. *Señales Marítimas*, núm. 211. Mayo-junio 1957, página 7.
39. AGMF. Legajo núm. 29743.
40. AGMF. Legajo núm. 37786.
41. AGMF. Legajo núm. 38003.
42. AGMF. Legajo núm. 17514.
43. *Señales Marítimas*, núm. 73. 1/11/1945.
44. *BOE* de 25/4/1989, núm. 98, páginas 12151-12154.
45. *Gaceta de Madrid*, 1/3/1852.
46. AGMF. Legajo núm. 6298.
47. AGMF. Legajo núm. 29702.
48. Durante la posguerra, la escasez de personal llegó a ser muy importante en algunas provincias, como en Vizcaya, donde llegaron a faltar simultáneamente seis técnicos.
49. *Señales Marítimas*, núm. 74. 15/11/1944.
50. *BOE*, núm. 181, de 30/7/1984.
51. Los períodos de prácticas desde la oposición de 1967 y hasta la última fueron de tres o seis meses según lo establecido en cada convocatoria.
52. Para conocer en extensión el programa, consultar *Señales*, núm. 5, 6 y 7. 2º, 3º y 4º trimestre 1983, páginas 7.
53. Archivo personal del autor. Documentación personal Antonio Aguirre Martín.
54. La anotación numérica entre paréntesis es la respuesta a la pregunta formulada.
55. Las anotaciones numéricas entre paréntesis son las respuestas a las preguntas formuladas.
56. *BOE* 7/9/1963, página 13137. Decreto 2189/1963 de 10 de agosto, que establecía la fórmula de juramento de cargos y funcionarios públicos, según la Ley fundamental de 17/5/1958 que promulgaba los principios del Movimiento Nacional. Debía decirse: «Juro servir a España con absoluta lealtad al Jefe del Estado, estricta fidelidad a los principios básicos del Movimiento Nacional y demás leyes fundamentales del Reino, poniendo el máximo celo y voluntad en el cumplimiento de las obligaciones del cargo para el que he sido nombrado».
57. *BOE* 6/4/1979, páginas 8189 y 8190. Real Decreto 707/1979 de 5 de abril, que establece la fórmula de juramento de cargos y funcionarios públicos, todavía hoy vigente. Debía responderse afirmativamente a la pregunta «¿Juráis o prometéis por vuestra conciencia y honor cumplir fielmente las obligaciones del cargo con lealtad al Rey, guardar y hacer guardar la Constitución como norma fundamental del Estado?». En 1977 (Decreto 1577/1977 de 4 de julio, publicado en *BOE* el 5/7/1977), en virtud de la Ley 1/1977 de reforma política, la vieja fórmula de la Dictadura ya había sido modificada por esta otra: «¿Juráis o prometéis por vuestra conciencia y honor cumplir fielmente las obligaciones del cargo con lealtad al Rey, respeto a los derechos de la persona y estricta observancia de la Ley?».
58. Un ejemplar de este libro se encuentra en el expediente personal de Juan Gutiérrez.

- AGMF. Legajo núm. 5930. Parece que fue distribuido en los faros, pues el 22 de abril de 1918 consta un oficio de Josep Orfila Olives, torrero encargado del faro de Sant Sebastià de Palafrugell, en el que comunicaba: «Hoy he recibido un ejemplar de la obra *Señales Marítimas de España*». (AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Sant Sebastià. Correspondència general 1894-1954. UI 79.)
59. AGMF. Legajo núm. 5930.
60. Convocatoria por concurso de la plaza de torrero jefe del faro de cabo Espartel publicada en la *Gaceta de Madrid* de 1/6/1929.
61. AGMF. Legajo núm. 5930.
62. El precio de venta del libro en Madrid era de 50 pesetas, mientras que en provincias si se mandaba por giro postal eran 51 y contra reembolso 52 pesetas.
63. AGMF. Legajo núm. 6412.
64. En las oposiciones convocadas en 1931, de los 50 aprobados, 38 habían pasado por las aulas de la Academia Mavian (el 76% de las plazas cubiertas, de los que 17 eran hijos del Cuerpo y 21 extraños a él). Véase anuncio aparecido en *Señales Marítimas*, núm. 3. 21/7/1932, página 9. Su cierre en 1958 se debió a la previsión de estar la plantilla cubierta durante bastantes años, por lo que no se vislumbraban nuevas oposiciones en bastante tiempo: lo cierto es que las siguientes tuvieron lugar en 1967.
65. Fragmento de un texto inédito de próxima publicación en *Peñíscola, Ciudad en el mar*.
66. José Rodríguez Artola aprobó la convocatoria de 1943 en el puesto 23.
67. AMP. Fons Far de Sant Sebastià. Correspondència 1895-1953. UI 126.
68. Sin embargo, en países de larga trayectoria democrática como Francia o Inglaterra el acceso de la mujer estaba vedado, al considerar que sólo un hombre por su constitución física podía desempeñar su cometido.
69. AGMF. Legajo núm. 38017.
70. AMP. Fons Far de Sant Sebastià. Correspondència 1895-1953. UI 126. Y AGMF. Legajo núm. 5663.
71. AGMF. Legajo núm. 29928.
72. Y de su esposa, Milagros Limiñana Arlandis, a su vez hija de torrero, que a finales de 1932 fue la primera mujer que escribió en *Señales*.
73. AGMF. Legajo núm. 29218.
74. AGMF. Legajo núm. 6457.
75. AGMF. Legajo núm. 6492.
76. AGMF. Legajo núm. 6309.
77. El Cuerpo de Torreros del Litoral fue suprimido por Real Orden de 15 de febrero de 1867.
78. AGMF. Legajo núm. 17514.
79. AGMF. Legajo núm. 6141.
80. Biblioteca de Catalunya. Fondo Junta de Comerç. Caixa 86, LXI 54, 1844-1845.
81. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Expedients de correspondència per temes 1871-1956. Legajo de relaciones de gastos de la ejecución de la obra entre noviembre de 1850 y septiembre de 1855. UI 97.
82. AGMF. Legajo núm. 5298.
83. AGMF. Legajo núm. 6115.
84. José Ramón Martínez Bermúdez, destinado en 1857 como torrero principal en el faro de Sant Sebastià, entre 1864 y 1868 participó como torrero montador en el montaje de los aparatos de los nuevos faros de Cadaqués, Roses, Palamós y las islas Medes. AGA. Sección Hacienda. Clases Pasivas. Caja 18147/12/50, y distintas unidades de AHG. Fons Trans-

ports Estat. Sèrie Fars.

85. AGMF. Legajo núm. 6086.

86. AGMF. Legajo núm. 38015.

87. NEGRÍN FAJARDO, Olegario. «El maestro lanzaroteño Doreste Betancort, la Escuela Nueva y la Junta para Ampliación de Estudios», *IX Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Cabildos Insulares de Fuerteventura y Lanzarote. Puerto del Rosario. 2001. Páginas 348-365.

88. *Señales Marítimas*, 1/7/1932, núm. 1. En el artículo titulado «Yo también he sido torrero», narrando la ayuda que siendo joven prestaba a su padre en el faro de Monte Igueldo, decía: «El mar surcado de barcas pescadoras; la soledad agreste de la montaña, la ruda belleza de los acantilados y el aroma de los argomales, todo excitaba mi imaginación de poeta en agraz».

89. Publicado por Agustín Pallarés Padilla en *La Prensa. Revista Semanal de El Día*. Santa Cruz de Tenerife, 6 de marzo de 2004. Páginas 1 y 2.

90. AGMF. Legajo núm. 6132.

91. *Señales*, núm. 7. 4º trimestre 1983, página 14.

La carrera en el Cuerpo

El período de prácticas

Para acceder al Cuerpo se precisaba un tiempo de prácticas, cuya duración y condiciones cambió a lo largo de los años, según la reglamentación de cada momento.

En la convocatoria de 1885 se precisaban tres meses de prácticas, que la mayor parte de aspirantes ya habían cumplido con anterioridad al examen de oposición.

En virtud de la Real Orden de 19 de febrero de 1900 se dispuso que los alumnos practicasen al menos cinco meses en algún faro, y por Real Orden de 22 de junio de 1900 se estableció que sólo valieran las prácticas realizadas en faros de los tres primeros órdenes. En las oposiciones de 1906, 1910, 1918 y 1923 continuaron requiriéndose cinco meses de prácticas, y tres en la de 1932, en virtud del nuevo reglamento aprobado por Real Orden de 14 de junio de 1930.

No podía concederse el ingreso hasta que previamente no se hubieran realizado esas prácticas, lo que a veces obligaba a dar el nombramiento pero quedar éste como en suspenso, siendo declarado supernumerario. Así por ejemplo, Fernando Gutiérrez Perlasia el 12 de junio de 1940 fue nombrado «torrero oficial de administración de segunda clase con un sueldo anual de 5.000 ptas., quedando en situación de supernumerario a falta de acreditar las prácticas».¹ Entre el 17 de noviembre de 1940 y el 17 de febrero de 1941 realizó las prácticas en el faro de Ceuta, reingresando en el Cuerpo el 6 de marzo de 1941, y siendo nombrado para el faro del Pescador (Santander) el 21 de marzo de 1941.

La duración y el tipo de esas prácticas fue cambiando con los años. Tras la Guerra Civil y hasta la convocatoria de 1951 se establecieron seis meses, que posteriormente se redujeron a tres. El aumento del período de prácticas llegó a crear cierto malestar por el sobrecoste económico a que ello obligaba (comida, viaje, hospedaje, etc.) a los aspirantes aprobados en expectativa de ingreso, que veían retrasarse su primer sueldo, lo que llevaba a plantear que esta oposición resultaba más cara que la de ingeniero de Caminos.²

Por otra parte, la Orden Ministerial de 29 de marzo de 1946 mediante la que se convocaron las oposiciones de ese año, dispuso para los aprobados la necesidad de cumplir con tres períodos de prácticas reglamentarias

antes de solicitar destino. Respondiendo a la realidad del servicio en esa época, que comprendía la coexistencia prácticamente por igual de tres tipos de alumbrado, la mencionada orden requería hacer esas prácticas en faros de petróleo a presión por incandescencia, de acetileno disuelto en acetona y eléctricos con grupo de reserva, a razón de uno o dos meses en cada servicio según la oposición. Así por ejemplo, José Antonio Guzmán Albiol realizó las correspondientes prácticas entre el 3 de enero de 1947 y el 2 de marzo de ese año en el faro eléctrico de Montjuïc (Barcelona), del 4 de marzo al 3 de mayo en el faro por incandescencia de petróleo de Llobregat (Barcelona) y del 12 de junio al 13 de agosto en el faro de acetileno de Port de la Selva (Girona). Esa orden de 1946 todavía estuvo vigente en la oposición de 1957, pero entonces las prácticas tenían una duración de tres meses.

Con la progresiva universalización del sistema eléctrico, en próximas convocatorias las prácticas de tres meses se volvieron a unificar en un solo servicio, como las que realizó Elvira Pujol Font en el faro de Sant Sebastià (Girona) entre el 1 de agosto y el 1 de noviembre de 1979.

En virtud de la Ley 70/1978 de 28 de diciembre se reconocieron a los funcionarios de carrera de la Administración Civil del Estado los servicios prestados en período de prácticas como tiempo efectivo de servicio. El reconocimiento de seis meses de prácticas es lo que, por ejemplo, solicitó José Antonio Guzmán Albiol el 26 de febrero de 1978.

En las últimas convocatorias, desde mediados de los años ochenta, se exigía una edad mínima de 18 años, y la realización de un período de prácticas de seis meses con posterioridad a la aprobación de las oposiciones. Ese período de interinidad luego también fue reconocido por ley como integrante de la propia carrera a efectos de trienios y jubilaciones, por lo que la fecha de ingreso de muchos de ellos que aparece en alguna documentación, luego terminó siendo unos seis meses anterior, al haberseles reconocido esos meses como prestados en servicio activo. Así, a torreros como Víctor Aguayo de Hoyos, que inicialmente se consideraba que había ingresado el 23 de junio de 1986, finalmente se le reconoció la fecha del 14 de octubre de 1985, al computarse como tal el nombramiento que en esa fecha se le hizo como funcionario en prácticas en el faro de Finisterre.³

Lo cierto es que, durante ese período, los funcionarios en prácticas ya podían solicitar una vacante, y al finalizar podían asimismo acceder a un concurso de méritos o de libre designación para encontrar el sitio deseado.

Los nombramientos y ascensos

Entre la aprobación de la oposición y el nombramiento para un destino podían pasar días, meses o años, según el orden de clasificación que se hubiera obtenido en la oposición. En las convocatorias más antiguas, siendo el número de plazas convocadas tan grande, el tiempo de espera podía prolongarse varios años, hasta que ocurrieran tantas vacantes como números en la clasificación de la oposición. Uno de los casos en que más años transcurrieron entre la aprobación y el nombramiento fue el de Manuel Viera Álamo, que aprobó el examen de ingreso en la convocatoria de 1885 con el número 132. Pasaron los años, y el 18 de julio de 1894 fue nombrado como torrero tercero del faro de Buda (Tarragona). Sin embargo, en el intervalo de más de nueve años transcurridos, Viera había emigrado a Argentina. El 5 de septiembre de 1894 el ingeniero jefe de Canarias comunicaba «que de las averiguaciones practicadas para encontrarle resulta que aquél marchó hace algún tiempo en unión de toda su familia para Buenos Aires, por lo cual no se le han podido entregar los documentos de referencia, que tengo la honra de devolver a V. Por si acaso pudiese utilizarse esta circunstancia en favor del interesado, me permito indicar a V.S. que según se me ha manifestado por algunos amigos de él, se espera en esta población al referido torrero por todo el presente mes de agosto».⁴ En otra comunicación, de 23 de octubre de 1894, el ingeniero jefe de Canarias comunica no haberse presentado a tomar posesión y dice no tener noticias de su retorno de Buenos Aires. En el expediente se conserva el telegrama fechado el 3 de noviembre de 1894 expedido por la Jefatura de Canarias, dando conocimiento de haberse presentado a su retorno de Argentina. Aunque tarde, pudo ingresar porque no se le había podido hacer entrega de la credencial de su nombramiento. Ciertamente, los ministerios remitían a los ayuntamientos las credenciales de cualquiera de los nombramientos de funcionarios del Estado, para que éstos hicieran entrega de ellas personalmente al afectado, en cuyo momento empezaba a computar el plazo para la toma de posesión.

Hubo casos en que el ingreso todavía fue más prolongado, como el de Adalbert Botet Pujadas, que ingresó el 16 de mayo de 1898, trece años después de haber aprobado la oposición; en este caso, en su primer destino en el faro de Buda enfermó de tuberculosis pulmonar, falleciendo en su ciudad natal, Palamós, el 10 de junio de 1900.

Con los años, de forma sucesiva, se iban recibiendo los nombramientos para las distintas categorías superiores que en cada época hubiere, lo que suponía un ascenso laboral.

Las tomas de posesión y los ceses

Un torrero, desde su nombramiento para un puesto hasta la toma de posesión del mismo, era un torrero electo para ese destino. Toda posesión debía efectuarse primero en la correspondiente jefatura provincial y luego en la propia señal, siendo el proceso inverso en cuanto a los ceses.

Toda posesión y cese comportaba un viaje, que a menudo era también ocasión de poder pasar unos días en casa de los padres o familiares que hacía años que no se veía. Pero los desplazamientos en el siglo XIX y primeras décadas del siglo XX resultaban largos, penosos y costosos, como lo atestigua la lectura en el expediente personal de Lorenzo Carriles Albacete de un informe médico realizado en Torrevieja el 25 de noviembre de 1873, en el que se certifica que «en su viaje a esta población tuvo un vuelco del carruaje que lo conducía en estas inmediaciones por el cual sufrió dislocación de la extremidad superior izquierda en la articulación húmero radial cubital, la cual reduje desarrollándose en la mencionada articulación bastante inflamación, consecuencia sin duda de la fuerte contusión, imposibilitándole por ahora el poder regresar a su destino». Al cesar del faro de La Isleta (Gran Canaria) para pasar al de Tapia (Asturias), aprovechó la proximidad de su pueblo natal con el puerto de atraque peninsular para visitar a su familia, antes de emprender camino hacia la lejana Asturias.

El coste de los viajes cuando se iba destinado a otro faro fue uno de los importantes escollos a los que los torreros tuvieron que hacer frente. Antiguamente, y durante muchos años, el torrero debía costearse los desplazamientos devengados de los sucesivos nombramientos oficiales. Da cuenta de lo gravosos que para la economía de los torreros resultaban los traslados de un destino a otro para el que habían sido nombrados, el caso de Cristóbal Fernández Cano, a quien en 1918 el viaje desde el faro de cabo Mayor (Santander) al de Portmán (Murcia) le costó 500 pesetas.⁵ Había algunas excepciones, como la protagonizada por Esteve Sauné Calero, quien tras haber recibido un ofrecimiento en 1879 para ir voluntario a Canarias, mostró su disponibilidad siempre y cuando se le abonara el coste del desplazamiento para toda su familia. El 6 de marzo de 1880, la Dirección General de Obras Públicas transmitió al ingeniero jefe de Tarragona que «en vista de la comunicación de V.S. de 2 del actual relativa a la traslación a la provincia de Canarias del torrero 3º Esteban Sauné, esta Dirección General ha acordado manifestar a V.S. que con arreglo a lo dispuesto en la Real Orden de 5 de abril de 1862, tienen derecho los torreros trasladados a las Baleares y Canarias al abono de los gastos de travesía marítima para sí y sus familias, además de lo que les corresponde por tie-

rra desde el faro que dejan al punto de embarque y desde el de desembarque al faro de su nuevo destino». ⁶ Y así fue como este torrero dejó el faro del cabo de Salou para ir al de Alegranza.

Como en muchos otros aspectos de la profesión, la cuestión del abono de los desplazamientos de un destino a otro cambió con el tiempo. Así, en 1950 José María Acarreta Calcerrada al ir destinado a petición propia de las luces de la Barra de Ayamonte a las luces de enfilación de Dénia solicitó el pago de la indemnización por viaje considerando que según la Orden Ministerial de 27 de febrero de 1940 «los cambios de destino de los técnicos-mecánicos de Señales Marítimas, excepción hecha de los efectuados mediante permuta, no se consideraban como voluntarios a los efectos del derecho a percibir dietas y gastos de viaje». Sin embargo, esta petición le fue denegada el 11 de julio de 1950 porque «el artículo 18 del nuevo reglamento de dietas y viáticos aprobado por Decreto-Ley de 7 de julio del mismo año 1949, dispuso que el citado artículo únicamente debe entenderse aplicable a dichos funcionarios cuando en la orden de traslado se consigne expresamente que tiene tal carácter de forzoso con derecho a los gastos de viaje y a la indemnización en la cuantía señalada en la Orden Ministerial de 13 de agosto de 1949». ⁷ Con los años, hubo mejoras en las prestaciones de este tipo de indemnizaciones, lo que explica que en el expediente personal de José Antonio Guzmán Albiol encontremos en 1969 la solicitud de abono de dietas y gastos motivados por el viaje y traslado desde Ibiza a Valencia, con una copia de la factura de la mudanza, que ascendía a 10.710 pesetas. ⁸

Los viajes por mar fueron una constante a lo largo de los años. Cuando en el verano de 2009 tuvimos la suerte de visitar las islas Columbretes acompañados por Juan del Bosque, que medio siglo atrás había ido allí destinado como torrero, los recuerdos de su llegada allí por primera vez afloraron en auténtica cascada. Como recogemos en un artículo, ⁹ nos señaló el punto de las rocas donde su esposa, Manoli, se tumbó mareada al llegar allí al amanecer de un día de septiembre de 1958, y ella recordaba como «tras una movidita travesía nocturna de más de cinco horas en una embarcación de pesca de Castellón, sentada entre redes hacia un destino inhóspito y desconocido, acompañando a su marido, junto con su hija Yolanda de ocho meses en su regazo, dejando atrás el ajetreo urbano de la madrileña calle de Alcalá donde residían, y las comodidades de la capital, para padecer los avatares de una navegación, de la que sólo contaba con la experiencia a los doce años de una pequeña travesía veraniega a la isla alicantina de Tabarca. Tenía un mareo que me moría –recordaba Manoli la tarde anterior–. Aunque el arroz a banda y el mero que les había preparado su compañero Bonachera para darles la bienvenida rápidamente sirvió para ver el nuevo destino con otros ojos. Bonachera también le ha-

bía limpiado toda la cocina. Y ¡qué cocina!, con su hornillo de petróleo y cuatro perolines viejos –remarcaba Manoli, acostumbrada a la cocina económica de su hogar madrileño–. El relato continúa, y nos da idea del impacto que para una joven madrileña, acostumbrada a unas ciertas comodidades, tuvo que ser la llegada en esas circunstancias a un paraje como aquel. «El faro por aquel entonces tenía un mobiliario bastante precario, aunque como no eran muchos, había poco que limpiar», decía Manoli la otra tarde, «a la vez que recordaba que había una cuna que tenía unos colchones deshechos por los que terminó protestándole por radio al ingeniero, inquiriéndole a ver si allí pondría él a sus hijos [...]». La queja surtió efecto y les mandaron algunos enseres nuevos que hicieron un poco más comfortable su estancia en la isla.

Por otra parte, en los desplazamientos de un destino a otro el ferrocarril también tuvo un papel muy destacado. En abril de 1936 *Señales* anunciaba la obtención para los integrantes del Cuerpo de una rebaja del 60% en los billetes de ferrocarril.¹⁰ Todavía el 20 de abril de 1982 encontramos en el expediente de Manuel Mariño Traba el envío de «un talonario de vales para el disfrute de la tarifa especial de G.V. para viajes en ferrocarril de la RENFE».¹¹ Para facilitar la identificación de los torreros y la tramitación de prestaciones como esta y otras, una Orden Ministerial de 2 de junio de 1935 había autorizado el uso de un carné de identidad para los funcionarios del Cuerpo de Torreros de Faros: «Vista la instancia formulada por el torrero de faros D. Lorenzo Pons Sintes, como presidente de la Asociación del Cuerpo, en solicitud de que se les autorice el uso de un carné de identidad, como recientemente se ha concedido al personal técnico-administrativo y auxiliar de este departamento y al de ayudantes de Obras Públicas. Este ministerio, estimando atendibles las razones en que se funda la petición, ha resuelto acceder a lo solicitado, y en su consecuencia se concede el derecho al uso de un carné de identidad a los funcionarios del Cuerpo de Torreros de Faros, con arreglo al modelo que previamente se presente por la Asociación del Cuerpo; siendo de cuenta de los interesados los gastos que lleve consigo su adjudicación».¹² Era el logro de una de las aspiraciones con las que había concluido la segunda asamblea de la Asociación, celebrada en mayo de aquel año. Su implantación se demoró en el tiempo, a la espera del cambio de denominación del Cuerpo primero, y luego por el estallido de la Guerra Civil, no siendo una realidad hasta 1939.

En otras ocasiones, carreteras sinuosas y caminos inhóspitos llevaban a los torreros y a sus familias hacia nuevos y desconocidos destinos, donde como todos en cualquier lugar descubrirían y sentirían las emociones de la vida.

Justo en este punto nos parece apropiado recuperar unas memorias de la hija de Agustín Infante Lozano, torrero, que procedente del faro de

Cadaqués, pueblo caracterizado por su aislamiento, decidió pedir traslado al de Tossa, por estar esta población más cercana a Girona y Barcelona. María Infante Obregón contaba¹³ como «a Tossa llegamos, con el autobús de línea de Girona, una tarde de primeros de marzo de 1946. Recuerdo que al llegar a Terra Negra, me sorprendí por la grandiosidad de aquel valle que se abrió ante nosotros y descubrí que aunque Tossa tenía tres carreteras, también era un pueblo bastante aislado en aquel tiempo. Viene a mi memoria Rosa Codina, que iba sentada a mi lado contándome algunas cosas sobre Tossa, hasta que el autobús nos dejó en la plaza de España, que es donde tenía la parada. Nos acompañaba Antonio Ruiz, que conocía bien Tossa por haber estado supliendo aquí bastantes años, y como sabía que hacía falta una buena limpieza en el faro, esa noche nos llevó a dormir a la pensión Delgado, detrás de la iglesia. A la mañana siguiente, al subir al faro, descubrí la belleza de Vila Vella, el encanto de sus cuidados jardines y el agradable olor que desprendían los alhelíes en flor. El faro era pequeñito, pero acogedor, aunque no había baño en el interior, por lo que mi padre pronto solicitó uno. ¡Todavía recuerdo la expectación que levantó la subida de la bañera! El lugar era, y sigue siendo, precioso. Recuerdo las habas y los garbanzos que encontramos sembrados en el huerto del faro, que hicieron nuestras delicias en unos tiempos de dura posguerra en los que todavía había las cartillas de racionamiento. Después de largo tiempo de no vivir en un faro,¹⁴ éste era nuestra nueva casa». En él falleció su padre, el 14 de octubre de 1948, en Tossa se quedó a vivir para siempre María.

En el momento de tomar posesión de su nuevo destino, los técnicos de faros se hacían automáticamente vecinos de la ciudad o población donde estuviera enclavado el faro, con las mismas ventajas y desventajas que el resto de sus habitantes. Así por ejemplo, el 17 de octubre de 1879 Cosme Lablanca Manrique, afecto al faro de Roses, comunicó al ingeniero encargado de la provincia su disconformidad con la imposición por parte del Ayuntamiento de esa localidad de 18,80 pesetas en concepto de impuesto de consumos y sal: «Hice presente que era excesivo lo que se me cargaba, pues los torreos pagamos los artículos de comer y beber más caros que los que viven en la población, pues los empleados referidos no pueden pasar a comprar a la plaza hasta terminadas las obligaciones que impone el reglamento, por dicha causa cuando llegan al pueblo se encuentran sin nada en la plaza, y tienen que recurrir a los revendedores, que como es sabido llevan más caros los géneros que se les compra. Con este aumento y el que nos cuesta la conducción de víveres hasta el faro, creemos que debe eximirse del consumo referido». El alcalde le dijo que no podía hacer nada, que todos los empleados los pagaban, y el ingeniero le contestó que «nada me es posible hacer en obsequio a los empleados de ese faro por lo relativo a exención o disminución de las montas de consumos y sal que les ha señalado el Ayun-

tamiento de Rosas. Su pago es obligación para todos los vecinos y en su caso deberá V. presentar las reclamaciones escritas y fundadas ante la misma corporación municipal». ¹⁵ Entre las conclusiones de la segunda asamblea de la Asociación, en 1935 figuraba la aspiración a la desaparición de exacciones impositivas de consumos y utilidades de carácter municipal. ¹⁶

En cuanto a los ceses, había casos en los que debido a causas particulares éstos debían demorarse. Es el caso de Juan Gutiérrez Gracia, quien al ser nombrado para el Servicio Central en Madrid en 1912, tuvo que demorar su cese en el faro de Burriana «hasta pasados 10 o 12 días, atendida la circunstancia por el mismo expuesta, de encontrarse enferma su esposa a causa de reciente alumbramiento»; ¹⁷ o también el de Juan José Moragón Martínez, quien en 1913, al permutar su destino en el faro de Llobregat por otro en las islas Sisargas, tuvo que solicitar prórroga para su cese ya que su esposa «estaba recién operada en la clínica del Dr. Monturiol». ¹⁸

Cada torrero, al recibir el nombramiento para un nuevo destino, tenía que presentarse en el término de un mes a las órdenes de la jefatura provincial de su nuevo empleo, y tras haberse posesionado debía trasladarse hasta su nueva plaza, donde a su vez debía tomar posesión. A menudo, los torreros imposibilitados de cumplir con el término establecido, solicitaban prórrogas para ello. A veces, esas moratorias encubrían el interés de los torreros por permanecer unos días junto a sus familiares, en el ínterin de un traslado, y el certificado médico de algún facultativo conocido era la excusa para alargar su estancia entre los seres queridos. Concededores de esa práctica, en algunas ocasiones se aumentaban los controles, y se exigía que esos certificados fuesen de facultativos oficiales, y a veces de carácter militar. A menudo, sin embargo, reflejaban ciertamente la existencia de alguna enfermedad o las dificultades derivadas de las difíciles comunicaciones de la época.

Enrique Rodríguez Núñez, cesante del faro de La Plata (Guipúzcoa), el 27 de julio de 1925 solicitó una prórroga de veinte días para tomar posesión de su nuevo destino en el faro de Cadaqués «no hallándose en disposición de ponerse en camino para tomar posesión en su nuevo destino para la fecha legal, ya que el padecimiento del ántrax supurativo le impide abandonar su domicilio», ¹⁹ petición que fue atendida. Mientras que a Federico Vidal Forés, destinado al faro del cabo de Salou (Tarragona), el 27 de mayo de 1936 le fue denegada una licencia por enfermedad porque el certificado médico se había expedido en la provincia de Castellón, cuando según una orden de 12 de diciembre de 1924 estaba establecido que «ha de expedirse por un facultativo del Cuerpo de Sanidad civil que tenga residencia oficial en la localidad, y si no existiera de tal clase, por un médico titular de función oficial del Estado, Provincia o Municipio». ²⁰

A menudo, sin embargo, eran las dificultades de comunicación las que entorpecían las tomas de posesión. José Pomares López solicitó el 12 de mayo de 1926 una prórroga de quince días para poder incorporarse al faro de Mesa Roldán (Almería) «por ser el de Jandía un faro aislado, con escasas comunicaciones servida por barco de vela con motor auxiliar, no le ha sido posible presentarse en la capital hasta el día de ayer, fecha de su cese. Y como por el aislamiento de estas islas, que sólo tienen comunicaciones marítimas regulares con la Península cada semana; y también por lo avanzado del plazo posesorio, estima que no hay posibilidad material para que se presente dentro de plazo en la Jefatura de Obras Públicas de Almería».²¹ La prórroga le fue concedida el 27 de mayo, tomando posesión finalmente el 24 de junio de ese mismo año.

A veces los ceses no podían darse como estaba reglamentado por falta de personal, como le ocurrió a Pedro Garrido González, quien tras ser nombrado para el faro de Roses el 17 de julio de 1900, tuvo que esperar al 3 de octubre para poder cesar del faro de Monte Igueldo (Guipúzcoa), debido a la falta de personal existente en aquel momento en esa provincia. Habitualmente, esa misma circunstancia se hacía más acuciante en Canarias, un destino del que todos los peninsulares intentaban escapar, a menos que hubieran contraído matrimonio con isleñas. El 13 de septiembre de 1912 Antoni Vidal Bonilla cesó del faro de San Cristóbal de la Gomera, tras haber sido nombrado ocho meses atrás para el faro de Monte Igueldo. El ingeniero jefe de Canarias se lamentaba de esta situación declarando que «los continuos traslados que se vienen sucediendo de torreros que de esta provincia pasan a otras de esa Península, sin que para sustituirlos sean nombrados otros por esa Ilma. Dirección General, y cuyas vacantes, así como las que ocurren también con frecuencia por licencias concedidas por enfermedades, obligan a esta jefatura a distribuir los pocos suplentes que existen en ella, dando lugar a que se haya visto obligada varias veces a no poder dar el cese a algún torrero trasladado, en tiempo oportuno, por falta de suplentes a quien destinar a cubrir interinamente la plaza que deja vacante el traslado».²²

Al término de la Guerra Civil hubo una gran inestabilidad por los muchos concursos en trámite y pendientes de resolución.

Los traslados y cambios de destino

Durante el siglo XIX, los traslados de un faro a otro estaban muy supeditados a los designios (y arbitrariedades) de la superioridad. En torno al cambio de siglo, la situación se fue suavizando a la par que regulando. A ello contribuyó la aprobación del nuevo

Reglamento del Cuerpo el 14 de junio de 1930, implantándose un sistema de provisión de plazas por concurso y mediante promoción interna, basado en la categoría, a la que se accedía por razón de antigüedad. Manuel Pérez Ferrús el 27 de abril de 1935 solicitó traslado a la suplencia interina de Las Palmas, lo que le fue denegado el 2 de mayo de ese mismo año, porque «desde que fue dictada la orden ministerial de 26 de febrero de 1934, no se acordó nombramiento interino de ningún torrero, ya que la citada orden determina que las vacantes se provean por concurso. En la suplencia de Las Palmas no hay vacante y, por tanto, no puede hacerse lo que se pide».²³

La implantación de estas medidas supuso que, durante los primeros años de permanencia en el Cuerpo, fuera habitual que tocaran destinos aislados y de duro servicio, en los que los torreros gastaban las mejores energías de su juventud; pero se aceptaba más o menos estoicamente, porque poco a poco, con los años y mediante sucesivos concursos se estimulaba la ilusión de un posible cambio a mejor de forma sucesiva, que se producía a mayor o menor plazo, hasta lograr ese «buen destino» según cada cual, en función del deseo, posibilidades o condicionamientos de la unidad familiar. No se entraba con vocación de ermitaño, aunque la obligación llevara a ello durante unos años, era aspiración de la mayoría conseguir un buen puesto lo más cercano posible a un núcleo habitado, pero ello precisaba de un grado de antigüedad que únicamente se alcanzaba con el paso de los años. Era una ilusión y un objetivo. Se sabía dónde se estaba, dónde se iba, y hacia dónde se quería y se podía ir.

A partir de 1952 se estableció el siguiente formulario de papeleta para participar en el concurso de plazas vacantes del Cuerpo Técnico Mecánico de Señales Marítimas: «El que suscribe, funcionario de este Cuerpo, D. de la categoría, en situación de sirviendo en el faro de... con ... tantos años de servicio en el Cuerpo. Enterado del anuncio publicado en el *BOE* de fecha desea ocupar, siendo el orden de preferencia el que señala, una de las siguientes vacantes: 1ª, 2ª, 3ª, y 4ª. Fecha y firma». La asignación de plazas se hacía por estricto orden de antigüedad en el escalafón del Cuerpo.

Así fue hasta los últimos años de funcionamiento del Cuerpo, cuando confluyeron una serie de elementos de orden interno y externo. Se tomaron decisiones gubernamentales en torno a la automatización de las señales de servicio más ariscas, a lo que se añadió la política errática en cuanto a la desaparición y posterior implantación de plazas, o la arbitrariedad de algunas decisiones. Y por otro lado, desde el interior del propio Cuerpo, emergió el ímpetu interior de las jóvenes generaciones, a las que el criterio de antigüedad vigente no les parecía el único, frente a su teórica mejor preparación técnica y una *a priori* mayor potencialidad para hacer frente a los nuevos retos tecnológicos. Sin entrar a juzgar quién podía tener más

razones, lo cierto es que en esa conjunción de cambios y reformas, todo lo vivido hasta entonces empezó a agrietarse, para dar paso a una nueva concepción y realidad del servicio de señales marítimas.

Durante muchos años, en virtud del apartado 2º de la mencionada Orden de 26 de febrero de 1934,²⁴ estaba establecida la obligación de permanencia en un mismo destino durante un período de dos años, a fin de evitar una excesiva rotación de destinos que afectara al normal funcionamiento de las señales. José María Acarreta Calcerrada, el 24 de julio de 1944, fue nombrado para las luces de la Barra de Isla Cristina, «en cuyo destino servirá por lo menos dos años, de acuerdo con lo preceptuado en la disposición Orden de 6 de agosto de 1942 modificando el capítulo II del Reglamento del Cuerpo de 14 de junio de 1930».²⁵ Este período podía ser menor, si entretanto el torrero veía reconocido su derecho a servir en faros de descanso, o debido a circunstancias especiales (técnicas o personales) que así lo hicieran altamente recomendable.

Antiguamente, los ingenieros provinciales podían trasladar dentro de su jurisdicción a un técnico por razones de servicio (enfermedades, vacante u otros casos análogos), con carácter interino o temporal.²⁶ Así por ejemplo, el ingeniero jefe de Guipúzcoa dispuso el 11 de junio de 1918 que Antoni Vidal Bonilla, destinado en Monte Igueldo, «en virtud de las atribuciones que me confiere la Real Orden de 7 de julio de 1874, por convenir así al servicio, que interinamente pase al de Higer».²⁷ Esta legislación que determinaba los casos en que podían ser trasladados los torreros de faros, fue derogada por una Real Orden de 13 de septiembre de 1919,²⁸ debido a que la gran transformación llevada a cabo en el servicio de faros con la implantación de modernos sistemas de alumbrado exigía en el personal condiciones muy diferentes para cada caso.

Los traslados se anhelaban, y a veces eran motivo de extralimitaciones. El 19 de enero de 1903, Leopoldo Pla Juan fue castigado con quince días de suspensión de empleo y sueldo y una orden de traslado a un faro de peores condiciones, por estar incluido en un expediente «relativo a las faltas cometidas por varios torreros que en distintas épocas y por diversos conductos habían hecho ofrecimientos y gestiones ilícitas para conseguir traslados y otros favores»;²⁹ aunque en aquella ocasión, sin embargo, las numerosas protestas vecinales lograron finalmente su permanencia en el pueblo de Villajoyosa, en cuyo faro terminó jubilándose el 19 de septiembre de 1910.

La singularidad del servicio de algunos faros, especialmente en los más aislados, como el de Columbretes, producía constantes dificultades a la hora de cubrir la dotación de sus plantillas. La dureza del servicio allí, lo hacía uno de los destinos con mayor solicitud de bajas y traslados intentando escapar de su aislamiento. Por ello el 26 de octubre de 1876 se

dictó una Orden que establecía el nombramiento de los torreros de ese faro mediante turnos anuales entre los torreros afectos a las jefaturas de Baleares y Valencia.³⁰

Los traslados se podían solicitar y conseguir por cauces reglamentarios, aunque éstos a veces fueran tortuosos. Francisco Tarín Oliver el 23 de febrero de 1910 solicitó un traslado desde el faro de Columbretes al del Cabanyal (Valencia), en atención a la próxima jubilación de su titular y en caso contrario al de Torrevieja o a los de Benicarló o Peñíscola cuando ocurriera la vacante: «El que suscribe vino a esta isla voluntario, a fin de poder conseguir a los dos años de estar en ella un faro poblado o cerca de él, para dar educación a seis hijos que tiene, pues de once años y meses que lleva de torrero, ha estado ya cerca de ocho en islas». Venía solicitándolo desde finales de 1907 y aún volvió a pedirlo varias veces más, alguna de ellas por conductos heterodoxos, como el 24 de mayo de 1910 cuando se dirigió al Jefe de Personal para solicitar un traslado al faro de Vinaroz vacante por defunción del titular, manifestando: «Muy Sr. mío y de mi más alta consideración. Ante todo he de rogar a V.S.I. me disculpe el atrevimiento que me tomo en molestar la superior atención de V.S.I. deseando de su reconocida amabilidad, se interese a fin de que se me traslade al faro del puerto de Vinaroz, vacante en la actualidad, por defunción del torrero que lo desempeñaba, pues ya estoy en esta isla cerca de cuatro años, y con arreglo a la orden de 17 de agosto de 1905,³¹ regla 6ª, creo tener derecho a ello. En esta misma fecha elevo una instancia por conducto de mis jefes a la superioridad, solicitando el referido faro del puerto de Vinaroz. No dudo entenderá mi súplica, y así podría dar educación a seis hijos que tengo, y con ello hará un acto de caridad y de justicia». El 8 de junio de ese mismo año volvió a dirigirse al Jefe de Personal, en esta ocasión para solicitarle traslado a la estación meteorológica del Grao de Castellón o a la nueva luz del puerto de Vinaroz: «Muy Sr. mío y de mi mayor respeto y consideración: en mi poder obra la de V.S.I. y enterado de ella, me causó gran sentimiento, por no haber podido llegar a tiempo para ser trasladado al faro de Vinaroz, que esto creo sucederá con frecuencia debido a este aislamiento. ¡Señor apiádase de mi situación!, de doce años de servicio que llevo en faros, estoy sirviendo cerca de nueve años en islas, tres en la isla de Buda, y seis años en dos veces en esta isla; así es que tengo hijos que apenas conocen personas e ignoran toda clase de cosas. El año pasado se me despeñó una niña de cuatro años y se dislocó el brazo, la que me ha quedado inútil para siempre, por no haberla podido llevar a tierra, hasta los catorce días que vino el vapor, y ya fue tarde para su cura. El día 2 de diciembre de 1906, que bien recordará V.S.I. salvé de una muerte segura, de entre las olas, con inminente riesgo, de perder mi vida, a un joven marinero de catorce años, en esta misma isla, naufragando dos de ellos,

y fui condecorado con Diploma y medalla de bronce por la Sociedad de Salvamento Española de Náufragos. Extraoficialmente he sabido que se va a crear una estación meteorológica en el Grao de Castellón y una luz nueva en Vinaroz, caso de ser cierto, apreciaría de la amabilidad de V.S.I. hiciera el favor de manifestármelo, para solicitarlo por medio de instancia y así podría dar educación a mis queridos seis hijos. Y por último tengo la satisfacción de participarle a V.S.I. que durante todos mis años de servicio, he desempeñado con mucho celo mi cometido, y prueba de ello que nunca he tenido el menor correctivo ¿Le repito Señor, se apiade de mi situación, si es posible?, y siempre le quedará eternamente reconocido el que queda siempre a sus órdenes». ³² Francisco Tarín fue trasladado, finalmente, el 30 de septiembre de 1910 al faro de Peñíscola, después de cuatro años de haber permanecido en Columbretes, adonde había llegado mediante permuta. Poco después fue trasladado al faro del dique del puerto de Castellón, y en 1913 permutó ese destino otra vez con el de Columbretes, adonde volvió voluntariamente, dejando un tanto en entredicho sus anteriores manifestaciones de querer salir de allí para dar educación a sus hijos.

Los constantes traslados y el pasar a vivir a lugares alejados de la tierra natal, eran elementos de peso en la vida de los torreros. A propósito del envío de un artículo publicado sobre el faro de Columbretes, José Enrique Benlloch del Río, biznieto del torrero alicantino Francisco Benlloch Buigues, nos escribió un correo electrónico en el que reflexionaba sobre la llegada de su familia a Galicia, y cómo se quedaron en ella definitivamente. Por su interés reproducimos algunas de sus reflexiones: «Cuando llegan a Touriñán, a mí se me antoja que se les debió caer el mundo encima. Venían de Sant Sebastià (Girona), habían vivido en Xàbia, en Benissa, en Dénia, en Cartagena, etc. El Mediterráneo, su familia, su lengua, su cultura. Eran los primeros años de 1900, cruzan la Península en tren, y Touriñán era y es una aldea de pocos habitantes, lejana de núcleos urbanos, y las comunicaciones de entonces pésimas o inexistentes. Tanto a mi tía abuela Rosario como a mi abuelo, no les oí nunca hablar en gallego, y el resto de los hermanos, que no conocí, a decir de mi padre, tampoco hablaron en esta lengua. Sí les he oído hablar algunas veces en valenciano. No fueron, creo yo, capaces de integrarse en esta tierra. Vivieron eso sí, pero mi abuelo me decía: “Creo que no vuelvo a ver mi tierra”. Así fue. Y yo tenía esa espina clavada». Tras haber consultado el expediente personal de su bisabuelo señala que «si se repasan los escritos de Francisco Benlloch, desde que llega a Galicia, es un constante pedir traslado de faro, justificaba que los hijos eran pequeños, que les quería dar un oficio, que la zona no tenía medios de estudio, etc. Tenía razón, toda la razón del mundo, y jamás le dieron un destino de los que solicitó. El 7 de noviembre de

1905 le llega un escrito en el que le ofrecen la posibilidad de ir destinado cerca de su tierra. El faro de las islas Columbretes. Fue tal la desolación y la tristeza, que prefirieron quedar a ver si había otra ocasión mejor. Columbretes no era la solución, y no la hubo. Se enterraron en el cementerio de Muxía». Añoranza por su tierra es la que también sintió Matías Vidal Vaquer, pero éste tras jubilarse en el faro de Guetaria en 1922, y a pesar de tener a todos sus hijos residiendo en Guipúzcoa, optó por trasladarse a su Mallorca natal para pasar allí sus últimos años. Falleció en Capdepera en 1926 y entonces su esposa sí volvió a Guipúzcoa junto a sus hijos, según nos recuerda su biznieto, Javier Carballo Berazadi.

Las permutas

Como en otros funcionarios, entre torreros de igual categoría fue habitual una práctica que hoy podría sorprendernos: la permuta de sus respectivos destinos. Dicho cambalache solía ir acompañado de alguna compensación económica, o simplemente respondía a las necesidades o intereses de cada uno de ellos (aproximación a la patria chica, reagrupación familiar, deseo de aislamiento o aventura, motivos de salud, mejora de clima, etc.). Durante el siglo XIX y el primer tercio del siglo XX era muy frecuente el establecimiento de permutas entre dos compañeros de igual categoría, e incluso a veces la permuta era triple. Hemos localizado un caso en el que la permuta llegó a ser cuádruple: la concedida el 19 de julio de 1918 por la que Gerónimo Aguirre Carriles fue del faro de Llanes (Asturias) al de Torreveja (Alicante), Matías Vidal Vaquer del faro de Torreveja (Alicante) al de Pasajes (Guipúzcoa), Emilio López Gutiérrez del de Senocozulúa (Guipúzcoa) al de Llanes (Asturias), y José Carballo Tenorio del de Pasajes al de Senocozulúa (Guipúzcoa). Este caso nos da una idea de la intercomunicación que en aquellos tiempos mantenían los torreros, aun cuando estaban en provincias bien alejadas unos de otros.

Las permutas se denegaban si las categorías no se correspondían, o si alguno de los solicitantes no hacía los dos años preceptivos que permanecía en ese destino, según lo establecido en el párrafo 2º de la Orden de 26 de febrero de 1934. Las plazas de técnicos en la Jefatura Central de Señales Marítimas en Madrid tampoco podían ser objeto de permuta. Por otra parte, según una orden de 7 de julio de 1874 los torreros que se acogieran a ellas no tenían derecho al abono de los gastos de viaje.

Las permutas permitían a los torreros cambiar de destino básicamente en función de sus circunstancias personales o familiares. Así lo ejemplifica la permuta solicitada el 14 de julio de 1904 entre Joan Sánchez Costa y Eugenio Sales Fabregat, afectos a los faros del dique de Levante del

puerto de Castellón y de Vinaroz, respectivamente, «no encontrándose el primero bien de salud en el punto donde está, y teniendo el segundo más medios de instruir a sus hijos en Castellón han convenido en permutar sus respectivos destinos».³³ En este caso el acuerdo se produjo entre torreros de la misma provincia, pero ya hemos visto como no había ningún impedimento en que el pacto se estableciera con torreros destinados en distintas provincias, únicamente era necesario el tener una misma categoría. Fijémonos entonces en la confusión que en un primer momento hubo –con negativa inicial incluida a su concesión–, por aparecer ciertas dudas al respecto. Por un error, la superioridad había confundido el faro del dique de Levante del puerto de Castellón con el del Grao de Castellón donde estaba destinado Lorenzo Sánchez, «llamándose Sánchez ambos torreros», y ello además suponía que el del Grao era un faro de descanso. Aclarado el error, «ninguno de los dos faros están clasificados de descanso en el listado aprobado por la Dirección General en 6 de febrero de 1902 y publicado en la *Gaceta* de 8 del mismo mes y año, siendo las condiciones de los mismos análogas», lo que supuso que el 11 de noviembre de 1904 se accediera a la permuta solicitada por no existir obstáculo alguno para ello.

Algunos torreros llegaron a hacer de las permutas algo habitual. Así por ejemplo, vemos como Juan José Bautista Cobacho consiguió que le aprobaran tres en un breve período de seis años. El 26 de octubre de 1914 con Manuel Jornet Ferrer, para ir del faro del puerto de Tarragona al de Cap de Creus (Girona); el 24 de abril de 1916 con Francisco Ripoll Gordiola, para ir de aquél al faro de Curra (Murcia); y el 12 de enero de 1920 con Francisco García Gallegos, para ir del anterior al faro de Mesa Roldán (Almería).³⁴ Su caso nos da una idea de la extraordinaria itinerancia de sus vidas.

Antiguamente, a veces, antes de tomar posesión de un nuevo destino, se entablaban permutas, que al ser aprobadas por la superioridad hacían que el torrero no terminara tomando posesión del destino para el que había sido nombrado inicialmente. Este fue el caso de Adolfo Golobardas González, quien el 13 de abril de 1894 solicitó permutar con Ignasi Llompart Amengual, torrero electo para el faro de las islas Medes. Al ser aceptada la permuta, el 19 de abril, Golobardas cesó del faro de Calafiguera, y, siendo electo para el faro de las Medes, el 8 de mayo solicitó nueva permuta, en esta ocasión con Rafael Garcías Montserrat, para ir a la suplencia de Mallorca. Al aceptársele esta segunda permuta y ser nombrado para la mencionada suplencia, se dio el caso que dos técnicos nombrados sucesivamente para ocupar plaza en el faro de las islas Medes no tomaron nunca posesión de sus cargos al haber permutado de forma continua sus destinos.

Después de la Guerra Civil, la solicitud y concesión de permutas fue poco frecuente, aunque se produjeron algunos casos. Así por ejemplo en-

contramos la concedida el 9 de abril de 1958 entre los técnicos José Martín de Paz y Joan Viñolas Puig, afectos hasta ese momento a las suplencias de Girona y Vizcaya.³⁵ Y quizás una de las últimas concedidas³⁶ fue la que el 7 de mayo de 1979 solicitaron Carlos José Abella Rey, que estaba destinado en la Cadena Decca de San Juan del Río (Orense), y Víctor Manuel Insúa Suárez, afecto a la Cadena Decca de Setenil (Cádiz). Esta petición fue resuelta favorablemente el 12 de junio de 1979, haciendo constar que «en virtud del artículo 76 del Reglamento Orgánico del Cuerpo de 4 de julio de 1963, no tienen derecho al abono de gastos de viaje ni a las indemnizaciones correspondientes».³⁷ Y aún a finales de 1982, Manuel Insúa Santos desde el faro de Corrubedo (La Coruña) hizo un llamamiento para permutar con un compañero de Galicia, preferentemente de las provincias de Pontevedra o La Coruña, consiguiendo ir al de cabo Silleiro en febrero de 1984.

Visto el desarrollo de los nombramientos, tomas de posesión y ceses comentados en estos capítulos, nos parece oportuno introducir un par de ejemplos, a modo de prototipo de carrera profesional en faros, desarrollada en períodos distintos.

En el primer caso presentamos la carrera de un torrero que ingresó el 14 de mayo de 1879 y falleció en el faro del Grao de Valencia el 5 de diciembre de 1908, período durante el cual ocupó nueve destinos en lugares bien alejados de la geografía española. En el segundo caso ofrecemos la carrera de un técnico ingresado el 27 de agosto de 1951 y jubilado el 30 de enero de 1990, que ocupó cuatro destinos en propiedad, todos ellos en el nordeste español.

Gabriel Ferrer Pérez (*L'Alfàs del Pi, 12/6/1843 - †El Grao de Valencia, 5/12/1908).³⁸

2/8/1875 - Ingresó en la Escuela de Prácticas de la isla de Tabarca (Alicante), aprobando el examen de 1875.

14/5/1879 - Nombramiento como torrero tercero al faro de cabo Prior (La Coruña).

12/6/1879 - Posesión en el faro de cabo Prior.

18/2/1880 - Nombramiento al faro del cabo de San Antonio (Alicante).

5/3/1880 - Cese del faro de cabo Prior.

2/4/1880 - Solicitó permuta con Joan Baptista Gil Ferrandis, para ir al faro de Altea (Alicante).

3/4/1880 - Posesión en el faro del cabo de San Antonio.

14/4/1880 - Nombramiento por permuta al faro de Altea.

9/5/1880 - Cese del faro del cabo de San Antonio.

10/5/1880 - Posesión en el faro de Altea.

27/7/1889 - Nombramiento como torrero segundo al faro de Machichaco (Vizcaya).

28/9/1889 - Cese del faro de Altea.
 27/10/1889 - Posesión en el faro de Machichaco.
 22/10/1890 - Nombramiento al faro de cabo de Huertas (Alicante).
 25/10/1890 - Cese del faro de Machichaco.
 12/11/1890 - Posesión en el faro de cabo de Huertas.
 18/9/1898 - Nombramiento al faro de cabo de Peñas (Asturias).
 30/9/1898 - Cese del faro de cabo de Huertas.
 25/10/1898 - Solicitó prórroga de un mes por motivos de salud, que le fue concedida y ampliada.
 3/3/1899 - Nombramiento al faro del puerto de Maó (Menorca).
 19/3/1899 - Solicitó permuta con Antonio Piña Forteza, para ir al faro de Villajoyosa (Alicante).
 23/3/1899 - Posesión en el faro del puerto de Maó.
 24/8/1899 - Nombramiento por permuta al faro de Villajoyosa.
 12/9/1899 - Cese del faro del puerto de Maó.
 9/10/1899 - Posesión en el faro de Villajoyosa.
 17/7/1900 - Nombramiento como torrero primero al faro de Cap de Creus (Girona).
 17/8/1900 - Cese del faro de Villajoyosa.
 16/9/1900 - Posesión en el faro de Cap de Creus.
 23/8/1901 - Nombramiento en el faro de descanso del Grao de Valencia.
 16/9/1901 - Cese del faro de Cap de Creus.
 14/10/1901 - Posesión en el faro del Grao de Valencia.
 5/12/1908 - Murió en el faro del Grao de Valencia, cuando le faltaban cinco años para la jubilación.

Antonio Fernández Rodríguez (*L'Estartit, 29/1/1925 - †Sabadell, 22/5/2000).³⁹ Aprobó la oposición de 1951 con el número 10. Entre junio de 1951 y enero de 1952 realizó las prácticas reglamentarias en los faros de Favàritx (Menorca), Punta Nati (Menorca) y cabo de Huertas (Alicante), siendo declarado apto para ser destinado al servicio activo el 18 de enero de 1952.

23/5/1952 - Nombramiento en el faro de Cap de Favàritx (Menorca).
 31/5/1952 - Posesión en el faro de Favàritx.
 4/9/1952 - Solicitó pasar a supernumerario por enfermedad.
 15/9/1952 - Declarado supernumerario.
 20/9/1952 - Cese del faro de Favàritx.
 16/10/1953 - Solicitó el reingreso una vez repuesto de su enfermedad.
 11/1953 - Reingresó en el Cuerpo.
 23/12/1953 - Nombramiento en el faro del Cap de ses Salines (Mallorca).
 16/1/1954 - Posesión en el faro de Cap de ses Salines.
 27/6/1956 - Nombramiento en el faro de la Punta Grossa de Sóller (Mallorca).

22/10/1956 - Cese del faro de Cap de ses Salines.
10/3/1977 - Nombramiento en el faro de Roses y la baliza de las Medes (Girona).
2/4/1977 - Cese del faro de la Punta Grossa de Sóller.
2/5/1977 - Posesión en el faro de Roses.
30/1/1990 - Cese por jubilación del faro de Roses.

Como podemos comprobar, eran muchos los cambios de destino de un torrero, aunque a medida que avanzó el siglo xx, más años podía estar uno en un mismo faro. Encontramos algunos casos excepcionales de torreros que en 35 o 40 años de servicio han pasado por doce y hasta quince servicios distintos. En el otro extremo, un caso excepcional fue el de Alfonso Moral Arnaiz, quien el 3 de octubre de 1919, a los pocos meses de haber ingresado, y con sólo 19 años, fue destinado al faro de Palamós, donde permaneció hasta su jubilación el 15 de mayo de 1970, transcurriendo casi 51 años en un mismo destino. Le suponemos el torrero español con mayor tiempo de estancia en una misma señal.

Las recomendaciones

Ya se ha comentado como antiguamente en los nombramientos se producían ciertas arbitrariedades. Durante la Restauración era habitual en todos los ámbitos de la esfera pública que uno hiciera uso de las amistades y relaciones personales para intentar conseguir aquello a lo que se aspiraba. En ese sentido, varios torreros de faros intentaron hacer uso de ese recurso para conseguir en algunas ocasiones un cambio de destino. De entre los que hemos podido estudiar, sobresale la intermediación de algunos destacados políticos, como en los siguientes casos:

El 16 de noviembre de 1904, Luis Canalejas Méndez recomendaba a Antonio Cabezas Martos para ser destinado a un faro de la provincia de Barcelona. Luis Canalejas Méndez era ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, fue diputado y senador por Girona, además de poseer a finales de siglo una librería en el número 3 de la calle Sevilla de Madrid. El referido Antonio Cabezas Martos había aprobado la oposición de 1901, y gracias a dicha intermediación obtuvo su primer destino en el faro de Llobregat el 9 de febrero de 1905, al que había solicitado reglamentariamente ir destinado en noviembre de 1904.

El 26 de febrero de 1911, Fernando Soldevila y Luis Silvela Casado, abogado y político (llegó a ocupar los ministerios de Instrucción Pública, Gobernación y Marina), intercedieron para que el recién ingresado Miguel Massanet Llinàs fuera destinado a un faro de Baleares o Barcelona.

El 7 de abril, al ser nombrado para su primer destino, fue enviado a la suplencia de Baleares.

En el expediente de Antonio Castañeda Chacopino aparece el 7 de noviembre de 1914 una recomendación de la «Sra. del Jefe» para trasladarlo al faro de la Hormiga (Murcia). El 2 de diciembre fue nombrado para el destino que anhelaba, cesando a continuación de prestar servicio en el faro del cabo de San Antonio (Alicante).⁴⁰

La nobleza también ejercía su poder, como muestra un botón: el 12 de diciembre de 1916 el Marqués de Torrecilla recomendaba a Pedro Garrido González para continuar destinado en el faro de cabo Mayor (Cantabria), aun cuando poseía el derecho a servir en los llamados faros de descanso, petición que ya había realizado el propio interesado el 27 de noviembre de 1916 en los siguientes términos: «Por encontrarse fuerte y resistente para el desempeño de su cometido, faltándole cuatro años para la jubilación y ante el temor de que cualquier compañero reclamara su plaza». ⁴¹ Lo cierto es que se jubiló en ese destino el 31 de enero de 1921.

Los errores que siempre pueden ocurrir, cuando se producían con recomendaciones de por medio, provocaban situaciones realmente incómodas. El 16 de julio de 1907 Norberto González Auriolles, del Negociado de Personal de Fomento, dirigió una carta a Próspero Lafarga, ingeniero jefe accidental de Alicante en la que le expresaba que «se ha recibido en este negociado una instancia del torrero D. Carlos Poveda solicitando que quede sin efecto su traslado al faro de Punta Grossa (Ibiza). Como en esta instancia se da a entender que dicho traslado se ha hecho contra su voluntad, debo manifestar a V. por encargo del Sr. director, que si bien no tenía solicitado oficialmente aquel faro, en carta del Sr. Marqués de Rafal, dirigida al Sr. ministro pedía que se destinara a cualquier faro de Baleares, porque así convenía al interesado. Fundado en esta petición se hizo el traslado a Punta Grossa remitiendo la orden personal al Sr. Marqués de Rafal. De todos modos, si es posible alguna combinación dentro del plazo posesorio para que quede en la Península, se hará, y en todo caso se le concedería una prórroga para posesionarse de su nuevo destino. Estimaré de V. el Sr. director, que haga saber estas razones al interesado para que no entienda éste que se ha faltado al reglamento caprichosamente». ⁴² Vemos como el funcionario se justifica y excusa por lo sucedido, actuando a la defensiva en previsión de alguna posible reprimenda por su involuntaria errónea actuación. Lo cierto es que el Marqués de Rafal al recomendar a Poveda se equivocó, y en vez de hacerlo para que éste fuera destinado desde el faro del cabo de San Antonio (Alicante) al del Estacio (Murcia), lo hizo para un faro de Baleares. De ahí que lo nombraran para el faro de Punta Grossa de Ibiza. Al percatarse del error, el mencionado marqués planteó nuevamente su recomendación, siendo ésta atendida en enero de

1908, aunque tras haberse visto obligado Poveda a posesionarse de su destino en Baleares.

Por otra parte, a menudo las recomendaciones interferían en decisiones tomadas por los ingenieros y eran motivo de controversia. Así sucedió con Juan Ayza Fulladosa. El 17 de enero de 1917 el ingeniero jefe de Castellón recomendaba su traslado por los constantes enfrentamientos mantenidos con el torrero principal, Josep Escortell Ripoll. Así, el 25 de enero fue nombrado para el faro de Machichaco (Vizcaya). Por una comunicación particular del ingeniero jefe a Domingo Paránés del 12 de febrero, insistiendo en la necesidad del traslado, sabemos de las gestiones realizadas por un diputado a Cortes para reponer al citado Ayza en el faro de Peñíscola. Las presiones debieron de ser importantes por ambos lados, pues el 21 de febrero fue nombrado para el faro del Fangar, dejando sin efecto el anterior traslado. Con la intermediación política, Ayza, aunque no pudo evitar cesar de Peñíscola, consiguió finalmente no ir destinado demasiado lejos.⁴³

La República, que tanto criticaba las formas de la etapa anterior prosiguió, sin embargo, con las mismas prácticas de antaño. Así lo evidencia la recomendación del entonces diputado socialista por Granada Luis Jiménez de Asúa (catedrático de la Universidad de Madrid) dirigida al ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto (también socialista), fechada el 12 de febrero de 1933, favorable al nombramiento de Manuel Osés Ruiz para el faro de Chafarinas «que de esta forma vivirá al lado de sus padres que residen en aquella isla». Una semana después, el 20 de febrero de 1933 encontramos en el mismo expediente una nota de la secretaria particular del ministro en los siguientes términos: «Dice el Sr. ministro, que si no hay perjuicio de tercero, se traslade al faro de Chafarinas el torrero, del de Sálvora, Manuel Osés».⁴⁴ Y así fue como a la mañana siguiente fue nombrado para el faro de esas islas norteafricanas, dependientes durante muchos años de la Jefatura Provincial de Málaga, en las que la familia tenía un fuerte arraigo familiar. Residió allí hasta su jubilación, el 16 de febrero de 1972, siendo el último técnico residente en esas islas, que en su momento llegaron a contar con más de 1.200 habitantes, y en las que hoy sólo permanece un reducido destacamento militar.⁴⁵

Antiguamente, incluso eran los propios familiares de los torreros los que acudían a sus superiores en busca de un cambio de destino. El 12 de enero de 1860 el subteniente de infantería Andreu Tur Bellot solicitó que «hallándose vacante la plaza de auxiliar del faro del muelle de esta ciudad [Barcelona] y atención que tiene un hijo llamado Casto Tur que en el día se encuentra empleado de auxiliar en el faro de Artrutx en la isla de Menorca, y encontrándose el que expone en una avanzada edad y cargado de achaques y una hija de mayor edad, el cual podría servirle de sombra

y amparo, por conocer y estar cerca de dejar el mundo por cuya razón, sabiendo que está en manos de su I. el disponer que pueda pasar a unirse con su lamentable padre». ⁴⁶ Esta petición fue atendida, pues el 28 de enero su hijo fue nombrado para la luz provisional del muelle del puerto de Barcelona. El 25 de febrero de 1929 fue la esposa del torrero Isaac López Calero, Carmen Gómez Fernández, la que dirigió una carta al presidente del Consejo Directorio, el general Miguel Primo de Rivera, expresándole que «me tomo la libertad de dirigirme a V. la presente con objeto de pedirle un favor. Mi esposo Isaac López Calero, torrero de faros, que lleva en el de la isla de Sisargas 17 años y 4 meses prestando sus servicios desearía de su bondad y caritativos sentimientos lo trasladasen al de Oza en La Coruña por haber quedado vacante uno de estos días para poder educar a mis hijos al mismo tiempo por encontrarse él achacoso debido a los muchos años de aislamiento. Es un favor que le pide a V. una mujer por lo que más quiera en el mundo. Rogándole perdone la molestia anticipándole las más expresivas gracias se despide esta humilde servidora que lo saluda atentamente». ⁴⁷ En esta ocasión, sin embargo, la petición no fue atendida. Lo cierto, es que a medida que pasaron los años, dejó de surtir efecto el solicitar traslados fuera de los cauces establecidos según el reglamento y el orden en el escalafón.

Las licencias

Durante gran parte de la historia del Cuerpo, los torreros podían solicitar la concesión de licencias sin derecho a sueldo por cualquier motivo particular, incluidas razones de salud o familia (fallecimientos familiares, herencias, administración de bienes, hijos, etc.). De entre las licencias por razones de salud destaca algo que en el siglo XIX y primeros años del siglo XX se convirtió en un hecho muy común: la toma de baños en balnearios y sanatorios de salud para curar dolencias. Así por ejemplo, el 1 de junio de 1865 Timoteo Allú Ageytos, destinado en el faro de Sa Dragonera, obtuvo una licencia de dos meses para pasar a la Puda a tomar baños, tras haber presentado un certificado del médico de Andratx en el que se hacía constar que «hace tiempo que padece una afección herpética de la cámara posterior de la boca, para curación ha usado todos los depurativos logrando paliar dicha dolencia, siendo en la actualidad necesario y hasta cierto punto indispensable para su completa curación valerse de los baños sulfurosos de la Puda». ⁴⁸

La mayoría de los torreros, al cabo de un tiempo, una vez desaparecidas las causas que habían motivado la petición de licencias, decidían solicitar el reingreso al servicio activo del Estado. Hubo un caso singular protagonizado por Antonio López Sierra, que tras serle concedida la licencia

ilimitada que había solicitado y cesar del faro de Sabinal el 12 de agosto de 1873, a la mañana siguiente solicitó el reingreso, manifestando que al salir del faro había sufrido un asalto por el que le habían robado todos los ahorros y únicamente podía subsistir volviendo a trabajar. Atendida su petición se trasladó a la jefatura en Almería, siendo poco después destinado al faro del puerto de esa capital andaluza.⁴⁹

Las concesiones de licencias y prórrogas de éstas durante los años veinte aparecían publicadas en la *Gaceta de Madrid* al ser otorgadas por el Rey. Sin embargo, antiguamente no era una práctica ni habitual ni fácil de acceder a ella, como comprobamos en el expediente de Domingo Paz Millán, quien el 10 de diciembre de 1864 solicitó un mes de licencia alegando que «hace mucho tiempo tiene en abandono el ejercicio de una acción judicial para reivindicar los productos de una herencia que indebidamente está detentando una tercera persona». No deja de sorprendernos que al concedérsele la licencia, ésta viniera particularmente supeditada: «Ha tenido a bien concederlo, en el concepto que durante su ausencia ha de poner a su costa una persona de la confianza del torrero auxiliar para que le ayude en el servicio del faro».⁵⁰ Pero no es este un caso único. El torrero del faro de Cadaqués, Carlos Herrera Ceballos, en una ocasión tras sentirse indispuesto pasó al pueblo, y una vez allí tanto su estado físico como el meteorológico desaconsejaron su viaje de regreso al faro, por lo que de acuerdo con el sobrestante de la villa se acordó «que se llamase al alumno de torrero Sebastián Alfaras que practica en el faro de cabo de Creus» para que ínterin le sustituyera. Herrera pudo regresar al faro al cabo de tres días, y aun contando con el debido parte facultativo y haber procedido de acuerdo con el sobrestante, el 9 de diciembre de 1873 el ingeniero Andrés Soriano remitió el siguiente dictado al ingeniero jefe de la provincia: «Enterado de que si bien es cierta la enfermedad no ha habido por parte del torrero el celo que debiera para llevar el servicio y que no ha existido una imposibilidad absoluta para que regresara al faro, le he amonestado y prevenido para lo sucesivo, disponiendo que abone de su cuenta los jornales que haya devengado el auxiliar».⁵¹ En esta ocasión sin embargo, el fastidiado terminó siendo el alumno, pues Herrera poco después fue trasladado a Finisterre. El 21 de julio de 1874 su sucesor al frente del faro de Cadaqués, Juan Cruz Montoya, comunicaba al ingeniero que «se me ha presentado en esta fecha Jacinto Alfaras, padre, vecino de Cadaqués, en reclamación de seis pesetas que se le adeudan a su hijo Sebastián de tres días que prestó servicio en este faro por mandato superior, y por enfermedad del torrero encargado entonces D. Carlos Herrera Ceballos, cuya suma me dice fue incluida en las cuentas de noviembre último, por lo tanto, y en vista de tan justa petición, espero merecerá V. su más eficaz apoyo». El susodicho padre volvió a demandar lo debido el 16 de agosto de 1874, y en una nota

marginal de la referida petición consta que «se manifestó particularmente al interesado que debía reclamar directamente al torrero Herrera Ceballos la cantidad que cita porque no se consideró de abono en cuentas del faro por falta de autorización». ⁵² Nada más sabemos del asunto, pero muy probablemente Alfaras jamás cobrara las seis pesetas que se le adeudaban.

Hubo un tiempo en que no podía concederse más de una licencia al año. Así lo justificaba la superioridad el 17 de febrero de 1932 al denegar una petición de Federico Vidal Forés.

Por otra parte, en virtud de la Orden Ministerial de 30 de noviembre de 1949 se establecía que los torreros destinados en los faros de las colonias españolas en África podían disfrutar de la llamada licencia colonial de cuatro meses de duración, tras haber permanecido veinte meses en su puesto. Así se explica que el 20 de febrero de 1957 la Subsecretaría de Obras Públicas accediera a la solicitud de Juan Carlos Ruiz-Dana Jiménez al haberse cumplido el tiempo reglamentario de permanencia en el faro de cabo Bojador «debiendo percibir durante ella el sueldo entero y las gratificaciones anejas, a excepción de aquéllas que sean inherentes a la representación y desempeño del cargo, y con derecho al viaje hasta un puerto de la Península e Islas Canarias y regreso a aquellos territorios, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1º de la citada orden ministerial, licencia que empezará a disfrutar cuando las necesidades del servicio lo permitan». ⁵³

Existían también las licencias ilimitadas, sin derecho al cobro de ninguna remuneración económica. Los procedimientos para la concesión de este tipo de licencias estaban claramente regulados. Así lo vivió en propia carne Severiano Martínez Garriga, que el 29 de mayo de 1917 fue destinado al faro de Punta Jandía (Fuerteventura). En un intento por evitar ser enviado a tan inhóspito destino, el 6 de junio solicitó una licencia ilimitada, que le fue denegada porque se consideraba que primero debía tomar posesión de su cargo antes de solicitar pasar a dicha condición. Así fue como primero el 29 de junio tomó posesión, y luego el 19 de julio le fue concedida su petición, cesando en dicho faro el 18 de agosto de 1917. ⁵⁴

Había licencias por nacimiento y matrimonio. El 21 de febrero de 1874 el torrero encargado del faro de Sant Sebastià, Manuel Ordoñana Yparagirre, comunicaba al ingeniero jefe haber dado licencia a Joan Tauler Vilà: «Estando de semana el torrero 2º de este faro, le he dado permiso los días 16 y 20 del actual para que pase a Palamós. El 1º de los dos días, fue a ver a su esposa, por haber tenido aviso de haber dado a luz un niño, y el segundo a llevarle algunos efectos indispensables; en los citados días se ha presentado en este establecimiento a la hora competente, habiendo cubierto su servicio, el que suscribe. También mañana 22 le concedo permiso para que vaya al bautizo de su hijo». ⁵⁵ Asimismo a José Olaeta Cor-

tázar cuando estaba destinado en el faro de Cap de Creus, le concedieron una licencia de 45 días por matrimonio el 8 de junio de 1951.⁵⁶

También las había por enfermedad. Una de éstas, de 15 días, le fue concedida el 11 de enero de 1922 a Francisco Grimalt Alou, pero percibiendo la mitad del sueldo. En agosto de 1944 a José Salvatierra Llanos le concedieron 45 días. A Isaac López Calero, que padecía precangrena en los pies, el 30 de mayo de 1932 le fue concedido un mes por enfermedad a contar a partir del 16 de mayo y hasta el 15 de junio de ese mismo año. Empeorando su estado, el 27 de junio de 1932, accediéndose a su solicitud, le fue concedida una prórroga de 30 días «con derecho a percibo de medio sueldo, con arreglo a las disposiciones vigentes sobre la materia»,⁵⁷ a contar del 16 de junio al 15 de julio de 1932. En su caso, habida cuenta de la edad y de su delicado estado de salud, terminó gestionándose un expediente de jubilación anticipada por incapacidad física.

Y más modernamente se concedían a peticiones de índole privada sin que se especificaran los motivos concretos, como hizo Adolfo Ruiz Osés el 5 de junio de 1961, al solicitar una licencia de 45 días «encontrándose en la actualidad con la urgente necesidad de resolver diversos asuntos particulares [...] deseando a ser posible comenzar a disfrutar dicho permiso el día 8 del próximo mes de julio».⁵⁸

Los supernumerarios

La condición de supernumerario es aquella propia de los funcionarios del Estado en que figurando en el escalafón de un cuerpo, ni se ocupa número efectivo, ni se figura con plaza en el mismo, permaneciendo como en reserva expectante, para cuando se desee o se pueda pedir su reingreso al servicio activo. Cuando se pedía el reingreso en el Cuerpo de Faros, únicamente se podía aspirar a ocupar una plaza en un faro que previamente ningún compañero en activo hubiera solicitado.

Según lo estipulado en el Reglamento de 30 de abril de 1873 y hasta mediados del siglo xx, los torreros que habiendo transcurrido el plazo de tres años en situación de supernumerario no hubieran solicitado el alta al Cuerpo, eran dados de baja en el escalafón del mismo. Son varios los casos documentados en ese sentido. Uno de ellos nos llama poderosamente la atención por la singularidad de lo sucedido. En octubre de 1874, Miguel Girona Ayala, estando destinado en el faro del puerto de Barcelona, fue declarado soldado de la reserva y destinado al Batallón Provincial de Barcelona, pasando a la situación de supernumerario, y operando con dicho batallón durante la Guerra Carlista. Pacificada la situación, en septiembre de 1876 le fue concedida la licencia absoluta, y según declaró, en varias

ocasiones en octubre del mismo año solicitó el reingreso al Cuerpo, aunque todo indica que esta petición no llegó a su destino (en su expediente ciertamente no aparece). Casi veinte años después, el 3 de marzo de 1895, en una carta dirigida al director general de Obras Públicas, Girona continuaba reivindicando sus pretendidos derechos para ingresar en el Cuerpo alegando que «desgraciadamente y sin que el infraescrito pueda explicarse ni remotamente el motivo, la referida instancia [la de 1876] no obtuvo contestación alguna y la misma suerte cupo a las que con idéntico motivo promovió en 2 de junio y 15 de noviembre de 1877. Ahora bien, Exmo. Sr. sin que jamás el recurrente le haya sido posible conocer las causas de su postergación en la carrera, en la cual cifraba sus más halagüeñas esperanzas, puesto que según el Reglamento de Faros, son preferidos los licenciados del Ejército y la Armada, verse hoy reducido a la mayor estrechez y perdido completamente su porvenir, al parecer, por el honrosísimo hecho de haber servido en las filas del Ejército leal y haber sido declarado benemérito de la patria, obteniendo una licencia en la cual no existe ni la más ligera mancha; y seguro de que V.E. en su recto y elevado criterio no ha de consentir que continúe prosperando tan palmaria injusticia».⁵⁹ Girona todavía realizó un último intento en enero de 1896, pero la respuesta fue negativa como siempre. Había sido dado de baja y como tal no tenía derechos que reclamar aunque todo hubiera sido fruto de un error o una negligencia administrativa.

Por otra parte, en relación con la condición de supernumerario, añadimos que, como ya hemos comentado anteriormente, los que habiendo ingresado no tenían realizadas la prácticas quedaban automáticamente, aunque de forma transitoria, en esa situación. Ese fue el caso de Santiago Acarreta Vicondoa, que fue nombrado torrero tercero el 8 de mayo de 1952 «no pudiendo ser destinado ni solicitar tomar parte en los concursos anunciados en tanto no justifique tener las prácticas realizadas».⁶⁰

En esa categoría, aunque en servicio activo del Estado, también quedaban los torreros afectos a los faros de los puertos, cuyo servicio dependía de las respectivas Juntas de Obras de los Puertos, entes autónomos precedentes de las actuales Autoridades Portuarias. Con las mencionadas Juntas de Obras, el Cuerpo de Faros mantuvo siempre algunas (y perennes) rencillas, motivadas por la reivindicación de los derechos de la profesión, y en contra de la intromisión en el desempeño de sus funciones de personal no cualificado. Un ejemplo lo atestigua la queja dirigida el 19 de febrero de 1918 por Manuel Pérez Ferrús al director general de Obras Públicas, en la que manifestaba: «Por Real Orden de 17 de enero de 1911, se ordenó por esa superioridad que todos los faros y luces dependientes de las Juntas de Obras de Puerto, sean servidos por personal del Cuerpo de Torreros de Faros, pero a pesar de lo mandado, algunas Juntas dejan in-

cumplida dicha orden, entre ellas la Junta de Obras de Barcelona, Balizas del Puerto de Valencia, Puerto de Musel, y otras Juntas más, que permiten sean servidos los faros y luces por personal extraño a dicho Cuerpo oficial. La falta de cumplimiento de dicha Real Orden ocasiona graves perjuicios a los aspirantes pues dado el pequeño movimiento en las escalas del personal de torreros de faros va mermando los derechos por los aspirantes, pues como se indica al principio de este escrito, figuran aprobados y en expectación de ingreso desde el 28 de febrero de 1910 y algunos aspirantes de dicha convocatoria han sido ya comprendidos en el último párrafo de la Real Orden de 30 de diciembre de 1909, que prohíbe el ingreso en el Cuerpo de Torreros de Faros a los que hayan cumplido la edad de 37 años. Tal limitación y el pequeño movimiento en el Cuerpo de Torres nos perjudica muy notablemente por perder los derechos justamente adquiridos en exámenes de oposiciones a la par de los grandes sacrificios que supone para estos modestísimos funcionarios, los cinco meses de prácticas gratuitas. Claramente, se manifiesta el deseo del Legislador, al dictar la Real Orden de 17 de enero de 1911, de que los faros y luces de puerto sean servidos por personal técnico e idóneo, y al mismo tiempo poder dar ingreso a los aspirantes sin producir dispendio al Tesoro, en las vacantes que produzcan los torreros del Estado, al pasar a desempeñar las mismas en los faros y luces de las Juntas de Obras. Por lo expuesto suplico a V.I. se sirva ordenar a las Juntas de Obras de Puerto el más exacto cumplimiento a lo prevenido en dicha Real Orden de 17 de enero de 1911, para que dichas plazas se provean entre torreros efectivos».⁶¹

Son numerosos los escritos sobre esta preocupación y las acusaciones de intrusismo profesional, encubierto por el propio Estado, que se realizan desde las páginas de la revista *Señales* en los años cincuenta. Demasiado a menudo se daba el caso que las vacantes de luces dependientes de las Juntas de Puertos no se cubrieran con personal del Cuerpo sino con otro tipo de personal ajeno a él, y de dudosa preparación. En 1952 un editorial de *Señales* terminaba manifestando que «según nuestras últimas noticias, la luz del dique del Puerto de la Selva y la del de Blanes, que se están montando, hay que incluirlas entre las que venimos diciendo que no están atendidas legalmente».⁶² «Agrupémonos y defendámonos»⁶³ se titulaba un artículo del técnico Ángel Rodríguez-Navas Toscano ante el compromiso adoptado por el ministro de Obras Públicas, el Conde de Vallpellano, en su visita al faro de Finisterre el 15 de septiembre de 1952, al ser requerido para dar una pronta solución a la vieja y justa aspiración en relación con las plazas a cargo de las Juntas de Obras de Puertos. El Ministerio de Obras Públicas, de acuerdo con la propuesta de la subsecretaría del mismo, dispuso en marzo de 1953 recordar a las Juntas de Obras y Comisiones Administrativas de Puertos la vigencia de la Real Orden de 17 de

enero de 1911, dándoles un plazo de tres meses «para presentar una relación de las señales marítimas a su cargo, acompañada de un informe en el que razonen la necesidad que ellos estimen tener de personal perteneciente al Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas, admitiéndose que puede haber caso en que se demuestre la no necesidad o conveniencia de adscribir a la Junta a persona alguna perteneciente a dicho Cuerpo». ⁶⁴ En la misma disposición se establecía que una vez hecho el estudio de los informes presentados, se propondrían a la superioridad las plazas que debían ser cubiertas por técnicos de señales marítimas, una resolución que las Juntas de Obras y Comisiones Administrativas de Puertos deberían tener en cuenta en la redacción de sus planes económicos. También los torreros reclamaban el reconocimiento de los años servidos en dichas Juntas a efectos de haberes pasivos, pues se había dado la circunstancia de negarse dichos derechos, cuando el Estatuto de Clases Pasivas de 22 de octubre de 1926 ⁶⁵ establecía en el párrafo primero de su artículo 76 que «los servicios prestados por los ingenieros directores y demás personal facultativo que figura en las Juntas de Obras de los Puertos y en los Pantanos y Canales se considerarán, a efectos pasivos, como prestados al Estado, estimándose como sueldo, para determinación del regulador, el correspondiente a su categoría, dentro de su cuerpo o carrera». Así lo recordaba Joan Mayans Planells en un texto reivindicativo publicado en 1953, en el que decía: «Creo que la Asociación ha de interesarse por el asunto a ver si de una vez se establecen claramente los derechos que nos asisten». ⁶⁶ La discusión estaba en torno al concepto de «personal facultativo» que según se exponía tenían en algunos nombramientos, pero que la Dirección General de Clases Pasivas no contemplaba como tal. Sin embargo sí lo reconocía el propio Ministerio de Obras Públicas, al así mencionarse expresamente en una Real Orden de 13 de febrero de 1903 o en un Real Decreto de 12 de febrero de 1915. ⁶⁷ El asunto fue sentenciado favorablemente para los técnicos de faros por el Tribunal Económico-Administrativo Central el 18 de marzo de 1954. ⁶⁸

También quedaban en situación de supernumerarios los destinados a los faros del protectorado del Marruecos español (faros de cabo Quilates, cabo Espartel, Alcázar Seguer, Nador, Tres Forcas, etc.), creado mediante un tratado franco-español el 27 de noviembre de 1912. ⁶⁹ Los faros de este territorio estaban adscritos administrativamente a una Dirección General de Marruecos y Colonias, luego llamada Alta Comisaría de España en Marruecos, que dependía directamente de la presidencia del Consejo de Ministros. Este fue un servicio cuya vigencia se prolongó hasta 1956, fecha en la que Tánger y el Marruecos de administración española pasaron a formar parte del nuevo Marruecos independiente. ⁷⁰

Un decreto de la presidencia del Consejo de Ministros del 5 de enero



Faro de Punta Europa (Guinea Española) en 1933, cuando estuvo destinado allí Antonio Martínez Montó. Colección Pilar Martínez Silvestre.

de 1933⁷¹ estableció para los funcionarios del Estado la imposibilidad de permanecer en las colonias del norte de África por espacio superior a los nueve años. En virtud de esa normativa, los hermanos Enrique y Miguel Pérez Ruiz cesaron del faro de Nador el 26 de enero de 1933, así como José Granados Cornejo «por estar comprendidos en el artículo 5º del Decreto de 5 del actual (*Gaceta* del 6), que dispone que cesen los funcionarios que lleven más de nueve años en el cargo o servicio que actualmente desempeñan en la administración de la zona del protectorado español en Marruecos y éste sea por razón de la carrera o cuerpo a que pertenezcan». ⁷² Otro decreto, de 30 de septiembre de 1944,⁷³ estableció obligatorio el servicio en los destinos que de cada cuerpo existieran en cualquier territorio de soberanía española. Los que iban forzosos a las colonias debían permanecer en ellas un mínimo de dieciocho meses, período durante el que permanecían en sus respectivos escalafones en activo, teniendo derecho al finalizar el plazo de estancia a ingresar seguidamente en las señales de la Península.

En la misma situación de supernumerarios quedaban igualmente los torreros afectos a los faros de la Guinea Española (Punta Europa, Bata, cabo San Juan, luces de enfilación de Santa Isabel de Fernando Poo, etc.), construidos por España en las décadas de 1920 y 1930;⁷⁴ y los afectos a los faros del África Occidental Española (puerto de El Aaiún, Sidi Ifni, cabo Bojador, etc.), también construidos por España en virtud de la aprobación el 21 de diciembre de 1946 del Plan de Balizamiento de Río de Oro y Territorio Ifni-Sahara. Los torreros destinados a esos territorios permanecieron en situación de supernumerarios hasta la pérdida de la soberanía española sobre los mismos.⁷⁵

La promoción a otros cuerpos

Como en todos los cuerpos del Estado, había aquel funcionario que en un momento dado de su carrera profesional decidía optar por pasar a otro cuerpo. En el Cuerpo de Faros existían vasos comunicantes con el de sobrestantes de Obras Públicas y muy especialmente con el de ayudantes de Obras Públicas.

El Cuerpo de Sobrestantes de Obras Públicas era un cuerpo encargado de velar por el mantenimiento de las infraestructuras dependientes de Obras Públicas, que fue declarado a extinguir en los años veinte.⁷⁶ Algunos técnicos de señales marítimas eran hijos de sobrestantes, como José Piqueras Santamaría o Mariano Sánchez Berdejo, al tiempo que otros torreros aspiraron a ese cuerpo, como intentó infructuosamente Francisco Garrido Palomeque en 1914. Para esa oposición, Garrido presentó un certificado fechado el 28 de junio de 1913, en el que el contratista de Obras

Públicas Antonio Arpón de Mendivil aseguraba de él que «ha trabajado como operario durante cuatro años en las obras de construcción del Puerto de Rosas (Gerona), de la que fue contratista, habiendo cooperado el mencionado Garrido en todas las faenas propias de obras de tal índole, como son explotación de canteras, fabricación de bloques, movimiento de éstos hasta su colocación en obra, asiento de mampostería, etc., y dada su inclinación a las canteras o por ser a lo que más se dedicó, posee una inteligencia perfecta de su explotación, pudiéndosele considerar como un buen capataz para esta clase de trabajo, y observado durante el tiempo que estuvo en mis obras una conducta intachable a la vez que mucho celo en los trabajos que se le confiaron».⁷⁷

El 5 de julio de 1890, Eduardo Olmos Visconti desde la suplencia de Tarragona solicitó el permiso para examinarse en las pruebas de ingreso al Cuerpo de Sobrestantes de Obras Públicas «hallándose a su entender comprendido en la base 3ª de la Real Orden de 24 de octubre de 1889».⁷⁸ Sabemos que optó a examen el 21 de diciembre de 1891 y el 1 de octubre de 1892, pero lo cierto es que permaneció como torrero de faros hasta su jubilación en 1923.

La consideración profesional de un ayudante de Obras Públicas⁷⁹ siempre fue muy superior a la del torrero de faros, por ello algunos con aspiraciones de mejorar su situación laboral y familiar hicieron lo posible para aprobar las oposiciones de acceso a este cuerpo, entendiéndolo como una forma de promoción laboral. Así por ejemplo, encontramos como el 25 de mayo de 1922 Pere Joan Rosselló Carrión solicitó licencia para desplazarse a Madrid y asistir durante tres meses a las clases de la Escuela de Ayudantes de Obras Públicas y hacer los exámenes del mes de junio «para ponerse al corriente de aquellas asignaturas de la carrera de las que no hay libro de texto ni programa definido».⁸⁰ Rosselló, tras ser nombrado en 1924 primer torrero de las nuevas luces del puerto de Sant Feliu de Guíxols, fue nombrado finalmente ayudante de Obras Públicas el 13 de agosto de 1926. Esa solicitud de licencia que permitiera preparar la formación para el acceso a otros cuerpos, aparece en distintas ocasiones; aunque a menudo los aspirantes a ese otro cuerpo debían pasar a supernumerarios, puesto que una vez ingresado en la escuela, había que permanecer en ella largo tiempo, lo que no resultaba nada fácil para la economía familiar.

El 28 de noviembre de 1940 el técnico del faro de cabo de Gata, Jaime Magriñà Farguell, dirigió una consulta al jefe de Negociado de Personal del Ministerio de Obras Públicas, en la que «por la presente tengo el honor de dirigirme a V. en consulta de un caso y le ruego muy encarecidamente tenga la bondad de aconsejarme sobre lo que debo hacer, pidiéndole al propio tiempo mil perdones por la molestia que pueda ocasionarle. Se trata sencillamente de lo siguiente: llevo ya un par de años estudiando las

materias necesarias para opositar al ingreso en la Escuela de Ayudantes de Obras Públicas. En dicha disciplina científica llega un momento que uno por sí mismo no puede seguir adelante sin la ayuda de un profesor especializado, cosa imposible de lograr en estos lugares tan solitarios. Mis esperanzas de conseguir alguno de los faros que pedí cerca de la población, quedaron frustradas al concederme éste y ahora hasta por junio del cuarenta y dos no puedo solicitar otro. Además hoy por hoy, en Madrid es la única ciudad que cuenta con academias a propósito, por ejemplo la Soto-Hidalgo, Altolaguirre, etc. Mi idea es la de poder ir a la capital y permanecer allí cuatro o cinco meses para terminar mi preparación y poder opositar con probabilidades de éxito en la convocatoria de junio próximo; pero mis recursos económicos se reducen al sueldo que cobro por mi cargo, por lo cual no puedo pensar en solicitar la situación de supernumerario fuera del servicio activo. Luego hay también que una vez ingresado en la escuela, tiene uno que permanecer dos años y tres meses en ella para obtener el título de ayudante facultativo de Obras Públicas. Pero según me dijeron, siendo funcionario del ministerio se le concede la excedencia forzosa con el ochenta por ciento del sueldo durante este tiempo. ¿Es esto verdad? Y respecto a lo primero, ¿si solicitaba licencia especial para dichas oposiciones, me sería concedida? Por ejemplo, que en dicha licencia constara que se me destina en comisión del servicio en Madrid, o también la situación a que antes hice referencia. Me gusta extraordinariamente esta carrera que concuerda en todo mi natural activo y emprendedor y además, considero como una obligación de patriotismo el mejorar de posición social honradamente para bien de nuestra amada patria, pero con tristeza presento que por falta de dinero no podré lograr mi mayor deseo. Suplicándole tenga la amabilidad de aconsejarme sobre tal particular y en espera de sus gratas noticias, queda de V. su humilde subordinado». La respuesta a dicha petición llegó el 3 de diciembre de ese mismo año. Desde la Sección de Personal de Cuerpos Especiales del Ministerio de Obras Públicas se le respondió que «en contestación a la carta oficial que me dirige con fecha 28 de noviembre último, interesando se le manifieste si podría obtener destino en Madrid para poder realizar la preparación a ingreso en la Escuela de Ayudantes; esta Sección le participa que en Madrid no existen otros destinos en el Cuerpo a que usted pertenece, que los de la Jefatura de Señales Marítimas que, como previenen las disposiciones vigentes, se cubren por concurso de méritos, a propuesta de dicha jefatura, no existiendo otro medio para obtener plaza con residencia en Madrid». Magriñà terminó pasando a supernumerario en 1942, aunque no hay indicios de que accediera al Cuerpo de Ayudantes de Obras Públicas, tal y como había pretendido. En cualquier caso, los que conseguían su objetivo, y pasaban al otro cuerpo, en el escalafón del de faros quedaban en situación de supernumerarios.

En la posguerra se dio la circunstancia, durante algunos años, que en la reglamentación del personal del Ministerio de Obras Públicas, y como una promoción de su funcionariado, existía la posibilidad de que los miembros del Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas pudieran optar por participar en las posibles oposiciones a ingreso en el Cuerpo de Ayudantes de Obras Públicas, cumpliendo las condiciones generales, y con el mérito o cláusula válida al ingreso en ese cuerpo, con tal de obtener la mínima puntuación exigida en esas oposiciones, incluida la oportunidad de que en tal caso se ampliaría con una plaza más el número de ellas anunciadas en la convocatoria.

Alberto Aguirre Martín recuerda como se vivió esa situación en 1942: «Esta posibilidad originó que en las academias de estudio o preparación para Faros llegaran muchos estudiantes aspirantes a ayudantes de Obras Públicas, que enterados de aquella oportunidad pensaran ingresar en Faros, para obtener este título, tener esta no despreciable posibilidad, más aún –como pude observar– al haber concurrido muchos de estos estudiantes opositores a convocatorias anteriores, en las cuales no tuvieron suerte.

»En la academia que yo estudiaba, la “Mavian”, dirigida por técnicos de señales marítimas adscritos al Servicio Central de Señales Marítimas, se llegó a armar un revuelo importante, ya que estos “colegas” de oposición que se incorporaban, poseían una preparación en matemáticas muy superior al nivel que muchos de nosotros teníamos, y tanto es así que a las clases de matemáticas que nos desarrollaban o exponían no les prestaban mucha atención y algunos ni siquiera asistían, dedicando ese tiempo acudiendo al taller de mecánica y electricidad que la academia disponía para efectuar ejercicios de averías, conexiones, circuitos, ajustes, etc. Para quienes nos considerábamos como “soldados de a pie”, nos molestó bastante esta actitud y nos acomplejó un tanto, pero por otro lado fue estímulo o acicate para espolear nuestro ego, empujándonos a mejorar nuestro estudio y dedicación intensiva, pues los vimos como muy serios competidores, ya que éramos muchos para un solo pastel que disponía únicamente de treinta plazas. Finalizando la preparación académica acudieron muchos más de estos peligrosos opositores, para informarse de la próxima preparación a futuras oposiciones. En el momento de la verdad, llegada la hora de la competición, nos vimos las caras en las salas del Colegio de Ingenieros de Caminos, sito en las cercanías de Atocha, donde celebramos los exámenes escritos, compuestos principalmente de problemas matemáticos. Alguno de los miembros del tribunal, consciente de la presencia de esos “otros” aspirantes, observándonos y alzando la voz en alguna ocasión, recomendándonos normas o advertencias sobre algún problema, exclamaba: “¡No intenten jugar o resolver esta cuestión por Trigonome-

tría! ¡Es Geometría aplicada a la función de un faro!». Total, que muchos de los temidos colegas se enfrascaron en las funciones trigonométricas, se enredaron, no comprendieron los “intrínquilis” de algunos datos, y quedaron descartados en los primeros ejercicios eliminatorios, por lo que ya no pudieron concurrir a la fase siguiente, que era en los días venideros, la fase oral ante pizarra y documentación, también eliminatoria, para poder acceder a la última etapa que era la fase práctica en taller con averías o formación de circuitos eléctricos».

Lo cierto es que de los treinta aprobados en esa oposición de 1942, luego la sexta parte hizo el pase al Cuerpo de Ayudantes de Obras Públicas. La superioridad, viendo posiblemente el caso ocurrido en esta convocatoria oposición, con la afluencia de opositores más o menos ajenos a la verdadera dedicación al ejercicio profesional de Faros, modificó la oportunidad del paso del funcionario Técnico Mecánico de Señales Marítimas a la de Ayudantes de Obras Públicas. Desde entonces se exigió que esa norma quedara condicionada a que el técnico tuviera que ejercer o efectuar servicios en activo durante tres años en faros, y como quiera que los primeros años de profesión activa solían ser casi de obligado servicio en aquéllos de peor situación de aislamiento –por ser los que siempre quedaban vacantes–, ello contribuyó a frenar la afluencia de aspirantes a oposiciones a faros para todos aquéllos que no tenían verdadero deseo de ejercer esta profesión.

En la cosmovisión de los torreros de faros, el ayudante de Obras Públicas era visto como alguien con una promoción profesional superior a la suya, y eso era algo muy arraigado entre éstos. Sebastià Sansó Quetglás, hijo y sobrino de torreros, tras haber ingresado en Faros en 1920, fue nombrado ayudante en 1926. Josep Escortell Cerqueda, nieto de Josep Escortell Ripoll, nos recuerda como su abuelo le insistía que estudiara para ayudante «para poder trabajar en un despacho». Los torreros veían en esa carrera una manera de dejar atrás la continua trashumancia de su profesión, y el penoso aislamiento de muchos de sus destinos, con las terribles molestias que ello suponía para las familias.

Las gratificaciones económicas

A los sueldos establecidos para cada categoría profesional (cuyas denominaciones a lo largo de los años fueron cambiando sucesivamente, aunque durante largo tiempo distinguían entre torreros mayores, principales, ordinarios y auxiliares, y luego mediante una clasificación numeral de tres o cuatro clases en sentido ascendente), podían añadirse otras gratificaciones económicas en función de varias circunstancias.

Las gratificaciones por aislamiento

Se trata de las asignadas al servicio en algunas señales, cuyo alejamiento de núcleos urbanos obligaba a los torreros a tener que costear ciertos gastos por razón de distancia a los mismos, en el normal desarrollo de su vida cotidiana.

En 1926 las gratificaciones por aislamiento oscilaban entre el 10% del sueldo en señales como Cap de Creus o el Cap de Salou y el 40% en los faros de Columbretes, Alborán y Alegranza, pasando por el 12% (Tabarca), 15% (Fangar, San Emeterio, Pechiguera, etc.), 20% (La Banya, Coelleira, Favàritx, etc.), 25% (Barra de Huelva, Sálvora, Llebeig, Conejera, etc.), 30% (Buda, Cíes, Ons, Formentor, Jandía, etc.), o 35% (cabo Tiñoso).

A veces los torreros reivindicaban el cambio de categoría de la señal, para poder acogerse a esa gratificación o aumentar la que ya percibían. Así, Francisco Flexas Oliu solicitó el 10 de marzo de 1949 que el faro del puerto de Andratx fuera considerado aislado por distar más de tres kilómetros del núcleo urbano de Andratx, donde había asistencia médica, educativa y religiosa, según lo establecido en el artículo 10 de la orden de 6 de agosto de 1942. Lo solicitó para que este faro, calificado de ordinario y situado a cinco kilómetros del pueblo, dispusiera de «las prerrogativas y gratificaciones a que tienen derecho dichos faros aislados»,⁸¹ lo que suponía una gratificación del 10% del sueldo. En su caso, esta petición fue aprobada el 14 de junio de ese mismo año.

El 20 de octubre de 1916, los tres torreros destinados al faro de la isla de Buda, Manuel Díaz López, José Vicente Lloret Llorca y Leonardo Sánchez Alcaraz «exponen que habiéndoles sido aumentadas las gratificaciones que disfrutaban a los torreros que prestan sus servicios en las islas de Columbretes, Alborán, Mouro, Hormiga y Lobeira, y no haciéndolo extensivo al personal de éste faro a pesar de que por sus excepcionales condiciones de aislamiento y exceso de trabajo siempre estuvo equiparado a aquéllos en lo referente a gratificaciones, por estar considerado como ellos, como faro de castigo de los peores de la Península, y tener asignado por este motivo, como los repetidos faros, el máximo de gratificación. Por lo que suplican a V.I. humildemente se digne otorgarles el aumento del 50% sobre el sueldo, concedido al personal de los faros arriba citados».⁸² No tenemos indicios de que su petición fuera atendida.

José Ruiz Moreno e Ildefonso Barraca Barraca solicitaron el 11 de marzo de 1925 continuar disfrutando de la gratificación del 50% del sueldo concedida a los torreros que prestaran servicio en los faros de la costa norte de África «teniendo concedido como bonificación de residencia el 50% de sobresueldo al igual que todos los empleados del Estado, civiles

y militares que prestan sus servicios en Marruecos, y habiéndosele suspendido el pago de dicha bonificación sin haber desaparecido las causas por las que les fue concedida y sí únicamente a la nueva reorganización y distribución de personal en el mencionado Cuerpo, y creyendo los recurrentes que el cobro de dicha indemnización es inherente a ninguna otra clase de gratificación». El 4 de abril, el gobierno confirmó la concesión de la mencionada gratificación del 50% a los demandantes, torreros del faro de Chafarinas, por ser la que correspondía a los funcionarios públicos residentes en el norte de África «independientemente de las indemnizaciones y gratificaciones que por orden de 31 de enero último le fueron asignadas».⁸³

Los torreros destinados en las Islas Canarias vieron generalizada la gratificación del 30% en concepto de aislamiento, mediante una Real Orden de 30 de junio de 1926. Eusebio Doreste Betancort solicitó el reconocimiento de dicha gratificación el 6 de julio de 1929 «sobre el sueldo que disfruta, a partir del día 1º de julio de 1926 en que comenzó a regir dicha Real Orden y abonándosele por consiguiente las diferencias que ha dejado de percibir [...] estando el recurrente dentro de lo dispuesto en la Real Orden de 30 de junio de 1926».⁸⁴ El 25 de abril de 1930, la superioridad resolvió a su favor dicha petición, computándosele únicamente desde la fecha de la citada Real Orden.

Esas gratificaciones en concepto de residencia por aislamiento tuvieron vigencia largos años. Así un Decreto de 9 de mayo de 1951 otorgó gratificaciones a los funcionarios residentes en África, Canarias y Baleares, que oscilaban entre el 50-200%, 40-100% y 30-40% respectivamente, de lo que se congratulaba el editorial de *Señales* del número 192 de octubre de 1955.

Las gratificaciones en concepto de casa y mueblaje

Las gratificaciones en concepto de casa y mueblaje iban dirigidas especialmente a los suplentes, que residían mayoritariamente en las capitales de provincia, y a los técnicos del Servicio Central en Madrid, porque era en esos destinos donde el Estado no les subministraba directamente la vivienda como al resto de funcionarios del Cuerpo. Estas gratificaciones siempre eran motivo de polémica, porque con los años las cantidades establecidas quedaban desvalorizadas, y además no eran las mismas para todas las localidades, ya que se calculaban en función del nivel de vida de cada provincia. Ello suponía que, por ejemplo, en 1926 la asignación para los torreros del Servicio Central fuera de 1.000 pesetas anuales, para los suplentes de Barcelona, Cádiz o Murcia de 700 pesetas, los de Valencia o

Guipúzcoa 600 pesetas, los de La Coruña o Menorca 450 pesetas, y para los de Ibiza tan sólo 350 pesetas anuales.

Durante la década de 1930, el progresivo encarecimiento de la vida hizo que muchos suplentes se vieran abocados a solicitar un aumento de la gratificación por casa y mueblaje. El 15 de marzo de 1933, los torreros suplentes de Las Palmas, Eusebio Doreste Betancort, José Montelongo Morales y Rafael Medina Guerrero solicitaron «se les aumente la indemnización que perciben por alquiler de casa y moblaje de 700 pesetas anuales a 1.800; Visto lo informado por V.S. y la Jefatura de Señales Marítimas. Considerando que el aumento que se solicita excede notablemente de los tipos máximos fijados para las provincias de mayor carestía [como Málaga, Huelva, Pontevedra, Oviedo y Santa Cruz de Tenerife, siendo la cuantía máxima de las concedidas hasta entonces la de 1.200] sin que se halle justificado el aumento pedido; Esta subsecretaría de acuerdo con lo informado por la Jefatura citada ha resuelto manifestar a V.S. la conveniencia de que los torreros suplentes sean destinados en zonas de servicio dentro de las cuales pueda ser posible proporcionarles vivienda, ya sea gratuita en algún faro, o económica en pueblos situados dentro de las demarcaciones que sean señalados y de fácil y rápida comunicación con esa jefatura y de no ser esto posible se haga, por V.S. la propuesta que determina el artículo 79 del Reglamento de 14 de junio de 1930, indicando cual es la indemnización que procederá señalar en consonancia con la categoría de cada torrero, pudiendo tomar como base los alquileres de las viviendas que ocupen funcionarios que puedan serles asimilados por percibir sueldos análogos a los de los solicitantes».⁸⁵ Finalmente, les fue concedida la cantidad de 1.200 pesetas que disfrutaban otras suplencias.

El mismo concepto se aplicaba en aquellos casos en los que el torrero no podía habitar el faro, ya fuera por la inexistencia de vivienda, su mal estado o unas reducidas dimensiones que imposibilitaran acoger en el establecimiento a varias familias numerosas. Este es el caso de Federico Baso Asensi que, al ser nombrado para el recién alumbrado faro del puerto de Motril, comprobó como dicha señal no disponía de vivienda. Tras solicitar una ayuda, el 29 de septiembre de 1915 le fue concedida una gratificación de 250 pesetas de indemnización anual «por alquiler de casa y moblaje toda vez que en dicho establecimiento no hay ninguna dependencia destinada a habitación para el torrero y su familia».⁸⁶ Otros motivos son los que encontramos en casos como el de Manuel Pérez Ferrús al ser destinado al faro de La Isleta (Las Palmas) el 28 de septiembre de 1934. El torrero encargado allí destinado, Diego Olivera Camacho, tenía diez hijos solteros viviendo con él, con lo que no quedaba espacio para nadie más en ese faro. El 19 de diciembre de ese mismo año el ingeniero jefe de Las Palmas elevaba al subdirector general de Obras Públicas

un oficio en el que declaraba que «en cumplimiento de lo ordenado en la comunicación de fecha 29 de noviembre último, cúmpleme proponer a V.I. que, hasta tanto sean ampliadas las viviendas del faro de La Isleta, se abone al torrero D. Manuel Pérez Ferrús, destinado a dicha señal, la cantidad de 1.200 pesetas como indemnización anual por casa y moblaje, que es la cantidad que perciben por dicho concepto los torreros suplentes que residen en esta población y cuya propuesta se hace teniendo en cuenta lo que previene el artículo 79 del reglamento para la organización y servicio del Cuerpo de Torreros de Faros; dicha indemnización comenzará a devengarla el Sr. Pérez Ferrús al posesionarse de su nuevo destino en esta jefatura». Esta propuesta de indemnización de 1.200 pesetas fue rebajada por el ingeniero jefe del Servicio Central, quien el 11 de enero de 1935 elevó una contrapropuesta a la baja al subsecretario de Obras Públicas en los siguientes términos: «El ingeniero jefe que suscribe entiende que puesto que los torreros suplentes, que tienen su residencia en Las Palmas cobran la indemnización de 1.200 pesetas por casa y moblaje, la indemnización correspondiente al Sr. Pérez Ferrús por el referido concepto no debe exceder de 900 pesetas, por ser el poblado próximo al puerto de La Luz lugar de residencia de inferior categoría a la de la ciudad de Las Palmas; por lo que tiene el honor de proponer que sea esta cantidad de 900 pesetas la que se fije al Sr. Pérez Ferrús, como indemnización por casa y moblaje, hasta que por la jefatura le sea habilitada la vivienda, para su residencia en el faro». Así fue como, finalmente, el 15 de enero de 1935 la gratificación concedida al torrero por no poder alojarse en el faro, ascendió tan sólo a 900 pesetas. Sin embargo, el servicio se le debía de hacer penosísimo, hasta el punto de solicitar un traslado al faro muy aislado de Alegranza. El 1 de agosto de 1935 ya manifestó su cansancio: «El residir fuera del faro, me obliga a tener que verificar todos los días un recorrido a pie, de más de doce kilómetros por camino montañoso y a una altura de 250 metros, que dada la edad del exponente y padecer algunos achaques, resulta verdaderamente penosísimo el servicio y cada día es mayor su agotamiento físico, estando expuesto a no poder continuar el servicio en cualquier momento, a pesar de sus buenos deseos. Por tales razones, y hallándose actualmente vacante el faro aislado de Alegranza, por haber quedado desierto en el último concurso, se atreve a suplicar a V.I. se le destine a prestar sus servicios con carácter provisional al mencionado faro de Alegranza, hasta que desaparezcan los motivos por los cuales he de residir fuera del faro de La Isleta».⁸⁷

En 1946 se fijaron nuevas gratificaciones para los suplentes y otros servicios de balizamiento sin vivienda asignada, que oscilaban entre las 1.400 pesetas de pequeñas poblaciones como Sant Feliu de Guíxols o suplencias como las de Murcia o Granada, y las 2.300 de las suplencias de

Barcelona o la Jefatura de Señales Marítimas, pasando por 1.800 asignadas a buena parte de suplencias de capitales de provincia.⁸⁸ En estas gratificaciones, sin embargo, siempre había desacuerdo. El 15 de noviembre de 1946, Manuel Añón Beneroso, que estaba destinado a la suplencia de Valencia, solicitó la reclasificación de la provincia a efectos de gratificación por casa y mueblaje, equiparándola a Barcelona y Madrid, ya que «la cantidad asignada a esta provincia de 1.600 ptas. anuales no está en relación con lo que cuesta el alquiler de una casa modesta en esta provincia». Dicha petición fue desestimada el 20 de diciembre de ese mismo año argumentando que «el problema que plantea el funcionario indicado es general, es decir afecta a todos los que se encuentran en el mismo caso, problema que dada la escasez de viviendas no es fácil resolver dada la importancia que han adquirido los importes de los alquileres. [...] Considerando que la indemnización que se abona [...] es por alquiler de casa y mueblaje, lo que no quiere decir que el Estado haya de abonarles el importe del total del alquiler».⁸⁹

Las gratificaciones por exceso de trabajo

La asunción de nuevas responsabilidades en una señal también era motivo de gratificación por exceso de trabajo o responsabilidad. En 1926 las cantidades asignadas por este concepto oscilaban entre 0,25 y 3 pesetas, con las que en algo se compensaba algunos de los servicios cuyo trabajo era de mayor dificultad técnica o provocaba mayor cansancio.

A esas gratificaciones solicitó acogerse Juan José Moragón Martínez el 31 de octubre de 1913, tras haberse instalado una sirena en el faro de las islas Sisargas (La Coruña). El 22 de diciembre de 1913 el Servicio Central informó favorablemente la concesión de una gratificación de 0,50 pesetas diarias en concepto de sirena, a sumar a las 0,75 pesetas diarias que venía gozando por tratarse de un servicio en faro muy aislado, lo que nos da una idea de que la percepción de una determinada gratificación no era incompatible con otro tipo de remuneraciones. El 2 de enero de 1914, el gobierno decidió equiparar la gratificación por la sirena de Sisargas a la de Finisterre, accediendo a la cantidad propuesta.⁹⁰ Más tarde, los torresos de Sisargas reclamaron la equiparación de la indemnización señalada por aislamiento con la del personal del archipiélago canario y otros faros, petición que sin embargo fue rechazada el 27 de diciembre de 1916 alegando que «no concurren las circunstancias de Mouro, Alborán, Columbretes, Hormiga, Lobeira o las Islas Canarias».⁹¹ Y lo mismo le ocurrió a José María Escobar Riballas en 1924, al agregársele al servicio del faro de Roses, el del automatizado faro de las islas Medes, mediante la gratifica-

ción de 1,50 pesetas diarias, a lo que tuvo que conformarse. Se consideraba que la nueva señal automatizada no requería ser visitada más que una vez cada diez días «como término medio para limpiar los cristales de la linterna y tomar la presión de los acumuladores que llevan carga para funcionar noventa días sin efectuar recambio. Considerando que este servicio puede efectuarlo el torrero encargado del faro de Rosas y su puerto, desde donde es visible la luz de Medas y en cuyo puerto ha de estar fondeado el barco-baliza de Medas».⁹²

A Isaac López Calero, destinado en Sisargas, el 13 de marzo de 1919 todavía le fue concedida otra gratificación de 0,50 pesetas en virtud de lo establecido en Real Orden de 11 de octubre de 1905 para los torreros maquinistas de faros, cantidad a la que a partir del 11 de julio de 1924 se le añadieron otras 0,50 pesetas diarias por haber superado los seis años de servicio.

A Antoni Vidal Bonilla, que estaba en el faro de cabo Higuer (Guipúzcoa), le fue concedida el 27 de noviembre de 1928 una peseta diaria «en concepto de exceso de trabajo y peligro personal que le ocasionará el servicio de la boya luminosa recientemente instalada en el puerto de Fuenterrabía».⁹³ Por el contrario a Leonardo Sánchez Alcaraz le fue denegada una que había pedido a los pocos meses de haber llegado a Sant Feliu de Guíxols, en cuyo caso el 16 de octubre de 1941 la Subsecretaría de Obras Públicas zanjó el asunto al comunicar al director general de Puertos y Señales Marítimas que «vista la instancia formulada por el técnico-mecánico de Señales Marítimas afecto a la Jefatura de Gerona, D. Leonardo Sánchez Alcaraz, solicitando por conducto de la misma le sea aumentada la gratificación de 1,50 pesetas que por exceso de trabajo tiene asignadas por el servicio de las luces del puerto de Sant Feliu de Guíxols; esta subsecretaría, de conformidad con la propuesta de V.I. ha tenido a bien desestimar la instancia de referencia, ya que el encarecimiento de la vida, en que funda su petición, afecta por igual a todos los funcionarios, no procediendo una modificación por el servicio de dichas luces».⁹⁴

Una resolución gubernativa del 13 de noviembre de 1929 estableció que «se encargue del servicio de vigilancia y conservación de la boya luminosa y de silbato instalada en el bajo de La Llosa, en las inmediaciones de la isla de Tabarca, el torrero del faro de Tabarca, don Carlos Poveda Parodi, con la gratificación de dos pesetas diarias y la obligación de efectuar las visitas que sean necesarias para el buen funcionamiento de la señal en la forma que se determine por la jefatura de la indicada provincia».⁹⁵ El reconocimiento de esta gratificación se hizo tras un informe del ingeniero jefe interino del Servicio Central en el que se destacaba que el torrero de Tabarca debería efectuar visitas periódicas cada diez días, debiendo embarcar y desembarcar acumuladores de acetileno. Años más tarde, el 5 de

abril de 1941, la jefatura provincial nombró interinamente para dicho faro a Antonio García Limiñana, hasta el nombramiento del que había de cubrir la vacante, haciendo notar que «estimo asimismo conveniente indicar a esa superioridad que cuando se proceda al concurso para cubrir esta vacante, se prefieran a los que por tener condiciones y costumbres marineras y agilidad, puedan embarcarse con más facilidad en la Boya, porque éste ha sido siempre un inconveniente para los de cierta edad y poco acostumbrados a estos servicios».⁹⁶ Queda patente que para ejercer determinadas responsabilidades, no bastaba con una compensación económica, sino que era preciso tener ciertas aptitudes.

Notas

1. AGMF. Legajo núm. 37786.
2. *Señales Marítimas*, núm. 71. 1/10/1945.
3. Nombramiento de Víctor Aguayo, publicado en *BOE* de 23/10/1985.
4. AGMF. Legajo núm. 5297.
5. AGMF. Legajo núm. 5290.
6. AGMF. Legajo núm. 6609.
7. AGMF. Legajo núm. 29785.
8. AGMF. Legajo núm. 37824.
9. MORÉ AGUIRRE, David. «Crónica de un anhelado viaje al faro de las islas Columbretes». *Peñíscola. Ciudad en el mar*, núm. 160. Diciembre 2009. Centro de Iniciativas Culturales. Peñíscola. Páginas 35-45.
10. *Señales Marítimas*, núm. 136. 1/5/1936, página 966. Tras la Guerra Civil, en 1944, se recuperó esa prestación: *Señales Marítimas*, núm. 36. 15/4/1944. También se consiguieron rebajas con las compañías navieras.
11. AGMF. Legajo núm. 38019.
12. *Gaceta de Madrid*, núm. 157. 6/6/1935. El primer planteamiento relativo al establecimiento de dicho carné lo formuló Vicente Artés Tornero, destinado en el faro de Cap de Creus. Véase *Señales Marítimas*, núm. 87. 21/12/1934, páginas 568 y 569.
13. «El far de Tossa», *Programa de Festa Major de Sant Pere 2003*. Ajuntament de Tossa de Mar, páginas 30-31.
14. El faro de Cala Nans de Cadaqués había quedado inhabitable durante la Guerra Civil, por lo que el torrero vivía en una casa alquilada en el núcleo de la población, de ahí la reflexión de María Infante, a quien agradezco haberme confiado poco antes de fallecer, en 2004, el preciado libro personal de servicio de su padre.
15. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Roses. Conservació, plànols, administració, incidents diversos 1864-1888. UI 193.
16. *Señales Marítimas*, núm. 122. 11/12/1935, página 851. Y así se solicitó formalmente al subsecretario de Obras Públicas. Véase *Señales Marítimas*, núm. 132. 21/3/1936, página 929.
17. AGMF. Legajo núm. 5930.
18. AGMF. Legajo núm. 5292.
19. AGMF. Legajo núm. 5298.
20. AGMF. Legajo núm. 15475.
21. AGMF. Legajo núm. 5652.

22. AGMF. Legajo núm. 5928.
23. AGMF. Legajo núm. 5731.
24. *Gaceta de Madrid*, 14/3/1934, núm. 73, página 1973.
25. AGMF. Legajo núm. 29785.
26. Así lo disponía la orden del Poder Ejecutivo de la República de 7 de julio de 1874.
27. AGMF. Legajo núm. 5928.
28. *Gaceta de Madrid*, núm. 268. 25/9/1919, páginas 1009 y 1010.
29. AGMF. Legajo núm. 6524.
30. Nos consta como en 1919 el servicio del faro de Columbretes ya estaba agregado a la Jefatura de Castellón, y los nombramientos para ese destino seguían un curso parejo al de los demás destinos.
31. La regla 6ª de la orden de 17 de agosto de 1905 disponía que transcurridos los dos años reglamentarios de servicio, los torreros destinados en Columbretes tendrían derecho preferente a obtener traslado mediante solicitud a las plazas vacantes de su clase en cualquiera de los faros de la Península, Baleares, Canarias y posesiones del norte de África. La disposición que regulaba el servicio de los torreros destinados en Columbretes se hizo extensiva a los torreros de Alborán el 30 de octubre de 1905. Destaca asimismo un artículo que recoge que los torreros que permanecieran seis años consecutivos prestando servicio en dichos faros, como premio a su esfuerzo laboral conservarían a su salida la gratificación de dos reales diarios. Nuevas disposiciones dictadas el 15 de octubre de 1915 y el 23 de septiembre de 1916 contribuyeron a la mejoría de las condiciones del servicio en esos faros. La primera de ellas organizó el servicio de manera que cada dos meses los torreros de Columbretes disfrutaran de un turno de descanso de quince días, y los de Alborán ocho días de permiso cada mes. Esos quince u ocho días podían pasarlos en la Península, siendo el viaje de ida y vuelta a la isla desde Castellón o Almería, respectivamente, a cuenta del Estado. En casos de enfermedad grave los turnos de descanso también eran objeto de permuta entre compañeros, según una Orden de la Dirección General de Obras Públicas de 5 de julio de 1924. La segunda disposición, aprobada en 1916, les concedía la indemnización del 50% del sueldo en vez de la de una peseta diaria que antes se les asignaba. Con los años, siguieron implantándose incentivos en el servicio de dichos faros. En virtud de lo dispuesto en el apartado 8º de las normas dictadas el 30 de julio de 1949, en cumplimiento del Decreto Ley de 7 del mismo, publicado en el *BOE* del 12, sobre la nueva reglamentación para el percibo de dietas y viáticos de los funcionarios públicos, se estableció que cada dos meses los técnicos de los faros de Columbretes y Alborán dispusieran de un mes libre. De la aplicación de estas últimas disposiciones encontramos testimonio en el expediente personal de Fernando Gutiérrez Perlasia (AGMF. Legajo núm. 37786).
32. AGMF. Legajo núm. 5300.
33. AGMF. Legajo núm. 6598.
34. AGMF. Legajo núm. 5642.
35. *Señales Marítimas*, núm. 217. Mayo-junio 1958, página 9.
36. Al menos por nuestra parte es la última permuta que tenemos documentada.
37. AGMF. Legajo núm. 38017.
38. AGMF. Legajo núm. 6257.
39. AGMF. Legajo núm. 38020.
40. AGMF. Legajo núm. 5307.
41. AGMF. Legajo núm. 6298.
42. AGMF. Legajo núm. 5248.

43. Acerca de dicho torrero puede ampliarse información en MORÉ AGUIRRE, David. «Torreros de Faros Peñiscolanos (I) Juan Ayza Fulladosa (1872-1952)», *Peñíscola. Ciudad en el Mar*, núm. 156. Diciembre 2008. Centro de Iniciativas Culturales. Peñíscola. Páginas 33-36.
44. AGMF. Legajo núm. 15475.
45. Para ampliar conocimientos sobre el faro de Chafarinas construido en 1901 y la historia y la vida en ese archipiélago habitado por población civil hasta 1986, recomendamos la lectura del libro de PÉREZ TIRADO, Jacinto. *Islas Chafarinas. Un paseo por su historia*. Editorial Asociación de Estudios Hispano Africanos. Melilla. 2002. 237 páginas. Agradecemos muy sinceramente a Adolfo Ruiz Osés habernos mandado una copia de la edición agotada.
46. AGMF. Legajo núm. 6639.
47. AGMF. Legajo núm. 5303.
48. AGMF. Legajo núm. 6102.
49. AGMF. Legajo núm. 6375.
50. AGMF. Legajo núm. 6501.
51. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cadaqués. Conservación, incidentes, general, varios 1864-1881. UI 110.
52. AGMF. Legajo núm. 6204.
53. AGMF. Legajo núm. 17514.
54. AGMF. Legajo núm. 5296.
55. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Sant Sebastià de Palafrugell. Correspondència general 1857-1879. UI 77.
56. AGMF. Legajo núm. 38015.
57. AGMF. Legajo núm. 5303.
58. AGMF. Legajo núm. 38008.
59. AGMF. Legajo núm. 6307.
60. AGMF. Legajo núm. 38015.
61. AGMF. Legajo núm. 5731.
62. *Señales Marítimas*, núm. 152. Junio 1952, página 1.
63. *Señales Marítimas*, núm. 157. Noviembre 1952, página 9.
64. *Señales Marítimas*, núm. 162. Abril 1953, página 11.
65. Publicado en *Gaceta de Madrid*, núm. 545. 28 de octubre de 1926.
66. *Señales Marítimas*, núm. 165. Junio 1953, páginas 5 y 12.
67. *Gaceta de Madrid*, 13/2/1915.
68. Este fallo judicial fue recogido por Joan Mayans Planells en un artículo publicado en *Señales Marítimas*, núm. 176. Junio 1954, página 2.
69. Bajo el control de la Dirección General de Marruecos y Colonias durante los años veinte y treinta, también se incluyó el faro del Peñón de Vélez de la Gomera, no así los faros de Ceuta, Melilla e Islas Chafarinas, territorios que como el primero eran de secular jurisdicción española y como tales considerados.
70. La zona de cabo Juby pasó a Marruecos en 1958 e Ifni en 1969.
71. *Gaceta de Madrid*, 6/1/1933.
72. AGMF. Legajo núm. 5733.
73. *BOE* de 2/10/1944, páginas 7336 y 7337. Véase también *Señales Marítimas*, núm. 51. 1/12/1944.
74. Sobre la ignominiosa y arbitraria situación del servicio en los faros de Guinea véase la amplia información facilitada por los torreros Antonio Martínez Montó y Gabriel García Gallardo en *Señales Marítimas*, núm. 98, 99 y 100. 11/4/1935, 21/4/1935 y 1/5/1935. En la asamblea de 1935 se aprobaron unas exigencias para hacerlas llegar a la

Dirección General de Colonias, cuya síntesis recoge *Señales Marítimas*, núm. 134, páginas 946 y 947.

75. La independencia de Guinea Ecuatorial fue proclamada en 1968, mientras que la salida española del Sahara se produjo en 1975.

76. En la Ley de 23 de diciembre de 1947 (publicada en el *BOE* de 27/12/1947, página 6790), por la que se modifica la plantilla del Cuerpo de Sobrestantes de Obras Públicas, se menciona como «declarado a extinguir hace más de veinte años». El Real Decreto 1167/1977 de 1 de abril por el que se aprobó el Reglamento del Cuerpo Especial de Delineantes de Obras Públicas, daba cuenta de la extinción del Cuerpo de Sobrestantes de Obras Públicas, por jubilación, con fecha 12/7/1968, del último funcionario de este Cuerpo. Publicado en *BOE* de 31/5/1977, página 11980. En el *BOE* de 15/5/1962, página 6447, también se menciona el Cuerpo de Sobrestantes como a extinguir. A veces las relaciones entre sobrestantes y torreros de faros fueron un poco tensas por una infundamentada pretensión de superioridad jerárquica de los primeros sobre los segundos.

77. AGMF. Legajo núm. 6298.

78. AGMF. Legajo núm. 6483.

79. Actuales Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.

80. AGMF. Legajo núm. 5292. Nótese que en el mismo archivo existe otro expediente (el núm. 5364) a su nombre, correspondiente a su trayectoria como ayudante de Obras Públicas.

81. AGMF. Legajo núm. 29218.

82. AGMF. Legajo núm. 5662.

83. AGMF. Legajo núm. 5298.

84. AGMF. Legajo núm. 5308.

85. AGMF. Legajo núm. 5308.

86. AGMF. Legajo núm. 5302.

87. AGMF. Legajo núm. 5731.

88. *Señales Marítimas*, núm. 79. Abril 1946, página 10.

89. AGMF. Legajo núm. 5642.

90. AGMF. Legajo núm. 5292.

91. AGMF. Legajo núm. 5303.

92. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Roses. Conservació, plànols, administració, incidents diversos 1889-1957. Pliego Servicio Baliza Medes. UI 189.

93. AGMF. Legajo núm. 5928.

94. AGMF. Legajo núm. 5662.

95. AGMF. Legajo núm. 5248.

96. AGMF. Legajo núm. 29218.

El final de una carrera

La tramitación del expediente de reconocimiento del derecho a servir en faros de descanso

Cuando un torrero cumplía cierta edad, determinados trabajos se volvían excesivamente pesados y podían repercutir en su salud. El ministerio, conocedor de ello, estableció que el servicio de algunos de los faros con menor carga laboral quedara reservado para los torreros con mayor número de años en activo, un requisito que por lo general iba asociado a una mayor edad y a una disminución de sus condiciones físicas. Una Orden de la Dirección General de Obras Públicas de 11 de julio de 1883 dispuso el tipo de expedientes que era necesario llevar a cabo, y su instrucción, para la concesión del derecho a servir en los llamados faros de descanso.¹ Para la obtención de dicho derecho era indispensable no haber sido sancionado durante el propio ejercicio profesional; y o bien tener más de sesenta años sin más justificación que por razón de edad, o bien tener al mismo tiempo más de cincuenta años, más de veinte de servicio en el Cuerpo y justificar haber contraído una enfermedad en el desarrollo del propio trabajo. Este último extremo fue algo relativo, como lo demuestra la distinta resolución dada desde la misma instancia y en un relativo corto espacio de tiempo a dos casos semejantes por causa de una hernia. Mientras a Antoni Prats Torres, destinado en el faro del dique de Curra (Murcia), le fue concedido el mencionado derecho en 1904, y terminó jubilándose en 1911, a Juan José Moragón Martínez, destinado en el faro de Llobregat, le fue denegado en 1926 al considerar que el origen de su dolencia «no puede atribuirse al servicio de faros», y ello a pesar de que el torrero encargado había informado que a aquél por su edad y dolencia «se le hacen difícil el practicar las operaciones de llenar el depósito de la lámpara e inyectar el aire necesario y en particular la limpieza exterior de la linterna»,² dándose la circunstancia que el mencionado Moragón falleció de una angina de pecho en ese mismo faro al año siguiente.

En el caso de Prats un informe del ingeniero encargado del servicio marítimo de Murcia del 19 de agosto de 1904 contemplaba que «el faro de Curra de 6º orden con foco a 10,87 sobre la plataforma del mismo, y a 14,87 sobre el mar, no es por su clase y por su altura de los más molestos para el servicio, pero como la casa del torrero está enclavada en el arranque del dique a 750 metros del faro, claro es que dado el padecimiento que aqueja al solicitante, han de hacersele sumamente difíciles las faenas

del servicio. Si a esto se agrega la frecuencia en que ha de recorrer dicho trayecto bajo el roción de las olas que rompen en la escollera del dique, en los temporales del tercer cuadrante muy comunes en estas costas, se comprenderá bien la razón que asiste al torrero para hacer valer sus especiales circunstancias a fin de conseguir el derecho a servir en faros de descanso. Y principalmente debe reconocérsele este derecho para que no sea trasladado a faros de gran altura de torre porque el ascenso de largas y penosas escaleras podría ocasionarle una estrangulación de la hernia que padece, y ponerle en peligro de muerte». Fue destinado al faro de Punta Grossa (Ibiza) y luego al del contramuelle de Alicante, porque el reconocimiento de dicho derecho no excluía el poder solicitar cambio de destino dentro de los de su clasificación. Así, el 11 de diciembre de 1905 Antoni Prats solicitó un nuevo traslado al faro de Águilas exponiendo «que si bien es verdad que el faro donde actualmente sirve está clasificado como de descanso, la distancia que hay que recorrer y las condiciones en que hay que prestar el servicio por ser dicho faro de columna, suponen un exceso de fatiga para el estado de salud del que suscribe, y sabiendo que ha de quedar vacante el faro de Águilas que reúne a juicio del dicente las condiciones necesarias de salubridad y descanso». El ingeniero encargado de Alicante apoyó su petición «por ser demasiado penoso para dicho torrero el servir faro de columna a causa de sus achaques, tanto más al tratarse del faro en que sirve que se encuentra distante de la casa».³

Joan Sánchez Costa solicitó la tramitación de dicho expediente y el 12 de abril de 1901 la jefatura provincial consideraba que «siendo penoso y perjudicial para el solicitante el servicio del mencionado faro del Fangal por tener su torre una altura de 6,80 metros y hallarse a una distancia de 15 km de poblado, esta jefatura considera justa la petición [...] Desde hace dos años padece una insuficiencia aórtica, enfermedad que le impide dedicarse a trabajos de fatiga, pudiéndose considerar entre ellos por ser sumamente perjudicial a su lesión cardíaca, el subir largos tramos de escalera».⁴ El derecho a servir en faros de descanso le fue finalmente reconocido el 12 de septiembre de 1903.

Tras la Guerra Civil, el lograr ese derecho imposibilitaba, sin embargo, poder concursar a otros destinos que no fueran de esas características, como le fue comunicado a Manuel Pérez Ferrús el 28 de julio de 1949, en respuesta a su solicitud de traslado al faro de Puerto Naos (Lanzarote).

En los cuatro últimos decenios, con la implantación de sucesivas mejoras tecnológicas que contribuyeron a mejorar las condiciones del servicio, la clasificación de algunas señales como de descanso a la práctica entró en desuso.

La jubilación

Los torreros de faros al jubilarse dejaban de pertenecer a la plantilla del Cuerpo para entrar en pasivos, pero no dejaban de pertenecer al mismo, al que seguían vinculados. Arraigada estaba la conciencia de pertenencia al Cuerpo, y entre sus descendientes persistía y todavía hoy permanece la noción de ser «hijos o nietos del Cuerpo».

El derecho a la jubilación

La edad de jubilación ha sufrido cambios a lo largo de los años, y las circunstancias para acogerse a ella también han sido modificadas en distintas ocasiones. Antiguamente, por lo general, era a los 67 años, aunque podía solicitarse con anterioridad a esa edad si se habían cumplido 30 años de servicio, como fue el caso de Miquel Sampol Cerdà en 1892. Con la aprobación el 22 de julio de 1918 de la Ley de Bases acerca de la condición de los funcionarios de la Administración Civil del Estado, y el posterior Reglamento para su aplicación de 7 de septiembre del mismo año,⁵ la edad de jubilación forzosa quedó establecida en su base octava a los 67 años, pudiendo los interesados solicitarla sin alegar causa alguna si se superaban los 40 años de servicio o se tenían 65 años, como fue el caso de Matías Vidal Vaquer, afecto al faro de Guetaria (Guipúzcoa), jubilado al poco de haber rebasado esa edad, e incluso podía conseguirse antes si se justificaba debidamente una imposibilidad física.

El 13 de septiembre de 1923 la Dictadura de Primo de Rivera elevó la edad de jubilación a los 69 años, medida que fue revocada por la República mediante un decreto de 22 de Abril de 1931 (*Gaceta* 23/4/1931), que supuso para cada cuerpo regresar a la edad fijada anteriormente, en éste caso los 67 años.

El Estatuto de Clases Pasivas aprobado por Real Decreto de 22 octubre de 1926 y su Reglamento de 21 de noviembre de 1927,⁶ reconocían el derecho a jubilarse voluntariamente antes de los 69 años y por imposibilidad física a los 65 años previo reconocimiento médico, aunque en ese caso sin conseguir los derechos máximos ni percibiendo la ayuda de la Mutualidad, que únicamente se cobraría superada esa edad.⁷ Una ley de 27 de diciembre de 1934⁸ estableció la jubilación forzosa de los funcionarios a los 70 años. Y al término de la Guerra Civil otra ley, de 24 de junio de 1941, fijó nuevamente la jubilación a esa edad, aunque se autorizaba la jubilación voluntaria con 40 años de servicio, como fue el caso de Federico Vidal Forés, jubilado anticipadamente el 12 de enero de 1973, o la forzosa a los mayores de 65 años, cuando éstos hubieran perdido la aptitud para el servicio.⁹ Asimismo, en 1953¹⁰ se aprobó que los funcionarios separados del servicio por expe-

diente de depuración tras la Guerra Civil¹¹ pudieran acogerse a los derechos pasivos si al llegar a la edad reglamentaria tenían en su haber 20 años de servicio al Estado.

En 1984¹² se decretó la jubilación forzosa de los trabajadores, ya fuesen funcionarios o no, a los 65 años, o bien anticipadamente para los que contaran 60 años y 35 de servicio, medida a la que se acogió por ejemplo Agustín Pallarés Padilla el 5 de septiembre de 1991. Otros, como Enrique Millán Delgadillo en 1987, se resistieron a aceptar la nueva edad de jubilación, porque consideraban que se les castraba la posibilidad de lograr unos ascensos que posteriormente les permitirían mejorar su pensión de jubilación.

A lo largo de los años siempre pudo accederse a la jubilación anticipada por incapacidad física, previo expediente donde se justificara suficientemente la imposibilidad de desarrollar adecuadamente el trabajo.

La tramitación del expediente

La jubilación por razón de edad venía impuesta por la superioridad, en virtud de haberse cumplido la edad reglamentaria. Si el torrero pretendía acogerse a la posibilidad de anticiparla al haber cumplido con los años de servicio necesarios, era preciso iniciar un expediente en la propia jefatura, para que ésta lo hiciera llegar a Madrid. Y lo mismo era preciso hacer cuando lo que se pretendía era la incoación de un expediente de jubilación anticipada por imposibilidad física, aunque en este caso el papeleo y las gestiones que debían hacerse eran mucho mayores, lo que a veces podía ralentizar el proceso.

Veamos los intentos de Isaac López Calero, afecto al faro de Sisargas (La Coruña), por conseguir una jubilación anticipada por razones de salud.

El 13 de julio de 1932 se dirigió al subsecretario de Obras Públicas en los siguientes términos: «Que viene prestando sus servicios como tal torrero en dicho faro desde hace 20 años consecutivos. Allí pasó lo mejor de su vida, allí nacieron y murieron algunos de sus hijos y allí adquirió la dolencia que ahora le aqueja, y que le obligó a pedir su jubilación por imposibilidad física en julio de 1931. Como consecuencia de esta petición, con fecha 10 de diciembre último se le ha requerido por la Delegación de Hacienda de esta provincia para que se presentase a reconocimiento facultativo ante unos señores médicos de La Coruña. El recurrente no pudo hacer este viaje con la prontitud que él mismo deseara porque se vio en la necesidad de acudir rápidamente a un sanatorio de Santiago para efectuar una operación quirúrgica, que desdichadamente no pudo realizarse porque su estado general de salud lo impidió. Por segunda vez fue requerido para sufrir dicho reconocimiento, ahora por conducto de la jefatura y de un modo apremiante, puesto que se le emplazaba para una fecha deter-

minada. Como siempre, trató de cumplir las órdenes superiores, y desde la cama donde se encontraba luchando con sus dolencias de diabético y haciéndose las curas en un pie pregangrenoso, según se atestigua por las distintas certificaciones médicas, estado originado por un golpe recibido en el servicio de la Sirena, y que su condición de diabético hizo quizá incurable, fue trasladado con las precauciones necesarias a un coche que le condujo a La Coruña en 31 de mayo último para que los Sres. médicos le reconocieran, diligencia que fue efectuada el mismo día. En estas condiciones se vio obligado a solicitar de esa superioridad una licencia de 30 días para resolver su situación legal pues había agotado la licencia que le fuera concedida por la jefatura. Terminada la que le concedió V.I. tuvo que pedir prórroga por otros 30 días, esta vez con medio sueldo. Esta prórroga de licencia se termina el día 16 del actual, y debiera solicitar el recurrente la segunda prórroga a que tiene derecho, esta vez sin sueldo alguno; pero como a la angustia de la enfermedad se une ahora la falta de recursos que le ocasionan unas decisiones que no saben si serán tan humanas como reglamentarias, desea evitar el gasto que representa una nueva petición de prórroga y se permite poner en conocimiento de V.I., que según referencias obra con la mayor justicia, los hechos apuntados, para suplicarle se digne ordenar que por quien corresponda se le conceda con premura la jubilación que tiene solicitada, pues no se ocultará a V.I. que si su agobio económico es hoy grande, tendrá consecuencias fatales para él y para su familia a partir de esta fecha, por no disponer de otros recursos que los que le proporcionaba su modesta paga de torrero». López Calero fue finalmente jubilado el 9 de agosto de 1932 «de acuerdo a lo que previenen los párrafos 1º y 3º del artículo 49 del Estatuto de Clases Pasivas y a propuesta de la Dirección General del Ramo».

Pero no terminaron ahí los problemas; el 22 de septiembre solicitó al ministro de Obras Públicas que «habiendo sido jubilado por impedimento físico en el mes de agosto anterior, para este fin le aplicaron una Ley del año 1872 que se encuentra derogada en virtud de la del año 1918, que ha sido la que debió aplicársele al recurrente. Ignora el que suscribe las causas que motivaron la aplicación de aquella Ley, así como también el que después de haber prestado consecutivamente veinte años de servicios en las islas Sisargas, sin nota ninguna desfavorable como puede comprobarse en el expediente personal del interesado, solicitara un faro de descanso en el año 1931 sin que se accediese a ello, puesto que aunque mi petición era justa debido a mi edad, y la enfermedad de arterioesclerosis con estado en las piernas semigangrenoso me fue denegada, a pesar de que en el estado en que me encontraba pudiera ser posible el que continuara solicité la jubilación y en aquellos mismos días en que cursé la petición al poner en marcha el motor de la Sirena, me resbaló una pierna siendo alcanzada y llevando

una tremenda mazadura de cuyos resultados quedé impedido para andar. Fui reconocido facultativamente el 31 de mayo del corriente año, siendo dado por inútil total. Al llevar el golpe en la pierna solicité licencia por enfermo con todo el sueldo con arreglo a lo dispuesto en la Ley de Bases del año 1918; al concluir esta licencia solicité nueva prórroga de otro mes con medio sueldo cuya prórroga terminaba el 16 de julio; pues bien Exmo. Sr. como el 31 de mayo fui dado por inútil, se me hizo reintegrar a la Hacienda los haberes correspondientes a las licencias disfrutadas, causando con ello grave perjuicio al que suscribe ya que solamente con su modesto sueldo como empleado es con lo que tiene que alimentar y atender a las necesidades de su numerosa familia. En el pasado régimen nada se podría decir de ello porque imperaba el caciquismo que nos venía avasallando, pero hoy gracias al actual en que la libertad y la justicia son sus emblemas, no se permitirán se cometan esos atropellos que causan tantos estragos en las familias de los humildes servidores del Estado como sus empleados. Entiendo que la Ley de 9 de julio (*Gaceta* del 12) es la que debe aplicarse al recurrente, porque la imposibilidad para el servicio que actualmente sufro fue debido a consecuencia del golpe recibido al poner en marcha los motores de la Sirena ya que quedé paralítico por completo. En virtud de todo lo expuesto suplica, para que previos los trámites que considere necesarios se sirva ordenar le sean aplicados al recurrente la Ley de 9 de julio del año actual y asimismo dignarse ordenar me sean devueltos los haberes que disfruté en los meses de licencia y que reintegré nuevamente a la Hacienda ya que me son de muchísima urgencia para poder atender a las necesidades de mi familia al propio tiempo que a mis curas diarias en la pierna lesionada. Es gracia Exmo. Sr. que espera alcanzar de la recta justicia de V.E. deseando larga vida en compañía de los demás ministros para bien de la República».

A su petición, la Subsecretaría de Obras Públicas respondió el 16 de marzo de 1933 comunicándole que «vista la instancia promovida por V. solicitando: 1º- Que se le aplique los beneficios de la Ley de 9 de julio último, publicada en la *Gaceta* del 12 sobre jubilación a los funcionarios que padezcan ceguera o parálisis total incurable, y 2º- Que se le abone los haberes devueltos a la Hacienda durante el plazo que disfrutó licencia por enfermo. Resultando que por Orden de 31 de mayo último se le concedieron 30 días de licencia por enfermo. Resultando que por orden de 17 de junio se le concedieron 30 días de primera prórroga a dicha licencia. Resultando que orden de 9 de agosto y a propuesta de la Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas se le jubiló por imposibilidad física. Vistas la Ley de 9 de julio último, la orden de 11 de diciembre de 1872, y el informe de la Ordenación de Pagos de este Ministerio y el de la Asesoría Jurídica. Considerando que la Ley de 9 de julio último determina que los funcionarios jubilados por razón de ceguera o parálisis total incurables, así como

los que contraigan en lo sucesivo dichas enfermedades percibirán una pensión del 80% del sueldo que estuvieran disfrutando. Considerando que la Orden de 11 de diciembre de 1872 prescribe que “cuando los funcionarios del personal facultativo de Obras Públicas no se presenten a servir a sus destinos dentro de los plazos marcados ya por traslación, ya por caducidad de licencias y prórrogas, que en tiempo oportuno se les concedan, según las disposiciones vigentes no disfrutarán de haber alguno desde que cesaron de prestar servicios hasta su nueva presentación, y esto en el caso de ser rehabilitados en la forma correspondiente y cualquiera que sea la razón que para ello se alegue”. Considerando que la jubilación que se pretende con arreglo a la citada Ley es de competencia de la Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas, dependiente del Ministerio de Hacienda. Considerando que no habiéndose presentado a tomar posesión de su destino a la terminación de la licencia y prórroga no es posible con arreglo a la Orden de 11 de diciembre de 1872 que antes se cita, el abonar los haberes devengados durante dicho período. Esta subsecretaría manifiesta a V. 1º- Que la jubilación que pretende con arreglo a la Ley de 9 de julio último debe solicitarla del Organismo correspondiente del Ministerio de Hacienda, y 2º- Que no es posible el abono de los haberes que pretende por hallarse su concesión en pugna con las disposiciones vigentes en la materia». Ciertamente Isaac López Calero había quedado en una situación indefinida entre el 16 de julio y el 9 de agosto de 1932, en la que sin tener licencia concedida no se reincorporó. Fracasó en sus reivindicaciones, falleciendo en Malpica el 27 de enero de 1939 como consecuencia de un coma diabético.

El derecho a una pensión

Durante muchos años, el derecho a la jubilación no implicaba directamente el derecho a percibir una pensión. Y en cualquier caso el conseguir el cobro de un haber pasivo no garantizaba la cuantía de éste, que durante años estuvo sujeta a parámetros muy distintos de los establecidos en la actualidad. Durante años sólo se tenía derecho a una pensión por los años desempeñados en una determinada categoría, o si se había trabajado más de una cierta cantidad de años. Así, para la percepción de una pensión, a principios del siglo xx se utilizaba el baremo de haber trabajado durante más de veinte años en una categoría con un sueldo superior a las 1.500 pesetas. Esta circunstancia impedía a algunos torreros que se jubilaban acceder al derecho de percepción de pensión alguna, debiéndose acoger cuando era posible a gracias de carácter excepcional.

Gabriel Pons Pons el 26 de junio de 1916 escribió al ministro de Fomento manifestándole que «el que suscribe torrero de faros, en nombre

de sus compañeros a V.E. expone: Que por no serles de abono los años servidos con menor sueldo de 1.500 pesetas a pesar de pertenecer a un cuerpo donde se ingresa por oposición y se asciende por antigüedad, son jubilados con muy poco o ningún haber pasivo, viéndose precisados después de 30 o 35 años de penosos servicios, a tener que mendigar una limosna para poder vivir. Para evitar resultado tan terrible y doloroso, a V.E. suplica se digne proponer una ley, por la que nos sean de abono todos los años servidos como tales torreros». ¹³ Y aunque en aquella ocasión el ingeniero jefe de Baleares comunicó a la superioridad que «estima muy digna de ser tenida en cuenta la petición de tan modestos como laboriosos funcionarios», esta reivindicación todavía tardaría varios años en ser un logro, sin que Pons pudiera beneficiarse de ello.

José Victoriano Bornachea Campo fue jubilado por imposibilidad física el 8 de marzo de 1881 con un haber pasivo de tres quintas partes del sueldo que venía percibiendo en el momento de su jubilación. Y Timoteo Allú Ageytos la solicitó anticipadamente «hallándose su salud quebrantada no puede continuar sus servicios por más tiempo, por lo que desea retirarse del mismo, utilizando la facultad que le concede el Decreto Ley de 22 de octubre de 1868». ¹⁴ Fue jubilado el 28 de febrero de 1888 con 4/5 partes del sueldo.

Hubo casos en los que tras haber cumplido la edad reglamentaria de jubilación se pretendía continuar en el cargo. Fue este el caso de José Limiñana Alemán, quien el 11 de febrero de 1910 solicitó «como gracia especial se sirva ampliarle el plazo de jubilación hasta fin de diciembre del presente año en que cumple los dos años en el último empleo y caso de no acceder a esta petición se le conceda por lo menos continuar hasta fin de mayo próximo para poder alcanzar los veinticinco años de servicios de abono». Dicha petición no fue atendida y fue jubilado en marzo. La misma petición presentó el 23 de enero de 1911 Antonio Gómez Artigas para continuar un tiempo más en el faro del puerto de Palamós, aunque la respuesta fue igualmente negativa, siendo jubilado en el mes de marzo, lo que evidentemente repercutía negativamente en sus pensiones.

Una vez jubilados, los había en situación tan precaria que solicitaban acogerse a la concesión de la gracia del socorro de una peseta diaria, una fórmula de beneficencia que estaba establecida para los casos de mayor necesidad. José Molina Gonzalves así lo solicitó el 19 de enero de 1911: «La concesión del socorro de 1 pta. diaria de forma retroactiva desde el pasado mes de octubre [...] teniendo en cuenta que al ser jubilado no se le reconoce haber pasivo alguno por reunir 26 años de servicios en el Cuerpo de Faros, de los cuales 11 años lo fueron con sueldo inferior a 1.500 ptas., por lo que no ha podido completar los 20 años de servicios abonables para la clasificación al efecto del percibo de haberes pasivos, estando

por lo expuesto comprendido también en la Real Orden de 2 de marzo de 1909, en que en análoga circunstancia se le reconoce ese mismo derecho al torrero D. Miguel Adrover Manresa». ¹⁵ El 29 de abril de 1912 le fue concedido el socorro de una peseta diaria.

No fue este el caso, sin embargo, de Antoni Solivaret Enseñat, jubilado en el faro de Formentor el 9 de septiembre de 1910, a los 62 años, y fallecido en Alcúdia el 19 de noviembre de 1911. Tras su muerte, el 29 de abril de 1912 se desestimó la petición de auxilio de 1 peseta diaria que había solicitado el 9 de octubre de 1910, alegando no poder trabajar en nada por padecer de una bronquitis crónica con enfisema pulmonar agudo. La denegación se fundamentó en que no se había «justificado su inutilidad para prestar servicio en el momento de su jubilación», ¹⁶ según estaba establecido en el artículo 66 del reglamento aprobado en 1873, para los que hubieran trabajado un mínimo de quince años. La incógnita en este caso es saber por qué se le jubiló si no tenía la edad reglamentaria, y cuando éste no lo había solicitado según la documentación conservada en su expediente personal.

Más modernamente, cuando el derecho a las pensiones para los funcionarios públicos ya quedó garantizado, las reivindicaciones evolucionaron hacia la cuantía o porcentajes de esas pensiones. Un caso paradigmático en ese sentido resulta ser el de Emilio López Gutiérrez, quien cesó formalmente del faro de Candás (Asturias) al ser jubilado por razón de edad el 13 de junio de 1940, pero que continuó excepcionalmente seis meses más en su puesto, hasta el 15 de enero de 1941, a petición de sus superiores por falta de personal, en una época en la que muchos torreros estaban apartados temporalmente del servicio en espera de la resolución de sus respectivos expedientes depurativos. El 4 de agosto de 1941 López solicitó en relación con la prolongación de su servicio en dicho faro que «como quiera que este servicio ha sido motivado por nuestro Glorioso Movimiento Nacional, y como por otra parte son de abono todos los años prestados al servicio del Estado servidos en tiempo de campaña, y habiendo cumplido en exceso los 35 años ya que lo fueron en 26 de octubre de 1940, el que suscribe suplica que teniendo en cuenta las circunstancias, dé las órdenes oportunas para que el tiempo que presté servicio forzoso me sea abonado para mis haberes pasivos». Se daba la circunstancia que al cumplir la fecha de su jubilación oficial no cumplía con el requisito de los 35 años de servicios al Estado para poder cobrar reglamentariamente una pensión de 4/5 partes del sueldo de 8.400 pesetas que le hubieran correspondido, y únicamente percibía una pensión de 13 pesetas diarias. Su petición le fue denegada el 29 de agosto de 1941 «ya que el Estatuto de las Clases Pasivas del Estado de 22 de octubre de 1926 previene en su artículo 50 que el jubilado no adquirirá por razón de los nuevos servicios que

preste o sueldos que perciba derecho alguno a mejorar su clasificación». Años más tarde, el 4 de diciembre de 1948, dirigió directamente al Jefe del Estado una petición de ayuda manifestando «que ha servido en los terribles faros del Cantábrico como torrero, durante 35 años 2 meses y 5 días, pues aunque debió cesar seis meses antes por haber cumplido los 70 años, la superioridad no pudo sustituirle oportunamente según ha probado en su expediente de clasificación y siendo el servicio del faro una obligación legal y humanamente imprescindible día por día y noche por noche atendió al faro durante 35 años 2 meses y 5 días, como ha dicho [...]. En el penoso servicio del faro el que suscribe contrajo un reumatismo deformante que le impide moverse ni ganar sustento de ninguna forma y como no tiene ni hijos ni parientes que puedan socorrerle se encuentra en la mayor indigencia. Los reglamentos ¡Señor! son humanos. En los otros cuerpos del Estado al que no tiene tiempo suficiente de servicios para la jubilación se le prorroga el plazo y al exponente que sólo le faltaban 6 meses para cumplir los 35 años de servicios reglamentarios pero que realmente los ha cumplido por obligación impuesta por el mismo Estado y por causa de utilidad pública no se le reconocen los cuatro quintos del sueldo que aliviaría un poco su angustiosa situación. Es de advertir ¡Señor! que su misión no era una simple misión burocrática, que cuando al cumplir los 70 años se le pidió por el ministerio que continuase se trataba de ir al faro en medio de los temporales, del frío y de la lluvia, y que en el faro estaba un puesto de vanguardia, mejor dicho era el mío un puesto de vanguardia, en aquellos días inolvidables de guerra y yo lo desempeñé a la satisfacción de mis jefes. De la lealtad del que suscribe a V.E. no he de decirle basta que se examine mi hoja depuradora y de mi conducta antes y después del Glorioso Movimiento pueden hablar todos mis jefes y todo el clero de los sitios en que he vivido, hoy especialmente el de la iglesia de San Isidoro de Oviedo, de manos del cual recibo los Santos Sacramentos. Suplica a V.E. ordene se revise su expediente de clasificación de 6 de febrero de 1942 y se le conceda el sueldo íntegro por su conducta en época de guerra o al menos los cuatro quintos de su sueldo regulador ya que moralmente y en recta justicia le corresponde». Esta petición fue respondida por el subsecretario de Obras Públicas el 15 de febrero de 1949 en los siguientes términos: «No habiendo medio legal de acceder a su petición, debe atenerse a lo ya resuelto definitivamente sobre el particular con fecha 29 de agosto de 1941, aparte de corresponder a la Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas cuanto se refiere a clasificaciones para haberes pasivos».¹⁷

La aprobación en 1926 del nuevo Estatuto de Clases Pasivas motivó que algunos, como hizo Celedonio Mendía Lasarte el 30 de diciembre de 1926, solicitaran «que desea acogerse a los beneficios que otorga el nuevo Estatuto de Clases Pasivas, por lo que se compromete a abonar el cinco

por ciento de su haber».¹⁸ Con el abono de ese 5% de la nómina se accedía a los Derechos Pasivos Máximos que suponía llegar a percibir una pensión del 80% del sueldo, en vez del 40% que era lo establecido ordinariamente para los que hubieran prestado servicios al Estado durante 35 años. Aunque, con los años, la legislación democrática terminó por equiparar a todos por igual, independientemente de lo que hubieran cotizado.¹⁹

Una ley de 9 de julio de 1932,²⁰ ya mencionada anteriormente para el caso de la jubilación de Isaac López Calero, permitió a los jubilados por ceguera o enfermedad ocular incurable o a los que contrajeran dichas enfermedades, cobrar una pensión equivalente al 80% del sueldo que estuvieran disfrutando al cesar del servicio activo. A ello pudo acogerse, por imposibilidad física relacionada con la visión, Mariano Aguirre Lorente al jubilarse próximo a cumplir 63 años y 30 de servicio, cesando en el faro de Peñíscola el 3 de marzo de 1934.

Otro caso es el de los depurados durante la Guerra Civil. Vicente Artés Tornero, cuyo último destino antes de la contienda fue una suplencia en el faro de Port de la Selva (Girona), y exiliado en Francia desde el 7 de febrero de 1939; desde Lourdes donde residía, el 12 de noviembre de 1976 se dirigió al ministro de Marina en los siguientes términos: «Informado por la prensa que en el último Decreto de Amnistía están comprendidos los antiguos Funcionarios del Estado que fueron separados del Escalafón del Cuerpo en virtud de la Ley de 10 de febrero de 1939, sobre depuración de Funcionarios públicos. Tengo el honor de dirigirme a sus servicios competentes solicitando los derechos que pueda tener en el capítulo de Haberes Pasivos en mi calidad de antiguo Oficial segundo del hoy Cuerpo de Técnicos-Mecánicos de Señales Marítimas, cargo que desempeñé por oposición celebrada en Madrid el año 1926 hasta el día 24 de abril de 1940. Complácame adjuntar la fotocopia del certificado extendido por la Sección de Personal de Cuerpos del Estado. Solicitud que tengo el honor de transmitir a S.E. por conducto oficial del Sr. cónsul general de España en Pau». El 22 de febrero de 1977 le fue decretada la anulación de la sanción por la que había sido expulsado del Cuerpo, lo que tuvo su trasposición a efectos de pensión. «Vista la instancia de D. Vicente Artés Tornero, de 12 de noviembre último, por la que, en síntesis, solicita acogerse a los beneficios del Decreto 3357/1975, de 5 de diciembre (*BOE* del 24) con reconocimiento del tiempo en que ha permanecido separado del Cuerpo Técnico-Mecánico de Señales Marítimas hasta la fecha de su jubilación. Resultando [...]. Vistos: la Ley de 10 de febrero de 1939; la Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de julio de 1958; la Ley de Funcionarios Civiles del Estado de 7 de febrero de 1964; el Decreto de 5 de diciembre de 1975, y la Orden de la Presidencia del Gobierno de 9 de enero de 1976, así como la jurisprudencia del Tribunal Supremo y los informes de la Asesoría Jurídica del Departamento en

materia de reconocimiento de períodos de tiempo, a efectos de trienios, a separados. Considerando: 1º- Que al presente caso le es de plena aplicación el decreto de indulto citado, por habérsele sancionado administrativamente de conformidad con la Ley de 10 de febrero de 1939. 2º- Que al declararse por el mismo revisadas de oficio, anuladas y dejadas sin efecto las sanciones administrativas impuestas de conformidad con la citada ley, la invalidación de la sanción incluye todo lo que trae causa de la misma, como dispone el artículo 50 de la Ley de Procedimiento Administrativo y la Jurisprudencia sobre dicho precepto, es decir, que el acto de sanción en este caso es nulo e inexistente a todos los efectos, nulidad que produce sus efectos retrotraídos al momento mismo en que el acto se dictó, como si nunca se hubiera dictado. Este ministerio en cumplimiento del citado Decreto, ha resuelto: reintegrar al interesado al cuerpo citado, reconociéndole como tiempo de servicios prestados a efectos de antigüedad y derechos pasivos el comprendido entre el 24 de abril de 1940, en que fue separado por sanción administrativa, y el 31 de marzo de 1972, fecha en que le correspondió la jubilación forzosa por edad y así se declara».²¹ Este caso ejemplifica como en plena transición democrática ya se saldaron cuentas con la memoria histórica.

Las pensiones de viudedad y orfandad

El 22 de julio de 1888 fue sancionado por la Reina Regente que «para los efectos de viudedades y orfandades se declararán comprendidos en el personal subalterno de Obras Públicas, y por consecuencia con todos los derechos que éste disfrute, a los torreros de faros y sus familias».²² Hasta entonces sólo se percibían pequeñas cantidades.

Domingo Riera Ferrer falleció de una tisis pulmonar en el faro de Formentera el 16 de mayo de 1880. Su viuda tramitó en 1881 el expediente para poder cobrar una pensión de viudedad, pero éste terminó archivándose el 14 de noviembre de 1888 «sin perjuicio de ulterior resolución» porque resultó que las partidas aportadas de su marido estaban hechas en papel de oficio y debían legalizarse, así como «por no haber enviado la diligencia de cese reclamada dos veces por Gobierno Civil».²³

Pedro Solano Montero falleció en Barcelona el 20 de abril de 1904. Su esposa, residente en la capital catalana, tramitó el expediente de viudedad, que le fue concedido; sin embargo, a su vez, una hija natural del torrero, residente en Ceuta, también reclamó una parte de esa pensión alegando que los hijos legítimos ya eran mayores y tenían sus vidas resueltas, mientras ella no tenía nada. La pensión de orfandad a la hija natural le fue denegada porque según la ley vigente entonces sólo tenían derecho a las pensiones de orfandad los hijos legítimos.²⁴

El Estatuto de Clases Pasivas de 1926 vino a regular este tipo de pensiones, establecidas en base a la categoría que el esposo o progenitor hubiera desempeñado durante los dos últimos años de cotización.

Montepíos y mutualidades

Igual que en la mayor parte de ámbitos profesionales, antiguamente cuando un torrero fallecía joven, dejando viuda e hijos huérfanos, la familia quedaba en una situación precaria y muy delicada, pues no les amparaba ningún tipo de cobertura social. Ésa fue siempre una de las grandes preocupaciones del Cuerpo y a ella se hacía frente de muy diversas maneras. Una de ellas la conocemos por una comunicación del ingeniero de la Jefatura de Girona, Rafel Coderch, al ingeniero encargado de la señalización marítima de la provincia, fechada el 9 de mayo de 1900, en la que decía: «El ingeniero jefe con fecha 28 de abril último me dice lo siguiente: “El ingeniero de la Demarcación de las Vascongadas y Navarra me dice en fecha 23 del actual lo que sigue: ‘El día 14 del actual falleció el torrero afecto al servicio de esta provincia D. Celestino Gil Lorenzo, dejando a su familia en una situación lamentable debido a los gastos originados en su larga enfermedad. Su viuda suplica encarecidamente a los señores ingenieros de las provincias marítimas exploren la voluntad de los torreros a sus órdenes por si tienen a bien socorrer con alguna cantidad y en caso afirmativo remitirlo al Pagador de Obras Públicas de esta provincia D. Narciso Elicendu’. Lo que traslado a V. para su conocimiento”».²⁵

Muy poco tiempo después, en la línea de las Sociedades de Socorros Mutuos que proliferaron en España a principios del siglo xx, el Cuerpo de Faros se dotó de un Montepío para atender las penalidades de viudas y huérfanos en el momento del fallecimiento de sus esposos o padres respectivos. La Asociación de Socorros nació en 1904 bajo la consigna de «¡Asociaos, asociémonos! ¡Viva la Unión! ¡Viva la Asociación!».²⁶ Las cantidades que podían aportarse eran pocas,²⁷ pero cubrían unas mínimas necesidades y eran el abrazo de solidaridad de los miembros del Cuerpo con una familia del mismo, afligida por el zarpazo de la muerte en su propio seno.

Un Decreto de 3 de julio de 1944 dispuso la creación de la Mutualidad General de Funcionarios y Empleados del Ministerio de Obras Públicas,²⁸ en la que podían integrarse o no las entidades de previsión y mutualidad preexistentes. Estaba subdividida en cinco secciones según el rango y características de los cuerpos. La Sección «E» de la referida mutualidad fue la entidad resultante de la fusión en 1948 de varias entidades de parecidas características, como el antiguo Montepío Previsor del Cuerpo de

Técnicos-Mecánicos de Señales Marítimas, la mutualidad del Cuerpo de Delineantes de Obras Públicas y la de los funcionarios facultativos de los Servicios Hidráulicos. En la Mutualidad resultante de la fusión, que a su vez en 1975 terminó inserta en la denominada MUFACE (Mutualidad de Funcionarios de la Administración Civil del Estado), cada sección tenía un reglamento específico, y una junta directiva propia integrada por tres personas de cada área, estableciéndose un turno rotativo para presidirla.²⁹ Francisco Gil Méndez, que fue el presidente del Montepío de Faros durante sus últimos siete años, se felicitaba de los acuerdos adoptados con la integración de mutualidades,³⁰ y aunque continuó en la refundada junta, fue Vicente Martín Rodríguez como vicepresidente de la nueva entidad resultante, quien le relevó en las tareas de capitanear todo cuanto fuera del interés de los técnicos de faros. Su sede social quedó establecida en la misma calle del Cid, número 6, donde por aquel entonces³¹ tenían su sede la Academia Mavian, la Asociación y la revista del Cuerpo.

Con la fusión de 1949, rápidamente se hicieron notar las mejoras. Así, en el expediente de Josep Escortell Ripoll encontramos el 28 de marzo de 1950 una comunicación del secretario de la llamada Sección «E» de la Mutualidad, en la que se le notificaba el acuerdo de la asamblea general del 18 de febrero por el que se aumentaban las pensiones el 20% sobre el sueldo que venían disfrutando los beneficiarios en el momento de su jubilación o fallecimiento, por lo que la prestación alcanzaba el 50% del sueldo que aquél tenía cuando se jubiló; lo que equivalía a 4.200 pesetas, a pagar en pensiones mensuales de 350 pesetas, empezando la percepción a partir del 1 de abril de 1950.

La entidad, mantenida con el 2% del sueldo de todos los afiliados, se dotó de una circular informativa periódica y luchó por conseguir una de las recurrentes demandas: la prestación por parte de la mutualidad de la asistencia médico-farmacéutica con que se aprobaron sus estatutos. Un primer paso fue la aprobación de la prestación médica a partir del 1 de septiembre de 1950, con la concertación de un seguro médico de carácter libre con una tercera entidad llamada «Obra 18 de Julio», que hizo desaparecer la sombra del hospital o la enfermedad mal atendida que durante un siglo habían perseguido a los faros y sus gentes.³² Sin embargo, la experiencia de ese primer seguro médico no fue lo exitosa que cabía esperar: en algunas provincias no se prestaba la debida cobertura, y en mayo de 1951 se optó por rescindir la contrata y dejar a la voluntad de cada «provincia-lía»³³ la decisión de escoger la entidad que ofreciera mayores garantías. En Madrid se firmó una con la Clínica de las Flores, a la que podía acogerse todo aquél que lo precisara,³⁴ como así ocurrió con una operación de resección de úlcera de estómago sufrida por el técnico destinado en el faro de Melilla, Rafael Villena García, a finales de 1951,³⁵ quien poco después

agradeció públicamente la atención recibida en un artículo publicado en *Señales*.³⁶ En parecidos términos de agradecimiento se manifestaba Francisco Fernández Rodríguez, destinado en el faro de Águilas (Murcia), que acudió a la misma clínica madrileña para operaciones de su esposa e hijo.³⁷ Por esas mismas fechas también se reconocía el derecho de los técnicos destinados en faros del norte de África a disfrutar de la asistencia médica y la extracción de medicamentos de las farmacias militares, acogiéndose a una antigua Real Orden de 17 de julio de 1902 todavía en vigor.

La prestación farmacéutica tuvo que esperar un tiempo, pero también llegó. Un editorial de *Señales* de 1955 daba cuenta de la aprobación a cargo de la Mutualidad de la mejora de los servicios médico-farmacéuticos con la importante bonificación del 50% sobre el coste de los medicamentos.³⁸

Por otra parte, durante años un tema recurrente fueron los intentos por crear un Colegio de Huérfanos de Técnicos de Señales Marítimas, a imitación de lo que disfrutaban otros cuerpos del Estado.³⁹ Tras la Guerra Civil llegó incluso a plantearse la instauración de un sello pro Colegio de Huérfanos del Cuerpo impuesto a las compañías navieras en pasaje y talones de carga, siguiendo el modelo inglés: «Nadie duda el efecto de nuestras luces en la marcha de los buques y tampoco la gratitud de los navegantes hacia nosotros; pues bien, encáucese esa corriente que nos es propicia y que si no se ha hecho ya, ha sido por no lanzarse nadie a la lucha capitaneando este grupo de españoles que, por poco numeroso, se pierde muchas cosas necesarias para su bienestar». ⁴⁰ También se planteó la posibilidad de acoger a los hijos de los técnicos cuyos destinos aislados impidieran darles la debida educación.⁴¹ Esta petición debería haber venido apoyada por los distintos ramos que componían la sección.

En 1951 un editorial de *Señales*⁴² daba cuenta del acuerdo establecido para sufragar la educación primaria de los huérfanos de padre y madre en escuelas salesianas, pero como no apareció ningún candidato que cumpliera dichas condiciones, se optó por abrir la matrícula a todos aquellos que lo consideraran oportuno y en cualquier centro.⁴³ Para el curso escolar 1953-1954, la asamblea de la Mutualidad celebrada en marzo de 1953 estableció un auxilio a los hijos huérfanos o de familia numerosa de ambos sexos entre 10 y 23 años, prorrogables hasta los 25 para aquellos que cursaran estudios superiores, estableciéndose unas becas con estados según circunstancias.⁴⁴

Destacamos como en la circular número 41 de 1959 se dio cuenta de que la asamblea había acordado aprobar como caso extraordinario y mientras persistieran las circunstancias, el sufragar los gastos de escolarización del hijo del mutualista Antonio Castaños Lamelas, desaparecido en el faro de cabo Bojador, episodio del que daremos cuenta en otro capítulo.

La Mutualidad también daba derecho al cobro de una pensión que,

sin embargo, fue cercenada con la reforma de las pensiones del Estado en los años ochenta.

En 1958, al pasar a depender el servicio de faros de las jefaturas de Puertos, se dio el curioso caso que los técnicos de faros fueron obligados a afiliarse al Montepío de Previsión Social para Empleados y Obreros de Puertos, que era la mutualidad propia de los Puertos. El porcentaje de nómina que se restaba para dicho montepío era del 3,5%.⁴⁵ En 1981 se aprobó un nuevo reglamento del Montepío, con el que entre otras cosas se estableció una nueva escala de porcentajes en la liquidación de las jubilaciones forzosas por edad, iniciándose con el 50% a los 10 años y terminando con el 100% con 35 años de cotización.⁴⁶

Sin embargo, y aunque se daba la circunstancia que durante años los técnicos de señales marítimas estuvieron cotizando para ambas mutualidades (la de puertos y la de faros), ello no se tradujo en una doble pensión de jubilación. Un acuerdo del Consejo de Ministros de 8 de mayo de 1987 dispuso la integración de este Montepío al Régimen General de la Seguridad Social. Fue entonces cuando, de conformidad con el Real Decreto 2248/1985 de 20 de noviembre, se aprobaron los criterios para que por parte del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo se establecieran la posibilidad y las fórmulas para compensar económicamente a los interesados, por una sola vez y con cargo a los recursos propios de los organismos portuarios que asumieran esta obligación con carácter subsidiario, de no resultar viable que lo hiciera el propio Montepío. Esta compensación debía sustituir a las pensiones complementarias, previa firma del interesado del correspondiente documento en que constara su conformidad con la liquidación e importe que le fuera satisfecho, saldándose de esta manera las posibles obligaciones del Montepío o las que subsidiariamente hubieran podido asumir los organismos portuarios. Para el cobro de esta percepción se calculó el haber regulador estimado junto con el período total de cotización, y se hizo una estimación porcentual de los excesos de cotización sobre las cuotas de la Seguridad Social, con la que se obtenía la compensación económica a percibir.⁴⁷

La muerte en el faro

La muerte es dolorosa en cualquier circunstancia para todos, pero en los faros reunía condiciones singulares que la hacían aún más dolorosa si cabe. Si la persona fallecida era la esposa del torrero, un hijo suyo o cualquier otro familiar cercano, la situación era sobrellevada con la habitual resignación cristiana, aunque a menudo sin la no menos habitual asistencia religiosa de un sacerdote. Sin embargo, cuando el fallecido era el propio torrero, al dolor por la pérdida de un ser

querido la familia tenía que añadir otra preocupación: desalojar el faro lo más rápidamente posible, habida cuenta que a un técnico le sucedía otro, y que tras su muerte la jefatura destinaría a un sustituto, provisional o no, que debería ocupar sus habitaciones. El sinfín de sentimientos que conllevaba ese difícil trance, al tener que enterrar al ser querido y cambiar de hogar en pocas horas, era un golpe difícil de sobrellevar, especialmente si la defunción se había producido de forma inesperada.

A la mañana siguiente del fallecimiento del técnico del faro de Tossa, Magí Francisco Bosch, su yerno, Narcís Nabona, escribió unas emotivas palabras en el libro de visitas del faro, que sintetizan lo que era la vida en un faro para los torreros y sus familias:

¡Oh faro de Tossa!
¡Cuan imperecedero recuerdo
guardaré siempre de ti!
Pasé tu umbral por vez primera
para pedir la mano de
la hoy mi buena esposa...
después, algunas otras para
un corto gozar de tu excelsa belleza.

Lo pasé también con abatido
espíritu, en época de lucha y
de zozobra.

Tiempo más tarde, volví y
contemplé con amargura tu
jardín donde mi hijito gozó
en vida en él jugando.

Y lo paso hoy, quizás por
vez postrera, para llevar
a su última morada
tu fiel torrero a la par que
amante esposo y ejemplar padre.

Nabona. 28 de noviembre de 1942.

Igualmente emotivas resultan las palabras de Diego Ponce de León González al relatar las últimas horas de Joan Mayans Torres, al que en su enfermedad había ido a suplir al faro de Botafoc, y cuyo deceso tuvo lugar el 6 de abril de 1935. Destaca un fragmento que dice: «A un kilómetro



Magí Francisco Bosch con su esposa Assumpció Cardona Mercadal e hijas (de izquierda a derecha: Antònia, Paquita, Assumpció y Catalina) en el faro de Tossa, en el año 1922. Este torrero falleció en el faro de Tossa en 1942, tras haber residido en él 24 años y un día. Colección Narcís Nabona Francisco.

del faro se detiene el coche fúnebre. No puede avanzar más, y el cadáver ha de ser transportado a hombros hasta allí. Es preciso. El momento ha llegado, y el cabeza de familia, el capitán Las Heras, apenado, pero estoico, indica la señal. Los lamentos de las hijas, el llanto de la viuda, llenan el espacio y se presenta el cuadro desconsolador, luctuoso, imponente, del féretro sobre la terraza del faro [...] Entre las ironías que la vida nos ofrece, rememoro mi dicha en este faro, hace ahora veinticinco años, sirviéndome de tálamo nupcial, y hoy convertido en túmulo aciago o tumba fría, con esta grande soledad, en donde no se percibe ni siquiera la campana de la aldea». ⁴⁸ Sus palabras sintetizan el faro como hogar y la soledad de éste.

Las circunstancias de la muerte en el faro a veces eran por sí solas singulares. Pedro Fernández del Moral, estando destinado en el faro de Cala Nans de Cadaqués, el 4 de marzo de 1894 solicitó traslado al faro sideral de Palamós, manifestando que «necesitando de asistencia facultativa diaria como tiene justificado en otra solicitud, y no pudiéndolo conseguir en este faro, sin grandes dispendios, porque la embarcación de que dispone el recurrente, pagada por el Estado, sólo tiene obligación de venir al faro cada tres días; y además de lo expuesto, no pudiendo tener consigo la familia para que lo asista, por no tener el faro habitaciones nada más que para el que escribe». ⁴⁹ Antes de la resolución de dicha petición, el torrero, de 51 años, falleció en el mismo faro el 15 de mayo de 1894, tras sufrir una hemorragia pulmonar.

En algunos lugares especialmente aislados, donde la muerte se presentaba en la más absoluta de las soledades y donde se hacía imposible la conducción de los cadáveres a los cementerios más próximos, la parca tomaba un cariz mucho más brutal y dramático. En ocasiones, una tumba anónima y olvidada en las proximidades del faro ha sido la última morada de algunos de sus habitantes. Quizás uno de los casos más tristes en ese sentido sea el de un torrero, José Hierro Delgado, que el 18 de enero de 1886 falleció en el faro de Jandía (Fuerteventura). En su partida civil de defunción podemos leer la siguiente anotación: «Se le dio sepultura en las playas de Jandía por no hallarse su cadáver en disposición de poderse traer al cementerio de la parroquia».

En algunos destinos donde el aislamiento era total y la muerte asomaba su rostro en más de una ocasión, los torreros decidieron habilitar su propio cementerio. En el de Columbretes descansa el torrero Juan Batanero Romasanta, fallecido el 14 de diciembre de 1908. En el expediente personal de Juan José Moragón Martínez encontramos un oficio del 14 de enero de 1910 que el ingeniero jefe de Valencia dirigió al director general de Obras Públicas manifestando que «el presidente de la Audiencia Territorial de Valencia con fecha 20 de septiembre de 1909 dice a esta jefatura lo siguiente: “En el expediente que se instruye para la inscripción

de la defunción del torrero 2º de las islas Columbretes D. Juan Batanero Romasanta se precisa según manifiesta el juez municipal de Castellón, la presentación de dos personas idóneas de las que hayan estado presente en los últimos momentos del finado o dos que más de cerca le hayan tratado, con objeto de que faciliten los datos necesarios para aquélla. Y como la pronta terminación de dicho expediente está interesada por la superioridad, ruego a V.I. se sirva dar las oportunas órdenes para la indicada presentación en el Juzgado Municipal de Castellón de la Plana”. Esta Jefatura en vista de lo comunicado y con arreglo a las facultades que le concede la Real Orden de 5 de noviembre de 1874, acordó el citar a los torreros del faro de isla de Columbretes D. Francisco Tarín Oliver y D. Juan Moragón Martínez, como únicos testigos del fallecimiento del torrero D. Juan Batanero Romasanta ocurrida en dicha isla el día 14 de diciembre de 1908 y formular las adjuntas nóminas devueltas por esa Ilma. Dirección General con fecha 23 de noviembre último. Considerando pues, que al ser llamados a la capital para prestar la ya mencionada declaración, se les ha irrogado gastos por ser precisa la estancia de 15 en ésta dadas las condiciones de aislamiento del faro y las del servicio de abastecimiento, el ingeniero jefe que suscribe remite a V.I. nuevamente las nóminas de gratificaciones en las que se acompaña la copia de la citación del Juzgado Municipal de Castellón, por si V.I. en su ilustrado criterio ordena el abono de las antedichas gratificaciones».

El 16 de febrero de 1910, la Dirección General de Obras Públicas hizo una petición de información al ingeniero jefe del Servicio Central de Señales Marítimas con relación a los gastos de desplazamiento a Castellón, y éste contestó el 23 de febrero en los siguientes términos: «El ingeniero jefe de Valencia al remitir la mencionada cuenta a la Dirección General de Obras Públicas se funda para ello en la Real Orden de 5 de abril de 1862 que determina las indemnizaciones que se han de abonar a los torreros de faros en las traslaciones que exija el servicio que desempeñan. El ingeniero jefe que suscribe entiende que en el caso presente las traslaciones de los torreros citados han sido motivadas por hechos ajenos al servicio, y por tanto no cabe aplicar la mencionada Real Orden. Es indudable como dice el ingeniero jefe de Valencia, que al ser llamados dichos torreros a la capital para prestar declaración, se les ha irrogado gastos por ser precisa la estancia de 15 días en ésta dadas las condiciones de aislamiento del faro y las del servicio de abastecimiento, pero no cabe duda que dichos gastos deben ser abonados por la Administración de Justicia como causante de los mismos». En virtud de este informe del ingeniero jefe del Servicio Central, el 8 de marzo de 1910 la Dirección General de Obras Públicas dictaminó «devolver a V.S. [el ingeniero jefe de Valencia] las precitadas cuentas por no corresponder el abono de las mismas a este



José Antonio Guzmán Albiol, su esposa Carme Cervera Faixó, su hijo José Guzmán Cervera, y el perro llamado Sabú del compañero Roque Serrano Adell, a bordo de una pequeña embarcación en Puerto Tofiño (Columbretes) en el año 1956. Las cenizas de este torrero fueron llevadas a Columbretes tras su fallecimiento en 1996. Colección José Guzmán Cervera.

ministerio». ⁵⁰ Y así se dio carpetazo al asunto. Al dolor por ver morir y tener que enterrar a un compañero, los técnicos tuvieron que cargar con los gastos ocasionados por tener que personarse en los autos judiciales abiertos con motivo de su fallecimiento.

El torrero Antonio Bruno Sobreira ⁵¹ falleció el 8 de febrero de 1933 cuando estaba destinado en el faro de la isla de Ons (Pontevedra), de donde salió muy enfermo, hasta el punto de tener que sacarlo del faro entre mantas y en una silla. ⁵² El catedrático de Historia y escritor Álvaro de las Casas Blanco, ⁵³ que glosó su figura en una necrológica publicada en *El Pueblo Gallego* de Vigo, uno de cuyos fragmentos reprodujo *Señales*, daba cuenta de su vida en ese faro insular: «Yo le he visto compartiendo el pan con los vecinos de la isla, ayudando a los pobres, consolando a los tristes, curando a los enfermos, enseñando a los niños, acompañando a los viejos. En aquella isla sonrojante, sin médico, ni cura, ni botica; en aquella isla con más de trescientos vecinos que no tienen un palmo de tierra, ni un libro, ni un periódico, que en tanto por ciento elevadísimo agonizan sumidos por la lepra, sin mano piadosa que les ayude, D. Antonio era el padre, el consejero, el guía, el protector. Yo escuché como las pobres gentes lo bendecían, pobres gentes de mi patria, gentes de mi raza y de mi sangre, de quienes los señoritos de Madrid no oyeron hablar jamás. Sirvan estas líneas para que os enteréis de la muerte de este heroico torrero, pobres y ricos. Sabed de su muerte capitanes de mar, ricos consignatarios, poderosos armadores, turistas millonarios. Murió el hombre que iluminó vuestra ruta más de cuarenta años, murió el pobre Torrero...». ⁵⁴

Notas

1. Estado de los faros de la Península e islas adyacentes que de conformidad con lo propuesto por el Servicio Central de Señales Marítimas y previo informe del Consejo de Obras Públicas, han de considerarse como de descanso para los efectos del artículo 63 del Reglamento del Cuerpo de Torreros de Faros (publicado en *Gaceta de Madrid*, núm. 39, de 8/2/1902): Palamós y luz sideral de Palamós (Girona); Sant Carles de la Ràpita y luz del puerto de Tarragona (Tarragona); Benicarló, Grao de Castellón y Burriana (Castellón); Villajoyosa, muelle del puerto de Alicante, puerto de Santa Pola y puerto de Torreveja (Alicante); Portmán, Dique de Navidad, puerto de Mazarrón y Águilas (Murcia); Adra, Roquetas, puerto de Almería y Garrucha (Almería); Carchuna (Granada); Marbella (Málaga); Espíritu Santo, Bonanza y luces de Guadalte (Cádiz); cabo Silleiro (Pontevedra); Cedeira, Castillo de la Palma, Ceé, y luz del puerto de La Coruña (La Coruña); San Ciprián, e isla Pancha (Lugo); Llanes, Luarca y Avilés (Asturias); San Vicente de la Barquera, Castillo de la Cerda y Suances (Santander); Guetaria, Zumaya y Lequeitio (País Vasco); Palma, Andratx, Cruz de Sóller, Mahón, Ciudadela, Ibiza y Coves Blanques (Baleares); y Santa Cruz de Tenerife, Punta Sardina y luces de Puerto Naos (Canarias). Con los años y la implantación de algunas innovaciones tecnológicas, algunos faros dejaron de tener esa consideración, mientras otros hasta entonces de servicio ordinario la adquirieron con el tiempo.

2. AGMF. Legajo núm. 5292.
3. AGMF. Legajo núm. 6532.
4. AGMF. Legajo núm. 6598.
5. Ley de Bases publicada en *Gaceta de Madrid*, 24/7/1918, páginas 222-225. Y el reglamento publicado en *Gaceta de Madrid*, 8/9/1918, páginas 646-655.
6. Real Decreto publicado en *Gaceta de Madrid*, 12/12/1926, páginas 1378 y 1379. Y el reglamento publicado en *Gaceta de Madrid*, 23/11/1927, páginas 1099-1118.
7. Así se recogía en *Señales Marítimas*, núm. 163. Mayo 1953, página 10.
8. *Gaceta de Madrid*, 29/12/1934, página 2538.
9. Así se recoge en *Señales Marítimas*, núm. 8, 15/7/1941. Y a ello se acogió, por ejemplo, Guillermo Prefasi Gómez en marzo de 1944 (AGMF. Legajo núm. 5660).
10. Ley de 17 de julio de 1953, recogida en *Señales Marítimas*, núm. 166. Agosto 1953, página 8.
11. Leyes de 10 de febrero de 1939 y 1 de marzo de 1940.
12. Ley 30/1984 de 2 de agosto de la Función Pública.
13. AGMF. Legajo núm. 6527.
14. AGMF. Legajo núm. 6102. El mencionado Decreto Ley fue publicado en la *Gaceta de Madrid* de 23/10/1868, páginas 2 y 3.
15. AGMF. Legajo núm. 6448.
16. AGMF. Legajo núm. 6620.
17. AGMF. Legajo núm. 5649.
18. AGMF. Legajo núm. 12898.
19. Sobre el cobro de pensiones puede encontrarse un resumen en *Señales*, núm. 8. 1^{er} trimestre 1984, página 7.
20. *Gaceta de Madrid*, 12/7/1932, página 283.
21. AGMF. Legajo núm. 15835.
22. *Gaceta de Madrid*, núm. 211. 29/7/1888, página 297.
23. AGMF. Legajo núm. 6551.
24. AGMF. Legajo núm. 6619.
25. AMP. Fons Far de Sant Sebastià. Correspondència 1895-1953. UI 126.
26. *Señales Marítimas*, núm. 4. Marzo 1989, página 24.
27. En 1934 había siete categorías de cuotas entre las 5 y las 20 pesetas.
28. *BOE* de 16/7/1944, páginas 5442 y 5443.
29. El Reglamento de la nueva mutualidad fue aprobado por Orden Ministerial de 24/6/1948, y fue publicado en el *BOE*, núm. 199, de 17/7/1948.
30. *Señales Marítimas*, núm. 102 y 107. Marzo y agosto 1948, páginas 4 y 6.
31. En 1959 la sede de la Sección «E» de la Mutualidad General de Funcionarios y Empleados del Ministerio de Obras Públicas se trasladó a la calle José del Hierro, núm. 39-41, de Madrid.
32. *Señales Marítimas* se congratulaba de ello en los editoriales del número 131 de septiembre de 1950 y del número 132 de octubre de 1950. En 1933 José Mínguez Fuster ya clamaba por la concertación de un sanatorio donde los torreros fueran atendidos sin más gastos que el viaje. Véase *Señales Marítimas*, núm. 23. 11/2/1933, página 37.
33. Las «provincialías» era el nombre con el que eran conocidas las delegaciones provinciales de la entidad mutual, a cuyo frente estaba un individuo votado por sus compañeros de demarcación territorial para que ostentara su representación ante la directiva de la Asociación.
34. *Señales Marítimas*, núm. 139. Mayo 1951, página 1.
35. *Señales Marítimas*, núm. 146. Diciembre 1951, página 11.

36. *Señales Marítimas*, núm. 148. Febrero 1952, página 4.
37. *Señales Marítimas*, núm. 150. Abril 1952, página 6.
38. *Señales Marítimas*, núm. 187. Mayo 1955, página 1.
39. Una de las primeras referencias a la asistencia educativa para los hijos de los torreros en general la encontramos en una carta de Bernardo Agulló Sevilla publicada en *Señales Marítimas*, núm. 21. 21/1/1933, página 23. Luego, José Mínguez Fuster ya destacó la necesidad de priorizar la atención a los huérfanos y atender las necesidades educativas de los hijos entre los 12 y los 16 años. Véase *Señales Marítimas*, núm. 23. 11/2/1933, página 37. En los años treinta también hubo petición de becas para la escolarización de los hijos. El 8 de junio de 1933 la Asociación de Ayudantes y Auxiliares de Ingenieros y Arquitectos del Estado realizó una petición formal al Consejo de Ministros para la creación de una institución protectora de huérfanos de ingeniería, en la que también se daba cabida a los hijos de los torreros de faros. Dicha reivindicación también chocó con amplias objeciones por parte de la administración, al tiempo que desde la Asociación se abogaba por un camino propio habida cuenta de las singularidades del Cuerpo, en el que interesaba la cuestión para los hijos en general, a modo de internado. Véase *Señales Marítimas*, núm. 80. 1/10/1934, páginas 509-511. Para su materialización, en la asamblea de 1935 se discutió la posibilidad de implantar un recargo de un céntimo por tonelada de carga y descarga a las compañías navieras.
40. *Señales Marítimas*, núm. 55. 1/2/1945. La cuestión del Colegio de Huérfanos también fue tratada en *Señales Marítimas*, núm. 66. 15/7/1945.
41. *Señales Marítimas*, núm. 136. Febrero 1951, página 1.
42. *Señales Marítimas*, núm. 137. Marzo 1951, página 1.
43. *Señales Marítimas*, núm. 139. Mayo 1951, página 1.
44. *Señales Marítimas*, núm. 162. Abril 1953, página 9. Para los huérfanos totales en estudios elementales y medios se estipuló un auxilio de entre 100 y 225 pesetas según fuera el tercer o el primer hijo, y otro para estudios superiores de entre 165 y 265 pesetas. Esas cantidades eran menores dependiendo de si sólo se era huérfano de padre o madre, y para los hijos de familia numerosa se fijaron auxilios de entre 65 y 225 pesetas para estudios elementales y medios, y de entre 125 y 225 para superiores.
45. *Señales*, núm. 6 y 12. 3^{er} trimestre 1983 y 1^{er} trimestre 1985. Páginas 13 y 4. Y archivo personal de Alberto Aguirre Martín.
46. Circular de la Asociación 24/81. Archivo particular del autor.
47. Archivo personal de Alberto Aguirre Martín.
48. *Señales Marítimas*, núm. 103. 1/6/1935, páginas 702 y 703. La revista calificó de «fúnebre belleza de esa página».
49. AGMF. Legajo núm. 6253.
50. AGMF. Legajo núm. 5292.
51. A. Bruno Sobreira fue uno de los torreros del faro de la isla de Sálvora que participó en el rescate de los 58 supervivientes del vapor-correo *Santa Isabel*, un famoso naufragio ocurrido el 2 de enero de 1921 que se saldó con la muerte de 271 personas. Por tan meritoria labor recibió la Cruz del Mérito Naval y la Medalla de Salvamento de Náufragos.
52. *Señales Marítimas*, núm. 23. 11/2/1933, página 39.
53. Álvaro Casas Blanco, destacado autor de teatro histórico, fue miembro del Partido Galeguista, y en ese mismo 1933 fundó Vanguarda Nazionalista Galega.
54. *Señales Marítimas*, núm. 24. 21/2/1933, página 41.

El servicio en el faro

Las tareas de los torreros de faros, así como su vida en dichos establecimientos, venía claramente regulada, acotada y pautada en los reglamentos de servicio, que con los años fueron modificándose para adaptarse a las nuevas realidades.

Antiguamente, hasta el primer tercio del siglo xx, en la reglamentación del Cuerpo absolutamente todo estaba muy pautado, y los torreros debían ceñirse a su cumplimiento con escasa flexibilidad. Incluso el duelo llegaba a estar regulado. Veamos lo que comunicaba el ingeniero Gabriel March Gelabert al torrero de Sant Sebastià de Palafrugell el 28 de diciembre de 1885: «En la *Gaceta* del 26 del corriente mes aparece la Real Orden dando reglas para el luto de los diferentes funcionarios del Estado y de cuya Real Orden resulta. 1º- Que el luto debe durar un año, seis meses riguroso y seis meses de alivio. 2º- Que el luto sin uniforme será el ordinario de traje y guantes negros y gasa en el sombrero. Lo cual comunico a V. para los efectos oportunos».¹

En cualquier caso, la responsabilidad sobre las instalaciones, su funcionamiento y mantenimiento, así como la diligencia en el puntual cumplimiento de todos los aspectos relacionados con el servicio fueron siempre una constante, por cuyo exacto cumplimiento velaban las periódicas visitas de inspección que los ingenieros acostumbraban realizar a los faros sin previo aviso.

El encendido y apagado del faro

El encendido y apagado del faro fue la misión principal de todo torrero. Todo lo relativo a ambas operaciones constituía el pilar fundamental del servicio en un faro, algo inexcusable bajo cualquier concepto y donde cualquier avería exigía una rápida y resolutiva actuación. Eso explica la intervención de las familias en el encendido del faro cuando la salud del torrero se lo impedía momentáneamente. Así, por ejemplo, en 1935 el suplente de Girona, Joan Mayans Planells, daba cuenta de cómo al llegar de noche al faro de Tossa, adonde había sido llamado a acudir para cubrir el servicio tras la repentina indisposi-

ción del torrero Magí Francisco Bosch, comprobó que aquél funcionaba normal y debidamente, debido a que «las dos hijas del compañero Magín Francisco, de poca edad, al tiempo que atendían a su padre enfermo, habían cuidado de que el faro luciera a su hora y con la normalidad debida». ² E incluso hubo casos de hijas que llevaron a cabo el sagrado deber del encendido del faro con su progenitor recién fallecido en las mismas dependencias, contribuyendo por encima de todo a salvaguardar las rutas de los navegantes.

El 21 de diciembre de 1923 el ingeniero jefe de los servicios centrales hizo llegar a todos los torreros, a través de las respectivas jefaturas, una comunicación que condensa las obligaciones más importantes del servicio en aquel momento, cuando el faro no estaba electrificado, y mucho menos dotado de los automatismos actuales: «Es muy conveniente, para la buena marcha del alumbrado de los faros y para la permanencia y seguridad de la apariencia que cada uno de ellos tiene fijada, que los torreros realicen su servicio en los faros cumpliendo exactamente las instrucciones que para ello hay aprobadas. Por ello ruego a V.S. obligue a los torreros a cumplir todo lo ordenado en Reglamentos e Instrucciones Particulares, siendo de la mayor importancia lo siguiente: 1º- Que se obligue a los torreros a tener el libro de servicio en donde se apuntan las incidencias que ocurran durante la noche en el alumbrado o la rotación a ser posible en una mesita en la cámara de servicio del faro o de lo contrario en un armario, situado en ésta, con objeto, de que antes que se efectúe la entrega de la guardia de uno a otro torrero, el torrero que haya tenido la guardia, anote en el libro, antes de abandonar la cámara de servicio, todas las incidencias que haya podido observar en su turno. 2º- Es necesario, que los torreros para la buena marcha del alumbrado en los faros, den a los depósitos de aire y petróleo la presión que requiere cada uno de los sistemas de alumbrado, debiendo tener siempre el depósito de petróleo, en los quemadores Chance, a la presión de cuatro kgs. y medio y en los quemadores Pintsch a la presión de 2,75 kgs. por centímetro cuadrado. 3º- Asimismo, las llaves de paso deben estar abiertas, en el sistema Chance, con tres cuartos de vuelta para tener toda la intensidad luminosa que debe tener el quemador y, con vuelta entera la del quemador Pintsch. 4º- Es también absolutamente necesario, que la limpieza de la óptica, cámara de iluminación y lámparas se efectúe todos los días, por todos los torreros que tenga el faro asignados, y que para la limpieza de quemadores completa, vaporizadores, calentadores, depósitos y demás elementos, se reúnan los torreros y practiquen, juntamente, las operaciones de limpieza de esos elementos, y 5º- En los meses de noviembre a febrero el tiempo máximo que puede estar en servicio un vaporizador sin cambiarse, será de dos noches. En los meses de abril y marzo y septiembre a octubre el tiempo máximo de servicio será

de tres noches y de cuatro noches en los meses de mayo a agosto. Los vaporizadores y calentadores que se quiten del servicio, deberán ponerse inmediatamente en un baño de petróleo, sin limpiarlos interiormente, habiéndoles quitado los tapones y eyector y tenerlos en el baño como mínimo 24 horas, y pasado este tiempo podrán limpiarse interiormente, armarlos y tenerlos en disposición de volver a prestar servicio. Por lo que ha notado este Servicio Central en diferentes provincias, es muy conveniente que por esa jefatura se trasmitan estas Instrucciones a los torreros para su debido cumplimiento y que el personal encargado de la inspección y vigilancia de los faros procure, cuando hagan sus visitas a los mismos, comprobar el cumplimiento exacto de las mismas dando cuenta a este servicio de las faltas que sobre esto cometen los torreros. Lo que traslado a V. para su conocimiento y cumplimiento».³

Los torreros debían cumplir con el encendido y apagado del faro, según unos estados redactados en abril de 1874, en los que constaban las horas establecidas para cada faro, según su posición geográfica en relación con los meridianos, distintas para cada época del año. En períodos críticos como durante la Primera Guerra Mundial, la Guerra Civil y la posguerra la escasez de combustible obligó a atrasar un poco el encendido y adelantar otro tanto el apagado de los faros. Así, en vez de coincidir con la puesta y la salida del sol, su funcionamiento se vinculó al inicio y a la finalización de los crepúsculos, circunstancia que sin embargo provocaba el lamento de la navegación.

La negligencia en el encendido del faro era motivo de expulsión, como le sucedió a Juan Asteiza Migancos en las luces de la Barra de Huelva. El 24 de abril de 1882 fue separado del Cuerpo porque debido a su abuso del alcohol el faro había permanecido apagado de las 9 a las 11 horas del 17 de octubre de 1881 y de las 9 a las 10:30 horas del 19 de octubre de 1881. La superioridad destacaba que el torrero «ha incurrido en la 3ª de las faltas muy graves del artículo 73 del reglamento»,⁴ una falta por la que ya había sido amonestado en anteriores ocasiones cuando estuvo destinado en los faros de cabo de Gata y de las islas Medes, y por la que ya tuvo incidentes cuando era alumno en la escuela de faros.

Antiguamente, y hasta la llegada de la electricidad a los faros y la implantación de sistemas de aviso automáticos, era obligación de los torreros mantener durante toda la noche un sistema de turnos de permanencia en la cámara de iluminación, que impidiera no percatarse de cualquier anomalía en su funcionamiento.

El 29 de octubre de 1898 el ingeniero jefe de La Coruña comunicó a la Dirección General de Obras Públicas lo que a él le había comunicado dos días antes el ingeniero encargado del faro de la Torre de Hércules: «La noche del 24 del actual encontrándome en el Pueblo del Pasaje salí a

inspeccionar las luces de los faros de Hércules, San Antón y La Coruña con el objetivo de completar las observaciones que hace un año vengo haciendo en los faros a mi cargo. Situado en el alto del Lazareto de Oza a las 7:45 de la noche observé desde luego que el faro de la Torre de Hércules estaba apagado o su luz era tan débil que no se percibía desde el punto en que yo me hallaba, situado a 4.800 metros del faro y a 40 metros sobre el nivel medio del mar. Continuando la observación percibí claramente en la linterna del faro que encendían una cerilla primero y la lámpara después, habiendo obtenido la luz su intensidad normal a las 8 y diez minutos de la noche. Después de esta hora el faro continuó alumbrando y pude observar que sus destellos eran brillantes y su apariencia nada dejaba que desear pues la noche era clara como pocas en esta costa. En el día de la fecha he pasado al faro de Hércules a tomar datos respecto a lo ocurrido en la noche a que mis observaciones se refieren, resultando de mis informes que el torrero encargado, D. Manuel Díaz, que estaba de guardia, bajó a su casa dejando la luz en buen estado, y volvió a subir enseguida encontrándola apagada sin duda por falta de cuerda en la lámpara de relojería. El torrero Sr. Díaz me ha manifestado que no dio cuenta oficialmente del accidente ocurrido porque creía que la luz no había estado apagada ni cinco minutos, pero queda comprobado por mis observaciones que la interrupción del alumbrado duró 25 minutos por lo menos. Visto el artículo 71 del Reglamento para la Organización y Servicio de los Torreros de Faros que en su apartado 10º clasifica como falta grave la ausencia de los torresos de la cámara o antecámara en las horas de cuarto de servicio. Visto el artículo 77 del mismo Reglamento que ordena que las faltas graves se castiguen por la Dirección General previa instrucción del expediente y oído el dictamen de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos. El ingeniero que suscribe es de parecer que debe instruirse expediente al torrero encargado del faro de Hércules, D. Manuel Díaz, por ausentarse de la cámara de servicio durante el turno de guardia más de 25 minutos». Queda claro que las inesperadas inspecciones del ingeniero podían ser demolidoras para un torrero que cometiera cualquier negligencia.

El expediente aclaratorio que se le abrió a Manuel Díaz-Justo Sanmartín terminó el 14 de septiembre de 1900 con la imposición de una sanción de treinta días de sueldo: «Resultando comprobado que durante un cierto tiempo de la noche del 24 de octubre de 1898 estuvo apagada la luz del faro, sin que pueda precisarse cuánto tiempo duró la interrupción, aunque desde luego, según la observación del ingeniero encargado del faro, más de 25 minutos, desde las 7 horas y 45 minutos, en que ya estaba apagada, hasta las 8 horas y 10 minutos en que se encendió. Resultando comprobado que el torrero D. Manuel Díaz, abandonó la cámara de iluminación durante su cuarto de servicio y que a esto fue debida

la interrupción de la luz, ocasionada por el roce de la polea de la cuerda de la lámpara con el borde del hueco de la plataforma. Resultando que el denunciado no cumplió la obligación que tenía, si abandonó la cámara por enfermedad, de ordenar al torrero tercero que permaneciese en ella. Resultando que en los libros del faro no consta la interrupción, sino que el torrero Sr. Díaz firmó su turno poniendo “sin novedad”. Resultando del expediente personal del torrero Sr. Díaz, que ha sufrido tres castigos de tres días de descuento de haber cada uno por faltas de servicio, una condena judicial por riña conyugal y en noviembre de 1897 en el mismo faro de la Torre de Hércules, un castigo de cinco días de descuento de sus haberes, por faltas del servicio y falta de respeto a sus jefes: considerando que la falta cometida por el torrero D. Manuel Díaz está comprendida en el apartado 10 del artículo 71 del Reglamento de 30 de abril de 1873, no pudiendo llevarla al apartado 3º del artículo 73, aunque hay vehementes indicios de estar en él comprendida, por no estar plenamente probado que la luz estuviese apagada más de 30 minutos. Considerando que la falta debe calificarse como grave, con circunstancias agravantes, siendo procedente imponer el castigo máximo que indica el artículo 77 para las faltas graves. Esta Dirección General ha acordado que se imponga al torrero primero del faro de Hércules, treinta días de descuento de haber, por la falta grave cometida, por él mismo en la noche del 24 de octubre de 1898, abandonando su turno de guardia, durante el cual abandono estuvo apagada la luz del faro al menos 25 minutos».⁵ Queda clara la exigencia del estricto cumplimiento de lo estipulado reglamentariamente.

Hubo casos especialmente singulares, como el protagonizado por Francisco Marí Juan, quien había tomado posesión del faro de Buda el 15 de diciembre de 1888. Un año más tarde padeció un problema de salud, que involuntariamente causó un grave incidente en el faro: su luz se apagó la noche del 15 al 16 de octubre de 1889, por lo que tuvo que abrírsele un expediente.⁶ Entrar a comentarlo resulta un poco largo, pero nos parece interesante entrar en ello, porque nos permite deshilar la madeja del procedimiento abierto y seguido cuando una incidencia afectaba el normal desarrollo de una señal.

El 3 de diciembre de 1889 el ingeniero jefe de Tarragona remitió a la superioridad el expediente instruido por el ingeniero encargado de los faros de esta provincia «en averiguación de las causas que dieron lugar a que se apagase la luz del faro de segundo orden de la isla de Buda en la noche del 15 al 16 de octubre de 1889 durante el cuarto correspondiente al torrero segundo D. Francisco Marí Juan, de cuyo hecho así como también de la suspensión de empleo y sueldo impuesta al mencionado torrero por el ingeniero encargado, tuvo esta jefatura el honor de dar cuenta a esa superioridad con fecha 22 de octubre último. El citado ingeniero tan luego

como tuvo conocimiento del hecho, suspendió de empleo y sueldo al torrero D. Francisco Marí Juan y procedió acto continuo a la instrucción del oportuno expediente haciendo uso de las atribuciones que le confieren los artículos 80 y 81 del Reglamento para la Organización y Servicio de los Torreros de Faros aprobado por orden de 30 de abril de 1873, razón por la cual esta jefatura no ha tenido que dar orden ninguna respecto a la instrucción del expediente, ni ha tenido que nombrar el personal que debía instruirlo. Para la tramitación del expediente se ha tenido en cuenta lo dispuesto en la Instrucción de 8 de abril de 1873 hallándose todas las piezas que la constituyen redactadas con la debida claridad y precisión; y en el informe que emite el ingeniero en cumplimiento de lo prevenido en la regla 15ª de la citada instrucción, expone las razones que ha tenido presentes para adoptar la tramitación indicada deduciendo del resultado del expediente que habiéndose apagado el faro a consecuencia del accidente sobrevenido al torrero D. Francisco Marí, cuyo accidente fue completamente independiente de la voluntad del mencionado torrero, y no habiendo podido éste, por haber perdido el conocimiento, llamar al torrero tercero D. Eugenio Sales que debía sucederle en el servicio, no resulta culpabilidad para ninguno de los torreros, y propone por lo tanto que se levante la suspensión de empleo y sueldo al torrero D. Francisco Marí y que se le acrediten los haberes que haya dejado de percibir con motivo de dicha suspensión. El ingeniero jefe que tiene la honra de suscribir este informe ha examinado detenidamente el expediente a que se hace referencia que consta de trece piezas, cuyo objeto parece inútil detallar puesto que figura en el índice que le acompaña, debiéndosele agregar el presente informe, y nada tiene que advertir sobre su tramitación, porque, según anteriormente se ha manifestado, se ha sujetado en cuanto ha sido posible a lo prevenido en la Instrucción de 8 de abril de 1873 en todo aquello que no se opone al Reglamento de Torreros. Resulta del expediente que a causa de haber sobrevenido al torrero segundo D. Francisco Marí, estando de servicio en la noche del 15 al 16 de octubre último, un accidente que le privó por completo de conocimiento, se concluyó la cuerda de la lámpara apagándose en su consecuencia la luz del faro, lo cual no pudo advertirse hasta las tres y media de la madrugada del 16 por la circunstancia de que dicho torrero, falto de sentido, no pudo llamar al torrero tercero D. Eugenio Sales que debía reemplazarle en el servicio; y del consumo de aceite habido en dicha noche se desprende que la suspensión del alumbrado fue próximamente de 3 horas 40 minutos, deduciéndose por tanto que la luz debió apagarse a las 11 horas 50 minutos de la noche del 15 de octubre y que del tiempo que estuvo sin alumbrado corresponden 2 horas 10 minutos al turno de D. Francisco Marí, y 1 hora 30 minutos al de Eugenio Sales. Como en los faros no hay despertadores para los torreros y no puede

exigirse a éstos que velen toda la noche, la costumbre establecida es que el torrero de servicio llame con tiempo oportuno al que ha de reemplazarlo; y como el caso presente el torrero tercero no pudo ser llamado por el segundo a causa de haber éste perdido el sentido, resulta en concepto de esta jefatura que no hay culpabilidad alguna en el torrero tercero D. Eugenio Sales por su falta de asistencia a la hora que debía entrar de servicio.

»Respecto a D. Francisco Marí, todas las declaraciones están conformes en que el accidente fue producido por enfermedad, no pudiendo achacarse a excesos de ninguna especie, porque según manifiestan los otros torreros, el referido Sr. Marí es de costumbres morigeradas; y como se desprende de la certificación facultativa que constituye la pieza 11 del expediente que el accidente que experimentó el referido torrero debió ser de forma apoplética, es indudable que dicho accidente debió sobrevenirle de una manera repentina sin darle tiempo para avisar a los demás torreros a fin de que le prestaran auxilio y se encargasen del servicio, por lo que esta jefatura opina que no hay culpabilidad alguna por parte del torrero D. Francisco Marí, puesto que el haberse apagado la lámpara fue por una causa fortuita completamente independiente de su voluntad.

»Como resultado de lo expuesto, esta jefatura opina de acuerdo con el parecer del ingeniero encargado, que no existe culpabilidad por parte de los torreros, no habiendo por tanto motivos para exigirles responsabilidad de ninguna especie; y en su consecuencia se cree en el deber de proponer que se levante la suspensión de empleo y sueldo impuesta al torrero D. Francisco Marí acreditándosele todos los haberes que haya dejado de percibir por consecuencia de dicha suspensión, y que se resuelva al propio tiempo que dicha suspensión no pueda considerarse como nota desfavorable en su hoja de servicios. La superioridad, sin embargo, resolverá con su mayor ilustración y elevado criterio lo que considere más arreglado a justicia».

En su expediente existe un informe de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos fechado el 21 de enero de 1890 en relación al apagón del faro de Buda la referida noche de octubre de 1889, realizado a petición de la consulta elevada por la Dirección General de Obras Públicas el 9 de diciembre de 1889: «El expediente se compone de las siguientes piezas: 1ª- Nombramiento del ingeniero instructor y ayudante secretario. 2ª- Denuncia o motivo de la acusación. 3ª- Artuculado de faltas. 4ª- Interrogatorio del denunciado. 5ª- Designación de los testigos de cargo. 6ª- Interrogatorio y declaraciones de los testigos de cargo. 7ª- Evacuación de citas. 8ª- Reconocimiento de documentos. 9ª- Faltas que resultan de las anteriores declaraciones. 10ª- Declaración del denunciado en descargo de su conducta. 11ª- Ampliación de lo actuado sobre puntos que han exigido mayor declaración. 12ª- Resultado de las actuaciones. 13ª- Dictamen del ingeniero instructor. 14ª- Dictamen del ingeniero jefe. [...]». La

declaración del torrero encargado de Buda que consta en el expediente fue: «Poco antes de las cuatro de la madrugada del día 16 se levantó para vigilar el alumbrado y habiendo observado que la luz no ardía subió a la habitación del torrero a quién tocaba el servicio encontrándole descansando, le advirtió la hora que era, y habiendo contestado el citado torrero que su predecesor en el turno de servicio, no le había avisado según era costumbre, subieron los dos a la cámara encontrando al torrero segundo D. Francisco Marí tendido en el suelo y privado de sentido, encendieron la luz y llevaron al enfermo a sus habitaciones sin que desapareciera el accidente hasta las 9 de la mañana del día 16 a cuya hora empezó la mejoría, si bien el paciente no pudo recordar nada de cuanto había ocurrido. Añade que el primer turno de servicio correspondió al denunciante, que a las diez de la noche del día 15 llamó al Sr. Marí, entregándole el servicio que debió durar hasta las dos de la mañana, a cuya hora correspondía el turno al torrero tercero, pero no pudo verificarse el relevo porque el ataque que sufrió el Sr. Marí le impidió avisar a la hora debida». Los otros torreros que declararon como testigos se ratificaron «añadiendo que aunque el accidente fue debido a enfermedad y no a embriaguez, que anteriormente había gozado de buena salud, si bien varias veces había manifestado que su padre y abuelo padecieron ataques apopléticos; que después del accidente estuvo unos cuantos días como atontado pero ahora se encuentra bien y por último manifiestan que no tiene la costumbre de usar bebidas alcohólicas». En su descargo Marí reconoció los hechos que se le imputaban manifestando «que no recuerda nada de lo que ocurrió después que sufrió el accidente del cual no sintió síntomas precursores que le indujesen a pedir auxilio, no habiendo llamado a la hora correspondiente al torrero tercero porque su estado no lo permitió, así mismo dijo que nunca había sufrido ataques análogos, que ahora se encuentra bien aunque teme la reproducción del accidente porque varios individuos de su familia han muerto de ataques apopléticos, y que no se ha hecho reconocer por un médico por lo apartado que está el faro del punto en que aquéllos residen. Dos médicos de Tortosa certifican que D. Francisco Marí de 47 años de edad, temperamento marcadamente sanguíneo, con pulso frecuente y duro en completo estado fisiológico los demás aparatos, les había manifestado que su padre y abuelo habían muerto después de sufrir dos o tres ataques apopléticos y él mismo ha sufrido en la noche del 15 al 16 de octubre un accidente del que no recuerda absolutamente nada, por lo que suponen que dicho accidente sería de forma apoplética en su grado más leve». El ingeniero manifestaba, aun reconociendo la accidentalidad de los hechos que «considerando que el artículo 80 del Reglamento, dispone que el ingeniero suspenda de empleo y sueldo al torrero en cuyo turno la luz se apague, durante más de una hora sin distinguir las causas que motiven el

accidente, se creyó en el caso de cumplir lo preceptuado en dicho artículo por más que le pareciera excesivamente severo para la ocasión presente [...] La Junta pasa a proponer desde luego la solución que en el fondo y en méritos de estricta justicia conceptúa procedente. Fuera de toda duda aparece que no ha habido falta de ninguna clase cometida por el torrero D. Francisco Marí que sin embargo sufre una suspensión de empleo y sueldo [...] un accidente desgraciado privole de todo conocimiento, siendo en tal situación encontrado por los otros torreros al cabo de seis horas y tardando aún algunas en volver a la vida. Las declaraciones de sus compañeros y el informe del ingeniero, prueban que ninguna culpa tuvo el torrero Marí en la repentina enfermedad que le privó de sentido y la certificación de los médicos explica el accidente, ya por la complexión del individuo, ya por los antecedentes de su familia. No existe pues el elemento esencial de toda falta leve o grave, esto es la voluntad y por tanto la responsabilidad del individuo. En consecuencia la Junta opina, de acuerdo con el ingeniero jefe que procede levantar desde luego la suspensión que sufre el torrero y abonarle los haberes que haya dejado de percibir [...] No puede menos de llamar su atención que nada se exprese ni en el expediente instruido por el ingeniero encargado ni en el informe del ingeniero jefe sobre el mismo, sobre las observaciones que con arreglo al artículo 40 del Reglamento han debido efectuarse en los faros próximos, los cuales quizás hubieran podido comprobar con rigurosa exactitud, la interrupción del alumbrado, que se deduce en el expediente por el aceite dejado de consumir en la lámpara, debiendo recomendarse a dichos funcionarios subsanen esta omisión aplicando en su caso el correctivo correspondiente si se hubiese faltado por alguno de los citados torreros a la prescripción 9ª del artículo 69 del Reglamento. Tratándose de un suceso en el que aparece perfectamente probado que no hay falta ninguna cometida por el torrero suspenso y tan sólo una leve por otro de los torreros se encuentra justificado el que la Junta no proponga que se subsanen los defectos del expediente que ya se han hecho notar y que termine consultando unánime y conforme con el dictamen de la Sección 4ª a la superioridad».

Finalmente, el 27 de febrero de 1890 la Dirección General de Obras Públicas, estimando la opinión del ingeniero jefe de Tarragona «y de acuerdo con lo informado por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos», levantó a Francisco Marí Juan la suspensión de empleo y sueldo que le había sido decretada por haberse apagado el faro de Buda durante su turno de servicio en octubre de 1889, y dio orden de abonársele los haberes atrasados, devengados por razón de dicha suspensión. Asimismo, y fijémonos bien en ello porque da cuenta del riguroso control al que en aquel tiempo era sometido el trabajo del torrero, decretó «que por el ingeniero encargado del servicio marítimo se aprecie y castigue la falta leve

cometida por el torrero tercero D. Eugenio Sales Fabregat al no acudir a la hora prefijada para su turno. 3º- Se advierte a V.S. [el ingeniero jefe de Tarragona] que no ha debido actuar como secretario el ayudante que lo ha verificado por hallarse encargado del faro Buda. 4º- Que para evitar en lo posible la repetición de esta clase de accidentes, será conveniente dotar de despertadores a los faros de los primeros órdenes, y 5º- Se recomienda a V.S. o al repetido ingeniero encargado del servicio marítimo que comprueben si los torreros de los faros próximos al de Buda han cumplimentado lo dispuesto en el artículo 40 del Reglamento, procediendo en caso contrario con arreglo a la prescripción 9ª del artículo 69 a imponer el correspondiente correctivo». Vemos, pues, como este suceso es utilizado para instar a hacer inspecciones en otros faros, para comprobar el correcto cumplimiento de las obligaciones del servicio.

En cualquier caso, el 24 de marzo de 1890 el ingeniero jefe de Tarragona comunica al director general de Obras Públicas: «Tengo la honra de poner en el superior conocimiento de V.I. que el torrero segundo D. Francisco Marí Juan que estaba suspenso de empleo y sueldo y a quien se levantó dicha suspensión por orden de esa superioridad fecha 27 de febrero último, volvió a encargarse el día 10 del actual del servicio que le estaba encomendado en el faro de la isla de Buda, cesando por lo tanto en dicho servicio el torrero suplente D. Eduardo Olmos». A finales de ese año fue trasladado ordinariamente al faro del Fangar en la misma provincia, y tras un periplo por varios faros se jubiló en Monte Igueldo en 1909.

El cumplimiento de las anotaciones en los libros de servicio

En los faros se atendía el cumplimiento de anotaciones en ocho libros, que eran los siguientes:

- Libro de Órdenes: Se anotaban aquellas indicaciones, normas o informes que los inspectores o jefes superiores responsables ordenaran o creyeran oportuno manifestar después de una visita de inspección *in situ*, o por resolución de otra forma conveniente.
- Libro de Servicio: En él se indicaban diariamente las incidencias, anomalías y novedades que se desarrollasen durante la jornada, tanto de día como de noche, independientemente de que el turno lo hiciera el técnico encargado o los técnicos subalternos. A ellos recurría la superioridad cuando inspeccionaba cualquier aviso de incidencia que se hubiera recibido acerca del alumbramiento.
- Libro de Registro de Comunicaciones: Relación de correspondencia oficial (con franquicia postal o no) de la superioridad, así como

procedente de instituciones públicas (Juzgados, Ayuntamientos, Policías o Guardia Civil, Ayudantías de Marina, etc.), en las que se interesase información sobre algún dato, acto o asunto cercano al faro o instalaciones, siendo utilizado en la práctica para accidentes, naufragios u otros asuntos ocasionales, ya fueran en el mar o en la costa.

- Libro de Faros a la vista: En este libro e impresos mensuales debían anotarse las observaciones visuales nocturnas que ofrecían cuantos faros o balizas se hallaban en todo el arco del horizonte al alcance desde el faro del observador. Se anotaba la intensidad visual de cada uno, con indicación del estado óptico de visibilidad media en la atmósfera del horizonte correspondiente. Había faros con pocas anotaciones, pero en otros era bastante importante. A ellos recurría la superioridad cuando investigaba cualquier anomalía detectada en una señal vecina.
- Libro de Visitas: Era el que se ofrecía a cuantas personas visitaran las dependencias del faro, en origen tanto de forma oficial (autoridades, jefes, visitantes ilustres, periodistas, etc.) como de forma privada (turistas, paseantes, grupos de cualquier índole, etc.). Los faros, antaño como hoy, han sido foco de atracción turística, por lo que la realización de las visitas siempre estuvo convenientemente regulada en cuanto a horarios, normas de comportamiento y capacidad máxima de visitantes en la linterna. La contravención de esta regulación era tratada como cualquier otra falta de servicio, según lo establecido en el reglamento. El 25 de marzo de 1913 el ingeniero jefe de Santander comunicaba a la Dirección General de Obras Públicas que «en la visita practicada al faro de cabo Mayor el día 16 del actual por el ingeniero encargado del servicio marítimo de esta provincia, se encontró que dicho faro y sus dependencias estaba invadido por gente extraña, convirtiendo aquel establecimiento en punto de recreo y diversión estando ocupada la cámara de servicio y linterna por personas extrañas al servicio, que a dicho establecimiento habían ido a merendar y bailar, contraviniendo no sólo las prescripciones del Reglamento vigente para la organización y servicio de torreros de faros, sino las instrucciones comunicadas al efecto al torrero encargado acerca de los permisos para visitar el establecimiento, por lo que y considerando dicho ingeniero la falta comprendida en el artículo 69 del citado Reglamento ha creído conveniente imponer al dicho torrero el descuento de cinco días de su haber y apercibirle de proponer su traslado del faro en que presta sus servicios»,⁷ aunque Garrido tuvo suerte y el traslado no se materializó, pudiéndose jubilar en dicha señal en 1921. Distin-

tos episodios históricos llevaron a la prohibición temporal de las visitas, como la orden de la Dirección General de Obras Públicas de 18 de febrero de 1918 a raíz del desarrollo de la Primera Guerra Mundial. Posteriormente, con la masificación del turismo las visitas quedaron restringidas. En cualquier caso, las anotaciones de los libros de visitas reflejan curiosos aspectos de su impresión o estado de ánimo, destacando las de importantes políticos, escritores o artistas, pero también las de anónimos visitantes que daban muestras de humanidad liberada al bajar de una alta torre observadora de un litoral fascinante.⁸

- Libro de Inventario: En él se describía anualmente, cada primero de enero, la relación general de efectos y enseres que existían oficialmente en el faro y dependencias anexas. Igualmente se efectuaba este inventario (con envío de una copia a la superioridad) cada vez que se entregaba el servicio a un técnico suplente (que llegara al faro por traslado, permisos, vacaciones o excedencias), o bien a un nuevo técnico destinado con plaza fija en la señal. No se podía dar el cese a un torrero que no hubiera cumplimentado el correspondiente inventario.
- Libro de Observaciones Meteorológicas: Aunque estas observaciones se venían efectuando desde la creación del Cuerpo, su homologación para todos los faros llegó mediante la Instrucción para el Servicio Meteorológico aprobada por Real Orden de 28 de junio de 1886, a imitación del modelo establecido en los Estados Unidos. En esos libros figuraban las observaciones de los impresos meteorológicos mensuales y anuales de medias aritméticas con gráficas de rosas de vientos, atendándose a los baremos establecidos internacionalmente para las siguientes variables:⁹
 - Viento: Su velocidad, dirección y forma (anemómetro, veleta y actitud).
 - Cielo: Estado de cubrimiento por nubes de semiesfera espacial y clases o forma de ellas (observación mayoritariamente visual).
 - Presión atmosférica: Anotación al exterior diaria, a la misma hora, haciendo la corrección adecuada de su valor, mediante el coeficiente que correspondiera a la posición de la altura sobre el nivel del mar del faro observado (uso del barómetro de Torricelli).
 - Temperatura ambiente: Se anotaba diariamente a una misma hora (noche o día) mediante exposición a la intemperie (termómetros de máxima y mínima y tambor para gráficos).
 - Pluviosidad / Humedad: Diariamente se observaban estos datos, anotándose la cantidad de agua (lluvia, nieve, granizo, relente,

etc.) recogida en calma, chubascos, vendaval, de forma uniforme o discontinua, etc. (pluviómetros e higrómetros).

- Nieblas: En algún faro existían «tarjetas de niebla» para anotar en ellas con casillas impresas los datos correspondientes a forma, dirección de llegada y salida, sensación de humedad, velocidad, etc. Únicamente los días de aparición de este fenómeno atmosférico.
- Libro de Cuentas de Repuestos (materiales y consumos): En este libro se anotaban las altas y bajas que se iban produciendo de los materiales de uso habitual ordinario existentes en el almacén, tanto los de consumo de combustibles (petróleos, gasolinas, lubricantes, alcohol de quemar, electrolitos para baterías, aceite para el reloj, etc.), como aquellos de uso en taller (juntas, plumbagina, esmeriles, estaño y ácidos para soldaduras, etc.), los de uso para limpiezas (pinturas, disolventes, jabón, paños y gamuzas, etc.), así como aquellos elementos de repuesto de uso corriente, tanto mecánico como eléctrico o electrónico (filtros, escobillas, «capillos», rejillas, lámparas, fusibles, cables, resistencias, otros complementos para circuitos, etc.).

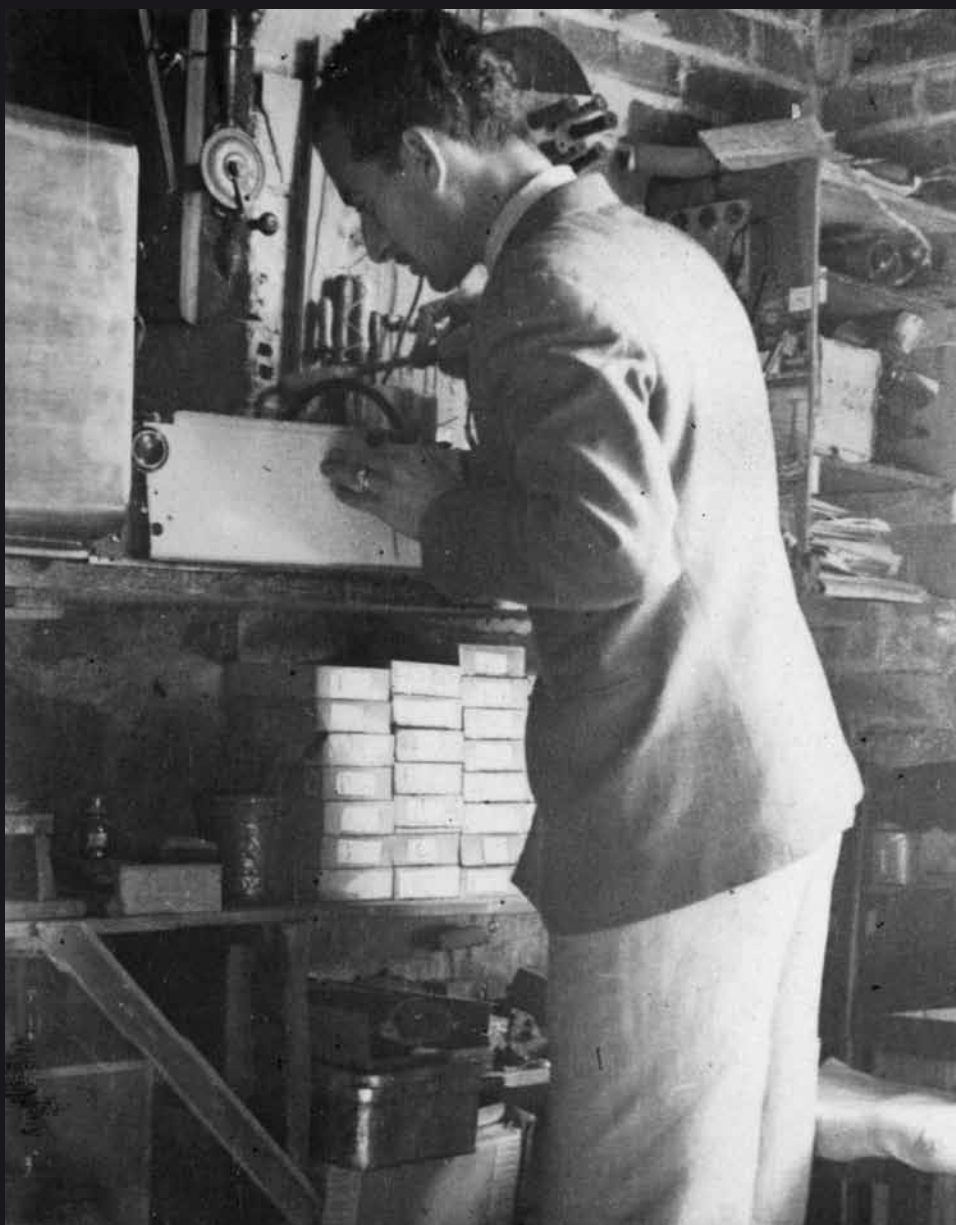
El estricto cumplimiento de la obligación de llevar al día los libros de servicio del faro era uno de los aspectos en los que más incidían los ingenieros en sus periódicas visitas a los faros. Merecía atención no sólo su contenido sino la pulcritud en las anotaciones. Domingo Vázquez Sánchez fue amonestado por ese motivo el 9 de mayo de 1857: «En adelante espero también que sea V. más curioso en la redacción de los documentos pues no viene uno de sus manos que no se halle tachado o enmendado. Si V. no se corrige daré orden inmediatamente de que se encargue de este servicio el torrero ordinario, lo cual será para V. un bochorno extraordinario».¹⁰ Por otra parte, en el contenido es en lo que faltó Miquel Sampol Cerdà. El 31 de octubre de 1885 el ingeniero jefe de Tarragona transmitió al director general de Obras Públicas lo que el ingeniero encargado del servicio marítimo de la provincia le había comunicado en oficio de 27 de octubre, añadiéndole que en virtud de la facultad que le otorgaba el reglamento vigente, la jefatura había procedido a sancionar al mencionado Sampol con tres días de sueldo. Veamos lo ocurrido: «En el faro del puerto de Salou, si bien encontré que el servicio del aparato de iluminación así como el de los enseres y demás efectos no dejaba que desear, en cambio observé la misma falta en el servicio de la documentación que ya tuve ocasión de notar en otras visitas, cual fue que el torrero encargado no lleva los libros del movimiento del material del servicio y del inventario de muebles y enseres con arreglo a la Instrucción de 3 de octubre de 1878, sino que continúa usando los libros anteriores a dicha instrucción, habiendo dado por única explicación de tal irregularidad la misma que

dio en otras ocasiones, o sea, que no entendía la marcha que había de seguir para los asientos de los nuevos libros, y como repetidas veces se le ha explicado de palabra y además por escrito, creo que lo que hace el torrero segundo Miquel Sampol es no querer entender las instrucciones que se le dan y en su consecuencia es conveniente que se le imponga un correctivo. Según el Reglamento para la Organización y Servicio de los Torreros de Faros de 30 de abril de 1873, el no llevar al corriente los libros del movimiento del material del servicio y del inventario de los muebles y enseres, conforme a la regla 6ª del artículo 72, constituye una falta grave, pero como quiera que el torrero de que se trata, de todos modos ha llevado el movimiento de todo el servicio del faro al corriente por el sistema anterior al ordenado en el año 1878, creo que para primera providencia puede considerarse como falta leve la suya y por consiguiente un castigo de tres días de haber con arreglo al artículo 76 del ya citado Reglamento, y como he dispuesto que al finalizar el mes me remita todos cuantos libros anteriores al sistema de contabilidad vigente tenga en su poder, si en la próxima visita continúa no llevando los libros en la forma debida propondré a V.I. la formación del correspondiente expediente para que se le imponga el debido correctivo».¹¹ Ante la amenaza, debió de aplicarse, pues en su expediente no consta nota alguna más al respecto.

Con las modificaciones realizadas en el servicio de los faros y el trabajo de los técnicos a finales del siglo xx, estos libros se dejaron de cumplimentar, en el caso de los faros gerundenses entre 1990 y 1992 según los faros. Sin embargo, el 21 de octubre de 1997 Rafael Alcaraz Úbeda, por aquel entonces jefe de señalización marítima del Puerto de Barcelona, dirigió una comunicación a los técnicos en la que les decía: «Se comunica a todos los técnicos de señales marítimas, la obligatoriedad de llevar en cada uno de los faros un libro de incidencias, en el que se anotarán averías, reparaciones, modificaciones de circuitos, obras, suministros y cualquier otra incidencia que tenga contenido importante para el buen funcionamiento de la señal».¹²

La permanencia en el faro

La permanente estancia del torrero en la señal era una de las prescripciones que caracterizó el servicio en faros. Su permanencia durante las noches era totalmente obligatoria, debiendo en origen turnarse en la cámara de servicio, a lo largo de las mismas, con los otros compañeros. Durante el día, siempre debía quedar uno de turno de servicio, y el resto previa autorización del encargado o en su caso de la superioridad, podían salir y volver con un margen de dos horas al encendido y apagado del faro.



Antonio Aguirre Martín en el almacén del faro de Sant Sebastià en torno al año 1950. Colección Rosina Lozano Pascual.

Antiguamente se establecían turnos de vela nocturna en la cámara de iluminación del faro, para vigilar en todo momento el correcto funcionamiento del mismo. Por ello, no cumplir con dicha prescripción era notablemente castigado. Aunque, sin ser legal, Juan del Bosque Gutiérrez nos recordaba como en Columbretes habían ideado un sistema de espejos en el exterior del edificio que permitía que la luz del faro reflectara en el techo del dormitorio, lo que les ahorraba tener que pasar todas las noches en la cámara de iluminación. A lo largo de la segunda mitad del siglo xx la paulatina implantación de las alarmas eléctricas y las células de encendido convirtieron esa antigua obligación en totalmente innecesaria. Pero hasta entonces, queda claro que, en función de la altura de la torre, el servicio se hacía más difícil, aunque ello no debe inducirnos a engaño: en la mayoría de faros importantes con torres más pequeñas, se hacía preciso elevar el contrapeso (cuerda, máquina de rotación) varias veces durante la noche, al tener que hacer éste un recorrido más corto.

El normal desarrollo de la vida cotidiana en los faros, determinaba que a pesar de la normativa en algunas ocasiones concretas los torreros la contravinieran, a lo que sin embargo la superioridad estaba muy atenta. Eustasio Page Veguillas fue sancionado con dos días de sueldo el 18 de marzo de 1859 «por haberse ido los dos torreros a adquirir la compra de víveres a dicho pueblo [Cullera], sin embargo de quedar en el faro las dos familias y un hijo político del principal y que no tenía más objeto que la evitación de gastos, pues que los comestibles iban muy caros, y como se hacía semanalmente, tenían que proveerse de una acémila y la abonaban entre los dos [...]». Dicho abandono, ambos «lo hacían para evitar las discordias que podrían originarse entre las dos familias yendo uno sólo a buscar los comestibles para todos».¹³ El absentismo diurno contravenía el artículo 22 del reglamento para el servicio de los faros, aprobado por Real Orden de 21 de mayo de 1851.

Con el tiempo, la obligación de permanencia en el faro se fue relajando en cuanto al día se refiere, sin embargo aunque uno podía ausentarse era obligación dejar el faro a cargo de alguien de su familia o confianza. Veamos el por qué de la denuncia por faltas cometidas recibida por Rafael Cruzans Fornas en el faro de Montjuïc de Barcelona en junio de 1930: en la visita que el ingeniero encargado del servicio marítimo realizó al mencionado faro «el 30 de junio a las 12 de la mañana al faro de Montjuich se encontraba ausente el torrero encargado sin haber dejado persona alguna de su confianza que pudiera facilitar el que llevara a cabo la inspección, por lo que me ha sido imposible penetrar en la cámara de iluminación que se encontraba cerrada con llave. Como el artículo 92 del vigente Reglamento de Torreros califica de grave la falta de referencia, o sea la inobservancia del artículo 58 que prescribe que en las ausencias durante el día del

torrero deje persona encargada, de su confianza, se lo participo a V.S. para que se incoe el expediente que prescribe el artículo 98 a fin de imponer la corrección a que se ha hecho merecedor por su conducta el torrero, único encargado del faro, D. Rafael Cruzans. Aún cuando en el faro de referencia habita el suplente D. Francisco Garrido no está encargado del mismo y si bien a la hora que me he presentado he encontrado a su mujer e hijo no les había participado su ausencia el torrero Cruzans ni encargado de la vigilancia del edificio como lo demuestra que no tenía la llave de la cámara de iluminación». En el expediente encontramos el interrogatorio al que fue sometido Cruzans. Éste, el 17 de julio a la pregunta de «por qué se ausentó del faro de Montjuich el día 30 de junio último sin dejar persona de su confianza como prescribe el artículo 58 del vigente reglamento» respondió reconociendo que «es cierto que salí del faro el día de referencia a las 11 de la mañana y que no regresé hasta la 1 horas, pero había dejado encargado como persona de confianza a mi señora», a lo que el ingeniero replicó que «si es cierto lo que afirma, ¿cómo es que no se encontraba dicha persona de confianza en el faro de 12 a 12 y media, rato que estuvo esperando el ingeniero por si llegaba alguien que le facilitara la llave de la cámara de iluminación?». Cruzans respondió que «según me dijo mi mujer había salido del edificio sin ausentarse a mayor distancia de unos 200 o 300 metros con objeto de recoger yerba. Su ausencia no la puede precisar pero de todos modos fue de corta duración y cuando regresó al faro, hacía pocos momentos que se había marchado el ingeniero según le manifestó la señora del torrero suplente que habita en este mismo faro». Cruzans terminó su declaración manifestando que «lo expuesto es la verdad de lo sucedido, sólo agregaré que cuando salí yo del faro se lo comuniqué a mi mujer para que permaneciera en él todo el tiempo que estuviera yo ausente sin que ella me indicara nada de su intención de salir ya que si lo hubiera sospechado no me hubiera marchado yo». Como conclusión, el juez instructor dictaminó que «a pesar de indicar en su declaración que había dejado como persona de confianza a su mujer para la vigilancia del faro, reconoce que la misma se ausentó durante cierto período de tiempo que no puede determinar, pero que sabe que fue de corta duración de lo que resulta reconoce que estuvo abandonado el faro durante un cierto rato el día 30 de junio último». El dictamen del juez instructor del 22 de julio de 1930 resolvió que «comprobado y reconocido el hecho que constituye una falta grave según la clasificaba el artículo 92 del Reglamento de 16 de agosto de 1923, vigente en el día del suceso, ya que no puede disculparse por las manifestaciones que hizo de que ignoraba el propósito que tuvo su mujer de ausentarse, por entender que el responsable de las faltas que cometen las personas delegadas recaen sobre el torrero que las nombra, toda vez que claramente se indica en el reglamento que las elija

de su confianza para tener seguridad de que cumplirá con las obligaciones debidas, propongo se le imponga al torrero Cruzans el castigo de diez días de descuento en sus haberes, correctivo mínimo que impone el reglamento últimamente publicado para la calificación como graves, ya que no existe ninguna agravante en el caso concreto de referencia que aconseje se le imponga mayor corrección y si bien por la hora en que se notó la ausencia, las 12 de la mañana, en que ninguna faena precisa del servicio tenía que realizar, parece aconsejar una mayor benignidad, soy de parecer no se rebaje el descuento que señalo en atención a que ya tuve que proponer en el mes de noviembre último se le impusiera un castigo de cinco días de haber por su negligencia en el servicio como lo demostró el tener apagada la luz del faro próximamente media hora el día 15 de dicho mes por avería imprevista que sufrió el motor eléctrico que pone en movimiento el aparato óptico, sin que pudiera funcionar inmediatamente el auxiliar de relojería por injustificados entorpecimientos que demoraron su puesta en marcha».¹⁴ El informe del ingeniero instructor fue ratificado por el ingeniero jefe y el 16 de octubre de 1930 fue sancionado con diez días de sueldo según el Reglamento para Organización y Servicio del Cuerpo de Torreros de Faros aprobado el 14 de junio de 1930.

La limpieza de las instalaciones

La limpieza de los faros en general era algo en lo que se exigía una estricta observancia, especialmente en lo que se refiere al aparato óptico y a los cristales de la linterna para garantizar la buena visibilidad de la luz,¹⁵ así como los espacios reservados al almacenamiento de combustible, para la propia seguridad del establecimiento y del alumbrado. Pero no únicamente había que mantener limpias las dependencias, también se hacía preciso mantener con gran esmero los diversos aparatos de la señal (máquinas de rotación, relojería, basamentos, engranajes, etc.). Así, por ejemplo, encontramos como José Revuelta Sainz transmitió al ingeniero encargado del servicio marítimo de Girona que «de no limpiarse el mercurio volverá nuevamente a adherirse y retrasar la rotación, me permito rogar a V. me autorice limpiarlo», a lo que aquél le contestó el 25 de febrero de 1929 «como contestación a su oficio de 20 del corriente mes, autorizo a V. para que, con las precauciones y cuidados que el caso requiere, proceda a la limpieza del mercurio del flotador de ese aparato, dándome conocimiento de haberlo efectuado».¹⁶

En cualquier caso era necesario hacer buen uso de los materiales en bien de la limpieza de los establecimientos. En el expediente de Casto Tur Guillón, destinado en 1863 al faro de la isla D'en Pou, encontramos un

informe desfavorable del ingeniero jefe de Baleares dirigido al director general con fecha 21 de junio de 1864 en el que aquél manifestaba «el lamentable abandono que ha podido notar en este funcionario y el poco interés que toma por el servicio así como la ligereza en todos sus actos hacen de absoluta necesidad que sea trasladado a un faro donde haya torrero principal, para que bajo sus órdenes cumpla con su deber, pues como encargado no creo lleve nunca las sagradas obligaciones que tiene. A consecuencia de algunos derrames de aceite que hizo en la escalera de la torre que es de piedra de Santanyí, y para evitar que se viesen las manchas, procedió sin autorización alguna y por sólo su capricho a dar a los peldaños de aquélla una o dos manos de cal para blanquearla, resultando que ahora además de blanqueada resultan las manchas amarillentas que el aceite infiltrado en la piedra produce. En vista pues de lo expuesto ruego a V.I. que para el mejor servicio se sirva disponer que el citado torrero sea trasladado a la mayor brevedad a un faro donde haya torrero principal, creyendo sería conveniente por su posición especial y falta de medios de comunicación con el continente el de las islas Columbretes».¹⁷ Así fue como el 1 de julio de 1864, intercambiándose con Enrique Díaz, fue destinado al temido faro de Columbretes.

Domingo Entenza Otero y Ramón Catalán Martínez de los Reyes, afectos al faro de Buda (Tarragona), el 12 de enero de 1874 fueron sancionados con cinco días de haber como castigo por «la falta de exactitud comprobada en el número de paños lavados para el servicio del faro de Buda, falta que viene repitiéndose todos los meses y que es preciso corregir».¹⁸

Ciertamente, la cuestión de la limpieza de los paños cuando en los faros se utilizaban aceites como combustible, es algo que aflora regularmente en la documentación, lo que nos da una idea de hasta qué punto formaba parte de las preocupaciones de los torreros de la época. Se trataba de un volumen importante de paños, cuyo lavado antiguamente en algunos establecimientos fue contratado a mujeres de las inmediaciones de los faros. De su uso nos da cuenta un oficio de Miguel López Fernández fechado el 25 de abril de 1870 en respuesta a otro del ingeniero jefe de Girona: «Le digo primero que el número de paños necesarios para hacer toda clase de limpiezas correspondientes al establecimiento es de sesenta, de éstos 30 son rodillas, 15 entrefinos y 15 finos; con los primeros se hacen las limpiezas de aceite y demás faenas sucias, con los segundos se limpian cuantos cristales hay en el faro, y con los terceros se conserva el aparato en buen estado de aseo. Por lavar éstos en ajuste especial según V.S. me lo ordena piden tres escudos, pues es un lavado distinto a otra clase de ropa y cuesta el doble más su lavado. Y segundo del carbón y jabón estoy pronto a cumplir tal cual se me manda».¹⁹ A menudo existían problemas con el salario asignado para estos trabajos. Así el 7 de junio de 1865 el

torrero de Cadaqués, Pere Ferrer Capdevila, se dirigía al ingeniero jefe provincial manifestándole no encontrar «ninguna mujer que quiera lavarlos a menos de medio real cada uno, pues dicen no pueden ganarse la vida al ínfimo precio de 25 céntimos, no obstante he dado los que tenía sucios, y espero su resolución».²⁰ Sin embargo, a veces, esas tareas las hacían la esposa e hijas de los torreros. Francesc Casanova Serra, torrero del faro de Sant Sebastià, a requerimiento del ingeniero, tras haber éste recibido una protesta de la lavandera Catalina Prats por sentirse despedida, respondió el 7 de noviembre de 1879 que dicho servicio lo desempeñaban su esposa e hijas, «lo que me sirve de alivio para vestir las».²¹ La llegada de la electricidad a los faros vino a terminar con este tipo de limpiezas y quebraderos de cabeza.

El mantenimiento de las instalaciones

El buen mantenimiento de las instalaciones de los faros fue siempre una de las constantes del servicio. Las disposiciones en cuanto a limpieza venían claramente estipuladas en los distintos reglamentos vigentes. Cualquier situación que no respondiera a los cánones de limpieza y mantenimiento establecidos era puntualmente observada y castigada si procedía. Así por ejemplo, el 11 de enero de 1907 el ingeniero jefe de Barcelona transmitió al director general de Obras Públicas una comunicación que le había hecho llegar el ingeniero encargado del servicio marítimo respecto de la actuación de Jaume Sastre Vadell: «El torrero encargado del faro de Villanueva me dice con fecha 7 de diciembre pasado lo siguiente: tengo el honor de participar a V. que al efectuar la limpieza diaria en el aparato el día 2 por la mañana observé en el prisma número 4 zona superior de la lente derecha y parte exterior un descantillado de 0,009 metros en el ángulo y 0,017 metros en la cara exterior de dicho prisma, atribuyendo la causa a que al quitar la cortina de la linterna, el torrero tercero la noche anterior, alguna de las anillas de aquéllas daría contra el prisma de referencia ocasionando el desperfecto. Preguntado aquél, manifestó que no observó nada pero que bien pudiera haber sido lo expuesto [...] manifestándole que por falta de celo y cuidado en el desempeño del servicio he creído procedente considerar dicha falta comprendida en el caso 2º del artículo 68 del Reglamento para la Organización y Servicio de los Torreros, y por tal concepto he impuesto al torrero cinco días de descuento en su haber».²²

Hasta entrado el siglo xx, los torreros tenían la obligación de hacerse cargo del pintado y blanqueo del edificio, que en los casos de barandillas de balconillos y otros elementos metálicos resultaba necesario efectuar

de forma bastante habitual, y el estado de su mantenimiento era objeto a menudo de advertencias por parte de la superioridad.²³ Así se explica el comunicado de Rufino Ochoa de Echagüen Junquitu, torrero principal del faro de Sant Sebastià de Palafrugell, al ingeniero encargado del servicio marítimo de la provincia el 15 de octubre de 1884: «Con esta fecha se ha dado principio a los trabajos de pintado que deben verificar los tres torreros juntos, principiando por la linterna y parte giratoria»,²⁴ o el de Francisco Pagès Arqués, torrero de las Medes, el 26 de septiembre de 1918: «Pongo en el superior conocimiento de V. que el día 23 del actual se terminó el blanqueo de la parte exterior de la torre y edificio del faro, habiéndosele dado dos manos. El día 25 a causa de la violencia de la tramontana acompañada de lluvia se llevó casi todo el blanqueo de la parte norte de la torre y torreón y algo de las fachadas norte y este del edificio. Como que el pintado anterior es de almagro dado con aceite de linaza, lo cual no coge bien con la cal, será muy probable que cada vez que llueva con viento fuerte se lleve algo el blanqueo de la parte del viento. Lo que tengo el honor de comunicar a V. para su conocimiento a los efectos oportunos».²⁵ Posteriormente, estos trabajos de mantenimiento, el Estado decidió otorgarlos en forma de contrata a empresas privadas.

Por otra parte, dada la extraordinaria movilidad del torrero, el Estado dotaba a los faros del mobiliario y los enseres del hogar (vajilla, cubiertos, útiles de cocina, sábanas, etc.), necesarios para el servicio de las dependencias y habitaciones de los mismos.²⁶ Si en un momento dado faltaba algo imprescindible, el ingeniero podía autorizar su compra al torrero a cuenta de los gastos del establecimiento, como hizo el ingeniero Rafael Coderch el 20 de enero de 1898, al autorizar al torrero encargado del faro de Sant Sebastià «para la adquisición de tres sartenes para el servicio de los torreros».²⁷

Esta particularidad de la profesión conllevaba, sin embargo, el deber de tener sumo cuidado en su mantenimiento. A tal fin se cumplimentaban los inventarios, y cualquier incidencia debía ser comunicada a la superioridad, como el episodio accidental protagonizado el 12 de agosto de 1879 en el faro de Cap de Creus por José Rábago-González Hidalgo, quien diligentemente se apresuró a comunicar lo sucedido al ingeniero provincial: «Al colocar los impresos que recibí últimamente en el estante de debajo de uno de los armarios del almacén tuve la desgracia al incorporarme, de tropezar con la espalda en un bastidor acristalado de dicho armario, que estaba entreabierto para ventilar y saliéndose fuera de los goznes, cayó sobre mí, dándome un fuerte golpe en la parte superior de la espalda y ocasionándome una ligera cortadura en la muñeca del brazo izquierdo, uno de los trozos del cristal que rompió al caer el referido bastidor. Lo que tengo el deber de comunicar a V.S. para su superior conocimiento».²⁸ La sustracción del faro de alguno de esos elementos estaba igualmente cas-

tigada, como le ocurrió a Raimundo Sendra Sart, que, estando destinado en el faro de Buda, tenía a su familia residiendo en Tortosa, y hasta allí había trasladado algunos enseres. El 19 de junio de 1901 el ingeniero jefe de Tarragona comunicó al director general haberle reprendido por haber «dispuesto de algunos efectos (cuatro sillas de las habitaciones) del mobiliario del faro, llevándoselos a Tortosa, donde los utiliza [...] por lo que se le sanciona con 3 días de haber por faltas en el servicio».²⁹

La existencia en algunos faros de huertos en los que los torreros y sus familias cultivaban frutas, verduras y hortalizas, así como los gallineros que antiguamente se habilitaron en muchos de ellos, permitían mejorar la alimentación de sus habitantes, al tiempo que distraían en algo los ratos libres de que se disponía, del mismo modo que más modernamente lo fueron los jardines en algunos casos. Sin embargo, su mantenimiento y estado de conservación eran a menudo objeto de discrepancias internas, provocando conflictos de convivencia entre las familias, y en ocasiones motivo de advertencia por parte de la superioridad.

La resolución de averías

En los faros se producían todo tipo de averías derivadas de múltiples razones meteorológicas, técnicas y humanas.

El viento es uno de los elementos meteorológicos más adversos con los que conviven los faros y sus habitantes, al estar buena parte de éstos enclavados en pronunciados salientes del litoral. Sus rachas han producido innumerables desperfectos, destacando muy especialmente la rotura de cristales de las linternas, lo que antiguamente cuando los faros funcionaban con aceite o petróleo era extremadamente preocupante, puesto que la entrada de aire en las cámaras de iluminación provocaba apagones en la luz del faro. El 19 de marzo de 1863, desde el de Cap de Creus, Antonio López Sierra transmitió al ingeniero provincial «como la noche del día 16 se rompió un cristal de la linterna de los del medio de la parte de NE dimanado de un fuerte huracán que reinó día y noche y aún continúa y estropeó la cerradura de la puerta del balcón que sale a la torre arrancando varios herrajes que la sostenían de suerte que nos vimos bastante apurados para atender a los dos puntos, pero por fin pudimos inmediatamente poner embastidor bien acuñado con cuñas y puntales y fuerza de trapos y no sufrió el alumbrado ningún trastorno, y la puerta también la reparamos bastante bien».³⁰ Atender este tipo de contratiempos en medio de las inclemencias meteorológicas era algo, cuando menos, fastidioso. Eran algo habitual las incidencias en las cúpulas y linternas, los desperfectos en puertas y ventanas, así como las averías en las veletas y tomas de tierra de

los pararrayos, y la caída del asta de banderas, antenas y otros elementos exteriores.

En los faros muy azotados por los temporales eran constantes los problemas de filtraciones de agua que afectaban a las estructuras, así como la presencia de goteras que entorpecían la vida cotidiana. En el mismo faro de Cap de Creus el 15 de octubre de 1865 Antonio López Sierra ponía en conocimiento del ingeniero provincial «como entra el agua por todo el cuerpo de la torre como si fuese en la calle, como igualmente en los desvanes hasta pasar a las habitaciones y cuarto de reparos de suerte que no tenemos a donde arrimar las camas, y todos somos pocos para sacar el agua que entra por todas partes».³¹ En este caso particular, el ingeniero provincial autorizó al torrero para que, en espera de resolución superior, buscara un albañil en Cadaqués que ejecutara las reparaciones más urgentes. A medida que los materiales de construcción y las impermeabilizaciones fueron mejorando con los años, estos problemas fueron disminuyendo progresivamente. La oxidación de elementos metálicos como las barandillas por efecto del salitre del mar, obligaba a tener que pintarlos anualmente, tarea que correspondía a los torreros. El mantenimiento de los edificios en general era algo por lo que había que velar constantemente.

Cuando se producían episodios de lluvias o temporales de mar, también había que vigilar el buen estado de los caminos y embarcaderos de servicio, y aunque en este caso su mantenimiento correspondía directamente a las jefaturas, en ocasiones el torrero por su propio interés se veía obligado a realizar alguna intervención.

Finalmente, destacamos el problema que en invierno se vivía antiguamente en algunos faros, con la bajada de temperaturas por debajo de los cero grados, al congelarse el aceite dentro de la lámpara. He aquí los imponderables que el 7 de enero de 1868 Miguel López Fernández, torrero del faro de Palamós, transmitió al ingeniero jefe de Girona: «A consecuencia de los muchos fríos que por aquí se sienten, hace algunos días que consecutivamente durante la noche se hiela el aceite de la lámpara, el que a pesar del gran cuidado que tengo en renovarlo con otro caliente no me es posible verle en cuanto es dos horas descongelado, dejando como es natural de subir el aceite al mechero, y carbonizándose la mecha, una vez así como V.S. conoce no queda otro recurso que despavilar, y al mismo tiempo suspender el moderador, para introducir por el conducto de éste, otro nuevo aceite caliente; pues que de otro modo no podría en toda la noche obtener un buen resultado de la luz».³² Comprobamos los enormes problemas del torrero por mantener encendida la luz, pasándose la noche calentando y añadiendo aceite a la lámpara.

Más allá de los elementos meteorológicos adversos, la casuística de averías derivada de múltiples razones técnicas era variada y muy impor-

tante. En la documentación de los faros y de las jefaturas son numerosas las referencias de contrariedades en las máquinas de rotación y en los sistemas de iluminación. Las averías más importantes en las máquinas de rotación eran incidencias en la relojería, caída del peso, rotura del cable o el trinquete que controlaba el despliegue de aquél, anomalías en la velocidad de giro por desgaste de cojinetes o más modernamente problemas con el regulador de velocidad, desequilibrios en la flotación de la óptica sobre la base de mercurio, fallo de los electromotores acoplados a la corona exterior de la plataforma de giro de la óptica, etc. Por otra parte, los sistemas de iluminación presentaban tipologías distintas de desperfectos según el tipo de combustible utilizado. En los faros de gas acetileno, solían producirse fugas de gas en las conexiones de los tubos de conducción, rotura de capillos quemados o ennegrecidos por deficiencias en el encendido, taponamiento del quemador por acumulación de residuos por gas poco depurado, fallos de calentamiento, etc. En los faros de petróleo había problemas en los quemadores por combustible deficiente, fallo de presión, deficiencias en los vaporizadores y mechas, rotura de chimeneas de las lámparas, tubos con carbonizaciones residuales, rotura del capillo incandescente, averías de eclipsadores, etc. Y en los faros eléctricos es habitual la rotura de la lámpara del foco, la inutilización del cambiador de lámparas, el salto o disparo del relé del circuito del foco por alteración en el voltaje de alimentación o del conmutador de circuitos, defectos de conexión en los casquillos, cortocircuitos por calentamiento, etc. En el uso de grupos electrógenos aparecen problemas de admisión, compresión y escape debidos a falta de ajuste entre cilindros y pistones, dificultades en el arranque de los mismos, falta de lubricación y refrigeración, fallos en dinamos y alternadores, defectos en el enlace entre motor y generador, etc. En las boyas, a los fallos de los acumuladores hay que añadir la peligrosa rotura de las cadenas de amarre. Y en los radiofaros deterioros en rectificadores, osciladores y amplificadores, circuitos, etc. La creciente importancia de los automatismos no está exenta de posibles averías en minúsculos y complejos circuitos compactos. A continuación daremos cuenta con mayor detalle de cómo fueron vividos algunos de esos apuros.

Para el adecuado funcionamiento de los sistemas de iluminación y la propia seguridad del establecimiento era muy importante la correcta ventilación de la cámara de iluminación.³³ Había que revisar la entrada del aire por los ventiladores y la salida por el cupulino, manteniéndolas limpias del hollín de la combustión, aunque en algunos faros azotados constantemente por fuertes vientos dichas ventilaciones apagaban la llama de los calentadores, con los consiguientes problemas que ello acarrea. Cuando los faros funcionaban con aceite era habitual la falta de ascensión de éste al borde del mechero. Más adelante con el acetileno también



Juan del Bosque Gutiérrez en el faro de las islas Columbretes en agosto de 2009, en el que estuvo destinado entre los años 1958 y 1960. A la izquierda puede apreciarse claramente la óptica y en la parte superior la linterna aeromarítima del faro. Colección David Moré Aguirre.

se producían problemas. El 18 de marzo de 1935 el ingeniero provincial ordenaba al torrero del faro de Cadaqués que «en vista de las deficiencias observadas en el funcionamiento del eclipsador de ese faro, a que hace referencia en su comunicación número 5 de fecha 16 del actual, proceda a limpiar con escrupulosidad el tubo que alimenta la llama piloto colocándolo después en servicio: observe si se forman de nuevo aglomeraciones de carbón en el orificio de salida del gas, y en caso afirmativo, limpie de nuevo el tubo, póngale otra vez en servicio y cambie el acumulador, para poder observar si la deficiencia proviene de la calidad del acetileno y comuníqueme el resultado».³⁴

El 20 de marzo de 1874 Antoni Mayans Marí, que cubría una suplencia en el faro de Cadaqués, comunicó al ingeniero la causa de un apagón: «En la noche del día 19 a las tres y cuarto de la madrugada, se descompuso la lámpara que estaba de servicio parándose la ascensión en términos que fue preciso el cambiarla, por cuyo motivo el alumbrado quedó interrumpido durante 20 minutos». Aquél, al serle pedidas explicaciones sobre la causa de lo sucedido, alegó que «el día siguiente al reconocer la lámpara encontré entre el émbolo y la superficie de la misma, un burino que sin duda la última vez de abierta la puerta de la escalera se había introducido tras del resplandor de la luz que llevaba conmigo, pasando desapercibido por mí, el cual según cálculo se introdujo en el aparato pegando contra la chimenea donde se conocía por una mancha y pelusa que había, y cayendo después en el interior de la lámpara, al dar cuerda se interpuso en el sitio indicado subiendo el aceite por la superficie de la misma y no por el caño de conducción».³⁵ Y con las debidas explicaciones se zanjó la cuestión.

En los faros eléctricos, razones climáticas o técnicas producían cortes de electricidad que obligaban a poner en funcionamiento grupos electrógenos de reserva y sistemas alternativos que permitieran el correcto funcionamiento de los faros. El 18 de octubre de 1934 José María Escobar Riballas, encargado del faro de Roses, comunicó a la superioridad que debido a una fuerte subida del voltaje se fundieron las lámparas del faro y luces del puerto, y por el viento hubo un corte en el suministro eléctrico. Escobar señaló como «se pone en funciones el grupo electrógeno y se coloca la lámpara del faro saliendo acto seguido a colocar nuevas lámparas en los fanales del puerto; colocados, en ésta se nota alguna irregularidad en su funcionamiento, de vuelta al faro me doy cuenta de que la válvula de escape del grupo electrógeno no trabajaba bien a consecuencia de que estaba rota la chaveta que la oprime, por lo que se coloca la lámpara Maris en el faro y procedo a parar el motor para arreglar la avería; arreglada ésta se normaliza el servicio tanto en el faro como en las luces del puerto, trabajando el grupo hasta la hora de apagar sin novedad alguna. Duran-



Víctor Aguayo de Hoyos manipulando la lámpara del faro de Calella, a finales del siglo xx. Colección Foto Film Calella.

te el tiempo empleado en arreglar el motor las luces del puerto no han funcionado. Es mi deber manifestar a V. que para evitar que las lámparas se fundan por exceso de voltaje sería muy conveniente el cambiar los circuitos del cuadro de distribución en la misma forma que lo fueron los de Palamós y San Feliu, pues estando los relays de este cuadro hechos para un voltaje de 125 voltios y no llegando casi nunca a 90 de fábrica, nos vemos en la precisión de hacer trabajar el reostato transformador sin poder evitar, las más de las veces, que al llegar una subida rápida del voltaje éste llegue a los 135 o 140, voltaje que por muy rápido que se vaya para normalizarlo siempre ocasiona la rotura de alguna lámpara y el cansancio de todas las demás. Siendo el cambio de circuitos cosa que llevará a la instalación una economía en fluido y en lámparas así como una mayor seguridad en el servicio, es por lo que me permito rogar a V. autorice dicha mejora en la instalación de este faro».³⁶

Del correcto funcionamiento de las máquinas de rotación dependía que la característica de la luz de los faros se correspondiera con la establecida y de dominio público para los navegantes. Cualquier alteración en ese sentido podía resultar nefasta para la navegación, razón por la que toda eventualidad debía ser rápidamente resuelta. En 1917 el funcionamiento de la rotación del faro de Roses se hizo tan deficiente que «los torreros han de estar continuamente dando velocidad a las pantallas rojas con la mano a fin de evitar el paro de la rotación». Ante la incidencia la Jefatura de Señales Marítimas ordenó la toma de medidas, que el 15 de octubre de 1917 el torrero comunicó haber ejecutado: «Tengo el honor de comunicar a V. que cumpliendo sus órdenes dadas en su comunicación fecha 22 de septiembre hoy día de la fecha se desmontan las pantallas rojas y blancas del aparato y queda el faro con la apariencia de luz fija roja con la chimenea del mencionado color».³⁷ Más tarde, el 2 de septiembre de 1920 el ingeniero jefe del Servicio Central de Señales Marítimas ordenó que «no siendo necesarias en esa jefatura las tres lentes productoras de destellos que en el mes de noviembre del año 1917 se desmontaron del aparato del faro de Rosas, ruego a V.S. se sirva remitirlos perfectamente embalados con doble caja de madera, poniendo en la interior la tapa cogida con tornillos y colocando en ella las lentes sobre paja bien acuñada a fin de que no toque las lentes en ninguna de las partes con la madera remitiéndolas V.S. facturadas en doble pequeña velocidad a la consignación de Don Enrique Climent – “La Maquinista Valenciana”, Buenavista, 14 para su utilización en otro aparato. Los gastos que ocasione este embalaje y el porte se servirá V.S. reclamarlos de este Servicio Central que se lo abonaré enseguida. Cuando se haga la facturación remitirá V.S. al consignatario Don Enrique Climent el talón y la relación de los efectos que envía, incluyendo también los cristales rojos que producían la coloración de esos des-

tellos y oficiará a este Servicio Central dando cuenta de haber facturado el envío».³⁸ La empresa «Maquinista Valenciana» fue durante décadas la proveedora de aparatos para los faros españoles, a excepción de las ópticas que provenían de Francia o Inglaterra. El Servicio Central gestionaba su adquisición, y cuando en cualquier señal había una necesidad los remitía a las respectivas jefaturas provinciales, para que éstas se encargaran de hacerlos llegar a su destino. Así por ejemplo, el 11 de diciembre de 1953 el ingeniero provincial envió un oficio al torrero de Roses diciéndole que «por conducto de un camión de esta Jefatura, remito a V. un grupo electrógeno que remite la Jefatura de Señales Marítimas con destino a ese faro, cuyo grupo deberá quedar depositado en esa Señal hasta que por personal encargado de la indicada Jefatura de Señales Marítimas proceda a su montaje. Una vez en su poder el indicado grupo electrógeno, deberá acusar el oportuno recibo».³⁹

A veces, se hacía necesario el desplazamiento de un técnico del Servicio Central para la instalación de nuevos aparatos en una señal o para la reparación de algunas averías importantes. En otras ocasiones, esas operaciones no podían realizarse en el propio faro, y era imprescindible remitir los aparatos al Servicio Central de Señales Marítimas. El 17 de julio de 1934 el ingeniero jefe de Girona mandó al ingeniero jefe de dicho Servicio Central la siguiente comunicación: «El ingeniero encargado del Servicio Marítimo con fecha de ayer me dice lo que sigue: “Tengo el honor de pasar a manos de V.S. un talón de ferrocarril resguardo de una caja conteniendo un destellador del faro de Cadaqués que se remite al Servicio Central de Señales Marítimas para que sea corregida en el mismo una avería producida en el mecanismo productor de los grupos de destellos. Con referencia a esta avería ha de manifestar que dicho destellador lleva en servicio desde noviembre del pasado año que se montó el nuevo sistema de alumbrado de dicho faro y que el torrero encargado con fecha 4 del actual me dio cuenta de que en la noche anterior y sobre las ocho y media horas, empezó a producir dicho aparato en servicio destellos equidistantes en vez de la característica de cuatro y uno destellos que hasta aquel momento había dado. Retirado del servicio acto seguido y cambiado por el de repuesto, a la mañana siguiente se intentó corregir, manipulando en los tornillos que regulan los períodos de luz y obscuridad dicha anomalía y no habiéndose conseguido y tratándose de un destellador con tan poco tiempo de servicio, por si se tratara de alguna avería que pudiera imputarse a defectos de construcción he creído oportuno su envío al Servicio Central para su reconocimiento y corrección en dicho centro de la indicada avería”».⁴⁰

Las jefaturas provinciales mediante las inspecciones velaban por el correcto funcionamiento de los aparatos y las instalaciones, controlan-

do su uso y estado. El 22 de octubre de 1916 el ingeniero jefe de Giróna hizo llegar la siguiente comunicación al torrero encargado del faro de Sant Sebastià: «El ingeniero jefe del Servicio Central de Puertos y Faros con fecha 12 del actual me dice lo siguiente: “El consumo de petróleo del faro de San Sebastián en esa provincia excede de un tanto por ciento muy considerable sobre el consumo de todos los faros de las mismas condiciones de aquél. Este consumo no ha disminuido en el faro de San Sebastián después de recibida por esa jefatura la comunicación de este Servicio Central de 28 de julio último en la que se llama la atención de V.S. sobre tan considerable consumo y no es admisible que en condiciones normales de abertura de llave (tres cuartos de vuelta) y presión en el depósito de petróleo (4,5 kg) gaste el quemador sin gran propensión de producir llamadas y por tanto sin inutilizarse más que 1.100 kg por hora como máximo al que no se suele llegar lo que parece demostrar que los torreros hacen del petróleo un uso indebido. El faro de Llobregat tiene una lámpara del mismo sistema y de las mismas características que la de San Sebastián; fueron las dos montadas seguidamente una de otra por el mismo ingeniero de este Servicio Central y el consumo de ambas durante el presente año es tan diferente como puede V.S. apreciar en el siguiente estado comparativo. Como es muy importante el exceso de consumo, encarezco a V.S. que con toda urgencia se compruebe el gasto de petróleo que se produce en la lámpara y si efectivamente, contra todo lo que la práctica de los ensayos realizados en este Servicio Central, los quemadores que están en uso en el faro, gastan la cantidad de petróleo que aparece en los estados de consumo dé cuenta V.S. con toda minuciosidad del método seguido en los ensayos y del resultado obtenido y a correo vuelto se le remitirán nuevos quemadores completos cuyo consumo esté comprobado en el laboratorio y V.S. devolverá a éste Servicio Central los quemadores actualmente en servicio para estudiar las causas que han podido originar tan anormal funcionamiento. Si el resultado de las experiencias que practique V.S. comprueban que el gasto de petróleo no se ha verificado en la lámpara, procederá V.S. igualmente a dar cuenta de ello para que por la Dirección General de Obras Públicas se adopten las medidas que considere oportunas”».⁴¹ Hechas las correspondientes comprobaciones el 17 de noviembre el ayudante de Obras Públicas solicitó el envío de seis vaporizadores para solucionar los problemas.

La Real Orden de 9 de enero de 1902 dispuso que debían concentrarse en Madrid todos los efectos inútiles que existieran en los faros, para ser vendidos en pública subasta, a excepción de aquellos cuyo valor no compensara el coste de su transporte o los que se considerara como modelos de valor histórico en el servicio del alumbrado marítimo. En la aplicación de esta normativa con el tiempo, o bien no hubo mucho celo o bien dictó-

se alguna disposición cuya existencia desconocemos derogándola, porque lo cierto es que, gracias a que en los faros se amontonaban elementos en desuso, actualmente en el faro mallorquín de Portopí existe una colección de aparatos de faros, que bien puede considerarse como uno de los mejores museos de faros del mundo.⁴²

Capacidad inventiva

La capacidad resolutive de los toreros para solventar *motu proprio* las diversas adversidades que el servicio conllevaba, era una de las características de este colectivo. Alejados de todos y de todo, era preceptivo y habitual tener que demostrar todas sus aptitudes técnicas en la resolución de las diversas averías que el funcionamiento ordinario del servicio comportaba. La destreza para solucionar todo lo averiado o estropeado con las herramientas y los repuestos de que disponían los faros era algo habitual. Sólo en casos excepcionales, cuando las averías eran de gran envergadura, se hacía preciso el auxilio de la jefatura, pero aún en esos casos, había que optar a menudo por dar mínimas soluciones de carácter provisional a las adversidades, dando tiempo a la llegada de los repuestos o de profesionales especializados. Era preceptivo e importantísimo el asegurar el funcionamiento de la señal durante la noche, a fin de garantizar la seguridad marítima.

El contacto constante con una realidad que a menudo se demostraba tozuda en la repetición de determinadas averías, y esa capacidad resolutive del torero, hizo que muchos técnicos de señales marítimas destacaran por su capacidad inventiva. Esa capacidad para la resolución de asuntos técnicos también la llevaban a la práctica en la resolución de cualquier asunto doméstico, demostrando maña y pericia. Baste recordar la habilidad que muchos de ellos tuvieron para construir aparatos de radio, con los que combatir el aislamiento de los faros. Pilar Martínez Silvestre nos recuerda como «mi padre en Columbretes se hizo una radio de galena con una caja de puros, un tubo de aspirinas y una piedra de galena». Y Javier Carballo Berazadi nos cuenta como su tío, José Carballo Vidal, en los años cincuenta aplicó esa destreza para sacarse un sobresueldo construyendo radioreceptores de lámparas y tubos electrónicos en Gijón, donde estaba destinado como suplente; y como en la década de los sesenta fue el representante para toda Asturias de los radiotransistores de la casa Sanyo. Por otra parte, eran muchos los toreros que se construían embarcaciones de pesca con las que salir a pescar en sus ratos de ocio. Matías Carballo Vidal «en Fuencaiente construyó un bote canario al que llamó *Tritón*, en Punta Rasca hizo una chalana llamada *Arin* y en Zumaya otra chalana llamada *Carmen*», nos recuerda su hijo Javier.

Inicialmente, los que destacaban más en estas habilidades fueron promocionados para los cargos de montadores de faros, en una época en la que periódicamente se ponían en funcionamiento nuevas instalaciones. Juan Bautista Baso Madrid, nombrado torrero auxiliar en 1851, al año siguiente ya contaba con un certificado en el que se hacía constar que «sabe leer y escribir con la corrección suficiente para el desempeño de su deber y entiende de trabajos de carpintería, muy útiles sin duda como auxiliares de su profesión, habiendo hecho en diferentes ocasiones como aficionado varios modelos de edificios en proyecto, entre ellos el de la torre para faro en la isla de Tabarca [diciembre de 1852] con perfección e inteligencia, así como también algunos botes y otros objetos que prueban su aplicación y disposición en todo lo que se refiere a objetos del dominio de la mecánica». ⁴³ En 1853 consta que «remitió a la Dirección General dos modelos en bronce de una máquina de rotación de una lámpara mecánica», y en años sucesivos sabemos que montó más de 35 aparatos en faros de nueva iluminación. Con esos méritos en 1858 fue nombrado guardalmacén del Depósito de Faros de Valencia y en 1859 Armador de Faros, cargo en el que cesó el 1 de abril 1864 «por no haber faros que montar e ingresó en la plaza de guardalmacén del Depósito de Valencia». Tuvo una larga y brillante trayectoria que finalizó en 1889 al jubilarse en el faro del contramuelle de Alicante.

A los montadores de faros, los torreros asignados a las señales les prestaban todo el auxilio que les era posible. Así lo reconocía Mauro Serret Mirete, ingeniero del Servicio Central de Señales Marítimas, el 15 de diciembre de 1923 tras finalizar las obras de montaje del nuevo aparato del faro de las islas Medes: «He tenido la satisfacción de que los torreros hayan contribuido gustosos y por resolución espontánea a los trabajos de montaje de la nueva instalación y que se mostraran contentos del funcionamiento de los quemadores de incandescencia y del aparato de ocultaciones prodigando alabanzas a la máquina de rotación, que para mí se traducen en demostración del buen trato que han sabido darles pues el que las máquinas funcionen bien o mal no depende de ellas sino de los torreros que las llevan», ⁴⁴ lo cual no deja de ser un tanto paradójico, pues con el nuevo aparato las plazas de los torreros residentes en dicho faro fueron amortizadas.

La habilidad de los torreros de faros iba más allá de lo estrictamente imprescindible, por ello a menudo eran llamados para realizar tareas específicas de mayor rango. El torrero Pedro Solano Huertas entre enero y abril de 1873 «por encargo de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos se ocupó en la construcción del modelo de la cabeza del dique del Este del puerto de Alicante». El 10 de abril de 1874 el presidente de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos se dirigió al director general de Obras Públicas para que autorizase su presencia en Madrid,

habida cuenta de haber sido «encargada esta Junta de recibir y preparar convenientemente los objetos y modelos de Obras Públicas que han figurado en la última Exposición Universal de Viena, y que han de presentarse en la que se ha de celebrar ahora en este ministerio, en virtud de lo dispuesto por el presidente del Poder Ejecutivo de la República con fecha 30 de marzo próximo pasado; y considerando lo bien que desempeñó su cometido en la construcción del modelo de la sección del muelle de Alicante, el torrero del faro de Torrevieja, D. Pedro Solano, la misma Sección se ha servido manifestarme lo útil y conveniente que a su juicio sería que se autorizase al expresado torrero, para que se trasladara a esta capital y se pusiera a las órdenes de dicha Sección, con el objeto de que la reparación de los expresados modelos, se hiciese bajo su inmediata vigilancia, abonándose entonces con cargo a la cantidad concedida para la exposición de Viena del ramo de Obras Públicas, los gastos de todas clases que, por dicho concepto, se originen [...] Tengo el honor de ponerlo en conocimiento de V.I., para que si lo cree oportuno, se sirva expedir las órdenes correspondientes al objeto indicado».⁴⁵ Así fue acordado y entre abril y julio de 1874 dejó el faro de Torrevieja para trasladarse a tal efecto a Madrid.

En 1901 Eduardo Olmos Visconti ya fue nombrado para ir al Servicio Central «porque posee conocimientos muy precisos de fotometría, de ajustador mecánico, de montador y de instalador de maquinaria eléctrica, que unidos a una gran habilidad manual hacen que los trabajos de ajuste y montaje, los de reparaciones y pequeñas obras metálicas, al torno principalmente, se hagan en el taller de esta oficina con una notable economía y perfección». Años más tarde, el 17 de enero de 1908, desde el faro del cabo de Salou, solicitó ser destinado durante un año en comisión al Servicio Central para poder desarrollar «un aparato que mecánicamente encienda y apague en los faros que se instale, a las horas que se desee». Pero la perenne trayectoria científica de España que se resume en la frase lapidaria del «que inventen ellos» estuvo detrás de la respuesta negativa del ingeniero jefe, considerando dicha propuesta técnicamente inviable, y ser más prioritario para la seguridad marítima el establecimiento de mecanismos de control respecto a la presencia física del torrero, que no la reducción de la plantilla. Tras esta negativa, y pertinaz en su objetivo, Olmos decidió solicitar una licencia ilimitada a primeros de 1909. Al cabo de un año, el 14 de marzo de 1910, desde Madrid decidió pedir el reingreso y solicitar ir nombrado al faro de Montjuïc (Barcelona), porque eso le permitiría reconducir su situación económica y encontrar un socio capitalista con el que tirar adelante el invento en el que había estado trabajando, para el que hasta el momento sólo había encontrado desaprensivos, y para cuya realización había solicitado la licencia que «motivó mi salida del Cuerpo, la construcción de un auto-motor de mi invención que está llamado a producir inmensos bene-

ficios y una verdadera revolución en la Industria y la Mecánica. Poseo el título de la patente e hice algunas pruebas que, aunque toscamente ejecutadas, me evidenciaron de la bondad de mi aparato faltando, tan sólo, hacer ahora un modelo bien hecho, que aplicado a la elevación de pesos o sea a la extracción de aguas del subsuelo, demuestre, hasta a los más pesimistas, que es una verdad indiscutible». ⁴⁶ Sin embargo, la seguridad en su invento y su petición de traslado a Barcelona no debieron de merecer la confianza de sus superiores, pues al admitir su reingreso en abril de 1910 lo destinaron a una zona «tan industrial» como el faro de las Columbretes.

El 23 de enero de 1935, Alfonso Moral Arnaiz desde el faro de Palamós expuso al director general de Obras Públicas «que habiendo proyectado y construido con los solos medios propios un aparato para la emisión de características luminosas en los faros, a base de grupos de relámpagos de gran alcance, y habiendo obtenido con dicho aparato satisfactorios resultados, de los que se dedujeron positivas ventajas de este sistema, tanto mecánicas como económicas, en comparación con los actuales grandes aparatos de los faros, pues su desarrollo permitiría poder prescindir del extranjero para la adquisición de éstos últimos, originándose en consecuencia una notable economía en beneficio de nuestra nación, a V.I. suplica se digne admitir la adjunta Memoria y autorizar, a base de los datos ya obtenidos, la construcción de un modelo para ensayo bajo la dirección del que suscribe, en el Servicio Central de Señales Marítimas y proceder, a cuantos ensayos se precisen para comprobar prácticamente con el máximo detalle los resultados de dicho modelo, a fin de hacer más perfecto, desde el primer momento, su acoplamiento al servicio del alumbrado marítimo, sin que en el caso de ser los resultados completamente satisfactorios, exija, el que suscribe, otra recompensa, respecto a los aparatos que pueda necesitar el Estado, que la satisfacción de construirlos personalmente, cooperando así al desarrollo de las Obras Públicas de España y del Servicio de Faros». ⁴⁷ Su petición pasó a informe del Servicio Central de Señales Marítimas, pero no consta nada más al respecto. Una vez más, nos tememos que se desperdició el talento. Su nieto, el técnico todavía en activo del faro de Sant Carles de la Ràpita Josep Maria Moral Plana, recuerda la destreza y habilidad de su abuelo por resolver cualquier incidencia en el faro, y su extraordinaria capacidad inventiva para dar resolución a los problemas del servicio, que a la vez tenía su trasposición en la práctica de la vida cotidiana. Recuerda un fútbolín que les construyó su abuelo, un invento cuya noticia recogió *Señales*: «Haciendo gala de sus grandes aptitudes y conocimientos en la electricidad y la mecánica, ha ideado y construido un juego de futbol de mesa, verdadera maravilla de precisión y acabado, el cual ya tiene patentado y no dudamos tendrá gran aceptación cuando lo ponga a consideración del público. Felicitamos al Sr. Moral, y

le auguramos un merecido éxito en su empresa, que como otras similares, contribuyen a enaltecer el concepto moral y técnico, del que somos acreedores y deudores». ⁴⁸ Y es que, ciertamente, todos los técnicos de señales marítimas, motivados en buena parte por las circunstancias complejas por las que debían pasar y dar solución, se caracterizaban por tener gran habilidad en la resolución de cualquier asunto mecánico y eléctrico.

Alfonso Moral no fue un caso único en el desarrollo de patentes entre los torreros de faros. El 6 de octubre de 1930 el ingeniero jefe de Baleares elevó a la Dirección General la petición de traslado de Antoni Josep Masanet Amengual para la suplencia de Palma, informando que «el solicitante presentó en esta jefatura el título original de posesión de la patente de invención número 101.647 registrada en el libro 80 folio 147 de un motor hidráulico y dispositivos para producción de electricidad por medio de la energía del flujo y reflujo de las mareas». ⁴⁹

Antonio García Limiñana, estando destinado en el faro de la isla D'en Pou (Ibiza), el 23 de julio de 1934 solicitó traslado al faro del cabo de Santa Pola (Alicante) alegando como méritos «que en 1928 construyó un vaporizador para incandescencia, adaptable al sistema Chance, y que puesto en servicio en el mencionado faro del cabo de Santa Pola dio muy satisfactorios resultados, que merecieron la aprobación de los señores jefes del servicio marítimo de la provincia de Alicante. En vista de esto construyó dos más, que son los que hasta la fecha vienen prestando un excelente servicio en dicho faro. Estos aparatos, aparte de su poco costo, que viene a ser la cuarta o quinta parte de los importados del extranjero, tienen una duración mucho mayor y dan mejor alumbrado que los de importación. Como el que suscribe puede disponer, en Santa Pola, de un taller con los más modernos adelantos mecánicos, y en donde ha realizado los modestos trabajos antes mencionados, se permite indicar que si se le trasladase a aquel faro podría construir todos los vaporizadores que el Estado necesitase para el servicio del alumbrado marítimo y llevar a la práctica algunos otros proyectos que, sobre incandescencia, tiene en estudio». ⁵⁰ Su petición, sin embargo, tampoco fue atendida, y no pudo ir a Santa Pola hasta 1940, lo que da una vez más idea de hasta qué punto en España la innovación no ha sido nunca vista como un activo económico.

La compaginación del servicio con otros empleos

La posibilidad de la compaginación del servicio con otros empleos era más factible en las ciudades, especialmente entre el personal asignado a Servicios Centrales y suplencias. En el primer caso ya hemos visto como se montaron academias para la pre-

paración de oposiciones, y en los suplentes basta decir que el horario de oficina establecido permitía modernamente en algunos casos compaginar dicho empleo con otras actividades por las tardes. Asimismo, cabe señalar que muchos de los suplentes ejercieron otras funciones distintas a las estrictamente a ellos establecidas, porque así se lo asignaron las mismas jefaturas. Algunos estaban habilitados como pagadores, caso de Antonio Ruiz Mayorga, durante más de treinta años en Girona, o de Francisco Medina Cuesta, que el 21 de enero de 1985 fue nombrado pagador suplente de la Dirección Provincial del MOPU de Baleares «sin perjuicio de las funciones encomendadas».⁵¹

Por otra parte, el trabajo en un faro era un servicio eminentemente nocturno, que obligaba según el reglamento vigente durante décadas a no ausentarse del faro entre dos horas antes del encendido y dos horas después del apagado. A medida que la técnica permitió en muchos faros liberar horas de trabajo en el mantenimiento de aparatos y en relación con el combustible utilizado, el torrero pudo dedicarse al ocio e incluso al negocio. Uno de los primeros casos documentados en que se produce un conflicto de intereses en ese sentido es el de Mariano Piquer Castells en el faro de Calella. El hecho que durante el día trabajase en una fábrica de tejidos de esa localidad donde esa industria llegó a ser floreciente, fue motivo de advertencia en 1914 y 1919; y al continuar contraviniendo lo establecido sin contar con las autorizaciones pertinentes, el 29 de marzo de 1921 fue destinado como castigo al faro de la isla de Tagomago en las inmediaciones de Ibiza, debiendo cesar a los pocos días en el faro de Calella, lo que sin duda debió de causarle graves perjuicios y no únicamente económicos.

No era un caso único en la medida que el 18 de octubre de 1927 se cursó un telegrama a todas las jefaturas provinciales, con un contenido explícito al respecto. Conocemos la existencia de dicho telegrama por la comunicación que el 26 de octubre de 1927 el ingeniero provincial de Girona dirigió al torrero encargado del faro de Sant Sebastià, Josep Oliver: «La Dirección General de Obras Públicas en telegrama de 18 del actual manifiesta lo siguiente: “El jefe del gobierno presidente del Directorio Militar comunica con fecha 16 del actual la Real Orden siguiente: ‘Habiéndose comprobado que existen gran número de funcionarios del Estado que se dedican a trabajos y asuntos de índole particular que se deben considerar como incompatibles con el ejercicio de sus funciones, bien por razón del lugar en donde desempeñan dichos destinos de carácter particular, bien por tener razón directa o indirecta con el cargo oficial, S.M. el Rey se ha servido ordenar que para que los funcionarios del Estado de cualquier clase que fueran puedan dedicarse a trabajos de índole particular será condición precisa el que además de no desatender el cargo oficial no guarde con éste relación directa o indirecta y sea precisamente dentro de la localidad

en donde tenga su residencia, exceptuándose solamente aquellos casos en que por Real Decreto estén expresamente autorizados para ello lo transmito a V.S. para su conocimiento y del personal afecto a los diferentes servicios y dependencias a sus órdenes y a fin de que remita a esta Dirección General las declaraciones individuales haciendo constar si se hallan comprendidas en la transcrita Real Orden sirviéndose V.S. dar cumplimiento de lo dispuesto dentro del plazo más breve posible'. Lo que traslado a V. para su conocimiento y a fin de que remita la declaración certificada que en el mismo se interesa con urgencia"». ⁵²

Los vínculos del Cuerpo de Torreros de Faros con los pescadores reaparecen una vez más, cuando nos hallamos ante actuaciones como la protagonizada por Manuel Pérez Ferrús, técnico afecto al faro de Tostón (Fuerteventura) desde 1931 hasta 1934, como lo atestigua la comunicación que el 22 de diciembre de 1934 dirigió el ministro de Trabajo, Sanidad y Seguridad Social, Oriol Anguera de Sojo, al ministro de Obras Públicas: «En vista de lo informado por el Instituto Social de la Marina, respecto a la importante labor desarrollada por el Oficial del Cuerpo de Faros, D. Manuel Pérez Ferrús, durante el tiempo que ha venido desempeñando la inspección del Pósito de Pescadores de Corralejos y cuyo cargo se ha visto precisado a dimitir por haber sido trasladado a otra localidad, viéndose privado el referido pósito de su importante y desinteresada colaboración, este ministerio en vista de los informes obtenidos y a propuesta de aquel organismo, ha dispuesto se comunique a V.E. la meritisima labor realizada por dicho funcionario para que conste la misma en su hoja de servicios al Estado como reconocimiento a sus actividades y entusiasmo en beneficio de la clase pescadora». ⁵³

Pero no sólo se establecieron importantes vínculos con los pescadores y las gentes de mar, sino con la población en general, produciéndose –cuando por la relativa proximidad era posible– interesantes casos de activa participación en las actividades sociales (clubes deportivos, centros de iniciativas y turismo, academias de letras y artes, entidades culturales de todo tipo, cofradías religiosas, etc.) y hasta políticas de los municipios donde están enclavados los faros. Así por ejemplo, en 1924 uno de los fundadores y primer presidente del club de fútbol SD Portmany (Ibiza) fue el torrero Blas Perelló Bonet; otros como Agustín Pallarés Padilla o Alberto Aguirre Martín, ya jubilados, recibieron el encargo de pronunciar pregones de fiestas patronales ⁵⁴ en reconocimiento a su larga trayectoria de activismo cultural en las poblaciones de sus destinos. Algunos han prestado su colaboración a la puesta en marcha de equipamientos culturales, como Eleuteri Costa Picañol en el Museu de la Pesca de Palamós. Y otros han utilizado su pluma para dejarnos testimonio de la historia de los faros, como Miguel Ángel Sánchez Terry, Mario Sanz Cruz, Javier Pérez

de Arévalo, etc. Por otra parte, otros se implicaron políticamente en sus pueblos: recordaremos a Alfonso Moral Arnaiz, que llegó a ser alcalde de Palamós entre 1956 y 1958; Valentín Castreje Lizancos, que lo fue de Finisterre entre 1979 y 1991 y nuevamente de 1999 hasta su fallecimiento en 2002, o Juan Estárico Quintana, consejero de Agricultura, Ganadería y Pesca del Cabildo Insular de Fuerteventura en las legislaturas de 1995-1999 y 2003-2007.

Volviendo a la compatibilidad o no del servicio con otras actividades, cabe decir que con los años la permisividad se relajó un tanto, con el visto bueno más o menos tácito de la superioridad. Y aunque podemos encontrar algún caso en el que se negaba esa posibilidad, lo cierto es que hay muchos otros en los que se dejaba hacer.

El 30 de diciembre de 1969 le fue denegada a Andrés Cuesta Sempere la autorización para realizar la labor de liquidador general del Negociado de Canon y Tasas Parafiscales de la Jefatura de Obras Públicas de Valencia, que venía desarrollando desde 1965.

En el expediente de Mariano Sánchez Berdejo aparece un certificado, emitido por la Dirección General de Servicios de la Presidencia del Gobierno y fechado el 30 de noviembre de 1965, en el que se dice que «desempeña el cargo de mecánico auxiliar del mareógrafo de La Magdalena dependiente del Instituto Geográfico y Catastral». El asunto de referencia es «Autorización de actividades no vinculadas oficialmente al empleo de carrera»,⁵⁵ según el cual el torrero venía desarrollando dicha tarea desde el 1 de marzo de 1962, con un sobresuelo de 60 pesetas diarias. El torrero, residente en el faro de La Cerda (Santander), vino desarrollando esa responsabilidad hasta su jubilación en enero de 1969.

Destacamos finalmente, como con la proliferación del turismo a partir de la década de 1960 en algunos faros de la Costa Brava, Cantabria y Baleares se habilitaron pequeños espacios adyacentes para la venta de bebidas, helados y *souvenirs* que contaron con una cierta connivencia por parte de la superioridad. Esta práctica permitía a las familias ganar un sobresuelo sin que el técnico abandonara en ningún momento las responsabilidades en el propio faro.

Notas

1. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Sant Sebastià. Correspondència 1858-1894. UI 125.
2. *Señales Marítimas*, núm. 93. 21/2/1935, página 613.
3. AMP. Fons Far de Sant Sebastià. Correspondència 1895-1953. UI 126.
4. AGMF. Legajo núm. 6119.
5. AGMF. Legajo núm. 6217.
6. AGMF. Legajo núm. 6404.

7. AGMF. Legajo núm. 6298.
8. FIGAROLA PÁMPANO, David. «Els visitants del far», páginas 95-114; dentro de MORÉ AGUIRRE, David. *El far de Sant Sebastià: 150 anys de vida (1857-2007)*. Ajuntament de Palafrugell. 2007. El estudio de los libros de visitas de ese faro, cuya completa conservación para tan largo período constituye un caso único en España, refleja la admiración que los faros producían en la población, a la par que demuestra el aprecio que por ellos tenían sus vecinos, y el placer que sentían los turistas por acercarse a ellos y atender las explicaciones de los torreros, permitidas de forma regulada durante muchos años. Esos libros constituyen un fiel testimonio de la evolución turística de la Costa Brava en particular y del país en general. También se conservan íntegramente los libros de visitas del faro de Tossa, aunque al haberse inaugurado en 1917 no tienen el alcance de los de Palafrugell. En los libros del faro de Tossa destaca la tradición de los niños del pueblo de subir al faro tras haber recibido la primera comunión.
9. Sobre este tipo de documentación se ha realizado un interesante trabajo de bachillerato con el estudio de la del faro de Sant Sebastià de Palafrugell. Véase APARICIO GARCÍA, Albert; y PUJADAS ULLASTRES, Jordi. *Palafrugell: un viatge pel seu clima*. Premio CIRIT 2009.
10. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cap de Creus. Expedients de correspondència per temes 1853-1878. UI 95.
11. AGMF. Legajo núm. 6692.
12. AMP. Fons Far de Sant Sebastià. Correspondència 1980-1998. UI 128.
13. AGMF. Legajo núm. 6492.
14. AGMF. Legajo núm. 5734.
15. Antiguamente los torreros tenían establecida la obligación durante el día de tener que correr cortinas en los cristales de la linterna, para proteger del sol los aparatos ópticos. Este era un deber cuyo rastro evidenciamos ampliamente en la documentación de los faros y las jefaturas. El uso de esas cortinas entró en decadencia a finales de los años cincuenta del siglo xx de manera paulatina y sin que mediara orden expresa, al confluír la falta de dotación presupuestaria para su reposición y una cierta relajación gubernativa en la estricta observancia de algunas de las obligaciones del servicio en cuanto a limpieza se refiere.
16. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cap de Creus. Expedients de correspondència per temes 1900-1956. UI 98.
17. AGMF. Legajo núm. 6639.
18. AGMF. Legajo núm. 6231.
19. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Palamós. Conservació, plànols, administració, incidents generals. 1866-1891. UI 191.
20. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cadaqués. Conservació, incidents, general, varios 1864-1881. UI 110.
21. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Sant Sebastià. Correspondència general 1857-1879. UI 77.
22. AGMF. Legajo núm. 5295.
23. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Disposicions generals sobre el servei de Senyals Marítics 1881-1890. UI 117. Orden de los ingenieros encargados dando instrucciones a los torreros en 1882 para que éstos cuiden del pintado y blanqueo del edificio.
24. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Disposicions generals sobre el servei de Senyals Marítics 1881-1890. UI 117.
25. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Disposicions generals sobre el servei de Senyals Marítics 1890-1938. UI 118.
26. Una de las primeras prescripciones en cuanto a la dotación de mobiliario en los faros

fue la Real Instrucción de 30/6/1858 (y circular de 30/8/1858), que dispuso una relación general de mueblaje para los faros de la Península (AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Disposicions generals sobre el servei de Senyals Marítims 1848-1880. UI 116).

27. AMP. Fons Far de Sant Sebastià. Correspondència 1895-1953. UI 126.

28. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cap de Creus. Expedients de correspondència per temes. 1853-1900. UI 96.

29. AGMF. Legajo núm. 6612.

30. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cap de Creus. Expedients de correspondència per temes 1853-1878. UI 95.

31. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cap de Creus. Expedients de correspondència per temes 1853-1878. UI 95.

32. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Palamós. Conservació, plànols, administració, incidents generals. 1866-1891. UI 191.

33. Una acumulación de gases en la cámara de servicio podía ser motivo de explosión o incendio.

34. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cadaqués. Conservación, mantenimiento y correspondencia por temas 1873-1956. UI 111.

35. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cadaqués. Conservación, incidentes, general, varios 1864-1881. UI 110.

36. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Roses. Estudis, administració, plànols, construcció, conservació, incidents diversos 1858-1945. UI 201.

37. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Roses. Estudis, administració, plànols, construcció, conservació, incidents diversos 1858-1945. UI 201.

38. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Roses. Conservació, plànols, administració, incidents diversos 1889-1957. Pliego cambio de alumbrado. UI 189.

39. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Roses. Conservació, plànols, administració, incidents diversos 1889-1957. Pliego cambio de alumbrado. UI 189.

40. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cadaqués. Expedients correspondència per temes 1860-1952. UI 109.

41. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Sant Sebastià. Correspondència general 1894-1954. UI 79.

42. El acopio de materiales procedentes de todos los faros de Baleares gracias a la determinación en los años ochenta del ingeniero Rafel Soler Gayà, así como el impulso divulgador que le ha dado últimamente el técnico de faros Javier Pérez de Arévalo, ha dado lugar a que el faro de Portopí sea un espacio realmente único, al hallarse ubicado además a los pies de uno de los faros en activo más antiguos del Mediterráneo. Y puestos en la senda turística, cabe mencionar en España la existencia de otros museos interesantes, como el del faro de La Banya en el dique del puerto de Tarragona, el que existe en el Centro de Interpretación del Puerto de Sevilla, o a nivel de las llamadas «faromanías» el Centro de Arte del Faro de Cabo Mayor (Santander), creado a partir de la colección de Eduardo Sanz. También son visitables los faros de Chipiona (Cádiz) y la Torre de Hércules (La Coruña). Y más allá de nuestras fronteras, resulta muy recomendable una visita al faro de Créac'h, en la isla bretona de Ouessant, el faro francés más importante, en cuya antigua central eléctrica situada en la base del faro, en 1988, se creó el Musée des Phares et Balises. Consagrado a la historia de la señalización marítima, en él se encuentran expuestas las más bellas lentes Fresnel de toda Europa, entre ellas la antigua del faro de Le Cordouan.

43. AGMF. Legajo núm. 6132.

44. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Roses. Conservació, plànols, administració, incidents diversos 1889-1957. Pliego instalación baliza Medes. UI 189.
45. AGMF. Legajo núm. 6619.
46. AGMF. Legajo núm. 6483.
47. AGMF. Legajo núm. 12898.
48. *Señales Marítimas*, núm. 151. Mayo 1952, página 3.
49. AGMF. Legajo núm. 5310.
50. AGMF. Legajo núm. 29218.
51. AGMF. Legajo núm. 37759.
52. AMP. Fons Far de Sant Sebastià. Correspondència 1895-1953. UI 126.
53. AGMF. Legajo núm. 5731.
54. Agustín Pallarés Padilla en Arrecife (Lanzarote) con motivo de las fiestas de San Ginés de 1999, y Alberto Aguirre Martín en Tossa (Girona) con motivo de las fiestas de San Pedro de 2003. Ambas intervenciones fueron editadas por los respectivos ayuntamientos.
55. AGMF. Legajo núm. 12899.

La organización del servicio

El número de señales y la ubicación de éstas a lo largo del siglo y medio de vida del Cuerpo fue cambiando. Se construían nuevos faros, se apagaban otros, se multiplicaba el número de balizamientos, con los avances tecnológicos aparecieron estaciones con sistemas de radionavegación (Decca, Omega, etc.).

Así por ejemplo en la provincia de Girona los faros con personal afecto fueron los siguientes: Cap de Creus (inaugurado en 1853), Sant Sebastià de Palafrugell (1857), Cadaqués (inaugurado en 1863 y con técnico titular de la plaza hasta 1959), Roses (1863), Illes Medes (inaugurado en 1866 hasta su temprana automatización en 1924), Palamós (1866) –y en ese mismo municipio existió también otro faro en el puerto con técnico propio desde 1866 hasta 1919–, Port de la Selva (1913) y el último inaugurado fue el de Tossa en 1917. A todos ellos se les fueron agregando o quitando servicios que debían ser atendidos por el personal a ellos asignado (sirena en Cap Creus en 1960, radiofaro en Sant Sebastià en 1970, etc.). Casos parecidos podríamos encontrar en todas las provincias españolas; y como en el caso de Palamós cabe mencionar que la casi totalidad de puertos importantes cambiaron con los años el emplazamiento y las particularidades de los faros y luces de balizamiento (Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, etc.).

Desde siempre y hasta prácticamente el final de la existencia del Cuerpo, a cada servicio le correspondía un técnico responsable, dándose el caso que las señales más importantes tenían varios técnicos asignados, aunque a su vez entre ellos siempre existía un orden jerárquico que determinaba la existencia de un responsable último. Las agrupaciones de varias señales automáticas y servicios que se llevaban desde un faro principal a partir de los años setenta, ya empezaron a modificar ese esquema tan unidireccional. En 1986 en el faro de cabo de Palos, dotado de los servicios de faro, radiofaro, omega diferencial y sirena de niebla, donde se efectuaban turnos rotativos por cuatro funcionarios, estaban adscritos además los faros automáticos de El Estacio, Portmán e islas Hormigas y las luces de balizamiento de los puertos próximos. Con la aplicación de esta política se empezó a trazar la gestación de un sistema de equipos bajo el control directo de un técnico especialista, auxiliado por otros subalternos, que se encargaban de una zona determinada del litoral.

Naturaleza de los torreros de faros y/o técnicos mecánicos de Señales Marítimas destinados en Catalunya en los años 1901, 1913, 1951 y 1988

Provincia 1901	Absoluto 1901	Porcentual 1901	Provincia 1913	Absoluto 1913	Porcentual 1913	Provincia 1951	Absoluto 1951	Porcentual 1951	Provincia 1988	Absoluto 1988	Porcentual 1988
Baleares	14	41,17%	Baleares	9	36%	Madrid	6	24%	Girona	4	20%
Alicante	3	8,82%	Girona	4	16%	Castellón	4	16%	Asturias	4	20%
Cádiz	3	8,82%	Alicante	3	12%	Cádiz	3	12%	La Coruña	2	10%
Girona	3	8,82%	Cádiz	2	8%	Alicante	2	8%	Madrid	2	10%
Ceuta	2	5,88%	Madrid	2	8%	Álava	1	4%	Albacete	1	5%
La Coruña	2	5,88%	Tarragona	2	8%	Almería	1	4%	Almería	1	5%
Ávila	1	2,94%	Almería	1	8%	Girona	1	4%	Badajoz	1	5%
Castellón	1	2,94%	La Coruña	1	8%	León	1	4%	Castellón	1	5%
Pontevedra	1	2,94%	Guadalajara	1	8%	Málaga	1	4%	Ciudad Real	1	5%
Tarragona	1	2,94%				Las Palmas	1	4%	Cuenca	1	5%
Valencia	1	2,94%				Santander	1	4%	Melilla	1	5%
Vizcaya	1	2,94%				Sevilla	1	4%	Segovia	1	5%
Zaragoza	1	2,94%				Tarragona	1	4%			
						Puerto Rico	1	4%			
Total	34		Total	25		Total	25		Total	20	

14 baleáricos
5 valencianos
4 catalanes
3 andaluces
3 gallegos
2 ceutíes
1 vasco
2 del interior peninsular

9 baleáricos
6 catalanes
3 valencianos
3 andaluces
1 gallego
3 del interior peninsular

6 valencianos
6 andaluces
2 catalanes
1 canario
1 cántabro
1 vasco
1 portorriqueño
7 del interior peninsular

4 catalanes
4 asturianos
2 gallegos
1 valenciano
1 andaluz
1 mellillense
7 del interior peninsular

Listado de señales con personal afecto en Catalunya, con indicación del nombre y la provincia de origen del torrero de faros o técnico mecánico de Señales Marítimas que las ocupó en los años 1901, 1913, 1951 y 1988

Faro / Suplencia	Años de inauguración-desaparición	Vigencia de la plaza	Torrero 1901	Provincia de origen 1901	Torrero 1913	Provincia de origen 1913	Torrero 1951	Provincia de origen 1951	Torrero 1988	Provincia de origen 1988
Port de la Selva	1911-1992	1911-1992	Antoni Prats Torres (2)	Baleares	Miquel Francisco Bosch (2-2)	Baleares	José Antonio Gurmán Albiol (3)	Castellón	Angel Mata Méndez	Asturias
Cap de Creus	1853	1853-1986	Benigne Sansó Prats (3)	Baleares	Manuel Jorner Ferrer (2-1)	Alicante	José Olaeta Corázar (3)	Las Palmas	Elvira Pujol Font	Girona
Cap de Creus	1864	1853-1986	Sebastià Alfarras Buxeda (2)	Girona	Pere Josep Terrassa Alsinà (2-1)	Baleares	Eduardo Ortiz del Río (3)	Madrid	Antonio Fernández Rodríguez	Girona
Cadaqués	1864	1863-1995	Pedro Garrido González (2)	Alvira	Felip Trull Pujol (2-2)	Girona	José Piqueras Santamaría (2)	Madrid		
Roses	1864	1863-1995	Pere Josep Terrassa Alsinà (3)	Baleares	Manuel Vaquí López (2-1)	Baleares	José María Escobar Ribalbas (my 2)	Sevilla		
Islas Medes	1868	1863-1924 (y en comisión de servicio 1934-1937)	Juan Flaquer Mantorell (1)	Baleares	Francisco Pagós Arqués (2-1)	La Coruña	Antonio Aguirre Martín (2)	Alicante		
Cap de Sant Sebastià	1857	1856-1920 / 1990-1983	Francisco Franco Quintín (3)	La Coruña	José Orfila Olives (2-1)	Girona	Francisco Medina Cuesta (2)	Cádiz		
Cap de Sant Sebastià	1857	1857-1965 / 1986-2000	José García Iglesias (my)	Pontevedra	José Oliver Sastre (2-1)	Baleares	Alfonso Meraí Amatez (my 2)	Sanander		
Palamós	1865	1865-Actualidad (fueron dos años) / 1987	Bartheuim Sastre Rogier (3)	Baleares	Urbano Gallego López (2-2)	Madrid				
Puerto de Palamós	1865-1919	1865-1919	Joan Tauler Vila (my)	Girona	Rafael Quintín Vare (1)	Almería				
Puerto de Sant Felu de Guixols	1907	1924-2006	Joan Amengual Vives (2)	Baleares		Cádiz				
Tossa	1917	1916-1999	Manuel Vaquí López (3)	La Coruña		Girona				
Suplencia de Girona	1901-1983	1901-1983								
Suplencia de Girona	1921-1989	1921-1989								
Suplencia de Girona	1917-1959	1917-1959								
Catella	1859	1859-2006	Antonio Cabezas González (1)	Ceuta	Benigne Sansó Bernat (2-1)	Baleares	Angel Brandaris de la Cuesta (my 1)	Puerto Rico	Juan del Pino Aguiló	Melilla
Catella	<1832, 1926-1987	1859-1918 / 1987-1983	Nicolás Sancho Gill (3)	Baleares	Mariano Piquer Castell (2-2)	Lleida	Santiago Saavedra Gardelo (1)	Léon	Rafael Alcaraz Ubeda	Almería
Puerto de Barcelona	1906	1906-1995	Pedro Solano Montero (1)	Ceuta						
Puerto de Barcelona	1852	1852-2010	Ignasi Llompart Amengual (3)	Baleares	Joaquín Conforio Orfila (2-2)	Baleares				
Llobregat	1852	1852-1927	Diego Basallote Trullío (1)	Cádiz	Miquel Torralba Pujol (2-2)	Baleares	José Medina Conde (my 3)	Madrid	Carlos Ramón Marinho Rodríguez	La Coruña
Llobregat	1866	1867-1999	Antoni Boet Zaragoza (2)	Alicante	Bartheuim Cardona Serra (2-1)	Baleares			Elias Alvarez Muñoz	Asturias
Vilanova i la Geltrú	Suplencia de Barcelona	1867-1999	Jaume Vives Rodger (2)	Baleares	Juan Moragón Martínez (2-2)	Baleares	Cándido de Miguel Guillérrez (1)	Madrid	Gonzalo Cuesta de los Ríos	Ciudad Real
Suplencia de Barcelona	1867-?	1867-?	Joan Costa Torres (1)	Baleares	Adolfo Sansó Bernat (2-2)	Baleares	José Fernández Moreno (sup. 1)	Madrid	Manuel Marín Traba	La Coruña
Suplencia de Barcelona	1867-?	1867-?	Rafael Quintín Varo (2)	Cádiz	Manuel Nabo Herranz (2-2)	Guadalajara	Francisco Garrido Palomeque (esp. 2)	Cádiz		
Puerto de Tarragona	<1832, 1849 / 1923-1980	18-1-1995	Pedro Vinué Beltrán (2)	Castellón	Esteve Sauné Calero (my)	Tarragona	Antonio Fernández Pérez (1)	Almería	Antonio Cebrián González	Albacete
Puerto de Salou	<1832-1902	1862-1902	Jaume Lliteras Joan (my)	Baleares	Manuel Díaz López (2-1)	Vizcaya	Antonio Boyero Castañeda (2)	Alicante	Miguel Ángel Sánchez Terry	Asturias
Cabo de Salou	1859	186-2010	Esteve Sauné Calero (1)	Tarragona	Miguel Lliteras Cervera (3)	Tarragona	Miguel Ángel Marimón Sánchez (3)	Madrid	Guillermo Segador Cuevas	Badajoz
Cabo de Salou	1864	1867-1926	Antoni Cervera Vives (3)	Baleares	Jaume Anich Roca (2)	Baleares	Fernando Gutiérrez Perlasia (1)	Madrid		
Punta del Fangar	1864	1867-1934	Joan Barber Heymer (2)	Alicante	Antoni Boet Zaragoza (3)	Alicante				
Punta del Fangar	1864	1867-1934	Manuel Díaz López (3)	Vizcaya						
Isla de Buda	1864-1939 (derribado por el mar en 1962)	1864?-1949?	Julián Lloza Jiménez (2)	Zaragoza	José Fernández Moreno (2-2)	Alicante	Fernando Gutiérrez Perlasia (1)	Madrid		
Isla de Buda	1867-?	1867-?	José Hernández Martínez (2)	Alicante	José Vioente Lloret Llorca (2-2)	Madrid				
Isla de Buda	1867-?	1867-?	Jaume Antich Roca (3)	Baleares	Juan Homar Moreno (3)	Baleares				
Punta de la Banyà	1864 (el viejo fue trasladado al dique del puerto de Tarragona en 1916)	1864?-1943?	Juan Serrano Feijóo (1)	Cádiz						
Punta de la Banyà	1867-1929	1867-1929	Enrique Marroquin Iñabavall (3)	Baleares						
Sant Carles de la Ràpita	1864	1864?-Actualidad	Andrés Company Martí (1)	Valencia	Juan Baulistia Alcina (1)	Baleares	Antonio Martínez Montó (my 3)	Castellón	Josep Maria Morat Plana	Girona
Sant Carles de la Ràpita	Suplencia de Tarragona	1867-?					Federico Vidal Forés (my 3)	Castellón	Juan José Heredero Bermejo	Segovia
Suplencia de Tarragona	Suplencia de Tarragona	1867-?					Eric Pujol García (1)	Castellón	Mariano Rebenaque Illana	Cuenca

Notas:
Fangar reducido a dos en 1926 (ver Fernando Valls) y a uno en 1934 (ver Alfredo Cabezas Matos)

El 6/19/14 se amortiza la plaza de suplencia a Barcelona (ver Jaume Sastre Vadel)

Cabo Salou reducido a uno en 1926 (ver Miguel Lliteras)

La Banyà reducido a uno en 1925 (ver Leonardo Sánchez Alcaraz)

Supresión a puerto de Salou en 1902 (ver Jaume Lliteras, Joan)

Supresión una plaza en Montjuïc en 1925 (ver Pere Josep Terrassa Alsinà)

Entre paréntesis figura la categoría del torrero, con clasificaciones distintas según las épocas: superior (sup. 1°, 2° y 3°), mayor (my de 1°, 2° y 3°), de primera (1), de segunda (2-1 y 2-2), tercera (3) y cuarta (4).

Listado de los torreros de faros y técnicos mecánicos de Señales Marítimas nacidos y fallecidos en Catalunya.

Torreros de faros nacidos en Catalunya

Sebastià Alfaras Buxeda (* Cadaqués, Girona, 23/4/1853 – † Cadaqués, Girona, 29/10/1929)

Adalberto Botet Pujades (* Palamós, Girona, 10/10/1858 – † Cadaqués, Girona, 10/6/1900)

Joan Buscarons Sala (* Roses, Girona, 22/6/1855 – † Girona, 25/12/1926)

Francesc Casanova Serra (* Jou –La Guingueta i Jou–, Lleida, 13/11/1823 – † ?, e.1894 y 1896)

Camilo Comulada Paytuví (* Arenys de Munt, Barcelona, 6/2/1922)

Eleuteri Costa Picañol (* Cadaqués, Girona, 15/12/1932)

Jaume Domènech Anguera (* Bot, Tarragona, 5/3/1838 – † Guadalete –Puerto de Santa María–, Cádiz, 12/5/1866). En activo

Antonio Fernández Rodríguez (* L'Estartit, Girona, 29/1/1925 – † Sabadell, Barcelona, 22/5/2000)

Fernando Fernández Rodríguez (* L'Estartit, Girona, 6/1/1920 – † Palma de Mallorca, Mallorca, 9/7/2004)

Francisco Fernández Rodríguez (* Barcelona, 11/10/1914 – † Eivissa, 29/7/2002)

Pere Ferrer Capdevila (* Roses, Girona, 25/12/1827 – † Palamós, Girona, 16/2/1902)

Francisco Flexas Oliu (* Barcelona, 5/7/1909 – † Palma de Mallorca, Mallorca, 24/3/2000)

Josep Gispert Comas (* Sant Feliu de Guíxols, Girona, 12/9/1841 – † Valencia?, >1882)

Pere Joaquim Golobardas Pallàs (* Navarcles, Barcelona, 29/4/1830 – † Cádiz, 1/8/1881). En activo

Francisco Guasch Paloma (* Barcelona, 26/3/1843 – † Palafrugell, Girona, 23/6/1868). En activo

Miquel Lliteras Cervera (* La Cava –Tortosa–, Tarragona, 7/11/1869 – † Tarragona, 14/2/1945)

Tomàs Llobet de Enrique (o Enrich) (* Capellades, Barcelona, 10/4/1819 – † ?, >1861)

Jaume Magriñà Farguell (* Barcelona, 4/11/1911 – † Barcelona, >1982)

Joan Miserats (Miserachs) Planas (* Sants, Barcelona, 2/12/1884 – † ?, >1938)

Juan José Moragón Villanueva (* El Prat

de Llobregat, Barcelona, 4/11/1902 – † Barcelona, 31/3/1978)

Alfonso Moral Arpa (* Palamós, Girona, 30/6/1926 – † Palamós, Girona, 30/9/2001)

Josep Maria Moral Plana (* Palamós, Girona, 12/10/1955)

Francisco Pagès Arqués (* L'Estartit, Girona, 17/12/1878 – † El Port de la Selva, Girona, 29/9/1937)

David Paris Brugués (* El Port de la Selva, Girona, 15/12/1921)

Josep Piquer Castells (* Lleida, 17/11/1883 – † ?, en 1913 estaba en expectativa de destinación, y por una RO de 15/11/1920 fue dado de baja)

Mariano Piquer Castells (* Bossòst, Lleida, 16/4/1874 – † Barcelona, 24/7/1930)

Enric Pujol García (* Sant Carles de la Ràpita, Tarragona, 30/7/1907 – † Sant Carles de la Ràpita, Tarragona, 30/1/1999)

Elvira Pujol Font (* L'Escala, Girona, 11/9/1950)

Miquel Sánchez Juan (* La Cava –Tortosa–, Tarragona, 29/9/1885 – † Barcelona, 4/4/1939)

Esteve Sauné Calero (* Vila-seca, Tarragona, 10/2/1850 – † Tarragona, 25/9/1913). En activo

Joan Tauler Vilà (* Mont-ras, Girona, 2/9/1838 – † Palamós, Girona, 4/8/1904)

Felip Trull Pujol (* Roses, Girona, 30/10/1875 – † Palafrugell, Girona, 24/6/1970)

Josep Enric Vergés Fort (* Barcelona, 5/1/1962)

Joan Viñolas Puig (* Sant Feliu de Guíxols, Girona, 28/11/1906 – † Málaga, 13/2/2001)

16 gerundenses (47,06%), 10 barceloneses (29,41%), 5 tarraconenses (14,71%) y 3 ilerdenses (8,82%). Total 34 torreros de faros catalanes.

Torreros de faros fallecidos en Catalunya

Miquel Adrover Manresa (* Santanyí, Mallorca, 20/5/1838 – † Barcelona, 13/5/1919)

Antonio Aguirre Martín (* Isla de Tabarca, Alicante, 1/9/1923 – † Palafrugell, Girona, 8/12/2000)

Vicente Alcaraz Ortega (* Cartagena, Murcia, 29/4/1924 – † Calella, Barcelona, 11/5/1982)

- José Alonso Nieto (* Santa Marina de Somoza, León, 25/4/1826 – † Cadaqués, Girona, 12/8/1864). En activo
- Román Biescas Lacha (* Cuarte –Huesca–, Huesca, 1827 – † Calella, Barcelona, 24/10/1867). En activo
- Cosme la Blanca Manrique (* Calatañazor, Soria, 29/9/1835 – † Vilanova i la Geltrú, Barcelona, 31/10/1900)
- Marcos Bragado Morillo (* Bustillo del Oro, Zamora, 28/4/1829 – † Palamós, Girona, 22/3/1879). En activo
- Ángel Brandaris de la Cuesta (* San Juan de Puerto Rico, 18/9/1884 – † Palamós, Girona, 18/3/1973)
- Alfredo Cabezas Martos (* Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, 26/4/1887 – † Sant Carles de la Ràpita, Tarragona, 23/6/1945). En activo
- Bartomeu Cabot Alemany (* Palma de Mallorca, Mallorca, 7/2/1930 – † L'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, 24/4/1999)
- Miquel Castañol Pons (* Maó, Menorca, 28/8/1886 – † Santa Eugènia de Ter, Girona, 18/1/1920). En activo
- Juan Cruz Montoya (* Vitoria, Álava, 14/9/1837 – † Barcelona?, 15/8/1899). En activo
- Manuel Díaz López (* Bilbao, Vizcaya, 23/6/1875 – † Sant Carles de la Ràpita, Tarragona 4/7/1943). En activo
- José María Escobar Rivallas (* Sevilla, 2/11/1894 – † Roses, Girona, 2/7/1968)
- Josep Escortell Ripoll (* Benissa, Alicante, 27/1/1870 – † Sant Feliu de Guíxols, Girona, 6/4/1950)
- Pedro Fernández del Moral (* Dalías, Almería, 24/4/1843 – † Cadaqués, Girona, 15/5/1894). En activo
- José Fernández Moreno (* Madrid, 28/4/1885 – † Barcelona, 18/1/1960)
- Magí Francisco Bosch (* Maó, Menorca, 22/7/1878 – † Tossa, Girona, 27/11/1942)
- Joan Fuster Martorell (* Ibiza, 2/7/1845 – † Barcelona, 9/3/1920)
- José García Jiménez (* Siles de Segura, Jaén, 12/11/1838 – † Barcelona, 3/5/1886). En activo
- Rafael Garcías Montserrat (* Lluçmajor, Mallorca, 6/8/1860 – † Barcelona, 11/1/1900). En activo
- Francisco Garrido Palomeque (* Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, 16/5/1887 – † Barcelona, 2/3/1959)
- Antonio Gómez Cuenca (* Roquetas de Mar, Almería, 8/1/1862 – † Palamós, Girona, 19/10/1917)
- José González-Rábago Hidalgo (* Madrid, 22/5/1828 – † El Port de la Selva, Girona, 25/3/1907)
- Agustín Infante Lozano (* Casares, Málaga, 16/3/1883 – † Tossa, Girona, 14/10/1948)
- Jaume Lliteras Juan (* Artà, Mallorca, 21/5/1840 – † Tarragona, 24/1/1924)
- Miguel López-Rubiños Fernández-Acevedo (* San Martín de Tapia, Asturias, 29/9/1839 – † Palafrugell, Girona, 29/3/1899)
- Severiano (o Severino) Martínez Garriga (* Morella, Castellón, 9/8/1887 – † Salou, Tarragona, 7/8/1936). En activo
- Manuel Malo Herranz (* Campillo de Dueñas, Guadalajara, 2/12/1876 – † Barcelona, 14/11/1916). En activo
- Miguel Ángel Marimón Sánchez (* Madrid, 12/10/1926 – † Salou, Tarragona, 1979)
- Manuel Mariño Traba (* Finisterre, La Coruña, 11/2/1923 – † Barcelona, 21/1/1993)
- José Medina Conde (* Madrid, 4/4/1903 – † L'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, 18/10/1991)
- Enrique Marroquín Taltavull (* Ciutadella, Menorca, 26/12/1862 – † Barcelona, 29/1/1933)
- Ángel Mata Méndez (* Querdias de Canero –Luarca-Valdés–, Asturias, 2/3/1933 – † Roses, Girona, 22/7/2005)
- Antoni Mayans Marí (* La Mola, Formentera, 15/10/1845 – † Palamós, Girona, 11/12/1894). En activo
- Juan José Moragón Martínez (* Barrax, Albacete, 14/3/1872 – † Barcelona, 19/2/1927). En activo
- Alfonso Moral Arnaiz (* Corbera de Toranzo, Santander, 15/5/1900 – † Palamós, Girona, 10/8/1988)
- José Olaeta Cortázar (* Barlovento, La Palma, 18/3/1923 – † Cadaqués, Girona, 13/7/2006)
- Josep Oliver Sastre (* Algaida, Mallorca, 24/5/1861 – † Palafrugell, Girona, 27/12/1949)
- Josep Orfila Olives (* Sant Lluís, Menorca, 20/1/1856 – † Palafrugell, Girona, 27/3/1920)
- Felipe Peña Flores (* San Vicente de la Barquera, Santander, 2/9/1906 – † Roses, Girona, 15/6/2006)
- José Rebuelta Sainz (* Entrambosríos –Merindad de Sotoscueva–, Burgos, 12/6/1893 – † Barcelona, 21/3/1938). En activo

Amado Sabater Ancher (* Sogorb, Castellón, 25/2/1849 – † Sant Carles de la Ràpita, Tarragona, 20/9/1900)

Leonardo Sánchez Alcaraz (* Cádiz, 24/12/1877 – † Amposta, Tarragona, 11/5/1948)

Manuel Sánchez Balfegó (* Valencia de Alcántara, Cáceres, 25/10/1924 – † Tarragona, 16/10/1996)

Leonardo Sánchez Genil (* Cádiz, 3/2/1907 – † Tarragona, 5/10/1995)

Bartomeu Sastre Rotger (* Selva, Mallorca, 12/1/1879 – † Barcelona, 18/10/1918). En activo

Òscar Sbert Moll (* Maó, Menorca, 11/8/1910 – † Barcelona, 6/11/2002)

Pedro Solano Montero (* Ceuta, 26/4/1837 – † Barcelona, 20/4/1904)

Miquel Torrandell Puig (* Lluçmajor, Mallorca, 13/9/1862 – † Barcelona, 26/10/1938)

Manuel Vaca López (* Ferrol, La Coruña, 20/1/1861 – † Deltebre, Tarragona, 12/2/1926). En activo

Fernando Vallés Martín (* Castellón de la Plana, 26/4/1881 – † Buda –Tortosa–, Tarragona, 2/4/1933). En activo

Federico Vidal Forés (* Cabanes, Castellón, 26/4/1907 – † Barcelona, 8/8/1992)

Vicenç Vinent Carreras (* Alaior, Menorca, 22/1/1878 – † Calella, Barcelona, 6/10/1962)

23 en municipios barceloneses (41,82%), 21 en gerundenses (38,18%), y 11 en tarraconenses (20%). Total 55.

15 nacidos en Baleares (27,27%), 4 en Cádiz (7,27%), 4 en Castelló (7,27%), 4 en Madrid (7,27%), 2 en Álava (3,64%), 2 en Alicante (3,64%), 2 en Almería (3,64%), 2 en Asturias (3,64%), 2 en La Coruña (3,64%), 2 en Santander (3,64%), 1 en Albacete (1,82%), 1 en Burgos (1,82%), 1 en Cáceres (1,82%), 1 en Ceuta (1,82%), 1 en Guadalajara (1,82%), 1 en Huesca (1,82%), 1 en Jaén (1,82%), 1 en León (1,82%), 1 en Málaga (1,82%), 1 en Murcia (1,82%), 1 en Sevilla (1,82%), 1 en Soria (1,82%), 1 en Tenerife (1,82%), 1 en Vizcaya (1,82%), 1 en Zamora (1,82%) y 1 en Puerto Rico (1,82%).

En los últimos años de existencia del Cuerpo, coincidiendo con importantes reivindicaciones horarias del personal, y ya de forma definitiva con el pase de la responsabilidad de las señales marítimas a las Autoridades Portuarias, se terminó imponiendo el sistema de equipos de trabajo: los fareros continuaban residiendo en su faro, pero eran responsables colectivamente con otros del conjunto de señales del sector costero que les hubiera correspondido. La implantación de este nuevo sistema de funcionamiento finiquitó el tradicional individualismo de las gentes de faros. Pero como todo se hizo con cierta improvisación, no se regularon los medios que tenían que correr a cargo física y económicamente de los técnicos, como ejemplifica el que inicialmente ni siquiera se contara con seguros de automóvil.

Un ejemplo de las dudas e incertidumbres que generó la implantación del nuevo sistema nos lo da la comunicación que el 5 de julio de 1990 Ángel Casariego y Ramón Palomo enviaron al ingeniero jefe del Servicio de Costas de Girona: «Habiendo sido requeridos los técnicos de Señales Marítimas Ramón Palomo Laburu y Ángel Casariego Pola para elaborar un borrador de funcionamiento en equipos de mantenimiento, solicitan como condiciones previas: 1-. Definición de funciones de los técnicos de

nivel 16 y 14, aclarando a quién corresponden las diferentes funciones que contempla el Reglamento del Cuerpo Técnico de Señales Marítimas. 2-. Clasificación de las señales en función de la permanencia de personal que exigen (señales no automatizadas, señales de niebla, radiofaros, etc.). Además consideran necesaria la dotación a cada equipo de, como mínimo: 1-. Vehículo tipo furgoneta (con seguro de responsabilidad civil ilimitada). 2-. Herramientas e instrumental (polímetros, fuente de alimentación, medidores de aislamiento y de tierra...). 3-. Información técnica y publicaciones referentes a señalización marítima. 4-. Un peón por equipo y un oficial especialista de albañilería para mantenimiento de los edificios de los dos equipos. 5-. Autorización para poder efectuar pequeños gastos no previstos sin comunicación previa».¹ El desconcierto en aquellos momentos de profundos cambios de organización fue la tónica dominante.

Para que nos hagamos una idea del volumen de servicios desempeñados por el Cuerpo en su etapa final, diremos que la distribución de las señales marítimas en 1984 era la siguiente: 103 servicios tenían un solo técnico asignado (lo que suponía el 32% del total), 41 servicios contaban con una plantilla de dos técnicos (26%), 23 servicios eran suplencias provinciales (22%), 13 servicios contaban con una plantilla de tres técnicos (12%), 7 servicios correspondían a Cadenas Decca (6%), y 2 servicios estaban afectos a los Servicios Centrales (3%).² ¿Y cuáles eran los servicios que los técnicos de señales marítimas debían atender aquel mismo año? Eran 119 faros, 26 radiofaros, 11 estaciones Decca u Omega, 38 sirenas o vibradores, 151 balizamientos completos en puertos o rías, 33 faros-balizas automatizados en islas, 37 faros-balizas automatizados en cabos, 8 enfilaciones especiales, 25 oficinas en las jefaturas de Puertos y Costas, 1 oficina del Negociado de Señales Marítimas en el Ministerio de Obras Públicas y 1 oficina en el Centro Técnico de Señales Marítimas en Alcobendas.³ Estos servicios podían ser atendidos por uno o varios técnicos según la consideración de necesidades otorgada por el ministerio, y algunos estaban agregados a otras señales (balizamientos básicamente). Aunque, como podemos ver en los gráficos adjuntos (página 235), la asignación de personal a un servicio fue cambiando constantemente a lo largo de los años, y no únicamente en esa fase final, aunque ciertamente el ritmo de aceleración de esos cambios sí que fue especialmente destacable en esa última etapa.

El servicio más conocido de todos los asignados al Cuerpo era el de los faros, donde se desarrollaba la mayor parte de la trayectoria profesional de sus miembros, de cuyas características hacemos mención a lo largo del presente trabajo. Había sin embargo, y ya desde sus inicios, algunos servicios minoritarios cuyas funciones tomaban un cariz particular. Veámoslos.

Las suplencias

Las suplencias fueron creadas en el último cuarto del siglo XIX para permitir a cada jefatura provincial cubrir interinamente las bajas del personal a ellas adscritas, o el lapso de tiempo que transcurría entre los ceses y las nuevas tomas de posesión. En algunas provincias tardaron más tiempo en implantarse, y su existencia era una necesidad, como refleja la petición que el 9 de agosto de 1899 hizo el ingeniero jefe de Girona solicitando demorar el cese de Gabriel Pons Pons en el faro de Cap de Creus hasta la llegada de su sustituto, en atención a la falta de personal en la provincia, «la cual carece de torrero suplente a pesar de las gestiones practicadas para tenerlo».⁴

Cuando estas plazas no existían era habitual que ante la coincidencia de varias bajas en la plantilla de los faros de una provincia, en aquellos faros donde hubiera un técnico titulado, se acudiese a la contratación de ordenanzas, ayudantes o peones temporales, que les auxiliaran en sus quehaceres cotidianos. De hecho, durante unos años, esa fue una manera que varias personas tuvieron de familiarizarse con los faros, y con el tiempo y la experiencia adquirida terminaron ingresando. Este fue el caso, por ejemplo, de Joan Tauler Vilà, que entre julio y agosto de 1863 estuvo contratado como ordenanza temporero con el haber de 7 reales diarios para auxiliar en el faro del cabo de Sant Sebastià (Girona), cuyo ingreso en el Cuerpo se produjo el 2 de junio de 1872.

Las suplencias tenían la particularidad de que su plaza estaba asignada a la capital de provincia,⁵ pero cuando se requerían sus servicios en cualquier señal de la demarcación era su obligación desplazarse a ellas a realizar la correspondiente substitución. Así, por ejemplo, Ángel Brandaris de la Cuesta durante el tiempo que estuvo destinado en la suplencia de La Coruña, que fue de abril de 1920 a noviembre de 1921, permaneció durante 71 días en el faro de las islas Sisargas, 32 días en el de cabo Villano, 45 días en el de Touriñán, y 35 días en el de la Torre de Hércules; lo que da una idea de la gran itinerancia de esos puestos a lo largo de la primera mitad del siglo XX.

El cargo obligaba a realizar desplazamientos cada vez que había que cubrir un servicio, pero además estas plazas no comportaban el disfrute de vivienda alguna, y sí únicamente un complemento económico por ese concepto, que con las sucesivas desvalorizaciones monetarias era objeto de controversia.⁶ El 17 de diciembre de 1941, Federico Vidal Forés y Felip Trull Pujol solicitaron un aumento de la indemnización por vivienda, dado que la suplencia de Tarragona tenía asignada la cantidad de 500 pesetas, mientras que las de las provincias de Girona y Barcelona era de 1.200 pesetas, alegando «toda vez que la situación de la vivienda en rela-

ción con su carestía, se encuentra en peores condiciones que en la primera de las citadas provincias y en igualdad con la segunda, puesto que por alquiler solamente de un piso de escasas habitaciones (sin muebles, luz, etc.) se pagan 80 pesetas mensuales». Dicha petición fue denegada en febrero de 1942 alegando falta de consignación presupuestaria. Las peticiones se sucedieron en el tiempo, contando incluso con la comprensión de la jefatura, cuyo ingeniero provincial en julio de 1946 elevó la siguiente consideración al ingeniero jefe, cuya lectura atestigua el pleno conocimiento que las autoridades tenían del funcionamiento del estraperlo en aquellos duros años de autarquía: «La disposición de fecha 27 de febrero último se refiere exclusivamente a los viajes, por lo que no tiene aplicación al caso de suplencia. Ahora bien, en esta provincia de Tarragona es tal la carestía de la vida que con las diez pesetas diarias que se abonan a los técnicos-mecánicos durante el tiempo que dura la suplencia, no tienen suficiente para pagar el exceso de gasto que se les ocasiona. Aún en el caso de que el período de suplencia sea largo y puedan llevarse al faro a la familia, como desde los faros no puede irse diariamente al mercado, sino que hay que pagar a precio de mercado negro, el técnico-mecánico sale perjudicado. En el caso de que no pueda llevarse consigo a la familia, el aumento de gasto resulta mayor ya que son dos casas las que tiene que sostener». Y así lo elevó el ingeniero jefe al subsecretario de Obras Públicas, cuya respuesta el 9 de julio de 1946 fue la denegación de lo solicitado argumentando que la legislación vigente relativa a las suplencias contemplaba la gratificación para los traslados pero no para las estancias, y resolviendo tajantemente que «las suplencias son anejas al cargo, y en consecuencia, al solicitar el destino conocen las condiciones del servicio».⁷

Pero no siempre fue este el criterio que prevaleció. Como hemos visto, estas plazas estaban sometidas a continuos desplazamientos inherentes a ellas, y con anterioridad, cuando los desplazamientos eran más difíciles, sí se tuvo en cuenta esta circunstancia. Francisco Tarín Oliver, tras tomar posesión de su destino en la suplencia de Tarragona el 30 de agosto de 1901, el 11 de abril de 1902 solicitó el abono de los gastos del desplazamiento ocasionado con motivo de ir a suplir al faro de Buda: «Habiendo sido destinado temporalmente al faro de la isla de Buda, por orden del Sr. ingeniero jefe para prestar servicio en el mismo, por el traslado de D. Julián Leza, hasta que se presentó el nombrado y como los torreros suplentes se nombraron mucho después de publicar la Real Orden de 5 de abril de 1862, por lo que se conceden los derechos para ser indemnizados los gastos ocasionados con motivo de alguna traslación y como en la misma no se hace mención de los torreros suplentes, los cuales cuando han de ir a suplir algún puesto por falta de personal, en cualquier faro de la provincia donde presta sus servicios se les ocasiona gastos extraordinarios por viajes

y alimentación durante el trayecto, que no se le retribuye como ocurre al dicente en el caso antes mencionado, es por lo que suplica se digne disponer le sean abonados los gastos realizados con motivo de tener que acudir a prestar servicio al faro de esta provincia de que ha hecho mérito anteriormente».

Esta petición tuvo eco en el ingeniero jefe del Servicio Central de Señales Marítimas, que el 1 de mayo de 1902 manifestó al director general de Obras Públicas que «a juicio del que suscribe el solicitante tiene perfecto derecho a la indemnización que reclama, pues el hecho de ser suplente y el de obedecer su traslado a una causa accidental no le coloca fuera de las prescripciones de la Real Orden de 5 de abril de 1862, que regula los gastos de traslación de los torreros de faros, y considera debe abonársele la suma de 5 pesetas por cada 50 kilómetros que haya tenido que recorrer por el camino más corto, para ir desde Tarragona al faro de Buda y viceversa, con arreglo a lo prevenido en el párrafo primero de la citada Real Orden cargándose el gasto, como inherente al servicio del faro, a la partida 6ª artículo 2º, capítulo 12º, sección 8ª del presupuesto vigente o bien a la partida 10ª del mismo artículo, destinada a los gastos de traslación de los torreros». Así fue como el 9 de mayo de 1902 le fue concedida al torrero demandante la gratificación solicitada en concepto de «los gastos de viaje desde Tarragona al faro de Buda, y viceversa, por estar comprendido el caso en el párrafo primero de la Real Orden de 5 de abril de 1862, debiendo cargarse el importe del referido viaje a la partida 6ª, artículo 2º, capítulo 12, sección 8ª del presupuesto vigente, o bien a la partida 10ª del mismo artículo, destinada a los gastos de traslación de los torreros». ⁸ En cualquier caso, los asuntos con relación al cobro de dietas por parte de los suplentes, siempre fueron una cuestión recurrente.

Sin embargo, las suplencias fueron plazas muy deseadas, pues permitían al técnico huir de la permanencia en los faros aislados, con las ventajas personales y familiares que ello comportaba. En el análisis de los debates internos de la Asociación, en los años treinta destaca la reivindicación de mejoras en los faros aislados y la reclamación de los torreros allí destinados para ser tenidos en cuenta, en contraposición a las suplencias y los torreros a ellas afectos, cuya actuación en las jefaturas era a veces vista con ciertas reticencias. Durante los últimos decenios en algunas provincias las suplencias se convirtieron en plazas con funciones esencialmente administrativas, al servicio de los ayudantes y del ingeniero encargado de la señalización marítima de las jefaturas.

Los torreros agregados dependientes

Los torreros agregados dependientes fueron una figura auxiliar al Cuerpo, como ya se ha apuntado anteriormente en el capítulo dedicado al acceso de la mujer. A diferencia de los otros auxiliares llamados ordenanzas, que únicamente ejercían labores de limpieza y de conservación sin participar en el servicio de la señal, aquellos fueron unos asalariados que sí tenían funciones de servicio técnico de carácter auxiliar, como refleja su firma estampada en los libros de servicio, según la propuesta realizada por el Servicio de Señales Marítimas el 7 de diciembre de 1925. Esta medida libraba a los funcionarios de determinados trabajos manuales concentrándose en el cuidado de la luz y aparatos de la señal, y permitía al Estado disminuir gastos, ya que al sustituir un torrero por un dependiente se obtenía la economía que representaba la diferencia entre el sueldo y la gratificación del torrero por una parte, y el jornal asignado al dependiente por otra, que siempre resultaba inferior al haber del técnico funcionario.⁹ Al mismo tiempo, con la implantación de esta figura, al torrero se le abrió la posibilidad de aumentar sus ingresos con el jornal del dependiente. Y es que la medida contemplaba la posibilidad de que los que fueran nombrados dependientes, fuesen individuos de la propia familia del torrero y de cualquier sexo, resquicio que permitió la introducción de la mujer en los faros. En cualquier caso, el torrero encargado de la señal era el responsable último de todos los trabajos desarrollados en la misma «en que por razón de su altura, trabajo manual que originen o por otras circunstancias, así sea necesario a juicio del Servicio Central de Señales Marítimas, un dependiente de servicio, cuyo jornal se pagará con cargo a la conservación de la señal», lo que por otra parte aconsejaba mantener plena confianza con la persona nombrada.

Estos dependientes tenían que ser designados por la jefatura de Obras Públicas a la que perteneciera la señal «haciendo su propuesta el torrero encargado de ella entre los individuos de su familia o de la localidad que reúnan las condiciones», entre las que destacaban saber leer, escribir, sumar y restar, tener entre 18 y 35 años, no padecer defecto físico alguno, y ser marinero en aquellas señales con boyas o balizas a su cargo.

La figura de los llamados «torreros agregados dependientes de servicio», vigente hasta poco después de la Guerra Civil, tenía por misión ejercer como auxiliar en aquellos faros de mayor importancia, independientemente de cuál fuera su tipo de alumbrado, y en donde el servicio resultaba más cansino. Para muchos hijos de torreros resultó ser una manera de realizar un servicio en faros, antes de su ingreso en el Cuerpo o durante el período en el que permanecían en expectativa de ingreso. Fue

una manera de «colocar» a familiares, y dio oportunidad para la entrada de mujeres como ya hemos visto en otro capítulo. Durante un tiempo, el servicio en algunos faros de Inglaterra llegó a establecerse para un técnico y su esposa en calidad de auxiliar, formando un equipo de trabajo que podía ser trasladado de manera conjunta. Ciertamente, ya lo hemos comentado, las esposas de los torreros siempre se caracterizaron por ayudar a sus maridos en todo aquello que el servicio hiciera necesario. En ese sentido el sistema inglés vino a regularizar una situación que *de facto* era bastante generalizada.

El nombramiento de José María Acarreta Calcerrada, hijo de torrero, como agregado al faro de Monte Igueldo el 22 de enero de 1930, fue posteriormente una oportunidad de alegar méritos. Así, cuando solicitó la admisión al examen de ingreso el 11 de abril de 1932, alegó «como méritos el ser hijo del cuerpo, ejercer el cargo de dependiente de servicio según certificado adjunto en el faro eléctrico de Igueldo, clasificación especial, con grupo electrógeno de reserva, instalación completa de aparatos meteorológicos y tener anexionado a dicho faro las luces de enfilación de la Concha de San Sebastián».¹⁰

El 30 de marzo de 1927 Antonio Gil Raja solicitó para su hijo Francisco Gil Méndez, aspirante aprobado, el ser nombrado torrero dependiente de servicio o agregado al faro de cabo de Palos, en el que él mismo estaba destinado, manifestando que «vista la Real Orden de 17 del actual (*Gaceta* del 22 del mismo mes) por la que ínterin haya aspirantes en expectación de ingreso en el Cuerpo de Faros, se dejarán de nombrar los dependientes particulares, ocupando dichos aspirantes esas vacantes y siendo éste faro de cabo de Palos uno de los mencionados en la Real Orden de 31 de mayo de 1926 al que se le asigna un dependiente y teniendo a favor del exponente lo que se determina en un apartado 4º de la Real Orden de 22 de diciembre de 1925 (*Gaceta* del 29 del mismo mes y año) dando preferencia a los hijos de los torreros que sirven una señal y como en el caso actual el aspirante aprobado Francisco Gil Méndez puede ocupar dicho cargo de dependiente en este faro en preferencia a los de su promoción basado en los beneficios que otorga dicha Real Orden citada». Y aunque inicialmente, el 8 de abril de 1927 le fue denegado «mientras la superioridad no haga la reducción de personal correspondiente para que quede dicho faro con la plantilla que le asignó la Real Orden de 31 de mayo de 1926 de dos torreros y un dependiente de servicio»,¹¹ finalmente fue nombrado para dicho cargo el 22 de junio de 1927.

Para otros que no eran hijos del Cuerpo, también fue una manera de acceder a él de forma paulatina. Así, por ejemplo, Antonio Martínez Montó, de la convocatoria de 1926, fue nombrado torrero agregado dependiente del faro de Alegranza el 22 de junio de 1927. Cuando al cabo de

dos años, el 29 de mayo de 1929, fue nombrado torrero tercero continuó destinado en el mismo faro de Alegranza por espacio de dos años más.¹² O mencionaremos también el caso de Vicente Artés Tornero, que estuvo cuatro años (1927-1931) en faros de Canarias como torrero agregado dependiente antes de ser nombrado torrero tercero.

Inicialmente los años desempeñados como torreros agregados dependientes no computaron a efectos de jubilación. Sin embargo, el 15 de septiembre de 1972¹³ se dictó un decreto de reconocimiento de servicios prestados con anterioridad al 1 de octubre de 1965, con afectación sobre trienios y cómputos de jubilación. Ello permitió a algunos, como Joan Viñolas Puig, poder añadir a su cuenta oficial los dos años y medio que estuvo como torrero agregado en el faro de Sant Sebastià de Palafrugell, antes de su ingreso en el Cuerpo el 14 de febrero de 1935; o en el caso de Antonio García Limiñana, próximo a jubilarse, solicitar el 30 de marzo de 1978 «el reconocimiento a efectos de trienios de los servicios prestados anteriormente citados».¹⁴

La existencia de este colectivo fue corta en el tiempo, pues no se demostró eficaz al estar excesivamente vinculada a las relaciones familiares de los torreros. Eran muchos los inconvenientes que se producían cuando un torrero pedía un cambio de destino o era trasladado por la superioridad, ya que las plazas vacantes podían ser dos en una, quedando el servicio sensiblemente afectado; dejando demasiado abierta la posibilidad que, de permanecer el hijo en un faro sin el padre, las tensiones con el nuevo técnico afloraran excesivamente. Muchos torreros también se mostraban contrarios a su existencia al haber contribuido a eliminar casi un centenar de plazas de torreros efectivos y dado lugar a situaciones próximas a la corrupción.¹⁵

En 1934 el ingeniero jefe de Señales Marítimas consideraba oportuna la supresión de las vacantes que hubiera de dependientes de servicio «toda vez que la experiencia de estos últimos años no ha revelado la utilidad ni la conveniencia de estas plazas, salvo en contados casos en que han sido servidas por familiares de los mismos torreros encargados». Considerando estas razones, el 16 de noviembre de 1934, la Subsecretaría del Ministerio de Obras Públicas dictó una orden dejando «desde luego, amortizadas las vacantes que existen en la actualidad de dependientes de servicio en los faros de Columbretes, Peñíscola, Punta Nati y Calaburras, y que se vayan amortizando, a medida que vauen, las que existen en los restantes faros, quedando derogadas las órdenes de 22 de diciembre de 1925 y las de 17 de marzo y 12 de mayo de 1927».¹⁶ Así fue como, por ejemplo, el 3 de abril de 1935, al cesar Joan Viñolas Puig de la plaza de torrero agregado dependiente del faro de Sant Sebastià, tras haber sido nombrado éste torrero tercero con destino al faro del Aire, la plaza de dependiente en ese faro gerundense

fue amortizada y la plantilla de dicho faro quedó fijada en dos torreros de carrera.¹⁷ Suprimidos los dependientes, el Cuerpo consiguió el rescate de sus funciones genuinas que aquéllos en precario le habían substraído.

En distintas épocas, funciones parecidas a las desempeñadas por los torreros agregados dependientes, pero con una consideración laboral bien distinta, y en cualquier caso fuera del Cuerpo, fueron las realizadas por los llamados ordenanzas o auxiliares; como hicieron en 1945 en el faro de Cap de Creus, Luis Barrios Felipe (futuro yerno del torrero Ángel Brandaris de la Cuesta) y el vecino de Cadaqués Salvador Paltré Serra. En esas mismas circunstancias se hallaba en el faro de la isla de Lobos el popular y mediático¹⁸ Antoñito.

Los guardalmacenes

La figura de los guardalmacenes fue la más minoritaria dentro del Cuerpo de Faros, y su existencia estuvo vinculada a los llamados Depósitos de Faros. Se trataba de un servicio que facilitaba el abastecimiento de aparatos y materiales para la resolución de las averías e incidencias que se producían en las distintas señales, a la vez que actuaba como soporte a la construcción de nuevos faros. Su existencia en el marco de una estructura estatal fuertemente centralizada, únicamente se justificaba por las precarias comunicaciones vigentes; por ello, en la medida en que éstas mejoraron con el tiempo, su razón de ser entró en discusión, y terminaron por hacerlos desaparecer sucesivamente. Estos depósitos territoriales estaban establecidos en Bilbao, La Coruña, Cádiz, Valencia,¹⁹ Palma de Mallorca y otro en Canarias. En 1872 se ordenó el cierre de los de Bilbao, Cádiz y Valencia,²⁰ y en 1876 el de Palma de Mallorca,²¹ centralizándose el servicio de forma sucesiva en el clarivamente llamado Servicio Central de Señales Marítimas en Madrid. La figura de los guardalmacenes perduró poco más, suprimiéndose en 1882.²²

Su situación laboral siempre permaneció un tanto en la indefinición. Este fue el caso, por ejemplo, del barcelonés Pere Joaquim Golobardas Payas, destinado como guardalmacén en Palma, quien el 21 de abril de 1866 expuso al director general de Obras Públicas cierto malestar por sus condiciones económicas, manifestándole que «el artículo 16 del Reglamento para la organización y servicio de los Depósitos de Faros, aprobado por Real Orden de 16 de mayo de 1857, señala a los guardalmacenes el haber de 20 reales diarios en razón seguramente a que el artículo 17 previene que “este cargo será considerado de ascenso para los torreros principales de faros”, y disfrutando éstos en aquella época el haber de 14 reales diarios, natural era que al cargo de ascenso se le señalara un aumento. Considerando esta Dirección General la insuficiencia de los sueldos

asignados a los torreros para recompensarles su penoso servicio, ha tratado de mejorar su aflictiva suerte concediendo por diferentes disposiciones a los individuos del cuerpo indemnización sobre sus haberes, aceite para su propio consumo y otras ventajas a las cuales les creyó V.I. acreedores. Desgraciadamente ninguno de estos beneficios se hizo extensivo a los guardalmacenes. En el año último, teniendo en cuenta que aún con estas ventajas no estaba equiparado el sueldo de los torreros con los importantes servicios que prestan, se aumentó el haber de cada una de las clases de que consta dicho cuerpo, menos a los guardalmacenes, resultando que éstos disfrutaban el mismo sueldo que los torreros principales, no gozan de ninguno de sus beneficios, y sin embargo desempeñan un cargo superior o de ascenso según el citado artículo 17 del Reglamento de los Depósitos. V.I. en su superior ilustración comprenderá fácilmente que prescindiendo de la palabra ascenso indica ya por sí sola un aumento de categoría y por consiguiente de sueldo, tienen los guardalmacenes además poderosas razones en su favor que apoyan su pretensión. Precisados a habitar en importantes capitales de provincia, sufren la consiguiente carestía de los alimentos más indispensables: su proximidad a los Sres. ingenieros sus jefes inmediatos, y hasta las relaciones que tienen que mantener en razón de su destino les obligan a vivir con la decencia debida y les impiden economizar para atender a la educación de sus hijos, ya que otro patrimonio no pueden legarles. Reconocida por todos los gobiernos, Ilmo. Sr., la dificultad de vivir actualmente con los mismos haberes que años atrás, casi todas las instituciones así civiles como militares, han visto aumentar sus sueldos en proporción a las necesidades del día y hasta tres de las cuatro clases que forman el Cuerpo de Torreros de Faros han obtenido este justo beneficio, quedando únicamente postergada la de los guardalmacenes. Por todas estas razones el que suscribe acude con el debido respeto a V.I. rogándole se sirva disponer se les consigne en presupuesto a los guardalmacenes un sueldo mayor que el que actualmente disfrutaban y en proporción al aumento que obtuvieron sobre los torreros principales cuando fueron creados los depósitos, con relación al que hoy gozan dichos torreros, dignándose si no fuese posible en el año actual por hallarse ya formados los presupuestos, que por una orden especial se les conceda la gracia que solicita, el que no duda alcanzará de la benignidad y rectitud de justicia que a V.I. caracterizan, y a la cual vivirá eternamente reconocido».²³

Años después, el 27 de agosto de 1874, Golobardas volvió a manifestarse en parecidos términos al director general de Obras Públicas diciéndole «que ha visto el Decreto de 26 de junio último por el cual se dota a los torreros de faros con mayor haber, señalando a los de la clase de primeros tanto como disfrutaban los guardalmacenes. Sin duda, Excmo. Sr., por un olvido involuntario se ha dejado de comprender en la gracia citada

a los seis guardalmacenes de Depósito de Faros, que con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento aprobado en 16 de mayo de 1857, son considerados superiores a los torreros primeros y por consiguiente de ascenso su cargo entre los de aquella clase, razón por la cual al ser electos guardalmacenes, se les señaló mayor haber que el que disfrutaban como torreros principales que entonces eran. Diez y seis años cumplidos cuenta en su último empleo el que tiene la alta honra de dirigirse a V.E., y en tan largo período ha venido constantemente disfrutando el mismo haber, aun cuando ha visto en dicho tiempo duplicarse el precio de todos los artículos, y más los de primera necesidad, aun cuando sufre el descuento del 12% y la novena parte más de éste que le ha impuesto el Estado, y aun cuando paga el 26% sobre dicho descuento al municipio», lo que nos da una idea de la punción fiscal a la que estaban sujetos estos torreros en aquel tiempo. En su petición continúa exponiendo que «en los últimos diez años Excmo. Sr. todos los funcionarios de la Administración han obtenido alguna mejora en sus haberes respectivos, mientras que el que expone permaneció constantemente con el mismo. Hoy fundado en las razones que deja expuestas y en otras mil que omite, porque no se ocultan a la elevada ilustración de V.E., rendidamente suplica que dignándose tomarlas en consideración y atendiendo al corto número de ser sólo seis los empleados a quienes se ha de hacer extensiva la gracia de mejora de sus haberes se sirva disponer se dote a los guardalmacenes de Depósitos de Faros, con un sueldo mayor que el que en la actualidad disfrutan, en la proporción que V.E. crea necesaria, al señalado últimamente a la clase de torreros primeros del Cuerpo». Dicha petición fue desestimada el 7 de septiembre de 1874, y no sólo eso, el 15 de noviembre de 1876 fue acordada por Real Orden la supresión del Depósito Sucursal de Faros de esa provincia quedando «el guardalmacén del mismo D. Pedro Joaquín Golobardas, a partir de la fecha en que haga entrega de los efectos encargados a su custodia, afecto a esa oficina de Obras Públicas para auxiliar los trabajos de la misma, sin perjuicio de utilizar más adelante sus servicios de la manera que este Centro Directivo tenga por conveniente».

En la Oficina de Obras Públicas de Baleares permaneció hasta diciembre de 1877 cuando marchó al Depósito Central de Faros de Madrid. Al tomar posesión en aquél, el inspector general jefe del Depósito Central de Faros, Víctor Martí, informó al director general que «aun cuando en la orden de su nuevo destino no se hace mención de la gratificación que en el mismo deberá disfrutar, este Depósito Central cree justo se le asigne la de 750 pesetas anuales por concurrir en él idénticas circunstancias que en los guardalmacenes D. Ramón Lozano y D. Juan Cernuda a quienes se les asignó esta gratificación en 30 de junio de 1873 y 17 de abril de 1877 respectivamente». El 8 de abril de 1878 le fue concedida dicha gratificación

«a contar desde la fecha del nombramiento en concepto de indemnización de gastos de mobiliario y alquiler de casa como viene disfrutando el personal afecto al servicio de esa dependencia, cuya suma se abonará con cargo al capítulo 33, artículo 2º del presupuesto vigente».

Hubo un caso particular que nos permite enlazar el presente capítulo con el próximo. El torrero Antonio Pacheco Varela estando en el faro de cabo Prior (La Coruña) el 1 de febrero de 1871 fue nombrado como conserje de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, en plantilla del Departamento Central de Faros de Madrid «por ser elegido entre todos los de su clase». Tras tomar posesión, en marzo recibió el nombramiento como habilitado de la Escuela de Ingenieros de Caminos, y más tarde también como habilitado de la Comisión de Faros. El 4 de junio de 1873 fue nombrado guardalmacén del Depósito Central de Faros, cargo que por disposición de la Dirección General compaginó con el de conserje en la citada Escuela de Ingenieros hasta el 19 de julio de 1877. Permaneció en el cargo de conserje hasta su jubilación el 14 de septiembre de 1888. Sin embargo, es curioso destacar que el 21 de octubre de ese mismo año la Escuela de Ingenieros, en atención a la larga experiencia de Pacheco, solicitó una prórroga temporal y provisional para que éste continuara ejerciendo de conserje a pesar de haber sido declarado jubilado «con una retribución anual de 500 ptas. que era la diferencia que resulta entre el haber pasivo que ha de disfrutar y el que tenía asignado en presupuesto de plaza de torrero mayor de faros».²⁴ En lo sucesivo, de esa plaza en la Escuela de Ingenieros de Caminos sólo sabemos de las solicitudes con resultado negativo que para la misma realizaron los torreros Rafael Quintín Varo Pasión el 20 de marzo de 1899, y Manuel Pallarés Guarinos el 27 de febrero de 1903.

El personal del Servicio Central

Una Real Orden de 1 de mayo de 1872 estableció la creación de un Depósito Central para el servicio de los faros de la Península bajo la inmediata inspección de la Comisión de Faros, cuyo presidente sería el jefe de la misma: «El estado actual de las vías de comunicación permite la creación de un depósito central en Madrid, a imitación de lo que sucede en Francia, nación a la que se deben casi todos los perfeccionamientos en el alumbrado marítimo, merced sin duda a la acertada organización del servicio».²⁵ Poco después, otra Real Orden de 12 de noviembre de 1872 estipuló la supresión de los depósitos de efectos de faros de Bilbao, Cádiz y Valencia, reduciendo a sucursales del Depósito Central los de La Coruña, Baleares y Canarias, y aprobando asi-

mismo varias reglas para llevar a cabo dicha medida. Este nuevo Depósito Central tuvo su sede en Madrid, en el número 5 de la calle del Turco. Un Real Decreto de 28 de enero de 1899 incorporó el Depósito Central a la Inspección Central de Señales Marítimas, pero la experiencia de unir los servicios de negociado con los estrictamente técnicos no resultó operativa. Un Real Decreto de 10 de octubre de 1902 desgajó nuevamente el servicio técnico creando el Servicio Central de Señales Marítimas,²⁶ que tuvo afecto un reducido número de torreros, y que durante buena parte del siglo xx estuvo situado en la calle de Alcalá, de Madrid, primero en el número 114,²⁷ y más tarde en el número 92.²⁸

Siempre se sucedieron pequeñas reformas, hasta que el 21 de febrero de 1958 se creó el Servicio Central de Faros y Balizas, años después integrado en la Comisión Administrativa de Obras y Servicios de Puertos, a cargo directo del Estado. Mediante una ley de 1963,²⁹ parte de sus funciones fueron absorbidas por la Junta Central de Puertos, un organismo autónomo del Estado, adscrito al Ministerio de Obras Públicas, encargado de coordinar todas las obras de señales marítimas, así como la inspección general y los planes de conjunto de las mismas.

Cuando los faros volvieron a separarse de los puertos en 1968 se volvió al antiguo esquema organizativo. A principios de los años ochenta, el Servicio Central, con el nombre de Centro Técnico de Señales Marítimas, fue trasladado a un polígono industrial de la localidad madrileña de Alcobendas. En él se ubicaron, hasta la liquidación del Cuerpo a finales de 1992, los talleres, el laboratorio y los almacenes de servicio, donde se efectuaban instalaciones y reparaciones que por su envergadura y medios no podían ser realizadas por los técnicos de las señales, y desde allí eran enviados los repuestos necesarios a todas ellas.

El Servicio Central de Señales Marítimas tenía encomendada la supervisión de los servicios de Señales Marítimas de toda España, con la misión añadida de preparar y efectuar las operaciones de importantes nuevas instalaciones, el montaje de aparatos, grandes reformas técnicas, reposición de elementos y piezas de repuesto anuales, etc. Atendía los pedidos urgentes o corrientes de los técnicos encargados de cada faro, así como las solicitudes que se hacían cada primero de año, mediante una relación general de los elementos que se preveía que pudieran necesitarse en el propio faro o en las dependencias anexas (boyas, radiofaros, balizas, sirenas, etc.). El Servicio Central abastecía piezas de motores, grupos electrógenos, máquinas de rotación e iluminación, componentes eléctricos o electrónicos, carburantes y material de oficina para las anotaciones de servicio y administración general de cada faro.

El personal de Cadenas Decca

Uno siempre tiene asociada la imagen de los técnicos de señales marítimas con el mar. Sin embargo, cabe aquí explicar que los importantes avances tecnológicos desarrollados durante la Segunda Guerra Mundial, tras la contienda fueron aplicados para usos civiles. Así, desde 1963³⁰ se establecieron en España unas señales marítimas con una cobertura de 240 millas cada una, cuyas instalaciones quedaban muy lejos del mar, en provincias como Salamanca u Orense. Eran instalaciones hertzianas cuyo funcionamiento requería conocimientos avanzados, que una vez asumidos, hacían más difícil al técnico el cambiar de destino a un faro ordinario, dada la falta de personal cualificado, especialmente en los primeros años.

En España hubo dos operativos de este tipo. La Cadena Decca NW, que tenía una estación máster en San Juan del Río (Orense), situada a 1.000 metros de altitud, y estaciones esclavas en Vitigudino (Salamanca), Noya (La Coruña) y Boal (Asturias). Y la Cadena Decca Sur, que tenía una estación máster en Setenil de las Bodegas (Cádiz), y estaciones esclavas en Rociana del Condado (Huelva), Padul (Granada) y Los Barrios (Cádiz).

Por otra parte, en los faros de Finisterre (La Coruña), cabo de Palos (Murcia) y La Isleta (Gran Canaria) se establecieron las estaciones de posicionamiento hiperbólico llamadas Omega Diferencial, cuyo funcionamiento requería unos conocimientos específicos.

La radionavegación por satélite (GPS-Diferencial), con instalaciones en algunos de los principales faros costeros, y a cargo del personal afecto a esas señales, terminó con todos esos sistemas, que fueron desmantelados en 1995. Muchos terrenos y equipamientos fueron traspasados a los ayuntamientos y algunas antenas fueron cedidas a Radio Nacional de España.

La formación

Incluimos este apartado, porque no deja de ser interesante glosar esta cuestión a propósito de las constantes transformaciones técnicas vividas en el servicio de faros a lo largo de los años, que determinaron el que periódicamente hubiera que dotar a esos servicios de personal suficientemente preparado para ello.

La introducción de la electricidad fue una auténtica revolución en ese sentido. En 1895 entró en funcionamiento el primer faro electrificado de España, el de cabo Villano (La Coruña), dotado de una máquina de vapor cuyo funcionamiento requería una compleja preparación para la que no todos los torreros estaban capacitados. El 18 de diciembre de 1895, el ingeniero jefe



Imagen de la Emisora Magistral de la Cadena Decca del Noroeste de España (San Juan del Río, Orense) tomada a principios de los años setenta en la que de izquierda a derecha aparecen los siguientes técnicos mecánicos de Señales Marítimas: José Alcaraz Úbeda, Luis Valentín de Abásolo Ramón, José Ramón Insúa Traba, y sentado Emilio Alcaraz Úbeda. Colección Emilio Alcaraz Úbeda.

de la provincia comunicó a la superioridad la inutilidad de Joan Amengual Vives, que llevaba desempeñando su cometido en el antiguo faro de ese lugar desde 1893, tras haberse inaugurado la nueva instalación eléctrica «por faltarle algunos dedos de una mano, estar quebrado y padecer continuas molestias de cabeza que hacen imposible sirva ni para el manejo de las lámparas ni para maquinista ni para fogonero en lo que sería de desear hubiese gente ágil y con las fuerzas físicas que el manejo de los distintos aparatos reclaman».³¹ El primer torrero principal que tuvo el nuevo faro de cabo Villano fue el ibicenco Josep Marí Riera, un veterano con más de veinticinco años de servicio en el Cuerpo. Éste, tras nueve años ocupando el cargo, el 23 de enero de 1903 solicitó un cambio de destino para ir a otro faro de la provincia, o en su defecto un aumento de la gratificación alegando que «distante este faro de la capital de la provincia 94 kilómetros se ve precisado hacer la compra de comestibles en el pueblo más cercano al faro, en donde es excesivo el aumento de precios que no baja del 20% de los de la capital, el expone tiene ocho de familia, y sólo una gratificación de 38 céntimos diarios, líquidos, está a su cargo el único faro eléctrico de España, es responsable de dos máquinas de vapor, dos magnetos, cuatro reguladores eléctricos y de la administración de todo, sin poder contar con personal apto para el servicio debido a que al personal subalterno no le es posible aguantar en este faro por lo subidos que están los precios en los comestibles y se ven precisados pedir traslados y los que no pueden conseguirlo licencias ilimitadas, que en el transcurso de nueve años han sido trasladados diez y ocho empleados, resultando un aumento de trabajo para el encargado, por lo que suplica se sirva disponer sea trasladado a otro faro de esta provincia por no tener recursos para un viaje largo o si lo juzga conveniente aumento de gratificación para poder alimentar a su numerosa familia y no verla carecer de lo más indispensable». El informe que el ingeniero jefe de la provincia remitió al director general de Obras Públicas dejaba claro que «siendo este funcionario, el torrero encargado del referido establecimiento, se perjudicaría, dadas las condiciones de este faro, el servicio; por lo que es de opinión esta jefatura no sería conveniente acceder a lo que solicita. En cuanto al aumento de la gratificación, está reconocida su necesidad por Real Orden de 9 de enero de 1902, y solamente se halla pendiente de implantación de la organización del personal de maquinistas». Ante las evasivas en la respuesta y la tardanza en solucionarse sus reivindicaciones, Marí optó por solicitar en 1904 el reconocimiento del derecho a servir en faros de descanso, alegando una hernia inguinal que le impedía subir con facilidad los 250 escalones que mediaban para inspeccionar el servicio de la luz. Y aunque ese derecho le fue reconocido en abril de 1904, no pudo cesar de ese faro hasta enero de 1906, por ser este puesto una plaza difícil de cubrir al precisar de una formación específica.

El primer faro electrificado de la provincia de Girona fue el de Pala-

mós. A él fue destinado el 3 de octubre de 1919 Alfonso Moral Arnaiz, un joven recién ingresado afecto al faro de Machichaco, por tener los conocimientos necesarios para esta nueva instalación. En su expediente leemos que «próximo a terminarse el montaje de la instalación eléctrica para las luces de Palamós y siendo necesario que antes de darlo por terminado se encargue del servicio el torrero que reúna condiciones para ello, esta Dirección General ha resuelto que Manuel Vaca López vaya a cabo Villano, Miguel Castañol del faro del muelle de Palamós a la suplencia de Gerona y Alfonso Moral al faro de Palamós».³²

Reivindicando una oportunidad de formación ante los nuevas exigencias profesionales, encontramos el 1 de septiembre de 1920 a Francisco Fernández Blasco, quien había realizado buena parte de su vida laboral en faros aislados (Sisargas, Llobregat, Medes), solicitando traslado al faro eléctrico de Palamós «dada la gran transformación introducida en el servicio de faros, con la instalación de modernos sistemas de alumbrado, y como quiera que dada la especial situación en que se hallan situados algunos de ellos, hace punto menos que imposible poder adquirir los conocimientos especiales para cada caso, circunstancia por la cual se les priva de poder solicitar ciertas vacantes, puesto que no reúnen para ello las condiciones que señala la Real Orden de 13 de septiembre último, y por lo tanto se ven precisados a continuar prestando sus servicios por tiempo indefinido en faros de un mismo sistema de alumbrado, y que por lo regular no reúnen condiciones para la educación de la familia, y sí suelen reunirla en cambio, los dotados de los nuevos sistemas, como eléctricos y acetileno disuelto, si bien la citada Real Orden prevé el caso, puesto que dice: en los faros que reglamentariamente haya de haber más de un funcionario, destinar con uno especializado otro de los que no lo estén, con el fin de que pueda hacer el aprendizaje, en la práctica resulta esto así imposible, pues generalmente esos faros son servidos por un solo torrero, pero aún en el caso de que fuesen dos, al destinar a uno sin especializar por tiempo indefinido resulta exactamente igual, puesto que puede ocurrir que no se produzca vacante en tiempo indefinido; es por lo que suplica, con el fin de especializarse, y en su día tener derecho a prestar sus servicios en cualquier faro, se le destine en comisión y por el tiempo que esa Dirección General crea conveniente, al faro eléctrico del puerto de Palamós, que además tiene a su cargo una luz de acetileno disuelto».³³ La razonada petición de Fernández tuvo, sin embargo, un informe negativo por parte del ingeniero jefe de Señales Marítimas el 1 de octubre de 1920, que una vez más atestigua la falta de interés que la ciencia, la innovación y la formación han despertado secularmente entre la clase dirigente de nuestro país, y asumida como tal por los mismísimos ingenieros: «El que suscribe no niega esta dificultad, pero estima que no compete al Estado el dar a su costa enseñanza a los to-

rreros cuando éstos la pueden adquirir con poco trabajo y con escasísimo coste y no otra cosa significaría el destinar al peticionario para su aprendizaje, en comisión, devengando por ello la indemnización correspondiente y dando lugar a que hubiera de pagarse la suya también, al suplente que fuera a reemplazarle en el servicio que hoy tiene a su cargo. Los aspirantes aprobados en la última convocatoria de torreros de faros han adquirido en los libros los escasísimos conocimientos de electricidad que se les han exigido y con ellos tienen suficiente para, atendiendo a las explicaciones dadas por el personal facultativo y estudiando las instrucciones que para el manejo de los aparatos eléctricos o de acetileno existen en todos los faros de esta naturaleza, proporcionados por este servicio, para en un par de días como máximo ponerse al corriente del funcionamiento y manejo de dichos aparatos. En cuanto a los conocimientos prácticos exigidos a dichos opositores los adquirieron en talleres particulares y esos no puede adquirirlos el peticionario prestando servicio en las luces de Palamós ni en ningún otro faro por esta sola circunstancia. No procede pues a juicio del que suscribe acceder a lo solicitado por el torrero Sr. Fernández Blasco». Basándose en ese informe negativo, a nadie sorprenderá saber que el 6 de octubre de 1920 la superioridad le denegó el traslado a dicho faro de Palamós.

No únicamente la llegada de la electricidad generó en su momento necesidad de formación. Las mejoras en el acetileno también motivaron, por ejemplo, que el 17 de febrero de 1960 la superioridad, esta vez sí, autorizase el «desplazamiento y asistencia de los señores Fernando Gutiérrez Perlasia y Valentín Castrege Lizancos al curso organizado por la firma Gas Acumulator AGA de Estocolmo, en sus fábricas, en lengua española, y con duración de un mes».³⁴ Poco tiempo después, el 5 de diciembre de 1962, Carlos Ramón Mariño Rodríguez fue nombrado en comisión a la Cadena Decca NW de España, para cuyo nuevo empleo se hacía imprescindible ir a trabajar durante cuatro meses a la fábrica Marconi S.A., la empresa adjudicataria de las obras de colocación de este nuevo tipo de instalaciones radioeléctricas.³⁵

Transcurridos no pocos años, cuando el Estado empezó a tomar conciencia de la importancia de la innovación y la formación, demostró una vez más escasez de miras, al no asumir que dicha preparación debía ser promovida mediante incentivos profesionales y económicos que fortalecieran la iniciativa de los funcionarios. Consciente de ello, el 21 de mayo de 1971 Antonio Aguirre Martín se dirigió al ingeniero jefe de Costas y Puertos de Catalunya manifestándole que «recibida la confirmación de V.I. de fecha 29 de abril último, correspondiente a los Cursos de Perfeccionamiento a que se refiere el “Asunto”, con fecha 8 de los corrientes tuve el honor de devolverle el duplicado de la misma debidamente firmado. En relación con dicha comunicación, el técnico-mecánico que subscri-

be, respetuosamente, formula unas consideraciones que ruego a esa jefatura se digne elevarlas a la superioridad:

»1º- El anuncio de la convocatoria para los cursos de perfeccionamiento y capacitación para los funcionarios del Cuerpo Técnico-Mecánico de Señales Marítimas, sin duda habrá sido recibido con general beneplácito por los mismos, en cuanto viene a satisfacer sus aspiraciones tantas veces manifestadas, sobre la creación de una escuela especializada en la materia. Sin embargo es muy probable que no tenga el éxito de asistencia que sería de desear por desconocerse si la mejora técnica llevará consigo también una mejora humana.

»2º- Lógicamente será muy difícil disponer de personal bien capacitado, con pleno afán de responsabilidad y superación mientras no goce de una reglamentación equivalente a los demás funcionarios y sea remunerado de acuerdo con lo que se percibe en otras actividades similares, teniendo en cuenta la responsabilidad y las condiciones en que, en la mayoría de los casos, se presta el servicio. No parece justo, en mi sencilla opinión, remunerar como a un auxiliar (coeficiente 1,7) a quien en general tiene que resolver los problemas del servicio que se le presente, por su iniciativa y los medios con que cuente y que además se le exijan unos conocimientos equivalentes al Bachillerato Superior Universitario, Maestría Industrial, etc. o titulaciones similares.

»3º- Para facilitar que los funcionarios del Cuerpo Técnico-Mecánico de Señales Marítimas pudieran realizar el Cursillo de Perfeccionamiento General, que representaría una mejora en el servicio, con una mayor rapidez y economía para la Administración, sería conveniente que por la superioridad se estudiase la posibilidad de que dicho cursillo se pudiera desarrollar sin necesidad de un desplazamiento tan largo a Madrid, ya sea organizándolo por sectores o bien que parte del mismo se pudiera estudiar por correspondencia en la residencia habitual, reduciendo, en lo posible, el desplazamiento fuera de su lugar de destino.

»4º- Por otra parte prescribe la convocatoria que se percibirá la dieta que corresponda, con cargo a la consignación de los respectivos servicios. La dieta que corresponde (144 pesetas líquidas), creo es del todo insuficiente.

»5º- Según se deduce de la orden de convocatoria, el Curso de Perfeccionamiento General se equipara al Título de Bachiller Superior Universitario y a otros equivalentes al mismo, para la prosecución de cursos superiores.

»6º- Que así mismo en el último párrafo del apartado 3 del capítulo II del “Proyecto de Mejora de Señales Marítimas de España” de 1967, se expone lo que a continuación se transcribe textualmente: “La elevación del nivel técnico del Cuerpo y la mayor productividad que se espera conseguir con la nueva organización permitirá en su día, elevar el nivel actual de remuneraciones”.

»7º- Interesaría conocer, si, de acuerdo con lo expuesto y la consideración anterior, la obtención del diploma de superación del Curso de Perfeccionamiento General representará una mejora del coeficiente del Cuerpo Técnico-Mecánico de Señales Marítimas».36

Finalmente, cabe decir que ciertamente en el Centro Técnico de Señales Marítimas en Alcobendas (Madrid), durante los últimos años de existencia del Cuerpo, se realizaron varios cursos de formación, que contribuyeron a mejorar el nivel profesional del colectivo, aunque nunca llegó a concretarse la proyectada Escuela Permanente de Perfeccionamiento.

Notas

1. AMP, Fons Far de Sant Sebastià. Correspondència 1980-1998. UI 128.
2. *Señales*, núm. 10, 3º trimestre 1984, páginas 8 y 9.
3. *Señales*, núm. 9, 2º trimestre 1984, página 7.
4. AGMF. Legajo núm. 6527.
5. Según las épocas hubo algunas excepciones, como Cartagena en Murcia.
6. Hasta primeros del siglo xx no se abonaba gratificación por alquiler de casa a los suplentes. Véase *Señales Marítimas*, núm. 126. 21/1/1936, página 884.
7. AGMF. Legajo núm. 15475.
8. AGMF. Legajo núm. 5300.
9. Con la creación de los torreros agregados dependientes era intención gubernativa disminuir la plantilla de 368 a 350 funcionarios, y restar a esta cifra un pequeño número de dependientes de servicio. Véase Real Orden de 22/12/1925, publicada en la *Gaceta de Madrid* el 29/12/1925. En la *Gaceta de Madrid* de 14/6/1926 se publicó la plantilla de distribución del personal de Torreros, clasificación de las señales marítimas y asignaciones, gratificaciones e indemnizaciones de torreros y dependientes de servicio en los distintos faros. Constan 315 torreros y 35 dependientes de servicio. Para hacernos una idea del ahorro de costes que la existencia de esa figura generaba, anotaremos que Antonio García Limiñana, nombrado en 1929 para el faro del cabo de Santa Pola, percibía un jornal diario de 5 pesetas (AGMF. Legajo núm. 29218).
10. AGMF. Legajo núm. 29785.
11. AGMF. Legajo núm. 5653.
12. AGMF. Legajo núm. 12898.
13. Decreto 2740/1972 de 15 de septiembre de 1972.
14. AGMF. Legajo núm. 29218.
15. El torrero Joan Mayans Planells en *Señales Marítimas*, núm. 44. 11/9/1933, páginas 214-215, opinaba «que en ningún caso sean esos jornaleros familiares de los torreros y muchísimo menos hembras; y así se evitarán casos algo violentos, como el de ordenar fregar el suelo al hijo de un compañero, o el ocurrido ya, de encontrarse en un faro –como ordenanza– a una señora en estado, con un chiquillo en brazos y otro de la mano. ¡Una hermosura el prestar servicio así!». José Rial en *Señales Marítimas*, núm. 45. 21/9/1933, página 222, terciaba añadiendo que «los ordenanzas no pueden ser nuestros hijos. Los hijos varones porque deben ser algo más que criados del faro, por dignidad, y en cuanto a las hembras, por algo mucho más serio que no necesito decir a hombre tan discreto como usted». Véase también *Señales Marítimas*, núm. 86. 11/12/1934, páginas 561-564.
16. *Gaceta de Madrid*, 5/12/1934, página 1890.

17. AGMF. Legajo núm. 17514.
18. La emisión a mediados de los ochenta en un programa de Televisión Española de una entrevista de la escritora Montserrat Roig Fransitorra al mencionado Antoñito, levantó gran indignación entre los miembros del Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas, al presentar como «farero» a un auxiliar. Se consideró que el programa no transmitía la imagen de la realidad de una profesión, como si analizando la medicina la periodista hubiera focalizado su atención en el camillero.
19. Una Real Orden de 16 de mayo de 1854 creó en Valencia un depósito de efectos de faros para el surtido de los que fuesen necesarios en los distritos de Valencia, Barcelona, Tarragona, Baleares y Murcia. (AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Disposicions generals sobre el servei de Senyals Marítims 1848-1880. UI 116.)
20. Una Real Orden de 12 de noviembre de 1872 (*Gaceta de Madrid*, 19/1/1873, páginas 207 y 208) aprobó la supresión de los depósitos de efectos de faros de Bilbao, Cádiz y Valencia, reduciendo a sucursales del Depósito Central los de La Coruña, Baleares y Canarias, aprobando asimismo varias reglas para llevar a cabo dicha medida. No está clara la efectividad de la medida en el tiempo, pues nos consta que Manuel Fulgencio Rivas Rosende cesó en el Depósito Central de Valencia el 19 de agosto de 1889.
21. Real Orden de 15 de noviembre de 1876.
22. *Gaceta de Madrid*, 9/2/1882, página 542. Real Decreto de modificación de la plantilla del Cuerpo de Torreros de Faros, artículo 2º: «Queda suprimida la clase de guardalmacenes, cuyos individuos volverán a figurar en el escalafón de Torreros en la clase que por su antigüedad les corresponda».
23. AGMF. Legajo núm. 6308.
24. AGMF. Legajo núm. 6492.
25. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Disposicions generals sobre el servei de Senyals Marítims 1848-1880. UI 116.
26. *Gaceta de Madrid*, 14/10/1902, páginas 159 y 160.
27. En 1908 se alquiló para uso del Servicio Central de Señales Marítimas el inmueble de la calle de Alcalá, núm. 114. *Gaceta de Madrid*, 15/3/1908, página 1099.
28. El inmueble del número 92 de la calle de Alcalá era conocido popularmente como la Casa de los Torreros o el Faro de Madrid (véase *Señales Marítimas*, núm. 27. 21/3/1933, página 71), debido a que en la azotea se instaló un faro montado sobre una torreta de hierro, que alumbraba el cielo madrileño. De la especial iluminación del edificio en la celebración del 14 de abril de 1934 da cuenta una nota en *Señales Marítimas*, núm. 70. 22/6/1934, página 434.
29. Ley 27/1963 de 2 de marzo, *Gaceta de Madrid*, 5/3/1963, páginas 3748 y 3749.
30. El 15 de octubre de 1962 Carlos Ramón Mariño Rodríguez solicitó una de las cuatro plazas convocadas «para atender el servicio de las estaciones de radioseñales que constituyen la Cadena Decca del NW de España», siéndole concedida en comisión el 5 de diciembre de ese mismo año (AGMF. Legajo núm. 38004). Por otra parte, en enero de 1964 se documenta el nombramiento efectivo de Daniel Rodríguez González para la Estación Decca de Boal (AGMF. Legajo núm. 38008).
31. AGMF. Legajo núm. 6103.
32. AGMF. Legajo núm. 12898.
33. AGMF. Legajo núm. 5654.
34. AGMF. Legajo núm. 37786.
35. AGMF. Legajo núm. 38004.
36. AMP. Fons Far de Sant Sebastià. Correspondència 1953-1987. UI 127.

Órganos del Cuerpo

La creación de la Asociación Nacional de Torreros de Faros

Aunque en el expediente de Eduardo Olmos Visconti consta una petición de 22 de mayo de 1916 en la que solicitaba autorización de un permiso de 8 o 10 días para asistir en Madrid a la asamblea del Cuerpo de Torreros de Faros que debía celebrarse en el mes de junio de aquel año, poco conocemos de aquellos primeros intentos por dotar al Cuerpo de una asociación profesional. Hay que esperar a junio de 1931 para encontrar noticia de las gestiones desarrolladas por Juan Herrera Alonso, torrero afecto a la Junta de Obras del Puerto de Almería, ante la visita a esa ciudad del director general de Obras Públicas, a quien planteó la necesidad de la articulación del Cuerpo. Por esas mismas fechas, algunos torreros menorquines, capitaneados por Antoni Gomila Jover, hicieron circular un documento de máximos de dieciséis bases en el que compilaron el objeto de las reivindicaciones del momento: «Nueva denominación del Cuerpo, reforma de plantillas, mejora de las gratificaciones por aislamiento, ampliación y acomodación de edificios, comunicación telefónica, provisión de vacantes por rigurosa antigüedad, supresión de trabajos reglamentarios impropios, licencias de cincuenta y dos días por compensación de domingos, jornadas de trabajo como en otras oficinas del Estado, mejoras en el abastecimiento y correo, y también en el de las islas, viajes, comunicaciones, comunicaciones en las islas, reposición del moblaje y exención de impuestos municipales».¹ A ello se sumó el pragmatismo de los torreros alicantinos, que apostaron por medir las acciones e iniciar las reivindicaciones por la mejora de las plantillas. Como resultado de aquel conjunto de acciones, el 22 de octubre de 1931 el presidente del gobierno provisional de la República, Manuel Azaña Díaz, refrendó la reforma de la plantilla de torreros de faros,² lo que tuvo su traducción en mejoras salariales. Juan Herrera poco después, con una clara visión del momento, supo vertebrar todos los anhelos y opiniones y en bien de la organización auspició la convocatoria de una asamblea, con la que hacer frente a los vaivenes y las incertezas políticas del momento.³

Tras varios intentos por dotarse de un órgano que velara por los intereses del colectivo, los días 20 y 21 de mayo de 1932 una treintena de personas, a cuyo frente estaba el entonces delegado general de la Mutua de Socorros que poseía el Cuerpo, el mencionado Juan Herrera, tuvo lu-

gar en la Casa Auxiliar de Ingeniería y en la sede de la Academia Maviana de Madrid la asamblea de constitución de la Asociación Nacional de Torreros de Faros. A dicha convocatoria asistió un delegado por cada una de las provincias marítimas en representación de los distintos torreros, y se eligió una junta directiva provisional presidida por el mencionado Juan Herrera, que con su empeño consiguió dar personalidad a la entidad naciente, encauzando bien las gestiones y consiguiendo entre otros logros la aparición de la ya mencionada revista *Señales Marítimas*: «Esto era nuestro anhelo hace un año, hoy es una gran realidad»,⁴ proclamaba Lorenzo Pons Sintés, uno de los torreros menorquines firmantes de aquel documento que espoleó el debate.

Se redactaron y aprobaron unos estatutos en los que se abogaba por «intensificar la cultura profesional, promover y defender los intereses legítimos morales y materiales e inculcar en todos los torreros de faros el hábito de la laboriosidad y espíritu de sacrificio, unión y mutua ayuda en los trabajos que se realizan»,⁵ y se solicitó su correspondiente aprobación. El 26 de mayo de 1932 la Subsecretaría envió un oficio a Juan Herrera manifestándole: «Recibida en este ministerio la instancia presentada por V. y otros firmantes de ella acompañada de los dos ejemplares de los Estatutos para constituir la Asociación del Cuerpo de Torreros de Faros. Esta subsecretaría devuelve a V. los mencionados estatutos a fin de que con arreglo al artículo 79 del Reglamento de 7 de septiembre de 1918 para la aplicación de la Ley de Bases de 22 de julio de dicho año, se presente a la autoridad que en el referido artículo se determina, con objeto de que puedan cumplirse los trámites en él consignados». ⁶ La gestión dio como resultado el visto bueno del Servicio Central el 20 de agosto, y el informe favorable del Ministerio de Obras Públicas el 12 de diciembre,⁷ lo que fue acogido con gran entusiasmo entre los miembros del Cuerpo. Luego, según lo establecido en la Ley de Bases de 1918 y la Ley de Asociaciones de 1887, el expediente pasó a la Dirección General de Seguridad, que lo aprobó definitivamente el 24 de enero de 1933.

La primera junta de la Asociación estuvo integrada por torreros destinados en suplencias o afectos a las Juntas de Obras de Puertos, ya que el hecho de vivir en capitales provinciales facilitaba las comunicaciones. A su vez, la organización de la Asociación se vertebró a partir de provincialías, encabezadas por unos delegados provinciales que actuaban de enlaces territoriales entre la junta directiva y los torreros, entre cuyas funciones estaba la recaudación de cuotas, la resolución de problemas ordinarios y la coordinación de planteamientos y propuestas. Fruto de su existencia eran las reuniones periódicas a nivel provincial de los torreros, lo que resultó ser muy efectivo para el debate y la cohesión interna. Eran reuniones en las que se discutían asuntos comunes vinculados al servicio, pero muy



Los fundadores de la Asociación Nacional de Torreros de Faros, cuya fundación tuvo lugar en Madrid en mayo de 1932. Delante, de izquierda a derecha: José Rial Vázquez (delegado provincial de Tenerife), Vicente Martín Rodríguez (Madrid), Juan Antonio Espinosa Echevarría (Alicante), Juan Herrera Alonso (Almería), Justo Sánchez Prados (Cádiz), Mariano Sánchez Berdejo (Guipúzcoa) y Juan Gutiérrez Gracia (Tánger). En el centro: Francisco García Martínez (Murcia), Antonio Arboleda García (Granada), Juan Bautista Cobacho (Oviedo), Serafín de Castro Caballero (por sí), Antonio Ruiz Mayorga (Girona), Luis Maresca Parra (Huelva), Benigno Sansó Bernat (Castellón), José Gámez García (Málaga) y José Medina Conde (Barcelona). Detrás: Francisco Fernández Blasco (Pontevedra), Fernando Saldaña Gómez (Lugo), Ernesto Polo Gómez (por sí), José Isidoro Grau (Las Palmas), Pedro Rivero Íñiguez (por sí), Jacinto Utrilla Crosa (La Coruña), José Molina Fuentes (por sí), Mariano Saldaña Gómez (Tarragona) y Lorenzo Pons Sintés (Balears). Colección Alberto Aguirre Martín.

especialmente con relación al devenir de la Asociación, lo que a su vez redundaba en una mayor cooperación y amistad. A menudo a esos encuentros –que culminaban en una comida– también asistían las esposas, lo que contribuía a confraternizar y robustecer más el espíritu de pertenencia al Cuerpo. Esta participación democrática a nivel provincial en la discusión de los asuntos que afectaban al Cuerpo, permitía a los provinciales acudir a las reuniones en Madrid revestidos de mayor legitimidad en la exposición de sus posiciones y propuestas.⁸

Juan Antonio Espinosa Echevarría resumía en tres grandes ejes el espíritu de dignificación colectiva con el que nacía la Asociación: «El entusiasmo sin desfallecer, la lealtad sin reservas y el apoyo sin condiciones particulares».⁹ Tras los primeros compases en pro de mejoras económicas, los esfuerzos fueron encaminados a la aprobación de un Reglamento de la Asociación, como la vía más útil para canalizar el conjunto de demandas que fueron esbozadas en una nota de *Señales*.¹⁰ Para su consecución, los cuatro torreros afectos al Servicio Central fueron nombrados para el comité gestor que debía velar por conseguir este objetivo fundamental.

En aquellos años, desde el Cuerpo, fortalecido con la Asociación y la revista, se sucedieron en Madrid las gestiones con varios diputados a Cortes, entre ellos el canario Rafael Guerra del Río,¹¹ y desde varias provincias se establecieron contactos con directores de periódicos y emisoras de radio, buscando su complicidad para dar mayor proyección a las reivindicaciones del colectivo. Se intentaba proyectar en distintos ámbitos de opinión pública lo que era la vida en los faros.¹²

La Asociación, que al fin quedó legalmente constituida el 31 de marzo de 1933¹³ como única personalidad jurídica, administrativa y social representativa del Cuerpo, se financiaba con cuotas de sus asociados y tenía como fin constituirse como una obra de «hermosa hermandad», teniendo en cuenta que se trataba del cuerpo más disperso y aislado de todos cuantos formaban parte del entramado funcional del Estado.

En 1936 componían la Asociación 364 socios, y en 1941 eran 314, de los que 43 pertenecían a otros cuerpos y 38 estaban jubilados.¹⁴ Y aunque la mayor parte de los torreros estaban integrados en ella, la discrepancia de algunos que en vez de alzar su voz en la misma, cuchicheaban *sotto-voce*, hacía que en algunos momentos se lanzaran mensajes a favor de la toma de compromiso del sentir de cada uno. Sin embargo, la tónica general se fundamentaba en la colaboración mutua y, dado el contexto del momento, el entusiasmo por las expectativas de mejoras individuales y colectivas era importante.

Tras la aprobación del Reglamento de la Asociación cupo desarrollarlo, perfeccionando el régimen interno, y en ello pusieron todo su empeño los integrantes de la junta directiva. Tras un primer año de esfuerzos y



Técnicos de Señales Marítimas de la provincia de Guipúzcoa en 1973 en el faro de Zumaya, a propósito de la jubilación de Matías Carballo Vidal en este faro. De izquierda a derecha: José Carballo Vidal (suplencia Guipúzcoa), Jesús Pérez Sanjuan (Pasajes), Mariano Rebenaque Illana (suplencia Guipúzcoa), José María Andoín Torralvo (Santa Clara) y Francisco Cerezo Hijano (suplencia Guipúzcoa). Delante: Fernando Hermoso Sarasa (La Plata y Senocozulúa) y Francisco Mendía Acarreta (Guetaria). Colección Javier Carballo Berazadi.

logros, *Señales* consideraba que se había avivado la moral del Cuerpo, y que anhelos y voluntades habían empezado a cristalizar.¹⁵ En octubre de 1933 se consiguió un aumento salarial y en febrero de 1934 la publicación en la *Gaceta de Madrid* de las vacantes que fueran produciéndose en el Cuerpo.¹⁶ Quedaba la reivindicación de la reposición de la plantilla aprobada el 23 de octubre de 1931, que aunque se tornó cuesta arriba por la rotunda negativa de Hacienda, contó con la intermediación del presidente de la comisión parlamentaria de presupuestos, Justo Villanueva Gómez,¹⁷ siendo aprobada finalmente el 28 de junio de 1934,¹⁸ aunque su ejecución también se demoró en el tiempo. Tras este logro, la estrategia de la Asociación se fundamentó en tres ejes: la reivindicación de otra mejora de la plantilla, según criterios elaborados por la Asociación a lo largo de 1933, aunque hubo de aquéllos que apostaban por mejoras económicas en base a quinquenios;¹⁹ la aprobación de un nuevo reglamento administrativo del Cuerpo, ya esbozado en la primera asamblea, que permitiera equiparar mínimamente la plantilla a las plazas existentes y a los objetivos de jornada laboral planteados; y por último, el establecimiento del mejor encaje posible ante el previsible paso del Cuerpo a la Marina Civil, en lo que hubo opiniones de todo tipo.

Se clamaba por un nuevo reglamento y por el aumento de personal con vistas a mejorar el servicio y disfrutar de más licencias o descansos, al tiempo que también se reivindicaba una mejora general en infraestructuras, comunicaciones (radios, teléfonos, etc.), abastecimientos y servicios, especialmente en los faros aislados, la mejora de las señales de ayuda a la navegación (abogando por la proliferación de sirenas y radiofaros), la adhesión de las competencias en el servicio de señalización aérea, etc. Todas esas cuestiones fueron recogidas en las ponencias provinciales de orientación sobre los múltiples temas a tratar en la segunda asamblea, celebrada en mayo de 1935, en cuyo transcurso los asistentes tuvieron ocasión de visitar las instalaciones de las casas Telmar o Marconi (fabricante de aparatos eléctricos de todo tipo y radiogoniómetros) y Standard Eléctrica (especializada en cableado telefónico y tecnología para radiofaros), así como la sede del Servicio Meteorológico Nacional. Se renovó la junta directiva –previo establecimiento de la separación de cargos de Socorros y Asociación– en la que se crearon las figuras de vocal de aislados y de supernumerarios.²⁰ En dicha asamblea se encauzaron aspectos de organización y dirección de *Señales*, se elaboró un anteproyecto de reforma de los estatutos de la Asociación, y se abogó porque la superioridad promulgara un nuevo reglamento,²¹ para el que la Asociación consideraba necesario la aplicación de la jornada laboral que regía para el resto de funcionarios con unas bases para cada tipo de señal,²² y se destacaba el derecho a ser oídos ante toda instancia en cualquier resolución que afectara al Cuerpo.²³ Asimismo, se

reclamó que todas las vacantes fueran cubiertas por riguroso orden de antigüedad; el deslinde de funciones por lo que al servicio especial del Cuerpo de Faros dependía, pasando a prestarlo directamente a las órdenes del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, sin la intervención del de Ayudantes de Obras Públicas, para mayor ajuste de sus trabajos; que los abastecimientos pasaran a depender de los torreros; y la exención de determinados trabajos.²⁴ Al término de la asamblea, todas esas conclusiones fueron transmitidas por la junta al subsecretario de Obras Públicas, gracias a la intermediación del diputado Teodoro Canet Menéndez.²⁵

La etapa republicana fue un período de gran activismo sociolaboral y así se refleja en la revista de aquellos años.

Al término de la Guerra Civil, todas las asociaciones fueron disueltas. Tímidamente a partir de 1941, en forma de circular bajo el epígrafe de la antigua revista *Señales Marítimas*, se fue canalizando y articulando un movimiento reivindicativo de carácter profesional encabezado por un comité gestor pro asociación que el 1 de mayo de 1942 aprobó la redacción de unos nuevos estatutos de la Asociación. Tras muchos intentos, el 11 de mayo de 1946 se consiguió por fin dotar al Cuerpo de personalidad jurídica propia, dando lugar a la recomposición legal de la Asociación Nacional de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas, regida por una junta directiva provisional integrada por los torreros afectos al Servicio Central.²⁶ En julio de 1946 en la revista *Señales* ya se consignaba una nota que decía: «La Asociación hace saber a todos sus afiliados que, teniendo personalidad jurídica suficiente, debe ser el único medio de comunicación con la superioridad para cuantos asuntos relacionados con el Cuerpo se susciten. A este fin, deben enviarse inmediatamente a esta presidencia cuantas noticias se tengan de anomalías cometidas que entorpezcan el debido funcionamiento del servicio a nosotros encomendado. Cualquier otro medio que no sea el expuesto, no conducirá a nada práctico, y, deben desde luego, por estas líneas quedar desautorizados cuantos obren en nombre de esta Asociación sin la debida aprobación de la misma».²⁷ Tras el paréntesis afloraron las mismas preocupaciones de antaño, aunque por la situación del momento las reivindicaciones debían ser más matizadas y ponderadas.

En las distintas provincias se recuperó la práctica de elegir democráticamente un representante territorial, que a su vez participó en la elección de la nueva junta directiva. Se establecieron unas cuotas que los socios debían depositar en una cuenta del Banco Hispano Americano. El balance general de gastos e ingresos del año 1947 arroja unos gastos de 20.897,45 pesetas, de los que prácticamente la mitad correspondían a la edición de la revista y su envío, 1.900 pesetas de gratificación al director de la misma, 1.200 pesetas en concepto de casa y portería, y demás gastos de administración y representación. Los ingresos ascendían a 21.863,70 pesetas, provenientes en sus

tres cuartas partes de las cuotas de los asociados y el resto de los anuncios insertados en la revista, y otras pequeñas cantidades.²⁸ La Asociación caló hondo y el 21 de marzo de 1948 una delegación de la misma llegó a ser recibida en audiencia por el General Franco en el Palacio de El Pardo.²⁹

La Asociación caminaba firme y con buen pie consiguiendo lentamente buena parte de sus reivindicaciones, aunque el perenne individualismo que caracterizaba a los torreros hacía que siempre hubiera de aquéllos que, desde fuera de la misma y sin comprometerse en la defensa de los intereses colectivos, la criticaban por poco ambiciosa. Por eso en algunos números de la revista *Señales* de 1950 entre sus páginas podemos leer un recuadro con el siguiente lema: «Técnico Mecánico de Señales Marítimas: no olvides que la Asociación vela por tus derechos y por eso te encomia a que cumplas tus deberes con prontitud, celo y ejemplaridad. Va en bien de ti y de los tuyos».³⁰ Son varias las llamadas clamando contra la apatía e incomprensible desidia de algunos, cuando no una crítica solapada en el letargo. Juan Gutiérrez Gracia recordaba que su experiencia le demostraba «que la dirección de una colectividad cuyos miembros no están tan diseminados y separados unos de otros como en este atribulado organismo, no puede ejercerse con acierto y con fruto, como no colaboren en aquélla todos sus componentes, aportando cada uno lo mejor que tenga a la obra común [...] con la esperanza de conseguir primero, con el esfuerzo de todos, la UNIÓN SAGRADA de todo el Cuerpo, y después de esto, que es lo fundamental e imprescindible para ulteriores empresas, acometer con decisión, serenidad y dignidad, metódicamente, paso a paso, el camino que, yendo todos unidos, nos ha de conducir indefectiblemente a la vindicación de todos nuestros derechos y al logro de cuanto en justicia nos corresponde».³¹

En ese mismo número, la directiva de la Asociación publicó una nota titulada «A todos los compañeros no asociados» en la que «considerando como deber inexcusable por nuestra parte invitaros a que cooperéis en nuestro decidido propósito de hacer cuanto humanamente esté a vuestro alcance para conseguir la UNIÓN SAGRADA E INQUEBRANTABLE DE TODOS, ABSOLUTAMENTE TODOS, cuantos integran nuestro organismo, os rogamos que toméis parte en la votación de la nueva junta directiva de nuestra Asociación, sin que ello suponga obligación alguna de asociaros o sumaros a la misma si no lo deseáis; pero sois compañeros nuestros y necesitamos vuestra opinión sobre las candidaturas».

A las reducidas voces discordantes les cupo menos voz al conseguir la Asociación el aumento del 50% del sueldo en 1950. Conseguido el ansiado objetivo del aumento salarial, David Paris Brugués abogaba en su artículo «Y una vez más... “No sólo de pan vive el hombre”»³² por reorientar la estrategia de la Asociación hacia la reivindicación de las mejoras de comunicación (caminos de acceso, embarcaderos, teléfonos, radios, etc.) y

abastecimiento a los faros (dejando atrás el remo y la vela, universalizando el servicio con motores, mejorando los muelles de atraque, etc.).

Por aquel entonces, y aunque lentamente, se construyeron varias carreteras de acceso a los faros, y otras muchas empezaron a mejorar. Gran satisfacción produjo la inauguración el 2 de diciembre de 1951 de la carretera de acceso al faro de Formentor (Mallorca), cuya apertura motivó un artículo en *Señales* titulado «¡Ya se puede ir en automóvil al faro de cabo Formentor!».³³ El suplente de Girona, Joan Mayans Planells, recordando el centenario del faro de Cap de Creus, donde a lo largo de los años cubrió numerosas suplencias, manifestaba los grandes problemas que se derivaban de su aislamiento, y abogaba por dar solución al problema: «Por encontrarnos en una época de dominio del aire, del átomo, de progresos e inventos, de un avance enorme, no pretendo insinuar que se abastezca a las señales aisladas sirviéndose de un helicóptero —por ejemplo—, pero sí que se organice el servicio dándole más regularidad (la que cabe cuando el mar está por en medio) eficaz y seguridad personal tal, que permita el efectuarle reduciendo al mínimo el peligro, omisiones o incomodidades [...] para que el personal aislado tenga más facilidad y seguridad en el contacto (con la rapidez o necesidad pertinentes) con la convivencia social, y por ende de un campo de más amplios auxilios, cosa de la que en la actualidad con frecuencia se ve privado».³⁴ Las peticiones de Mayans en la efeméride, sin embargo, durmieron el sueño de los justos, puesto que la carretera de acceso a dicho faro gerundense no se construyó hasta ¡1973! Ésta era una infraestructura largamente deseada por los torreros de ese faro, cuyos antecesores en el cargo, movidos por los ecos de la regeneración democrática de la República, el 23 de diciembre de 1935 se dirigieron al ingeniero encargado del servicio marítimo adjuntando «una instancia suscrita por el personal de este faro y dirigida al Excmo. Sr. ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, en demanda de que se lleve a efecto lo más urgentemente posible la construcción de la carretera que ha de comunicar este faro con el puerto de Cadaqués». La respuesta de aquél fue tajante: «Devuelvo a V. la instancia suscrita por V. y el torrero Sr. Artés, solicitando la construcción del camino de servicio de ese faro, por juzgarla improcedente, toda vez que son bien conocidas de la superioridad las condiciones de semiaislamiento del mismo».³⁵ Lo cierto es que muchas carreteras no llegaron a los faros hasta que la presión del creciente turismo allanó el terreno. En la memoria de reparación del firme de la carretera al faro de Sant Sebastià de 1944 se menciona expresamente que «es aquel cabo un punto obligado de paso para todo turista que se proponga visitar aquella parte de la Costa Mediterránea».³⁶ Y con todo el descaro lo recoge una memoria de mejora del camino de servicio del faro de Roses, firmada en 1955 por el ingeniero Pedro Vila Guzmán de Vil·loria, en la que se justificaba la inversión de explanación y firme con macadam manifestando que «al igual que ocurre con un gran número de faros [la referida construcción], no es una necesidad de servicio pero sí turística, y por tanto muy

interesante lo que nos mueve a solicitar estas obras. En especial, en esta Costa Brava, esta necesidad se hace acuciante por cuanto el número de visitantes que acude a las inmediaciones de los faros es extraordinariamente crecido».³⁷

Por otra parte, en noviembre de 1954 el Cuerpo se congratulaba de haberse retomado la comunicación por radio con uno de los faros más aislados de España, el de Columbretes, cuyo enlace radiofónico se había visto interrumpido durante la Guerra Civil;³⁸ aunque al mismo tiempo se lamentaba que la comunicación por vía marítima todavía se realizara mediante un falucho de pesca y no con una embarcación propia de la jefatura.

En 1951 el aludido David Paris se erigía en portavoz de otra vieja aspiración: el disfrute de un permiso vacacional.³⁹ En 1953 un editorial de *Señales* reivindicaba el derecho de disponer de 30 días de vacaciones de verano, tal como una circular del propio ministerio de 28 de junio de 1945 concedía a todo el personal del mismo, ajustando los turnos a las exigencias del servicio. Dicha disposición también establecía que no podía hallarse con licencia en cada mes de los de verano, más de un tercio del personal de cada cuerpo, y en cualquier caso su realización debía contar con la previa autorización de la subsecretaría. Por aquel entonces, el Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas era el único de los del Estado que no lo disfrutaba: «Por justicia y por todos los puntos donde se acometa la cuestión, no debe continuar este estado de cosas, pues todos somos hijos de Dios y Dios dispone que el bien se reparta entre los hombres como Él quiere».⁴⁰ Las especiales características del mismo, básicamente la dispersión geográfica, obstaculizaban la efectiva aplicación en los faros de esa medida.

Poco a poco, y a medida que las condiciones económicas del país fueron mejorando, los sueldos también lo hicieron. Así una ley de 23 de diciembre de 1947⁴¹ estableció de manera excepcional para todos los funcionarios y empleados en activo del Estado y a las Clases Pasivas dependientes del mismo, una paga extraordinaria en el mes de diciembre, coincidiendo con las fiestas navideñas, equivalente al importe líquido de una mensualidad de su sueldo o pensión. Desde entonces, anualmente fue considerada su idoneidad hasta convertirse en un hecho. En virtud del Decreto Ley de 10 de julio de 1953, se estableció una segunda paga extraordinaria en julio de cada año, equivalente a la doceava parte del haber anual. Y mediante la Ley de 15 de julio de 1954 se establecieron importantes prestaciones en concepto de ayuda familiar a favor de los funcionarios públicos.

En las reivindicaciones siempre la relación con los superiores era una cuestión candente. Mientras los había que no confiaban en sus gestiones, desde la junta de la Asociación, conocedores de los intrínquilos legales del sistema, se clamaba en repetidas ocasiones «Unión, cumplimiento de deberes y fe en nuestros Superiores».⁴² Esa «fe», sin embargo, a veces era puesta en tela de juicio. Una Orden Ministerial de 13 de agosto de 1949 disponía una única dieta

especial de 25 pesetas para la realización de los servicios de comisiones o traslados, pero a mediados de los cincuenta en ninguna ciudad española podía encontrarse un alojamiento por ese precio, por barato que fuera el hospedaje. A cuenta de ese tema, Amancio Pérez Sánchez terminaba su artículo con una frase un tanto punzante y provocativa: «Pero el Cuerpo vive con la esperanza de que la justicia social que tanto prodiga y practica el Nuevo Estado, alcance algún día a estos sufridos funcionarios que, día tras día, van dejando girones de su vida entre los peñascos del litoral español al mejor servicio de la Patria».⁴³

El 8 de julio de 1953 se aprobó el nuevo Reglamento de la Asociación, que vino a sustituir el fundacional de mayo de 1932.⁴⁴ La Asociación publicó en varias ocasiones escalafones del Cuerpo, que nos han sido de gran utilidad en nuestra investigación.

Daniel Rodríguez González publicó una reseña de la reunión de los técnicos gerundenses celebrada el 14 de enero de 1953: «Ya ha tiempo que se acariciaba este proyecto, pero influyó notablemente el deseo de verificar un estudio común de las ponencias que la directiva actual de nuestra Asociación, dando muestras de su gran amor al Cuerpo, tan sabiamente ha redactado a tal finalidad y posterior presentación a una asamblea». Había sido escogido entre sus compañeros por ser el más novato pero no por ello su amor por el Cuerpo era menos importante como denotan sus palabras: «La lección aprendida en mi “bautizo” de estos compañeros de Gerona, quedará grabada en mi alma como base de un futuro propicio al esfuerzo y colaboración. Ojalá no muera nunca en mí ese espíritu de superación y ese amor al Cuerpo que me han inculcado [...]. Nadie nos obligó a pisar los faros. Si nos vemos en uno de ellos es por nuestra propia y exclusiva voluntad. Seamos, pues, del Cuerpo y para el Cuerpo, no cejando en nuestro empeño hasta que la justicia y la razón nos dé lo que tan deseado es para nuestra directiva, y en ella y en el Cuerpo por nuestro infatigable, valiente y leal compañero Francisco Gil Méndez».⁴⁵

A lo largo de los años fueron sus presidentes:

Listado de los presidentes de la Asociación Nacional de Torreros de Faros / Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas.

1932-1935 - Juan Herrera Alonso	1978-1979 - Fernando Liste Coego
1935-1939 - Lorenzo Pons Sintés	1979-1983 - Miguel Ángel Sánchez Terry
1946-1951 - José Molina Fuentes	1983-1986 - Juan Ariño Rubio
1951-1952 - Juan Gutiérrez Gracia	1986-1988 - José Luis Ces Laiño
1952-1961 - Francisco Gil Méndez	1988 - Roberto Moliner Martínez (coordinador Junta Gestora)
1961-1964 - Aureliano Vicente Martín Rodríguez	1989-1991 - Salvador García-Cernuda Sáinz
1964-1967 - José María Andoín Torralbo	1991-1992 - Orlando García Sánchez
1967-1975 - Francisco Sala Moreno	
1975-1978 - Joan Ferrer Sureda	



Reunión de torreros gerundenses en el interior del faro de Sant Sebastià, en el año 1932. Detrás, de izquierda a derecha: Alfonso Moral Arnaiz (Palamós), Joan Mayans Planells (suplencia de Girona), José Escobar Riballas (Roses) y Antonio Ruiz Mayorga (suplencia de Girona). Delante: Felip Trull Pujol (Sant Sebastià), Francisco Pagès Arqués (Port de la Selva), Josep Escortell Ripoll (Sant Feliu de Guíxols), Magí Francisco Bosch (Tossa) y José Fernández Moreno (suplencia de Barcelona desplazado interinamente en Girona). Colección Eugeni Llos Pagès.



Reunión de torreros gerundenses en Roses, en enero de 1935. De izquierda a derecha, detrás: Antonio Ruiz Mayorga (suplencia), Eloïsa Trull Sanés (esposa de E. Pujol) y Joan Mayans Planells (suplencia). En medio: Vicente Artés Tornero (Cap de Creus), José Escobar Riballas (Roses), Enric Pujol García (Cap de Creus), Josep Escortell Ripoll (Sant Feliu de Guíxols), Francisco Pagès Arqués (Port de la Selva), Emilio de Elejalde Bosch (Cadaqués), Vicente Martín Rodríguez (Servicio Central Madrid) y Alfonso Moral Arnaiz (Palamós). Sentadas: Francisca Grau Maynegre (esposa de A. Ruiz), Maria Mallol Formatger (esposa de J. Escobar) y Maria Arpa Castelló (esposa de A. Moral). Faltaron a la cita Felip Trull Pujol y Joan Viñolas Puig (Sant Sebastià), y Magí Francisco Bosch (Tossa). Colección Josep Escortell Cerqueda.

En el cincuentenario de la revista del cuerpo, se les dedicaron estos versos,⁴⁶ que cobran más fuerza con la perspectiva del tiempo, cuando el Cuerpo de Faros forma ya parte de la historia.

Disteis pensamientos.
Iluminasteis ideas.
Generasteis ilusiones.
Transmitisteis luces de Cuerpo. Señales.
Destellos creasteis en frecuencias ideales.

De la nada al todo,
vibraciones sentimos, vemos... sin veros.
Vuestro trabajo, fuese nuestro ahora.
Nuestro recuerdo, la imagen vuestra fuere.

La Asociación aprobó unos nuevos estatutos el 21 de marzo de 1977, con arreglo a lo establecido en el Real Decreto 1839/1976 de 16 de julio,⁴⁷ algunos de cuyos artículos fueron modificados por acuerdo de la asamblea de marzo de 1982. En cuanto a las cuotas de la Asociación, éstas pasaron de las 5 pesetas mensuales de 1932 y 1947 (60 pesetas anuales que en 1947 equivalían al 0,65% del sueldo), a las 300 pesetas mensuales de 1983 (3.600 pesetas anuales que equivalían al 0,38% del sueldo).⁴⁸

El anagrama o emblema del Cuerpo incluía un faro, una antena de radiofaro de destellos aeromarítimos de horizonte y una ancla como símbolo de los Puertos; todo ello orlado por una rama de roble, signo de fortaleza, buen temple, firmeza, etc., y una rama de laurel, símbolo del honor, la dignidad, la lealtad y el sacrificio. En 1952 hubo un intento de cambiarlo mediante la convocatoria de un concurso de nuevos dibujos dirigido exclusivamente a la participación de los técnicos, dotado con un premio de 500 pesetas,⁴⁹ del que sin embargo no conocemos su resolución al aparecer únicamente algunas notas en junio de ese año en las que se decía que por circunstancias diversas todavía no podía publicarse el veredicto. Sin duda, la inesperada dimisión del presidente de la Asociación, Juan Gutiérrez Gracia, debió de motivar que el tema quedara aparcado en el baúl de los recuerdos. En el cincuentenario de la Asociación, desde la redacción de *Señales* también hubo un intento de crear un emblema conmemorativo que hubiera podido ser utilizado como pisapapeles u otros elementos, propuesta que sin embargo no terminó materializándose por falta de apoyo.⁵⁰

La Asociación estuvo vigente hasta el 1 de enero de 1993, fecha en la que desapareció el Cuerpo, al traspasar el Estado la señalización marítima a las diversas autoridades portuarias.

La revista *Señales Marítimas*

Hasta el momento, ya hemos integrado en el texto varias citas y referencias de la revista *Señales Marítimas*, ahora toca centrarnos especialmente en ella, para dar a conocer lo que fue este importante órgano de comunicación del Cuerpo.

Las primeras referencias de publicaciones de carácter periódico entre los torreros se remontan alrededor de 1885. El *Boletín de Faros*, dirigida por el historiador y periodista alcarreño Antonio Pareja Serrada, recogía un resumen de los principales datos de las señales marítimas existentes. Parte de su información se condensó en 1894 en la *Guía del torrero en la Península e islas adyacentes con algunos datos de faros pertenecientes a los de Cuba y Puerto Rico*, que está considerada como la primera guía de faros. Esta publicación desapareció a primeros del siglo xx dando paso a otra de efímera vida llamada *La Moderna España*.

Por otra parte, existía la revista *El Fomento: Revista de Obras Públicas, Minas, Agricultura, Industria, Montes y Legislación*, cuya sede social estaba en la calle de Atocha, número 120, entresuelo izquierda, de Madrid, que también daba cabida a informaciones del Cuerpo de Torreros de Faros, especialmente en cuanto a movimiento de personal y noticias de la Asociación de Socorros. La fundó y dirigió Pedro Bailén Lozano, que llegó a ser jefe de personal de Cuerpos Especiales del Ministerio de Fomento, siendo desde la década de 1880 a los años treinta del siglo xx un medio de comunicación y contacto muy útil para los torreros, muchos de los cuales se suscribieron. En 1912 el Cuerpo se divide en dos facciones, y mientras unos continúan vinculados a *El Fomento*, otros se constituyen alrededor del llamado «Núcleo de Torreros de Acción», fundado por el técnico recientemente destinado al Servicio Central Juan Gutiérrez Gracia. En el verano de 1912 este grupo impulsó una publicación llamada *Faros y Balizas*, bajo la dirección del referido Juan Gutiérrez, con sede en su domicilio de la calle Ayala, número 57, principal. Se publicaba semanalmente y su suscripción era de una peseta al mes. Esta revista al poner sobre la mesa polémicas y luchas contribuyó a generar debate y a crear conciencia de pertenencia a un colectivo profesional. En 1914 contaba con 223 suscriptores, y aunque tuvo una corta singladura de cuatro años por los enfrentamientos intestinos en que se enrocó, desapareciendo en 1916, fue sin embargo la precursora de *Señales Marítimas*.⁵¹ Ésta al ver la luz dijo sentirse heredera de aquélla al proclamar que es «justo redimir la en el recuerdo de todos por su intención y porque dejó flotando en el ambiente del Cuerpo una posibilidad que *Señales* realiza desde hoy».⁵²

Uno de los primeros elementos de los que se dotó la nueva Asociación Nacional de Torreros de Faros, tras constituirse en Madrid en mayo

de 1932, fue el de una revista denominada *Señales Marítimas*, que se erigió como portavoz de las inquietudes del Cuerpo y veló por los intereses del colectivo, una revista exclusiva del Cuerpo y para el Cuerpo.⁵³ Sus objetivos fueron mejorar el contacto interior corporativo, informar y contribuir a las mejoras materiales y morales del Cuerpo, considerando su principal misión el encauce de problemas y el alumbramiento de soluciones. La Asociación vino a fundir los afanes de sus miembros en un denominador común, y la revista era su voz que permitía que se escucharan donde fuera.

La revista, dotada de un estatuto de régimen interno aprobado en la reunión de la junta directiva de febrero de 1934, se mostró abierta desde el primer momento a recibir las colaboraciones de los torreros, y a publicar los artículos de prensa local que se le hicieran llegar, en los que hubiera referencia de cualquier asunto relacionado con faros, o de noticias sobre el paso de alguna personalidad por una señal. Apostó por vehicular las peticiones, pretensiones y vivencias de los torreros y sus familias. Comunicar y elevar la moral del Cuerpo fueron siempre objetivos prioritarios. Y abogaba porque todos «se sientan reporteros, corresponsales de *Señales*».⁵⁴ Intentaba facilitar el estudio de los problemas y la formación de corrientes de opinión.

Tras un número especial que apareció el 22 de junio de 1932, la primera época estuvo formada por 143 números con una periodicidad de cada diez días, que abarcaron desde julio de 1932 a julio de 1936, con una media de ocho páginas por número⁵⁵ y un formato de 30,5 x 21 cm. Su primer director, el abogado y periodista Celestino Espinosa Echevarría, cuya identidad no se hizo pública inicialmente y por cuyo trabajo percibía 4.000 pesetas anuales,⁵⁶ supo encontrar el tono respetuoso a la par que incisivo en las reivindicaciones y los contenidos profesionales, técnicos y humanos, con los que captó la atención de todos los miembros del Cuerpo y más allá de él. A ello contribuyó, sin duda, el hecho de ser hermano del torrero Juan Antonio Espinosa Echevarría.⁵⁷ La publicación, cuyos primeros pasos fueron dados en la sede del Servicio Central, rápidamente tuvo sede propia en el segundo piso del número 18 de la calle Pi y Margall de Madrid,⁵⁸ y en noviembre de 1934 pasó al número 9, planta E número 2 de la misma calle. En mayo de 1936 en el transcurso de la reunión de la junta directiva de la Asociación, Celestino Espinosa presentó su dimisión irrevocable, por la imposibilidad de seguir compaginando dicho cargo con sus responsabilidades profesionales. A partir del 22 de mayo de 1936 le substituyó el periodista Francisco García-Díez, que con el seudónimo de Fharos ya venía colaborando en la revista desde 1933, y en la que como director poco pudo hacer, pues con el estallido de la Guerra Civil un mes más tarde, aquélla dejó de publicarse. El nuevo director apostó por dar a la revista dinamismo de lucha, serenidad de reflexión y alegría de optimismo, concibiéndola como un

«baluarte para defender al Cuerpo y tomar la ofensiva, si llega el caso, y un mirador por donde se asomen los torreros para verse entre sí».⁵⁹

El nacimiento de la revista coincidió con un período de gran efervescencia y reivindicación social, muy marcadas en el ámbito laboral por las discusiones en torno al anteproyecto del nuevo Estatuto de Funcionarios, y en el caso concreto de los torreros por un conjunto de reclamaciones sociolaborales.

En un artículo titulado «Los Torreros de Faros y la República»⁶⁰ se proclamaba que «creemos que ha pasado la hora de los silencios prudentes. La prudencia está catalogada entre las virtudes; pero muchas veces deriva en tontería, porque es la reanudación de los derechos legítimos. Hubo momentos en que el silencio era la única salvaguardia de la seguridad personal. Hablar era un delito que no perdonaban los que necesitaban el silencio nacional para hacer mangas y capirotos. Por fortuna, creemos que esos momentos pasaron, cediendo el paso a otros más expeditivos para manifestar las cosas. Son éstos que vivimos. Nos parecen los propicios y quisiéramos aprovecharlos». Y continúa «La República trajo, entre sus virtudes, la de elevar la condición del que trabaja, moral y materialmente» y así se destaca que había ocurrido con buena parte de la sociedad, pero no con los torreros. No se pedían explicaciones sino soluciones: «Pedimos, en ejercicio del derecho, que los gobernantes de la República, nos equiparen a los funcionarios del Estado que han visto elevada su condición moral y material». Y concluía manifestando que «si el gobierno de la República nos escucha y se preocupa de rectificar aquella indiferencia, tradicional para con nosotros, proclamaremos, muy gustosos, que la obra de dignificación del que trabaja es completa. De lo contrario, habremos de decir: para los más abnegados, los más pacientes, los más sufridos, no ha llegado aún la República».

La revista estaba abierta a todas las opiniones y al debate más polémico, como refleja la existencia de disensiones entre Juan Gutiérrez y la dirección de *Señales*, todas ellas oportunamente publicadas,⁶¹ a tenor de la máxima aplicada de «cultivad cordialmente a los disconformes: ellos son, o pueden ser, levadura de nuestro pan, solera de nuestro vino».⁶² Únicamente no se daba cabida a denuncias anónimas o polémicas individuales que no redundaran en beneficio de la colectividad o en decoro del Cuerpo, aunque en la asamblea de la Asociación de 1935 se aprobó impedir la publicación de artículos que pudieran suscitar discordias o perturbar la buena marcha de la Asociación. Desde la revista se alentaba a no tener temor de denunciar situaciones deplorables, y se daba cabida a todas las reivindicaciones hechas con educación y respeto, huyendo de los enfrentamientos que enlodaron la trayectoria de anteriores publicaciones, aunque no es menos cierto que a veces hubo agrias polémicas.⁶³ En sus páginas se

dio cabida a peticiones y debates sobre mejoras en la periodicidad y las condiciones del abastecimiento,⁶⁴ el aumento de las gratificaciones por faros aislados, el establecimiento de licencias de vacaciones anuales prorrateando el número de domingos y festivos y las condiciones de aislamiento de la señal,⁶⁵ la mejora del mobiliario de los faros y posibilidad que éste fuera adquirido por el propio torrero con asignación directa de la jefatura sin intermediación del suplente, la provisión de plazas –especialmente las suplencias que por su ubicación eran de las más deseadas– por estricto orden de antigüedad y mediante concurso huyendo de favoritismos y enchufismos, la conveniencia de establecer una edad mínima para acceder a las suplencias, los límites a las ingerencias de los torreros encargados en el trabajo y la vida de los demás compañeros, llegando en algún caso a abogar por la equiparación de todos los torreros por igual en una misma señal, la justicia de considerar a efectos de viudez y orfandad a los fallecidos en el desempeño de su trabajo que no hubieran alcanzado los diez años de servicio, lo beneficioso de dotar a los faros de un radioreceptor que los alejara del aislamiento,⁶⁶ así como de una conexión telefónica en aquellos donde esto fuera posible, la conveniencia de crear un par de plazas de torreros en el Negociado de Personal del Ministerio,⁶⁷ y la idoneidad de promover el compañerismo, la cordialidad y la educación, así como la responsabilidad en los deberes, etc. También había protestas por la actuación de sobrestantes que hacían las veces de ayudantes, cuando según lo establecido en el reglamento del Cuerpo sólo eran meros transmisores de órdenes, sin capacidad potestativa alguna. A propósito de los debates, Manuel Sánchez Bañuls decía que «del sereno cambio de opiniones puede ir surgiendo la perfección en las fórmulas».⁶⁸

La práctica totalidad de números tenían en su portada la fotografía de algún faro, en el que se veía claramente el exterior del edificio,⁶⁹ con la idea de que con el tiempo se llegara a realizar un álbum de faros, una aspiración que Francisco Gil Méndez en forma de guía había intentado infructuosamente llevar a cabo en 1930.⁷⁰

En su interior podemos encontrar transcripciones de sesiones de las Cortes y de disposiciones oficiales, actas de asambleas, publicación de cuadros provinciales para la elección de representantes, estados generales de cuentas, noticias y liquidaciones de cuotas de la Asociación de Socorros, cartas al director, algunas de ellas contestando otras cartas o artículos aparecidos con anterioridad, noticias de faros extranjeros, páginas técnicas de gran interés para la formación del personal, noticias de la Asociación, noticias de interés para el Cuerpo, una sección de atención para la superioridad llamada «linterna» y luego «yunque», transcripciones de entrevistas en otros medios, comentarios de filmografía donde aparecían los faros, la inclusión de viñetas cómicas alusivas a faros, un noticiario socio-

familiar, y cerrando los números las secciones de avisos, correspondencia y movimiento de personal (noticia de concursos, destinos, licencias, jubilaciones, montajes, nombramientos, permutas, suplencias, traslados, vacantes, etc.; anuncios oficiales que resultaban de gran interés para los torreros deseosos de cambiar de destino).⁷¹

Tras el paréntesis abierto por la Guerra Civil, el 1 de febrero de 1941 los torreros afectos al Servicio Central imprimieron una carta circular con el siguiente encabezamiento: «Distinguido compañero: hace tiempo que queremos ponernos en contacto con el Cuerpo por medio de nuestra querida revista *Señales* pero por dificultades surgidas en la tramitación del permiso para reanudar su publicación, y no queriendo retrasar más nuestras noticias, hemos decidido tirar la presente carta circular, rogando a todos los compañeros, en general, que no vean en estas líneas más que el buen deseo de establecer el contacto con el Cuerpo, y ante las constantes demandas que recibimos diariamente de los compañeros, por carecer de noticias, tanto de movimiento, concursos, licencias, etc.». Desde entonces, inicialmente de forma mensual y quincenalmente a partir del mes de junio de aquel año, se remitieron unas hojas circulares con el anagrama de la antigua cabecera de *Señales Marítimas*, con sede social en la calle del Cid, número 6, entresuelo.⁷² En sucesivos números se hicieron llamamientos para reorganizar el Cuerpo escogiendo provinciales, en vísperas de constituirse legalmente la Asociación. Más allá de la reorganización del Cuerpo, en esos primeros tanteos se vislumbra la necesidad —ya planteada con anterioridad— de confeccionar una guía de faros que recogiera las principales características de cada señal, que permitiera a los técnicos tener una fundada idea de los destinos en el momento de solicitar traslado. De ahí que en el ejemplar de 15 de junio de 1941 se solicitara a los mismos torreros los siguientes datos: «La mejor foto de cada faro y de cada señal, orden del faro, clase de alumbrado, característica, gratificación por aislamiento y por exceso de trabajo, caza y pesca, distancia de población, si tiene camino de servicio, pueblo más próximo y número de sus habitantes, así si tiene médico, botica, escuelas, correos, telégrafos, etc. y un pequeño mapa de la provincia, que puede ser a lápiz, con la situación de la señal y vías de comunicación desde la capital a cada uno de ellos». A veces había de aquél que se hacía el remolón y por eso desde la revista se insistía en ello en bien de todos: «Para poder exigir y tener dignidad profesional, es indispensable, en primer lugar, tener la satisfacción del deber cumplido», se destacaba en un recuadro de *Señales*.⁷³ Con las fotografías y los datos que fueron llegando a la sede, se fueron confeccionando las portadas y la sección a ello dedicada de los futuros números de la revista *Señales*. Durante años, en cada número, se incorporaba una breve reseña de cada señal. La recopilación de información tuvo finalmente su traducción en una publicación propia, cuya edi-

ción corrió a cargo de la Asociación en 1954.⁷⁴ Esta guía supuso un gran avance puesto que, con ella, los técnicos al solicitar nuevos destinos, sabían de antemano cuáles eran sus circunstancias, e intentaban escoger la vacante que mejor se adecuara a sus deseos, ahorrándose desagradables sorpresas al llegar a un faro que no cubría sus expectativas. Aquello de ir destinado a un faro del que se conocía poco o nada, y del que lo que se sabía dependía de las informaciones que otros compañeros pudieran hacerles llegar a partir de la red personal de amistades, pasó definitivamente a la historia con esta publicación, que vino a cubrir un hueco importante, y cuya necesidad era perentoria en el Cuerpo. Apareció en fascículos encartados en los números de la revista, y luego se pudo encuadernar el tomo.

El 1 de noviembre de 1942 se retomó de forma oficial la publicación de *Señales Marítimas*, con una periodicidad quincenal y un tamaño reducido (21,5 x 15,5 cm). Uno de los empeños iniciales fue conseguir darle a la revista la estructura que tenía en 1936 «nombrando director para que al encargarse de su redacción, vaya encauzada bajo las mismas directrices, ocupándose de su tirada, sin perjuicio de la ayuda moral y material que se le pueda prestar, como se hacía cuando existía dicho cargo, asesorándole y llevando el peso de fajado y tirada, que ya es bastante».⁷⁵ El elegido fue el escritor de obras de teatro Ángel Torres del Álamo, que muy en la línea del nuevo régimen nacionalcatólico en consolidación, tras un protocolario primer saludo en el primer número publicado al ser nombrado,⁷⁶ decidió plantear su segundo editorial dirigiendo una carta abierta a los integrantes del Cuerpo instándoles a buscar y escoger el Santo Patrón que velara por el colectivo.⁷⁷ En mayo de 1944 fue sustituido por el periodista y técnico de señales marítimas Alfonso Sanz Morales, afecto a la Jefatura de Señales Marítimas en Madrid,⁷⁸ fiel conocedor de la realidad del Cuerpo, bajo cuya tutela la revista dio un notable salto cualitativo. Sanz Morales se mantuvo en el cargo hasta el número de marzo-abril de 1958 (números 37 a 216), coincidiendo con su pase al Cuerpo de Aparejadores. En junio de 1946, de forma paralela al reconocimiento oficial de la Asociación, la revista dejó de ser una «Revista Profesional del Cuerpo Técnico de Señales Marítimas», para convertirse en «Órgano Oficial de la Asociación Nacional de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas».⁷⁹ En 1954 la revista se adhirió a la Asociación Española de la Prensa Técnica, que a su vez estaba integrada en la Federación Internacional de ese tipo de prensa.

El espíritu de la nueva etapa se basaba plenamente en la herencia recibida de la primera época. La dirección, habiendo estudiado lo que contenían sus ejemplares, abogó por seguir la misma línea: «Dentro siempre de las normas más estrictas de educación, caballerosidad y cortesía, daban a conocer las deficiencias que se observaban en la marcha de nuestro Cuerpo [...] Nosotros vamos a continuar con ese modo de información».⁸⁰

Los ejemplares tenían una media de catorce páginas, en las que muy pronto afloró una de las reivindicaciones laborales más ansiadas: la elevación de los sueldos, motivadas por un aumento general del coste de la vida, una reivindicación que culminó con la aprobación de un aumento del sueldo en el 50% en un pleno de las Cortes del 12 de julio de 1950.⁸¹

Los números 217 a 236, correspondientes al período de mayo-junio de 1958 a julio-agosto de 1961, estuvieron dirigidos por José Rodríguez Alfaro. Luego, en los números 238 a 250, correspondientes al período de noviembre-diciembre de 1961 a febrero de 1964, la batuta correspondió al periodista Daniel Martínez Tessier, redactor del diario *Arriba*, fallecido de un colapso cardíaco el 23 de abril de 1964. Su repentino fallecimiento contribuyó a la interrupción de la publicación de la revista, que retomó su andadura –entonces de forma trimestral– en el tercer trimestre de 1964 bajo la dirección de Miguel Ors Candela, popular periodista del diario *Pueblo* y realizador de reportajes deportivos de Televisión Española. El nuevo período, que se abrió con los números 251 a 258, llegó a su fin en el cuarto trimestre de 1966, momento en que la revista dejó de publicarse.

La estructura de la revista fue siempre muy parecida a aquélla con la que se la dotó en su primera etapa. Todos los números se abrían con un editorial más o menos abierto a los asuntos de mayor actualidad. Un apartado que siempre fue uno de los pilares fundamentales sobre los que se asentó la publicación fue el apartado intitulado «correspondencia» donde desde la Asociación se daba respuestas a dudas, inquietudes e interrogantes de los asociados en relación con cualquier tema relacionado con el Cuerpo. Asimismo se incluían las referencias de la publicación en el *Boletín Oficial del Estado* de los anuncios de convocatorias y concursos de traslado, de manera que el torrero accediera mejor a la información publicada oficialmente. A la vez se daba cuenta de los ingresos, nombramientos, traslados, ceses, jubilaciones, así como un apartado más personal o sociofamiliar donde se daba noticia de las defunciones, natalicios, matrimonios y todo tipo de acontecimientos sociales como la finalización de estudios de bachiller o universitarios de los torreros y sus familiares, estuvieran en activo o jubilados. También se publicaban los acuses de recibo de las cuotas del Cuerpo y de la Mutualidad. Se daba cuenta del nombramiento de nuevos subsecretarios, directores generales, inspectores regionales, etc. Se transmitían los acuerdos de las asambleas. La revista siempre se hizo eco de todos los planteamientos, discusiones y debates en torno a cuestiones de carácter profesional, especialmente las relacionadas con la aprobación de los presupuestos del Estado. Había artículos técnicos en los que se presentaban nuevos aparatos y avances tecnológicos, o se desarrollaban problemas y situaciones complejas, a la vez que se hacían eco de la política de señales marítimas seguida en países como Francia o Ingla-

terra, así como de las crecientes normas de balizamiento internacional. A menudo se reproducían noticias o artículos referentes a señales marítimas publicados en periódicos o revistas de todo tipo. Por otro lado, también había un lugar para el ocio con la literatura (relatos, poemas, cuentos infantiles,⁸² reseñas de nuevas publicaciones) y aficiones ampliamente practicadas en los faros como la filatelia, la radioafición, la astronomía, la pesca o la caza.

Hojeando *Señales* nos llama poderosamente la atención la publicación de una poesía de Francisco Serinyà en homenaje a Blas Perelló, destinado en el faro de Coves Blanques, publicado en castellano y en catalán ¡en el lejano diciembre de 1950!⁸³

*A l'amic Blas Perelló
el farer de Coves Blanques,
amb sentida admiració.*

EL FAR

*Que el sol cau per Ponent
i brilla una estrella blanca,
el far desperta del son
i guia les fràgils barques,
que van en busca del port
amb les veles desplegadas.*

*¿Què fora del pescador
si el far no muntés la guardia
quan la fosca de la nit
els volta per quatre bandes?
¿Què fora dels pescadors
sense el far que els acompanya?*

*Dels herois que hi ha pel món
el farer no compta massa
el seu treball és prou quiet
i la fressa no li agrada;
les soledats de la mar
li han fet la vida molt aspra.*

*Però té un cor generós
un cor dels que mai no enganya
i vetlla de dia i nit*

*quan la mar es torna brava
i els vaixells fent capbussons
es queden la quilla a l'aire.*

*Llavors els veureu lluitar
amb les mans per tota arma,
una flamarada al pit
i en els ulls una esperança
de salvar éssers humans
que són engolits per l'aigua.*

*¿Què fora dels mariners
sense el far que els fa de mare
lluïnt en la fosca nit
la llum que és el seu guiatge?*

Son varias las poesías que aparecen publicadas en aquellos años. También había un hueco para la celebración de acontecimientos históricos, como un artículo del centenario del faro de Formentor publicado en 1963,⁸⁴ u otros en recuerdo de naufragios, así como la inclusión de algunos artículos dedicados a efemérides de otros países o biografías de algún personaje vinculado de una u otra manera a los faros (inventores, ingenieros, algún torrero fallecido, etc.). Destaca también algún artículo de divulgación de primeros auxilios médicos en previsión de situaciones de riesgo,⁸⁵ durante la década de 1940 una sección dedicada a la mujer y otra a los niños, y también un guiño al humor con chistes y pasatiempos. A veces había un espacio para ejercicios de cálculo y matemáticos. También se daba cuenta de nuevas instalaciones técnicas y de la renovación de otras. Y se daba cabida a las memorias y estados de cuentas de la Asociación.

La segunda época de la revista incluye 258 números que van de 1941 a 1966, inicialmente de periodicidad quincenal. Aunque se recuperó oficialmente la vieja cabecera no se pudo volver al antiguo formato, ni mucho menos al volumen y contenido de los números de la etapa anterior. En enero de 1946 se introdujeron cambios importantes: la periodicidad pasó a ser mensual, y el formato se hizo más grande (27 x 21 cm),⁸⁶ a la par que se abandonaba la costumbre de poner en la portada la fotografía de uno de los faros españoles, substituyéndolas por otras alusivas o evocadoras, que al año siguiente dejaron paso a una portada aséptica presidida por el emblema del Cuerpo, que luego, a partir del mes de octubre de 1951 se acompañó de un dibujo esquemático en la línea del anagrama, con motivos alusivos a la navegación, un tipo de portada que se fue repitiendo en tintas de varios colores. En mayo de 1957 se estableció una perio-

dicidad bimensual. Y en 1964, coincidiendo con la llegada a la dirección de Miguel Ors Candela, las portadas se modificaron con una ilustración alegórica de un faro en ayuda al navegante, trasladando el anagrama del Cuerpo a la contraportada, usándose también varias tintas.

En esta época se fueron incorporando anuncios de empresas y servicios relacionados con las señales marítimas, publicidad que también había estado presente en la primera época. Eran inserciones promocionales de las academias de formación de alumnos para el propio Cuerpo, o de Ayudantes de Obras Públicas, Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, aparejadores o peritos industriales. Pero también encontramos publicidad de empresas de motores, calderas, eléctricas, baterías y acumuladores, radiotelegrafía, material de impermeabilización, cristalerías, imprentas, mudanzas y transportes, astilleros, almacenes de navieras, empresas de bebidas y conservas, de cocina y hornillos, relojerías, casas de fotografía, publicaciones de temas de faros, marítimos o de salud, etc. De entre todos ellos destacan durante muchos años algunos anunciantes a toda página: casas Barbier, Bénard & Turenne, Acetileno y Materiales AGA S.A., La Maquinista Valenciana, etc.

La implicación de los miembros del Cuerpo en la edición de la revista necesitaba de colaboraciones en forma de artículos, que en ocasiones escaseaban y preocupaban a sus gestores, que se veían obligados a tener que hacer llamamientos a la participación. Ya ocurrió en 1950, y al año siguiente un editorial se lamentaba diciendo: «No se nos escribe más que para exigir cosas, que luego somos los primeros, una vez conseguidas, en despreciar. Por nuestra parte no quede el advertir con toda nobleza que así no se va a ningún lado»,⁸⁷ pero se superó el bache. Años más tarde, sin embargo, en el número 258, correspondiente al cuarto trimestre de 1966, el presidente de la Asociación hacía un grito desesperado para salvar la revista, buque insignia del Cuerpo, a la que defendía en su artículo titulado «¡Cuerpo despierta!», del que por su interés reproducimos un fragmento: «Sacude tu letargo y despierta. Hoy es más preciso que nunca [...] Con tu indiferencia, apatía y amargura, hasta has dado lugar a que este portavoz –tu revista–, se encuentre en el trance, dolorosísimo, de tener que arriar sus velas y desaparecer en la profunda oscuridad del olvido, y ello no debes permitirlo. Precisa que le des vida, llevando a sus páginas tus inquietudes, tus pensamientos, iniciativas, tus conclusiones profesionales... En un nuevo esfuerzo, en número extraordinario, a título de felicitación de Navidad y Año Nuevo, nuevamente te brindamos esa querida obra de todos, conteniendo el fruto de una unánime decisión tomada en la última asamblea celebrada. Sigue el ejemplo que en este número queda plasmado. Colabora, dale vida, porque es tu portavoz; vieja conquista, hija de tu esfuerzo y de tu tesón. No te encierres entre muros, entre esos viejos

muros de los faros, entre esas viejas piedras que si hablasen tanto descubrirían al mundo, al hombre de todas las latitudes. Amplía tu radio de acción. Sacude el peso del pasado y hasta del presente y abre las puertas al futuro; a ese inmediato futuro que se divisa en lontananza porque camina a pasos agigantados. La hora de un reconocimiento total de tu vida y de tu lucha –de tu razón– se aproxima, porque es la hora de la comprensión humana en todas sus facetas. La sociedad, en general y en todos los órdenes, va sufriendo una transformación a velocidad de vértigo, una gran transformación de la que ya no puede dar marcha atrás. Todo aquél que siga omitiendo la realidad que ya se vive, que siga sin pensar en el siglo xx, será arrollado por esa potente corriente mundial que impulsa el progreso, la verdadera comprensión y la dignidad humana. Tengamos fe en aquellos hombres en cuya mente impera el deseo de caminar al compás de esa gran corriente mundial, levantemos nuestros ánimos y demos tiempo al tiempo». Desafortunadamente, sus palabras no tuvieron eco, y la revista dejó de publicarse.

La tercera época la constituye un único número de 42 páginas (de 27 x 21,5 cm), publicado en marzo de 1969. Apareció como *Boletín Técnico Informativo del Cuerpo Técnico-Mecánico de Señales Marítimas* y contó con un artículo de Francisco Gil Méndez donde glosaba los temas recurrentes de las reivindicaciones del Cuerpo. Tras él, siguió un largo período de más de una década de silencio, durante la cual el único canal de comunicación existente fueron circulares de periodicidad irregular, sin balances ni propuestas, y en la que los vínculos entre asociados, directiva y superiores quedaron más que aletargados.

La cuarta época de esta publicación incluye doce números de periodicidad trimestral que van del segundo trimestre de 1982 al primer trimestre de 1985. Su cabecera recuperó el antiguo *Señales* y aunque oficialmente fue concebida como «Boletín de Información» y no como «Revista», en la práctica funcionaba como tal: el nomenclátor respondía simplemente al deseo de burlar la normativa que requería el nombramiento de un periodista como director, cuando lo que se pretendía era que la publicación fuese el altavoz de las necesidades del Cuerpo. Su coordinación recayó en Alberto Aguirre Martín, técnico del faro de Tossa (Girona). Se trata de la única publicación de un cuerpo de funcionarios del Estado que se haya editado nunca en la provincia de Girona. Sus medidas eran 30 x 21 cm, las portadas –a dos tintas– solían ser diferentes en cada número, y los ejemplares tenían una media de 16 a 20 páginas.

El editorial del primer número, a cargo del presidente de la Asociación, Miguel Ángel Sánchez Terry, se congratulaba de la reaparición de *Señales*, «tras varios años de prolongada ausencia, ve de nuevo la luz con el firme propósito de que sirva como antaño para hermanar opiniones, au-

nar voluntades y unir esfuerzos en la defensa de una mayor y mejor profesionalidad del Cuerpo al que pertenecemos y como nexo de unión con nuestros jefes y superiores cuyos criterios, a veces contrapuestos con los que creemos propios, ofrecemos solventar con la mano amiga del diálogo y la colaboración mutua». ⁸⁸ Ciertamente el espíritu de la revista era el mismo de siempre, como refleja el título de la colaboración que Francisco Gil Méndez hizo en el segundo número: «Lo que se hizo antaño, también se puede hacer hoy». Aunque en la nueva etapa, lógicamente, se adaptaron algunos contenidos a los nuevos tiempos, como queda de manifiesto en la publicación de la noticia de una estancia para perfeccionamiento del inglés que Alicia Ariño Lobos, hija del técnico Juan Ariño Rubio, había realizado en el faro de Coquet, en la localidad de Seashouses en el nordeste de Inglaterra, al haberse establecido un contacto con Terry Johns, encargado de dicho faro, un episodio que a su vez también tuvo su eco en la revista británica *Trinity House*. ⁸⁹

En el tercer número, correspondiente al cuarto trimestre de 1982, un emocionado Antonio Ruiz Mayorga echaba la vista cincuenta años atrás para recordar la fundación de la Asociación, como uno de los últimos testigos vivos de aquel acontecimiento. En 1984 su edición supuso el 33% del presupuesto de gastos de la Asociación, ⁹⁰ y aunque tuvo una vida relativamente corta debido a la divergencia de criterios entre sectores con visiones opuestas acerca del devenir de la Asociación, no es menos cierto que siguió la estela de siempre como órgano de comunicación de la misma. Ante la perspectiva que la revista dejase de publicarse, algunos como José María Hernández Montoro desde el faro de cabo de Palos clamaban que con ello «saldríamos perdiendo», ⁹¹ como así fue. En contra de la línea editorial de *Señales* y de las decisiones de la junta directiva de la Asociación, un grupo de técnicos impulsó una circular reivindicativa bajo el encabezamiento de «El Pensamiento Farero». El debate en la asamblea de la Asociación de 1985 fue intenso y finalmente la nueva junta terminó acordando que *El Pensamiento Farero* sustituyera a *Señales*. Sin embargo, tras la desaparición de esa histórica cabecera a primeros de 1985, nadie supo tomar el relevo a una tarea tan laboriosa e ingrata como era la redacción de una publicación periódica de un cuerpo de funcionarios del Estado. «No basta prometer y exigir, hay que hacer», ⁹² se lamentaba Alberto Aguirre en su última columna como coordinador de *Señales*. Desde la Asociación, haciendo dejación de sus compromisos, únicamente apareció alguna hoja a modo de circular sin continuidad ni periodicidad, circunscribiéndose solamente a reivindicaciones laborales.

Señales reapareció por última vez, nuevamente como *Señales Marítimas*, entre 1988 ⁹³ y 1991, bajo el impulso del técnico José Luis Ces Laiño. ⁹⁴ Fruto de sus gestiones se acordó con la administración la reedición

de la revista, como publicación oficial, financiada por el Ministerio y con mayor ámbito de difusión. Dejó de ser órgano de información de la Asociación y unió su trayectoria a la Jefatura del Área de Señales Marítimas, dependiente de la Dirección General de Puertos y Costas. La revista en esta nueva etapa estuvo dirigida por Lorenzo Donado Robles, jefe del Área de Señales Marítimas, y tenía su sede en el Paseo de la Castellana, número 67, que es la del Ministerio de Obras Públicas. En las portadas se apostó nuevamente por las imágenes de faros españoles, esta vez introduciendo el color, y en ellas el anagrama del Cuerpo aparece ligeramente modificado, con un diseño más estilizado y moderno. Insertado en el centro había un pliego de cuatro hojas de color sepia dedicado específicamente al Cuerpo. Sus medidas se mantuvieron en 30 x 21 cm, y los números tenían entre 28 y 44 páginas, rondando por lo general la treintena. El primer editorial de esta nueva etapa destacaba que en esta nueva singladura «se pretende fomentar el intercambio de conocimientos, opiniones y experiencias entre los profesionales dedicados a la actividad que le da nombre, invitándoles a compatibilizar la función técnica con una labor más compleja: INFORMAR A LA SOCIEDAD».⁹⁵ Ciertamente, en esta nueva etapa se hizo especial hincapié en todo lo relativo a las innovaciones tecnológicas y constructivas, y a la progresiva implantación de modernos sistemas de ayudas a la navegación de carácter internacional.

Aquel carácter familiar que siempre había caracterizado a la revista, y aquella defensa de la integridad del Cuerpo que siempre se había proclamado, en esta última etapa quedaron diluidas al concebirse como una revista de divulgación de lo que eran las señales marítimas. Da cuenta de la hasta entonces concepción endogámica de la revista un episodio en sí totalmente anecdótico, pero cuya existencia revela ese fundamento. En un ejemplar de 1941 podemos leer la siguiente nota: «Compañerismo: en cierto número publicamos una nota referente a un vaporizador; pues bien, esperábamos que el compañero que lo tuviese nos lo comunicara a nosotros (favor por favor) y no que lo pusiese en conocimiento de nuestros Jefes. Lo que publicamos es exclusivamente para nosotros y nuestros Jefes no tienen por qué intervenir en ello».⁹⁶ La revista siempre fue un altavoz que clamaba justicia para que las pretendidas reivindicaciones del Cuerpo fueran escuchadas y atendidas, a la par que con ella sus miembros establecían comunicación y transmitían conocimientos.

Notas

1. *Señales Marítimas*, núm. 2. 11/7/1932, página 5.
2. Por aquel entonces era ministro de Obras Públicas Álvaro de Albornoz, del Partido Radical Socialista.
3. Tras la aprobación de la reforma de la plantilla, vinieron a crear gran desasosiego el llamado decreto Azaña, que proyectaba la amortización del 50% de las plantillas civiles administrativas a semejanza de las militares, la declaración de Indalecio Prieto abogando por la reducción de gastos, un anuncio sobre el pase de las señales marítimas a la Marina, y especialmente el Decreto del Ministerio de Hacienda declarando en suspenso la aplicación de las reformas llevadas a cabo en 1931 en las plantillas de los cuerpos del Estado. De todo ello se hizo eco *Señales Marítimas*, núm. 5. 11/8/1932, páginas 2-4, y núm. 7. 1/9/1932, página 4.
4. *Señales Marítimas*, núm. 5. 11/8/1932, página 5.
5. *Señales Marítimas*, núm. 18. 21/12/1932, página 8.
6. AGMF. Legajo núm. 5291.
7. *Gaceta de Madrid*, 20/12/1932, páginas 1998 y 1999.
8. De la segunda de estas reuniones en la provincia de Girona, celebrada en enero de 1935, da cumplida cuenta el artículo del anfitrión, José Escobar Riballas, torrero del faro de Roses: *Señales Marítimas*, núm. 93 y 94, páginas 614-615, 619-620 y 622. Los torreros gerundenses siempre fueron ejemplo de unión e iniciativas pioneras en defensa de los intereses del Cuerpo.
9. *Señales Marítimas*, núm. 2. 11/7/1932, páginas 6 y 7.
10. *Señales Marítimas*, núm. 12. 21/10/1932, páginas 5 y 6.
11. Rafael Guerra del Río era amigo personal del torrero José Isidoro Grau Gurrea. Miembro del Partido Republicano Radical, protagonizó en las Cortes enconados debates en favor de la modificación de plantillas del Ministerio de Obras Públicas, entre ellas la del Cuerpo de Faros, según lo aprobado en octubre de 1931 y anulado por razones presupuestarias el 1 de abril de 1932. A pesar de ello, a él y a otro diputado gallego implicado, el también radical Basilio Álvarez Rodríguez, se debió el compromiso en Cortes del ministro Indalecio Prieto, de atender mejoras retributivas para los torreros de faros en el pleno del 1 de diciembre de 1932. Lo que fue valorado como un primer paso por *Señales Marítimas*, núm. 17. 11/12/1932, páginas 1-10. Y aunque la autorización de mejora retributiva fue publicada en la *Gaceta de Madrid* el 29/12/1932, y el ministro Prieto realizó constantes compromisos en ese sentido, esas mejoras no se produjeron. Tras la crisis de gobierno y la dimisión de Prieto, Guerra del Río asumió el cargo de ministro de Obras Públicas (septiembre de 1933 - octubre de 1934) y fue él quien el 25 de octubre de 1933 (*Gaceta de Madrid* de 26/10/1933, páginas 648 y 649) aprobó un decreto de aumento de 1.000 pesetas anuales a todos los miembros del Cuerpo de Faros, imputable al crédito consignado para adquisición, reforma y montaje de aparatos, lo que fue ampliamente celebrado por todos al ser un aumento definitivo y no transitorio.
12. Un emplazamiento explícito a los torreros para que el público supiera de su existencia lo encontramos en *Señales Marítimas*, núm. 104. 11/6/1935, página 711.
13. Una historia del proceso hacia la constitución de la Asociación fue publicado en *Señales Marítimas*, núm. 29. 14/4/1933.
14. *Señales Marítimas*, núm. 12. 15/9/1941.
15. *Señales Marítimas*, núm. 36. 22/6/1933, página 145.
16. Publicación de vacantes según la forma y las condiciones establecidas en el reglamento vigente. Véase *Gaceta de Madrid*, 14/3/1934, núm. 73, página 1973. La máxima difusión de las vacantes permitía a los torreros disponer de mayores oportunidades para el cambio de destino.

17. Justo Villanueva era otro destacado parlamentario del Partido Republicano Radical.
18. Reposición de plantilla contenida en la Ley de Presupuestos inserta en la *Gaceta de Madrid* de 2/7/1934. Su aplicación efectiva tardó en producirse debido a los acontecimientos político-sociales de octubre de 1934 que, por una parte contribuyeron a pesar sobre el erario público, y por otra supusieron un cambio de gobierno en el que el Ministerio de Obras Públicas pasó a manos de José María Cid Ruiz-Zorrilla, del Partido Agrario, desconocedor de los problemas de faros. Inicialmente su designación conllevó dudas, justificadas ante la mutilación de la plantilla que supuso la supresión de la plaza del faro del Fangar y su agregación al de Buda. Véase *Señales Marítimas*, núm. 85. 1/12/1934, página 555. Sin embargo, finalmente la ansiada reposición de plantillas fue una realidad, mediante un decreto de 4 de diciembre de 1934 (*Gaceta de Madrid*, 5/12/1934, página 1879), llegando a ser en aquel momento la mayor de las realizadas en los cuerpos del Estado.
19. *Señales Marítimas*, núm. 85. 1/12/1934, página 552.
20. Además del derecho a votar por el provincial correspondiente, los torreros aislados y supernumerarios pasaron a tener un doble voto por razón de destino. Véase *Señales Marítimas*, núm. 114. 21/9/1935, páginas 788-790. El vocal de aislados, Francisco Gil Méndez, afecto al faro de la isla D'en Pou, ejerció un destacado papel reivindicativo.
21. En esta segunda asamblea se rebajaron las reivindicaciones contenidas en el borrador de reglamento planteado en la primera asamblea, y de forma posibilista se optó por plantear a la superioridad unos contenidos y unos objetivos de acuerdo a las leyes que regían para el resto de funcionarios del Estado. Véase *Señales Marítimas*, núm. 119. 11/11/1935, páginas 825 y 826.
22. *Señales Marítimas*, núm. 132. 21/3/1936, página 930.
23. Así fue como se consiguió, por ejemplo, que la Asociación lograra un puesto en la junta de gobierno del I Congreso Nacional de Obras Públicas. Véase *Señales Marítimas*, núm. 132. 21/3/1936, página 933. El representante fue el secretario de la Asociación, José Medina Conde. Véase *Señales Marítimas*, núm. 140. 11/6/1936, página 996.
24. *Señales Marítimas*, núm. 127. 1/2/1936, página 890.
25. El diputado menorquín Teodoro Canet, miembro del Partido Republicano Radical y amigo personal de Lorenzo Pons Sintés, fue otro de los grandes valedores del Cuerpo en las altas esferas del Estado. La Asociación le rindió un homenaje en 1935. Véase *Señales Marítimas*, núm. 116 y 117, páginas 806 y 813.
26. *Señales Marítimas*, núm. 81. Junio 1946, páginas 1 y 11.
27. *Señales Marítimas*, núm. 82. Julio 1946, página 12.
28. *Señales Marítimas*, núm. 101. Febrero 1947, página 1. En 1933 el balance de gastos e ingresos de la Asociación desde su fundación indicaba que los ingresos habían sido de 23.161,75 pesetas, mientras que los gastos ascendían a 17.652,25 pesetas, siendo imputables tres quintas partes de los gastos al coste de la revista y otras impresiones. Véase *Señales Marítimas*, núm. 55. 1/1/1934, páginas 308 y 309.
29. *Señales Marítimas*, núm. 104. Mayo 1948, páginas 1-5.
30. *Señales Marítimas*, núm. 127. Mayo 1950, página 8.
31. *Señales Marítimas*, núm. 129. Julio 1950, página 3.
32. *Señales Marítimas*, núm. 134. Diciembre 1950, página 6. El título de «No sólo de pan...» había sido publicado por vez primera en un artículo de 1933, con el que se iniciaba una campaña pro dignificación y liberación del Cuerpo. Véase *Señales Marítimas*, núm. 28. 1/4/1933, páginas 78 y 79.
33. *Señales Marítimas*, núm. 147. Enero 1952, página 3.
34. *Señales Marítimas*, núm. 170. Diciembre 1953, página 3.

35. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cap de Creus. Expedients de correspondència per temes 1900-1956. Pliego camino de servicio. UI 98.
36. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Sant Sebastià. Correspondència general 1894-1954. UI 79.
37. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Roses. Conservació, plànols, administració, incidents diversos 1889-1957. UI 189.
38. *Señales Marítimas*, núm. 181. Noviembre 1954, página 1.
39. *Señales Marítimas*, núm. 141. Julio 1951, página 8. En el disfrute del permiso vacacional hubo un precedente oficial fruto de un acuerdo del Consejo de Ministros del 4/7/1933 (*Gaceta de Madrid*, 7/7/1933), que en su momento, sin embargo, no fue aplicado a los faros. En 1934 únicamente se disponía de cinco días de licencia al año. Véanse *Señales Marítimas*, núm. 38 y 66. 11/7/1933 y 11/5/1934, páginas 167 y 397.
40. *Señales Marítimas*, núm. 166. Agosto 1953, página 1.
41. *BOE* 24/12/1947, página 6713.
42. *Señales Marítimas*, núm. 164. Junio 1953, página 4.
43. *Señales Marítimas*, núm. 175. Mayo 1954, página 4.
44. Así lo recoge *Señales Marítimas*, núm. 167. Septiembre 1953, página 3.
45. *Señales Marítimas*, núm. 161. Marzo 1953, páginas 5 y 6.
46. *Señales*, núm. 3. 4º trimestre 1982, página 12.
47. *BOE*, núm. 183, de 31/7/1976.
48. Para un estudio comparativo de cuotas, véase *Señales*, núm. 7. 4º trimestre 1983, página 8.
49. *Señales Marítimas*, núm. 148. Febrero 1952, página 3.
50. En 1936, por iniciativa de José Medina Conde, secretario de la Asociación, sí se hizo un emblema en botón para solapa, cincelado en oro, que costaba 4,50 pesetas. Véase *Señales Marítimas*, núm. 134 y 136. 11/4/1936 y 1/5/1936, páginas 951 y 968.
51. SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel. «Sobre los antecedentes, diversas denominaciones, etapas y otros apuntes relacionados con la revista *Señales*», *Señales Marítimas*, número 4. Mayo 1989, páginas 19-24.
52. Estas palabras, publicadas en el número especial, luego fueron destacadas en *Señales Marítimas*, núm. 6. 21/8/1932, página 3, al constatar la Asociación que tanto Juan Gutiérrez como José Rial, cuyo enfrentamiento había contribuido a terminar con *Faros y Balizas*, se unían con entusiasmo al nuevo proyecto.
53. Cuando el 31 de marzo de 1933 se constituyó oficialmente la Asociación, en la cabecera de la revista apareció el subtítulo «Órgano Oficial de la Asociación del Cuerpo de Torreros de Faros», que fue modificado en enero de 1936 con la desaparición de los términos «oficial» y «Cuerpo». Véase *Señales Marítimas*, núm. 127. 1/2/1936, página 891.
54. *Señales Marítimas*, núm. 7. 1/9/1932, página 7.
55. El primer número de cada mes acostumbraba tener entre 12 y 16 páginas, y esporádicamente otros también.
56. El director de la revista, Celestino Espinosa, empezó a cobrar por su trabajo por acuerdo de junta directiva de 25 de febrero de 1935 (hasta entonces no había cobrado nada), con retroactividad desde el 1 de octubre de 1933. Por todo lo realizado con anterioridad a esa fecha se fijaron 10.000 pesetas, aunque finalmente por acuerdo de la asamblea de 1935 se rebajaron a 8.000. Véase *Señales Marítimas*, núm. 64 y 119. 21/4/1934 y 11/11/1935, páginas 386 y 826.
57. Nacido en Granada el 22/7/1898 e ingresado en el Cuerpo el 30/1/1929, Juan Antonio Espinosa estuvo destinado durante muchos años en la Junta de Obras del Puerto de Alicante, y fue vicepresidente de la primera junta directiva de la Asociación.

58. De tener sede propia se congratulaba *Señales Marítimas*, núm. 17. 11/12/1932, página 15. El despacho de redacción y administración de la revista se convirtió en la sede social de la Asociación cuando ésta quedó constituida el 31 de marzo de 1933.
59. *Señales Marítimas*, núm. 139. 1/6/1936, página 988.
60. *Señales Marítimas*, núm. 139. 1/6/1936, página 987. Reeditado en *Señales Marítimas*, núm. 4. Marzo 1989, apareciendo citado erróneamente como publicado en el número 143 de la primera época.
61. Véase por ejemplo *Señales Marítimas*, núm. 15. 21/11/1932, páginas 3 y 4.
62. *Señales Marítimas*, núm. 34. 1/6/1933, página 132.
63. Juan Gutiérrez Gracia llegó a acusar de fascista y dictador al director Celestino Espinosa: *Señales Marítimas*, núm. 43. 1/9/1933, páginas 205-207. Asimismo la inserción de algunas circulares muy críticas, como una impresa en Ceuta, atestiguan que desde la revista se dio cabida a un amplio abanico de posiciones. Véase *Señales Marítimas*, núm. 69 y 70, páginas 421-423 y 430-432.
64. A raíz de haber trabucado el pailebot *San Bartolomé* en su intento de aproximarse al faro de Pechiguera, se planteó la idoneidad de implantar en algunos faros el servicio de abastecimiento por cable como en otros faros europeos. Véase *Señales Marítimas*, núm. 91. 1/2/1935, página 599.
65. En el debate sobre el cálculo de licencias según el aislamiento de la señal, fueron destacadas las aportaciones del torrero Julián Gómez Pérez en 1934.
66. La instalación en 1924 de una estación radiotelegráfica en el faro de Columbretes para compensar su aislamiento, contribuyó a infundir mayor tranquilidad a los torreros allí destinados.
67. La idea de tener plazas en el Negociado de Personal, respondía al ideal de la autodirección del Cuerpo. Con esta medida se perseguía conocer las circunstancias que concurrían en la concesión de plazas vacantes, y garantizar debidamente que se cubrieran con torreros las vacantes de las plantillas ante la desaparición de los dependientes aprobada a finales de 1934. Véase *Señales Marítimas*, núm. 94. 1/3/1935, página 621.
68. *Señales Marítimas*, núm. 46. 1/10/1933, página 231.
69. Las fotografías de las portadas de la revista constituyen una excelente recopilación que, sin embargo, al rehuir en su concepción ser una galería de retratos de torreros y sus familiares, nos ha impedido hacer uso de ellas para ese aspecto más social por el que nos hemos interesado en el presente trabajo.
70. De ese primer intento de guía de Francisco Gil, da cuenta un artículo de Vicente Artés Tornero en *Señales Marítimas*, núm. 92. 11/2/1935, página 610. El mismo Artés abogaba por la necesidad de una Guía de Faros en *Señales Marítimas*, núm. 117. 21/10/1935, página 814. En enero de 1936 la Asociación comisionó a Artés para la realización de dicha Guía de Faros, trabajos que el estallido de la Guerra Civil interrumpió. Véase *Señales Marítimas*, núm. 130. 1/3/1936, página 915.
71. La iniciativa de la Asociación y la presión de *Señales* consiguieron que los concursos para cubrir vacantes se avisaran mediante telegrama a los torreros de Canarias y Baleares, evitándoles que fruto de su alejamiento no pudieran enterarse a tiempo de la existencia de las vacantes, y permanecieran en faros aislados sin posibilidad de salir de ellos. Véase *Señales Marítimas*, núm. 84. 21/11/1934, página 545.
72. La sede de la revista y de la Asociación se mantuvieron en el número 6 de la calle del Cid de Madrid, hasta finales de 1958, cuando la Academia Mavian, con la que compartía local, cerró sus puertas. Desde enero de 1959 hasta abril de 1960 se trasladó provisionalmente

a la calle Donoso Cortés, núm. 20 1º-F, y luego pasó a la sede del Servicio Central en el número 92 de la calle de Alcalá.

73. *Señales Marítimas*, núm. 55. 1/2/1945.

74. *Guía de Señales Aeromárítimas de España*. Asociación Nacional de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas. Madrid. 1954. Esta publicación, que vio la luz transcurridos casi veinticinco años desde la primera intentona, constituyó la obra de referencia de señales marítimas en España, hasta la publicación treinta años más tarde de los trabajos ya mencionados de Miguel Ángel Sánchez Terry.

75. *Señales Marítimas*, núm. 3. 1/7/1942.

76. *Señales Marítimas*, núm. 6. 8/1942.

77. La elección de patrón del Cuerpo de Técnicos de Señales Marítimas recayó en san Telmo, patrón de marinos y navegantes. *Señales Marítimas* le dedicó algunos artículos, como los de Joan Mayans Planells en la página 13 del número 76 de enero de 1946, y en la página 11 del número 100 de enero de 1948.

78. Nacido en Madrid el 15/7/1920, Alfonso Sanz Morales ingresó en el Cuerpo el 7/7/1943. En el escalafón de 1960 consta como excedente voluntario y aparejador.

79. *Señales Marítimas*, núm. 81. Junio 1946, página 1.

80. *Señales Marítimas*, núm. 64. 15/6/1945.

81. Ley de 13/7/1950, publicada en *Señales Marítimas*, núm. 130. Agosto 1950, página 3.

82. La idea de incorporar a la revista un espacio para los niños, la introdujo en 1936 su director, Francisco García-Díez. Véanse sus objetivos al tomar posesión del cargo en *Señales Marítimas*, núm. 139. 1/6/1936, página 988.

83. *Señales Marítimas*, núm. 134. Diciembre 1950, página 2.

84. *Señales Marítimas*, núm. 247. Mayo-junio 1963, páginas 2 y 3.

85. El título de la sección habitual «Mientras llega el médico», es reveladora de la voluntad formativa de la misma.

86. En abril de 1946 la medida de la revista pasó a ser de 27,5 x 21 cm.

87. *Señales Marítimas*, núm. 141. Julio 1951, página 1.

88. *Señales*, núm. 1. 2º trimestre 1982, página 3.

89. *Señales*, núm. 7. 4º trimestre 1984, página 16.

90. *Señales*, núm. 9. 2º trimestre 1984, página 3. En el núm. 6. 3º trimestre 1983, página 8 se publicó un estudio comparativo del porcentaje de gasto que la edición de la revista supuso para las arcas de la Asociación entre 1947 y 1982: en 1947 era el 50%, llegando a ser en 1956 del 58% y bajando en 1966 hasta el 20%, en 1969 fue del 28%, y en 1982 ascendió al 40% del presupuesto anual.

91. *Señales*, núm. 9. 2º trimestre 1984, página 9.

92. *Señales*, núm. 12. 1º trimestre 1985, página 2.

93. El inicio de esta nueva etapa puede considerarse un número 0 aparecido a finales de 1987, cuyo diseño de portada fue tan rompedor como criticado.

94. SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel. «Sobre los antecedentes, diversas denominaciones, etapas y otros apuntes relacionados con la revista *Señales*», *Señales Marítimas*, núm. 4. Marzo 1989, páginas 19-24.

95. *Señales Marítimas*, núm. 1. Junio 1988, página 3.

96. *Señales Marítimas*, núm. 11. 1/9/1941.

La convivencia en el faro y su entorno

Ya hemos comentado como una de las singularidades de la profesión era el trabajar y vivir en un mismo lugar, en soledad absoluta o compartida con la familia de otro compañero y/o la vecindad de campesinos, pescadores, carabineros, etc.

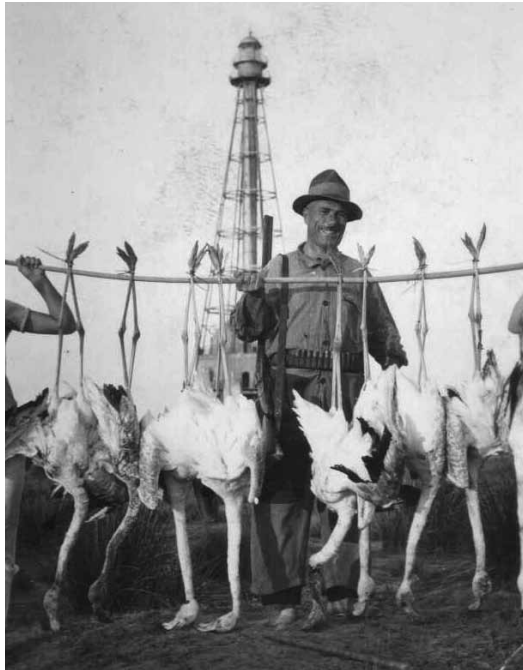
El torrero, más allá del servicio que comportaba el trabajo en faros, disponía de algunos ratos libres, que precisamente por las condiciones de aislamiento, tenían que partir a menudo de un fundamento individual, de una formación autodidacta y de una praxis en contacto directo con la naturaleza. Por eso entre los torreros encontramos especial afición por la lectura, de la que da buena prueba el que en 1933 se llegara a plantear la idoneidad de organizar una biblioteca circulante.¹

La escritura, la pintura, la filatelia y el coleccionismo más variopinto imaginable, el maquetismo, la radioafición, la pesca, la caza, la mineralogía, etc. Esas eran algunas de las prácticas comunes que caracterizaron los ratos de ocio de buena parte de los técnicos de señales marítimas en activo a mediados del siglo xx, perfectamente perceptibles todavía hoy, cuando al entrar en sus casas y acogernos para la preparación de este trabajo observamos los rastros comunes que destilan la decoración de sus salones, más allá de la siempre presente silueta de un elemento farístico en algún rincón, o una publicación de faros en sus librerías.

La convivencia en el faro

Desarrollados anteriores capítulos sobre la evolución ordinaria de una carrera de faros, en su sentido estrictamente profesional, ya hemos comentado que una de las particularidades más específicas de esta profesión es el hecho de compartir el lugar de trabajo con el de residencia y no únicamente con otro compañero, sino con la familia propia y las de los demás allí establecidos.

En lo primero que cabe adentrarnos al tratar este apartado es en la vivienda en sí. La arquitectura de los faros, hasta el Plan de Señalización Marítima de 1985, tuvo en cuenta la construcción de viviendas adyacentes a las señales para dar cobijo a los torreros allí destinados y sus respectivas familias. Inicialmente, se construyeron edificios que mantenían servicios



Alberto Aguirre Martín pescando en el faro de Favàritx (Menorca), en el año 1949. Colección Alberto Aguirre Martín.

Alfredo Cabezas Martos tras haber cazado varios flamencos en el faro de Buda, en el año 1935. Colección familia Cabezas.

comunes como las cocinas para las distintas familias moradoras del establecimiento. Sin embargo, rápidamente y en bien de la convivencia entre las familias se tuvo que optar por diseñar estructuras que separaran claramente las viviendas de cada unidad familiar, preservando su intimidad y contribuyendo a marcar distancias entre las mismas. La mayor privacidad de los espacios contribuyó a enmendar la convivencia, y con el tiempo la mejora de las condiciones higiénicas incidió en un aumento de la calidad de vida. Y esa fue la línea que se siguió durante los años de vigencia del Cuerpo al ampliar las dependencias asignadas a cada familia, para que éstas no estuvieran en condiciones de hacinamiento. Así las cosas, en 1915, por ejemplo, se aprobó la realización de obras de mejora en el faro de las islas Medes, considerando que ese faro no reunía condiciones para las familias «pues únicamente dispone cada una de ellas de dos dormitorios pequeños y con escasa ventilación». Con la reforma se pretendía «cubrir el patio central existente entre la torre y el edificio aprovechando parte de esta superficie para dar una habitación más a cada uno de los torreros y construir nuevos retretes». ² Asimismo el 14 de enero de 1916, el director general de Obras Públicas daba el visto bueno a unas obras de ampliación en el faro de Cap de Creus considerando «que es preciso dotar a las viviendas del personal de las debidas condiciones higiénicas y de alojamiento necesario para la separación de los hijos de distintos sexos. Considerando que redundan en beneficio de la buena marcha del servicio todas aquellas obras que tiendan a proporcionar ventajas y comodidades al personal». ³ En la segunda mitad del siglo xx en muchos faros de una sola vivienda se apostó por añadir cuerpos, habilitándolos para las llamadas viviendas de los suplentes. Con esas instalaciones anejas los que tenían que ir a suplir a una señal durante los períodos vacacionales del técnico encargado, no era preciso que ocuparan sus dependencias, lo que contribuía a preservar la preciada privacidad de los espacios residenciales de los técnicos de faros.

Como es fácil imaginar en ese aspecto de la convivencia, disponemos de un mundo de información por relatar: desde la existencia de eso que hoy las autoridades al llamar «violencia de género» parece que descubren el Mediterráneo, a situaciones de aquello que antiguamente tildábase de concubinato, problemas con el alcoholismo, episodios de tensión fruto de la carestía alimentaria, enfrentamientos entre familias por nimiedades elevadas al cuadrado, y todo tipo de situaciones familiares y de convivencia que antaño como hoy pueden sucederse con mayor o menor intensidad cuando en un lugar conviven varias personas o familias. En cualquier caso ese tipo de situaciones contextualizadas en un faro, entendido éste como equipamiento público de servicio estatal, merecen un tratamiento específico fruto de la reglamentación por la que se regían, y así veremos cómo se



Celebración de la primera comunión de María Victoria Aguirre Paronella en el pasillo de la vivienda del faro de Tossa, el 25 de mayo de 1958. Colección Alberto Aguirre Martín.

ha actuado en distintos casos. Los torreros venían obligados, por su mutua seguridad y la del alumbrado, a soportarse sin violencia y sin odio; y en bien de una estimable convivencia, debían actuar éstos y sus superiores cuando la tranquilidad de la rutina diaria estuviera en peligro.

De entre estas situaciones familiares poco claras, susceptibles de amonestación por parte de la superioridad da buena cuenta lo sucedido en el faro de Llobregat en 1915. En aquel tiempo el faro estaba servido por tres torreros, curiosamente todos mallorquines, y uno de ellos, Jaume Sastre Vadell, se dio el caso que vivía con una mujer con una hija, pero que no era su esposa. Guillem Adrover Obrador el 31 de agosto lo denunció en primer lugar –según lo establecido– al torrero encargado en los siguientes términos: «Habiendo llamado varias veces la atención a una mujer llamada Dolores que con una niña vive en la habitación del Sr. Sastre, para que procure en las horas de descanso evitar los ruidos intempestivos que me impiden dormir y sin que haya puesto por su parte medios para evitarlo limitándose a decir “que también se hacían ruidos cuando su hija dormía” y habiéndose dado recientemente el caso no bien explicable de haber encontrado en mi gallinero muerta violentamente una gallina, al parecer a patadas, pues tenía las tripas fuera, y no cabiendo en mi concepto culpar al personal de este faro, ni familia, cabe únicamente suponer que sólo una persona extraña al mismo y que desconozca la trascendencia del hecho, pueda haberlo consumado; sin que esto quiera decir que yo acuse a la tal. Y como está prevenido en el artículo 58 del Reglamento de Faros que no podrán habitar en los mismos, personas extrañas a las familias de los torreros, y con el fin de evitar peores males, acudo a V. para la resolución que estime conveniente». El torrero encargado, Miquel Torrandell Puig, antes de elevar los hechos al ingeniero encargado del servicio marítimo según le comentó a éste «con el fin de no romper las buenas relaciones que deben reinar entre los torreros de este faro, he propuesto verbalmente al torrero Sr. Sastre, sacara a dicha señora del faro, y al Sr. Adrover, retirara la comunicación y si bien éste ha accedido, no ha sido posible llegar a una avenencia por haberse negado Sastre, por lo que me veo en el triste caso contrariando mis deseos de paz y armonía, de trasladarlo a V. para la resolución que estime conveniente, debiendo hacer constar que las quejas producidas por Adrover, en mi concepto son justas y razonadas y por tanto dignas de ser atendidas». Ello supuso la apertura de un expediente aclaratorio de los hechos por el que se probó que la mujer en cuestión estuvo viviendo en el faro desde el 18 de septiembre de 1914 al 16 de septiembre de 1915. A la pregunta del ingeniero instructor de «si no estaba casado con ella, qué relaciones mediaban entre V. y esa mujer» Sastre respondió «más que como sirvienta, como amiga debo considerarla pues la tengo gran consideración y afecto tanto a ella como a su hija por

causas que no creo deba especificar en este lugar». Al torrero encargado se le preguntó más directamente «si es de presumir que en lugar de sirvienta solamente presentara carácter más íntimo la relación que mediara entre el torrero Sastre y la mujer a que se alude en este interrogatorio», a lo que éste contestó «no sospeché nunca que el torrero Sastre que no ignora el reglamento se atreviera a acompañarse dentro del faro de una persona que no tuviera el carácter de sirvienta y de su proceder no tengo prueba alguna en contrario. Además juzgo que abonaba la conducta de la madre la presencia de la hija». Y el denunciante Adrover a la pregunta de «no cree V. que fuera más íntima la relación que ligara al torrero Sastre y a la mujer que V. supone como sirvienta», respondió: «Sí señor, supuse que en efecto las relaciones entre ambos fueron más íntimas de lo que ocurrentemente se demuestra, pero como tampoco tengo datos en que fundar esas sospechas y no de levantar falsos testimonios, insisto en suponer definitiva que era su sirvienta».

La resolución del expediente fue para Sastre la sanción de un mes de suspensión de empleo y sueldo, y su traslado a un faro de otra provincia. Así fue como el 31 de octubre de 1916 fue nombrado para el duro y lejano faro de cabo Villano (La Coruña). Pero ahí no terminaron los damnificados por el asunto: el torrero encargado, Miquel Torrandell, fue acusado de haber permitido durante casi un año esa situación que contravenía el reglamento, y aun cuando justificó «el hecho de haber consentido que durante un año vivieran con el Sr. Sastre personas extrañas a su familia, porque siendo soltero le era indispensable estar asistido por alguna sirvienta, a pesar de lo dispuesto en el artículo 58 del reglamento», según el ingeniero instructor, parte de la responsabilidad de lo sucedido «alcanza también al torrero primero Sr. Torrandell por faltar al artículo 69 del reglamento tolerando durante un año que viviesen en el faro personas extrañas a la familia del torrero denunciado, falta agravada al proponer que el Sr. Adrover retirara su denuncia si el Sr. Sastre expulsaba a dichas personas. Por tal conducta propone se le imponga un correctivo en forma de descuento de dos días de haber, pena intermedia entre los límites consignados para las de carácter leve, en atención de ser la primera vez que en su larga carrera ha dejado de cumplir satisfactoriamente con sus obligaciones». En todo caso, las propuestas de expedientes sancionadores en esa época eran visadas por el Consejo de Obras Públicas, cuyo dictamen fue el siguiente: «Procede imponer al torrero Sastre el descuento de 10 días de haber con arreglo a lo dispuesto en el artículo 77 por la falta grave cometida al no cumplir inmediatamente la orden de sus jefes para que expulsase de las habitaciones del faro las personas extrañas a su familia que con él vivían. Que se recomiende al torrero Torrandell y al torrero Adrover mayor celo que el demostrado en este caso para el cumplimiento de lo que previene

el Reglamento de Faros vigente, sin que esto se haga constar en los expedientes personales de los interesados». De constar no constaría como demérito, pero ahí quedó y está cuando lo hemos leído. Anotamos que en la partida de defunción de Jaume Sastre, fallecido en Ibiza el 22 de marzo de 1940, consta casado con Dolores Subirana Soler y con una hija llamada Dolores, quienes presumiblemente fueran las aludidas en este expediente de 1915.

A veces eran los juegos infantiles o la actitud de los niños el motivo de discusión entre las familias. El 28 de febrero de 1914 el ingeniero jefe de Valencia abrió un expediente sancionador a los torreros de Columbretes, cuyo origen estaba en la acción de unos niños: «Habiendo denunciado el torrero encargado Francisco Grimalt Alou que Federico Baso Asensi que sirve a sus órdenes, después de una disputa con él le agredió y teniendo en cuenta que esta falta debe considerarse como grave según el artículo 71 del reglamento he acordado se instruya el expediente». El incidente vino provocado porque los niños habían tirado piedras y objetos a la cisterna, suscitando disputas entre los torreros acerca de quién tenía que efectuar su limpieza. La resolución al expediente sancionador, dictada el 2 de octubre de 1914, establecía que «se imponga al torrero Baso la penalidad mínima de las que para las faltas graves señala el artículo 77 del reglamento citado, o sea el descuento de diez días de haber y amonestar al torrero Grimalt por haber dirigido frases injuriosas para el torrero a sus órdenes Sr. Baso, previniéndole que en lo sucesivo se abstenga de entablar disputas con sus subordinados, limitándose a comunicar a sus jefes las faltas que aquéllos cometan».⁴

Y como estos casos, podríamos extendernos mucho más, puesto que buena parte de los expedientes abiertos tenían un fundamento de estas características.

La convivencia con el entorno del faro

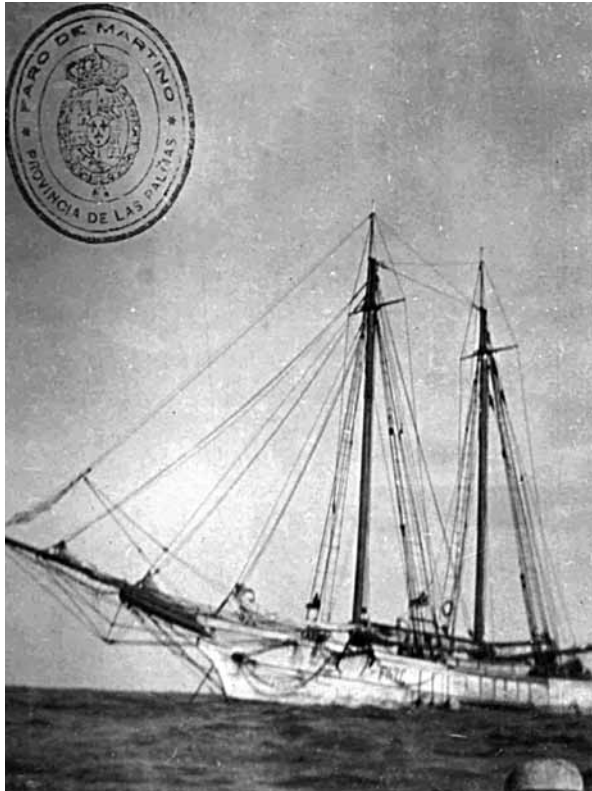
Las relaciones de convivencia de los torreros con las gentes que vivían en las inmediaciones del faro, por lo general, siempre fueron excelentes, basadas en la amistad, la armonía y la buena vecindad. Había una ayuda recíproca con los campesinos y pescadores que habitaban cerca de ellos, y el reconocimiento era mutuo. Una prueba de ello es la prestación de enseñanza que muchos torreros hacían a los hijos de esas familias de residencia cercana al faro, como trataremos más extensamente en un capítulo posterior dedicado a la enseñanza. María Infante Obregón, en sus memorias ya aludidas, cuando se refería a su vida en el faro de Tossa recordaba como «rápidamente entablamos amistad con

varias familias, a mi memoria viene la familia “Ditu” que vivían en Vila Vella y que se encargaban de recoger el correo del faro y otros abastecimientos, así como otras muchas personas». Y en sentido inverso, a modo de curiosidad, anotamos como eran varias las familias de pescadores que vivían dentro del recinto amurallado de Tossa, que subían al faro para ver partidos de fútbol, cuando en aquél se instaló uno de los primeros televisores del pueblo en otoño de 1959.

Por razones obvias los torreros mantenían asimismo relación con los ayudantes de Marina, los cabos de mar, y el personal afecto a las comandancias de Marina y otras autoridades marítimas, aunque como ya hemos comentado el servicio de los faros nada tenía que ver orgánicamente con estas instancias, al ser un cuerpo especial del Ministerio de Obras Públicas.

En varios faros, el aislamiento era compartido con los habitantes de los cuarteles de carabineros (Cap de Creus, etc.), cuerpo armado encargado de la defensa de las fronteras y las costas, o de las estaciones semafóricas, un tipo de instalación de señalización marítima vinculado directamente a la Armada.⁵

Como siempre en la vida, hay situaciones de vecindad que pueden generar tensión, y en ese sentido siempre suelen surgir conflictos motivados por la escasez de recursos o sobre los distintos usos del territorio. Así por ejemplo, en la relación con los carabineros, a propósito del uso y abuso del agua, se vivieron en el faro de Cap de Creus constantes episodios de desencuentros que atestiguan la convivencia de ambos estamentos oficiales. El 7 de febrero de 1889 el alférez de carabineros Suárez ofició al torrero encargado lo siguiente: «Habiéndoseme presentado en queja los individuos a mis órdenes destacados en ese puesto de que se ha negado V. a facilitarles el agua que necesitan para su consumo del aljibe de ese faro, siendo así que tiene obligación de facilitársela por lo tanto espero que en lo sucesivo no impida el consumo del agua de referencia, pues de lo contrario me veré en la imprescindible necesidad de recurrir en queja a quien corresponda». Pere Ferrer Capdevila lo transmitió a la jefatura, y el ingeniero de ésta respondió el 28 de febrero manifestando que «no existe obligación alguna de facilitar agua del aljibe a las fuerzas destacadas en ese puesto, estando V. por el contrario en el deber de tomar todas las medidas necesarias para evitar se desperdicie el agua que pueda escasear más adelante y originar gastos de consideración al Estado que es necesario evitar. A pesar de esto le recomiendo procure suavizar asperezas y en las épocas en que no haya agua potable en esas vecindades puede proporcionar el agua indispensable tomando las medidas necesarias para evitar abusos, siempre que no pueda esta atención redundar en perjuicio de los intereses del Estado que deben ser mirados con preferencia».⁶



En verano eran muchas las embarcaciones de pesca que llegaban a Columbres, como la de Ramón «El Bolo» en esta fotografía de 1942, en primer término. Detrás aparece el hijo de «El Bolo», Fernando Martínez (primo de las hermanas Martínez Silvestre) con el perro llamado Teide, Pilar y Ana Martínez Silvestre. Colección Pilar Martínez Silvestre.

El pailebot *San Bartolomé*, a cuyo cargo estaba el abastecimiento de los faros de Las Palmas en los años treinta. Colección Pilar Martínez Silvestre.

En cuanto a los usos del territorio, en el mencionado faro de Cap de Creus fueron casi seculares las disputas con los habitantes de la masía Rabassers de Baix, la más próxima al faro, en torno al libre pastoreo del ganado de ésta que provocaba desperfectos en el camino de acceso al faro y en las instalaciones del mismo, así como destrozos en los huertos y viñas que los torreros cultivaban en las inmediaciones del faro para su sustento. El asunto trascendió a las autoridades locales e incluso en distintas ocasiones llegó al Gobierno Civil. A propósito de ello, el 27 de agosto de 1891 Pere Ferrer Capdevila se dirigió al ingeniero provincial previniéndole de que «después de continuas amonestaciones al pastor del rebaño cabrió del Manso Rabassers de Baix a fin de que se abstuviera de invadir con su rebaño continuamente las dependencias de este faro, ya destruyendo la carretera desde el faro al desembarcadero, ya las paredes de su alrededor, ya los desmontes y paredes de la misma plaza del faro, ya los tejados de ambas casillas y huertos invadiéndolo todo lo expresado muchas veces a pesar de mis advertencias. Visto que de ningún modo quiere enmendarse ni hacer caso de mis amonestaciones. Doy conocimiento a V. que el día 26 invadió nuevamente dos veces en una tarde estando los empleados descansando toda la plaza del faro, tejado del aljibe del cual rompió muchas tejas, desmoronó paredes, destrozó completamente el huerto, hicieron caer el pluviómetro rodando todo el desmonte. Por todo lo cual cansado de advertirle y a fin de que se haga un correctivo a dicho pastor o dueño del rebaño y evitar mayores destrozos, lo pongo en conocimiento de V. para los efectos que considere V. convenientes».⁷

Sin embargo, por lo general este tipo de situaciones eran poco frecuentes. En faros el enconamiento de las relaciones con el entorno inmediato surgía básicamente en aquellas señales enclavadas en islas o islotes de propiedad privada o con destacamentos militares, principalmente a propósito de las servidumbres de paso, y en el segundo caso alegándose también razones de seguridad.

La convivencia con el destacamento militar de las islas Medes no fue muy agradable para los torreros allí destinados, que vieron durante el siglo XIX extremadamente limitados sus movimientos, dañado el huerto y perjudicada la limpieza de sus dependencias y la potabilidad del agua de las cisternas por la presencia de ganado del gobernador militar de la plaza.

Uno de los faros que históricamente ha generado más episodios conflictivos es el de la isla de Sálvora, propiedad de una familia aristócrata hasta su reciente adquisición por la Xunta de Galicia. José Luis Abella Lago, que además se casó con Elvira Rey Oujo, natural de la misma isla, protagonizó un incidente en 1968. En su expediente personal podemos leer una nota informativa del inspector regional adjunto de la segunda demarcación (con sede en Oviedo) del Ministerio de Obras Públicas, fecha-

da el 12 de diciembre de 1968 en donde puede leerse: «Sobre la actuación del torrero del faro de Sálvora, José Luis Abella: [...] Los incidentes que ha tenido con los guardas de la isla de Sálvora, sobre los que es difícil determinar el grado de culpabilidad de cada uno y que han dado lugar a una situación tirante entre ellos, en general y determinadamente a la familia del torrero, sobre el uso de la playa y rocas de la zona marítimo-terrestre, amparado en la sentencia del Tribunal Supremo de 19 de junio de 1967 que anula una Orden del Ministerio de Comercio de 9 de marzo de 1964 sobre el uso público de la zona marítimo-terrestre de la isla y otras de 6 de abril de 1964 y 8 de septiembre de 1964 del Ministerio de Obras Públicas aprobatorias del Acta y Plano de deslinde de esa zona marítimo-terrestre, que viene a quedar del dominio del dueño de la isla de Sálvora [en aquel entonces Joaquín Otero Goyanes, marqués de Revilla]. Uno de esos incidentes, ocurrido el 21 de agosto de 1967 entre el guarda Manuel Santamaría Olveira, el torrero y la esposa de éste, a la que el guarda llamó la atención por hallarse con sus hijos en terrenos de la zona marítimo-terrestre, dio lugar a un fallo del Juzgado Comarcal de Ribeira condenando a 500 ptas. de multa a la esposa del torrero y absolviendo a éste y al guarda de las faltas de que se les acusaba en el juicio. Esta sentencia fue revocada íntegramente en 28 de diciembre siguiente por el Juzgado de Instrucción de Noya, por considerarse que la denunciada no hizo más que defender sus derechos autorizados por el artículo 12 de la Ley de Puertos, que le había sido negado por el guarda de forma poco correcta, según se menciona en aquélla. El desconocimiento por el torrero de los términos de esa sentencia del Supremo, que les priva incluso de poder bañarse en el mar, y la Sentencia, poco posterior del Juzgado de Instrucción de Noya, pueden haber sido también el motivo de otro incidente parecido que ha ocurrido entre ellos recientemente. Estos incidentes se han producido también entre los guardas de la isla y otros empleados del faro, como uno ocurrido entre el guarda José Sampederro Caneda y el obrero del faro Andrés Collazo Sayans, que fue fallado en 6 de abril de 1965 por el Juzgado Municipal de Ribeira, absolviendo a éste último. Si bien puede ser cierto que cuando el torrero tenía perro pudo éste entrar en terrenos de la finca, ya que el camino de servicio al faro no está vallado, no ha podido comprobarse que haya sido introducido por su dueño en el coto de caza, ni tampoco que con el pretexto de coger cebo haya infringido la veda ni dedicado a la recogida de mariscos propiedad del dueño, ni que haya llevado personas extrañas por terrenos del propietario». La conclusión del inspector general jefe dirigida al subsecretario del ministerio fue que «con independencia de los aspectos subjetivos del asunto que contribuye a aumentar el confusio-nismo producido por la existencia de la sentencia del Tribunal Supremo de 1 de junio de 1967 y el desconocimiento de la misma por el Juzgado

de Instrucción de Noya, determinante a una serie de incidentes en cadena que, al margen de su importancia real, ponen de manifiesto la existencia de una situación jurídica poco clara». ⁸ Fricciones entre el personal del faro y el de la isla que tenían profundas raíces en relación con derechos particulares y servidumbres públicas.

El abastecimiento

La cuestión del abastecimiento fue siempre una preocupación importante de los torreros y sus familias, que a menudo tenían en ese servicio el hilo conductor con el resto de la humanidad y del que dependía su alimentación. La imposibilidad de atraque de los barcos de abastecimiento durante los temporales, que en ocasiones se prolongaban durante muchos días, causaba honda preocupación en el torrero y su familia, pero a la vez cuando el desembarco se producía era un motivo de alegría e ilusión, pues con él llegaban el correo –quizás con la ansiada orden de traslado a un faro de mejores condiciones– y las provisiones solicitadas en la anterior visita. Los torreros también tenían el derecho de subir a bordo para acudir al pueblo inmediato, y los mandaderos tenían la obligación de acudir si desde el faro se les daba aviso de cualquier contingencia, siempre y cuando fuera posible hacerlo, entendiéndose tanto en lo que se refiere a la posibilidad de dar el aviso, como a la de acudir a él.

Este servicio de abastecimiento a veces se veía obstaculizado por razones meteorológicas o imponderables de otro tipo. Un brote epidémico en la comarca estuvo detrás del auxilio que el 4 de agosto de 1885 el torretero de las islas Medes, Francisco Casanova Serra, dirigió al ingeniero encargado de la señalización marítima: «Pongo en conocimiento de V. como uno de los barqueros se murió de las resultas del sofoco que tubo con el gobernador Juan Cabello, otro bastante malo, y sólo queda el patrón para el servicio de esta isla tanto para el servicio de los torreros como para los militares y me dijo el patrón que me llamó al desembarcadero, que le hiciese presente de que no encontraba marineros para ayudarle, que no se extrañen de que pasemos faltas de alimentos que con dinero en mano no se encuentra nada, todo el mundo se ha huido, y de que él no se encuentra tampoco bueno y todos malos a la punta del río Ter. Una porción de familias a la arena tiradas, y a pesar de haber abandonado todos el pueblo también mueren en el campo y en la playa. Y desearía que cuidase V. de que no nos falte el sustento de la comida, y alcanzar autorización para traernos si quiera dos bidones o tambores de parafina, el jefe del gobernador es el general de Gerona, a ver si pueden alcanzar algo de paso libre para los torreros y demás víveres. No tenemos carbón y no se encuentra

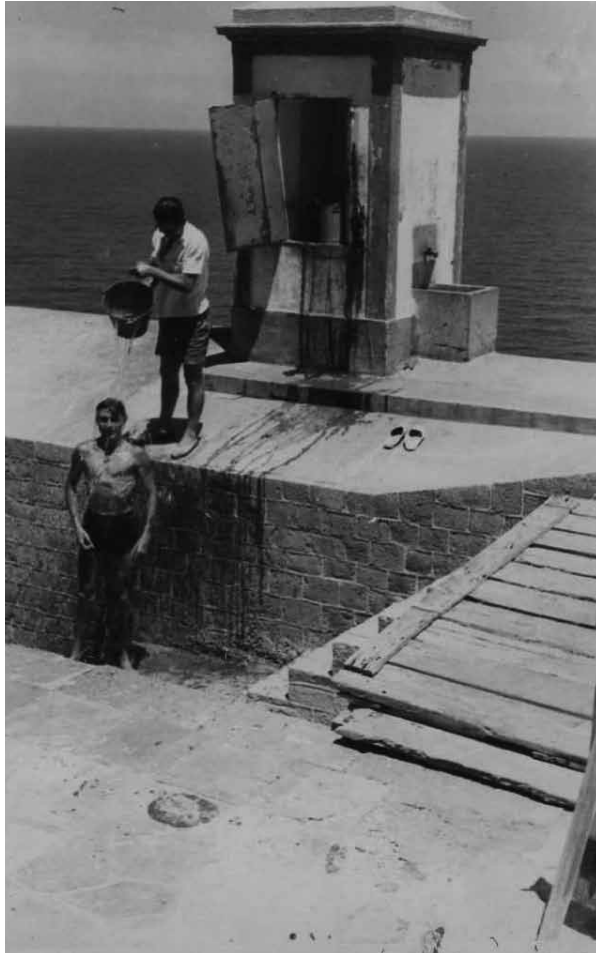


Imagen que atestigua el uso de las cisternas para el aseo personal. En la imagen, Juan del Bosque Gutiérrez en el faro de Columbretes en el año 1959. Colección Juan del Bosque Gutiérrez.

según dice el barquero». ⁹ En los viajes también se producían accidentes, como el ocurrido el 23 de agosto de 1934 en las inmediaciones del faro de Punta Orchilla, en el que los tripulantes de la embarcación de abastecimiento salvaron milagrosamente sus vidas, así como las pagas que llevaban a los torreros, aunque no los víveres ni el material procedente del Servicio Central. ¹⁰

El abastecimiento según zonas y épocas se hacía por contrata o se verificaba directamente por el Estado. En la década de 1860 el suministro de aceite a los faros del Mediterráneo venía centralizado desde el Depósito de Faros de Valencia y se efectuaba con el vapor *Amparo*, ¹¹ pero luego se optó por individualizar el servicio para cada faro. Ésta fue una cuestión conflictiva. En 1864 se pidieron informes a los faros acerca de la calidad del aceite suministrado, y éstos fueron mayoritariamente negativos. Antonio López Sierra, destinado en Cap de Creus el 2 de diciembre de ese mismo año, comunicó que «no es nada bueno por cuanto es muy grueso y al cabo de 2 horas de encendido se ponen las mechas de un dedo de grosor, lo que puedo asegurar a V.S. que del almacén de Valencia no puede venir aceite bueno de ningún modo por cuanto compran aceite de muchas clases bueno y malo y lo mezclan, como llevo dicho no puede ser bueno, por mi parte digo a V.S. que aceite como el de Cadaqués no lo habrá en ninguna parte pues luce muy fino, y responde sin novedad 20 horas de alumbrado, y después otro lo que es para estos faros mucho más barato que venido del depósito». ¹² Ciertamente, poco después, el aceite utilizado en dicho establecimiento ya provenía del propio Cadaqués, y en otros faros de pueblos de su entorno. A finales del siglo XIX se volvió al sistema de suministro mediante contrata abierta a subasta pública por sectores costeros.

En muchos faros el Estado hizo una contrata del servicio de abastecimiento con pescadores de la zona, que a cambio de una remuneración económica transportaban los víveres y combustibles necesarios al faro, según lo establecido en cada caso (carga, periodicidad, etc.). Así, por ejemplo, en la contrata del Estado con Joan Fortuny Font para el abastecimiento de los faros de Cap de Creus y Cadaqués del año 1947, se establecía una cantidad mensual de 200 y 100 pesetas, respectivamente, más otras 15 y 12 pesetas por viajes extraordinarios.

Por cuestiones de seguridad, en otros faros del Atlántico era preciso contratar el servicio con barcos más grandes, y dotar el abastecimiento de una logística de mayor alcance. En el siglo XIX el abastecimiento del faro de Alegranza se realizaba dos veces al mes desde el lejano puerto de Santa Cruz de Tenerife, sito a 210 millas, pero siendo la distancia tan grande, el largo tiempo de la travesía impedía el embarque de carnes, frutas frescas y otros alimentos, pues al llegar su estado de conservación no las hacía comestibles. ¹³

Por otra parte, el agua siempre ha sido un bien escaso en muchos faros al estar éstos alejados de manantiales, a pesar de estar dotados de cisternas aptas para el almacenamiento del agua de lluvia, y recoger la que caía en las terrazas e incluso en los muros en algunos isleños. Por sus condiciones de aislamiento, cabe recordar como en muchos faros las conexiones a la red pública de agua no se han ejecutado hasta finales del siglo xx. La escasez de agua durante los veranos era motivo de recurrente preocupación entre los torreros, por los inconvenientes que ello suponía para consumo, cocina y limpieza, siendo preciso a veces hacerla llegar mediante transporte, lo que suponía un gasto importante. El 21 de julio de 1896, el torrero encargado del faro de Cap de Creus, Francisco Massanet Servera, comunicaba al ingeniero provincial de Girona que «enterado de la superior comunicación de V. de fecha 13 del actual, autorizándome para concertar 10 pipas de agua, cabida 400 litros cada una para atender a las necesidades de este faro, tengo averiguado lo que habían de costar por mar desde Cadaqués y al mismo tiempo por tierra desde un barranco situado a cierta distancia de este faro. Haciendo el acarreo por mar y a causa de la escasez de agua que hay en Cadaqués se tenía que comprar ésta y junto con los otros gastos de alquiler de pipas, transporte en la barca, trabajo de marineros, mujeres para llenar las pipas y subir el agua del embarcadero al faro, importaba la cantidad de 157,50 ptas., mientras que por tierra los 4.000 litros sólo importarán de 120 a 130 pesetas. En vista de lo manifestado he adoptado lo último. Se ha limpiado ya la cisterna vacía y empezado el acarreo con mujeres». ¹⁴ Si la sequía se prolongaba, como a menudo sucedía en el faro de Cala Nans de Cadaqués, se producía desafección entre los mandaderos al no cuadrarles las cuentas, lo que provocó más de un quebradero de cabeza a los torreros.

La conservación y mantenimiento de las cisternas era una constante en los quehaceres de los torreros. Era prioritario velar porque no hubiera ninguna filtración y evitar la entrada de cualquier animal o excremento que pudiera echar a perder el agua, lo que a veces resultaba difícil y en algunas ocasiones casi imposible. ¹⁵ En el caso de la isla de Mouro, donde el azote de las olas salinizaba cualquier depósito existente, el transporte del agua era un auténtico problema, como refleja la comunicación que el 29 de enero de 1883 Pedro Solano Montero dirigió a sus superiores. Ciertamente la vida en ese faro se hacía muy dura y los costes económicos de los transportes eran notables, razón por la que el 10 de agosto de 1883 el ingeniero provincial hizo unas reflexiones muy interesantes acerca de la conveniencia de destinar allí a torreros solteros o casados sin hijos, «con lo que además de no perjudicar a las familias se haría más fácil el abastecimiento de aquel establecimiento, por el menor consumo de agua y comestibles, lo que motivaría menor número de viajes de la lancha que hace el servicio». ¹⁶



A la izquierda de la imagen José Ramón Carballo Berazadi junto a los soldados del destacamento militar de la isla de Alborán, en el año 1963. Colección Javier Carballo Berazadi.

En 1863 se dictó una orden relativa a la construcción de hornos y aljibes, que estableció la construcción de un horno de cocer pan en todos los faros aislados y en todos aquellos que distaran más de tres kilómetros de la población. Por otra parte, una instrucción redactada de común acuerdo entre los ministerios de la Guerra y de Fomento, aprobada por Real Orden de 14 de febrero de 1857,¹⁷ para el servicio de los faros situados en el interior de las fortalezas, castillos y fuertes que no tenían población civil, vino a garantizar en éstos el abastecimiento por otro cauce.

Pero en cualquier caso, en muchos faros a veces se hacía indispensable el ir a buscar alimentos fuera. El 8 de junio de 1907 Jaume Sastre Vaddell salió a comprar pescado a Vilanova i la Geltrú, con tan mala fortuna que habiendo llegado un poco tarde al faro, encontró en él al ingeniero encargado del servicio marítimo, que por esa falta le abrió un expediente disciplinario. Al llegar eran las seis y media de la tarde y estaba en su turno de día. El 17 de junio de 1907 el ingeniero instructor propuso una sanción de 12 días de sueldo. Él se defendió manifestando que «no creyó preciso pedir autorización para salir del faro, porque trataba únicamente de llegar a la casa de un pescador inmediato y a la vista del faro con el objeto de comprar pescado para la cena, viéndose obligado a ello por vivir sin familia en el establecimiento. El retraso en llegar al faro fue debido a que el citado pescador le manifestó que esperase un rato, pues la embarcación estaba a punto de llegar con la pesca y que efectivamente no tardó en despacharle y regresó inmediatamente al faro donde encontró al Sr. ingeniero».¹⁸ El 25 de septiembre fue sancionado con los 12 días de sueldo mencionados, al considerarse que se trataba de faltas graves comprendidas en el artículo 71 del reglamento.

Notas

1. Esta idea de un «bibliobús *avant la lettre*» fue lanzada por un torrero bajo el seudónimo de «Mercurio» en *Señales Marítimas*, núm. 40. 1/8/1933, página 183, y replanteada –valga decir que sin éxito en ambos casos– por el técnico Andrés Cuesta Sempere en *Señales Marítimas*, núm. 68. 15/8/1945. En *Señales Marítimas*, núm. 46. 1/10/1933, página 230, el torrero con inquietudes literarias José Rial Vázquez, manifestó que en 1923, mediante varias amistades, había fundado con 400 libros la primera biblioteca ambulante para los faros aislados de Las Palmas.
2. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de les Illes Medes. Projectes, estudis i subhastes de l'obra, execució, administració, ocupació del far per les forces militars 1862-1937. UI 154.
3. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cap de Creus. Expedients de correspondència per temes 1871-1956. Plec «Movimiento de Efectos». UI 97.
4. AGMF. Legajo núm. 5302.
5. El Cuerpo de Vigías de Semáforos, creado en el siglo XIX, estuvo siempre vinculado a la Armada, y un decreto de 6/2/1943 lo integró en el de Suboficiales de la Armada. Era un

cuerpo encargado de velar por el funcionamiento de unas instalaciones de control de tráfico marítimo, dotadas de catalejos y mástiles de señales donde se colgaban banderas con las que se establecía comunicación con los barcos en su navegación. La ubicación de los semáforos a veces coincidía con los faros, como en el caso del cabo de San Antonio (Alicante) o Estaca de Bares (La Coruña), donde los edificios eran vecinos, mientras que en otros lugares no, como en el cabo de Begur (Girona).

6. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cap de Creus. Correspondència per temes 1853-1900. UI 96.
7. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cap de Creus. Correspondència per temes 1853-1900. UI 96.
8. AGMF. Legajo núm. 37852.
9. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Conservació, administració i incidents diversos 1867-1888. UI 157.
10. Lo sucedido en el abastecimiento del faro de Orchilla sirvió a *Señales* para plantearse la necesidad de mejorar las condiciones de los servicios de abastecimiento, y regular el caso de la pérdida de las pagas en situaciones similares. *Señales Marítimas*, núm. 80. 1/10/1934, página 514.
11. Una Real Orden de 8 de marzo de 1867 destinaba el vapor *Amparo* «para el servicio de faros, suministro de aceite y demás efectos a los comprendidos en la costa de la Península desde el cabo de Creus hasta la embocadura del Guadiana y mandando se presten al capitán, José Rivas Lojo, la protección y los auxilios necesarios». (AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Disposicions generals sobre el servei de Senyals Marítims 1848-1880. UI 116.)
12. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Disposicions generals sobre el servei de Senyals Marítims 1848-1880. UI 116.
13. *Guía del Torrero*. Madrid, 1894.
14. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cap de Creus. Correspondència per temes 1853-1900. UI 96.
15. Sirva mencionar como anécdota que actualmente las cisternas del faro de Columbretes, a pesar de haber sido convenientemente saneadas, no permiten abastecer de agua potable. La cantidad de heces que las aves depositan sobre los tejados y terrazas del faro hacen que el agua absorba excesivos nitratos.
16. AGMF. Legajo núm. 6619.
17. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Disposicions generals sobre el servei de Senyals Marítims 1848-1880. UI 116.
18. AGMF. Legajo núm. 5295.

Fenómenos sociales

Aunque desde 1835 los faros en España han estado vinculados a la administración civil del Estado, a través de las Obras Públicas, no es menos cierto que se trata de un servicio público de interés estratégico, cuyo normal funcionamiento debía ser ejercido puntualmente con el máximo celo y garantías de seguridad. A tal fin, antiguamente los faros estaban dotados de carabinas para defensa del servicio,¹ y más tarde muchos torreros obtuvieron licencia de armas para su propia seguridad. El 24 de mayo de 1933 el ingeniero Juan San Julián Olaso comunicaba al ingeniero jefe de Señales Marítimas «que el torrero encargado del faro de Palamós don Alfonso Moral Arnaiz con fecha de ayer solicita le sea expedida por el Gobierno Civil de la provincia, licencia y guía gratuita de uso de armas, para una pistola que le fue expedida para la misma en 1924. El ingeniero que suscribe al informar la mencionada petición lo hace en el sentido de que, según se desprende de los artículos 25 y 26 del Real Decreto de 4 de noviembre de 1929, el personal de torreros de faros, tiene derecho a dicho uso, y teniendo en cuenta por otra parte que el mencionado torrero tiene que transitar a veces, de noche, por sitios poco seguros del puerto de Palamós, para atender las luces del dique de levante y muelle comercial, no hallando inconveniente en que se acceda a lo que solicita, y para lo que al dorso de esta comunicación se anotan las características del arma del solicitante [...]. Características del arma. Pistola automática marca “Star” fabricada en Eibar. Calibre 7,65. Número 85.445».²

Otro caso que hemos podido documentar es el de Mariano Sánchez Berdejo, quien el 22 de junio de 1932 solicitó la expedición a su favor de una guía de pertenencia de una pistola automática, atendiéndose a que «el Servicio Central solicitó de la Dirección General de Obras Públicas con fecha 1 de diciembre de 1931, que fuera concedida licencia gratuita de uso de armas a los funcionarios de esta dependencia».³

Sin embargo, en ocasiones, la presencia de armas en los faros suponía un riesgo para la convivencia cuando las tensiones entre torreros se desataban incontroladamente. He aquí el caso que el 17 de julio de 1928 hizo llegar el ingeniero encargado de la señalización marítima al ingeniero jefe de Almería: «Visitado en el día de ayer el faro de la isla de Alborán comprobé, que el día 27 de junio próximo pasado a la hora de las 7 y media

de la tarde estaban reunidos en la cámara de iluminación de dicho faro los tres torreros afectos al mismo, D. Leopoldo Pla Botella, D. Vicente Pomares Velázquez y D. Eustaquio Gandolfo, y que surgió una discusión entre ellos por causa de la cual los señores Pla y Gandolfo bajaron a las habitaciones particulares del Sr. Pla en donde tuvo lugar una escena que cada uno de los Sres. Pla y Gandolfo relata de un modo distinto, pero en la cual de un modo indudable se porfió por la posesión de una escopeta propiedad del Estado de las que existían antiguamente en el faro para defensa del mismo, la cual se encontraba en las habitaciones particulares del Sr. Pla, y también se hizo uso por el Sr. Pla de un arma corta de fuego con la que amenazó e intimidó al Sr. Gandolfo. Se tomó declaración por el ingeniero que suscribe a todos los residentes en la isla el día 27 de junio, menos al torrero Sr. Martínez porque éste dijo que no había visto nada por encontrarse en sus habitaciones particulares en aquellos momentos. También se verificó una inspección ocular del lugar del suceso. En virtud de lo que se deduce en las declaraciones me he encontrado en el caso de hacer uso de las atribuciones que me confiere el artículo 101 del Reglamento para la organización y servicio del Cuerpo de Torreros de Faros aprobado por Real Orden de 16 de agosto de 1923, y he suspendido de empleo al torrero D. Leopoldo Pla Botella provisionalmente, ordenándole que haga entrega del servicio al torrero D. Vicente Pomares Velázquez, entretanto V.S. dispone lo más acertado. El ingeniero que suscribe entiende que la falta cometida por D. Leopoldo Pla es de las más graves que se pueden cometer por un torrero y que el que la ha cometido no conviene por ningún concepto que continúe en aquel servicio para la seguridad del mismo, sin perjuicio de los efectos penales a que pueda haber lugar y de la responsabilidad que se pueda deducir para los otros torreros. Antes de salir del faro, el ingeniero que suscribe reunió a los señores Pla, Pomares y Gandolfo exhortándoles para que se trataran bien y requiriéndoles para que entregasen todas las armas que poseyeran. Todos aseguraron que no tenían ninguna más que la escopeta propiedad del Estado, la cual fue incautada trayéndose a esta oficina en donde se encuentra a disposición de V.S. Con el mayor disgusto pongo en conocimiento de V.S. lo que dejo transcrito aguardando su superior determinación». ⁴ En este caso, Leopoldo Pla, en menos de un mes fue trasladado al faro de Portmán.

Como veremos en los siguientes apartados, la estratégica situación de los faros y la propia función de los torreros les ponía a veces en difíciles tesituras, al ser testigos de episodios de contrabando o pesca irregular, cuya persecución correspondía por ley a los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, o al vivir en propia carne situaciones difíciles en diversos contextos bélicos. En otras ocasiones fueron protagonistas del estraperlo o víctimas de las purgas políticas.

El contrabando

Las costas españolas han sido escenario habitual de contrabando y hay algunos episodios protagonizados por los mismos torreros, quienes a veces como buena parte de las gentes que traficaban ilícitamente con productos estancados lo hacían en contextos de carestías y dificultades económicas. Jaume Sastre Vadell, viejo conocido nuestro por haber tenido alojada a una mujer y a su hija en el faro de Llobregat en 1915, fue protagonista de un episodio singular en el faro de la isla del Aire (Menorca), adonde había llegado en mayo de 1917 procedente del faro de cabo Villano, adonde había ido castigado por los hechos antes aludidos. El 3 de agosto de 1919 el ingeniero jefe de Baleares manifestaba particularmente al Servicio Central de Señales Marítimas lo siguiente: «Hoy me encuentro con un caso bastante grave, pero de verdad, ya que el corregirlo no está del todo en nuestra mano. El torrero segundo encargado del faro del Aire, D. Jaime Sastre, desgraciadamente va de contrabando de tabaco, el hecho está moralmente comprobado y recomprobado, y el día menos pensado los carabineros van a apoderarse del faro y el escándalo no tendrá igual. Sastre ha propuesto a sus compañeros uno a uno el negocio, prometiéndoles cerca de cincuenta duros mensuales, y ha hecho lo propio con los marineros del falucho que sirve el faro; a las objeciones que se le han hecho contesta que mientras no le cojan, nada le harán, como además es un hombre de armas tomar, los tiene asustados a todos. Mientras el patrón Martín que V. conoce de la barca del Aire vino a Palma para ir con el *Explorador* le sustituyó un marinero de Mahón y a éste le compró el Sastre y parece que en un viaje del faro a Mahón, introdujeron tabaco; sabido lo cual por los carabineros, fueron a reconocer el falucho del Aire, y el *Explorador*, y amenazaron a todos los marineros; la intervención de Guasp [el ayudante Martín Guasp], y el echar a la calle el marinero contrabandista, han evitado expedientes, pero como el mal radica en el encargado de la isla del Aire creo indispensable para evitar disgustos, que se traslade al tal Sastre a otro faro que no tenga servicio de lancha, y que no sea de Baleares, para escarmiento de los demás. Como no hay nada oficial, ni se podría probar el contrabando, dígame si V. con esta carta tiene bastante para el traslado o si he de escribir al jefe del personal y en qué forma, pues la convicción es evidentísima, pero no es más que convicción». A esta comunicación el 30 de septiembre de ese mismo año siguió un informe del inspector general jefe del servicio de Señales Marítimas al director general de Obras Públicas destacando que «la conveniencia del servicio del faro de la isla del Aire, para la buena marcha del servicio aconseja ser trasladado de allí el torrero segundo encargado del faro Don Jaime Sastre, pues de continuar en el actual destino no puede

garantizarse la buena marcha del servicio y el orden que debe existir en estos establecimientos del Estado». Sin mucha demora, el 3 de octubre de 1919 fue nombrado para el faro de Punta Teno (Tenerife), al que tuvo que trasladarse aun cuando pidió dejar dicho nombramiento sin efecto y ser destinado a la primera vacante que ocurriera en Baleares, alegando que dicho traslado le ocasionaba «grandes perjuicios y hallarse delicado de salud siendo muy posible según los médicos que le sea muy perjudicial el clima de Canarias, y teniendo además su padre anciano y achacoso».⁵ La intención no coló y tuvo que marcharse a Canarias.

Pero a veces las situaciones se presentaban a la inversa, y era la presencia de los torreros la que molestaba a otros para la práctica del contrabando. Eso es lo que le ocurrió en plena posguerra a Manuel Harana Cortázar, cuando estaba destinado en el faro de isla Verde en Algeciras (Cádiz), lugar donde convivía con un destacamento militar. En febrero de 1945 fue suspendido temporalmente de empleo a la espera de la resolución de una denuncia militar, debiendo trasladarse a vivir a un molino casi derruido a las afueras de Algeciras por falta de recursos y viviendas en la zona. El 4 de julio se dio resolución al expediente abierto en su contra, con la imposición de una sanción de 30 días de sueldo y el traslado forzoso a otra provincia, siendo destinado al faro de Tagomago (Ibiza). El torrero había sido denunciado por un capitán del destacamento próximo al faro, acusándole de provocar incidentes con fuerza, como consecuencia de su estado de embriaguez, y de convivir con una mujer sin estar casado. Sin embargo, analizando la documentación subyace que todo se debía a las maniobras de Juan Cote Silva, un alférez interesado en hacer contrabando en la zona, en cuyo cometido se interponía la presencia del torrero. Harana solicitó prórroga para tomar posesión de su nuevo destino, y el 20 de julio de 1945 decidió dirigirse a Francisco Franco para denunciar el complot en su contra por negarse a dar cobertura al contrabando de los militares de la zona: «Este Sr. haciendo uso de un bote propiedad de Obras Públicas que tenía a mi custodia para los servicios del faro y que le autoricé para que lo utilizara para la pesca que él era muy aficionado no viendo nada anormal en él hasta pasados algunos meses que me propuso que con el mencionado bote tenía él facilidades para hacer alijos de contrabando y contarlos en el edificio del faro, a lo que me negué retirándole mi amistad y varando el bote en la puerta del edificio. Este Sr. viéndose inutilizado para el contrabando y habiéndose recibido una denuncia de la Dirección General de la Guardia Civil, creyendo fuese el que suscribe el autor de la denuncia, me enemistó a fuerza de calumniar con todo el personal militar que entraba en la isla. Debido a su mal comportamiento me vi obligado a presentarme al entonces coronel del regimiento Sr. Balazar, el que enterado de mis acusaciones mandó abrir una información que ignoro lo que

se ha hecho de ella». A las acusaciones con las que Harana replicó a las de Cote, éste respondió con un intento de agresión ante varios testigos. El torrero declaró que la mujer con la que se le acusaba de convivir ilícitamente era una joven «que su padre me confió al quedarse huérfana y una criada [...] Lo único que Suplico a S.E. es que me reintegre a mi faro de isla Verde donde he contado siempre terminar allí mi vida oficial hasta jubilarme». ⁶ Pasaba el tiempo y la situación de Harana empeoraba. El 10 de octubre se dirigió al subsecretario de Obras Públicas lamentándose de que «pasan días y más días sin comer siendo un fiel cumplidor de sus deberes mientras los culpables se pasean y divierten alegremente con el producto del robo». Y aunque el personal civil de la citada isla avalaba la conducta del torrero, la gran influencia de los militares en aquel tiempo dejó la denuncia en saco roto: el 26 de octubre de 1945 el poderoso e influyente general gobernador militar del Campo de Gibraltar, Eduardo Sáenz de Buruaga, ⁷ respondió al subsecretario concluyendo que «los mismos hechos fueron ya denunciados anteriormente por la misma persona y esclarecidos mediante información que ordené instruir al coronel jefe del Regimiento de Infantería de Extremadura, número 15 de Guarnición en esta Plaza, comprobándose la falsedad de esta denuncia y la no responsabilidad de los oficiales denunciados». Harana finalmente se reincorporó al servicio en el faro de Cavalleria en Menorca, y tras un periplo que le llevó al faro de Castro Urdiales, en 1952 falleció de neumonía en la suplencia de Málaga.

La pesca irregular

Damos cuenta de como, por ejemplo, el 25 de septiembre de 1917 Antonio Castañeda Chacopino y Antonio Pallarés Gude, torreros destinados en el faro de la Hormiga (Murcia) manifestaban «que en virtud de haber denunciado a varios pescadores por dedicarse a la pesca con dinamita en las inmediaciones de esta isla, hemos sido requeridos en varias ocasiones por la Ayudantía de Marina de San Pedro del Pinatar para prestar declaración sobre dichas denuncias, prestada que fue, interrogamos al Sr. ayudante de Marina sobre quién nos abonaba los gastos que se nos originaban contestando dicho señor, que él nos citaba como juez instructor de la sumaria, sin entenderse para nada de los gastos y trastornos que pueda originar. Como no se trata solamente de los gastos de viaje, sino que a más de éstos se nos descuenta la gratificación correspondiente a los días que estemos ausentes del establecimiento, y como dichas denuncias han sido hechas en cumplimiento de órdenes superiores, creemos oportuno dirigirnos a V.I. para que si lo cree de justicia, se nos abonen los gastos ocasionados, así como la pérdida de gratificación, o sea que se nos compare con los torreros suplentes cuando por asuntos

del servicio se les ordena que vayan a un faro, pues las órdenes para nuestra comparecencia ante el juez instructor de la sumaria las hemos recibido por conducto de nuestros jefes». ⁸ El ingeniero jefe elevó un informe favorable a su petición.

Las guerras

La ubicación y utilidad estratégica de los faros ha motivado que históricamente éstos hayan sido considerados como objetivos militares, y en su consecuencia muchos de ellos hayan sido destruidos en distintos conflictos bélicos. Un solo dato lo atestigua: el 80% de la señalización marítima francesa resultó gravemente afectada durante la Segunda Guerra Mundial. ⁹ Los faros en tiempos de guerra han sido considerados lugares de alto riesgo. Veamos algunos episodios vividos en España.

Las guerras carlistas

Las tres guerras carlistas que asolaron España a lo largo del siglo XIX fueron tres conflictos civiles que tuvieron gran afectación especialmente en las zonas rurales, causando una gran devastación social, económica y moral, cuyos efectos también se dejaron sentir en el Cuerpo de Faros.

Los vertiginosos acontecimientos políticos vividos en España en el primer semestre de 1873 con el estallido de la 3ª Guerra Carlista, la abdicación del rey Amadeo I y la proclamación de la I República, propiciaron el 13 de septiembre de 1873 la suspensión de la anunciada convocatoria de oposición de ingreso al Cuerpo. Tocando a su fin la confrontación civil, y restaurada la monarquía, aquella interrumpida convocatoria fue retomada en verano de 1875. ¹⁰

En los faros como en todo el país se vivieron situaciones incómodas ante el cariz de los acontecimientos. Así por ejemplo, el 23 de septiembre de 1874 José Rábago-González Hidalgo transmitió al ingeniero provincial de Girona su inquietud por unos hechos acaecidos en el faro de Cap de Creus: «El torrero 3º de este faro, Antonio Mayans, en oficio de hoy me dice lo que copio: “En la noche del 22 al 23 a las 12:50 minutos hora en que estaba de guardia se presentó a este faro el celador de la sanidad del puerto de Cadaqués acompañado de otra persona que según manifestación de ambas, huían de dicho pueblo, por haberse presentado los carlistas. Dichas personas me suplicaron por favor que los dejase alojar en este establecimiento, a los cuales coloqué en la habitación que está a mi cargo”. Por mi parte aseguro a V.S. que la presentación en el pueblo de las fuerzas a que alude el torrero 3º es falsa, y en segundo lugar, desearé

se sirva V.S. manifestarme si dicho empleado puede alojar por si sólo en el faro, a sus amigos, por que se presenten con ésta u otra excusa, sin autorización mía ni de nadie; pues este torrero se considera independiente de toda superioridad, y me ha dicho con toda arrogancia que le era indiferente el que yo lo consultara o no, que lo hacía por humanidad. Como se pueda practicar el bien de ésta, sin faltar al respeto y subordinación, dejo al buen criterio de V.S. las consideraciones a que se presta la ligereza con que ha procedido el citado torrero, excusándose con un pretexto filantrópico para atenuar su falta». ¹¹ El ingeniero le respondió que dicha actuación no era tolerable, y que el torrero encargado estaba facultado para impedirlo, previniéndole de que si Mayans persistía en sus insubordinaciones sería severamente castigado.

Muy significativo resulta lo vivido el 12 de mayo de 1875 por el mardrileño Ángel Gallego Elizondo en un intenso bombardeo sobre el faro de Guetaria efectuado por parte de fuerzas carlistas, y un posterior episodio el 8 de octubre de ese mismo año. En esa fecha el ingeniero encargado de la señalización marítima en Vascongadas comunicó al ingeniero jefe que «en la mañana del día 8 del mismo mes cayó una granada en el dintel de la ventana central de dicho faro, causando algunas averías e hiriendo al torrero don Ángel Gallego Elizondo. Que otra granada había atravesado la mampostería de la pared maestra del edificio y estalló en la cocina de aquél, que la herida recibida aunque no es de consideración le había obligado a mandar a Guetaria un operario inteligente a que ayude al torrero. Reconocida la conducta de éste y encarecida la necesidad de mandar otro torrero, tanto como para ayudar a Gallego como para evitar en caso de desgraciado accidente quede la luz sin gobierno». Estos hechos tuvieron gran eco y el 8 de noviembre el ministro de la Guerra transmitía al ministro de Fomento que «en vista de la Real Orden expedida por ese ministerio en 28 de octubre último recomendando el distinguido comportamiento observado por el torrero del faro de Guetaria don Ángel Gallego Elizondo en el bombardeo que en diferentes ocasiones ha sufrido dicha villa por los carlistas, el Rey ha tenido a bien concederle la Cruz Roja del Mérito Militar con la pensión de siete pesetas cincuenta céntimos al mes, mientras permanezca en el servicio de su instituto, en recompensa de sus servicios y en atención a la herida que le ocasionó una granada arrojada por el enemigo el día ocho del expresado mes, hallándose en la torre de dicho faro». ¹² Dichos méritos los alegó en febrero de 1878 para conseguir la exención al servicio militar a favor de sus hijos Federico, Ricardo y Ubaldo, los cuales con los años terminaron entrando en el Cuerpo de Torreros de Faros. Añadimos que dicha exención le fue concedida el 14 de marzo de 1878.

Huelga decir que las guerras carlistas tuvieron especial incidencia en el País Vasco, donde también nos dejan algunas anécdotas curiosas, como

el hecho protagonizado por Simón Miranda Ortiz, que estando destinado en el faro de Castro Urdiales (Santander) ocultó en lugar seguro durante dos meses de 1874 doce sacas de correspondencia provenientes de La Habana y Filipinas con destino a Bilbao: «El administrador de correos ambulante D. Carlos Pinedo no las tenía seguras en su poder y me las entregó antes del sitio de Peñorrastró en el año 1874 para evitar que cayesen en poder de la dominación carlista»,¹³ declaró Miranda.

Las guerras mundiales

Aunque España formalmente permaneció neutral en ambas contiendas internacionales, nuestras aguas fueron escenario de algunos enfrentamientos producidos por ataques submarinos que produjeron destacados naufragios, a los que los torreros tuvieron que prestar auxilio.

Así consta en la documentación de las jefaturas, como el 4 de febrero de 1918, en que el torrero del faro de Cadaqués, Sebastià Alfaras Buxeda, comunicaba al ingeniero encargado «dando cuenta a V. de un hecho relacionado con la guerra. Ayer día 3 del presente a las tres horas y media de la tarde, llegaron tres embarcaciones de naufragos en este puerto, procedentes del vapor inglés *Abousir*, cañoneado según dicen a 25 millas al S de esta costa. Los naufragos son 29 faltando el capitán que el submarino lo hizo prisionero por haberse resistido».¹⁴

Pero también la prensa lo recogía ampliamente. Así, por ejemplo, en el *ABC* de 26 de diciembre de 1916 podemos leer que a las siete de la mañana del día 25 «llegaron 21 naufragos del vapor noruego *Snow*, de 1.350 toneladas torpedeado por un submarino alemán a 35 millas de la isla de Alborán. Procedía de Cardiff, y conducía 3.050 toneladas de carbón para Orán. Los naufragos, en dos botes, permanecieron diez y seis horas en el mar y llegaron a las seis de la mañana a la isla de Alborán, en donde fueron atendidos por los torreros del faro. Este submarino es el mismo que torpedeó a un vapor noruego cerca de Garrucha y a otro americano en cabo de Gata». Y como este ejemplo, son numerosísimos los casos que encontramos documentados.

Y es que además, en los propios expedientes personales también encontramos interesantes referencias de ello. El 18 de enero de 1918 el ingeniero jefe de Tarragona comunicó al director general de Obras Públicas lo que a su vez le había transmitido el ingeniero encargado del servicio de faros en esta provincia el 14 de ese mismo mes: «El torrero encargado del faro de la isla de Buda en comunicación fechada el 11 de este mismo mes me dice lo siguiente: “El Sr. cónsul de la República Francesa en esa capital, en comunicación de fecha 31 del próximo pasado mes dice a los torreros de este faro D. Leonardo Sánchez y al que suscribe [Manuel Díaz López]

lo siguiente: 'Tengo el honor de manifestar a V. que por conducto del Sr. D. Manuel Montagut, alcalde de Tortosa, recibirá V. un cheque de pesetas doscientas representando el don del gobierno francés, por su filantrópico comportamiento en ocasión del torpedeamiento del vapor francés correo de *Gran Medjer dah*'. Y careciendo hasta la fecha de la correspondiente autorización de nuestros jefes para recibir la recompensa que el gobierno francés se ha dignado concedernos, tengo el honor de participarlo a V. por si se digna interesarlo del Sr. ingeniero jefe de la provincia'. Lo que traslado a V.S. para su conocimiento, manifestándole además al mismo tiempo, me parece merecido el premio que el Consulado francés otorga a los torreros D. Manuel Díaz López y D. Leonardo Sánchez Alcaraz, por lo cual debe concedérseles la autorización necesaria para recibir dicha recompensa". Y no considerándose esta jefatura con atribuciones para la autorización que se interesa, tengo el honor de trasladarlo a V.I. a los efectos que estime procedentes».

El estallido de la Segunda Guerra Mundial tuvo afectación en varios faros, cuyas posiciones cobraron fuerza estratégica. Es el caso del de Port de la Selva, muy próximo a la frontera con Francia, en el que se instaló un destacamento militar que «bunquerizó» toda la zona. No deja de ser anecdótico pero al tiempo significativo la comunicación que el 30 de septiembre de 1946 dirigió al ingeniero encargado del servicio marítimo de Girona, el técnico suplente Joan Mayans Planells, destinado en el faro de Cap de Creus: «Tengo el honor de comunicar a V. que en el día de ayer, aproximadamente a las 7 de la mañana observé que procurando no ser vistos, y por entre las rocas de la parte NE. se dirigían a este faro dos hombres con uniforme kaki los cuales con gran precaución penetraron en el patio y llamaron a la puerta. Salí por una de las ventanas de la parte N y dando la vuelta al edificio me coloqué detrás de ellos los cuales al verme se arrodillaron y pusieron los brazos en alto. No traían armas ni equipaje alguno, y según dijeron procedían de Cette. Pidieron agua y comida y me enseñaron una copiosa documentación en varios idiomas y por lo que me dijeron y pude colegir, se trata de dos súbditos alemanes, excombatientes, desertores del Grupo de Fuerzas Extranjeras de Francia. Les asistí en la forma que mejor pude y avisé a la Guardia Civil de Cadaqués que se hizo cargo de ellos». ¹⁵ Queda atestiguada una vez más la permanente observación que desde el faro se debía ejercer.

En el cincuentenario del faro de Punta Orchilla (El Hierro), en 1983, Carmelo Heredia Olmos echaba la vista atrás y recordaba ¹⁶ un drama ocurrido durante la Segunda Guerra Mundial, al amanecer del 18 de abril de 1942: una treintena (la mitad de raza amarilla y la otra mitad blancos) de supervivientes del petrolero *Duffield*, que había sido torpedeado por un submarino alemán, después de vagar durante catorce días avistaron

de noche ese faro, y consiguieron atracar en sus inmediaciones y acceder a él por el camino del muelle. Heredia rememoraba la escena: «Los chinos se abalanzaron sobre el brocal del aljibe buscando con desesperación el agua, los otros, más serenos se humedecieron los labios y comenzaron a beber lentamente [...]. Hay que pensar en la desesperación de esas personas a la deriva agotadas ya las provisiones y el agua y la alegría de contemplar la luz salvadora. Y quisiera hacer ahora mención de algo a mi juicio muy importante y es que pareciese como si el destino hubiera querido, al presentarnos aquel grupo con su mezcla de razas, demostrarnos que el Faro es una de las creaciones más honrosas del hombre, el faro no reconoce fronteras», y prosigue su relato evocando la inmensa satisfacción de los técnicos de faros al sentirse útiles a los demás: «Hay en las realizaciones humanas instituciones realmente ejemplares como por ejemplo la Cruz Roja por citar una sola. Pero el Faro se menciona siempre como el símbolo de la esperanza, de la ayuda y de la solidaridad entre los hombres, y que hoy, en este mundo convulso en que vivimos [se estaba en plena Guerra Fría], el faro continúa siendo el arquetipo de la ayuda que prestamos a los demás sin reconocer fronteras». Estas palabras sintetizan el arraigado sentir de la misión universal que tenían inculcada los técnicos de faros.

La Guerra Civil Española

El país entero sufrió los estragos de una dramática contienda civil, a la que los torreros tampoco fueron ajenos. Lo estratégico de la señalización marítima, y la ubicación privilegiada de los faros cuyo emplazamiento en destacadas atalayas del litoral era susceptible de instalar en ellos puestos de observación, determinó que la práctica totalidad de las señales quedaran a disposición de las directrices militares que ambos bandos pudieran dictaminar. En algunas ocasiones los propios faros se convirtieron en objetivo militar, como el de Cap de Creus según se desprende del comunicado a la superioridad del torrero Antonio Martínez Montó: «A las 19h.15m. de ayer [21 de octubre de 1937] se presentó un avión, que volando a escasa altura, hizo varios disparos sobre el faro, así como también hizo fuego de ametralladora. Uno de los proyectiles de cañón fue a dar en la misma arista de la cornisa del balconcillo, habiendo penetrado en el interior de la cámara de iluminación y haciendo añicos dos paneles ópticos de la parte giratoria, retorciendo los montantes y dejando, en suma, el faro inutilizado, sin que se haya podido reanudar el servicio. Los cristales de la linterna presentan múltiples impactos por todas sus partes y algunos de dichos cristales han quedado astillados. El boquete ocasionado por el proyectil de cañón ha sido tapado con un saco terrero para evitar la

entrada de la tramontana. También ha sufrido desperfectos el edificio. El techo de la cocina de las habitaciones del torrero encargado ha sido perforado por un proyectil que, al estallar, ha ocasionado un boquete de diez centímetros de largo por seis de ancho. Otro proyectil perforó el techo de una de las habitaciones del torrero subalterno. Estos boquetes se han tapado provisionalmente con sacos terreros, haciéndose preciso, para evitar la entrada de aguas de lluvia, que un albañil proceda a su reparación provisional. No hay que lamentar desgracias personales».¹⁷ Como nos ha recordado Pilar Martínez Silvestre, hija del torrero y testigo de lo sucedido, «aquel día no nos pasó nada porque siguiendo las indicaciones de los lugareños, ante el peligro, nos habíamos refugiado en Cala Culip».

En la totalidad de faros de Catalunya durante el conflicto armado se recibieron órdenes de apagado de las señales, y éstas no volvieron a alumbrar hasta el fin de la guerra. El 31 de octubre de 1936 el torrero del faro de Cadaqués comunicó a la jefatura que «confirmando mi telegrama de esta fecha tengo el honor de comunicar a V. que a las 19 horas 15 minutos de la noche próximo pasada se presentaron en este faro tres milicianos voluntarios indicándome la necesidad de extinguir el alumbrado y haciéndome entrega del documento (el cual conservo en mi poder) que a la letra dice así: “Los que abajo firman de las milicias voluntarias declaran que por orden del Comité de Guerra de Cadaqués nos presentamos en el faro de Cala Nans e indicamos al torrero la necesidad de apagar las luces ante el peligro de bombardeo que en estos mismos momentos se está efectuando en Rosas”».¹⁸ Como vemos, se alega la existencia de un documento acreditativo del apagón del faro, pues éste sin justificación era una falta gravísima penada con la expulsión del Cuerpo, de ahí la preocupación de los torreros, como el encargado de Cap de Creus, Antonio Martínez Montó, que ante una orden verbal en ese sentido transmitió a la superioridad su inquietud considerando que «serán cumplidas cuantas órdenes emanen de guerra y que afecten al servicio del que, ahora más que nunca, es el principal responsable; pero es menester también que el que o los que den la orden, sea orden y no recado; que en el faro pueda tenerse siempre la justificación, el porqué. De esta suerte... ¿Quién puede garantizar que la responsabilidad que cupiera a pecador no recayera en justo?».¹⁹ Se observa la importancia que para el torrero y su buen servicio en el faro tenían las órdenes escritas, que eran las que, ante cualquier contingencia, justificaban las actuaciones. En ese sentido, los desórdenes de ese período eran vividos con extrema preocupación, pues a menudo las dudas planteadas por los torreros eran transmitidas de una instancia a otra, ya fuera civil o militar, sin obtener respuestas clarividentes.

En algunos faros se instalaron puestos de observación militar, forzando a los torreros y sus familias a tener que buscarse otras viviendas (como

les sucedió a Francisco Pagès Arqués en el faro de Port de la Selva o a Emilio de Elejalde Bosch en el de Cadaqués), o a tener que convivir con los soldados, lo que causó honda preocupación entre muchos de ellos con hijas jóvenes (como Magí Francisco Bosch, que con tres adolescentes vivió con zozobra la instalación de un pequeño destacamento en el faro de Tossa).

Mientras, en otros faros se dispuso que fueran los propios técnicos los que desempeñaran funciones de vigilancia del litoral. En el expediente de Leonardo Sánchez Alcaraz, donde podemos leer como también el 5 de octubre de 1936 éste recibió la orden de apagar el faro de La Banya, encontramos un curioso cuaderno titulado «Defensa de Costas. Estado Mayor. Cartilla de Observación». Este librito fue enviado al mencionado faro por el Estado Mayor de la Defensa de Costas desde Valencia el 7 de septiembre de 1937 «para la debida vigilancia e información de las actividades enemigas en la costa, rogándole preste colaboración a este servicio, cumplimentando cuanto en ella se indica y que se refiere al cargo que desempeña». En él, aparecen dibujados los distintos barcos de guerra de las diversas armadas españolas y europeas, y en su portada puede leerse la siguiente anotación: «Este libro es de los rojos pero tiene usos prácticos para los nacionales».²⁰

Algunos torreros vivieron experiencias vitales al límite. Baldomero Castelló Pérez, torrero del faro de Columbretes, en una declaración jurada²¹ dijo: «El día 1 de febrero de 1938 a las 11 ½ de la noche llegaron dos vapores de pesca, armados de guerra, con soldados armados y me sacaron de la isla con la familia de muy mala manera, sin dejarme sacar nada de mi propiedad perdiéndolo todo, pistola en mano, por la manera de tratarme creí había llegado mi última. Estuvimos detenidos por los rojos en Burriana (Castellón) donde sufrimos un interrogatorio y puestos en libertad a las diez de la noche en Castellón. Al día siguiente vi en la jefatura que había una denuncia que me acusaba de marcado significado derechista, y por esta causa sujeto a la formación de expediente. Estando en estos trámites el día 15 de los mismos me encarcelaron en Castellón, el día 10 de mayo del mismo año fui trasladado a Eslida (Castellón), castigado a trabajos forzados en una carretera en construcción, recibiendo muy mal trato, sufriendo muchas penalidades y con la vida pendiente de un hilo, que constantemente estaba en peligro de romperse, por falta de alimentación llegué hasta el extremo de que apenas si podía tenerme en pie, y duró este cautiverio hasta el 29 de marzo de 1939 que se liberó Gandía donde estaba encarcelado sufriendo muy malos tratos desde el 3 de julio. Debido a estos padecimientos han decaído mucho mis energías».

Otros no tuvieron tanta suerte y fueron vilmente asesinados víctimas de las atrocidades de ambos bandos. Como muestra dos botones: Seve-

riano Martínez Garriga, torrero del faro del cabo de Salou, asesinado el 7 de agosto de 1936 acusado de fascista por haber escondido en el faro a un médico, de quien se dice que la censura gubernativa interceptó una carta de agradecimiento por la ayuda prestada; y Serafín de Castro Caballero –quien años antes había estado en el faro Calella–, que fue encarcelado el día 1 de agosto de 1936 en Sanlúcar de Barrameda y fusilado en el Puerto de Santa María el 6 de noviembre siguiente «por pertenecer al Frente Popular y por su lealtad y fidelidad a la República».²²

Son varios los expedientes personales en los que encontramos testimonios de los peligros que algunos torreros llegaron a correr por ambas partes. En el expediente depurativo de Federico Vidal Forés, encontramos un certificado de Pere Abadal Botanch, jefe provincial de la FET y de las JONS de Francia, fechado en Terrassa el 12 de junio de 1939, según el cual el torrero le había salvado de la «persecución a muerte de que le hicieron objeto las hordas rojas en julio de 1936, habiendo sido ocultado por el referido torrero con exposición de su vida como lo prueba el asesinato perpetrado en la persona de su compañero y jefe en el mismo faro, don Severiano Martínez»,²³ lo que en buena medida le valió para salir indemne de la depuración.

Un caso paradigmático de haberse encontrado en el punto de mira de la sinrazón de ambos bandos nos lo ofrece el gaditano José Salvatierra Llanos.²⁴ El 31 de julio de 1941 le fue dictada una orden de suspensión de empleo y mitad del sueldo. «Según algunas versiones a la entrada del Ejército Nacional intentó suicidarse temiendo fuese reprimido [...]. Tenía una herida en la muñeca producida por cuchilla de afeitar según el médico», extremo que justificó manifestando que «vio escopeteros dando vivas [...] Como depositario de la Virgen del Carmen, propiedad de los vecinos de la Aldea del Rompido, por carecer de iglesia y ermita, estaba [en el faro] expuesta al culto público de aquellos vecinos, imagen que fue salvada por él, de la destrucción durante el período revolucionario y entregándola después al cura párroco de Cartaya [...]. A pesar de ser su casa una residencia oficial del Estado que en aquellos tiempos según es notorio era laico, no faltaba quien le decía que estaba cometiendo una falta [...]. El intento de suicidio sí es cierto por el miedo que cobró a los rojos por tener en su poder la imagen del Carmen y por las atrocidades que los mismos estaban cometiendo». Se le consideraba relacionado con elementos izquierdistas porque teniendo familia numerosa había colocado temporalmente a un hijo en el ayuntamiento y a otro en los juzgados. Sin embargo, la Virgen del Carmen fue la única imagen salvada de la destrucción en todo el término municipal. Por otra parte, el maestro testificó a su favor, manifestando que su esposa fue increpada por un albañil cuando fue allí a rezar el 16 de julio de 1936, y Salvatierra salió a defenderla. En enero

de 1937 ya había justificado el intento de suicidio por el miedo a que le encontraran la imagen de la Virgen del Carmen que había escondido: «El que suscribe era depositario de la imagen por carecer dicha aldea de iglesia [...] teniéndola expuesta al culto público de todos los vecinos de la aldea en la oficina de las luces de enfilación [...] ocultada por él durante el período revolucionario». El 2 de enero de 1942 llegó la resolución del expediente de depuración con la sanción de traslado forzoso de provincia «en evitación de contactos con aquel vecindario y muy especialmente por considerar necesario separarlo de aquellos individuos que formaban parte del Frente Popular». Así sucedió como cesó de las luces de enfilación de la Barra de Isla Cristina, y fue trasladado al faro de Punta Anaga (Tenerife). El 4 de julio de 1945 dirigió una carta a Bernardo Granda Calleja, diciéndole que «el que suscribe le ruega perdone el atrevimiento en dirigirme a V.E. de un modo particular por el motivo antes expuesto. Hace tres años y medio que por virtud de sanción fui destinado al faro de Anaga (Canarias) donde he contraído un padecimiento al corazón complicado con bronquitis, según certificado médico que acompaño. Por tal motivo le convendría al que suscribe prestar sus servicios en climas templados y faros de poco trabajo y altura de la zona sur de España o Marruecos, máxime si se tiene en cuenta el tener prestados 35 años de servicios al Estado. Mil perdones por haberme permitido molestar la atención de V.E. en cuya bondad y rectitud confía el más humilde de sus subordinados». Pero Granda había cesado de subsecretario de Obras Públicas en junio de ese año, y la petición no comportó ninguna mejoría, quizás incluso le jugara en contra, puesto que el 11 de julio de 1945 fue destinado al faro de las islas Columbretes «con sujeción a las condiciones que se fijaron en la orden de 8 de enero de 1942». De su delicado estado de salud da fe su fallecimiento el 5 de enero de 1948 en el faro de isla Verde (Cádiz), a los 64 años, tras sufrir una asistolia.

Un significativo caso de lo desastroso de la contienda civil fue lo acontecido en el faro de Buda, de cuyo incendio y destrucción el 21 de abril de 1938 por orden de las huestes de Enrique Lister, contamos con el vivo testimonio en primera persona de los hermanos Antonio y Manuela Cabezas Azuara, hijos del torrero Alfredo Cabezas Martos, allí destinado por aquel entonces. Los hermanos Cabezas recuerdan cómo en el faro, ya desde agosto de 1936, se instaló una partida de milicianos para controlar, como en otras muchas señales, el alumbramiento del faro según conveniencias militares. Los otros compañeros habían abandonado el faro en distintas circunstancias, y su padre, como torrero encargado, permanecía en su puesto en estricto cumplimiento de su deber, aun cuando se preveía inminente la llegada de las tropas nacionales. Antonio y Manolita recuerdan con gran dolor y pesar cómo empezó el desenlace, el final de aquel

histórico faro imponente y fascinante, que por siempre ha permanecido en la memoria colectiva de la familia como el faro donde fueron más felices y desgraciados al tiempo.

En su expediente depuratorio, Alfredo Cabezas Martos relató lo sucedido: «El día 21 de abril de 1938 se presentaron fuerzas rojas de Infantería de Marina con una orden escrita al jefe del Puesto de Carabineros que allí existía, en el sentido de que sin tregua ni pretexto, en el término de dos horas, tenía que evacuarse totalmente el personal del faro e incendiado éste. En estas circunstancias tan críticas y atropelladas, no fue posible salvar absolutamente nada, como lo certifica el dependiente en su escrito, máxime por la intervención de trato brutal que tanto el que suscribe como mi esposa y mis hijos, fuimos objeto, conduciéndonos al lugar denominado Las Barracas [...]. Obligado el día 21 de abril de 1938 a evacuar el faro en virtud de la presencia de las fuerzas rojas, con orden escrita, que retuvieron, de evacuar e incendiar el faro en el término de dos horas, salimos conducidos por ellos, dejándonos en Las Barracas, lugar próximo al faro, pero en la margen izquierda [la zona ocupada por los republicanos]. Allí permanecí hasta el día 30, con intención de pasarme a la Zona Nacional con elementos de La Cava, pero fui descubierto por las fuerzas rojas que guarnecían toda la margen izquierda, siendo conducido a presencia del comandante militar, pasando los apuros más grandes de mi vida y obligado a salir inmediatamente para Barcelona donde estaba la jefatura».²⁵

Tanto Antonio como Manolita recuerdan perfectamente como en el orto del día les despertaron bruscamente y obligaron a su padre y a toda su familia a abandonar el faro. Fueron obligados a golpe de metrallata, anunciándoles que iban a destruirlo. «Nuestros padres nos despertaron a los cinco hermanos y nos indicaron que debíamos vestirnos con toda la ropa posible. De la cocina recogimos todos los alimentos que pudimos. Abandonamos el faro y nos dirigimos a pie hasta las barcas de suministro y subimos a ellas, envueltos en mantas. En una de ellas, la pequeña, colocamos los pocos enseres que pudimos llevarnos, básicamente alimentos, en la otra iba la mayor parte de la familia. Los hombres remaban, y nuestra madre y las niñas íbamos estiradas en el suelo, para poder salvaguardarnos de las ráfagas de disparos que se cruzaban simultáneamente desde ambas orillas del río Ebro». Recuerdan la huída y haber visto flotando sobre el Ebro, y entre sus márgenes y juncos, un río de cadáveres en estado de descomposición, desmembrados, y en el aire un profundo hedor a muerte, y ante ese horrible espectáculo las palabras de su madre exclamando «Díos mío son padres, hermanos, hijos, nietos, amigos, compañeros, y nadie nunca más sabrá de ellos». Huyendo forzados del faro, y con la supervivencia como única meta, eran al tiempo protagonistas involun-

tarios del establecimiento de una histórica línea fronteriza en el río Ebro entre las dos Españas en lucha fratricida.

Desde las barcas vieron como lanzaban granadas al interior del faro de Buda. Previamente habían remojado con petróleo los elementos altamente inflamables, como los colchones y toda la estructura de madera del faro. Una vez prendido el fuego con las granadas, incendiaron seguidamente el almacén donde estaban los bidones de petróleo refinado. «A las dos del mediodía las estructuras combustibles del faro de la isla de Buda, fundamentalmente sus viviendas, ya habían ardido. Las llamas salían por las ventanas de la torre de acceso a la linterna, como una antorcha de denso humo. El fuego fundió la linterna con toda su óptica.» Con las barcas se dirigieron a Las Barracas, las casetas de los pescadores que solían pescar en la zona de la desembocadura del Ebro, y que solían recurrir a Alfredo Cabezas cuando sufrían algún tipo de accidente o herida. Allí se instalaron durante ocho días. El cuarto día después del incendio, Alfredo Cabezas Martos y su hijo Alfredo marcharon en barca al faro de Buda para ver si había algo que se pudiese recuperar. Allí encontraron rescoldos del incendio en el cono de sustentación del faro y nada que recuperar. Regresaron a las casetas de los pescadores muy apenados por la imagen dantesca del faro quemado, y días después marcharon de allí.

Desde Las Barracas, ya de noche, la familia se dirigió hacia un almacén de arroz, remontando el río, por un camino que seguía los campos de arroz. No se veía nada debido a la oscuridad. Iban a pie con una carretilla en la que llevaban los pocos enseres que se habían salvado. Aquella misma noche, y siguiendo su camino hacia el Perelló, Alfredo Cabezas Martos vio que se aproximaba un carro conducido por milicianos. Como su hija pequeña, Manolita, estaba muy cansada, Alfredo Cabezas Martos pidió a los milicianos si podía colocar a su hija sobre el carro, encima de las cajas. «Le dijeron que sí y minutos después el carro, tras un bache, cayó sobre un arrozal. Nuestro padre una vez logró recuperarme del arrozal, ayudó a los milicianos a levantar el carro y colocar de nuevo las cajas. Los milicianos le dijeron que no tocarse las cajas pues contenían bombas de mano.» El torrero se estremeció al comprobar que había puesto a su hija pequeña, Manolita, la más delicada de sus hijos debido al grave traumatismo sufrido en su niñez, sobre un auténtico polvorín. Aquella noche lograron descansar en un almacén de arroz. A la mañana siguiente prosiguieron su camino al Perelló, donde Alfredo Cabezas se presentó en el Estado Mayor de Enrique Líster y solicitó un permiso para trasladarse con su familia a Barcelona. «Allí se enteró que el teniente oficial que se había encargado de incendiar el faro de la isla de Buda había sido degradado y enviado al frente de Gandesa por haber quemado el faro con retraso respecto a la hora prevista. Después de estar dos días en el Perelló le entregaron un sal-

voconduco para que se personara en Barcelona y la autorización para utilizar el transporte de abastecimiento en su desplazamiento. Nos trasladamos en camión hasta la capital catalana, donde nuestro padre se presentó a la Jefatura de Obras Públicas de Cataluña, siendo destinado interinamente al faro de Montjuïc (Barcelona), y luego al de Vilanova i la Geltrú.»

Tras la Guerra Civil, a Alfredo Cabezas Martos se le abrió un expediente de depuración, cuya resolución tuvo lugar el 30 de abril de 1940, siendo condenado a dos años de postergación en el Cuerpo y trasladado a la suplencia de Murcia. Destacamos que aun cuando en su descargo había alegado no haber podido hacer nada para impedir el incendio del faro, y pese a que el juez instructor propuso su libre absolución, fue sancionado al considerar el subsecretario de Obras Públicas la «falta de decisión para pasarse a la zona nacional en los momentos en que todo el ejército rojo se pasó a la margen izquierda del Ebro huyendo del Glorioso Ejército Nacional».²⁶

Tras este episodio concreto, regresamos a la generalidad. Las carestías alimentarias durante la Guerra Civil fueron severas, todo el mundo tenía que adaptarse a la escasez en la medida de sus posibilidades. En los faros alejados de núcleos urbanos el acceso a los mercados se hizo más difícil, al tiempo que los precios de los productos se disparaban. De ahí que el suplente de Girona, Antonio Ruiz Mayorga, a primeros de enero de 1938 enviara a los torreros del faro de Sant Sebastià un borrador de instancia para que solicitaran las ventajas de los militares con respecto a la comida, alegando prestar servicios en zona de guerra, soportando todos los peligros naturales a la misma «y creyendo interpretar el espíritu del artículo 86 del Reglamento del Cuerpo de Torreros de Faros, que trata de las ventajas del personal de los faros enclavados en fortalezas», rogando se les concedieran «las mismas ventajas que para la adquisición de víveres en las intendencias militares tienen los funcionarios del ramo de guerra que prestan, al igual que el que suscribe, sus servicios en estas costas». La petición cursada reglamentariamente fue denegada «habiendo manifestado la Secretaría General del Ministerio de Defensa Nacional, con fecha 21 de dicho mes de abril, lo siguiente: “No es posible acceder a la petición que V.I. formula en su escrito de 19 del actual, relativa a que se provea de víveres por intendencia a los torreros de faros”».²⁷ Observamos como en la negativa ni se preocuparon por añadir ningún intento de justificación.

La escasez alimentaria continuó durante la posguerra y aumentó en ciertos períodos, en los que encontramos algunos intentos por parte de los torreros por conseguir los beneficios militares, que por aquel entonces eran una de las garantías más sólidas que podía conseguirse. Miguel Pérez Ruiz solicitó el 14 de febrero de 1941 acogerse a una medida, ya mencionada en el capítulo dedicado a los abastecimientos, de la que goza-

ban los faros ubicados en plazas militares,²⁸ alegando «hallarse emplazado este faro en el Castillo de San Sebastián de la ciudad de Cádiz, teniendo en cuenta el artículo 86 del vigente Reglamento para la organización y servicio del Cuerpo Técnico Mecánico de Señales Marítimas, ruego a V.S.I. ordene se efectúen las gestiones necesarias para que por la intendencia militar se les suministre los víveres como se ha concedido ya, al personal de otros faros de la Península en análogas condiciones que éste, ya que por residir estos funcionarios en dicha fortaleza, la mayor parte del tiempo, encuentran más dificultades para la adquisición de los artículos de primera necesidad». El 3 de marzo de 1941 le fue desestimada la petición de víveres «ya que los funcionarios del Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas que sirven en el mencionado faro no se hallan en la misma situación que los afectos a los faros de Punta Carnero o isla Verde, pues si bien el faro de esta capital está enclavado dentro de una fortaleza militar, los interesados viven en la plaza».²⁹

La Guerra de África

La Guerra de África o del Rif, que nuestro país libró entre 1911 y 1926 en el protectorado español de Marruecos, y en la que perecieron decenas de miles de soldados, tuvo también en el faro del Peñón de Alhucemas, situado a 84 kilómetros al oeste de Melilla, un episodio destacado en la primavera de 1922, al sufrir este lugar un intenso ataque. Tras el desastre de Annual en el verano de 1921, Abd el-Krim extendió la República del Rif y hostigó algunas de las últimas posiciones españolas en la zona. El 10 de abril de 1922 el capellán y vicario de Alhucemas, José Muñoz, dio cuenta de lo sucedido en una carta al director de *El Fomento*: «Muy señor mío y de mi mayor consideración y respeto: a usted, como defensor del Cuerpo de Torreros de Faros, digno y honroso en todos sus deberes, me dirijo, por considerar caso de justicia el poner de manifiesto el comportamiento observado, durante el bombardeo de Alhucemas, por el Farista D. Manuel López Sedeño [*sic* Cedeño], en cumplimiento de su deber. Desde el comienzo del bombardeo por el enemigo a esta isla (día 18 de marzo), se observó que uno de los principales objetivos del enemigo era la destrucción del faro, sin que por esto, y a pesar del incesante bombardeo del enemigo se dejase de encender el faro, aunque fue poco tiempo el que en este día alumbró, por acatar órdenes de la superioridad militar de esta plaza. El día 19, y siguiendo el enemigo en su objetivo de dirigir sus disparos al faro, a la hora reglamentaria y correspondiéndole de turno al Farista Sr. Manuel López Sedeño, recibió órdenes de la autoridad antes citada para que el faro fuese encendido, y, estando ya cumplida esta orden, el enemigo arreció en su fuego de cañón sobre este tan visible punto

de referencia, alcanzándole dos proyectiles que causaron desperfectos en la baranda y torreón, cumpliéndose el servicio del faro con exactitud por el Sr. López Sedeño hasta la hora reglamentaria. El día 20, cumpliendo la misma orden del día anterior, fue encendido el faro a su debida hora, y al poco tiempo se recibieron órdenes de la superioridad militar de Melilla de que se apagase, cumpliéndose esta orden; pero bastó este lapso de tiempo que funcionó el faro para que el enemigo, rectificando sus disparos, lograse el objetivo que desde el primer momento se propuso, destruyendo en la mañana del 21, la óptica, el fanal y aparatos accesorios. Como, de esta forma, era inminente el peligro de incendio, por el combustible almacenado en los depósitos, y el fuego del enemigo arreciaba en aquellos momentos, el comandante militar encareció la necesidad de evacuar los depósitos de combustible, ofreciéndose, desde luego, como voluntario, el citado Sr. López Sedeño, acompañado del capitán de artillería Sr. Sirvent y del celador de ingenieros, los que llevaron a cabo dicha operación, salvando a la isla de una catástrofe cierta. Merece mil plácemes y enhorabuenas el Sr. López Sedeño, que tan alto sabe poner su honor profesional, por lo que no he podido silenciarlo, atreviéndome a calificarlo como honra y orgullo del Cuerpo a que pertenece, pues no solamente ha demostrado sus sentimientos y gran corazón en cuanto he referido, sino también dando albergue a seis naufragos del vapor *Joan de Joanes* [embarcación que ejercía las funciones de correo con Melilla] hundido por el enemigo, entre ellos el mayordomo y segundo maquinista, con los que compartió su vivienda, su ropa y su comida cuando más precaria era su situación, y ayudando eficazmente a salvar como voluntario, en unión del segundo piloto Sr. De la Calleja, las imágenes y cuantos objetos del culto se encontraban en la iglesia bajo el fuego enemigo». ³⁰ Sin embargo, el enclave consiguió resistir, y en 1925 las baterías de artillería de la isla ejercieron un papel determinante en el famoso desembarco de Alhucemas, con el que se dio comienzo al fin de la contienda.

El conflicto en el Sahara

Uno de los episodios más duros vividos por el Cuerpo de Técnicos-Mecánicos de Señales Marítimas, por el fuerte impacto que ello supuso, fueron los hechos sucedidos en el faro de cabo Bojador en el entonces Sahara español, en 1957, apenas dos años después de su inauguración.

En una incursión del llamado Ejército de Liberación Marroquí el faro fue asaltado y sus habitantes secuestrados durante diecisiete meses. Los rastros de sangre encontrados en el establecimiento asaltado hicieron temer por sus vidas. Los hechos tuvieron una gran repercusión pública y la prensa se hizo amplio eco de lo sucedido. Sirva como muestra la noticia

publicada por el *Diario de Barcelona*: «Las muchas manchas de sangre que existen en el faro hacen suponer que estas familias españolas hayan sido bárbaramente asesinadas»,³¹ o la carta que Diego Plata dirigió al director de *ABC*: «Esos torreros inmolados por unos chacales sarnosos que acechan en la noche son los mártires civiles más importantes de nuestro tiempo. Todos los faros del mundo, servidos todos por hombres de claro mirar, entonan un himno mudo en honor de los adelantados de Occidente sobre el cabo Bojador. Es un homenaje en que el destello, acariciando los lomos de las olas, casi se oye como aquel “*cant de germans*” de que hablaba Maragall. Yo creo, director, que estos españoles serán universalmente honrados. Desde los torreros de los cayos calientes y los arrecifes de coral hasta los que gobiernan las rutas desmelenadas y frías de los verdes mares del norte, todos alumbran hoy la ruta por donde unos gallegos, unos aragoneses –casta de navegantes– suben hacia la gloria».³²

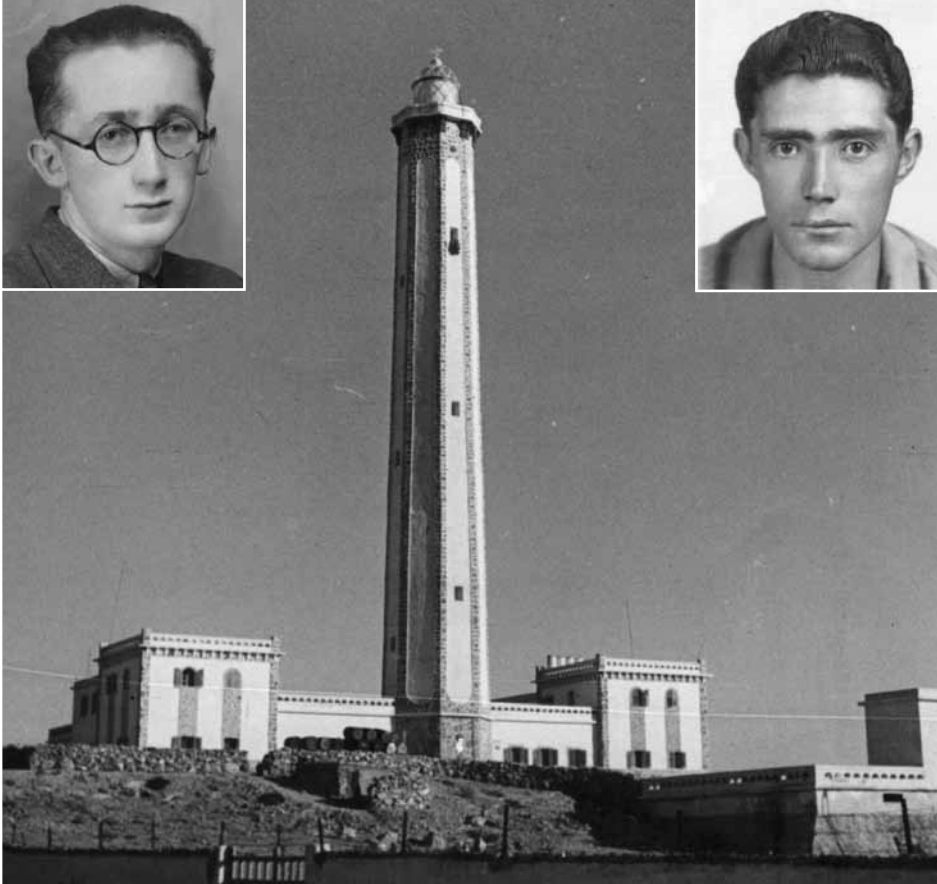
Antonio Castaño Lamelas, nacido en O Barqueiro (La Coruña) en 1923, solicitó el traslado voluntariamente a la suplencia de los faros del África Occidental Española el 25 de marzo de 1957, siendo nombrado para dicho destino de servicio extraordinario el 10 de abril de ese mismo año. Tomó posesión de su destino, cuya residencia estaba establecida en Las Palmas de Gran Canaria, y poco después fue destinado al faro de cabo Bojador entretanto no llegara el torrero titular Pedro Alvite Albores. Sin embargo, el 29 de noviembre de 1957 fue secuestrado junto a su esposa en el faro de cabo Bojador, protagonizando un largo cautiverio que se prolongó hasta el 6 de mayo de 1959. El otro técnico, Juan Carlos Ruiz-Dana Jiménez, nacido en Calatayud en 1926, soltero, había solicitado el 7 de marzo de 1955 el traslado al faro de cabo Bojador, también llamado de Enrique el Navegante, según una convocatoria publicada en el *BOE* el 16 de febrero de ese mismo año. Había sido nombrado para ese destino el 31 de marzo de 1955.

En un oficio fechado el 9 de mayo de 1959 se recoge que «han comparecido en el Servicio Central después de haber estado prisioneros desde la noche del 28 al 29 de noviembre de 1957. Dichos señores estuvieron cautivos durante el tiempo transcurrido y fueron liberados recientemente en unión de otros españoles gracias a las gestiones realizadas por nuestro gobierno». Cuando reaparecieron sanos y salvos se les concedió la llamada licencia colonial de cuatro meses según estaba establecido por una Orden Ministerial de 30 de noviembre de 1949. El 18 de mayo de 1959 ambos torreros solicitaron traslado a la suplencia de La Coruña fundamentando su petición Antonio Castaño «en motivos familiares y su delicado estado de salud, especialmente el de su esposa»,³³ y Juan Carlos Ruiz-Dana porque «se encuentra en delicada situación física y necesitado de cuidados especiales».³⁴ José Antonio Mera Espiño, que fue técnico de señales marítimas y en su momento compartió estancia en el faro de cabo

Silleiro con Antonio Castaño y su esposa, esboza algunos detalles del cautiverio en un *blog* de Internet.³⁵ Y aunque por lo que cuenta, la dureza de lo vivido hacía que no les gustase demasiado hablar de lo sucedido, relata como aquél fue separado de su mujer, y ésta compartió sus días con esposas de guardias civiles de un destacamento que también había sido capturado, o como ante los indicios de haber sido asesinados llegaron a oficiarse funerales en distintas localidades españolas, y termina haciendo alusión a los interrogatorios a los que fueron sometidos al ser liberados en la frontera de Ceuta.

Dadas las excepcionales circunstancias que concurrían en su caso, Antonio Castaño y Juan Carlos Ruiz-Dana el 2 de julio de 1959 fueron nombrados agregados a la suplencia de La Coruña, con derecho a ocupar en propiedad la primera y la segunda vacante, respectivamente, que se produjera en la misma. El 9 de septiembre de 1959 cesaron formalmente (puro trámite no presencial) del faro de cabo Bojador, por aquel entonces dependiente del Servicio Central de Faros y Balizas, y finalmente el 8 de octubre de aquel año tomaron posesión de sus nuevos destinos en La Coruña, de donde como deferencia por lo vivido jamás fueron trasladados. Antonio Castaño se jubiló en 1988 y Juan Carlos Ruiz-Dana falleció prematuramente en 1977 al padecer una embolia cerebral.

El desagradable episodio protagonizado por ambos fue recogido en la revista *Señales Marítimas*. En un artículo aparecido bajo el título de «Tragedia del faro de cabo Bojador»,³⁶ se hacía eco de los temores e incertidumbres de lo acontecido. Año y medio más tarde, al ser liberados, *Señales* les dedicó un emotivo editorial titulado «Ejemplo y paradigma de quienes cumplen una difícil misión» que rezaba así: «Este volver a saber de sus vidas nos llena de júbilo y nos devuelve aquella tranquilidad que se nos fue el día que tuvimos conocimiento de su cautiverio. El Cuerpo vibra, hoy, emocionadamente, y les da la más entrañable bienvenida [...]. La odisea de nuestros compañeros de cabo Bojador ha constituido un capítulo heroico en la historia de quienes cumplen una alta misión en los faros. Es un hecho que el Cuerpo ha de recordarlo siempre, entre admiración y respeto. Pero al mismo tiempo que estos sucesos, que un día saltan a las columnas de los periódicos, acontecen otros que permanecen en el anónimo, porque participan de una heroicidad que el sacrificio y la abnegación cotidianos no les permiten de su humilde y callada misión». El director de la revista, el periodista José Rodríguez Alfaro, terminaba su editorial con unas palabras que en la presente publicación cobran verdadero sentido: «Si algún día se hiciese necesario ofrecer un brillante expediente, vosotros seríais el ejemplo y paradigma donde mejor podría haberse reflejado el honor y la fe de quienes cumplen una misión difícil». En otro texto un compañero terminaba su artículo clamando «¡Compañeros Antonio Cas-



Antonio Castaño Lamelas y Juan Carlos Ruiz-Dana Jiménez, los dos técnicos del faro de cabo Bojador (Sahara), que permanecieron secuestrados durante 17 meses entre los años 1957 y 1959. Archivo General del Ministerio de Fomento y colección Francisco José García Castelló.

taño Lamela y Juan Carlos Ruiz-Dana Jiménez, enhorabuena por haber vuelto a los brazos de vuestros seres queridos y sed bienvenidos de nuevo al seno de nuestra colectividad, que os recibe con un fraternal abrazo por medio de vuestro compañero!».³⁷

Quizás en este momento debamos hacer una breve mención de los técnicos que se encontraban en el Sahara en la fecha en la que España abandonó a su suerte este territorio colonial. El 14 de mayo de 1976 consta un oficio en el que se dice que «los funcionarios que se hallaban destinados en los faros de cabo Bojador, baliza del Aaiún, faro del Aaiún, faro del Cabiño, baliza del fondeadero de Bojador, faro de Punta del Corral y faro de Peña Grande, balizamiento de Villacisneros, Puerto Rico, Angra de Cintra y de La Güera, dependientes de la 7ª Jefatura Regional de Costas y Puertos, suprimidos con motivo de la descolonización de los territorios del Sahara Occidental, sean trasladados con carácter forzoso a puestos de trabajo actualmente vacantes». ³⁸ En virtud de eso, conocemos los casos de José Pérez Prefasi, que fue nombrado para la suplencia de la Jefatura Regional de Costas y Puertos de Levante, con residencia en Cartagena, y el de Francisco José García Castelló, que quedó adscrito a la Jefatura de Costas de Las Palmas.

Pero no todo lo vivido en los faros tiene un mal sabor de boca. Tras la hecatombe de la Segunda Guerra Mundial rápidamente surgió la necesidad de vertebrar políticamente el viejo continente para articular la construcción europea. Todo empezó con una unión del carbón y del acero alrededor del Benelux, Francia y Alemania Federal, y pronto surgió la idea de crear la Comunidad Económica Europea, de la que España tardó bastantes años en formar parte. Sin embargo, el anhelo por participar en ese proceso viene de lejos. Un editorial de *Señales* de 1956 daba cuenta de la visita del ministro de Obras Públicas al faro de Estaca de Bares. En él se reproduce la anotación del ministro en el libro de dicho faro: «Sin novedad en el faro de la Estaca de Vares, como no sea otra (que no deja de serlo) que la visita de un ministro del ramo al faro situado más al norte de España mirando a esa vieja Europa de la que formamos parte, y que es espiritualmente faro de esperanzas e ideas para la integración de los Estados Unidos de ella, remedio contra el desquiciamiento actual del mundo. El Conde de Vallenga. 18 septiembre 1956». ³⁹ Cualquiera diría que hace cincuenta años de un texto que parece de la más candente actualidad. El ministro Fernando Suárez de Tangil, sin embargo, fue un hombre de miras, durante cuyo mandato (1951-1957) ejerció como uno de los grandes valedores del Cuerpo.

Por otra parte, los faros han sido siempre motivo de temática de numerosas emisiones filatélicas, testimonio de comunicación y hermandad entre naciones.

Las depuraciones políticas

La implicación política de los individuos en la sociedad es una constante histórica, igual que lo es la represión de las ideas políticas de los vencidos respecto de los vencedores y/o gobernantes. Algunos torreros –no todos–, como algunos otros integrantes de la sociedad –nunca toda–, han protagonizado episodios de militancia política, cuyo rastro mayormente sólo podemos recorrer documentalmente de forma asociada a fracasos y persecuciones.

Miquel Plaza Vilanova tomó posesión el 10 de febrero de 1872 en el faro de Columbretes. El 2 de junio de 1872 fue dado de baja acusado de faltas graves en el servicio por supuesta rebelión al gobierno constituido.⁴⁰ Sin embargo, a los pocos meses fue absuelto de los cargos que pesaban contra él, y dado de alta en el servicio el 29 de octubre de 1872, volviendo a tomar posesión de su destino en dichas islas el 5 de noviembre de 1872.

En contraposición a los alzamientos conservadores hubo otros con un perfil liberal radical, que tuvieron por escenario principal la región de Murcia y provincias limítrofes. Se trata de un fenómeno conocido políticamente como «el cantonalismo», que también tuvo su afectación en los faros y los torreros. El mallorquín Miquel Tomàs Montserrat tomó posesión el 9 de julio de 1873 de su destino en el faro de Águilas (Murcia). El 16 de septiembre de ese mismo año, sin embargo, fue suspendido de empleo y sueldo por haber sido nombrado individuo de la Junta Separatista de Águilas en la sublevación de 1873. El 7 de septiembre de 1876, sobreseída la causa, se reincorporó al Cuerpo, siendo destinado al faro de cabo Tiñoso (Murcia).

José Molina Gonzalves que había ingresado el 19 de abril de 1872, tras disfrutar de un período de licencia reingresó en el Cuerpo el 22 de diciembre de 1873 siendo nombrado para el faro de cabo Tiñoso (Murcia). El 21 de enero de 1874 tomó posesión en la Jefatura de Murcia «desde cuyo puesto continuó el viaje al mencionado faro; pero tuvo la desgracia de lastimarse un brazo al bajar de la diligencia a corta distancia de la referida capital, y no le fue posible continuar el viaje a causa de no haber facultativos en donde debía prestar servicio. En este caso obtuvo permiso del Sr. ingeniero de Murcia para ponerse en cura, pero como quiera que los facultativos auguraban sería larga su curación, remitió al referido jefe un certificado médico sobre el caso. Desde aquel entonces ha padecido lo suficiente para impedirle volver al Servicio de Faros, hasta la fecha [8 de agosto de 1877] que totalmente restablecido, desea el ingreso en el Cuerpo».⁴¹ Sin embargo, los acontecimientos políticos (revuelta cantonal) que azotaron la región de Murcia entre el 12 de julio de 1873 y el 12 de enero de 1874, se cruzaron en su trayectoria. El 7 de marzo de 1874 se le abrió

un expediente disciplinario por no haberse posesionado a tiempo en el faro de cabo Tiñoso, y el 7 de mayo un anuncio publicado en el *Boletín Oficial de la provincia de Alicante* le reclamaba compareciese en la tramitación de dicho expediente sancionador. Un informe del ingeniero fechado el 18 de julio de 1874 declara no haberse personado en las dependencias oficiales en la tramitación del expediente sancionador, y acusa al torrero de alegar haber padecido una caída con contusión como un pretexto para no incorporarse al servicio del faro, cuando aquél le había manifestado su voluntad de desplazarse a Santa Pola, en unos momentos de gran tensión política (interpretéase el fenómeno cantonal y la caída de Cartagena el 12 de enero de 1874, así como la posterior represión desencadenada), y termina manifestando su extrañeza por, en el supuesto caso que la lesión hubiese sido cierta, no haber regresado al faro transcurridos más de cinco meses desde los supuestos hechos. El informe manifiesta quedar probado el abandono del servicio sin causa justificada, una falta comprendida en el artículo 73 del reglamento entonces vigente de 30 de abril de 1873, razón por la que se propuso su separación definitiva del Cuerpo. Así fue como el 30 de septiembre de 1874 fue dado de baja. Sin embargo, el 8 de agosto de 1877 solicitó el reingreso, petición que fue desestimada el 26 de febrero de 1878. Perseveró en su intento de volver al Cuerpo, y el 6 de abril de 1881 volvió a solicitar la admisión, pero esta vez nuevamente como aspirante al Cuerpo, alegando «que ha pertenecido a torrero de faros, dejando este destino por hallarse enfermo y cuando recobró su salud ya no podía reclamar dicho destino por haberse transcurrido los tres años que marca el reglamento». El 22 de abril de 1881, por segunda vez en su vida fue nombrado como aspirante al Cuerpo «teniendo en cuenta la circunstancia de haber pertenecido al mismo, razón por la cual tiene suficientemente probada su aptitud para ingresar en él». Consiguió su objetivo el 19 de mayo de 1885 al ser nombrado torrero tercero con destino al faro de Calella, siendo hasta el término de nuestra investigación el único caso documentado de un torrero que tras ser expulsado del Cuerpo regresa al mismo, no por anulación de sanción, como es el caso de otros, sino por haber vuelto a presentarse como aspirante. Aunque su falta, sin embargo, siempre le acarreo problemas: el 5 de mayo de 1905 le fue denegado el derecho a servir en faros de descanso, porque en su expediente constaba una falta por abandono del servicio, siendo imprescindible para poder gozar dicho derecho no tener falta alguna de ese tipo, según lo establecido en una circular de 11 de octubre de 1883.

El 17 de agosto de 1932 el gobierno de la República decretó la expulsión del Cuerpo de Enrique Acuña Campos, torrero con residencia en Ayamonte (Huelva), en virtud de una Ley de Defensa de 11 de agosto de ese mismo año, por la que se autorizaba al gobierno «a separar defi-

nitivamente del servicio a los funcionarios civiles y militares, que rebasando el artículo 41 de la Constitución, realicen o hayan realizado actos de hostilidad o menosprecio contra la República». ⁴² Dicha separación se produjo sin la previa formación de ningún tipo de expediente, como hubiera correspondido reglamentariamente. Una ley de 13 de diciembre de 1934 vino a establecer la posibilidad de que los funcionarios afectados por aquella otra solicitaran la apertura de un expediente para dilucidar su actuación. A ella se acogió Enrique Acuña, y tras la incoación del mismo, un decreto de 6 de marzo de 1935 declaró nula su separación, estableciendo que debía volver a ocupar su antiguo puesto en las luces de Ayamonte, reconociéndole como servicio activo el tiempo que permaneció separado, e indemnizándole por los perjuicios económicos padecidos. La Asociación y *Señales* se congratularon de haberse superado un atropello del que cualquiera hubiera podido ser víctima. ⁴³

Durante la Guerra Civil ambos gobiernos depuraron a los funcionarios, a menudo bajo arbitrariedades, falsos testimonios, etc.

El presidente del Consejo de Ministros, Francisco Largo Caballero, decretó el 27 de septiembre de 1936 la depuración de todos los funcionarios públicos civiles, por lo que éstos quedaron suspendidos en todos sus derechos hasta la resolución de sus expedientes. ⁴⁴ Según el artículo «d» de dicho decreto, el gobierno estaba facultado para separar definitivamente del servicio a quien considerase. Eso fue lo que le ocurrió el 30 de noviembre de 1936 a Celedonio Mendía Lasarte, cesado de su puesto en el faro de Castro Urdiales (Santander) «por haber sido destituido de su cargo, como comprendido en la relación de los considerados desafectos al Régimen, del Excmo. Sr. gobernador general de Santander, Palencia y Burgos, publicada en el *BOP* de 30 de noviembre de 1936; haciendo constar que le ha sustituido en su cargo el torrero suplente don Miguel Sempere Campello, hasta que por esa superioridad se resuelva lo que considere procedente». Por una declaración jurada suya en el otro expediente depurativo que se le abrió al término de la contienda, el 21 de noviembre de 1940 manifestaba que en 1937 «fui conducido de la cárcel de Castro Urdiales a la checa de Santander el 16 de febrero y de ésta a Bilbao el 17 del mismo mes para ser puesto en libertad, gracias a la intervención de un amigo [el alcalde de Guecho] perteneciente al Partido Nacionalista Vasco. Hasta abril del 37 permanecí en el faro de La Galea (Vizcaya) de donde fui expulsado por el entonces ingeniero jefe de Obras Públicas D. Felipe Machín Ocio. Y habiéndome querido llevar a fortificaciones por carecer de la documentación necesaria, recurrí nuevamente al alcalde de Guecho, quien para más seguridad y garantía personal me hizo afiliarme al Partido Nacionalista Vasco. Que me colocó en el convento de los Ángeles Custodios para defensa de las religiosas que en él había, y evitar en lo posible el

que pudieran ser objeto de cualquier atropello por parte de los batallones asturianos que por aquellos días llegaron a Bilbao, ya que dicho convento ya no era cárcel. Percibí como jornal solamente 240 pesetas correspondientes al mes de mayo de 1937 por el Partido Nacionalista Vasco». ⁴⁵ En 1938 el gobierno de la República expulsó del Cuerpo a un mínimo de 53 torreros de faros.

Tras la Guerra Civil, el gobierno franquista –que ya había actuado en sentido parecido durante la contienda en el territorio bajo su control– tramitó los expedientes depurativos en base a una ley de 10 de febrero de 1939. ⁴⁶ Mientras éstos se incoaban, los torreros quedaban suspendidos de empleo, percibiendo únicamente la mitad o un tercio de su sueldo. Tenemos constancia de una veintena de torreros que fueron expulsados del Cuerpo, siendo sancionados otros muchos con traslados forzosos con prohibición de solicitar cargos vacantes durante uno, tres o cinco años según los casos, postergación en el escalafón por igual período de tiempo, e imposibilidad de ejercer puestos de responsabilidad.

El 20 de octubre de 1939 Mariano Sánchez Berdejo, torrero del Servicio Central de Faros en Madrid, fue condenado por un tribunal militar mediante un proceso de sumarísima urgencia a diez años de inhabilitación especial «como autor de un delito de continuar desempeñando sus cargos bajo el mando de los alzados». ⁴⁷ Por otra parte, el 10 de mayo de 1940 el expediente administrativo concluyó con una sanción de traslado forzoso y prohibición de solicitar cargos vacantes durante cuatro años. Sin embargo, al ser la sentencia militar condenatoria superior a ésta, el 7 de diciembre de 1939 fue separado del Cuerpo «por considerar comprendido en el apartado a) del artículo 9º de la Ley de 10 de febrero último y haciendo uso de la facultad concedida por el 13 de la misma». Extinguida la condena de diez años de inhabilitación en marzo de 1949, el 19 de diciembre de ese mismo año Sánchez Berdejo solicitó su reposición en el cargo, petición que inicialmente fue denegada alegando «carencia de documentación». El 26 de julio de 1950 solicitó la revisión de su expediente. El 17 de diciembre de 1951 se abrió un nuevo expediente administrativo de depuración aclaratorio, por el que se propuso su readmisión al Cuerpo, constando como elementos a su favor su empleo de ajustador mecánico en un taller de Alcalá de Henares y su dedicación «a la preparación de alumnos para ingreso en dicho Cuerpo de Torreros» desde la Academia Mavian en la que trabajaba. El Consejo de Ministros del 30 de mayo de 1952 aprobó la propuesta de readmisión en el escalafón con una sanción de traslado forzoso, cinco años sin solicitar nuevo destino e inhabilitación para cargos de mando o confianza. Debido a dicha sanción Sánchez Berdejo retrocedió en el escalafón «treinta puestos que es el producto de multiplicar seis por los cinco años de postergación con arreglo al cupo fijado en la Orden

Ministerial de 30 de abril de 1940», lo que evidentemente suponía un importante flagelo económico en su empleo. El reingreso efectivo se produjo el 21 de noviembre de 1952, siendo destinado por la superioridad al lejano y duro faro tinerfeño de Punta Anaga el 30 de enero de 1953.

Joan Viñolas Puig abandonó por orden del gobierno republicano el servicio del faro de Fernando Poo en la Guinea Española el 4 de mayo de 1937, regresando a la Península, donde fue destinado interinamente a la suplencia de Girona, realizando suplencias en los faros de Port de la Selva y Cap de Creus, y huyendo a Francia al término de la contienda civil. «Por su conducta y actividades contrarias a los principios del Movimiento Nacional» causó baja en el escalafón nacional; sin embargo, «en la información practicada por la Auditoría de Guerra de la 4ª Región Militar (Barcelona), recayó resolución del Exmo. Sr. capitán general de la misma, de fecha 21 de mayo de 1949, declarando la terminación de las actuaciones practicadas sin declaración de responsabilidad». El 3 de diciembre de 1952 dirigió una instancia de readmisión al servicio activo del Estado. El 22 de diciembre de ese mismo año se le abrió expediente de depuración para resolver su solicitud de reingreso. La resolución de dicho expediente concluyó el 18 de noviembre de 1953 con su readmisión al servicio activo del Estado «imponiéndole como sanción el traslado forzoso con prohibición de solicitar cargos vacantes en un plazo de tres años y postergación por igual tiempo con arreglo a la Orden Ministerial de 30 de abril de 1940 e inhabilitación para el desempeño de puestos de mando o de confianza; debiendo continuar en la situación de supernumerario en que se hallaba como afecto a los Faros de la Guinea Española». En base a ello «la subsecretaría se ha servido disponer [...] que retrocede dieciocho puestos en el escalafón, que es el producto de multiplicar seis por los tres años de postergación con arreglo al cupo fijado en la Orden Ministerial de 30 de abril de 1940». El 14 de diciembre de 1953 solicitó el reingreso y el nombramiento de un nuevo destino. El reingreso le fue concedido el 6 de febrero de 1954 y el nombramiento de su nuevo destino se demoró hasta el 30 de junio de aquel año, siendo destinado al faro de Portmán (Murcia). El 1 de junio de 1959 solicitó la «invalidación de la sanción por la buena conducta [...] escalafonándole en el lugar que le corresponda». El 3 de noviembre de 1959 se le aceptó la anulación de la sanción «de postergación colocándole en el lugar correspondiente del escalafón», que fue publicada en el *BOE* de 14 de noviembre de 1959. En abril de 1973 solicitó el reconocimiento a efectos de la jubilación «del tiempo que permaneció separado del servicio», a lo que se le respondió afirmativamente: el 30 de abril de 1973 «esta subsecretaría ha resuelto acceder a lo solicitado y reconocer al indicado funcionario, a efectos de trienios, el tiempo que permaneció separado del servicio, es decir, desde el día 5 de mayo de 1937 hasta el día 21

de julio de 1954, fecha anterior a la en que tomó posesión del destino que le fue conferido a su reingreso en el Cuerpo ambos inclusive».⁴⁸

Y volviendo a Mariano Sánchez Berdejo, su caso es todavía más complejo y singular. El 19 de mayo de 1976, cuando ya llevaba siete años jubilado, solicitó computar los años separados del Cuerpo a efectos de jubilación, en virtud del Decreto 3357/1975, que declaraba revisados de oficio «y en consecuencia anulados los efectos derivados de las sanciones impuestas al amparo de la Ley de Depuración», lo que «supone me sea considerado de abono a efectos pasivos el tiempo en que permanecí en situación de separado del servicio». El 15 de junio de 1976 la Subsecretaría de Obras Públicas resolvió que «el Decreto 3357/75 es inaplicable al tiempo de condena impuesto por sentencia firme y ya cumplida, porque ésta no tiene el carácter de sanción administrativa de depuración impuesta de conformidad con la Ley de 10 de febrero de 1939, única a la que es de aplicación; se trata de cosa juzgada; como ejecución de dicha condena el peticionario ha estado durante esos diez años legalmente inhabilitado para poder ejercer ni desempeñar función alguna como funcionario del Cuerpo; consecuencia de todo ello, es que en este caso no puede operar la técnica de la ficción [...] Por cuanto antecede ha resuelto: 1º- Reconocer como tiempo de servicios prestados en activo el que estuvo separado por depuración don Mariano Sánchez Berdejo, excepto el coincidente con el de condena, es decir, desde 1º de abril de 1949 al 28 de febrero de 1953, esto es, 3 años y 11 meses. 2º- Desestimar su solicitud por lo que se refiere al período de condena de 10 años impuesta por tribunal militar (27 de octubre de 1939 al 31 de marzo de 1949)». Ante el desarrollo de la transición política persistió en su empeño, y el 29 de junio de 1978 reclamó computar los años inhabilitados por condena de jurisdicción militar, lo que le supondría una nueva liquidación de sueldo y trienios. Finalmente, el 18 de julio de 1978 la Subsecretaría de Obras Públicas resolvió «que a la vista del invocado Real Decreto-Ley 10/76 de 30 de julio de 1976 (BOE 4 de agosto de 1976), sobre amnistía y de la aludida certificación, acreditativa de que al peticionario le ha sido concedida la amnistía con fecha 16 de mayo de 1978, procede legalmente incluir al repetido período de condena militar en el total de tiempo a efectos de trienios. Esta subsecretaría ha resuelto acceder a lo solicitado por el interesado, reconociéndole como tiempo de servicios prestados en activo el que estuvo separado por condena impuesta por tribunal militar, es decir desde el 27 de octubre de 1939 al 31 de marzo de 1949, con lo que completa 45 años, 6 meses y 14 días que es el tiempo comprendido desde el 20 de junio de 1923, en que se posesionó de su primer destino, hasta el 3 de enero de 1969, en que causó baja por jubilación forzosa por razón de edad, sin que ello suponga reconocimiento de derecho a percepción de retribuciones e indemnización alguna

de índole activa, con carácter retroactivo, por el período que se reconoce en cumplimiento del citado Real Decreto-Ley». ⁴⁹ Es decir, que en virtud de la Ley de Amnistía a efectos del cálculo de la pensión de jubilación, se le reconoció el derecho a sumar como servicio activo el período de castigo militar, aunque ello no comportara resarcimiento económico alguno por los haberes no cobrados durante el mismo.

El estraperlo de combustible

El uso adecuado del combustible y de todos los aparatos existentes en la señal era una de las máximas más importantes del servicio en faros. En ese sentido, la detección de irregularidades en los gastos de consumo de combustible era una de las cuestiones sobre las que la superioridad ejercía un mayor control, puesto que era un producto caro y susceptible de ser desviado para su posterior venta en el mercado negro. Por ello, cuando a un faro llegaban cajas de petróleo, éste debía ser pesado, y su peso anotado diligentemente en los libros correspondientes. Así podemos entender el proceder de Josep Oliver Sastre, encargado del faro de Sant Sebastià, quien el 21 de mayo de 1929 comunicó a la jefatura que «en el día de hoy se ha recibido en este faro, para el alumbrado del mismo, 45 cajas de petróleo con un peso bruto de 1.383 kg, siendo el peso de los envases 90, quedando un peso neto de 1.293 kg, por haber habido en 8 cajas un derrame de 12 kg». ⁵⁰ A su vez, las periódicas inspecciones tenían como misión evitar la distracción de fondos públicos.

Y aunque el petróleo fue el combustible más susceptible de ser extraviado, no fue el único, como demuestra la circular que el 8 de febrero de 1869 la Dirección General de Obras Públicas hizo llegar a todas las jefaturas: «En vista de lo manifestado por algunos ingenieros jefes de las provincias acerca de la conveniencia de suprimir la asignación de aceite que tiene concedida para su uso diario el cuerpo del personal de torreros de faros puesto que dicha gracia según ha demostrado la experiencia no ha sido garantía suficiente para evitar los abusos de defraudación del citado combustible en que repetidamente incurren estos empleados. Esta Dirección General ha dispuesto que cese desde luego la expresada asignación de una libra de aceite diaria de que actualmente disfruta todo torrero y que V.S. ejerza una particular vigilancia sobre aquellos abusos, a fin que poniéndolos en conocimiento de esta superioridad pueda aplicarse con el mayor rigor el castigo que merezcan, faltas tan graves, como son las de esta índole». ⁵¹

Y volviendo al extravío de petróleo, el hecho que los faros contaran con un producto tan escaso y apetecible como éste, era motivo para que ciertas personas en algunas ocasiones, especialmente en momentos de di-

facultades económicas, optaran por incumplir sus obligaciones y hacer estraperlo con algunas remesas de ese producto, que por ser muy refinado era muy apreciado para el alumbrado doméstico y su uso en motores. Esta práctica abusiva llevaba a situaciones de tensión entre los compañeros, especialmente si el que lo llevaba a cabo era el subalterno, ya que la posibilidad de que aquello fuera descubierto suponía poner al encargado en una situación muy embarazosa. Cuando la superioridad se percataba de ello, castigaba muy severamente esa práctica, llegando a la expulsión del Cuerpo en aquellos casos más graves.

La existencia de esas prácticas fraudulentas desembocaba a menudo en episodios de tensión y enfrentamiento, que a veces terminaban saliendo a la luz. Este es el caso de lo acontecido en el faro de Sa Dragonera entre Jaume Magriñà Farguell y Rafael Salvà Perelló. Jaume Magriñà el 2 de julio de 1936 comunicó al ingeniero encargado lo siguiente: «Véome precisado a poner en conocimiento de V. que en el atardecer del 1 del corriente y antes de encender el faro, a consecuencia de una discusión con el torrero encargado del faro de Lebeche, Sr. Salvá, fui amenazado con una escopeta cargada por dicho Sr., la cual quedó a poder del que suscribe después del forcejeo que hice para defenderme. En esta situación y en vista de que el Sr. Salvá sacó un revólver, antes de que las cosas llegaran a fines extremos, opté por abandonar el faro y presentarme inmediatamente en la oficina de la jefatura para dar cuenta a mis jefes de lo sucedido». Estos hechos comportaron la apertura de un expediente cuya conclusión por parte del ingeniero instructor el 3 de abril de 1937 fue: «1º- Que de los hechos acaecidos el 1º de julio en el faro de Lebeche (isla de Sa Dragonera) no tiene responsabilidad alguna el torrero encargado del mismo D. Rafael Salvà Perelló, siendo objeto de un nuevo expediente las denuncias de robo de petróleo, efectos del faro y demás irregularidades denunciadas por el torrero D. Jaime Magriñà, con fecha posterior a la de los incidentes que motivan este expediente. 2º- En cuanto al torrero D. Jaime Magriñà, no cabe duda de su insubordinación completamente injustificada en forma de amenaza. En cambio el miedo insuperable que le motivó el abandono del faro, aún creyéndolo injustificado, disculpa esta falta muy grave. Entendemos que el torrero Sr. Magriñà ha incurrido en una falta grave, por falta de consideración, respeto y riña en el establecimiento, con el torrero encargado (artículo 92-7ª) la que propongo debe sancionarse con descuento de veinte días de haber (artículo 98 del Reglamento del Cuerpo de Torreros de Faros). Dado el estado de tirantez existente entre ambos torreros, propongo a V.S. que mientras la superioridad resuelva en definitiva este expediente sea trasladado el torrero Sr. Magriñà a una de las vacantes existentes en los faros aislados de la isla de Ibiza, o bien al Sr. Salvà a otro faro. Esta propuesta se debe notificar al torrero Sr. Magriñà, para que en

un plazo de cinco días pueda alegar ante la Comisión de Obras Públicas cuanto considere conveniente a su defensa». Magriñà, en descargo de las acusaciones imputadas, el 13 de abril de 1937 elevó a la superioridad una carta en la que manifestaba que desde su ingreso en 1932 no había tenido nunca problemas hasta que «a fines del mes de marzo al ir un día en tierra para efectuar algunas compras y enterarme “lo que era ya del dominio público” de que la esposa del torrero encargado había sido sorprendida llevando una lata de petróleo “tal cual vienen de la refinería” dentro de un cuévano propiedad suya que se llevaba a Palma, le dije y le pedí a dicho Sr. Torrero encargado, que por el honor del ramo de obras públicas y por el mío, ya que podía considerárseme cómplice en un asunto que fui casi el último en enterarme, dada la circunstancia de vivir en una isla y que cuando llegó a mis oídos, ya no se hablaba del torrero D. Fulano o el torrero D. Sutano, sino de los “torreros de la isla Dragonera” restituyera inmediatamente a su lugar lo que le pertenecía y diera una respuesta satisfactoria que terminara con las habladurías de la gente del pueblo, desprestigiantes para el Cuerpo de Torreros de Faros y para el honor de los compañeros que quedaba en entredicho, o en caso contrario si yo lograba confirmar la verdad de los hechos, me vería obligado a dar parte a mis jefes de lo ocurrido. Al terminar de decirle las anteriores palabras me contestó en tono cínico y altanero, que siendo él, el torrero encargado, no tenía que dar cuenta a nadie de sus hechos fueran legales o no lo fueran, y mucho menos a mí, añadiendo que yo no era nadie y que si veía, mi obligación era no verlo, ya que no me importaba. Por último amenazándome dijo que si yo cumplía con la obligación que tenía de denunciarlo por los hechos anteriores, que “si se hundía, no se hundiría solo”. Después de este incidente, obedeciendo sin duda a algún plan que fraguó para preparar su coartada y cumplir con la amenaza anterior, aprovechándose de su cargo, del aislamiento y de la falta de testigos presenciales, pues yo vivía solo, y por consiguiente de la impunidad que para él representaban estas circunstancias, empezó a maltratarme, a tratarme de loco y a exigirme con continuas amenazas, el cumplimiento de deberes ilegítimos e inhumanos que más bien parecían órdenes dadas a un preso condenado a trabajos forzados, que órdenes dadas a un funcionario subalterno, con el común propósito de evitar que yo pudiera ir a tierra, para confirmar lo del robo y dar parte a mis superiores; y crear una situación violenta y de todo punto insostenible, que diera lugar a la amenaza anteriormente descrita, “situación que soporté con resignación durante cuatro meses en la esperanza de ser trasladado a alguno de los faros que tenía pedidos”. Ante la perspectiva en que me hallaba, entre “callar y pasar por cómplice suyo con todas las graves consecuencias que tal situación pudiera acarrearle si alguien denunciaba el caso” o “salvaguardar mi honor y dignidad como funciona-

rio público y como hombre”, decidí optar por lo segundo, ya que no había otra solución, creando la situación actual y dando lugar a que sobre mi persona recaiga una falta que nunca pensé, ni fue de mi gusto cometerla, porque ha destrozado mi reputación y mi carrera, si bien por otra parte, procuré salvar el honor del ramo de obras públicas y el mío, puesto en entredicho [...] Siempre procuré cumplir lo mejor posible y en la medida de mis fuerzas y humildes conocimientos, las órdenes que recibí de mis superiores; en este caso, creyendo el Sr. ingeniero instructor ser necesario y conveniente, trasladar para evitar males mayores a uno de los dos, gustoso aceptaré la solución que crean más conveniente adoptar».⁵² La resolución a dicho expediente llegó el 31 de julio de 1937 con una sanción de 30 días de sueldo por falta grave y un emplazamiento a solicitar traslado, que aunque él así lo cumplió, demorose hasta mayo de 1940 por circunstancias de la guerra.

Alberto Aguirre Martín en un artículo en forma de cuento lanzaba un grito personal de desasosiego ante su impotencia al ver como su compañero se vendía el petróleo del faro, perjudicando la luz de éste, y corriendo serio peligro de que la falta fuera descubierta y amonestada con una sanción. Lo publicó la revista *Señales* en 1949 bajo el título de «La alegría del espíritu tranquilo y el horror de las sombras del mal (cuento o narración)»: «Hubo un compañero que, por deseos de mejorar de lugar, no encontrábase bien en su primer destino; era éste un farito pequeño, donde tranquilamente veía pasar los días rodeado de botes de pescadores avezados a luchar contra el viento norte y cierto olor a gas acetileno en su reducida morada, cubierta casi siempre de salitre, pero recogida como un nido donde todo era paz. Pero un día creyó no encontrarse bien en aquel refugio y voló con su mujer a otro lugar donde creía encontrar relación y compañía. Y, así, fue destinado a un faro grande, muy alto, donde los botes habíanse convertido en grandes buques, se respiraba olor a petróleo y otro compañero compartía los turnos de vela. Había cambiado de ambiente y pensó encontrar en la compañía un favor de Dios a esa soledad nuestra, y ocasión para depositarnos mutuamente las alegrías o penas, en una atmósfera de hermandad. Pasaron los primeros días, arregló su hogar, sonreía a la vida, cuando pronto surgió el chispazo que iba a inflamar y quemar el bienestar para dar paso a una tromba de desasosiegos y padecimientos. El espíritu del mal habíase interpuesto en su camino, echando a rodar su ilusión, y en vez de encontrar la compañía anhelada, se halló frente a sombras envueltas en la codicia, con ojos inyectados de envidia y víctimas de sus torvas pasiones. Empezó con ello una existencia ingrata, llena de intranquilidad, donde constantemente peligraba la dignidad e incluso el pan, que con pena comíase en la mesa, bajo unos destellos que, impasibles, rodaban como palmeras al viento, ignorantes de la tristeza de

quien vino a cuidarlos por amor. Sufrió el pobre compañero lo increíble y cedió en la lucha del bien contra el mal, perdió derechos, sacrificó ideas y opiniones; mas todo fue inútil, todo se hacía en vano, caía en el vacío y la codicia del espíritu maligno, sustraía la fruta prohibida en constantes coacciones. Pensó muchas veces en liberarse de ese terror como fuese, pero siempre surgía su mujer como suprema razón, y como ella lo era todo para él, siempre por ella no declaró la guerra. Mas era muy triste la situación: era hijo y nieto del Cuerpo, y conocía toda la vida de faros en todos sus aspectos como el que más, y en el transcurso de su existencia no había tropezado, ni visto tropezar, con lo que a él le había tocado enfrentarse. Quería al Cuerpo como su propia vida y mantenía contra todo y contra todos que no había otra profesión más digna ni con más mérito que la nuestra; por lo que sintió de veras tener cerca nuestro “esos garbanzos negros”, en caso de que algún compañero se haya visto obligado a soportar y conocer a algún otro de esos espíritus del mal, que parecen haberse quedado en el faro venidos de una noche de tormenta en que el pararrayos recoge descargas y el cielo retumba bajo la ira de Dios. Y tras todo ello pensó lo siguiente: sólo hay dos caminos, o perderse o volver a volar. Y como amaba la paz, la libertad y la vida, quiso volar. Salió un concurso, y al año de llegar pedía destino en busca de armonía, pues seguro está que todavía el Bien reina en muchos lugares. Pero se fue con esta duda quizá: ¿Estarían entonces libres de esos espíritus, sólo los faros que olían a acetileno, con la casa pequeña y sólo una firma “Sin novedad”?». El texto, sin embargo, no era ningún cuento o narración como pretendía el subtítulo del artículo, era un relato biográfico vivido en el relativamente buen faro del cabo de San Antonio (Alicante), del que marchó apuradamente al faro aislado y no tan apetecible de Favàritx (Menorca). Las alusiones primera y última hacen referencia al faro de Port de la Selva, el primero al que Aguirre fue destinado. Del compañero aludido, del que omitiremos por delicadeza su nombre al haber fallecido hace tan sólo un par de años, únicamente diremos que su expediente personal no es consultable,⁵³ precisamente por los muchos expedientes sancionadores que contiene. ¿Será por algo?

Notas

1. Real Orden de 5/6/1851 sobre el suministro de carabinas cortas con cámara de 20 tiros para la defensa de los faros. Más tarde en algunos faros hubo mosquetones de bayoneta.
2. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Palamós. Conservació, plànols, administració, incidents generals. Pressupost boia i llum del dic. 1891-1954. UI 190.
3. AGMF. Legajo núm. 12899.
4. AGMF. Legajo núm. 5659.
5. AGMF. Legajo núm. 5295.

6. AGMF. Legajo núm. 5925.
7. Eduardo Sáenz de Buruaga había sido en 1936 jefe provisional de las tropas sublevadas en Marruecos, siendo sustituido por Franco.
8. AGMF. Legajo núm. 5307.
9. SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel. *Op. Cit.* Página 123.
10. *Gaceta de Madrid*, núm. 238. 26/8/1875, página 541.
11. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cap de Creus. Expedients de correspondència per temes 1853-1878. UI 95.
12. AGMF. Legajo núm. 6272.
13. AGMF. Legajo núm. 6446.
14. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cadaqués. Conservació, manteniment i correspondència per temes 1873-1956. UI 111.
15. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cap de Creus. Expedients de correspondència per temes 1900-1956. UI 98.
16. *Señales*, núm. 10, 3^{er} trimestre 1984, páginas 10 y 14. El texto fue remitido a la revista por el técnico entonces afecto a dicho faro Maximiliano Brito Francisco, y consta erróneamente como suyo; cuando en realidad, corresponde a las palabras que el mencionado Carmelo Heredia pronunció en el transcurso de un homenaje que las autoridades de la isla le tributaron. Cabe mencionar que cuando Heredia falleció, sus restos fueron sepultados en las inmediaciones del faro, donde una lápida recuerda que fue él quien iluminó ese faro por primera vez en 1933.
17. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cap de Creus. Expedients de correspondència per temes 1871-1956. UI 97.
18. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cadaqués. Expedients de correspondència per temes 1860-1952. UI 109.
19. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cap de Creus. Expedients de correspondència per temes 1871-1956. UI 97.
20. AGMF. Legajo núm. 5662.
21. AGMF. Legajo núm. 5654.
22. AGMF. Legajo núm. 15835.
23. AGMF. Legajo núm. 15475.
24. AGMF. Legajo núm. 5643.
25. AGMF. Legajo núm. 5645.
26. AGMF. Legajo núm. 5645.
27. AMP. Fons Far de Sant Sebastià. Correspondència 1895-1953. UI 126.
28. Instrucciones para el Servicio de las Luces del Alumbrado Marítimo establecidas en el interior de fortalezas sin población civil, fueron aprobadas por Real Orden de 14/2/1857, bajo el título de «Faros situados en plazas fuertes». A ella estaban sujetos, por ejemplo, los faros de Tarifa (Cádiz), Maó (Menorca), Cala Figuera y Punta Avançada (Mallorca), o cabo Tiñoso (Murcia).
29. AGMF. Legajo núm. 5926.
30. *El Fomento. Revista de Obras Públicas, Minas, Agricultura, Industria, Montes y Legislación*, núm. 1970. Madrid. 10/6/1922, páginas 1 y 2. Agradezco a Miguel Ángel Sánchez Terry haberme facilitado copia de esa noticia inédita, poco antes de la finalización del libro.
31. *Diario de Barcelona* 5/12/1957, páginas 19 y 20.
32. *ABC* 5/12/1957, recogido por *Señales Marítimas*, núm. 214. Noviembre-diciembre 1957, página 3.
33. AGMF. Legajo núm. 38005.

34. AGMF. Legajo núm. 17514.
35. <http://desdeunfaro.blogspot.com/2009/01/cabo-bojador-antonio-castaño.html> 21/1/2009.
36. *Señales Marítimas*, núm. 214. Noviembre-diciembre 1957, página 2.
37. *Señales Marítimas*, núm. 223. Mayo-junio 1959, páginas 1 y 2.
38. AGMF. Legajo núm. 38016.
39. *Señales Marítimas*, núm. 204. Octubre 1956, página 1.
40. AGA. Sección Hacienda. Legajo núm. 18229.
41. AGMF. Legajo núm. 6448.
42. *Señales Marítimas*, núm. 6. 21/8/1932, página 4. En relación a lo sucedido a Enrique Acuña, el editorial de ese mismo número también manifestaba «la profunda, la humana amargura que nos causa su alta e indiscutida disposición», dictada al margen de la disciplina interior del Cuerpo.
43. *Señales Marítimas*, núm. 95. 11/3/1935, páginas 629-630.
44. *Gaceta de la República*, 28/9/1936, página 2030.
45. AGMF. Legajo núm. 12898.
46. *BOE*, 14/2/1939, páginas 856-859.
47. Proceso de sumarisima urgencia contra Mariano Sánchez Berdejo: número 28941/1939. AGMF. Legajo núm. 12899.
48. AGMF. Legajo núm. 17514.
49. AGMF. Legajo núm. 12899.
50. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Sant Sebastià. Correspondència general 1894-1954. UI 79.
51. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Disposicions generals sobre el servei de Senyals Marítims 1848-1880. UI 116.
52. AGMF. Legajo núm. 29837. El técnico de faros Javier Pérez de Arévalo tiene en curso de publicación un libro sobre los faros de Sa Dragonera.
53. Este expediente, dado su contenido y en virtud de la legislación vigente, no podrá ser consultado hasta 2036, tras haber transcurrido cincuenta años de la fecha del último documento del mismo.

Las reivindicaciones sociolaborales

Francisco Serrano Anguita, uno de los periodistas españoles más prestigiosos de mediados del siglo xx, en 1949 escribió en el periódico *Madrid* un artículo titulado «Los faros, sin literatura» en el que glosaba la figura del torrero: «¿Cuánta literatura se habrá hecho acerca de los que viven en los faros? ¿Cuántas narraciones se habrán inspirado en el tema angustioso de unos hombres solos frente al oleaje, velando en la noche y manteniendo viva la llama del reverbero? Quizá, a fuerza de repetir la historia, se haya convertido en tópico facilón que ya no conmueve a nadie. Y eso es lo malo, porque la tragedia existe, y, por encima de las invenciones de la fantasía, está la verdad de unas vidas humildes que debieran ser protegidas en sus angustias [...]. El torrero [...] ha de permanecer en un peñasco, que es como su cárcel, y ha de hacer el milagro de sacar adelante a su familia con la exigua paga. Es para los suyos médico, maestro de escuela y, algunas veces, sepulturero... Tampoco esto es literatura. Me cuentan que un padre tuvo que hacer el ataúd de su hijito con una caja de envases de petróleo, cavar la fosa en un rincón de su islote, enterrar allí al niño adorado... y rezar una oración por aquella criatura que ni siquiera tuvo al morir, los auxilios de un sacerdote. En Madrid sabemos muy poco de estos dramas silenciosos y sombríos. Hay trescientos quince hombres que pelean frente al mar, sirviendo a los que navegan por la noche. El día en que a esos trescientos quince españoles se les tienda una mano generosa se habrá hecho una obra grata a los ojos de Dios».¹

La reivindicación de una mejora de las condiciones de vida en los faros fue siempre una constante por parte de la Asociación Nacional de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas. En enero de 1955 un editorial de su presidente en *Señales*² evocando la lejana fecha de 1851 en que se fundó el Cuerpo recordaba: «Pero el balance que arroja este siglo de existencia no contiene un ápice halagador. Seguimos, poco más o menos tan aislados y olvidados –más bien “castigados” si se admite la frase– como nuestros antecesores. No alcanzamos a comprender –ni lo comprendemos nunca– qué finalidad se persigue vetándonos el derecho a vivir en mejores condiciones que hace un siglo; qué laureles se consiguen con la apatía que impera; o qué falta hemos cometido para que la vida de Faros, dentro de lo posible, no mejore al mismo ritmo que mejora la del resto de

los españoles, si españoles somos todos y todos somos humanos. ¡Qué razones o causas existen para que seamos una excepción!».

Y es que la senda de los torreros para la consecución de mejoras sociolaborales fue larga y tortuosa.

La salud en el faro

Una de las mayores inquietudes de los torreros, dado el aislamiento de sus destinos, fue tradicionalmente la salud. La falta de asistencia sanitaria y el miedo a no poder prestar la debida atención a sus familias cuando éstas lo precisaran fue una constante tribulación.

El torrero Tomàs de Llobet de Enrich, destinado en el faro de Cap de Creus, el 17 de mayo de 1861 realizó una petición de traslado a un faro de las Islas Canarias, y en caso que éste no le fuese concedido solicitaba la dimisión del cargo a fin de poder restablecer su salud. Tres días más tarde dimitió del cargo sin la debida autorización, por lo que se le abrió un expediente disciplinario. El 21 de junio, mejorado su estado, solicitó le fuera admitida la petición de traslado a un faro de Canarias. Sin embargo, el expediente abierto terminó con su expulsión del Cuerpo. En dicha resolución, fechada el 5 de agosto de 1861, se concluye «que el torrero ha incurrido en la falta más grave que puede haber cual es el abandono completo del servicio sin causa alguna, pues ni la de enfermedad, que nunca pudo excusar de falta de conocimiento del torrero principal, existía realmente según su propia comunicación de dos de junio. Como comprendido en el artículo 49 del capítulo 3º del reglamento de 21 de mayo de 1851 el ingeniero jefe ha debido despedir y separar del servicio al torrero Sr. Llobet con arreglo al artículo 51, en lugar de proponer que se le admita la renuncia que aquél tiene retirada sin opción a ser readmitido en el Cuerpo».³ A raíz de este caso, se procedió a dictar una orden emplazando a los ingenieros provinciales a tener buen celo y dar celeridad a estos asuntos, para evitar desgraciados casos como este.

Y aunque se llegaron a repetir episodios parecidos, las sanciones no llegaron a ser tan severas, como demuestra lo acontecido a Bartomeu Tur Escandell en el faro de Sabinal (Almería). El 25 de febrero de 1898 «el ingeniero jefe de Almería da cuenta de que el día 4 del mismo mes se marchó este torrero a la capital con objeto de cobrar sus haberes y transcurridos once días, aún no había vuelto a su destino ni se tenía noticia de él, por lo que se le ha suspendido de empleo y sueldo ordenando que se instruya el oportuno expediente». Éste se le abrió por faltas de servicio que reconoció haber cometido, alegando que abandonó el faro sin autorización «por hallarse enfermo y necesitar atender a su curación regresan-

do el 26 a dicho faro».⁴ El ingeniero provincial instructor del expediente lo acusó de no haber solicitado la licencia, pero considerando como atenuantes las razones esgrimidas, lo consideró una falta leve. Sin embargo, la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos le enmendó la plana al considerar muy grave el abandono de sus responsabilidades en el faro y propuso un descuento de 20 días de sueldo. Tur falleció en ese mismo faro el 27 de octubre siguiente como consecuencia de «diabetes sacarina».

En todos los faros, y dada la distancia respecto a los núcleos de población donde residían los médicos, había un botiquín a cargo del torrero encargado para atender los primeros auxilios, con los medicamentos de uso más corriente y necesario, e instrucciones para el uso acertado de ellos. Así constaba como un derecho reconocido en el artículo 74 del reglamento del Cuerpo de 1930, asimismo contemplado en los anteriores. Los torreros, sus familias, los obreros que estuvieran trabajando en ellos, los naufragos, los vecinos enfermos, e incluso más modernamente los turistas y visitantes que merodearan en las inmediaciones de los faros se beneficiaron de su existencia. El testimonio oral de Javier Carballo Berazadi nos revela cómo su padre en los años cuarenta «ejercía de practicante sanitario con pescadores, cabreros y labradores vecinos del faro de Punta Rasca. Sabía poner inyecciones, hacer curas e incluso reanimó a un ahogado realizándole la respiración artificial». El aislamiento de los faros hacía imprescindible tener unas mínimas nociones higiénico-sanitarias con las que paliar, en parte, la ausencia de asistencia médica. Fue una constante lo de los torreros ejerciendo de practicantes sanitarios entre los habitantes de los faros y los vecinos inmediatos a éstos, así como el conocimiento del uso de hierbas medicinales para paliar dolencias.

Documentalmente encontramos varios ejemplos que nos ilustran el uso del botiquín del faro. El 1 de septiembre de 1885 José Bilbao Uribe de Larrea, destinado en el faro de Cap de Creus, comunicó al ingeniero provincial: «Pongo en conocimiento de V. que el día 30 del mes último pasado me dio unos dolores tan fuertes en la boca del estómago que me vi precisado hacer uso del botiquín del faro, del cual gasté 45 gramos de sal de Madrid y 6 gotas de láudano, lo que participo a V. para su conocimiento».⁵

El 1 de abril de 1901 el Dr. Antoni Casellas aconsejó cambiar los medicamentos del botiquín del faro de las islas Medes (Girona) por su mal estado y la escasa utilidad de los pocos que había. En septiembre de ese mismo año, el torrero Joan Fuster Martorell informaba a la jefatura provincial que «las pinzas, las tijeras y la espátula estaban completamente robinadas por efecto de la humedad del lugar».⁶

Como vemos, el mantenimiento de esos botiquines generaba más de un problema. El 26 de febrero de 1912 el ingeniero jefe de Girona, Blas Sorribas, se dirigió al ingeniero encargado del servicio marítimo en los si-

güentes términos: «La Dirección General de Obras Públicas con fecha 17 del presente mes me dice lo siguiente: “Al Ilmo. Sr. director general de Sanidad digo con esta fecha lo que sigue: ‘Presentada por el Servicio Central de Señales Marítimas una propuesta referente a los botiquines a los faros, con la mira de que los torreros y sus familias tengan a su disposición algunos recursos de higiene y de medicina y de farmacia para atender a su salud en medio del alejamiento y aislamiento en que forzosamente suelen hallarse, tan distantes de población, y sin medios rápidos de comunicación y transportes, e incluidas en la propuesta formando parte de ella, varias notas que atañen al socorro de náufragos aparentemente ahogados, el de fulgurados y el de otros casos de muerte aparente, que por siniestros marítimos, accidentes debidos al fluido eléctrico, etc. interesan de un modo especial directamente a los Servicios de Obras Públicas S.M. el Rey de acuerdo con lo propuesto por esta Dirección General, ha tenido a bien resolver: 1º- Que el ramo de sanidad se sirva emitir sus competentes y autorizados dictámenes acerca de la expresada propuesta, señalando los medicamentos, utensilios y efectos de que cada botiquín deberá contener suponiendo una duración de un año y que la familia de un torrero cuenta por término medio seis personas o sean el matrimonio y cuatro hijos varios de ellos pequeños, y designando a la vez una sencilla instrucción adecuada para el uso de los medicamentos y efectos contenidos en el botiquín o informando respecto a las prescripciones y medidas consignadas en la propuesta para procurar la higiene en los faros, así como acerca de las diversas instrucciones o notas que se incluyen en la misma propuesta. 2º- Que las jefaturas de Obras Públicas de las provincias marítimas remitan a la Dirección General de Obras Públicas una relación de los faros que carezcan de camino de servicio, indicando en éstos el punto de que debería partir para su menos costosa ejecución, a fin de enlazarlo con las vías existentes o que hayan de construirse por estar incluidos en los planos aprobados y señalando su longitud aproximada a la vez habrán de indicar los casos en que será factible sin excesivo gasto la instalación de una línea para la comunicación telefónica con la estación telegráfica más cercana especialmente en aquellos faros de mayor interés por su situación e importancia.’ Lo que de Real Orden comunicada por el Sr. ministro participo a V.S. para los efectos que se interesan del ramo del digno cargo de V.S. remitiéndole adjunto el informe del ingeniero jefe del Servicio Central de Señales Marítimas y los demás documentos que integran la propuesta”». La respuesta del ingeniero del servicio marítimo al susodicho Blas Sorribas, el 28 de febrero de 1912, fue la siguiente: «En cumplimiento de la Real Orden de 17 del presente mes referente a auxilios a los torreros que viven en faros aislados, tengo el honor de manifestar a V. que todos los faros de esta provincia tienen fácil comunicación con las poblaciones contiguas, con excepción del de islas Me-

das, que como su nombre indica está situado en una isla y del de cabo de Creus cuyo actual camino de servicio está en muy mal estado, estando en estudio otro que reúna mejores condiciones. Respecto a la comunicación telefónica sería conveniente establecerla en los faros del cabo de San Sebastián y cabo de Creus. El primero por ser un faro de primer orden y de mucha importancia dada su situación, pudiendo tener la línea que lo uniera con la estación telegráfica de Palafrugell unos cuatro kilómetros; el segundo por estar separado de Cadaqués que es la población más cercana por diversos macizos de montañas que impiden su vista y cuyo recorrido es de hora y media. Este faro resulta el más aislado de la provincia pues como no es visible desde ningún núcleo de población no es posible pedir auxilio con señales y para solicitarlo hay que hacer el recorrido a Cadaqués que es sumamente pesado por lo movido y escarpado del terreno. La línea que uniera el faro con Cadaqués tendría de 4 a 5 km. pues muchas barrancadas podría cortarlas por derecho sin necesidad de dar los rodeos que presenta el actual sendero. V.S. sin embargo informará como siempre en el sentido que más conveniente estime».⁷ Como información complementaria añadiremos que la llegada del teléfono al faro de Sant Sebastià de Palafrugell no se produjo hasta enero de 1931, mientras que al de Cap de Creus llegó en agosto de 1937, coincidiendo con necesidades militares del momento.

Un editorial de *Señales* denunciaba en 1945 la falta de botiquines y medios de curas de urgencia,⁸ cuya existencia venía obligada por reglamento. Años más tarde, Amancio Pérez Sánchez denunciaba en un artículo de 1954 la degradación sufrida en la dotación de los botiquines de primeros auxilios de los faros: «A principios de siglo, el botiquín del faro de la isla del Aire tenía los siguientes medicamentos: ácido cítrico, azufre, vaselina de belladona, magnesia calcinada, extracto de saturno, agua timolada, salicilato sódico, árnica, sulfato de cinc, subnitrito de bismuto, éter, percloruro de hierro, bálsamo de cofraiba, esparadrapo, aceite de ricino, un bisturí, cloroformo, algodón, ácido fénico, pinzas para cerrar heridas, gasa, seda protectora, vendas, sal inglesa, crémor, confites de calomelanos, carbonato de magnesia, bicarbonato, láudano, antipirina, bálsamo de opodeldach y un tomito de medicina práctica con utilísimos consejos a fin de emplear idóneamente todos esos productos. El reverso de la medalla lo tenemos en nuestros días, pues a pesar del gran adelanto experimentado en los ramos de la medicina y farmacia, sólo hay en el mismo botiquín alcohol, yodo, esparadrapo, agua oxigenada, vendas, “pental”, un termómetro y una jeringuilla hipodérmica... y el peligro de enfermar sigue siendo el mismo».⁹

A partir de los años sesenta, con la mejora de las comunicaciones y la generalización de los automóviles, se acortaron las distancias respecto de los médicos y los centros asistenciales, lo que vino a aliviar una de las mayores preocupaciones de los técnicos de faros.

No queremos terminar este apartado sin hacer siquiera una pincelada de lo que hoy convenimos en llamar salud laboral. A diferencia de otros países, en España los depósitos de combustible se habilitaron en dependencias del propio faro o a él adyacentes, con los consiguientes peligros de emanación de gases y saturación del aire, con el riesgo de explosión que ello conllevaba. El torrero tercero Benito Joaquín Pérez Pérez, al mes de haber tomado posesión de su cargo en el faro de Sant Sebastià, el 20 de agosto de 1884 se dirigió al director general de Obras Públicas «para que se proceda a construir un barracón donde depositar la parafina de Escocia destinada a la iluminación del mismo por no reunir el almacén que actualmente sirve de depósito las condiciones de seguridad», a lo que obtuvo por respuesta que si tenía alguna petición que hacer en ese sentido, debía hacerlo por los conductos reglamentarios, es decir a través del ingeniero jefe de la provincia, «pues de lo contrario se considerará como una falta de insubordinación».¹⁰ Finalmente, también destacaremos el peligro que por su toxicidad suponía la limpieza de las cubetas de mercurio de las bases de las ópticas, aunque no hemos documentado ninguna dolencia en ese sentido.

La infancia

La salud y la educación de los hijos fueron tradicionalmente dos de los grandes problemas a los que tuvo que enfrentarse el torrero.

El mismo nacimiento de un bebé fue siempre un momento crítico para el torrero y su esposa. Siempre he oído comentar en casa la incertidumbre de mis abuelos ante el nacimiento de mi madre en 1950, una fecha en la que relativamente las comunicaciones ya habían avanzado notablemente, pero en la que en algunos faros alejados como el de Favàritx (Menorca) todavía el aislamiento del faro era motivo de falta de asistencia en el momento del parto. En aquel momento, ante la incertidumbre decidieron que mi abuela se trasladara a La Vall de Santa Creu, una pequeña aldea del municipio de Port de la Selva (Girona), donde ella misma había nacido y donde residían sus padres, garantizándose de esta manera la asistencia de una comadrona. Y si estamos hablando de fechas tan relativamente cercanas a nuestros días, no digamos ya un siglo atrás, cuando las comunicaciones eran las que eran y la asistencia médica y las condiciones sociosanitarias eran paupérrimas.

Da prueba del aislamiento de los faros el incumplimiento, en algunas ocasiones, de la obligación legal existente desde 1871 de inscribir en el Registro Civil a los recién nacidos inmediatamente después de su alumbramiento. La tardanza en la inscripción de los nacimientos, o incluso en

algunos casos la inexistencia misma de dicha inscripción, supone a veces tener grandes dificultades para la reconstrucción de historias familiares. En ese sentido, el torrero e hijo del Cuerpo Miquel Sánchez Juan nació en el faro de Buda en 1885, pero inicialmente su partida de nacimiento no aparecía en el registro de Tortosa en esa fecha. Consultado su expediente personal,¹¹ localizamos allí una copia de dicha partida de nacimiento, y pudimos comprobar como inicialmente éste no se inscribió, y no fue hasta 1904 cuando se enmendó la omisión.

Otra curiosidad en ese sentido es lo que nos ha comentado Pilar Martínez Silvestre: «Mi hermana hizo la comunión en Cadaqués, pero yo no la hice nunca, en Columbretes no había ninguna posibilidad, y de mayor nadie me preguntó si la había tomado, ni siquiera cuando me casé en Amposta en 1957». La anécdota de Pilar da cuenta de como, incluso en pleno apogeo del nacionalcatolicismo, los faros permanecían en el olvido en lo que al cumplimiento de los preceptos religiosos se refiere.

Volviendo a los nacimientos, señalamos que Luisa del Valle Galtier, esposa del torrero Ángel Brandaris de la Cuesta, quedó parálitica tras haber dado a luz. En conversación mantenida con Javier Carballo Berazadi, éste nos ha comentado el fallecimiento alrededor de 1935 de una hermana nacida prematuramente en el faro de Fuencaliente (La Palma), tras una caída de nalgas de su madre al intentar ir a ver una ballena que había embarrancado cerca del faro: «Nació con 26 semanas de gestación. Mi padre decía que “estaba totalmente terminada”. Su morfología estaba desarrollada pero le faltaba peso y sobre todo la temperatura del seno materno. La colocaron en una caja de madera entre algodones y trataron de mantener su temperatura con el calor que irradiaba una lámpara del faro de nivel constante a petróleo, pero no pudo sobrevivir, la posibilidad de una incubadora se hallaba en Santa Cruz de la Palma, a muchos kilómetros del faro». Lacónicamente acabó reflexionando que «el aislamiento de los faros en aquellos tiempos llevaba consigo el pago de un elevado tributo».

En la entrevista mantenida con Pilar Martínez Silvestre, hija del torrero Antonio Martínez Montó, ésta comentaba igualmente que cuando su hermana nació en 1929, su padre destinado como torrero agregado dependiente en el faro de Alegranza, sufrió lo suyo cuando su mujer se puso de parto, y tuvo que trasladarla atada en un bote, con bastante mar, hasta la ciudad de Arrecife, donde finalmente alumbró. Habida cuenta de los sufrimientos padecidos en ese parto, cuando su esposa quedó embarazada de su segunda hija estando en Fernando Poo, en la Guinea Española, un destino extremadamente precario, decidió embarcarla para la Península meses antes de dar a luz. Así fue como Pilar nació en Castellón de la Plana el 25 de noviembre de 1934.

Más allá de los partos, los primeros años de vida de los niños cons-

tituyen una etapa de la infancia en la que proliferan todo tipo de enfermedades que antiguamente segaban la vida de muchos de ellos: rubéola, escarlatina, tos ferina, varicela, etc.; sin contar con gripes y otras enfermedades víricas comunes que afectaban a todos los miembros de la familia, al igual que las fiebres terciarias, que se cebaban especialmente en los habitantes de aquellos faros situados en zonas próximas a marismas o deltas.

El desasosiego vivido en un faro cuando un niño enfermaba es palpable en un episodio vivido en el faro de las Medes. En un oficio del 9 de agosto de 1888, dirigido por el torrero Remigio de la Obra al ingeniero encargado de los faros de Girona, se dice: «Habiendo caído enfermo el niño del torrero 3º D. Miguel Adrover, del mismo nombre que su padre, para su asistencia facultativa ha sido de absoluta necesidad reclamar del contratista interino del abastecimiento de este faro, D. Pedro Pagès Flaquer el auxilio de un viaje extraordinario en el día de ayer; y habiendo fallecido en el mismo día el mencionado niño, ha sido necesario otro también extraordinario para la conducción del cadáver al Estartit para su sepelio. Lo que participo a V. para su superior conocimiento y fines oportunos». ¹² El pequeño falleció de meningitis para desconsuelo de todos.

Los padres eran víctimas de situaciones extremadamente delicadas en relación con la salud de sus hijos, y a veces, alejados de cualquier asistencia facultativa, debían tomar decisiones médicas en beneficio de su salud y la de sus familias. Manuela Cabezas Azuara nos aporta un testimonio impresionante de la lucha que en pro de su salud llevaron a cabo su padre y ella misma. En abril de 1928, cuando tan sólo contaba tres años de edad, mientras jugaba con sus hermanos «me encaramé a la verja de una gran ventana de uno de los dormitorios de la Sirena de Ceuta. Fue entonces cuando un amigo de mis hermanos me hizo cosquillas, por la espalda, y eso me hizo perder el equilibrio, soltándome de la verja y precipitándome al suelo. Tras colisionar con un bordillo, me fracturé la clavícula, pero nadie se percató. Pensaron que se trataba de una simple contusión. Me levanté llorando y mis hermanas avisaron a mi madre para que me atendiese. Al día siguiente presenté un cuadro de fiebre muy alta [...] Mi padre me llevó a un médico de Ceuta. Había aparecido un bulto en la clavícula. El médico diagnosticó fractura de clavícula y aconsejó reposo absoluto. Sin embargo, poco después me sobrevino una grave infección que, empezando por la clavícula, generó un segundo núcleo infeccioso en el fémur izquierdo. Aparecieron dos fístulas, una en la zona central del muslo izquierdo, por la que salía el fémur a fragmentos, y una segunda en la clavícula con un proceso idéntico. Se inició así un proceso de desintegración de la masa ósea de la clavícula y del fémur. La situación era muy grave y así se lo comunicó el médico a mis padres. Mi padre decidió intentar un último recurso, acudir a un médico-cirujano especializado en “medicina militar”. Él mantenía buena relación

con diversas personas de la Guarnición Militar de Ceuta y pidió que, por favor, un cirujano me visitase en la Sirena de Ceuta, y así lo hizo. Ante la gravedad del cuadro clínico, el cirujano militar decidió operarme de inmediato. Practicó la intervención sobre la mesa de la cocina de la Sirena de Ceuta, ante la imposibilidad de trasladarme debido al estado crítico en que me encontraba. El cirujano militar le dijo a mi padre que, si todo iba bien, lograría sobrevivir pero que probablemente nunca podría volver a caminar. Es probable que dicho cirujano fuese el doctor Enrique Ostalé González, puesto que en la correspondencia posteriormente mantenida por mi padre, con motivo de los tratamientos clínicos a los que fui sometida, se menciona a un Dr. Ostalé. Debido a la complejidad del caso, el cirujano militar que me operó puso a mi padre en contacto con el doctor Manuel Bastos Ansart un médico y cirujano del Cuerpo de Sanidad Militar, que por aquel entonces ejercía en el Hospital de la Princesa de Madrid. Mi padre me trató a partir de la correspondencia postal sucesivamente mantenida con el doctor Bastos. Tanto las analíticas como las radiografías me las realizaban en el Hospital de la Guarnición Militar de Ceuta y, dos veces al año, mi padre se desplazaba a Madrid para entregarle en mano las radiografías y efectuar así la correspondiente consulta médica. El doctor Manuel Bastos nunca me visitó en persona porque, debido a mi delicado estado de salud, no era prudente trasladarme hasta Madrid. Durante los tres primeros años, tras el accidente, mis padres me velaron a lo largo de todo el día y toda la noche, porque presentaba, con frecuencia, cuadros de fiebre muy elevada a causa de la supuración de las fístulas».

En 1929 trasladaron a su padre al faro del Peñón de Vélez de la Gomera, y éste en bien de la atención médica de su hija intentó evitarlo. El informe médico desaconsejaba el traslado alegando «que desde hace nueve meses estoy asistiendo a la niña Manuela, hija de D. Alfredo Cabezas Martos, la que padece tuberculosis de la cadera izquierda y clavícula derecha. Dichas lesiones están fistulizadas, lo que obliga a tener a la niña inmovilizada en la cama y hace imposible la colocación de un vendaje enyesado, y por lo tanto no puede emprender un viaje sin grave peligro para su vida. Además el estado de la niña hace imprescindible una asidua asistencia médica y la permanencia en un sitio de condiciones climatológicas tan apropiadas para esta clase de enfermedades, como las que reúne el edificio de la Sirena del Hacho».¹³ Pero su petición fue denegada y tuvo que partir hacia ese otro enclave del norte de África. «Allí prosiguieron las curas que me proporcionaban mis progenitores. Una alimentación basada en el zumo de uva, huevos y leche. Como tratamiento médico me exponían al sol desde el inicio del día hasta que se ponía. Permanecía siempre inmovilizada, en posición horizontal, en una cuna que construyó mi padre a tal efecto, y que se alargaba según crecía yo. Además vivía permanentemente

con dos elementos ortopédicos. El primero me cubría el tórax desde debajo de las axilas hasta la ingle. El segundo desde la cadera hasta el tobillo. Mi padre había diseñado ambos elementos ortopédicos de manera que el sol penetrase hasta las fístulas».

Alfredo Cabezas procuró por todos los medios instruirse en medicina y puso toda su habilidad al servicio del tratamiento de su hija. El 29 de abril de 1929, en una carta del Dr. Manuel Bastos Ansart podemos leer: «Señor Don Alfredo Cabezas; Muy distinguido señor mío y amigo: contesto su carta manifestándole que la obra de helioterapia de “Rollier”, según mis noticias está agotada, pero en cambio tiene V. varias obras en español sobre el mismo tema, una de ellas muy recomendable, la del Sr. Garrido Lestache “CÓMO SE PRACTICA LA CURA DEL SOL”. Adjunta envío a V. la fórmula de la cola Heusner. Celebrando muy de veras las noticias que me da de la niña, le envía un atento saludo».¹⁴

Manuela Cabezas prosigue su relato: «Siempre inmovilizada y encamada mi mensajera era mi perra Paloma, una perra de caza para la perdiz que actuaba de mensajera entre mi madre y yo. Pese a lo caluroso del verano en el faro del Peñón Vélez de la Gomera, nunca me escaldé. Mi única distracción eran los moros que se aproximaban a la verja de la puerta del faro y me hablaban en árabe, lengua que por aquel entonces yo comprendía sin ningún problema gracias a Yasmina, una joven árabe que ayudaba a mi madre durante el tiempo en que vivimos allí, y a la que recuerdo con gran cariño y afecto. El doctor Manuel Bastos pasó mi historia clínica al doctor Juan Garrido-Lestache quien a partir de 1932 hizo el seguimiento clínico de mi caso. Según consta en la correspondencia mantenida por mi padre con dicho cirujano, en junio de 1932, cuatro años después del accidente, el doctor Garrido-Lestache indicaba que aún no estaba curada porque la unión del cuello destruido, con la cabeza femoral, todavía tenía pequeños focos (tumores blancos) y que, por lo tanto, no podía caminar. Por si fuese poco, durante mi estancia en el faro del Peñón Vélez de la Gomera contraí el paludismo», enfermedad contra la que tuvo que ser tratada con quinina.

Manuela conserva la correspondencia que su padre recibía de esos médicos con las observaciones y prescripciones facultativas que éstos realizaban, y con las que procedía a tratarla. «A finales de 1932, continuaba encamada, porque el doctor Garrido-Lestache consideraba que debía proseguir con el reposo en posición horizontal. En la primavera de 1933, viviendo en el faro de Peñón Vélez de la Gomera, mis padres me llevaron unos días a la que había sido la casa de mis abuelos paternos en Ceuta, y allí se hizo cargo de mí una hermana de mi padre, Isabel Cabezas Martos. Me empezaron a hacer masajes en las piernas para recuperar musculatura y movimiento en las articulaciones, tobillo, rodilla y cadera. Me habían retirado los dos elementos ortopédicos y empezaron a incorporarme, de



Testimonio gráfico de las prótesis y la cama construidas por el torrero Alfredo Cabezas Martos en favor de los cuidados hacia su hija Manuela Cabezas Azuara, en 1930 durante su estancia en el faro del Peñón de Vélez de la Gomera (África). Colección familia Cabezas.

Manuela Cabezas Azuara, ya recuperada, en el balcón de la linterna del faro de Buda en 1935. Colección familia Cabezas.

manera que me pudiese sentar. Llevaba prácticamente cinco años en posición horizontal, encamada. En Ceuta me compraron mi primera silla de ruedas.

»En agosto de 1933 marchamos del faro del Peñón Vélez de la Gomerá porque mi padre había sido nombrado para el faro del Fangar, en la provincia de Tarragona. Marchamos en barco hasta Algeciras y desde allí en tren hasta Madrid. Una vez en la capital nos alojamos en casa de unos primos maternos y desde allí cogimos un tren hasta Montalbán (Teruel), la población de la que era originaria mi madre, Josefa Azuara Petrola. En Montalbán nos alojamos en casa de un hermano de mi madre, Lucas Azuara Petrola. Nuevamente en tren nos desplazamos a Zaragoza porque mi madre me quería pasar por el manto de la Virgen del Pilar en agradecimiento porque yo hubiera sobrevivido a numerosas vicisitudes. Nuestro último trayecto, antes de alcanzar el faro del Fangar, fue otra vez en tren. En este caso desde Zaragoza a la Ampolla, donde mi padre alquiló una vivienda ubicada frente a la estación del tren, y en la que residimos mientras él prestó sus servicios como torrero en el faro del Fangar. A la Ampolla llegué en mi silla de ruedas y fue allí donde empecé a andar de nuevo. De hecho me tuvieron que enseñar a caminar porque yo ya no sabía. Había vivido demasiados años inmovilizada. Recuerdo la profunda sensación de vértigo que experimenté cuando me pusieron de pie por primera vez. La sensación de altura me desconcertaba y necesité de un período de adaptación. Recuerdo como mi padre me llevaba al faro del Fangar con él y hacía que apoyase mi espalda contra la pared del faro. Él se ponía frente a mí y apoyaba una caña sobre mi tórax y me obligaba a caminar, paso a paso, de lado, siguiendo toda la circunferencia del faro y mirando siempre al frente, para superar el vértigo.

»En el otoño de 1934 nos fuimos a vivir al faro de la isla de Buda. Allí yo ya caminaba con una cierta normalidad, pese a que mi pierna izquierda era más corta, debido a la pérdida de masa ósea del fémur. Aprendí a nadar en la isla de Buda y practiqué mis nuevas habilidades adquiridas, entre ellas subir escaleras, subiendo los 365 peldaños de la torre del faro de la isla de Buda, hasta alcanzar la óptica. Esos 365 peldaños (tantos como días tiene un año) empezaban a la altura de la segunda vivienda del faro, en la que vivían Emilio Tárrega Manzano, segundo torrero del faro, y Aurelio García Piris, el dependiente. Desde la elevada óptica del faro de la isla de Buda aprendí a superar el vértigo e inicié una nueva vida».¹⁵

La tenacidad de esta lucha vivida de forma paralela a una vida profesional desarrollada en faros especialmente aislados, en donde Alfredo Cabezas Martos tuvo que batallar denodadamente contra sucesivas adversidades por conseguir el restablecimiento de su hija, obtuvo sus anhelados resultados, y hoy Manuela a sus 85 años puede sentirse merecidamente

orgullosa, pues contra todo pronóstico ha podido gozar de una vida larga y plena.

Otros padres no tuvieron la misma suerte. Ya hemos comentado anteriormente como en algunos faros muy aislados, los torreros habían optado incluso por habilitar un cementerio propio. Ese fue el caso del faro de Columbretes. Ubicado al otro lado de la isla, su presencia atestigua el dolor por la pérdida de los hijos en algunos destinos, donde el faro alejado de todo y de todos era testigo de los últimos halos de vida de los seres más indefensos: los niños. En ese faro, tenemos documentadas varias lápidas de sepulturas infantiles. En una de ellas podemos leer: «Rafael Baso Palomares subió al cielo el 22-5-1907 a los tres meses de edad, sus padres le dedican este recuerdo». Era hijo del torrero Santos Baso García, natural de la localidad granadina de Motril, que estuvo destinado en la isla desde enero de 1905 hasta el 1 de abril de 1909, aunque él nació en el Grao de Castellón, seguramente en previsión de una mejor asistencia sanitaria. Le sigue la sepultura más reciente, la única no enterrada, cuyos restos se cubrieron de obra, presidida por una lápida en la que leemos que allí están los restos de Mercedes Escortell Ribes, fallecida de sarampión el 20 de mayo de 1920.¹⁶ Había nacido en 1909 en el faro de Peñíscola y era la quinta de los ocho hijos del torrero Josep Escortell Ripoll, natural de la localidad alicantina de Benissa, quien residió en la isla desde el 6 de mayo de 1918 hasta el 16 de febrero de 1924. Y en el extremo derecho a ras de tapia está una pequeña lápida cuya inscripción muy erosionada reza así: «El Ángel Miguel Garau subió al cielo el 26 de marzo de 1892 a la edad de 26 meses, sus desconsolados padres le dedican este recuerdo». El niño, que según algunas fuentes pudo fallecer de viruela, era hijo de Clemente Garau Melis, natural de Felanitx (Mallorca), que estuvo allí destinado entre el 30 de noviembre de 1891 y el 25 de junio de 1892.

En el cementerio de Columbretes, por otra parte, hay noticias orales e indicios de haberse sepultado otros restos, sin que de ellos haya lápida que perpetúe su memoria. Así por ejemplo, por un oficio de 12 de junio de 1862 sabemos que se declaró una epidemia que causó la muerte de dos de los hijos de Francisco del Río Barrera. Su compañero, Simón Miranda Ortiz, que parece ser que fue el único de los habitantes de la isla que no padeció los efectos de esa epidemia, tuvo que hacer el «servicio del faro, auxilié a los enfermos, hice los féretros con maderas de cajones viejos, hice dos sepulturas y enterré en ellas a dos hijos del torrero auxiliar Francisco del Río que murieron el día 9 y 12 de junio de 1862».¹⁷

Precisamente en una inolvidable visita realizada al archipiélago columbretés junto a Juan del Bosque Gutiérrez, éste nos recordó haber oído comentar a su compañero Bonachera, como hacía pocos años un hijo de un compañero suyo había fallecido en el faro, y su cuerpo había sido en-



Josep Escortell Ripoll, su esposa Josefa Ribes Font, e hijos en 1927. Colección Josep Escortell Cerqueda.

Imagen del cementerio de las islas Columbretes, en el que reposan torreros y familiares. Colección David Moré Aguirre.

Lápida de Mercedes Escortell Ribes, fallecida de viruela en el año 1920, a los once años, en el faro de Columbretes. Colección David Moré Aguirre.

terrado en el cementerio de la isla en el interior de una lata de conservas. Atroz referencia que Xavier del Señor, biólogo allí destinado, confirmó manifestando que cuando estuvieron remozando el cementerio aparecieron restos infantiles en botes de similares características. El luctuoso acontecimiento hacía referencia a un tal Zacarías. Realizadas las correspondientes investigaciones pudimos comprobar que ciertamente se trataba de un hijo de Aurelio Zacarías Naranjo. Curiosamente, no conocemos los hechos directamente por la documentación de su paso por Columbretes, sino por un incidente protagonizado años más tarde en el faro de Punta Nati (Menorca). Su caso quizás fuera uno de los últimos trágicos episodios relacionados con la salud de los hijos de los técnicos de faros.

Se trata de un parto del que en su momento se hizo eco la revista *Señales*: «En las islas Columbretes (Castellón de la Plana) a 30 millas de la capital y en la que únicamente reside la familia del técnico D. Aurelio Zacarías Naranjo, se ha registrado por primera vez el nacimiento de un niño. Avisadas con tiempo las autoridades, acudió a atender a la enferma el médico de Beneficencia Municipal, don José Sanahuja, que embarcó en este puesto rumbo al faro. El alumbramiento fue totalmente feliz, y lo mismo la madre, doña María de los Dolores Guerrero, que el recién nacido se encuentran en perfecto estado». Y en un número posterior se publicó una nota aclaratoria en la que podemos leer: «En la noticia divulgada por toda la prensa sobre el nacimiento de un niño en las islas Columbretes, faltaba por decir que el parto fue prematuro y en pésimas condiciones por la incommunicación de las islas, que todavía no disponen de emisora de radio. Por otra parte, allí siempre hay dos técnicos mecánicos de Señales Marítimas en servicio permanente».¹⁸

Nada más sabíamos de lo acontecido a través de la revista del Cuerpo, y visto el triste desenlace, es plausible pensar que tan trágica noticia hubiera sido censurada. Podemos reconstruir lo sucedido, sin embargo, a partir de lo protagonizado años más tarde por el propio técnico, al quedar de ello testimonio en su expediente personal. El 22 de julio de 1960 el ingeniero jefe accidental de Puertos de Baleares comunicó al subsecretario de Obras Públicas que «el ingeniero encargado del faro de Punta Nati en escrito de 19 de los corrientes, me dice lo siguiente: “Practicada sobre las veintidós horas del día de ayer, una visita de inspección al faro de Punta Nati, observé la ausencia del técnico mecánico encargado D. Aurelio Zacarías, encontrándose la señal marítima sin persona alguna. Los extremos antes expuestos pudieron ser comprobados por el ingeniero que suscribe y el ayudante D. Francisco Javier Andreu Orfila, quien me acompañaba en la visita, pues al ser accesibles por una ventana abierta la vivienda y dependencias del faro, resultó posible visitar todas y cada una de las habitaciones. El faro tenía encendida y en funcionamiento su instalación

luminosa. Como dicha visita se realizaba acompañando al ingeniero de la Sección de Faros y Balizas de la Comisión Administrativa de Obras y Servicios de Puertos a cargo directo del Estado, D. José Iglesias Valiente, quien, a su vez llevaba consigo al técnico mecánico montador de Señales Marítimas, D. Ángel Ferrández Sempere, se dispuso que se hiciera momentáneamente cargo este último funcionario mientras no se enviaba un vehículo al faro de Caballería para recoger al técnico mecánico subalterno de dicho faro D. Bernardo Coll Palliser con el fin de encargarle del faro de Punta Nati, toda vez que en el servicio no se dispone en estos momentos de técnico mecánico suplente. Una vez recogido D. Bernardo Coll Palliser, le fue encargado el servicio del faro de Punta Nati por el que suscribe, consignando la correspondiente orden en el Libro de Órdenes del Faro. De los hechos antes indicados se dio cuenta al Teniente de la Guardia Civil del Puesto de Ciudadela, para los efectos que en justicia procedan. Lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V.S.I. por si tiene a bien ratificar los cambios de personal realizados y demás efectos procedentes”. En virtud de lo dispuesto en el artículo 112 del Reglamento Orgánico del Cuerpo Técnico Mecánico de Señales Marítimas, aprobado por Decreto de 23 de noviembre de 1956 del Ministerio de Obras Públicas, el jefe que suscribe ha confirmado la suspensión provisional dictada por el ingeniero encargado del faro de Punta Nati, solicitando de esa subsecretaría si dicha suspensión ha de ser con o sin sueldo. De acuerdo con lo establecido en los artículos 110 y 115 se ha abierto el correspondiente expediente al técnico D. Aurelio Zacarías, nombrando como instructor del citado expediente al ingeniero encargado del faro, D. Rafael Soler, de cuyo nombramiento se ha dado cuenta al técnico expedientado».

En el pliego de descargo que Aurelio Zacarías formuló, éste manifestó que «el 18 de julio del corriente año me fue preciso ausentarme del faro unas cuatro horas para consultar al médico y que atendiera a mi hija María del Carmen de cuatro años de edad, que en la tarde de dicho día sufrió una caída en la puerta de la cuadra y se hizo una herida en el brazo, producida ésta por unas piedras manchadas de estiércol, ya que en dicho establo recoge un asno para poder transportar a su familia al pueblo en caso de necesidad. Una vez encendido el faro, 20 horas 25 minutos, y comprobado que todos los aparatos funcionaban perfectamente, viendo que era imposible técnicamente avería alguna, ya que este servicio está considerado como semiautomático, toda vez que en muchos faros como éste de acetileno, está acoplada una válvula solar, dispositivo que lo enciende y apaga automáticamente, teniendo el técnico en esta clase de alumbrado la expresa misión de encender y apagar. Dado que el alumbrado por acetileno es digno de toda confianza. Si es un deber para todo técnico salvar a sus semejantes en peligro, también existe el deber natural de

padre, que exige ante Dios el velar por la prole que a cada uno le ha sido encomendada. Es un deber natural, que todo padre tiene derecho a usar de él, como derecho fundamental del hombre, cuando sus pequeños están en peligro. Ahora un hijo nuestro estaba en peligro, tanto su madre como yo no queríamos ver ante nuestros ojos otro drama como el que pasamos en las islas Columbretes, donde en aquellas islas quedó enterrado nuestro primer hijo, sin poder auxiliarle en lo más mínimo, ya que el aislamiento del faro nos lo impidió. Este suceso ocurrido en aquellas islas alteró los nervios de mi esposa y míos, creándonos un complejo de intranquilidad respecto a nuestros hijos que nos alborota la conciencia cuando ahora les sucede algo a sus hermanos. ¿Qué hacer en este caso que se podría producir Tétanos...? Las instancias de una madre que me lo exigía, no pudiendo ella desplazarse sola con otros dos pequeños más, y tener que permanecer en el pueblo por si acaso se produjera urticaria, muy frecuente cuando se inyecta suero antitetánico. Siendo imposible para ellas desenganchar el asno del carro y hacer esfuerzos violentos por estar en cinta. Fue lo que me obligó, una vez encendido el faro, comprobando todo su funcionamiento, fuimos a consultar al médico, quien determinó que era preciso y urgente el inyectar suero antitetánico, ya que la herida fue producida por piedras manchadas de estiércol, como expuse anteriormente. Como era fiesta nacional nos fue muy difícil el encontrar al médico, hallándole a las 9 y media de la noche, como se puede comprobar en el adjunto certificado expedido por el Dr. que nos atendió. Mientras buscaba alojamiento para mi familia, para que no pasasen el camino de noche, peligroso para una caballería, decidí dejar el jumento para el regreso de la familia para la tarde siguiente, en un huerto dentro del camino del faro, como atestigua el hijo de la dueña de dicho huerto. Socorrido el animal con agua y pienso, y buscada entre las amistades un vehículo a motor que tuvo la desgracia de que la rueda trasera perdiera aire. Teniendo que abandonarla y dejando el camino tomé un atajo que llega hasta la costa, desde el cual se ve el funcionamiento del faro perfectamente. Faltando de él solamente unas cuatro horas, tiempo que me fue necesario y justo para ir en burro al pueblo y volver a pie al faro». El 19 de agosto de 1960 el ingeniero instructor, Rafael Soler (nombrado como tal el 22 de julio, a pesar de ser el mismo que había denunciado los hechos), dijo que «a pesar de lo expuesto en el pliego de descargos, se aprecian las faltas muy graves que se señalan en los apartados primero y quinto del artículo 103 del reglamento indicado toda vez que el faro quedó abandonado durante cuatro horas de la noche». Sin embargo, el 29 de agosto de 1960 Rafael Soler elevó al ingeniero jefe de Puertos de la Jefatura de Puertos de Baleares un informe en los siguientes términos: «El juez instructor que suscribe considera que no resulta suficientemente justificada la ausencia del faro del técnico-mecánico

D. Aurelio Zacarías Naranjo, dada la relativamente escasa distancia que existe entre Ciudadela y el faro de Punta Nati (unos ocho kilómetros), la importancia de los hechos alegados para justificar la ausencia e, incluso, la posibilidad del técnico-mecánico de poder resolver la cuestión particular que alega, sin abandonar por ello el servicio del faro. No obstante considera el que suscribe que son dignos de tener en cuenta los antecedentes que se alegan en el Pliego de Descargos, relativos a las islas Columbretes, que, sin duda pudieron inducir al Sr. Zacarías a tomar decisiones precipitadas, en desacuerdo con la responsabilidad del técnico-mecánico encargado de un faro. Por ello parece procedente, caso de que la superioridad estime oportuno aplicar una sanción, estimar como un atenuante los hechos acontecidos en las islas Columbretes y no aplicar las sanciones que para las faltas muy graves se señalan en el artículo 107, en su último párrafo, sino las que se exponen en las faltas graves en alguna de sus cuatro modalidades».

El 31 de agosto de 1960 el ingeniero jefe accidental de Puertos de Baleares comunicó lo siguiente al subsecretario del Ministerio de Obras Públicas con relación al expediente disciplinario abierto por abandono del servicio: «Esta jefatura de acuerdo con lo actuado por el ingeniero Sr. Soler, juez instructor, considera que si bien ha existido la falta de abandono de servicio a que hace referencia el artículo 103 del Reglamento Orgánico del Cuerpo Técnico-Mecánico de Señales Marítimas, debe tenerse en cuenta en la resolución final lo manifestado en el pliego de descargos por el Sr. Zacarías, referente a lo sucedido con un hijo suyo en las islas Columbretes que pudo ser motivo de ofuscación, así como su deseo de regresar cuanto antes al faro de Punta Nati, y el que pudo comprobarse que el funcionamiento de la instalación luminosa fue continuo. No obstante este ministerio resolverá en la forma conveniente». Mientras la resolución del expediente no llegaba, Aurelio Zacarías fue nombrado para ocupar un puesto en la suplencia de Baleares. El 17 de octubre de 1960 fue dictada resolución al expediente instruido por haber abandonado el faro en julio, con una sanción de cinco días de sueldo por la falta cometida, atendiendo la propuesta que el 8 de octubre de 1960 el subsecretario había elevado al ministro de Obras Públicas, considerando que «del examen del expediente se desprende que las faltas cometidas por el expedientado no son las dos que le imputa el instructor, sino la de ausencia del local del faro durante la noche, prevista en el núm. 5º del artículo 103 del Reglamento Orgánico del Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas, toda vez que del expediente resulta probado que se reintegró al faro a las 4 horas de haberse ausentado del mismo, por lo que no se produjo abandono del servicio. Sin embargo, dada la naturaleza y circunstancias atenuantes expresadas del hecho, y el no tener nota desfavorable alguna en su expediente personal el Sr.

Zacarías, parece ser de justicia y equidad considerar, en evitación de una sanción excesivamente rigurosa, que el hecho sólo constituye la falta grave prevista en el núm. 10 del artículo 101 del reglamento: “La ausencia de la cámara de iluminación en las horas de servicio”. Y como quiera que no ha ejercido influencia alguna en el servicio, puesto que está debidamente acreditado en el expediente que el funcionamiento de la instalación luminosa fue continuo, cabe corregir la falta en cuestión con el castigo señalado en el apartado a) del artículo 107 del reglamento: “Multa de uno a 15 días de haber”. El subsecretario que suscribe, en virtud de lo expuesto, tiene el honor de proponer a V.E. se resuelva este expediente imponiendo al técnico mecánico de Señales Marítimas D. Aurelio Zacarías Naranjo, por la falta cometida, la sanción de multa de 5 días de haber». ¹⁹ Y así fue como el técnico sólo fue sancionado con cinco días de haber, lo que da una idea de la mayor humanización que se había adueñado de la superioridad en relación con épocas anteriores marcadas por una extraordinaria severidad, como ya hemos tenido ocasión de comprobar.

La enseñanza

La preocupación de los padres por la enseñanza de sus hijos es una de las constantes más persistentes en el análisis de los expedientes personales de los torreros de faros. Ciertamente, fue una inquietud mayoritaria.

El torrero Francisco Pagès Arqués, nacido en L’Estartit, vecindario de pescadores situado justo enfrente de las islas Medes, estuvo precisamente destinado muchos años en el faro de esas islas. Aunque el destino no era muy bueno que digamos, en su caso le venía bien, ya que le permitía residir en su tierra, aspiración por la que muchos otros suspiraban sin éxito toda su vida. Pero la circunstancia de tener dos hijas le impedía darles educación en un lugar tan aislado, por lo que sacrificando su propio interés intentó conseguir un traslado para poder ofrecer esa ansiada educación a sus hijas. Sin embargo, tardó años en conseguirlo, hasta el punto de que cuando se lo concedieron su hija mayor ya no estaba en edad de estudiar. Su primera petición está fechada el 4 de enero de 1911, y en ella solicitaba el traslado al faro en construcción de Port de la Selva, dejando clara cuál era su situación y sus anhelos: «Llevando desempeñando sus servicios en esta isla 7 años y 6 meses donde el recurrente no se movería si no fuese que como buen padre, desea dar la debida instrucción a dos hijas que tiene, una de nueve años, y la otra de tres, y que en esta isla no puede llevar a efecto [...] estando próximo a terminar las obras del faro que se construye en Puerto de la Selva se dignase trasladarlo a dicho faro donde el exponente vería satisfechos sus anhelos y que tanto él como su

esposa e hijas le quedarán eternamente agradecidos». ²⁰ Dicho faro tardó todavía unos años en alumbrar, y en abril de 1912 hizo una nueva petición «estando próximo a colocarse las luces en el muelle y contramuelle de Rosas, o en caso no pudiera ser, y quedara vacante el faro del golfo de Rosas». Idéntica petición cursó en mayo de 1913, enero de 1915 y enero de 1916, pero al fin dicha nueva luz del muelle de Roses que también tardó bastante tiempo en alumbrar jamás fue dotada de personal al agregarse al servicio del faro de Roses. Insistiendo en su objetivo el 1 de enero de 1917 solicitó traslado al faro de Llobregat «si quedase vacante y en su defecto cualquier otro faro de las provincias de Barcelona o Girona, a excepción del de cabo de Creus para poder dar educación a sus hijas», petición que repitió en idénticos términos el 11 de enero de 1918. El 16 de octubre de 1918 solicitó traslado al faro de Tossa al llevar «desempeñando sus servicios en este faro 15 años y 3 meses, no pudiendo dar la debida instrucción a dos hijas que tiene por ser completamente aislado y con el fin de poder atender al restablecimiento de su esposa por hallarse bastante delicada de salud, le convendría prestarlos en un faro relativamente cerca de población, por cuyo motivo suplica que hallándose vacante el faro del cabo de Tossa en esta provincia se dignase trasladarlo a dicho faro». Pero a Tossa no pudo ir porque a él fue destinado Magí Francisco Bosch, aunque entonces quedó libre la plaza que éste ocupaba en Port de la Selva, por lo que Pagès solicitó dicha vacante el 1 de noviembre de 1918, siéndole concedida el 7 de noviembre. Tras siete años de fallidos intentos de traslado, había conseguido finalmente su objetivo, aunque puede decirse que a medias: sus hijas María y Marcelina ya tenían 16 y 11 años, por lo que la mayor ya poco podía aspirar a estudiar en aquel tiempo; y con todo y con eso, el pueblo de Port de la Selva distaba unos tres kilómetros del faro.

Son constantes las solicitudes de traslado de destino en las que los torreros alegaban como motivo la intención de dar estudios a sus hijos, y el incumplimiento que ello suponía de la legislación educativa que obligaba a la escolarización de los hijos de los funcionarios. ²¹

Singularmente incluso, el 29 de enero de 1929 dos de los hijos de Manuel Añón Beneroso, destinado en el faro del cabo de la Nao (Alicante), que por aquel entonces tenían 16 y 18 años, respectivamente, solicitaron por carta a Miguel Primo de Rivera el traslado de su padre a la suplencia de Alicante «ante el horizonte oscuro que se nos presenta para el porvenir, debido al continuo aislamiento en que vivimos (hoy a 13 km. del pueblo) desde nuestro nacimiento, sin haber podido hasta la fecha tener la dicha de haber asistido a una escuela para conseguir como el más humilde obrero una mediana educación que gracias a nuestro padre tenemos que agradecerle el saber trazar estas humildes líneas, por no haberle sido posible durante unos veintidós años de servicio el poder conseguir un faro

próximo a pueblo o suplencia como otros compañeros que los tienen desde su ingreso en el Cuerpo, debido a que como hijo de oficial del Ejército (retirado) siempre ha sido ajeno a toda influencia política del antiguo régimen. Por todo lo expuesto rogamus a V.E. se compadezca de nuestra triste situación y dentro de la justicia (si nos cree acreedores a ella) nos conceda que nuestro referido padre sea trasladado como suplente interino a la Jefatura de Obras Públicas de Alicante, con derecho preferente (por sus servicios) a quedar efectivo en la vacante que por jubilación del que la ocupa y que ocurrirá en los primeros días del próximo mes de mayo, por ser el único medio donde poder aprender a ganarnos el sustento. Gracia y justicia que esperamos de V.E. rogándole nos perdone la libertad y molestia que nos tomamos y le ocasionamos por tratarse de un paso que damos sin autorización paterna, quedándole sumamente reconocidos estos sus seguros servidores». ²² Esta petición no surtió efecto, pues su padre el 27 de octubre de 1930 terminó siendo trasladado al por aquel entonces clasificado como faro aislado de Cullera.

El caso de Francisco Tarín Oliver también es bastante paradigmático de algo que hoy puede sorprendernos un tanto, pero que antaño era una realidad cotidiana: el excesivo retraso de las comunicaciones coartaba las posibilidades de promoción. El 8 de junio de 1910 se dirigió al jefe de personal del ministerio solicitando traslado a la estación meteorológica en construcción del Grao de Castellón o a la nueva luz del puerto de Vinaroz en los siguientes términos: «Muy Sr. mío y de mi mayor respeto y consideración: en mi poder obra la de V.S.I. y enterado de ella, me causó gran sentimiento, por no haber podido llegar a tiempo para ser trasladado al faro de Vinaroz, que esto creo sucederá con frecuencia debido a este aislamiento. ¡Señor apiadase de mi situación!, de doce años de servicio que llevo en faros, estoy sirviendo cerca de nueve años en islas, tres en la isla de Buda, y seis años en dos veces en esta isla [Columbretes]; así es que tengo hijos que apenas conocen personas e ignoran toda clase de cosas. El año pasado se me despeñó una niña de cuatro años y se dislocó el brazo, la que me ha quedado inútil para siempre, por no haberla podido llevar a tierra, hasta los 14 días que vino el vapor, y ya fue tarde para su cura. El día 2 de diciembre de 1906, que bien recordará V.S.I. salvé de una muerte segura, de entre las olas, con inminente riesgo, de perder mi vida, a un joven marinero de 14 años, en esta misma isla, naufragando dos de ellos, y fui condecorado con diploma y medalla de bronce por la Sociedad de Salvamento Española de Náufragos. Extraoficialmente he sabido que se va a crear una estación meteorológica en el Grao de Castellón y una luz nueva en Vinaroz, caso de ser cierto, apreciaría de la amabilidad de V.S.I. hiciera el favor de manifestármelo, para solicitarlo por medio de instancia y así podría dar educación a mis queridos seis hijos. Y por último tengo la

satisfacción de participarle a V.S.I. que durante todos mis años de servicio, he desempeñado con mucho celo mi cometido, y prueba de ello que nunca he tenido el menor correctivo. ¿Le repito Señor, se apiade de mi situación, si es posible?, y siempre le quedará eternamente reconocido el que queda siempre a sus órdenes». ²³ En esta ocasión Tarín tuvo bastante suerte, ya que el 30 de septiembre de 1910 fue nombrado para el faro de Peñíscola.

Tenemos documentados en el siglo XIX varios casos en los que el torrero al ser nombrado para un lejano nuevo destino, partía hacia él, sin su esposa o hijos, no pudiendo costearse el desplazamiento o considerando que el lugar no era lo bastante apropiado para ellos. Había muchos padres que dejaban a sus hijos a cargo de abuelos u otros familiares, lejos de su lado, para garantizarles mayor educación o atención médica. En la vertiente educativa es el caso de Ciriaco Castañeda Zárate, que el 10 de agosto de 1866, estando destinado en el faro de Oropesa (Castellón), solicitó una licencia de dos meses para poder desplazarse a Burgos y dejar allí a un hijo de siete años, para que se educara junto a sus abuelos. ²⁴ O en la vertiente sanitaria el caso de Adolfo Golobardas González, que el 21 de febrero de 1906 solicitó traslado a la suplencia de Mallorca «llevando ausente de su familia más de dos años por causas de una enfermedad que viene padeciendo una de sus hijas, y habiéndolo aconsejado los facultativos que no es conveniente el que vuelva a Ibiza donde es muy probable su fallecimiento por ser un país de muy poca higiene y carecer de los artículos de primera necesidad con que poder atender a su restablecimiento». ²⁵ Aunque el ingeniero jefe de Baleares no veía inconveniente en su petición, siempre y cuando se designara un nuevo suplente para los faros de Ibiza, porque su presencia resultaba imprescindible, Golobardas desgraciadamente falleció de tuberculosis pulmonar en Ibiza el 18 de marzo de 1907, sin haber podido reunirse con su familia.

El gallego Antonio Pacheco Varela llegó al faro de Cap de Creus en enero de 1855 procedente de Vigo, y el 15 de abril de 1856 solicitaba el traslado a un faro de Galicia o Asturias «por haber tenido que dejar a su esposa y familia en La Coruña por carecer de recursos para poder transportarla y viendo la imposibilidad de poder verificar la unión que tanto anhela por el mucho coste que origina un viaje tan lejano y tiene que atender con su corta paga a las necesidades de la vida sin que le sea posible reunir aquéllos». ²⁶ El 29 de octubre de ese mismo año consiguió ser trasladado al faro de Arosa (Pontevedra).

Hay algunos episodios de maternidad en los que el padre estuvo ausente a cientos de kilómetros. Es el caso, por ejemplo, de Francisco Masanet Servera, que el 22 de marzo de 1882 tomó posesión de su nuevo destino en el faro de Estaca de Bares (La Coruña), mientras en Capdepera



Pepita Paronella Giralt, esposa del técnico Alberto Aguirre, junto a unos niños de una masía próxima al faro de Favàritx (Menorca), al que acudían para recibir clases en el año 1949. Colección Alberto Aguirre Martín.

(Mallorca) el 17 de abril de 1882 su esposa daba a luz un niño, Miquel Massanet Llinàs, quien en 1911 también ingresó en el Cuerpo. Ciertamente, la lejanía de un nuevo destino en ocasiones desaconsejaba a los familiares acompañar a los torreros, lo que ahondaba el pesar por algunos desplazamientos.

A menudo, sin embargo, los faros terminaban convirtiéndose en improvisadas escuelas elementales donde aprendían tanto los hijos de los torreros como niños de aldeas o caseríos cercanos al faro. Así lo atestigua el expediente personal de Antoni Josep Massanet Amengual, cuando éste estaba destinado en el faro de Punta Grossa de Ibiza, y en el transcurso de las indagaciones de la jefatura acerca de unas riñas entre los distintos torreros del faro se dice «que los hechos mencionados son completamente independientes del servicio y de escasa importancia, reduciéndose a una discusión entre la esposa del Sr. Massanet y el torrero Sr. Tur con motivo del aprovechamiento de la caldera para la matanza de un cerdo, y a que dicho Sr. Tur al pasar por la cala de San Vicente fue silbado y llamado por su apodo por varios muchachos a quienes el Sr. Massanet en horas libres, da, algunos días, clase de enseñanza elemental».²⁷ Son bastante numerosos los casos en ese sentido. Señalamos que durante la posguerra José Castaño Pereiras realizaba tareas de maestro a los niños de la isla de Ons (Pontevedra), Matías Carballo Vidal entre 1940 y 1948 lo hacía con media docena de niños en el faro de Punta Rasca (Tenerife), o como atestigua la imagen, Alberto Aguirre Martín hacía lo propio en 1949 con los niños de una masía próxima al faro de Favàritx (Menorca). Por aquel entonces la prestación de enseñanza en los faros era recompensada por los padres de los alumnos con productos agrícolas, leche o pescado procedente de su propio trabajo, y una buena dosis de amistad. En el caso de Juan Luis Aguirre Pallarés, destinado entre 1940 y 1963 en el faro de Cedeira (La Coruña), se dio el caso de que su preparación académica y la proximidad del faro con el núcleo urbano le permitieron la apertura de una popular academia de primera y segunda enseñanza en dicha localidad. La vertiente pedagógica de muchos torreros llegó en algún caso, como el de Bartomeu Cabot Alemany, al abandono de la profesión y el pase a la enseñanza. A este técnico lo encontramos entre 1963 y 1969 como maestro de taller de la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona.²⁸

El salario

Las reivindicaciones económicas y las disputas por los coeficientes asignados a los distintos cuerpos del Ministerio de Obras Públicas, estuvieron como siempre entre las demandas por el colectivo profesional. El Cuerpo de Torreros de Faros tenía asi-

mismo establecidas unas categorías, y a cada una de ellas le correspondía un sueldo. A las desvalorizaciones monetarias y al aumento del coste de la vida se añadía la situación de aislamiento que dificultaba la obtención de determinados productos, y aunque por tal motivo se asignaron unas gratificaciones especiales como ya se ha comentado, periódicamente afloraban peticiones de mejoras salariales.

Sin embargo, no hay que olvidar, por otra parte, que la mayoría de los torreros tenían una vivienda asignada en virtud de su trabajo, aunque muchas de ellas se encontraran en pésimas condiciones. La reivindicación para las mejoras en el estado de conservación de las viviendas fue una constante. Paradójicamente, fue en los últimos años de existencia del Cuerpo, cuando las condiciones de vida y habitabilidad en los faros mejoraron muy notablemente.

En mayo de 1920, en plena crisis del modelo político implantado durante la Restauración, el torrero del faro del Caballo (Santander), Feliciano Pérez Pérez, y otros tres compañeros afectos a ese mismo faro y al del Pescador en la misma provincia (Jesús González Zabala, Antonio Terrasa Sampol y Ángel Rodríguez-Navas Palenzuela) publicaron en la prensa un documento en donde se hacían eco de las lamentables condiciones de vida y de trabajo de los torreros, a la par que reclamaban una mejora salarial. En la sección Tribuna Libre de los números 1892 y 1893 de *El Fomento* aparece un texto bajo el título de «Los torreros, sin careta», que por su interés, reproducimos íntegramente a continuación:²⁹ «Es triste, doloroso y macabro lo que estamos palpando en este desgraciado Cuerpo, y a demostrarlo vamos.

»A consecuencia del desequilibrio producido por las guerras actuales, en parte mitigadas, y la evolución mundial, han sufrido todos los artículos una transformación ascendente de precio, hasta el caso de no poder hacer frente a las imperiosas necesidades, para poder subsistir, con los sueldos que disfrutaban todos los empleados.

»Como consecuencia de la estrechez en que las circunstancias han colocado a todos lo que disfrutábamos únicamente de un corto haber, surgió la necesidad de unirse todos los funcionarios de los distintos cuerpos del Estado para recabar de los Poderes públicos la evolución también de sus haberes en consonancia y armonía con la elevación de precios de los artículos de primera necesidad y poder subsistir como hasta entonces, a cuya continuidad de vida creemos tener derecho, como todos los mortales. En efecto: como el Estado siempre ha regateado el salario de sus servidores, ello ha dado lugar a que, uniéndose varios cuerpos, conminasen a los representantes de la nación con la declaración de huelga si no se concedía lo que en realidad era justísimo e indispensable a todo trance para mitigar el hambre a nuestros pequeñuelos, nada más que para eso, señores,

conformándonos con subseguir viviendo modestamente y bastante estrechados por las circunstancias en que nos han colocado las consecuencias revolucionarias de las guerras, y esperar con paciencia el restablecimiento del equilibrio europeo, con la esperanza de que los artículos de primera necesidad volverían a cotizarse, aunque un poco más caros, próximamente al mismo precio que en 1914. Y ha sucedido lo contrario; por eso estamos cada vez peor.

»Al llevar a efecto los empleados el plan propuesto, obligados por la necesidad, les ha costado a muchos serios disgustos, y más de un digno funcionario de algún cuerpo ha perdido su carrera, que vale más que la de Faros, pero la han perdido con honor, y se encuentran, a pesar de ello, muy satisfechos por haber cumplido un deber, y sus compañeros, agradecidos de la firmeza y fiel comportamiento de los primeros, han sabido darles pruebas de gratitud y admiración, sin escatimarles recursos de todas clases, según lo merecían. Este es un ejemplo que nos han dado otros cuerpos bien similares al nuestro; pero hay que reconocer, para hacerles justicia, que no nos referimos a la asimilación de cultura, pues los toreros, debido a nuestro aislamiento, perdemos terreno y desconocemos por completo la realidad de la vida actual.

»Con lo que dejamos expuesto, no solamente queda demostrado la deuda de gratitud a la unión y sacrificios de dichos funcionarios, sino que también, y en esto conviene os fijéis, queda demostrado a todas luces, y de una manera palpable, que lo único por lo que vienen luchando todos los cuerpos es por aumento de sueldos en armonía con las circunstancias actuales, aunque no tanto como antes, pero sí poder mitigar el hambre. ¿Qué menos se ha de pedir?

»Ya demostrado que todas las corporaciones han y siguen luchando por una misma cosa, por ser la más urgente y la única que no admite espera, ¿por qué razón creen algunos que el hambre y demás vicisitudes urgentísimas, que tampoco admiten espera, se deben aplazar para solicitarlas o gestionarlas después que transcurran veinte años? Cierto es que esto nos lo ha manifestado un solo torrero, al cual juzgamos, por sus apreciaciones y su modo de obrar, más bien equivocado que con mala fe, pues no podemos creer que pase de ofuscación, apasionamiento o desconocimiento de la triste realidad, todo lo cual es perdonable y digno de lástima; pero dejando estas miserias aparte, en lugar que no se vean, y volviendo al fondo del asunto que nos ocupa, dejando los comentarios al criterio de cada cual, creemos oportuno recordar a todos los compañeros, tanto a los que han contribuido con la cuota para los gastos del recurso que está pendiente de resolución como a los que no, que tenemos concedidos otros haberes distintos de los que estamos disfrutando, cuyos derechos debemos a los que se han sacrificado en aras del bien general, y únicamente hace falta

que nos los hagan efectivos, pues debéis recordar que a los demás cuerpos les han escatimado los salarios anteriormente, al igual y en proporción que a los torreros; pero estos cuerpos, unidos en debida forma, han sabido defenderse, para lo cual no escatimaron recursos monetarios y supieron satisfacer espléndidamente, los honorarios y demás gastos a un prohombre como el Sr. La Cierva y otros varios de gran representación y crédito nacional, cuyos pleitos ya se han sobreseído o fallado favorablemente.

»Nosotros también hemos empezado bien, advirtiendo que el letrado encargado de nuestro recurso no es de menos representación ni de competencia inferior a los anteriormente mencionados; pero estamos estancados, sufriendo las consecuencias de nuestra poca unión, pues con el pleito entablado se puede gestionar y obtener justicia, y nada hemos hecho.

»Como consecuencia de todo ello, y en vista de la nueva injusticia cometida con nosotros en la confección de las plantillas actuales, hemos propuesto gestionar, como sabéis por nuestras circulares, el cumplimiento con nosotros de lo legislado, al igual de los demás cuerpos. Estas gestiones las hemos emprendido en el mes de noviembre del pasado año, a raíz del decreto de las plantillas últimas, invitando al Cuerpo en general a contribuir con una cuota para los gastos que se originaban a los individuos que en representación de la colectividad fuesen a Madrid a recabar lo que por ley nos corresponde, hermanando dichas gestiones con las del abogado de nuestro pleito. Obtuvimos 127 adheridos dispuestos a contribuir con la cantidad propuesta, y aunque con pocos, estábamos dispuestos a realizar las gestiones mencionadas, sacrificando nuestros bolsillos entre unos cuantos, hasta completar la cantidad indispensable para llevar a efecto lo que a nuestro modesto juicio era y es inaplazable.

»Nos impide nuestro modo de pensar contestar a una carta que privadamente nos dirigió un compañero, con frases algo mortificantes e incorrectas, impropio de personas medianamente cultas; en dicha carta nos conmina con desbarajustar nuestras gestiones si insistimos en llevarlas a cabo, tanto que seamos nosotros como que fuesen otros, ni acepta tampoco tomarlas él por su cuenta. ¿Quién entiende esto? ¿Piensa, tal vez, dicho compañero concedernos él, de su peculio, lo que por Ley nos corresponde, con la urgencia necesaria para matar el hambre, y con ello adquirir el derecho de imponernos sus ideologías o aspiraciones? Si es así, ni media palabra más; venga el mendrugo que nos corresponde, que, con los dientes de un metro de largo, lo esperamos cariñosamente, y nos callaremos y hasta le diremos que siga predicando y dando trigo. ¿No es así, sino todo lo contrario? En otro caso, no queda otro remedio más que seguir sufriendolo todo por el bien común para conseguir la unión, arma única para poder defendernos del desastre que se nos avecina, y que la mayoría ignora, sin oponernos a los proyectos del mencionado compañero, que no

por estar tal vez equivocado en sus juicios sobre el caso presente e ignorante de lo que está proyectado hacer de esta corporación, es menos digno de nuestro respeto, aunque dicho compañero no piense así las cosas; por eso y por otras causas parecidas llegaremos al desastre completo, amén de que ya somos el rigor de las desdichas, como vamos a demostrar.

»[¿Estamos?] cansados de sufrir privaciones, hambre, miseria, aislamiento, mutilaciones..., después de regatearnos o escatimarnos, con anti-humanitario imperialismo y contra todo derecho, el alimento de nuestros seres, concedido por la Ley, abusando de nuestra debilidad e ignorando tal vez el legislador el sacrificio inapreciable que representa el vegetar en estos tristes destierros, por no haberlo practicado, ignorando además que se nos niega el sueldo de un peón de cualquier oficio, no obstante, repetimos, estar concedido por ley, se nos aumentan las horas de trabajo con la amortización de personal, pues es un error creer que con la electrificación de los faros no haya necesidad de hacer la misma guardia en los que son giratorios, sin deficiencias en el servicio, aunque las máquinas de rotación estén provistas de timbre avisador, igual que la luz, en caso de interrupciones. ¡Claro! ¡Cómo tenemos unas máquinas tan modernas y perfectas en los faros, hasta el punto de tener que hacerlas girar con la mano la mayor parte de la noche, cuando no noches enteras...! A propósito: conocemos un faro de primer orden que, desde tiempo ha, constan juntamente con sus características, las interrupciones de la rotación en el cuaderno o guía de faros que usan los marinos, y esto no corre prisa perfeccionarlo, puesto que los navegantes lo admiten oficialmente; lo que sí es necesario y urgente es disminuirnos el sueldo, o mejor dicho, la limosna, y aumentarnos las horas de trabajo, para amargarnos más, sin piedad, nuestra angustiosa existencia, pues si creéis que con 2.500 pesetas de sueldo tenéis el mismo valor monetario que antes con 1.500 en relación con los artículos, estáis en un error, puesto que en números redondos, tres mil pesetas de sueldo, en la actualidad, representan mil, aproximadamente, en el año de 1914. Por lo tanto, hacemos la siguiente interrogación: todos los que en 1914 teníais sueldos de 1.500, 1.750, 2.000 y 2.500 pesetas, ¿tenéis ahora tres veces más? Claro está que no, ni aún la mitad más, sino próximamente una tercera parte, es decir, lo mismo que entonces, más una limosna, y por lo cual, perdiendo de nuestro derecho y ateniéndonos estrictamente a lo legislado, los que en 1914 teníais 1.500 pesetas hoy debíais tener 3.000, más el 14 por 100, no solamente por resultar justicieramente lógico, según queda demostrado, sino también por estar así legislado; los que teníais 1.750 y 2.000, os pertenecen 4.000, más el 14 por 100, como los de 3.000, y los demás deben permanecer en las clases y categorías que les pertenecen con los sueldos inherentes; en la primera debe haber siete, en vez de uno; en la segunda debía haber los mismos 20, en vez de 10, y así sucesivamente, según está le-

gislado en el artículo 2º del Reglamento de 22 de julio de 1918 para la aplicación de las bases de la Ley General de Empleados Civiles del Estado, y primera disposición del artículo único, de 7 de septiembre del mismo año.

»Esto, o muy parecido, ya lo hemos citado e indicado al Cuerpo otras veces, y hoy nos vemos obligados a recordarlo, no solamente para que la colectividad forme juicio de la razón que nos asiste al emprender unas gestiones tan indispensables y urgentes como lícitas para recabar se nos haga efectivo el sueldo que tenemos concedido, sino también para rogar a todos los compañeros fijen su atención en que no pretendemos alcanzar cosa alguna superior a nuestras fuerzas ni obligar a los poderes a decretar para nosotros nada nuevo, puesto que ya lo está, no porque tengamos derecho a otras reivindicaciones, sino por considerar ésta la más urgente, inaplazable y de más fácil consecución, pues la experiencia nos ha demostrado que todo aquél que emprende negocios superiores a sus fuerzas, por lo general, da quiebra, perdiéndolo todo, pues si no podemos soportar el peso de un kilogramo, mal podremos soportar el de una arroba; nosotros debemos ir directamente a lo que es práctico y a lo único que nos saca de apuros, cuyos derechos tenemos reconocidos por ley, según queda expuesto.

»Antes de terminar, debemos manifestar que carecemos de presunciones, pero que, a pesar de nuestra ineptitud, nos creemos conocedores del mal que padece el cuerpo a que pertenecemos y de las causas principales de nuestro estancamiento colectivo; y para dejar entrever la veracidad de nuestra afirmación, vaya un botón para muestra. ¿Qué aspiraciones, o cuál será la ideología del individuo que propone públicamente en esta revista no reclamar los derechos que por ley tenemos reconocidos, para no molestar al Sr. ministro? ¡El colmo de la prudencia!... ¿Qué tal os parece la idea de remediar nuestros males principales? ¿Qué os parece de tal eficaz remedio para obtener el mendrugo que por ley nos corresponde, y poder expulsar la miseria de nuestros hogares? ¡Así progresamos! ¡Así tenemos lo que nosotros mismos otorgamos! Nadie tiene la culpa de nuestros males más que nosotros mismos, bien claro queda demostrado, pues si creéis que os lo han de dar hecho en vuestro beneficio, estáis en un error.

»Todo lo que dejamos expuesto y lo que aún queda, dudamos de la indiferencia con que el Cuerpo lo verá, no porque la colectividad no comprenda que esto es la realidad, sino porque comprendemos que la verdad siempre es más amarga que los ideales, y no acabamos nunca de convencernos de que estos últimos no pasarán de ser más que unas aspiraciones ilusorias e irrealizables.

»Nosotros, repetimos, debemos de ir al terreno práctico y dejarnos de tonterías, que a nada bueno conducen, sino más bien a servir de mofa a

nuestros superiores al tener éstos conocimiento de las candidas proposiciones de algunos, que, a nuestro corto entender, creemos que desconocen por completo la realidad del asunto; y de ahí el atreverse a todo, ¿entendéis?

»Es un error creer que porque se hayan aprobado los presupuestos, ya nada se debe ni se puede hacer en pro del derecho que nos asiste: a quien tal piensa, debemos manifestarle que nada nuevo pretendemos, ni pedimos nada más que reclamar el sueldo que por ley nos está reconocido y, por lo tanto, el gobierno siempre está autorizado para cumplir lo legislado, corrigiendo las deficiencias o errores que hayan cometido, reconociendo y haciéndonos efectivos nuestros derechos, y repetimos que nada nuevo tienen que legislar; pero algunos optimistas compañeros creen que porque esté legislado, en general, nos lo han de dar ya cocido, y que hasta nos ayudarán a masticar y hacer la digestión; a otros les parece que lo que hagan para los demás compañeros lo harán para ellos también, y, por tanto, no tienen necesidad de molestarse ni hacer pecuniariamente sacrificio alguno; otros creen que no deben contribuir ni cooperar para nada, por beneficioso que sea para todos, porque no les dan a ellos algún faro de uno solo, en capital o pueblo importante, suplencia sin trabajo o alguna canonjía, si la hubiese; otros quieren erigirse en pedestal, e imponer sus ideales, ilusiones o modo de apreciar las cosas, a las apreciaciones de los demás, sin querer admitir rectificaciones, aunque sean necesarias e indispensables como el oxígeno que respiramos; otros dicen que no tienen inconveniente en depositar una cantidad determinada para entregar después que se consiga la justicia que pretendemos, como si nosotrosuviésemos alguna fábrica de moneda para adelantar la que fuese necesaria. ¡Nada, compañeros! ¡No hagamos nada! Lo más práctico, lo más cómodo y lo más provechoso, lógico y natural, es seguir durmientes, sumidos en nuestra mísera y triste situación en que las circunstancias y nuestra poca unión nos han colocado... y así va el Cuerpo, como el navío desarbolado y sin timón, que indefenso y arrastrado por la corriente hacia el escollo, se estrella contra la dura roca de lo imposible, y nosotros, a pesar de reconocer el peligro y procurado evitarlo a medida de nuestras fuerzas, pidiendo auxilio a todo el Cuerpo, éste no acude a nuestra demanda, y sentimos que se nos parte el corazón al ver que, por culpa de muchos, perecemos todos en la miseria de nuestros destierros, y nuestros hijos llorando por pan».

La publicación de esta carta de extremada dureza motivó la rápida apertura de un expediente disciplinario. El 12 de abril de 1921 el ingeniero jefe de la provincia de Santander informó al respecto que «expuestas en el dictamen del ingeniero instructor del expediente las faltas en que han incurrido los torreros de faros del Caballo y del Pescador, esta jefatura en vista de lo manifestado en dicho dictamen y de las diligencias practicadas, no considera necesario hacer un análisis detallado de todo el expediente, aten-

diendo a que los hechos están suficientemente probados desde el momento en que el artículo que motivó la denuncia contra dichos torreros fue escrito por uno de ellos y suscrito por todos, asumiendo la responsabilidad de lo que en dicho artículo se indicaba.

»No está de acuerdo esta jefatura con el ingeniero instructor del expediente en la manera de apreciar la importancia de la falta cometida puesto que leyendo el artículo de *El Fomento*, objeto de la denuncia, en la totalidad de su texto, se observa que la finalidad que con dicho escrito se perseguía era la de llamar la atención respecto a la mala situación económica de los torreros en general y la necesidad de mejorarla aumentando los sueldos y no amortizando las vacantes del personal, aduciendo como una razón en apoyo de esto último que las deficiencias de algunos aparatos exigían un aumento de trabajo que no se compensaba con la electrificación llevada a cabo en algunos de ellos.

»Es una falta realmente el acudir a la prensa para exponer sus pretensiones en lugar de hacerlo a los poderes públicos y sobre este asunto pueden encontrarse en la colección legislativa algunas disposiciones que prohíben a los empleados públicos dirigirse a la prensa para defensa de sus intereses, pero aparte de la ligereza lamentable de haber dado a la publicidad ciertas deficiencias del servicio exagerándolas para forzar el argumento en apoyo de sus pretensiones, es un hecho bien probado que existen aparatos que por efecto del tiempo que llevan en servicio no funcionan con la debida regularidad sin que esto constituya en modo alguno un motivo de desprestigio para el personal que interviene en el servicio e inspección de los faros, puesto que esta jefatura sabe muy bien que el Servicio Central procura ir sustituyendo los aparatos antiguos por otros modernos dentro de los límites que consienten los créditos destinados a estas atenciones del servicio, no pudiendo hacerlo con toda la rapidez deseable porque sin duda son muchos los aparatos que deben ser sustituidos, y esto no implica ningún descrédito para el personal ni para la Administración en general porque los recursos con que cuenta la Hacienda pública son a todas luces insuficientes para reparar con la urgencia que se requiere todas las deficiencias que se observan en las obras y servicios públicos.

»Opina por lo tanto esta jefatura que no existe la falta definida en el artículo 73 del reglamento, puesto que las afirmaciones que se hacen en el artículo de *El Fomento*, que ha motivado este expediente, no implican falta de probidad ni otra cualquiera que comprometa el servicio, ni los intereses del Estado, ni el honor del ramo de Obras Públicas, cosas todas que están muy por encima de las deficiencias que puedan observarse en algunos servicios por efecto de las escasas consignaciones anuales para atender a su buena marcha con toda la rapidez deseable, de lo cual no debe culparse a nadie porque, como ya se ha dicho, los recursos con que la Hacienda pú-

blica puede contar no bastan para atender como es debido a los múltiples e importantísimos servicios que el Estado tiene actualmente a su cargo.

»Esta jefatura considera que el hecho de dar a la publicidad ciertos detalles del servicio encomendado a los torreros atribuyéndoles ciertas deficiencias, aunque puedan ser ciertas en todo o en parte, revela un espíritu de desconfianza en sus jefes inmediatos o en los superiores, a los cuales parece suponer que no se les reconoce por los torreros firmantes del artículo el celo debido para procurar que se remedien las deficiencias observadas por ellos y creen que necesitan se les estimule por medio de la prensa para que cumplan con sus deberes tanto en lo que respecta a la debida reparación de dichas deficiencias como a remediar la situación económica del personal, todo lo cual supone evidentemente una falta de consideración y de respeto a sus jefes, de las comprendidas en el caso 3º del artículo 71 del Reglamento de Servicio de los Torreros de Faros y calificadas como graves por dicho artículo y procede castigarlas, con arreglo al artículo 77, con el descuento de diez a treinta días de haber.

»De acuerdo con los grados de responsabilidad que establece el ingeniero instructor para cada uno de los culpables, esta jefatura propone que al torrero D. Feliciano Pérez se le imponga un descuento de veinte días de haber, y a D. Antonio Terrasa, D. Jesús González y D. Ángel Rodríguez Navas el de diez días de haber a cada uno.

»No considera conveniente esta jefatura que se obligue a los firmantes del artículo de *El Fomento* a que publiquen en dicho periódico una rectificación de sus juicios y afirmaciones porque a dicha rectificación no habría de reconocérsele ningún valor por los habituales lectores del periódico, que seguramente averiguarían la falta de espontaneidad de dicha rectificación y además volvería a caerse en el inconveniente de llevar a la prensa estos asuntos de régimen interior del servicio, que a juicio de esta jefatura no deben darse a la publicidad.

»Es cuanto cree oportuno informar sobre este expediente el ingeniero jefe que suscribe».

El criterio expresado por la jefatura de que el asunto no debía llevarse a la prensa para que no trascendiera el ámbito estrictamente interior del asunto, parece que debió pesar en la resolución final del asunto, más aún cuando los problemas se multiplicaban en todos los flancos. Así el 25 de junio de 1921 la Dirección General de Obras Públicas resolvió el expediente por el mencionado artículo publicado en *El Fomento* estableciendo, según lo estipulado en el Reglamento de 1873, una sanción de 20 días de sueldo a su promotor Feliciano Pérez, a la vez que desestimaba «por innecesaria e inconveniente la rectificación de los firmantes del artículo en el periódico *El Fomento*».

La cuestión salarial era una reivindicación importante. Después de constantes demandas algunas veces sus peticiones eran atendidas, como en

mayo de 1956 cuando se fijó un aumento de entre el 25 y el 60% a todos los funcionarios del Estado.³⁰

Pero más allá de la cuestión recurrente del salario, que planeó permanentemente en las reivindicaciones laborales, la piedra angular de éstas siempre estuvo en las condiciones de vida y de trabajo en los faros. Sirva como anécdota el editorial de *Señales* del número 197 de marzo de 1956, cuando España todavía no se había recuperado de los efectos de una de las mayores olas de frío del siglo xx con las que obsequió el mes de febrero. Con el título de «El frío en los faros», el presidente de la Asociación, tras recordar la ubicación estratégica y aislada de éstos, incidía en que «si además de ello tenemos presente que la mayor parte de nuestros faros datan del siglo pasado y a ellos no llegó aún sistema alguno de calefacción o medios que lo permitan, nos daremos cuenta de que el frío en los faros es un elemento más que, a costa de sus reducidos recursos, tiene que vencer el hombre que los mantiene con vida».

El intrusismo profesional

La defensa de los intereses de la profesión también pasaba por la lucha contra el intrusismo profesional. A lo largo del siglo xx, por razones económicas algunas Juntas y Grupos de Puertos habían dejado el mantenimiento de algunos balizamientos a cargo de personal ajeno al Cuerpo, lo que despertaba la enérgica protesta de éste y sus órganos al sentir vulnerados sus derechos. La Ley de Puertos de 19 de enero de 1928 en su artículo 32 determinaba claramente que los reglamentos por los que se regían los cuerpos eran válidos en las Juntas y Obras de Puertos,³¹ aunque el cumplimiento de la misma demostraba ser otra cosa. La Subsecretaría de Obras Públicas, mediante una orden de 30 de diciembre de 1932, instó a esos organismos a sacar a concurso las plazas para su provisión por personal del Cuerpo de Torreros de Faros,³² aunque éstos siempre intentaron evadir los requerimientos. Desde la Asociación se elaboró un censo de las señales que no estaban regidas por miembros del Cuerpo,³³ pero el estallido de la Guerra Civil truncó la resolución de este asunto. En 1955 un editorial de *Señales* a cargo del presidente de la Asociación destacaba que «el técnico mecánico de Señales Marítimas, para poder obtener el título oficial que posee, alcanzando la condición de funcionario del Estado, ha de someterse a la demostración teórico-práctica del programa de una oposición y ha de entregar su vida durante algunos años –los suficientes para perder su juventud– al aislamiento profundo de los faros con todas sus consecuencias, antes de alcanzar servicios situados en lugares en donde, como una pesadilla constante, no amarguen su existencia la posible falta de víveres y agua, la de asisten-

cia médico-farmacéutica y religiosa, el problema de la educación de los hijos, etc. Siendo ése el proceso que ha de afrontar y vivir el técnico mecánico de Señales Marítimas, si sigue prevaleciendo la formación de una barrera con personal intruso que le impida alcanzar servicios bien situados en cuanto a residencia se refiere, nadie puede negarnos que está condenado a morir en un faro aislado. ¿Podemos permitir, pues, el intrusismo en nuestra profesión? ¿Está justificada nuestra lucha? Creemos que ya ha tiempo que está todo suficientemente justificado y aclarado, y sería lamentable –no es un medio imposible– tener que plantear la cuestión judicialmente, porque preferimos que triunfe la razón por sí sola, ya que para conseguirlo sólo es preciso un poco de buena voluntad y comprensión. Pero...».³⁴ Otro editorial de *Señales* a cargo del mismo presidente clamaba: «Tenemos el deber –el cargo que desempeñamos, además lo impone– de defender los intereses y derechos del técnico mecánico de Señales Marítimas, pero muy por encima de ello, el de colaborar en pro de cuanto pueda favorecer los servicios que prestamos al Estado. Por estas razones, insistimos una vez más en que todas las Juntas y Grupos de Puertos deben de poner en manos de técnicos mecánicos de Señales Marítimas los servicios de los balizamientos que poseen, o en su defecto, que sean rescatados a esos organismos, incorporándolos a los del Estado, que sería el camino más recto y de más probable garantía para la navegación».³⁵ Desde el Cuerpo se insistía en la necesidad de que el servicio, el control y la vigilancia del balizamiento de las costas españolas estuvieran totalmente a cargo del Estado, y para ello los que reunían las condiciones para ejercer dicha misión eran los técnicos de faros.

Algo de las reivindicaciones surtió su efecto, pues un par de años después un editorial de *Señales* manifestaba: «No obstante el estado de escepticismo que, en general, ha creado en el Cuerpo de Faros, el olvido, la incompreensión y el cúmulo de decepciones sufridas a lo largo de todo el camino recorrido –más de un siglo–, la fecha del 28 de junio de 1957 abre un paréntesis y origina una enorme y lógica ansiedad: un decreto firmado en esa fecha dispone que las jefaturas de Obras Públicas dejen de intervenir en todo cuanto a Señales Marítimas se refiere y pasen todos los servicios y personal a los organismos portuarios, a fin de reorganizar».³⁶

Pero años más tarde, con el avance del estado autonómico y el traspaso de los balizamientos de los puertos, las señales marítimas también se vieron afectadas y el desasosiego en el Cuerpo aumentó. En fechas tan tardías como 1989, la Asociación todavía impugnó la denominación de Ayudantes de Señalización Marítima que había aparecido en la relación de puestos de trabajo de las Juntas de Puertos.³⁷

El ámbito competencial

A medida que los avances tecnológicos iban haciendo acto de presencia, surgían dudas acerca del ámbito competencial del Cuerpo.

Una primera inquietud en ese sentido surgió con la generalización de los radiofaros, a cuyo servicio aspiraba la Unión de Radiotelegrafistas. Desde la Asociación se apostó con fuerza para que fuera considerada no una señal de comunicación como una transmisora costera, sino únicamente como señal marítima, a cargo en exclusiva del Cuerpo de Torreros de Faros, al tiempo que se abogó por favorecer una formación específica que contribuyera a mejorar el servicio.³⁸ En la década de los treinta también surgió con fuerza la idea de crear una Escuela de Torreros, que facilitara una preparación técnica bien orientada, que abriera nuevos horizontes laborales y permitiera desempeñar plazas de verificador de electricidad y gas, de profesor en escuelas de artes y oficios y otros centros oficiales, así como en las escuelas de náutica si finalmente pasaba el servicio a depender de la Marina Civil, así como plazas relacionadas con la señalización aérea, en la que la Asociación mostró especial interés en prestar servicio.³⁹

El incipiente desarrollo de la navegación aérea fue visto por los torreros como un horizonte de incalculables posibilidades y una competencia que les atañía. La colaboración que se les había solicitado para una instalación de ayuda aérea en el faro de Calaburras venía a sustentar ese planteamiento. Un editorial de *Señales* de 1935 decía: «¿Es admisible que tratándose de dos servicios tan complementarios entre sí por su naturaleza y función; que hallándose Faros, plenamente capacitado para la misión del caso; que siendo el organismo idóneo para tal cometido, consienta en un desplazamiento y admita el brote de una competencia incipiente? No. Rotundamente No. Es preciso hacer todo lo necesario para evitarlo. Y ahora es el momento oportuno, antes de que mayores intereses creados puedan entorpecérnoslo».⁴⁰ Esta posición estuvo detrás de la primera de las conclusiones con que se cerró la segunda asamblea de la Asociación en 1935: la apuesta por el cambio de nombre del Cuerpo, pasándose a llamar Cuerpo Técnico Especial de Señales Aeromarítimas, haciendo depender de él todas las señales marítimas, aéreas y aeromarítimas de la nación, colonias, protectorado de Marruecos y costas del Sahara. Durante aquellos años la revista de la Asociación estuvo repleta de referencias a ese otro tipo de señales, y alusiones a las instalaciones de Barajas.

Durante los años cuarenta, con el espectacular crecimiento y desarrollo de la aviación, se volvió a plantear el debate sobre la conveniencia que los sistemas de ayudas a la navegación aérea fueran incorporados o no a las competencias del Cuerpo Técnico Mecánico de Señales Maríti-

mas. David Paris Brugués, en un artículo publicado en enero de 1946 se preguntaba: «¿Por qué no podemos servir nosotros en tales señales?». El técnico gerundense recordaba como algunos faros estaban reconvirtiendo sus linternas en aeromarítimas para dar cobertura a la navegación aérea, e instaba a que en la próxima asamblea del Cuerpo se discutiera la conveniencia de que éste pasara a ocuparse de esas nuevas señales de balizaje aéreo en expansión, incluidas los aerofaros (torres de control de aeropuertos). Según este análisis, tal medida hubiera supuesto que «se aumentarían las plazas, las habría mejores, y ... ¿por qué no? los que son de tierra adentro verían realizado el sueño de tener un faro en su pueblo, cosa que hasta ahora les estuvo vedado».⁴¹ Lo cierto es que el gobierno apostó por separar orgánicamente de forma clara lo relativo a las ayudas a la navegación marítima de la aérea, y de ahí por ejemplo la existencia de los controladores aéreos.

Otro ejemplo del desasosiego que periódicamente algunas disposiciones oficiales provocaban entre los técnicos de faros, fue el agitado ante la Orden de 10 de junio de 1952 por la que se disponían los programas de curso de las enseñanzas de radiotelegrafista, donde se incluía la enseñanza teórico-práctica del radar, y se encomendaba a la Escuela Oficial de Telecomunicación la organización de cursos periódicos para los ya titulados. El radar, un invento surgido de la Segunda Guerra Mundial, cuya introducción en España se planteó a mediados de los cincuenta «y que ahora se pone al servicio de la paz», generó dudas sobre su empleo porque nadie en el Cuerpo sabía utilizarlos. Un editorial de *Señales* emplazó a introducir su funcionamiento en el temario de las nuevas convocatorias para que los recién ingresados supieran manejarlos.⁴² La Asociación tomó como propio el reto de convencer a la superioridad de la necesidad de aparejar la instalación de los nuevos dispositivos que fueran de uso para la navegación marítima, al cuerpo que velaba por el mantenimiento de la señalización marítima, entendiendo que el radar era un aparato más que venía a sumarse a las instalaciones ya existentes. Las gestiones de la Asociación lograron que el ministerio accediera a lo solicitado, al ser dispuesto el 10 de junio de 1953 que «las instalaciones de Radar, que para ayuda a la navegación marítima se establezcan en las costas españolas, serán estudiadas y ejecutadas por la Jefatura de Señales Marítimas y su funcionamiento quedará encomendado al Cuerpo Técnico Mecánico de Señales Marítimas que las atenderá en igual forma que los de faros, sirenas y radiofaros, que hoy están a su cargo y quedando facultada dicha jefatura para que una vez que se haya hecho patente la necesidad del empleo de los sistemas de radiolocalización marítima que utilizaran el Radar en nuestras costas, se organice por la expresada jefatura cursillos periódicos regulares para la enseñanza del Radar al personal que haya de servir sus instalaciones», de todo

lo cual se congratuló enormemente *Señales*.⁴³ La reivindicación en cuanto a los radares sí surtió efecto, en contraposición a la frustrada aspiración de hacerse con las competencias en lo relativo a navegación aérea.

La amortización de plazas

Recientemente, la aplicación de las nuevas tecnologías ha permitido la automatización de gran número de tareas que antes tenían que realizarse manualmente, lo que ha reducido de forma substancial y ostensible las plantillas de encargados de ese tipo de servicios. Sin embargo, no es menos cierto que cualquier dispositivo automático siempre tiene que tener quien lo controle y arregle cuando sea necesario.

Pero la reducción de personal no es un fenómeno exclusivo de los últimos tiempos. Los sucesivos adelantos técnicos ya comportaron sucesivamente una disminución de la plantilla del Cuerpo. Así por ejemplo, vemos que, al sustituir en el alumbrado el aceite por el petróleo, disminuyeron las plazas en los faros en los que se hizo la modificación. A finales de la década de 1910 y especialmente en la década de 1920 con la instalación de baterías de acetileno en algunos faros, el personal residente en ellos fue suprimido. La implantación de la electricidad contribuyó nuevamente a la redefinición de plantillas. Y aunque es evidente que este proceso se ha acentuado últimamente, y en muchos faros el técnico ya no reside en él, el servicio está permanentemente asegurado por profesionales cualificados. Otra cosa es la conservación y seguridad de las instalaciones, que siempre ha sido fuente de problemas cuando se ha suprimido el personal residente.⁴⁴

Actualmente las diversas autoridades portuarias siguen políticas distintas; así, mientras en la de Barcelona prácticamente ya no encontramos ningún técnico residiendo en los faros, hay otras en las que todavía quedan varios faros habitados, si bien es cierto que existe una tendencia cada vez más generalizada a la reducción de plantillas de forma paralela a la jubilación de los que siguen desempeñando sus funciones, y en el marco de la economía imperante se vislumbra un horizonte de subcontratación del servicio de mantenimiento de las señales a empresas privadas. La previsión de la evolución de la profesión es, como en tantos otros aspectos de la sociedad, una tendencia a la privatización de lo que antiguamente fueron servicios públicos.

Veamos cómo afectó la amortización de plazas en diversos períodos. El 6 de agosto de 1918 el ingeniero jefe de Baleares remitió a la Dirección General de Obras Públicas una instancia apoyada con su firma por 33 torreros de las Baleares en la que solicitaban la anulación de la amortización de plazas del Cuerpo de Faros, de igual modo que no se daba el caso en

los cuerpos de Aduanas o Correos y Telégrafos. La petición venía al caso ante la supresión de las plazas de los faros del puerto de Ibiza y de Cala Fons, que afectaba a Francisco Grimalt Alou y a Gabriel Pons Pons respectivamente, dos torreros de edad avanzada que vieron su estabilidad laboral truncada. Los torreros lo consideraban «en extremo perjudicial tanto para los individuos que lo componen como por el importante y delicado servicio que les está encomendado, ya que se darán muchos casos de haber de estar servidos temporalmente por particulares los cargos que estén a cargo de los suplentes porque ocurrirá con frecuencia que éstos habrán de ir precisamente a suplir en otros; y expuestos a cualquier interrupción los que teniendo máquina de rotación se dejen con un sólo torrero, toda vez que éste pueda quedar imposibilitado de momento para el servicio y hasta para pedir el necesario auxilio como sucedió recientemente en el de Cedeira en La Coruña. En cuanto a los perjuicios que irrogará al personal, no deja lugar a dudas lo ocurrido a los que servían en el de Cala Fons y en el del puerto de Ibiza, que teniendo reconocido ambos derecho a faros de descanso han sido destinados a la suplencia, como interinos, en cuya situación están en la posibilidad de haber de prestar servicio en faros que la superioridad ha reconocido les era imposible servir; así como también es evidente que suprimiendo un torrero en un faro servido por dos, se duplica al que queda, la responsabilidad y el trabajo, mientras que los demás servidores del Estado tienen un número de horas de servicio fijo, contando con la debida retribución por las extraordinarias, y a dichos torreros les queda por única recompensa el verse privados de todo auxilio en caso de enfermedad o desgracia imprevista».⁴⁵ Ambos torresos quedaron adscritos interinamente a las suplencias de Ibiza y Menorca, pero mientras Pons se jubiló rápidamente, Grimalt tuvo que peregrinar por Tagomago (Ibiza), Garrucha (Almería), Coves Blanques (Ibiza) y Formentera. El 29 de septiembre de 1919 volvió a solicitar ser destinado al faro del puerto de Ibiza «en el caso de que esta superioridad disponga que sea de nuevo servido por algún torrero». En su nueva petición manifestaba que «aunque respetamos en absoluto tal decisión [la de la amortización de la plaza en su momento], nos permitimos exponer a la consideración de V.I. que ello nos produjo no sólo el consiguiente trastorno, sino también múltiples gastos, ya por separarnos de varios hijos que se habían casado, familia y obligaciones en Ibiza, y por habernos nosotros (fiados en relativa inamovilidad) creado también intereses y afectos en dicha población, que tuvimos que abandonar con hondo sentimiento». Destacamos estas últimas palabras relativas a la creación de intereses y afectos en una población, porque ciertamente a medida que transcurrían los años, y especialmente cuando los hijos se casaban y se establecían en un municipio, al torrero se le hacía más difícil soltar amarras y aceptar los traslados.

El faro de las islas Medes, automatizado en 1924 mediante la instalación de una válvula solar que funcionaba con gas acetileno, quedó a cargo del torrero del faro de Roses. La sucesión de actos vandálicos y los peligros de la travesía desde una señal a otra llevaron a la jefatura provincial a solicitar en 1933 la reposición de un técnico encargado o a prohibir el acceso a la isla, y más adelante a plantear la posibilidad de la creación de una plaza de torrero encargado de dicho faro con residencia en L'Estartit. Durante la posguerra la mala calidad del gas acetileno subministrado taponaba de carbón la lengüeta donde se alojaba la llama piloto, generando continuos apagones del faro de las Medes, lo que obligaba al técnico de Roses a constantes desplazamientos a las islas, dejando el faro apagado cuando al error técnico se unían las inclemencias meteorológicas. Pero tanto en aquellos años, como en muchas otras ocasiones que se han ido planteando con el tiempo, la seguridad siempre ha quedado en segundo plano si han podido reducirse costes económicos, sin tener demasiado en cuenta que a veces el montante de los gastos por averías y desperfectos era superior al ahorro que representaba la supresión de personal.

Al amortizarse algunas plazas, los torreros sobrantes podían ir destinados adonde determinase la superioridad, habitualmente a una suplencia interina en la misma provincia, desde la que posteriormente partían hacia un nuevo destino. En algunas ocasiones, sin embargo, según la situación, al torrero se le ofrecía la posibilidad de escoger entre varias plazas vacantes. Esto es lo que le comunicaron el 25 de noviembre de 1926 a Fernando Vallés Martín al quedar «reducida a dos torreros la dotación del faro del Fangal de esa jefatura, y debiendo salir de él, don Fernando Vallés; esta Dirección General interesa a V.S. se sirva poner en conocimiento de dicho torrero que estando vacantes los faros de Alegranza y Jandía en Las Palmas, Teno en Santa Cruz de Tenerife, y Caballería en Baleares; manifieste cual de ellos le convendría por si fuera posible atender los deseos del interesado».⁴⁶ Su caso es curioso, porque él contestó que deseaba ir al faro de Cavalleria o cualquier otro faro relativamente aislado o suplencia de la Península «por haber prestado ya el que suscribe servicio en suplencia y siete años en faros aislados, cuatro años y medio en el faro de Buda y dos años y medio en el faro y sirena de las islas Sisargas», y aunque el 29 de marzo de 1927 fue nombrado para el faro de Jandía (Fuerteventura), al cabo de dos días aquél quedó sin efecto, autorizándole a continuar prestando servicios en el faro del Fangar.

La amortización de plazas siempre fue una preocupación para el Cuerpo, y desde el mismo se luchó por evitar su aplicación. En 1936 en las páginas de *Señales* encontramos distintas denuncias sobre la amortización de ocho plazas en el último año y medio,⁴⁷ y en 1956 un editorial de la misma publicación reivindicaba un aumento del 25% de la plantilla.⁴⁸

Una circular del Cuerpo de 23 de mayo de 1957 nos habla de la dotación de plantillas y del servicio, manifestando que si en 1921 había 402 funcionarios repartidos entre 346 señales, en 1932 eran 87 torreros menos, y en esa fecha todavía habían aumentado más las señales en servicio, mientras que la dotación de funcionarios del Cuerpo estaba establecida en sólo 315 personas. En 1942 en un artículo de *Señales Marítimas* se dice: «Éramos 437; pero aumentaron las señales y disminuyeron los torreros. Hoy, hay en España 600 señales y somos 315».⁴⁹ Y más tarde, en el editorial de *Señales* del número de noviembre-diciembre de 1959 titulado «Uno más, y... ¿cuántos más?» leemos: «Bien quisiéramos que el final del título que encabeza estas líneas tuviese una contestación categórica, real y definitiva, en un sentido u otro, pues con ello ya sabríamos a qué atenernos y podríamos decidir el camino más conveniente para nuestro destino y porvenir. Nos hallamos nuevamente ante el final de ejercicio y, el balance que nos arroja contiene las mismas características del pasado: suma y sigue del anterior, de los anteriores. [...] En efecto, triste y agotador resulta ese panorama, que ya alcanza la esfera de la desesperación. [...] En faros se sigue viviendo en unas condiciones inhumanas. ¿Hasta cuándo? Esa pregunta se la formula constantemente el hombre que vive en los faros. En su continuo barajar, la voluminosa baraja de las ingratitudes e incomprensiones, por más que se esfuerza y trata de ligar un hábito de esperanza no llega a la conclusión que desea, porque no descubre el final de la lucha que sostiene, impuesta por la permanencia en los faros. Por economías, el Cuerpo quedó reducido a la mínima expresión con tantas amortizaciones de personal [...] Es penoso, repetimos, vivir un año sin interrupción alguna en los faros aislados de nuestro litoral. Júzguese el estado de ánimo de aquellos hombres que llevan ya varios años en esas condiciones que hemos expuesto, impuesto por la falta de personal para relevarles, que les priva incluso de poder disfrutar esos cuarenta y cinco días de licencia, que, para que todo sea diferente en faros, ni siquiera alcanza el número de días al año que el descanso dominical otorga al resto de los funcionarios, empleados y obreros. El servicio es permanente, no se puede interrumpir como se cierra un despacho o se deja de manejar papeles una temporada en otros. Hay que mantenerlo a toda costa y, precisamente, quienes lo mantienen, son esos hombres a los que se cierran todas las puertas y han convertido en víctimas la incomprensión y la falta de atención a sus humanas, nobles y justas súplicas de solución a sus problemas. No es justo, repetimos, y ya no sabemos cómo hemos de expresarnos, que los hombres de faros sigan luchando para conseguir sacar a sus familiares de los destierros en que tienen sus puestos de trabajo; para poder educar a sus hijos; para poder alejar a muchos seres del peligro de enfermedades en donde la asistencia facultativa es nula; para prestar los servicios en condiciones

humanas; para poder descansar periódicamente y para poder obtener ingresos que les compense de los sacrificios inevitables o, al menos, que los equiparen, porque no lo están, con el resto de funcionarios de análoga categoría. El Cuerpo Técnico de Señales Marítimas es el menos remunerado del Ministerio de Obras Públicas. Aún siguen esos hombres percibiendo las ridículas indemnizaciones que por aislamiento y excesos de trabajos se les fijó hace cuarenta años [...] *Señales*, portavoz de todos esos hombres, une su súplica a la de todos ellos y reitera de la superioridad, humanidad y justicia».

En relación con la amortización de plazas, en otra circular de septiembre de 1967 podemos leer: «Qué fríamente se toma una resolución de éstas desde un despacho recorriendo el mapa con un lápiz rojo»,⁵⁰ lo que refleja que los técnicos de faros siempre fueron muy escépticos con las decisiones tomadas por los ingenieros en la comodidad de sus oficinas.

David Paris Brugués, en un artículo titulado «Porvenir hipotético de nuestro cuerpo», advirtiendo que no pretendía emular a Julio Verne, daba cuenta en 1946 de las noticias llegadas de Inglaterra referentes a la aparición de un invento llamado radar, que basado en la reflexión de las ondas radioeléctricas, detectaba la proximidad de los objetos, acusando sus distancias, lo que facilitaba la navegación en gran medida. Resulta interesante como ante la aparición de este nuevo invento advertía: «Por supuesto, pues, que la aplicación total de este invento, a la navegación aérea y marítima, y de los que vayan saliendo puede hacer, menos necesaria primero, e inútil más tarde el balizamiento de las costas y como consecuencia (¡siempre la misma! “la liquidación parcial o total de nuestro Cuerpo”. Pero ¡respirad, amigos!, pues, aunque sea pensando algo egoístamente, aún tenemos mucho petróleo que quemar, muchos interruptores que dar, boquillas que cambiar, y días que pasar para que venga el “juicio final” de nuestro Cuerpo».⁵¹ Palabras que, sin embargo, fueron premonitorias de un horizonte a medio siglo vista.

La jornada laboral

Una de las cuestiones en las que se centró buena parte de la reivindicación de la Asociación desde su constitución en 1932, fue la homologación de una jornada de trabajo similar a la del resto de funcionarios según lo dispuesto en un decreto de 28 de octubre de 1931. Sin embargo, la implantación de jornadas laborales de seis horas diarias como correspondía a éstos (o de ocho horas para los trabajadores) requería el aumento de las plantillas (y de ordenanzas según unos, no para otros) según el orden de cada faro, la continuidad o no de los dependientes de servicio y el que éstos u ordenanzas pudieran ser fa-

miliares o no del torrero, y el establecimiento de un precio para las horas extraordinarias de trabajo.⁵² En cualquier caso, la aplicación de estas medidas suponía un mayor gasto presupuestario, lo que se convirtió en un escollo infranqueable para su aprobación en aquellos tiempos, todo ello en menoscabo de los torreros, que se convirtieron en las únicas personas a las que el derecho de una jornada laboral homologada les era negado.

Tras el paréntesis de la Guerra Civil, el Estatuto del Trabajo reconocía el derecho al descanso dominical, al que los técnicos de faros tampoco pudieron acogerse. Esta situación motivó que en 1950 Francisco Tejedor Carreras expusiera en un artículo las dificultades que tenían los torreros para poder ir a misa y el inconveniente de la «monotonía siempre igual de los días sin solución de continuidad», lo que le llevó a plantear «la búsqueda de una fórmula o solución por la cual se llegue a obtener el tan deseado descanso, cumpliendo así lo que Dios manda “santificar las fiestas”». ⁵³ Sin embargo, aquella apelación religiosa en pleno nacionalcatolicismo no surtió efecto.

Con la paulatina transformación de la sociedad y la entrada de nuevas generaciones en el Cuerpo, a mediados de la década de los ochenta fue cobrando fuerza la reivindicación horaria, que exigía la equiparación con el resto de trabajadores.⁵⁴ Esta petición recordó aquel primer episodio vivido en los años treinta en torno a los intentos por establecer una jornada laboral de ocho horas, aunque en esta ocasión para los miembros más antiguos del Cuerpo, acostumbrados a otro ritmo de vida, no resultaba tan prioritaria como para los más jóvenes. La justa y universalizada jornada laboral, con descansos de fin de semana incluidos, que en este caso además pretendía ser de 37 horas y media y no de cuarenta, como venía siendo más habitual, topó frontalmente con la tradicional organización de un servicio que, por su propia razón de ser, tenía la singularidad de llevar aparejada la residencia en el lugar de trabajo como contrapeso a la obligación de permanencia en la señal. Al discutirse lo uno, se puso en discusión lo otro, lo que situó al servicio tal y como estaba concebido y organizado, poco menos que en una contradicción *in terminis*. En el ámbito laboral, además, sumáronse las quejas por los coeficientes de sueldo y la supresión de categorías administrativas. Y a todo ello cupo añadir, por otro lado, la introducción de avances tecnológicos (como la aplicación de la energía solar y los sistemas de automatismo y telecomando), así como las grandes transformaciones políticas en gestación (renovación de la Administración, implantación del modelo autonómico, etc.). Los intereses de unos y otros se vieron enfrentados: el primer paso fue la judicialización de buena parte de las decisiones gubernamentales tomadas en relación con la organización del servicio de las señales marítimas, con el consiguiente sobrecoste económico que acudir a procuradores y abogados produjo en las finanzas

de la Asociación. Luego, la propia división en la estrategia o iniciativas a tomar por parte de los técnicos de señales marítimas. El resultado fue una auténtica explosión incontrolada del sistema, que terminó llevándose al Cuerpo por delante.

Retribuciones, horarios y servicios estaban en el centro del debate, pero la clave de todo estuvo alrededor de la implantación de la jornada de servicio. La aplicación de los turnos horarios se volvió un auténtico rompecabezas (especialmente punzante en servicios con sirenas o Deccas), pues para su efectividad real se hacía necesario un aumento de las plantillas, precisamente en un momento en el que las nuevas tecnologías estaban permitiendo paulatinamente que todas las señales fueran automatizadas. Las propuestas de funcionamiento por equipos de mantenimiento responsables colectivamente de varias señales, toparon con el tradicional binomio de responsabilidad de un técnico hacia una sola señal, lo que disgustó a los más veteranos del Cuerpo.

Ese contexto fraguó también un distanciamiento y aumento de la tensión entre ambos sectores de técnicos, divergiendo en estrategia, aunque finalmente se impuso la táctica más reivindicativa de los más jóvenes. Hubo un tiempo en que llegó a discutirse la viabilidad de la Asociación, al no ser atendidas sus propuestas por la Administración. Francisco Gil Méndez, en calidad de expresidente, daba valor a la Asociación al considerar que «ha sido un freno para evitar males mayores [...] ha frenado muchas intenciones perjudiciales, fraguadas por mentes que poco les ha importado nuestra existencia», y a propósito de la entrada en escena de los sindicatos se preguntaba: «¿Se podría conseguir unanimidad de criterio llegado el momento de poder sindicarse para utilizar el sindicato como medio de gestión? Si hoy no se consigue con la Asociación, más difícil lo veo cuando se abrieran las puertas a la sindicación en nuestro Cuerpo [...] Lo veo más difícil porque entonces entrará en funciones el ideal político personal y será un factor más a añadir a los que hoy entorpecen aquella unidad de criterio».⁵⁵ Poco después siguió glosando su pensamiento manifestando su convencimiento en que «*Señales* debe ser libre, como lo fue siempre, de toda manipulación política, pero a su vez, libre también para poder exponer, comentar y rebatir, adecuada y razonadamente, cuanto se legisle o se intente imponer en contra de los derechos de los componentes del Cuerpo que representa, pero sin asociar temores. *Señales* debe ser, porque así lo fue siempre, tribuna libre para un colectivo libre y unido por el único y sano ideal: la defensa de los derechos que emanan de la condición de funcionarios componentes de un cuerpo de la Administración del Estado. Y finalmente, *Señales* debe ser, porque así lo fue siempre, medio de comunicación e información corporativa. Si a todas esas finalidades que se citan se le asocian otros elementos, particularmente la po-

lítica, se caminaría hacia un hundimiento total: moriría *Señales* y, probablemente, también la Asociación». ⁵⁶ Tras la asamblea general de marzo de 1985, en el camino del debate abierto y en el fragor de la discusión acerca de la conveniencia de la vindicación política, la revista *Señales* se convirtió en la primera víctima de la lucha intestina por la supervivencia que al final no fue tal. La clarividente visión del viejo jubilado con mucha experiencia a sus espaldas, todavía no acertó a pronosticar algo peor al fin de la revista y de la Asociación: la mismísima desaparición del Cuerpo.

En medio del nuevo escenario de confrontación tanto interna como externa, la intervención sindical (CCOO y CSIF) fue un elemento nuevo que vino a crear presión. Lo cierto es que la Ley 9/88 de 12 de mayo de Órganos de Representación, Determinación de las Condiciones de Trabajo y Participación del Personal al Servicio de las Administraciones Públicas, establecía que los órganos de representación de los funcionarios eran los delegados y las juntas de personal, con lo que la existencia misma de la Asociación quedaba en un vacío legal que la desplazó al limbo.

Una de las reivindicaciones que también apareció sobre la mesa fue la del derecho de huelga. ⁵⁷ Sin embargo, poco tiempo después, las centrales sindicales no estuvieron a la altura, cuando de manera más o menos directa o indirecta por la problemática generada por esa reivindicación, el Ministerio de Obras Públicas optó por una drástica solución, como era sacarse el problema de encima, liquidando el Cuerpo, ante el silencio más que reprobable de los sindicatos, que lo abandonaron a su suerte.

El jefe del Área de Señales Marítimas, Lorenzo Donado, lidió con el problema en medio de un fuego cruzado de reivindicaciones y acusaciones por parte de unos, y de decisiones de superiores jerárquicos totalmente desconocedores de la realidad de los faros, que lo que pretendían era zanjar el asunto con una decisión política que evitara el enquistamiento de la cuestión.

La división resultó nefasta. No se pudo desandar lo andado. Y poco o casi nada se pudo hacer. En ese sentido cobran fuerza las palabras premonitorias de Antonio Hurtado Herrera, quien desde el faro de Punta Tenó (Tenerife) advirtió en 1983: «Es una pena, pero una triste realidad. Recapitemos TODOS, absolutamente TODOS, estamos inmersos en el mismo barco. O nos salvamos o perecemos todos. No olvides que si un día fuera una tabla, otro será una vela, y al final agua por doquier. Tomemos en serio la situación, porque estamos perdiendo demasiadas tablas. Pero pienso que aún podemos salvar la nave. Sólo tenemos que unirnos, ceder cuando tengamos que hacerlo, colaborar y despertar, y ojalá no tengamos que arrepentirnos un mañana de nuestra dejadez y comodidad de hoy». ⁵⁸ Desafortunadamente llegó el temido naufragio y el Cuerpo pasó a la historia.

En el análisis de este final tan injusto para la más que centenaria trayectoria del Cuerpo, más que buscar inocentes o culpables, que no conduce a nada, pues lo hecho, hecho está; además de una inapelable transformación tecnológica, cabe destacar la confluencia de un cambio generacional y un cambio de mentalidad, que afectó a la par tanto a los mismos integrantes del Cuerpo como a los gestores públicos responsables de la toma de decisiones. Un conjunto de circunstancias varias que confluieron en un contexto histórico concreto están detrás de un cambio de modelo, que ha extendido sus tentáculos a todos los ámbitos. El rampante relativismo de nuestra sociedad hace que donde hubo tesón y sacrificio, jerarquía y libertad, hoy todo se reduzca a una simple relación contractual libre de ataduras, sin que importen demasiado las consecuencias que de ello se deriven. A cada época lo suyo, y en este nuestro tiempo, esto es lo que hay, y difícilmente nada puede sustraerse a ello.

Notas

1. *Madrid*, 3 de diciembre de 1949. Reproducido en *Señales Marítimas*, núm. 123. Enero de 1950, página 1.
2. *Señales Marítimas*, núm. 183. Enero 1955.
3. AGMF. Legajo núm. 6395.
4. AGMF. Legajo núm. 6639.
5. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cap de Creus. Correspondència per temes 1853-1900. UI 96.
6. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de les Illes Medes. Conservació, administració i incidents diversos 1889-1937. UI 156.
7. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Disposicions generals sobre el servei de Senyals Marítims 1890-1938. UI 118.
8. *Señales Marítimas*, núm. 66. 15/7/1945.
9. *Señales Marítimas*, núm. 182. Diciembre 1954, página 2.
10. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Correspondència general 1880-1893. UI 78.
11. AGMF. Legajo núm. 12899.
12. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de les Illes Medes. Conservació, administració i incidents diversos 1867-1888. UI 157.
13. Archivo personal Manuela Cabezas Azuara.
14. Archivo personal Manuela Cabezas Azuara.
15. En la transcripción de las palabras de Manuela Cabezas, agradecemos la ayuda facilitada por su hija Helena Garrigós Cabezas.
16. Del episodio nos da cuenta en primera persona el torrero Eduardo Olmos Visconti en una carta al director publicada el 28 de mayo de 1920 en *El Heraldo de Castellón* y titulada «Las penalidades de los torreros de faros en las islas Columbretes».
17. AGMF. Legajo núm. 6446.
18. *Señales Marítimas*, núm. 169 y 170, noviembre y diciembre 1953, páginas 12 y 11.
19. AGMF. Legajo núm. 29743.
20. AGMF. Legajo núm. 5293.
21. Ley de Instrucción Pública. Real Decreto de 23 de febrero de 1883 y Real Orden de 1

de junio de 1883. El cumplimiento de esta ley fue alegado por Francisco Fernández Blasco en 1922 «estando acordada la supresión del personal de este faro [las Medes] y teniendo además seis hijos comprendidos en la edad escolar», al solicitar traslado a la suplencia de Girona (AGMF. Legajo núm. 5654).

22. AGMF. Legajo núm. 5642.
23. AGMF. Legajo núm. 5300.
24. AGMF. Legajo núm. 6177.
25. AGMF. Legajo núm. 6308.
26. AGMF. Legajo núm. 6492.
27. AGMF. Legajo núm. 5310.
28. AGMF. Legajo núm. 38017.
29. AGMF. Legajo núm. 5659.
30. *Señales Marítimas*, núm. 199. Mayo 1956, página 7.
31. *Gaceta de Madrid*, 20/1/1928, páginas 530-535.
32. *Señales Marítimas*, núm. 20. 11/1/1933, página 11.
33. *Señales Marítimas*, núm. 28. 1/4/1933, páginas 74-76. Y en números sucesivos.
34. *Señales Marítimas*, núm. 189. Julio 1955, páginas 1 y 8.
35. *Señales Marítimas*, núm. 184. Febrero 1955.
36. *Señales Marítimas*, núm. 212. Julio-agosto 1957.
37. Circular informativa de la Asociación, mayo 1989.
38. *Señales Marítimas*, núm. 25. 1/3/1933, página 52.
39. *Señales Marítimas*, núm. 26. 11/3/1933, página 62.
40. *Señales Marítimas*, núm. 97. 1/4/1935, página 645. En la portada aparece el faro de posición del aeropuerto de Barajas y en páginas interiores otras fotografías de distintas señales aéreas.
41. *Señales Marítimas*, núm. 76. Enero 1946, página 11.
42. *Señales Marítimas*, núm. 155. Septiembre 1952, páginas 1 y 2.
43. *Señales Marítimas*, núm. 165. Julio 1953, páginas 1 y 9.
44. En la actualidad la redacción de una nueva Ley de Puertos explora medidas que contribuyan a la conservación de los faros, rehuyendo el inaplazable asunto del deterioro y acoso vandálico de las instalaciones.
45. AGMF. Legajo núm. 6329.
46. AGMF. Legajo núm. 5296.
47. *Señales Marítimas*, núm. 137. 11/5/1936, página 974.
48. *Señales Marítimas*, núm. 202. Agosto 1956, página 1.
49. *Señales Marítimas*, núm. 10. 15/10/1942.
50. AMT. Hemeroteca. Colección *Señales*, circulars i altres publicacions de l'Asociación Nacional de Técnicos de Señales Marítimas.
51. *Señales Marítimas*, núm. 77. Febrero 1946, página 5.
52. En distintos números de *Señales Marítimas* de 1933 varios torreros plantearon sus propuestas. Severiano Martínez Garriga llegó a esgrimir que si la jornada laboral que se hacía correspondía al doble de la legal, ello debería suponer doblar el número de años cotizados a efectos pasivos.
53. *Señales Marítimas*, núm. 133. Noviembre 1950, página 2.
54. Circular informativa de la Asociación, junio 1989.
55. *Señales*, núm. 8. 1^{er} trimestre 1984, página 10.
56. *Señales*, núm. 10. 3^{er} trimestre 1984, página 10.
57. Circular informativa de la Asociación. Mayo 1989: En la asamblea general de los días

15 y 16 de mayo de 1989 se aprobó, con un solo voto en contra, la creación de una comisión que estudiara todas las posibles medidas de presión, incluida la convocatoria legal de huelga, para que sus demandas fueran atendidas. En esos años hubo algún episodio de huelga. Por el contrario, conviene destacar que la cuestión del derecho de huelga fue descartada de plano en un momento de gran agitación sindical como 1932. En la tercera acta de la primera asamblea del Cuerpo, la acción directa por huelga fue considerada como un «procedimiento que el Cuerpo entiende le es vedado, en consideración al alto deber de humanidad que cumple con su servicio internacional». Véase *Señales Marítimas*, núm. 14. 11/11/1932, página 2.

58. *Señales*, núm. 7. 4º trimestre 1983, página 16.

Los accidentes laborales

En el presente capítulo recogeremos algunos episodios de la variada casuística de accidentes padecidos en el desarrollo del servicio, que en su conjunto permiten hacernos una idea de los riesgos laborales del colectivo.

Los incendios

Ildefonso Ruiz Mayorga, nombrado para el faro de cabo Silleiro (Pontevedra) el 8 de agosto de 1924, sufrió un accidente con importantes quemaduras el 22 de diciembre de ese mismo año, por el que tuvo que estar de baja laboral durante varios meses. Al reincorporarse al servicio el 9 de marzo de 1925, manifestaba que aquella había sido consecuencia de las heridas sufridas en el incendio que se produjo en la cámara de servicio del faro. El 6 de noviembre de 1932 mencionó el episodio al solicitar traslado al faro de Punta Carnero (Cádiz), recordando que «contribuí a la extinción del incendio a las órdenes del torrero encargado, con riesgo de mi propia vida, recibiendo tales quemaduras que estuve varios meses enfermo, sufriendo aún hoy en día las consecuencias de dicho incendio, saliendo absuelto en dicho expediente». Ciertamente, como siempre que se producía cualquier alteración del normal desarrollo del servicio, se le abrió un expediente para aclarar lo sucedido, resolviendo que «sólo se impusiera a este torrero la penalidad de recordarle oficialmente la prudencia con que debe tenerse al manipular el combustible y en especial si esto se hace en la cámara de servicio».¹ Por la cuenta que les corría...

Nos consta que el 12 de septiembre de 1936 el recién ingresado Andrés Cuesta Sempere fue nombrado interino en el faro de Cullera «por accidente por quemaduras del único torrero que estaba en él y por no tener suplente en Valencia».²

En 1931 José María Escobar Rivallas sufrió un incendio en el faro de Roses. En una comunicación al ingeniero encargado del servicio marítimo el 19 de julio le manifestaba que «en cumplimiento de su comunicación núm. 437 debo manifestar a V. que la causa de no haber sido enviados a su debido tiempo los estados mensuales ha sido debido a que por incendio

en el motor a causa de que el depósito de la gasolina está en malas condiciones por ser viejo, sufrí unas quemaduras en el brazo izquierdo, lo que aunque no evitaba el que prestara servicio normal del faro, me impedía escribir por la molestia que me originaba».³ Más trágico resultó otro siniestro declarado en el mismo faro, que trajo consigo el posterior fallecimiento de un hermano impedido del torrero, llamado Alfonso. El 15 de noviembre de 1939 el ingeniero jefe de Girona transmitía lo sucedido al ingeniero jefe de la Jefatura de Señales Marítimas indicándole que «el ingeniero encargado del Servicio de Señales Marítimas con fecha 13 del corriente mes, me dice lo que sigue: “El ayudante encargado del Servicio Marítimo con fecha 8 del corriente mes, me dice lo que sigue: “Tengo el honor de poner en conocimiento de V. que en mi visita al faro de Rosas el día 3 del actual pude informarme de los siguientes hechos ocurridos en la noche del día 30 del pasado mes de octubre. A causa de una avería en la línea general de conducción eléctrica estuvo funcionando, en sustitución, el motor de que se halla provisto el faro; al añadir gasolina al depósito, estando el motor en marcha y por contacto casual de una gota de combustible con la chispa de la dinamo, se prendió fuego la gasolina que había en un bidón’. El servicio no se interrumpió ni se ocasionaron desperfectos en el resto del edificio pero al sofocar el fuego para evitar su propagación resultaron con quemaduras leves el torrero y, tan graves las de un hermano inválido del mencionado torrero, que falleció a los pocos días”».⁴

Los rayos

Los faros por su emplazamiento (torres elevadas situadas a menudo en parajes despejados de otros elementos) son buenos testigos de fenómenos tormentosos físico-eléctricos con gran aparato de truenos, relámpagos y rayos. Éstos han causado múltiples roturas de cristales de las linternas, cortocircuitos, averías en los cuadros de distribución, o quema de transformadores y conexiones, a pesar de la existencia de pararrayos en sus instalaciones.

Muchos torreros en el ejercicio de sus funciones han recibido descargas eléctricas por derivaciones de rayos, pues era frecuente en pleno episodio tormentoso el tener que permanecer entre máquinas y motores para reparar cortocircuitos, reponiendo gasolina en los grupos electrógenos, o en las torres trabajando en la reposición de cristales rotos, rectificando la presión del gas o regulando la rotación óptica. Antonio Aguirre Martín, en una ocasión estando en la cámara de servicio del faro de Sant Sebastià, recibió una descarga que le lanzó por la escalera de la torre, ocasionándole fuertes contusiones y problemas en el sistema nervioso durante un mes. Su viuda nos comenta como «el rayo caído debió ser de gran magnitud,

ya que durante bastantes días, la plataforma de hierro de la cámara quedó fuertemente imantada, a tal punto que podía sostener un martillo puesto por debajo de ella».

En ocasión de una tormenta ocurrida el 6 de septiembre de 1909, el celo en el cumplimiento de las obligaciones del torrero de Cap de Creus, en lo que a observaciones meteorológicas se refiere, jugó una mala pasada a Benet Orfila Pons. Éste, a la mañana siguiente contaba a la superioridad lo padecido a nivel personal con estas palabras: «El que suscribe deseoso de apreciar las dos actuaciones de la tempestad, momentos antes de hallarse ésta en su auge, se estacionó a la parte S. de este edificio y en vista de que el poco aire era (S) fresco y le molestaba pasó a la parte N., del mismo, en donde también observó molestia por la corriente del aire N., cuando sin darse cuenta, instantáneamente por una ráfaga de fuego y un trueno seco y ensordecedor se encontró tendido al suelo, sin vista ni poder articular palabra, medio asfixiado por un olor así como pólvora quemada o más bien de azufre. Esta triste situación difícil de apreciar duró unos 5 minutos, hasta que se alejó la asfixia por la respiración de aire puro y recobrando la vista se intentó levantar, mas esto no se consiguió, pues todos los nervios habían hecho presión y no se sostenía ninguna pierna en pie, y a rastras se pudo llegar al edificio con el susto consiguiente. El otro torrero que dormía, creyéndose que se había desplomado el edificio, se levantó a pedirme explicaciones. En aquel momento no se las pude dar». Y a continuación dio cuenta de la afectación técnica que el incidente había producido: «Por el efecto de la tormenta producido al observador se sospechó que la caída del rayo había de ser inmediata. Esta mañana se hizo un reconocimiento, y a unos 5 o 6 metros de donde se hallaba el observador, se encontraron dos huellas producidas por el rayo. La una ha roto un aislador del pararrayos dejando su mancha en el hierro que lo sostiene y parte de mortero o material caído de la pared. Dicho aislador se halla sobre el zócalo de la fachada N. de este edificio. De aquí se comprende que se desvió el rayo y sin dejar camino fue a desempotrar una tubería de plomo que pasa el interior del edificio distante metro y medio del aislador y al mismo nivel».⁵ Lo sucedido en aquella ocasión sirvió para que se dieran órdenes para la inspección de todos los pararrayos de los faros de la provincia, encontrándose deficiencias en más de la mitad de ellos.

El 22 de febrero de 1872 Manuel Estévez Piñero, destinado en el faro de las islas Cíes, solicitó traslado a otro faro de la provincia de Pontevedra: «Habiendo sido herido en la cabeza por una chispa eléctrica que en la noche del 12 del corriente mes penetró dentro del establecimiento, repitiéndose la descarga eléctrica por espacio de dos horas, en las que sucesivamente sintió de nuevo en una pierna y un brazo, los violentos efectos producidos por el rayo, se ve en la necesidad de recurrir a la considera-

ción de V.I. y manifestarle que a consecuencia de este terrible accidente, su sistema nervioso excesivamente excitado, no le permite, sin recurrir los riesgos de un marcado peligro, según manifiesta en el adjunto certificado facultativo, continuar en el servicio de dicho faro, en el que, por su situación especial, emplazado sobre una elevada roca, se sienten con frecuencia las tempestades, y el repetido descenso de las descargas eléctricas». ⁶ El certificado médico añadía que «el rayo cuyo acrecercamiento, recayendo en un individuo notablemente excitable y sensible, le produjo una emoción y trastorno considerable en su economía, ocasionándole el insomnio o sueños terroríficos, así como los frecuentes vértigos que le aquejan, siendo de temer que llegue a dar lugar a una verdadera vesania o alteración notable de sus funciones intelectuales. En esta atención y considerando que la permanencia en dicho punto le infunde un continuo terror, máxime al ver la más pequeña detonación, juzgo necesario, que no sólo para su completa curación, sino también evitar las fatales consecuencias que pudieran sobrevenirle, debe desde luego alejarse de aquella localidad». Por todo ello el 26 de octubre de 1872 fue trasladado a otro faro, el de Finisterre, paraje que no se distingue por tener un clima excesivamente benigno.

Finalmente, mencionamos lo sucedido en el faro ibicenco de Botafoc en enero de 1935, cuando Joan Mayans Torres, al manipular un interruptor de la línea eléctrica que alimentaba las luces interiores del edificio, recibió una fuerte descarga que lo lanzó al suelo y lo dejó un rato sin sentido, ocasionándole algunas quemaduras en diversas partes del cuerpo. Una intensa tormenta originó la descarga que penetró por la línea eléctrica, fundiendo toda la instalación del edificio y provocando pequeños incendios en varias habitaciones y destrozos de todo tipo.⁷

Los temporales

Los temporales de mar, tan aciagos para la navegación, a lo largo de los años han provocado innumerables desperfectos en la señalización marítima, a los que los torreros han tenido que dar respuesta con su trabajo. Los destrozos en los balizamientos de los puertos han sido tradicionalmente las instalaciones más afectadas, como atestigua gran número de oficios de los faros de Palamós, en donde incluso en alguna ocasión los intentos por realizar alguna reparación hicieron temer por la integridad de los torreros.

En el faro del Fangar (Tarragona) en una fecha imprecisa entre 1926 y 1928, la familia de Antonio Aguirre Guerra vivió un episodio escalofriante, que su viuda recordó en un artículo publicado póstumamente en *Señales*: «Era al atardecer de un bonito día en calma [...] en aquel silencio de paz desértica y el espíritu templado por la belleza contemplada instantes antes,

de un crepúsculo sedante y romántico, suenan alarmantes sobre la puerta de nuestra casita, los golpes y voces estentóreas del compañero encargado, el amigo Vallés, acuciándonos con la máxima urgencia a que saliéramos de inmediato y sin dar razones, para que fuéramos hacia el faro. Mi esposo creyó pudiera ser una avería peligrosa en la instalación del faro, y salimos asustados hacia él, comprobando al instante lo que estaba pasando: una pleamar insospechada sin previo aviso de vientos o tempestades, lo estaba inundando todo, cubriendo arenas, playas y más y más. Desde la barandilla de los conos invertidos pudimos observar perplejos, sin comprender, como en poco tiempo, la mar, una masa informe e implacable de agua, lo cubría todo a nuestro alrededor, pasando aquella corriente arrolladora por debajo del embudo del faro, quedándonos como en barco flotando [...] Y resistió, y al poco rato, que pareció una eternidad se inició el repliegue en sentido inverso». ⁸ Al descender, el espectáculo fue desolador, la vivienda había sido barrida por el mar, por lo que se planteó la duda de qué habría pasado si el compañero no hubiera visto nada y, ajenos a todo, hubieran permanecido allí.

En otras ocasiones, hubo que lamentar daños. En el expediente personal de Juan Pedro Revueltas Fernández podemos leer como en marzo de 1896 «prestando el servicio de limpieza en el faro del puerto de aquella capital [Almería], a las dos de la tarde, fue sorprendido por un furioso temporal que derribó el faro móvil, sufriendo aquél, por efecto de la caída, fuertes contusiones, las que le impidieron durante algún tiempo hacer el servicio con la necesaria regularidad, quedando por tal causa bastante quebrantada su salud». ⁹

Escenario dantesco debió de ser el vivido por los torreros del faro de Sabinal (Almería), con ocasión del hundimiento de parte del mismo por causa del temporal marítimo del 23 de febrero de 1910. ¹⁰ El 27 de septiembre de ese mismo año, el ingeniero jefe de Almería emitió informe favorable sobre la petición de indemnización que Antonio Gómez Cuenca había realizado el 12 de mayo por las pérdidas de enseres personales sufridas en el citado episodio. Pero el 17 de octubre de 1910, la Dirección General de Obras Públicas desestimó la pretensión de indemnización «visto el informe del negociado de contabilidad en el cual manifiesta que no existe en el actual presupuesto partida alguna consignada para pago de las indemnizaciones a que se refiere la mencionada instancia». ¹¹

Peor destino corrieron el 1 de noviembre de 1869 los torreros del faro de la isla de la Hormiga (Murcia), situado a tan sólo 12 metros sobre el nivel del mar, cuando fruto de una terrible galerna sucumbió la vivienda, pereciendo la esposa y tres hijos del torrero encargado así como el torrero auxiliar Antonio Vera. El encargado y otro hijo suyo sobrevivieron tras ser rescatados de la maltrecha torre por el patrón de la barca agregada al

servicio del faro, dramático episodio que recogió la prensa de la época.¹² Lo cierto es que los parámetros para la construcción de ese faro en 1860 no habían sido bien calculados, al construirse un edificio de planta cuadrada y materiales insuficientemente sólidos como para ofrecer la debida resistencia al envite de las olas.¹³ A diferencia de otros países (como Francia o Inglaterra), que cuentan con varios desgraciados episodios de este tipo, en España sólo tenemos constancia de algo similar en éste del «tranquilo» Mediterráneo.

La manipulación de aparatos

Durante el servicio, el manejo de motores y otros aparatos comportaba un cierto riesgo, que a veces se traducía en lesiones y ocasionalmente en la amputación de algún miembro.

El 16 de febrero de 1952 el ingeniero jefe de La Coruña comunicó «que el día 8 del corriente, al poner en marcha el motor que acciona el compresor de la sirena [de Sisargas], cuyo arranque ha de efectuarse a brazo, recibió un fuerte golpe en una mano el técnico-mecánico de Señales Marítimas D. Manuel Mariño Traba, siendo preciso trasladarle inmediatamente a tierra para serle prestada asistencia facultativa»,¹⁴ permaneciendo un mes de baja laboral.

Alfonso Moral Arnaiz sufrió un aparatoso accidente en 1957. Conocemos bien lo ocurrido por la comunicación que el 28 de octubre de ese año dirigió el ingeniero jefe de Girona al subsecretario de Obras Públicas, manifestándole que «en el día de ayer a las 12 horas y en ocasión en que regresaba de efectuar la revisión de la luz que baliza el bajo de “La Llosa” a la entrada del puerto de Palamós, el técnico mecánico de Señales Marítimas, D. Alfonso Moral Arnaiz, sufrió una caída en la lancha, debida al mal estado del mar, y al tratar de sujetarse con la mano izquierda hacia atrás, lo hizo con tan mala fortuna que se apoyó sobre una correa de transmisión del motor en marcha, que le produjo en el acto la amputación traumática de los dedos meñique y anular de dicha mano y tan fuerte traumatismo del dedo medio que, posteriormente le fue amputado en la clínica de esta capital donde es atendido». Como siempre, la baja laboral del personal intentaba ser rápidamente cubierta en bien del servicio. El mismo documento aludido anteriormente finaliza diciendo que «así mismo comunico a V.I. que con fecha de hoy he ordenado al técnico suplente D. Vicente Alcaraz se haga cargo inmediatamente del faro y balizamientos del puerto de Palamós».¹⁵

Notas

1. AGMF. Legajo núm. 15475.
2. AGMF. Legajo núm. 15835.
3. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Roses. Conservació, plànols, administració, incidents diversos 1889-1957. UI 189.
4. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Roses. Estudis, administració, plànols, construcció, conservació, incidents diversos 1858-1945. UI 201.
5. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Cap de Creus. Expedients de correspondència per temes 1900-1956. UI 98.
6. AGMF. Legajo núm. 6238.
7. *Señales Marítimas*, núm. 96. 21/3/1935, página 637.
8. *Señales*, núm. 9. Junio 1990, página 30.
9. AGMF. Legajo núm. 6548.
10. La regresión progresiva de la costa terminó por inutilizar totalmente el faro de Sabinal en 1915, y tras haberse construido una torre provisional se optó por construir uno nuevo cuatrocientos metros tierra adentro, que fue finalmente inaugurado en 1926. Información detallada de ello y de la historia de los faros almerienses en general puede encontrarse en SANZ CRUZ, Mario. *Faros de Almería. Mucho más que señales marítimas*. Instituto de Estudios Almerienses. Diputación de Almería. 2007. 318 páginas.
11. AGMF. Legajo núm. 6309.
12. *El Museo Universal*, núm. 47. 21/11/1869, páginas 372 y 374.
13. Para sustituir al desaparecido faro de la Hormiga, se construyó otro de planta circular que fue el primero de hormigón en nuestro país.
14. AGMF. Legajo núm. 38019.
15. AGMF. Legajo núm. 12898.

Las enfermedades en los faros

Las especiales condiciones de vida en los faros, que obligaban al torrero a residir en ellos, determinan que más allá de los aludidos riesgos laborales tengamos que hablar, además, del conjunto de enfermedades que azotaban su existencia, y que de un modo u otro afectaban al servicio.

A medida que fue avanzando el siglo xx, las condiciones de vida de la población en general mejoraron, y las comunicaciones acercaron los faros a los centros sanitarios, por lo que a partir de entonces la salud en los faros dejó de ser el gran problema que había sido, básicamente debido a las condiciones de aislamiento en que se encontraban. Baste señalar el gran pesar que supuso para el Cuerpo el fallecimiento del torrero destinado en el faro de Santa Clara de San Sebastián el 21 de agosto de 1933.¹ Siendo de noche, Francisco Alonso Herrera sufrió una perforación de intestino y como no había medios de dar aviso a la capital, no pudo ser socorrido hasta la mañana siguiente, cuando tras izarse la bandera acudieron en su auxilio, debiéndosele practicar una operación más de medio día después de lo que se habría tardado de residir en zona habitada o disponiendo de medios de comunicación adecuados.² Paralelamente, a lo largo de los años, el aumento de la esperanza de vida de la población española determinó que el número de fallecidos en servicio activo disminuyera muy notablemente.

A continuación analizamos una serie de patologías médicas que el análisis de la documentación nos facilita, algunas de las cuales fueron motivo de fallecimiento.

Gastralgias y enfermedades derivadas de problemas de alimentación

Son abundantes los casos documentados de torreros con problemas en el aparato digestivo, debido a déficits alimentarios.

En 1934 en un artículo de *Señales*, los torreros de los faros D'en Pou y Tagomago imploraban que el abastecimiento a esos faros ibicencos se efec-

tuara dos veces por semana, habida cuenta que su total aislamiento impedía obtener alimentos por otras vías. En invierno los temporales prolongaban los retrasos y «el hambre no tarda en hacerse sentir. Durante el verano por la poca frecuencia del abastecimiento se han de abstener de un sinnúmero de comestibles, pues no hay casi nada que resista una semana en condiciones de poderse comer. El artículo más importante, el pan, a los cuatro días está completamente recubierto de moho, lo que, aparte de ser nocivo para el organismo, le da un sabor repugnante. La carne no se puede comer más que una vez por semana, y siempre el mismo día. La fruta, como también se descompone con facilidad, es preciso prescindir de ella casi por completo».³

Por otra parte, en los expedientes personales son numerosas las peticiones de concesión de licencias, como en el de Manuel Abal Paz «para atender a la curación de la enfermedad que viene padeciendo [...] siendo necesarias para su curación las prescripciones higiénicas y farmacológicas que la ciencia recomienda en estos casos».⁴

El torrero Timoteo Allú Ageytos, estando destinado en el faro de Sa Dragonera (Mallorca) aportó un certificado médico firmado el 29 de julio de 1863 por un médico de Andratx donde se hacía constar que «hace tiempo que está padeciendo una gastralgia como tal de carácter intermitente que le imposibilita ciertos días dedicarse a los trabajos propios de su profesión por los dolores intensos que le ocasiona y los trastornos funcionales propios de la indicada enfermedad. Como tiene una necesidad absoluta de sujetarse al aire húmedo que se respira en la isla Dragonera efecto de la continua niebla de que se halla casi continuamente envuelto el pico donde está construido el faro, como son muy perceptibles en dicho punto los rápidos efectos de una atmósfera muy cargada en ciertas estaciones de electricidad, como el mismo aislamiento ocasiona muy a menudo principalmente en invierno la privación de ciertas sustancias alimenticias, como estas mismas privaciones engendran el mal humor de que tan a menudo se ven atormentados los que padecen la mencionada enfermedad; resulta que sería muy útil hasta cierto punto indispensable para la pronta curación de la indicada dolencia el trasladar su domicilio en otro faro que tuviera condiciones opuestas a las que reinan en la isla Dragonera. En la inteligencia que la insistencia en permanecer continuamente en el expresado punto llegará marchando el tiempo a desarrollar alguna enfermedad orgánica de más terribles consecuencias que la primitiva que padece».⁵ Tras concedérsele alguna licencia, en 1866 fue destinado al faro de las islas Medes.

El 6 de marzo de 1883 el ingeniero jefe de Almería manifestaba haber constatado que Eustasio Page Veguillas, destinado en el faro de Mesa Rol-dán, «viene padeciendo fuertes dolores de estómago hasta el punto de que en algunas ocasiones ha pasado dos o tres días sin poder tomar alimento alguno, devolviéndolo inmediatamente si lo tomaba y quedando como

es consiguiente, débil para el servicio penoso del faro de que se trata, que es de tercer orden con máquina de rotación y lámparas moderadoras de Degrand que cargadas tienen un peso aproximado de 30 kilogramos, y se necesita robustez física para manejarlas con desembarazo. Además, el tener que darles cuerda para su marcha cada tres horas y las limpiezas del faro que ocupan seis o siete horas diarias constituyen una faena excesivamente penosa para un hombre achacoso como el torrero de que se trata. Celoso y exacto en el cumplimiento de su deber es el torrero Page, sin que mientras he visitado el faro haya dado lugar al más pequeño motivo de amonestación. En un faro de descanso donde las faenas son menores y donde no hay que hacer esfuerzos de ningún género, podrá desempeñar su misión con el celo que le caracteriza».⁶ Esta descripción más allá de su penosa situación personal, nos muestra la dificultad de algunas de las tareas cotidianas a las que se enfrentaba el torrero. Page, tras conseguir el reconocimiento del derecho a servir en un faro de descanso, pasó al faro de Roquetas en 1886, donde falleció cuatro años después.

Rafael García Montserrat, estando destinado en el faro de Cala Nans en Cadaqués, el 1 de noviembre de 1899 solicitó una licencia de un mes para trasladarse al pueblo para restablecer su salud. La instancia siguió su curso y dicha licencia le fue concedida el 27 de noviembre. Murió en una pensión del Paseo de la Aduana de Barcelona el 11 de enero de 1890, ciudad a la que se había trasladado para tratarse de su dolencia, una hernia epigástrica que terminó por segarle la vida.

El 14 de mayo de 1865 Pere Francesc Ramis Portell, que hacía poco menos de un año que estaba destinado en el faro de Jandía (Fuerteventura), solicitó traslado a un faro de su Mallorca natal alegando «afección gastro hepática de carácter flojístico». Podría pensarse que era una excusa para escapar de un destino tan lejano a su tierra, pero no era así. Al poco tiempo fue nombrado para el faro de cabo Blanco (Mallorca), pero en 1867 tuvo la mala suerte de resultar excedente en dicho faro y fue destinado a las luces de enfilación de la Barra de Huelva. Un informe médico fechado en Huelva el 17 de septiembre de 1867 advertía del serio riesgo que corría su salud aquejado de diabetes y fiebres cotidianas. Y aunque el 4 de noviembre fue nombrado para la suplencia de Menorca, falleció en Huelva tres días después. Otro deceso por diabetes fue el de Tomás Dorreste Bonilla, fallecido en el faro de Tostón (Fuerteventura) el 4 de marzo de 1918 a los 62 años.

Los faros situados en pequeños islotes eran los peores destinos para el torrero. En absoluto aislamiento, el furibundo oleaje de los temporales podía alejarles del mundo durante días o semanas, lo que a veces redundaba en perjuicio del abastecimiento, e incluso llegaba a provocar excepcionales episodios de hambre. Antonio Pallarés Gude el 5 de mayo de 1929 solici-

taba se le tuviera en cuenta los 18 años de servicio en faros aislados al pedir traslado a la suplencia de Alicante, declarando que «entre los que sospecho que pidan dicha suplencia de Alicante, no hay ninguno que lleve tantos años de faros aislados y haya pasado tantas penalidades como el que suscribe, pues hasta incluso pasó hambre con la familia en el faro de la isla de la Hormiga desde el 22 de febrero, fecha memorable en que se terminaron los comestibles, hasta el 4 de marzo de 1920, que amainó el temporal, y pudo arribar el abastecedor alimentándonos durante esos días nueve personas con el caldo de tres gallinas y tres palomos, sin más parte sólida que la poca carne mermada de tanto hervir de dichos animales».⁷ Pero para cesar del faro de la isla del Aire (Menorca) todavía tuvo que esperar a ¡1934!, cuando fue trasladado al faro del cabo de Santa Pola (Alicante).

Pero sin duda, el episodio de falta de alimentación más grave que hemos podido documentar hasta el momento, fue el vivido en las islas Columbretes en la primavera de 1865. En la entrada de Puerto Tofiño naufragó el 28 de marzo el laúd de pesca *Felipe* de la matrícula de Valencia. Los seis náufragos, ayudados de una lancha y con las indicaciones de los torreros, consiguieron ponerse a salvo en la isla. Éstos, llevados de un sentimiento caritativo y humanitario, les facilitaron alimento sin tener en consideración que si su estancia allí se prolongaba, éste podía llegar a escasear. Las reservas de alimentos permitían durante unos días el abastecimiento de los torreros y sus familias, pero en aquella situación eran quince los habitantes de la isla, pues a los marineros rescatados había que añadir circunstancialmente dos empleados de Estadística allí destinados. Sin embargo, la meteorología se alió en contra de su situación, al sucederse jornadas de temporales que impidieron en varias ocasiones la llegada desde Valencia del falucho de abastecimiento. El paso de los días y la creciente escasez de alimentos llevaron a apagar el faro, con la esperanza de que esa anomalía fuera observada desde el faro de Oropesa y se diera el aviso de socorro, pero otro imponderable meteorológico, la reiterada presencia de niebla, impidió advertir la señal de alarma desde ese otro faro. Ante la incerteza se impuso la idea de apagar el faro, como así sucedió del 6 al 24 de abril. Durante esos días se avistaron varias embarcaciones, y a pesar de haber hecho todo tipo de señales de socorro, ninguna de ellas fue atendida. El patrón y los marineros de la embarcación naufragada certificaron posteriormente los denodados esfuerzos de José Hierro Delgado por comunicar su crítica situación, declarando que «además el torrero principal subido encima de la cúpula del faro, hizo señas con un pañuelo blanco de los cuales no se hizo caso. También pasó un pailebot a distancia como de media milla, el cual no hizo caso de las señas que se le hicieron, ni contestó a las voces de la gente de la isla a pesar de que por la distancia y la dirección del viento podían haber oído muy bien las bocinas de la

isla». Finalmente, la imposibilidad de abastecimiento desde Valencia aconsejó hacer la operación desde Palma de Mallorca con el vapor *Amparo*, por lo que fue éste el que al llegar a la isla se encontró con el percal.

Saciadas las necesidades y conducidos a Valencia los naufragos, la jefatura provincial abrió diligencias por haber permanecido apagado el faro durante varios días. Al justificar lo sucedido, el torrero principal José Hierro Delgado manifestó que «en atención a los naufragados que se hallan en esta isla desde el día 28 del mes próximo pasado y estando suministrándoles de toda clase de víveres que se iban concluyendo, tomé la determinación de correr tres cortinas de la linterna cara de N.O. que mira al faro de Oropesa, por si podían notar algo para que dieran aviso. Esta operación se hizo el día 6, 7, 8 y 9 no habiendo resultado ninguno, y ya los víveres partidos entre todos que no alcanzan más que para ocho días, con acuerdo de los torreros de este faro, tomamos la determinación de no encenderlo, a ver si por este registro logramos algún auxilio». En otro momento añadió «que la noche del 21 propuso encender de nuevo la luz atendiendo a que la atmósfera se presentaba despejada, cosa que no sucedió las noches anteriores; pero en vista de la fuerte oposición que se hizo por todos los extraños al faro y considerando que desde el día anterior se había concluido toda clase de víveres, resolvió no encender el faro hasta que se presentase algún barco a la vista a quien comunicar su situación apurada pues está en la convicción de que la escasa vegetación de la isla no sería suficiente para alimentar por muchos días a las 15 personas que en ella se encontraban». Hierro prosiguió su declaración diciendo que «ya llegó el día 22 día fatal para los habitantes de esta isla, lo que observé no sé si podré explicar, fue que acometido de un fuerte desmayo, más muerto que vivo, estaba el torrero ordinario. El mismo desmayo le acometió el sargento de Estadísticas y uno de los naufragos, todo esto dimanado del poco alimento. En este terrible día se concluyeron toda clase de víveres, quedándose a la clemencia de Dios, sin más auxilio que algunas yerbas y raíces que buscábamos por esta isla, la raíz que cogimos más es la raíz de los espárragos y la yerba es la ortiga que cocida y luego refrita con esto nos hemos alimentado desde el día 22 hasta la fecha, sufriendo mis criaturas tantos desmayos como los demás». Y al término del interrogatorio, al inquirírsele si tenía algo más que añadir respondió que «habían influido en su resolución la circunstancia de tener en el faro su mujer y tres hijos menores, así como el abatimiento físico y moral que a todos dominó durante los últimos días a consecuencia de los desmayos del torrero ordinario, del sargento de Estadísticas y de algunos marineros».

En la comparecencia del sargento de ingenieros de la Sección Geodésica Catastral, Manuel Pargada, éste manifestó «que habiendo amasado la harina que les dieron los torreros, comieron los naufragos también con un

desorden notable, que hizo comprender a todos la necesidad de reducir las raciones y que por último no pareciendo ningún barco a quien pedir auxilio resolvió el torrero correr las cortinas de la parte de Oropesa habiendo corrido tres el día 6 de abril y cuatro los días 7, 8 y 9 que viendo que así nada se conseguía instaron todos a los torreros para que en adelante no se encendiese la luz, creyendo que así se sabría en Valencia, por aviso de algún barco que había novedad en el faro, y tratando de persuadirles de la conveniencia de esta medida y comparando la probabilidad de morir con la responsabilidad en que podían incurrir, que convencidos los torreros dejaron de encender el faro las noches del 10 y sucesivos. Que una noche algo más despejada que las anteriores propuso el torrero principal encender de nuevo el faro a lo cual se opusieron los marineros, el declarante y su compañero, fundándose en que habiendo empeorado su situación no era cosa de ocuparse de la responsabilidad, sino de la vida».

En el expediente instruido en averiguación de lo sucedido, el ingeniero manifiesta que antes de finalizar reunió a los tres torreros y éstos «afirmaron de nuevo que por parte de los marineros y de Manzano [peón de topografía] se ejerció presión sobre los torreros dando a comprender que si éstos no apagaban la luz y después que si trataban de encenderla lo impedirían por cuantos medios pudiesen. Preguntados todos [los torreros] sobre si tenían municiones para sus escopetas, dijeron los tres que carecían de pólvora pues la poca que tenían la emplearon en cazar algunas aves y conejos, no pudiendo por lo tanto pensar en defenderse por este medio, ni tampoco confiar en sus fuerzas corporales por la desigualdad del número. Preguntados también los tres si pudieron pescar durante los días que estuvo apagado el faro, respondieron que no fue posible pescar nada por efecto del continuo temporal reinante». Pero lo cierto es que cuando el hambre aprieta y hay niños, la situación se hace insostenible.⁸

Lo apurado de la situación y la presión ejercida por los naufragos aconsejó al ingeniero jefe de Valencia, Francisco García San Pedro, considerar como un atenuante su responsabilidad y proponer a la Dirección General de Obras Públicas «les sirva suficiente castigo la fuerte reprensiva que les he dado por haberse dejado dominar por sugerencias de personas extrañas al servicio. Con este motivo, no puedo menos de manifestar a V.E. la conveniencia, de que adelantando el Estado el valor de los víveres necesarios, para tres meses por lo menos, se tenga en Columbretes un repuesto de los más indispensables para la vida. Al mismo tiempo, sería bueno que V.E. se sirviera aprobar el sistema de señales para inteligencia con el faro de Oropesa». El ingeniero demostró tener sensibilidad y conciencia de las deficiencias del servicio en tan aislado paraje. Finalmente, el 10 de junio de 1865 la superioridad aprobó la amonestación del citado ingeniero jefe de Valencia a José Hierro Delgado, Casto Tur Guillón y Sebastián

Giménez Ortiz: «Por haberse dejado dominar de personas extrañas al servicio para no encender el faro del 6 al 24 de abril, ha resuelto que si nuevamente en iguales circunstancias volviesen a incurrir en dicha falta se les daría de baja en el Cuerpo».⁹

En la declaración del torrero ordinario, Casto Tur Guillón, éste manifestó «que cree que si no se apaga la luz la hubieran apagado los estantes en la isla, llevados de la exasperación en que se hallaban, y por último añadió que si bien todos los repartos de víveres que hicieron fueron completamente voluntarios, teme sin embargo que hubiesen llegado a ser forzosos a no haber sido tan generosos y completos, y no teniendo completa memoria de lo acaecido en los últimos días, por hallarse sumamente decaído y débil nada declara sobre ello». Ciertamente, lo sucedido sí tuvo importantes consecuencias en su estado de salud: el 15 de julio de 1865 se le concedió una licencia de 20 días para restablecerse. A finales de mes un certificado médico aseguraba que la fuerte gastralgia que padecía «le obliga a guardar cama y dieta láctea porque su estómago no puede admitir ninguna clase más de alimento que no lo vomite».¹⁰ La prescripción facultativa establecía que debía tomar baños en la Puda, pero en el traslado su estado se agravó debiendo permanecer en Barcelona, donde se dictaminó que debía permanecer allí en reposo para calmar la fuerte irritación derivada de la gastrohepatitis crónica que padecía. Su incomparecencia al término de la licencia supuso su expulsión del Cuerpo, y aunque en noviembre de aquel mismo año pidió su reposición en el cargo, justificándose en haber intentado sin éxito obtener un certificado del ingeniero de Barcelona y haber cursado a la superioridad una petición de prórroga de licencia por tres meses, de la que ni hay rastro en el expediente ni obtuvo respuesta según su declaración; aquella petición, le fue denegada.

Enfermedades oculares y respiratorias derivadas de problemas en la combustión

En el siglo XIX y hasta la finalización del uso del petróleo vaporizado, su combustión producía gases nocivos, motivo de diversas afecciones respiratorias y oculares que generaban problemas en la visión y respiración del torrero. Algunos de estos problemas aparecen como argumentos de expedientes de reconocimiento del derecho a servir en faros de descanso o de jubilación anticipada.

Ese fue el caso, por ejemplo, de Domingo Paz Millán, afecto al faro de Finisterre, a quien el 27 de noviembre de 1899 le fue concedida la jubilación al haber cumplido 35 años, 5 meses y 18 días de servicio y haber acreditado la imposibilidad física «en los términos prevenidos en la Real

Orden de 26 de marzo de 1868 [...] Amaurosis de ambos ojos consecutiva a una anestesia de sus retinas correspondientes, cuyo estado patológico le dificulta considerablemente la visión, produciéndole la ceguera, defecto físico que le imposibilita para desempeñar cualquier cargo y sobre todo el que le está encomendado».¹¹

Benito Aguirre Barrio presentó el 2 de mayo de 1886 un informe médico en el que se certificaba que padecía «de una afección ocular conocida con el nombre de hemeralopía, cuyo padecimiento se desarrolla por la acción del relente de las noches y por la influencia de una luz puesta sobre su retina debilitada»,¹² lo que evidencia los nocivos efectos que una excesiva exposición a la luz del faro tenía para la visión del torrero.

Los sucesivos cambios de combustible en los faros no comportaron durante décadas menores afectaciones oculares. El faro de cabo Villano al ser electrificado en 1896, se convirtió en el primero de España en utilizar ese sistema de iluminación y en el de mayor potencia; sin embargo, los turnos de vela en la cámara de iluminación requerían ir bien provistos de gafas ahumadas (de color azulado) para minimizar el intenso brillo del arco eléctrico.

El torrero del faro de La Banya Francisco Segorb Bonmatí, al solicitar el 16 de marzo de 1912 el reconocimiento del derecho a servir en faros de descanso, adjuntó una certificación médica en la que constaba que padecía «una catarata completa en el ojo izquierdo y granulaciones palpebrales en ambos ojos, padeciendo además, en cierta época del año, de palpitations cardíacas».¹³

Por otra parte, la tuberculosis, una de las enfermedades que más diezmaban a la población hasta mediados del siglo xx, fue un mal que se cebó especialmente en los torreros, debido a las ásperas condiciones climáticas de buena parte de los emplazamientos donde estaban ubicados los faros.

Llorenç Orfila Gornés murió de tuberculosis en el faro de Cavalleria (Menorca) el 6 de mayo de 1892, al que había llegado cuatro meses atrás. Quién sabe si la dolencia tenía algo que ver con el salvamento que protagonizó junto a los otros torreros de Columbretes en las inmediaciones de esas islas en julio de 1891. A Antoni Mayans Marí, destinado en el faro de La Banya (Tarragona) el 3 de diciembre de 1894, le fue concedida una licencia por enfermedad, falleciendo el día 11 de aquel mismo mes en Palamós, población de donde era oriunda su esposa, como consecuencia de una tisis pulmonar, enfermedad que causó la muerte a varios torreros.

Pero también hay referencias de fallecimientos por neumonías o pulmonías, como el caso de Joan Tauler Vilà, fallecido de bronconeumonía en el faro del puerto de Palamós el 4 de agosto de 1904, o el de Ángel Salguero Galcerán, fallecido de neumonía en el faro de Cedeira el 5 de diciembre de 1918.

Artrosis y enfermedades reumáticas

Manuel Díaz-Justo Sanmartín el 1 de febrero de 1885 solicitó el reconocimiento del derecho a servir en faros de descanso «hallándose padeciendo catorce años una oftalmía a la vista de carácter crónico y adquiriendo en el faro que hoy sirve un reuma en articulaciones de piernas y brazos que le impide continuar hacer el servicio de faros de trabajo».¹⁴ Dicha petición le fue denegada al haber sido amonestado en 1867 por faltas en el servicio, y hasta su jubilación en 1901 tuvo que peregrinar por destinos tan poco halagüeños como San Emeterio, Mouro, Sabinal, Alborán o la Torre de Hércules. En 1893 estando en Sabinal se le ocurrió pedir traslado nada menos que a Alborán «por afección reumática que le impide subir a la torre elevada del faro que cuenta con 138 escaleras».

El 25 de abril de 1893 Matías Vidal Vaquer, que estaba destinado en el faro de la Hormiga desde 1892, solicitó traslado a uno de los faros baleáricos de Artrutx, Alcanada o Formentor «hallándose su esposa enferma de dolores reumáticos adquiridos en esta isla a causa de lo muy húmedo que es el clima, como también tiene un hijo de cinco años de edad, sufriendo una penosa enfermedad crónica de un tumor blanco, y necesitando con frecuencia para ambos los auxilios facultativos de que en este punto se hace imposible lleguen tanto por lo excepcional que se halla este faro como por no ser posible hacer gasto tan excesivo de veinticinco a treinta pesetas por visita que el profesor de la ciencia más inmediato exige dado a su exiguo sueldo que en la actualidad disfruta [...] a fin de que pueda sobrellevar más fácilmente lo expuesto por ser país natal del exponente».¹⁵

Juan José Hernández Navarro, que tenía reconocido el derecho a servir en faros de descanso y estaba destinado en la luz sideral del muelle de Palamós, solicitó el 2 de octubre de 1906 traslado a los faros de Bonanza o Espíritu Santo (Cádiz), o Garrucha (Almería), en caso de quedar vacantes, alegando padecer «dolor reumático que le obliga a andar con cierta dificultad y como la luz sideral dista de la casa cerca de un kilómetro, ésta es la causa de que el actual servicio le resulte molesto al torrero [...] debiendo esta distancia aumentar pronto con la prolongación de las obras de este puerto, donde ha de avanzar la caseta de la luz hasta el último extremo o punta de la nueva escollera, hoy es y se hará después mucho más penoso al que suscribe servir este faro, que aunque de descanso, siempre le fue necesario torreros relativamente jóvenes para que puedan contrarrestar con su agilidad la fuerza de los vientos aquí reinantes y el salto de las olas sobre la escollera».¹⁶

Fermín José Canedo cesó por jubilación del faro de Vilanova i la Geltrú el 23 de marzo de 1881 por una afección reumática de carácter nervio-

so manifestada a nivel cervical y bronquial, que le impedía hacer movimientos de cabeza y brazos.

Traumatismos

La existencia de altas torres en los faros y el normal desarrollo del servicio eran motivo de caídas de vez en cuando, lo que a veces podía tener importantes consecuencias. Así por ejemplo, en el expediente de Ricardo Gallego López, encontramos como éste falleció el 13 de diciembre de 1926 como consecuencia de una fatal caída en el faro de Pechiguera (Lanzarote).¹⁷

José García Vallejo, destinado en el faro de Columbretes desde hacía tres años, el 26 de marzo de 1870 solicitó un mes de licencia para restablecer su salud «afectado de una pulmonía traumática con expectoración sanguinolenta, declarada a consecuencia de una caída que dio en las ásperas rocas del grao de dichas islas al ventilar asuntos de su vida privada y recepción de provisiones transportadas por el falucho que rinde los viajes necesarios para el servicio del faro y familias empleadas en el mismo».¹⁸ La licencia le fue concedida el 6 de abril, y ese mismo mes fue nombrado para el faro de Cullera.

Más recientemente, Antonio García Limiñana solicitó el 7 de enero de 1974 licencia «por accidente sufrido en el servicio, y que acredita con el correspondiente certificado médico, que también se adjunta, del que se deduce que aquél ha consistido en la fractura de la base del segundo metatarsiano izquierdo con desviación, calculándose en dos o tres meses el tiempo que le impedirá al accidentado ejercer su vida laboral normal».¹⁹

Enfermedades cardiovasculares

A menudo los padecimientos de corazón eran motivo de dificultad en el normal desarrollo del servicio en faros. Pedro Solano Huertas el 6 de agosto de 1887 solicitó traslado desde el faro de cabo de Palos (Murcia) donde se encontraba al de la isla de Tabarca (Alicante) «padeciendo de una afección crónica de corazón que le imposibilita poder continuar prestando sus servicios en el citado faro por la extraordinaria elevación de la torre, y teniendo conocimiento que por defunción del torrero mayor Ciriaco Castañeda ha quedado vacante la plaza de encargado del de Tabarca».²⁰ Accediéndose a su petición fue nombrado para ese destino el 20 de agosto de 1887. Al término de la Guerra Civil, Ángel Brandaris de la Cuesta fue sancionado en 1940 con traslado forzoso y prohibición de solicitar una vacante durante cinco años. Poco después

de haber tomado posesión del faro de Punta Anaga (Tenerife), desde la propia jefatura se intentó cambiarle de destino en atención a que su problemática cardíaca le impedía manipular la bomba por carga de aire de los depósitos Chance, motivo que en su nuevo destino de Cap de Creus también fue alegado para lograr un nuevo cambio de destino.

Como en cualquier ámbito de la sociedad, son muchos los casos de fallecidos a causa del corazón. Raimundo Sendra Sart falleció en Vinaroz, destino del que había tomado posesión hacía cuatro meses, el 9 de diciembre de 1902. En su partida de defunción podemos leer: «El finado fue encontrado muerto frente a la casita que hay inmediata a dicho faro».²¹ Ángel Gallego Elizondo falleció de una angina de pecho el 23 de abril de 1897 en el faro de cabo Mayor,²² iguales circunstancias que las de Miguel López-Rubiños Fernández-Acevedo, fallecido en el faro de Sant Sebastià de Palafrugell el 29 de marzo de 1899,²³ o Carlos Poveda Parodi, fallecido en el faro de la isla de Tabarca el 26 de noviembre de 1935.²⁴ Más recientemente, el 7 de enero de 1982, Fernando Saldaña González falleció de un infarto en la Cadena Decca del NW en Vitigudino (Salamanca).²⁵

Antonio Cabezas Martos falleció el 14 de diciembre de 1940 de un ictus apopléjico en El Puerto de Santa María (Cádiz) cuando estaba pendiente de traslado por amortización de su plaza en las luces de la ría de Guadalete.²⁶ El 27 de marzo de 1920 Josep Oliver Sastre, torrero encargado del faro de Sant Sebastià, comunicaba a la jefatura provincial: «El sentimiento de poner en conocimiento de V. que hoy a las 10 de la mañana ha fallecido en este faro el torrero encargado del mismo D. José Orfila de un ataque de apoplejía».²⁷

Fiebres

El padecimiento de fiebres en faros situados en zonas deltaicas o en las inmediaciones de marismas, albuferas y zonas pantanosas, fue durante mucho tiempo una constante que atacó la salud de los torreros y sus familias, y provocó más de un quebradero de cabeza a las jefaturas al tener que cubrir constantes vacantes y bajas laborales.

Román Biescas Lacha el 9 de julio de 1857 solicitó continuar en el faro de Llobregat, dejando sin efecto un anterior traslado al faro de Cap de Creus, dado que allí no le habían afectado nunca las fiebres terciarias que tan a menudo azotaban al personal de ese faro. Así consta en su solicitud: «A la salud del exponente prueba bien este faro del Llobregat a pesar de ser este país tan propenso a tercianas».²⁸ Habida cuenta de lo expuesto, así le fue concedido el 20 de julio de ese mismo año.

Las zonas donde las fiebres tomaban un cariz más severo eran el delta del Ebro y la desembocadura de los ríos Guadiana y Guadalquivir.

El 15 de diciembre de 1864 un informe del ingeniero provincial de Tarragona dejaba patente la sucesiva falta de personal para atender a los faros del Ebro, debido a las numerosas bajas por fiebres que se habían tenido que conceder a los torreros destinados allí «y lo desatendido que se encuentra el servicio».²⁹ Fue esa falta de personal en esta zona lo que motivó que en 1865 Marcos Bragado Morillo –que había llegado a Palamós para encargarse del faro sideral de dicha localidad de próximo alumbramiento– tuviera que ser trasladado interinamente al faro de La Banya, donde permaneció por espacio de nueve meses.

Francisco Antonio Baso Madrid, que había tomado posesión de las luces de la Barra de Huelva el 23 de mayo de 1859, el 16 de noviembre se apresuró a solicitar traslado a un faro de la provincia de Alicante, manifestando que «al poco tiempo de su residencia en ésta, atacado de calenturas de índole tan maligna, que aún las está padeciendo actualmente. Igualmente sufrido ha la pérdida de uno de sus hijos, víctima de la misma fiebre, y actualmente gime al par que el que expone su hijo mayor con igual padecimiento. El sentimiento natural del padre que ha visto morir a su hijo en la primavera de la vida y la proximidad en que ve a otro de correr igual suerte, al par que la inutilidad y postración en que colocándole va el padecimiento continuado de tan extenuante fiebre [...] solicitando traslade a cualquiera de los faros de la provincia de Alicante como único recurso que cree le resta para salvar lo más caro que es su vida y la de su familia». Acompañó su solicitud de un certificado médico en el que podemos leer: «Desde su llegada al sitio donde está cumpliendo su cometido, fue invadido de fiebres que al principio fueron del tipo intermitentes, después tomaron el de remitente quedándose en continuas; de las que curó hace poco a beneficio de los medios con que el arte cuenta, y hace dos días se han reproducido con el tipo de quartanas, y un hijo suyo de un año fue acometido de las mismas fiebres falleciendo a consecuencia de ellas, por todo lo cual soy de la opinión deba variar del sitio donde las contrajo pues de lo contrario tendrá el mismo resultado que su desgraciado hijo».³⁰ En esta ocasión su petición tuvo eco, ya que el 27 de diciembre de 1859 consiguió ser nombrado para el buen faro de Villajoyosa (Alicante).

En el expediente del gallego Domingo Antonio Entenza Otero podemos leer una solicitud del 1 de diciembre de 1866, en la que el torrero destinado en el faro del Rompido de Cartaya pedía traslado a uno de los faros de las provincias de Pontevedra o La Coruña en atención a que «hace dos años está sirviendo el cargo expresado con notable detrimento de su salud y de la de todos los individuos de su familia, pues todos ellos han padecido durante dicho período de calenturas intermitentes, de cuyas resultas ha contraído alguno de sus hijos afecciones de difícil curación, todo lo cual está justificado con la adjunta certificación del facultativo titular de

esta población. Está probado que el clima de este país es nocivo a la salud del exponente y su familia y que es indispensable para su restablecimiento el variar de residencia. Por otra parte el paraje donde se halla colocado el faro de que es encargado, es mal sano, y muy propenso a causar las calenturas remitentes y cuartanarias. Parece razonable que el solicitante pase a ocupar otro puesto, cuando ya hace dos años que desempeña uno de tan duras condiciones, y la caridad debe mover a V.I. a dictar una medida tan justa y equitativa».³¹ Dicha petición también fue aceptada y el 22 de diciembre fue nombrado para el faro lucense de San Ciprián, y poco después para el de isla Pancha en la misma provincia.

El onubense Juan Bautista Hierro Garrido, estando destinado en las luces de la Barra de Huelva, el 20 de agosto de 1902 solicitó el traslado nada menos que a la suplencia de Canarias «no conviniendo a la familia del recurrente el clima de este faro por el mucho paludismo que se ha apoderado de la salud de sus infelices criaturas».³² Se aventura una situación al límite, pues para pedir dicho temible destino, estando en la provincia de donde se era oriundo, había que estar bastante apurado. Al mes siguiente fue nombrado para el faro de La Isleta, y desde entonces toda su carrera profesional transcurrió en faros canarios, donde viven sus descendientes.

Serafín de Castro Caballero, destinado en el faro de San Jerónimo (Cádiz) en agosto de 1920, solicitó licencia de un mes por paludismo acompañada de un certificado médico, en el que se afirmaba que «padece en la actualidad de paludismo agudo de forma grave, siéndole preciso para su curación total cambiar de clima durante una temporada, y lo más pronto posible por ser los terrenos próximos al faro palúdicos y criaderos de mosquitos anofeles propagadores de la enfermedad de que tratamos».³³ La presencia del temido y terrible mosquito minó enormemente la vida de muchos faros, siendo conscientes de ello las jefaturas, que por lo general intentaban atender las peticiones de traslado cuando estaban fundamentadas en esas circunstancias. A de Castro, por ejemplo, le fue concedida la licencia ante las evidencias del deterioro de su estado de salud.

Se produjeron casos de otro tipo de fiebres, como las producidas por tifus. Así tenemos el caso de Pedro Solano Huertas, fallecido en el faro de Tabarca el 21 de agosto de 1894 como consecuencia de una fiebre tifoidea «que le tenía postrado en cama hace algunos días».³⁴

Ahogamientos

En el expediente personal de Josep Tur Torres leemos como el 11 de febrero de 1881 el torrero de la isla de Ahorcados (Ibiza) «según comunicación del ingeniero jefe de Baleares falleció ahogado»,³⁵ sin ninguna otra referencia de lo acontecido. Aunque

no hemos podido hallar la inscripción civil de defunción, sabemos que pereció ahogado la tarde de ese día junto a su otro compañero, al naufragar el bote con el que habían salido a socorrer a las víctimas del vapor inglés *Flaminian*, embarrancado en las cercanías de la isla.

Laureano López López, destinado en el faro de la isla de Alborán, murió en extrañas circunstancias. El 25 de enero de 1892 el ingeniero jefe de la provincia de Almería dio cuenta «de que este torrero después de terminar la limpieza del almacén salió del faro sin que hasta la fecha se sepa nada de él. Se cree que estando haciendo sobre escarpado una operación de pesca, un golpe de mar lo arrojó al agua y pereció ahogado».³⁶ La noticia de su fallecimiento fue recogida por el periódico almeriense *La Crónica Meridional*, que publicitó lo sucedido: «En la isla de Alborán ha perecido ahogado el torrero Laureano López, que se supone cayó al mar desde la isla al recoger unas lienzas que había tendido para pescar. En el vapor *Numancia* fue trasladado a esta capital, el sábado último, la familia del desgraciado torrero».³⁷

Enajenaciones

Más allá de los mitos, no es menos cierto que hemos documentado más de una docena de casos de trastornos mentales severos, algunos de los cuales terminan desgraciadamente en suicidios, otros en forma de episodios violentos, y en varios casos con internamientos en sanatorios y manicomios donde en la época la sociedad tendía a recluir a gran número de casos patológicos que excedían los parámetros considerados normales. El *morbo psíquico* con que el aislamiento de los faros castigaba a los torreros según José Rial Vázquez,³⁸ debía merecer según éste un tratamiento en cuanto a jubilaciones anticipadas, parecido al de las aludidas cegueras producidas en el desempeño del servicio.

Miguel Sánchez Juan, en su primer destino fue nombrado para el faro de Jandía (Fuerteventura), y allí rápidamente aparecieron síntomas de la alteración de su estado de salud. El 26 de octubre de 1916 el ingeniero provincial, en virtud del artículo 80 del reglamento, dictó la suspensión de empleo y sueldo por haber permanecido el faro tres noches apagado, según un comunicado de la Comandancia de Marina de Gran Canaria al Gobernador Civil, y la apertura de un expediente disciplinario. El 1 de noviembre de 1916 el ingeniero encargado de la señalización marítima manifestaba al ingeniero jefe que «desde el mes de septiembre del presente, tuve noticias particulares de que entre los dos torreros del faro de Jandía existían diferencias por las que ambos deseaban ser trasladados y que los disgustos provenían principalmente, de que D. Miguel Sánchez, soltero, no se entendía bien con la familia de D. Manuel Carreras».³⁹ En la documentación se

citan varias comunicaciones del torrero encargado de Jandía, Manuel Carreras Bernal, una de las cuales destaca manifestando que «tengo el sentimiento de participar a V. que el día 2 del actual el compañero Miguel Sánchez estando los dos arriba para encender el faro, teniendo el primer turno de servicio el referido torrero empezó a tocar a la máquina de la lámpara una vez funcionando y le dije que hiciera el favor de no tocarla una vez funcionando; la contestación fue insultarme de tal manera, poniéndome de criminal y asesino, que yo debía estar en un presidio. Cogió el manubrio de la rotación amenazándome para matarme y tuve que salir huyendo y dejar que el faro lo encendiera él solo. Al Sr. patrón de *La Estrella* pedí socorro para que me auxiliara, él no pudo quedarse por no poder abandonar el buque, y me dejó un hombre de la tripulación de su confianza llamado Miguel de León Núñez, quien permanecerá en el faro día y noche por no poder estar solo. No sé si está loco o está abusando de mi nobleza porque tengo tres hijas y tengo que velar por ellas». Ante el cariz de la situación, el ingeniero decidió promover una permuta con el torrero de Alegranza, que también era soltero, para evitar los problemas de convivencia familiar «considerando que había llegado a una situación que podría originar un hecho sangriento». Sin embargo, los hechos se precipitaron y el 26 de octubre se recibió en la jefatura un oficio del Gobernador Civil, en el que éste se hacía eco de lo que a su vez le había comunicado el comandante de Marina: «Por el capitán del vapor *León y Castillo* se me denuncia que el faro de Punta Jandía en Fuerteventura hace tres noches que está apagado, por hallarse loco su único torrero, según noticias adquiridas de pescadores de aquel punto, amenazando al que intenta aproximarse al faro [...], no dudando que dada la gravedad y urgencia del caso, por los peligros que representa para la navegación tomará la resolución más conveniente al caso». El ingeniero conferenció con el gobernador comunicándole que estaba haciendo las gestiones para enviar a un torrero suplente para que se encendiese el faro enseguida, «ordenando el gobernador en vista de que se suponía loco al torrero de Jandía, que embarcara un sargento y dos guardias civiles, para prestar auxilio si fuera necesario. Temiendo que al llegar el barco de servicio, hubiera que lamentar algún suceso desagradable [...] conduciendo además el barco al torrero de Alegranza que iba [permutado con el anterior torrero, Manuel Carreras, que se había marchado por problemas de convivencia con Sánchez] a Jandía y la guardia civil». El mismo día dispuso el Gobernador Civil que al traer el barco al torrero Miguel Sánchez Juan, ingresara en el manicomio de Las Palmas. «El día 28 de octubre pasado regresó el barco de servicio de faros conduciendo al torrero Miguel Sánchez Juan que ingresó en el mismo día en el manicomio. Al regresar el barco de servicio manifestó el patrón que había encontrado encendido el faro de Jandía y que el torrero no quería al principio abrir la

puerta del edificio, pero que después no hizo ninguna resistencia». En diciembre de 1916 se le concedió una licencia de un mes por enfermo. El 23 del propio mes, el ingeniero instructor en la resolución del expediente manifestaba que «las faltas que quedan enumeradas es indudable que fueron cometidas por el torrero Miguel Sánchez. Debe notarse que en las comunicaciones del 1 y 5 de octubre manifiesta el torrero encargado Manuel Carreras dudar de la normalidad de las facultades del Sr. Sánchez; que el capitán del vapor correo interinsular *León y Castillo* en su comunicación al comandante de Marina de Las Palmas transcribiéndole a la vez una carta que le entrega el patrón del balandro *San Nicolás*, le manifiesta que según informes adquiridos el torrero del faro de Jandía estaba loco; que a este estado del torrero aluden el patrón del balandro *San Nicolás* y el contra-maestre de puerto en su telegrama al expresado comandante de Marina desde Puerto de Cabras; que el profesor médico del Asilo de Alienados de Las Palmas cree que el Sr. Sánchez debió padecer algún pequeño ataque de manía persecutoria, si bien aquella perturbación mental desapareció rápidamente con la tranquilidad, alimentación y cuidados que se le proporcionaron en el asilo; y todas estas observaciones que de los antecedentes que obran en el expediente se deducen y que parecen indicar que el D. Miguel Sánchez pudiera haber sufrido estados anormales de mentalidad, consideramos conveniente hacerlas notar por si pudieran ejercer alguna influencia en la determinación y resolución que por la superioridad haya de adoptarse en definitiva con el dicho torrero y con motivo de este expediente, conforme a los artículos 77 y 78 del Reglamento de 30 de abril de 1873». En enero de 1917 le fue concedida la licencia ilimitada, y dos años después solicitó el reingreso acompañando un certificado del director del manicomio de Sant Boi de Llobregat (Barcelona) en el que se decía: «El Sr. Sánchez Juan es indiscutible que en ocasión de hallarse prestando servicio en un faro aislado, situado en una de las Islas Canarias, padeció trastornos psicosensoresiales determinados por alteraciones somáticas de origen nutritivo y por su estado emotivo provocado por el aislamiento en que se encontró, a consecuencia de causas ajenas a su voluntad, motivando, todo ello, faltas graves en el servicio público que tenía encomendado y dando lugar a que se procediese a su reclusión en un establecimiento frenopático, donde permaneció sólo unos días por haberse recuperado rápidamente de la ligera crisis psicopática sufrida. Desde entonces separado del servicio de faros, a causa de su enfermedad, ha vivido en Barcelona con su familia, reponiéndose muy pronto de la dolencia sufrida y dedicándose sin interrupción a distintas ocupaciones que ha desempeñado satisfactoriamente, no habiendo, desde su llegada a esta ciudad, ofrecido el menor trastorno mental, hasta el punto de que, ni su familia, ni sus antiguos compañeros de Cuerpo que le han tratado, ni sus actuales compañeros de trabajo, en la Compañía

de Tranvías, han podido observar indicio alguno de perturbación mental. Y con estos antecedentes perfectamente comprobados ha procedido el que suscribe a examinar con minuciosidad las funciones psicofísicas del Sr. Sánchez, pudiendo afirmar que ni en la esfera de la inteligencia ni en la de la afectividad, ni en la nerviosa, ni en la de la voluntad, así consideradas aisladamente como en sus muchas relaciones al dar lugar a la síntesis psíquica, que se traduce por juicios, por los raciocinios y por los actos volitivos, no es posible apreciar trastornos funcionales que puedan considerarse como constitutivos de una psicopatía ni ninguna otra enfermedad cerebral, gozando, por otra parte dicho individuo de buena salud física. Y como consecuencia de lo expuesto, cree el infraescrito que el Sr. Sánchez está en condiciones de desempeñar cualquier oficio, función o empleo, que esté en relación con su capacidad mental, y con los conocimientos que haya podido adquirir, sin que esta afirmación presuponga que dicho señor esté exento de la posibilidad de volver a padecer otra enfermedad cualquiera, pues ningún individuo puede tener la certeza de no llegar a sufrir procesos morbosos que no sean científicamente cortables o que no confieran inmunidad una vez padecidos». Readmitido en el Cuerpo, en febrero de 1919 fue destinado al faro de La Banya (Tarragona), pero en abril de 1921 volvió a solicitar licencia ilimitada, pasando a la situación de supernumerario en 1925. Nada más sabemos de él, excepto su fallecimiento, acaecido el 4 de abril de 1939 en el manicomio de Sant Andreu de Barcelona.

El historial de Lorenzo Carriles Albacete está jalonado de episodios e incidentes derivados de su estado mental.⁴⁰ El 19 de marzo de 1880, estando destinado en el faro de Malandar (Huelva) solicitó licencia ilimitada «por padecimientos crónicos que le aquejan» bajo evidentes síntomas de trastornos de personalidad. Acompañó su petición con un informe médico que decía: «Bien sea a causa de las sostenidas vigiliass que por su ejercicio tiene que soportar, bien del continuado uso de aguas de mala calidad o por ambas cosas a la vez, ha llegado a adquirir su sangre un estado discrásico bien manifiesto que como era de esperar ha refluído no sólo sobre las funciones de nutrición en general sino también y más especialmente a las encomendadas al sistema nervioso central». El 8 de mayo de ese mismo año se le concedió dicha licencia ilimitada «por estar padeciendo una afección cerebral y que difícilmente por ahora puede prestar servicio». Reingresado y destinado al faro de la isla de Alborán en 1881, no tardó en volver a tener problemas. El 20 de mayo 1882 volvió a solicitar licencia ilimitada por calenturas, aunque el ingeniero encargado manifestaba que «debo manifestar a esa superioridad que de un mes a esta parte el solicitante ha presentado tan repetidas muestras de enajenación que he dispuesto dispensarle del servicio en el faro y llamarlo aquí a la oficina con objeto de observar de cerca su estado y adquirir la convicción de que una licencia

larga pueda atenuar su enfermedad». Volvió a reingresar en 1884 y tras ocupar varios destinos recaló en el faro de Trafalgar. El 19 de septiembre de 1890 solicitó traslado a un faro de Valencia o Catalunya, en atención a su delicado estado de salud y alegando que «se halla padeciendo de unas fiebres nerviosas seguidas de un catarro crónico gástrico-intestinal». Años más tarde, estando destinado en el faro de cabo Mayor (Santander), el 23 de noviembre de 1897 «se ausentó el día de ayer del edificio a primera hora de la mañana, manifestando que no volvería, abandonando el servicio que le está encomendado [...] al mismo tiempo que sospechaba, por la incoherencia de las frases y excentricidades observadas en Carriles, que sus facultades mentales se encontraban perturbadas, se procedió a su busca inmediatamente temiendo que su estado le hubiera acarreado alguna desgracia. Por fin en el día de hoy se le encontró en una casa de huéspedes de esta población pero en tal estado de excitación y tan manifiestamente perturbada su inteligencia que he creído necesario para evitar cualquier falta en el delicado cargo que desempeña y vista la gravedad del caso de relevarle de todo servicio». El 26 de noviembre de 1897 solicitó un mes de licencia por enfermedad: «Las causas se han acentuado a tal extremo que sin atender a razones de ningún género y completamente perdida la razón, en la mañana de hoy ha desaparecido nuevamente dicho torrero marchando, según noticia, por el ferrocarril del norte, e ignorándose el punto a dónde se dirige». El 10 de febrero de 1898 consta dado de baja «debido a la enfermedad sufrida: una afección nerviosa calificada por los médicos como neurastenia que ya le obligó a solicitar licencia en 1894». El 25 de noviembre de 1898, después de repetidas licencias por enfermedad, la jefatura solicitó la tramitación del expediente de inutilidad física. Sin embargo, ese expediente no cuajó y tras la concesión de varias licencias volvió a ingresar, siendo destinado al faro de Cullera el 16 de octubre de 1902. Finalmente, el 26 de enero de 1903 desapareció de ese faro valenciano. En el informe de lo sucedido el ingeniero manifestaba que «dicho individuo ha padecido de trastornos mentales y sin duda en un acceso de éstos resolvió ausentarse de su residencia, sin que en la fecha de la comunicación se tenga noticia de su paradero». El ingeniero jefe añadió que «si la falta cometida por el torrero Carriles obedece a los motivos que se sospechan, le creo más digno de consideración que de castigo; pues de otro modo no se comprende que encontrándose casi al término de su carrera, cometiese la falta de abandono de servicio». Nada más se supo de él, y el 12 de mayo de 1903 fue dado de baja del Cuerpo «por haberse ausentado del faro hacía más de tres meses». Anotamos que en un nota a lápiz en la solapa del expediente consta que falleció pero no se dan más datos de lo sucedido, con lo que nos ha sido imposible localizar su partida de defunción, que pudiera facilitarnos más información.⁴¹

Nos queda el interrogante de saber si se suicidó, incógnita que en otras ocasiones no se presenta al tener información detallada de lo sucedido. Es el caso de Joaquín Evaristo Villarreal Ruiz de Lazcano, que falleció el 19 de diciembre de 1891 en el faro de Alegranza, a las pocas semanas de haber sido requerido por un juzgado de Cádiz a comparecer ante el juzgado de Arrecife, en una causa criminal por el delito de contrabando.⁴² Un informe del ingeniero jefe interino de Canarias del 22 de enero de 1892 relata los hechos: «El referido suicidio se verificó el día 19 de diciembre último, arrojándose el Villarreal al mar por un acantilado de la costa próximo al faro».⁴³ Añadimos asimismo que su esposa e hijos residían en Vejer (Cádiz), soledad que sin duda contribuyó a que los tormentos del finado no fueran apaciguados.

Otro caso documentado de suicidio es el de Fernando Vallés Martín, fallecido el 2 de abril de 1933 en el faro de Buda de una hemorragia traumática «a consecuencia de haberse inferido varios cortes en el cuello con una navaja de afeitar, con propósito de matarse. Por tratarse de una persona de una conducta intachable y de unirle con su compañero el torrero encargado una buena amistad, no puede atribuirse este desgraciado hecho más que a raptó de enajenación mental».⁴⁴ *Señales* reseñó su fallecimiento manifestando que se trataba de «un clarísimo caso de derrumbamiento moral, un caso tipo de la vida inhumana en faros», coincidiendo en el tiempo esta tragedia con la satisfacción que producía la aprobación del reglamento de la Asociación.⁴⁵

Un acontecimiento que merece mención por su implicación con el territorio inmediato al faro, es el caso protagonizado por Feliciano Pérez Pérez en el faro de Cap de Creus en 1932. El 30 de junio de 1932 el ingeniero provincial dictaminó la suspensión de empleo para el mencionado torrero al haber protagonizado serios altercados y amenazas, entre los que destacaba la muerte de un toro de un vecino, muerte por la que fue detenido en el juzgado de Cadaqués acusado de tenencia ilícita de armas de fuego. Se ordenó la formación de un expediente cuya instrucción correspondió al ingeniero Juan San Julián Olaso y al ayudante Miguel Brías como secretario. El expediente siguió su curso y fue elevado a las instancias superiores para su resolución. Dado que a estas alturas del libro ya hemos realizado una pincelada de la práctica totalidad de los aspectos del Cuerpo, nos permitimos reproducir el dictamen del Consejo de Obras Públicas fechado el 17 de noviembre de 1932, por el interés de conocer el conjunto de procedimientos seguidos a la hora de enfrentarse a expedientes disciplinarios: «[...] se constituye dicho ingeniero [Juan San Julián] con el ayudante Don Miguel Brías, nombrado por el ingeniero jefe como auxiliar para la instrucción del expediente en el faro de cabo de Creus, donde toma declaración al testigo, previamente citado, Don Antonio Ruiz Mayorga, torrero suplente

del mismo faro, quien manifiesta que el 17 de junio al presentarse a prestar servicio en el faro, lo recibió el torrero Sr. Pérez en un estado lamentable de embriaguez, estado que en días sucesivos pudo observar que era habitual en él, así como su sobreexcitación nerviosa que se manifestaba en los gritos que por doquier profería a todas horas, pasando noches sin acostarse, por lo que el testigo adquirió la impresión que ya fuera a causa de la bebida o por algún otro padecimiento, no gozaba el torrero Pérez de cabal juicio. Que por ello el 24 de junio fue a Gerona para participarlo a sus jefes así como de la tenencia de un arma corta de fuego. Que el ingeniero jefe al conocer el estado del Sr. Pérez y el peligro que suponía, le ordenó dijera al mandadero del faro que sólo se le permitía traer de Cadaqués dos litros de vino cada dos días y al mismo tiempo que procurara quitarle el arma para entregarla a las autoridades. La orden referente al vino excitó sobremanera a Pérez al extremo de sacar la pistola y decir que mataría a uno. Que el mismo día 24 al encender el torrero Pérez, en su embriaguez se empeñó en que el suplente dejara abierta la llave de paso, que estaba cerrada y motivó una subida de la presión a seis y media atmósferas, costando al testigo gran trabajo hacer retirar al torrero Pérez de la Cámara y luego encendió él sólo con grandes precauciones el faro. Que cuando el torrero Pérez se enteró de la orden de recogerle las armas entregó una escopeta de caza y alegó que el arma corta era de un amigo suyo y así convinieron con el suplente que al día siguiente irían juntos a entregarla al amigo. Por la noche oyó el suplente un disparo a eso de las once y al día siguiente la esposa de Pérez le dijo que en una sobreexcitación su marido dijo “me mato o te mato” y presa de pánico huyó por la ventana que fue cuando sonó el tiro, a la casilla de carabineros próxima. Al levantarse Pérez al día siguiente para ir a Cadaqués junto con el suplente a entregar el arma, dijo que era mejor que fuera él solo y al regresar diría el nombre del amigo para que se comprobara. Al regresar juró haber entregado el arma y dijo el nombre del amigo; entonces el suplente se vio con éste y aunque al principio confirmó la entrega, pero ante las amenazas del suplente de denunciarlo confesó que no la tenía, pero había convenido con Pérez decir que se la había entregado para que así pudiera comunicarse a la jefatura. Ante este engaño el suplente dio cuenta por teléfono a la jefatura y ésta le ordenó que él con la Guardia Civil y provista del correspondiente mandamiento judicial se registrara el faro hasta encontrar la pistola y así se hizo y se encontró que la llevaba el torrero Pérez, en virtud de lo cual se procedió a su detención. También dice el testigo que sabe por la esposa de Pérez que el día 24 de junio jugando éste con su hija de dos años se le disparó la pistola al caérsele incrustándose la bala en el techo y estando a punto de ocurrir una desgracia. Termina diciendo que tiene el convencimiento absoluto de que dicho torrero Sr. Pérez no posee todas las facultades mentales.

»En vista de esta declaración decidió el instructor citar a declarar a Don Eduardo Jofre Escarrà, patrón encargado del abastecimiento del faro, quien manifestó: que en la mayoría de sus viajes al faro ha podido presenciar escenas violentas debidas al carácter pendenciero del torrero Pérez. Que una de las veces, Pérez lanzó dos sillas contra su esposa, una de las cuales le hirió y cogió después la escopeta de la que no pudo hacer uso por impedirlo el testigo y entonces huyó la esposa. Que desde que Pérez de un tiro mató un toro de un vecino de Cadaqués se han acentuado los signos de enajenación mental por las preocupaciones que esto le ocasionó, juntamente con un mayor exceso en la bebida. Que sinceramente cree que tiene el torrero perturbadas sus facultades mentales. Preguntado por el instructor, dice que ha visto varias veces en Cadaqués al torrero en horas de servicio.

»Cítase después a declarar al cabo del puesto de carabineros de cabo Creus Don Juan Diego Soler, quien manifiesta que ha observado una conducta irregular en el torrero Pérez, excediéndose en la bebida y además por todos sus actos y detalles deduce que sufre alguna enfermedad mental.

»Citado el torrero Sr. Pérez contestó a todas las preguntas que se le hicieron con evasivas y diciendo que no recuerda ninguno de los hechos que se le imputan.

»Practicó seguidamente el juez instructor una inspección ocular del edificio-faro, instrumentos del mismo y libros registros y comprobó que el aparato, linterna y cámaras de iluminación están en perfecto estado; que en la habitación del torrero se encontró la bala incrustada en el techo, a que se refirió uno de los declarantes; que en las puertas de las habitaciones se aprecian agujeros y grietas hechas por el torrero Pérez y según los informes de su esposa obedecen a la costumbre que tenía de ejercitarse en clavar una navaja de grandes dimensiones en las puertas; que las demás dependencias están en buen estado y por fin en los libros sólo se ha observado que en el Diario de Servicio aparece una nota que está en desacuerdo con otra del subalterno Sr. Vidal y corresponde al día 27 de enero último y también se ha observado en este mismo libro que aparecía firmado algún turno en día que estaba detenido.

»Diéronse aquí por terminadas las actuaciones y el día 11 de agosto del presente año remite el juez instructor el expediente al ingeniero jefe con una propuesta razonada en la que explica que al trasladarse al faro procuró tomar declaración a las personas que podían aportar mayor cantidad de datos y de éstas y todo lo actuado deduce que bien por efecto del vino en la bebida en él habitual o por otras causas, presenta el torrero un carácter violento, agudizado en estos últimos tiempos y ello explica los altercados con sus familiares y con el torrero Sr. Vidal que como subalterno prestó servicio en el faro y hasta con vecinos de Cadaqués.

»Que las faltas graves señaladas en el artículo 92 del Reglamento del Cuerpo de Torreros de Faros que se deducen son: 1º- Pendencias y riñas en el establecimiento y fuera de él. 2º- Desperfectos notables causados en las habitaciones, muebles y en los efectos del servicio. 3º- No firmar al final de cada turno en el libro de servicio correspondiente. La falta 2ª dice que la deduce de la inspección ocular y la 3ª se la hace suponer el hecho de haber firmado un turno de un día que estaba detenido, lo que es de creer que sucedió porque al ser detenido firmaría varios turnos que estarían sin firmar, no dándose cuenta de que también firmaba un turno que no podía hacer.

»Que de la declaración del mandadero Sr. Jofre se deduce que la falta muy grave, según el artículo 94 del citado reglamento, de ausentarse del faro durante la noche, falta que según dicha declaración se repitió varias veces y durante noches enteras.

»Dice además que se ha cometido otra falta no especificada en el Reglamento y que a juicio del juez instructor es la de mayor importancia, cual es la de la embriaguez habitual en el torrero Sr. Pérez.

»Pero acto seguido manifiesta dicho juez instructor, que merecerían dichas faltas el castigo correspondiente al ser cometidas por persona que estuviera en su cabal juicio, cosa que sinceramente estima no ocurre en el presente caso.

»De las declaraciones prestadas e indagaciones hechas deduce el instructor que el torrero Pérez no está en el pleno goce de sus facultades mentales y creyéndole también loco sus familiares han hecho las gestiones necesarias para recluirlo en una casa de salud y actualmente está en el manicomio de Salt.

»Por fin dice que los médicos de Cadaqués señores G. Secret y Abdulio Roig requeridos por el Sr. juez municipal informan que el referido torrero presenta un estado psíquico en el cual predominan indistintamente manifestaciones debidas a trastornos de los instintos, de la afectividad, de la inteligencia y actividad voluntaria; que también presenta síntomas de gastritis crónica debida a un estado de alcoholismo crónico; además entre los antecedentes familiares directos cuenta algunos casos de enfermedades mentales y su estado va acompañado de reacciones violentas que reclaman su aislamiento.

»Por todo lo expuesto estima el juez instructor que debe dejarse en suspenso toda resolución hasta que el resultado de la observación a que está sometido en el manicomio de Salt demuestre si realmente se trata o no de un normal.

»Y seguidamente aparece unido al expediente un certificado del médico director del Sanatorio de Salt en que dice que en el mismo se halla recluso Don Feliciano Pérez Pérez por estar afecto de la enfermedad mental llamada “paranoica” caracterizada por delirio alucinatorio, de

persecución y de influencia con relativa integridad de la personalidad psíquica y con reacciones psicomotrices originadas por aquel delirio y peligrosas para sí mismo y para los que le rodean, que esta psicosis le hace irresponsable de los actos realizados por este sujeto en el transcurso de su dolencia psíquica y le imposibilita, en tanto persista, del goce de su libertad y del ejercicio de su profesión.

»Al remitir el ingeniero jefe el expediente a la superioridad dice que claramente se deduce del expediente, aunque la forma de éste no sea la más ajustada al procedimiento, que las faltas cometidas por el torrero, son causa bastante para la máxima sanción, pero la irresponsabilidad demostrada en el certificado médico induce a proponer la declaración de supernumerario por enfermo que no prive de los derechos pasivos que le correspondan, sin perjuicio de que en el caso improbable de curación, se revise el expediente imponiendo las sanciones que correspondan a las faltas cometidas con responsabilidad. El Servicio Central de Señales Marítimas se halla conforme con la declaración de supernumerario por enfermo, debiendo acreditar su perfecta salud si pidiera el reingreso.

»La Sección ha examinado el expediente con el mayor detenimiento y juzgándolo por su forma se halla conforme con lo manifestado por el ingeniero jefe de no hallarse el expediente incoado con arreglo a las normas establecidas por las disposiciones vigentes, pero en el fondo aparecen probados los hechos y claramente evidenciadas las faltas cometidas así como el actual estado de irresponsabilidad del torrero, por lo cual la Sección no estima necesario ni conveniente devolver el expediente a la jefatura para adaptarlo a la instrucción vigente. No obstante ha estimado conveniente la Sección consultar el expediente personal del torrero Sr. Pérez y de éste se deduce: que en 24 de noviembre de 1913 se le castiga por el ingeniero con descuento de cuatro días de haber por haber dejado apagar el faro durante las noches del 3 al 21 de octubre; en 22 de octubre de 1915 el jefe de Obras Públicas de Santander lo traslada al faro de la isla de Alonso [*sic* Mouro] por discusiones con otro torrero y propone la formación de expediente en aclaración a una denuncia del comandante de la Guardia Civil del puesto de Santoña y la superioridad confirma el traslado y la formación del expediente. En 31 de enero de 1916 cesa de prestar servicio por concedérsele licencia ilimitada. En 2 de abril de 1917 se le concede el reingreso y se le destina al faro de cabo Villano. En este faro se le forma expediente en agosto de 1917 porque según se lee en la resolución de la Dirección General al reñir entre sí los torreros Sres. Cabezas y Saldaña el torrero Sr. Pérez parece ser que intervino y con una navaja hirió a los dos torreros por lo que se le impuso un descuento de treinta días de haber y se le trasladó de faro. En 27 de diciembre de 1920 el jefe de Obras Públicas de Santander propone se le instruya expediente por no hallarse en el faro

el día 18 de diciembre a las dos y media de la tarde; se le aprecia en este expediente la falta denunciada y cometida con reincidencia y se le castiga con la suspensión de empleo y sueldo durante un mes y advertencia que le será de graves consecuencias la comisión de una nueva falta. En 25 de junio de 1921 y en virtud del expediente que se le instruyó por un escrito publicado en *El Fomento*, se le impone por la falta grave cometida la suspensión de veinte días de empleo y sueldo. En 16 de febrero de 1927 el ingeniero jefe de Obras Públicas de Santander propone la formación de expediente al torrero Sr. Pérez por faltas graves cometidas en el servicio del faro del Pescador y sustanciado éste se le impone suspensión de empleo y sueldo durante un mes y pérdida de diez puestos en el escalafón. En cambio en este mismo expediente hace constar el jefe de Santander un acto laudatorio del torrero realizado en un salvamento de naufragos y por ello pide benevolencia para el torrero Sr. Pérez. Queda interrumpido aquí el extracto del expediente y entre los documentos de éste no aparece ningún otro expediente desde el de 1927 y el que es objeto de este informe. Además resulta del expediente personal un gran afán de movilidad de este torrero pidiendo traslados y permutas que alguna vez le fueron denegados.

»Ha estimado la Sección poner a la vista la serie de expedientes incoados al torrero Sr. Pérez, porque era interesante en este caso conocer si el vicio de la embriaguez, que tanto resalta en el expediente que se examina, había sido un vicio habitual del Sr. Pérez desde que presta servicio al Estado y queda comprobado que en ninguno de los expedientes se le castiga por tal circunstancia ni se hace mención de tal vicio, luego es forzoso reconocer y así ha de hacerlo resaltar la Sección, que este torrero viene arrastrando desde larga fecha un estado de perturbación mental que le ha acarreado esa serie de expedientes, por faltas tan extrañas como la de intervenir inopinadamente en la riña de dos torreros para herir a ambos, de manera que no le guió siquiera el móvil de favorecer a uno de ellos. Resulta también hoy, que se conocen los certificados médicos respecto al estado mental del torrero, muy extraña la falta cometida en el faro de Punta del Pescador en el que se encuentra el faro encendido durante el día y sacados del despacho del ingeniero la mesa y los libros, entre ellos el de órdenes, lo que motivó que no pudiera aquel día anotarse la visita del personal facultativo. Y se deduce también que la exaltación que le induce a cometer tantas faltas, le arrastra igualmente a distinguirse en las buenas acciones, como en el caso del salvamento de naufragos a que se refiere el ingeniero jefe de la provincia de Santander.

»Por todo ello la Sección adquiere aún más el convencimiento de que se trata de un irresponsable que ha ido acentuando cada día más su perturbación, tal vez heredada o facilitada por la herencia hasta llegar al lastimoso estado actual.

»En su consecuencia la Sección se halla en un todo de acuerdo con lo propuesto por el Servicio Central de Señales Marítimas y, en su virtud, tiene la honra de consultar a la superioridad las siguientes conclusiones:

»1ª- Que sea declarado el torrero Don Feliciano Pérez Pérez supernumerario por enfermo.

»2ª- Que no se vuelva a conceder a dicho torrero el reingreso en servicio activo sin que presente los necesarios documentos que acrediten su curación radical y completa y una buena conducta seguida después de su curación.

»3ª- Que a pesar de la presentación de los documentos prescritos en la anterior conclusión, en caso de reingreso del torrero Sr. Pérez, no se le destine de encargado de faro alguno, mientras no hayan transcurrido dos años de prestación de servicio sin la más pequeña nota desfavorable ni síntoma alguno de recaída, y

»4ª- Que procede llamar la atención del ingeniero instructor de este expediente para que en lo sucesivo se atenga en todos los casos a lo que previenen las disposiciones que rigen para su instrucción».

Vistos los informes, el Ministerio de Fomento lo declaró supernumerario por enfermedad mental el 14 de diciembre de 1932. El 14 de enero de 1934 solicitó el reingreso, que no le fue concedido, y en 1938 falleció de una enfermedad cardíaca en Bares (La Coruña), su localidad natal.

Por último, mencionaremos un caso singular: el 5 de noviembre de 1973 la Jefatura de Valencia estimó fuera incoado expediente de jubilación por imposibilidad física a favor de Andrés Cuesta Sempere, ya que éste había aportado un certificado médico en el que se decía que padecía de «claustrofobia asociada a pielagofobia», es decir pánico a la mar, mala enfermedad para alguien que debía convivir con ella a diario. El aislamiento de algunos faros en los que debía cubrir suplencias, agudizaban su dolencia. Los certificados médicos hablan de «neurosis de expectación y ansiedad [...] fobias que se presentan de un modo imperioso determinadas por las características de su profesión».⁴⁶

Notas

1. *Señales Marítimas*, núm. 43. 1/9/1933, página 201.

2. En *Señales Marítimas*, núm. 85. 1/12/1934, página 554, se daba cuenta de cómo ante lo sucedido la Jefatura de Guipúzcoa había proyectado la construcción de una línea telefónica que uniría la capital con la isla.

3. *Señales Marítimas*, núm. 76. 21/8/1934, página 482.

4. AGMF. Legajo núm. 6077.

5. AGMF. Legajo núm. 6102.

6. AGMF. Legajo núm. 6492.

7. AGMF. Legajo núm. 5641. Es significativo que una semana antes de este dramático epi-

sodio, el propio Antonio Pallarés Gude, en atención a las condiciones de aislamiento del faro de la Hormiga, cursara una solicitud a la superioridad para que los torreros del mencionado faro pudieran acogerse a los beneficios concedidos a los compañeros destinados en el faro de Columbretes, relativos al derecho preferente a ocupar la primera vacante que se solicitara, y a la conservación a la salida del referido faro de la mitad de la gratificación que disfrutaban en él (véase nota 31, página 163). Esta solicitud de 1920 contó con la aprobación inicial del ingeniero jefe de Murcia, pero fue desestimada por el ingeniero jefe de Señales Marítimas, al considerar que la distancia de tres millas con el faro del cabo de Palos permitía establecer un sistema de señales entre ambos, y al valorar las condiciones de abastecimiento mucho mejores. Únicamente se les reconoció el derecho preferente a solicitar vacantes tras dos años de servicio en la citada señal. A finales de ese mismo año, sin embargo, la instalación de un alumbrado permanente de acetileno llevó a la supresión del personal residente en el faro de la Hormiga, quedando Pallarés afecto interinamente a la suplencia de Murcia, y siendo nombrado pocos meses después para el faro de La Banyà (Tarragona).

8. A menudo las situaciones límite son terreno abonado para la épica, y en ella parece haber caído el libro de poemas *El Torrero* de Julio Fernández-Puente Varo, editado por segunda vez en Bilbao en 1903. Hubo ciertamente una situación difícil, pero en la documentación no hay constancia del drama al que alude dicho libro, relativo a una madre que temiendo un acto de antropofagia se encierra en las Casernas y pierde la razón.

9. AGMF. Legajo núm. 6347.

10. AGMF. Legajo núm. 6639.

11. AGMF. Legajo núm. 6501.

12. AGMF. Legajo núm. 6084.

13. AGMF. Legajo núm. 6611.

14. AGMF. Legajo núm. 6217.

15. AGMF. Legajo núm. 6667.

16. AGMF. Legajo núm. 6341.

17. AGMF. Legajo núm. 5305.

18. AGMF. Legajo núm. 6287.

19. AGMF. Legajo núm. 29218.

20. AGMF. Legajo núm. 6619.

21. AGMF. Legajo núm. 6612.

22. AGMF. Legajo núm. 6272.

23. AGMF. Legajo núm. 6386.

24. AGMF. Legajo núm. 5248.

25. AGMF. Legajo núm. 29846.

26. AGMF. Legajo núm. 5655.

27. AHG. Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Sant Sebastià. Correspondència general 1894-1954. UI 79.

28. AGMF. Legajo núm. 6141.

29. AGMF. Legajo núm. 6149.

30. AGMF. Legajo núm. 6132.

31. AGMF. Legajo núm. 6231.

32. AGMF. Legajo núm. 5303.

33. AGMF. Legajo núm. 15835.

34. AGMF. Legajo núm. 6619.

35. AGMF. Legajo núm. 6640.

36. AGMF. Legajo núm. 6383.

37. *La Crónica Meridional*, de 26 de enero de 1892. Agradezco la información facilitada por Mario Sanz Cruz, técnico del faro de Mesa Roldán, a la vez que afamado historiador de los faros almerienses y granadinos, autor de numerosa bibliografía que permite profundizar en el conocimiento de esos faros andaluces.
38. *Señales Marítimas*, núm. 44, 11/9/1933, página 213.
39. AGMF. Legajo núm. 12899.
40. AGMF. Legajo núm. 6173.
41. Se ha comprobado que la defunción de Lorenzo Carriles no consta en el Registro Civil de Cullera.
42. Referencia facilitada por Agustín Pallarés Padilla, quien hace años la obtuvo de un oficio de 4/11/1891 del Archivo del faro de Alegranza o Punta Delgada, actualmente depositado en la Biblioteca de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.
43. AGMF. Legajo núm. 6673.
44. AGMF. Legajo núm. 5296.
45. *Señales Marítimas*, núm. 29, 14/4/1933, páginas 94 y 95.
46. AGMF. Legajo núm. 15835.

Salvamento y actos heroicos

Hemos querido dejar prácticamente para el final todo lo relacionado con el salvamento de náufragos y los actos heroicos, por considerar que se trata de un apartado más de la vida en los faros, y que su existencia puede contextualizarse mucho mejor una vez conocidos todos los aspectos que hasta el momento hemos ido tratando en el presente trabajo.

El salvamento de náufragos

Ya hemos comentado en la introducción que los faros y los torreros de faros están muy vinculados a los pescadores y a los navegantes. Un ejemplo que sintetiza esa interrelación establecida entre ambos colectivos es la carta que uno de estos navegantes dirigió al técnico del faro de Tossa en la década de los setenta:¹

«Querido amigo: el próximo 15 de agosto hará un año que me salvaste la vida. En la noche del día 14 al 15 navegaba en mi barco rumbo a Premiá en mi viaje anual para trasladarlo desde Aiguablava. De improviso como muy bien recordarás una espantosa tormenta con viento de fuerza 10 se abatió sobre la zona.

Mi cuñado y yo a las 2 de la madrugada estuvimos solos, perdidos, sin nada que ver y sin saber a donde ir.

Noche, fragor espantoso, lluvia como agujas y mar agitándose cada vez más. El barco llenándose de agua, la vela se desplegó sola por efecto del viento.

No hubo tiempo ni de ponerse los salvavidas.

Solamente en aquella inmensa angustia y soledad una luz, tenue luz.

En un momento dado, dada mi impotencia decidí dejar el timón. Tu faro brilló una vez más y decidí agarrarme fuerte y seguir.

Sí amigo, aquel día me salvaste la vida, porque tú estabas allí. Gracias».

Aquella noche la luz del faro fue lo que permitió al navegante guiarse y retomar su rumbo. En otras ocasiones eran los propios torreros los que aun a riesgo de sus vidas protagonizaban actos de salvamento de náufragos.

El Estado en 1886 autorizó la petición que había realizado la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos para poder facilitar a los faros los objetos de salvamento que tuviera disponibles en sus almacenes. Y lo cierto es que en el artículo 75 del Reglamento del Cuerpo de 1930 venía consignado el deber que tenían los torreros de prestar auxilio y socorro a los náufragos, y poner a salvo los efectos que fuera posible, conciliando estas obligaciones con las atenciones del servicio.

Son muchísimas las referencias documentales que hemos podido recopilar al respecto. Mencionaremos sólo algunas para ilustrar un poco las circunstancias en las que se produjeron esos acontecimientos, y cómo eran valorados por la sociedad.

En el expediente personal de José Baso Cremades consta que el 9 de febrero de 1870 «se le dieron las gracias por la Dirección a consecuencia del salvamento de varios tripulantes de un laúd de Benidorm que naufragó junto al faro de Huertas». El accidente tuvo lugar el 23 de enero de 1870, resultando de él ocho fallecidos y cinco supervivientes, uno de los cuales salvó la vida gracias a la acción del torrero, que «se lanzó al agua con grave exposición de su vida».² Como vemos, entonces el gobierno español se limitó a mostrar su agradecimiento y nada más.

El 12 de febrero de 1883 el ministro de Estado remitió a Miguel López-Rubiños Fernández-Acevedo, torrero del faro de Palamós, la credencial de la Cruz de Plata al Mérito con que S.M. el Emperador de Austria se había dignado distinguirlo «por la conducta observada en el salvamento del *brich* austríaco *Fidio*».³ En aquella ocasión el gobierno austríaco añadió a las gracias una *medallita* como muestra de público reconocimiento.

En la hoja de servicios de Francisco Tarín Oliver consta que el 2 de diciembre de 1906 «en las islas Columbretes se estrelló la lancha *Santa Magdalena* por causa de un fuerte temporal, y sus tripulantes a merced de las olas y después de salvar a algunos y ahogándose dos de ellos, se hallaba el niño de 14 años Ramon Oms en situación de morir estrellado por el fuerte oleaje entre las rocas, se arrojó el que suscribe y con grande peligro para su vida, pues se vio envuelto por los golpes de mar al coger al niño por un brazo y en seguridad hubieran perecido ambos sin el auxilio de los demás torreros».⁴ Por tan meritorio comportamiento, el 16 de enero de 1908 Tarín fue condecorado con la Medalla de Bronce y Diploma por la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. En aquel momento observamos como es la sociedad civil, a través de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, la que se moviliza para mostrar su agradecimiento hacia quien había puesto en riesgo su vida para salvar la de los demás.

Celedonio Mendía Lasarte y su cuñado Santiago Acarreta Calcerrada protagonizaron un destacado episodio el 30 de abril de 1926 en el faro de Ahorcados (Ibiza), salvando la vida de cuatro marineros que habían

naufragado. En el expediente personal de Celedonio Mendía podemos leer una transcripción de la comunicación que el Consejo Superior de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos dirigió al comandante de Marina de Ibiza en relación con su participación en el mencionado naufragio, donde se decía que «resulta que el día 30 de abril regresaba para Ibiza, después de haberse dedicado a faenas de pesca, el falucho denominado *Vicenta* tripulado por el patrón Juan Ferrer Mayans, motorista, Vicente Serra y marineros José Riera y Juan Ferrer. Que ya en los Freus y a una distancia de trescientos metros de la isla de Ahorcados, un fuerte golpe de mar hizo zozobrar la embarcación, quedando a merced de las olas sus cuatro tripulantes. Que presenciaron el suceso los torreros del faro de dicha isla, quienes, sin dudar un momento, salieron inmediatamente a prestar auxilio, para lo cual consiguieron echar al agua una pequeña embarcación de su propiedad, tras grandes esfuerzos, por ser mucha la mar que había; que embarcados en ella y sin pensar en el gran peligro que corrían, fueron salvando uno por uno los cuatro náufragos y transportarlos a tierra, teniendo que verificarlo de este modo, dada la pequeña capacidad de la embarcación y la marejada reinante, por lo que necesitaron no sólo mucho trabajo para meter a bordo uno a uno a los náufragos en sucesivos viajes, si no también que dedicarse a achicarla de continuo pues la inundaban los golpes de mar. Que una vez en tierra, fueron atendidos y, más tarde, trasladados a Ibiza en un buque que pasó por aquellas proximidades. Que los náufragos estuvieron en el agua una hora aproximadamente, pudiéndose aguantar por ser todos nadadores y estar agarrados a objetos del mismo falucho que les sirvieron de salvavidas. Considerando que todas las declaraciones concuerdan con los expresados extremos y que consta en el expediente certificado del estado del mar que califica de marejada y viento este fresquito; que es de apreciar en este salvamento, no sólo la abnegación y valor de los torreros sino también la manera consciente con que lo realizaron, pues al ir transportando uno a uno a tierra demostraron la no precipitación en sus actos que de otro modo, dada la pequeña capacidad de la embarcación hubiera ésta zozobrado aumentando el número de víctimas entonces sí que privados de toda clase de auxilios. Considerando que concurren en este salvamento todas las circunstancias de verdadero mérito y valor por haberse efectuado en alta mar y con una pequeña embarcación, que tuvo que recorrer con marejada, los mismos lugares en que otra de mayor porte fue echada a pique; el Consejo Superior de esta Sociedad ha concedido la medalla de plata de premio y sesenta pesetas en metálico a D. Santiago Acarreta Calcerrada y a D. Celestino Mendía Larsarte, torreros del faro de Ahorcados, y que se comunique también éste acuerdo a la Asociación General de Ayudantes y Auxiliares de los Cuerpos Civiles para satisfacción de la misma que se honra de contar entre sus

socios a tan heroicos salvadores. Lo que tengo el honor de manifestar a V.S. al remitirle las expresadas medallas con sus correspondientes diplomas y las ciento veinte pesetas a fin de que lo entreguen a los interesados, rogándole que a dicho acto se le imprima la mayor solemnidad posible». En esta ocasión la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, más allá de un reconocimiento público hacia quienes habían puesto en riesgo sus vidas para salvar las de otros, decidió recompensar con una pequeña cantidad económica tan altruista comportamiento, y los hechos se precipitaron.

Celedonio Mendía había sido trasladado al faro de La Galea (Vizcaya), donde permanecía desde abril de 1927, y el 8 de noviembre de 1927 el ingeniero jefe de Señales Marítimas comunicó al director general de Obras Públicas que «el ingeniero jefe de Obras Públicas de Álava y Vizcaya en 27 de octubre último me dice lo que sigue: “El día 10 del corriente mes de octubre, recibió esta jefatura, una atenta invitación del Sr. alcalde presidente del Ayuntamiento de Guecho, señalando el 12 del mismo, para la celebración de la Fiesta de la Raza y del Homenaje a los soldados que prestaron servicio en África, a la vez que para la ceremonia de imposición de la Cruz de Beneficencia al torrero de faros D. Celedonio Mendía, con motivo del hecho heroico realizado en la isla de Ahorcados (Ibiza) en unión de su compañero D. Santiago Acarreta, llevando a cabo el salvamento de los cuatro tripulantes del falucho *Vicenta*, naufragados a la vista de aquella isla, a consecuencia de un fuerte temporal. No entra en detalles el jefe que suscribe, respecto a los extremos del salvamento realizado valientemente por dichos funcionarios en un día de furioso temporal de vientos y marejada y con elementos tan deficientes como los de una pequeña embarcación incapaz de contener a más de los dos citados funcionarios que la tripulaban y que, debido a esta insuficiencia de la chalupa o barca de su propiedad, de que únicamente disponían, tuvieron necesidad por esta misma causa, de agotar sus energías yendo y viniendo en otros tantos viajes de ida y vuelta al paraje del naufragio, hasta conseguir recoger con vida a los cuatro tripulantes que yacían dispersos y casi exánimes en diferentes puntos de la superficie del mar, asidos a tablas, remos u objetos flotantes, puesto que el buque naufrago se había sumergido por completo. Sobrado de este hecho meritísimo es, no sólo lo publicado por la prensa periódica de varias localidades, incluso Madrid, y revistas profesionales que lo han realzado con justicia y lujo de detalles. Mas ateniéndonos al laureado informe estampado en el libro personal de cada uno de dichos empleados en los que se transcriben encomiásticos informes de los expedientes abiertos con tal motivo por la Sociedad de Salvamento de Náufragos y que merecieron la medalla de salvamento por esta sociedad, y poco después la Cruz de Beneficencia de segunda clase con distintivo

negro y blanco por el Ministerio de la Gobernación; habremos de obligarnos a llamar la atención de V.S. sobre la conveniencia de premiar de algún modo tanto valor y alteza de sentimientos por la entidad del Ministerio de Fomento a la que se honra en pertenecer dicho funcionario. En consecuencia cree el jefe que suscribe que por ese Servicio Central de Señales Marítimas, tan dignamente representado por V.S. pudiera proponerse a los indicados empleados de faros, para que sean objeto de una gratificación, con la cual no sólo se justifica la parte activa que en el hecho elogiado por otras entidades, interviene el propio ramo al que pertenecen, si no que les resarza de los gastos materiales que tuvieron sin duda que realizar alimentando y vistiendo, aunque por breve tiempo a dichos naufragos”. El jefe de Servicio Central que suscribe, cree muy razonable la propuesta del ingeniero jefe de Obras Públicas de Álava y Vizcaya, acabada de transcribir [...] Creo pues, que como premio al acto extraordinario realizado por los mencionados torreros y como estímulo para sus compañeros, debería recompensarse a aquéllos con un socorro de 250 pesetas a cada uno de ellos con cargo al capítulo 15, artículo 2º, concepto 6º del presupuesto vigente de ese ministerio». ⁵ El 28 de noviembre de 1927 el gobierno reaccionó a dicha petición concediendo a ambos torreros una gratificación de 250 pesetas. Dicho premio vino a sumarse a la Medalla de Plata y a las 60 pesetas en metálico otorgadas por la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos, y la Cruz de Beneficencia de segunda clase concedida por el Ministerio de la Gobernación. Como puede observarse, no es ninguna novedad que la sociedad civil se adelante a los gobiernos en los merecidos reconocimientos públicos a ciudadanos que con su comportamiento contribuyen a hacer un mundo mejor.

Desde el Cuerpo, en los años treinta, se reivindicó la equiparación de trato entre los torreros y los funcionarios dependientes de Marina, en cuanto al reconocimiento de los actos de salvamento, pues mientras éstos últimos veían publicadas sus meritorias acciones en la *Gaceta de Madrid*, nada se decía de lo protagonizado por los torreros. ⁶

El salvamento de accidentados

A todos los faros, por estar enclavados en lugares de especial belleza, acuden miles de personas a contemplar el paisaje que puede admirarse desde sus atalayas. A menudo, el desconocimiento y desinhibición del visitante han impulsado a cometer imprudencias que se han saldado con caídas u otro tipo de accidentes, ante cuyas consecuencias los afectados acudían al inmediato faro en solicitud de ayuda. Como ya hemos comentado, los botiquines de los faros dieron

tradicionalmente cobertura a muchas de esas gentes, y a los torreros les cupo otra preocupación en ese sentido: atender a los accidentados en las inmediaciones de los faros. Y más allá de la consabida atención al naufrago, esta consideración a veces pasaba por tener que actuar directamente en el salvamento de accidentados en tierra o en la orilla del mar.

Ya en el lejano 1886 leemos en el expediente personal de Simon Miranda Ortiz como éste rescató a una señora que bañándose en Cullera fue arrastrada por el mar.⁷

Uno de los últimos grandes actos heroicos protagonizados por los técnicos de Señales Marítimas no tiene precisamente nada que ver con el salvamento de naufragos o la navegación en sí misma. El 13 de enero de 1974 Julio Blanco Bilbao, junto a dos de sus futuros yernos, salvaron la vida del niño Juan Luis Larracochea Urquijo, que había caído por un acantilado cercano al faro de La Galea, en Getxo (Vizcaya), cuando – como otra mucha gente por esas fechas– había acudido a ver dos buques embarrancados con motivo de un fuerte temporal. Al llegar a él, comprobaron que el niño todavía estaba con vida, pero la situación era preocupante porque el acceso al herido estaba a punto de quedar cortado con la subida de la marea. La prensa recogió el testimonio de Julio Blanco: «Le atamos un pañuelo a la cabeza para contener la sangre y Floren se lo cargó a la espalda, procurando mantener la cabeza del niño erguida para que no perdiera más sangre. Desde ese momento, todo fue muy duro. Nuestra preocupación se cifraba en que la marea iba a cortar las singueras por tres puntos impidiendo nuestro paso hasta Ikoa. A lo largo de dos kilómetros y medio Floren llevó al niño sin permitirse ningún reposo. Eduardo, mi otro futuro yerno, había salido hacia los núcleos habitados para pedir una ambulancia, pero se perdió y fue a parar a Arrigúnaga. Para cuando él estaba de vuelta, nosotros ya estábamos subiendo al niño por Ikoa. Fue muy triste todo. La gente no tiene caridad. Desde las singueras, en la base del camino Ikoa, pedimos ayuda porque estábamos destrozados. Nadie bajó en principio a ayudarnos de entre todos los miles de personas que se habían desplazado a Galea para ver el *Athen* varado, sólo un hombre de unos treinta años bajó por Ikoa para echarnos una mano. Él sustituyó a Floren a medio camino del barranco para subir al pequeño, pero también se agotó a pocos metros del borde del acantilado, por lo que yo tuve que cargar con el niño hasta tierra firme. Llegamos extenuados».⁸ El salvamento fue considerado como «humanitaria actitud del funcionario [...] acto de heroísmo»,⁹ como así consta en su expediente, y por ello se le otorgó una mención honorífica.

Actos en pro del servicio

Algunos episodios heroicos están más relacionados con el servicio propiamente dicho, y con el extremo celo con que actuaban en la salvaguarda de las instalaciones, ya fuera por causas naturales o humanas.

Así por ejemplo, sabemos por un certificado del ingeniero encargado de las señales marítimas de Cádiz, fechado el 26 de septiembre de 1936, que Eugenio Ruiz Mayorga, afecto al faro de Punta Carnero, «cumpliendo orden del Sr. comandante militar de la plaza de Algeciras [...] debido al peligro que corría toda la instalación del mencionado faro con motivo de la Guerra en España, desmontó la óptica del aparato y aparatos de luz de la mencionada señal en 28 de agosto de 1936, volviéndola a colocar el mismo funcionario el día 8 de marzo de 1937, quedando en perfectas condiciones [...]. Al iniciarse el Glorioso Movimiento Nacional por su situación estuvo este faro sometido al cañoneo de la Escuadra roja».¹⁰

Por otro lado, los torreros ordinario y auxiliar respectivamente, Benito Aguirre Barrio y Remigio de la Obra Mateo, con gran peligro de sus vidas, durante la noche del 15 de enero de 1865 desmontaron el aparato óptico del faro de Mouro (Santander), «amenazado por el fuerte oleaje que habiendo roto los cristales de un bastidor de la linterna, inundaba de agua la cámara de iluminación».¹¹ Lo volvieron a colocar en su sitio «tan pronto como pasó el furioso oleaje y golpes de mar que elevaban el agua a más de 24 metros sobre la cúpula del faro».¹² Por el arrojo y abnegación demostrados, la Dirección General del ramo, con fecha 17 de febrero de 1865 les propuso para la condecoración honorífica de la orden civil de beneficencia y les otorgó una gratificación de 500 reales, al tiempo que dispuso que se hiciera saber dicho servicio a todos los torreros del Cuerpo por conducto de los ingenieros jefes para estímulo y buen desempeño de sus respectivos deberes.

Por otra parte, en el siglo XIX también era una obligación del servicio el comunicar a la superioridad cualquier observación relativa al avistamiento de buques de guerra o cualquier incidencia que se advirtiera en la navegación. Así, el 8 de julio de 1873 Jaume Lliteras Juan, encargado del faro de las islas Medes, comunicaba al ingeniero provincial de Girona que «a las diez de la mañana del día 6, se presentó a la vista de esta isla, una escuadra compuesta de cuatro buques de guerra mayores, con rumbo al puerto de Rosas, con bandera española. A la misma hora del día 7 y a la vista de la isla se presentó una segunda escuadra compuesta de 12 buques de guerra mayores con rumbo al mismo puerto de Rosas; a las 12 la primera que se hallaba fondeada en el expresado puerto, tiró cuatro cañonazos, y la segunda al momento desribó marchando con rumbo al

S.E. ignorando su pabellón. A las cuatro de la tarde del mismo día siete, pasó cerca de ésta, la fragata de guerra *Almansa Española* con rumbo al expresado puerto de Rosas. Dichas observaciones las pongo en el superior conocimiento de V. en cumplimiento de mi deber». Pedro Solano Montero hizo lo propio el 12 de octubre de 1881 comunicando que «procedente de Rosas [h]a pasado a las 4 de la tarde por frente el faro una escuadra con rumbo a el Sur compuesta de una fragata acorazada de nacionalidad italiana». ¹³ Más allá de la información susceptible de interés militar, ya hemos comentado que también se anotaba cualquier incidencia en la navegación, como la que comunicó el 7 de abril de 1899 el torrero del puerto de Palamós, Miquel Plaza Vilanova, al ingeniero: «Con motivo de la niebla tan densa que se ha presentado esta mañana al amanecer, ha embarrancado un vapor en el arrecife titulado Las Hormigas, y cuya niebla procede del viento SE, y la mar cabrilleada. Son las 10 horas de la mañana y todavía continúa la niebla, viento y mar». ¹⁴

El estricto cumplimiento de los deberes establecidos en los reglamentos, en ocasiones al límite de las posibilidades, determinaba que en ocasiones los torreros protagonizaran heroicos episodios, lo que contribuyó a revestir de un cierto halo mítico a los guardianes de los faros.

Notas

1. Archivo particular Alberto Aguirre Martín.
2. AGMF. Legajo núm. 6132.
3. AGMF. Legajo núm. 6386.
4. AGMF. Legajo núm. 5300.
5. AGMF. Legajo núm. 12898.
6. *Señales Marítimas*, núm. 96. 21/3/1935, página 644.
7. AGMF. Legajo núm. 6446.
8. *El Correo Español / El Pueblo Vasco*. 15/1/1974.
9. AGMF. Legajo núm. 29854.
10. AGMF. Legajo núm. 16463.
11. AGMF. Legajo núm. 6479.
12. AGMF. Legajo núm. 6084.
13. Las dos últimas citas de AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de les Illes Medes. Conservació, administració i incidents diversos 1867-1888. UI 157.
14. AHG. Fons Transports Estat. Sèrie Fars. Far de Palamós. Conservació, plànols, administració, incidents generals. Pressupost boia i llum del dic. 1891-1954. UI 190.

La liquidación del Cuerpo

En la historia del funcionariado español no hay otro caso conocido de liquidación de un cuerpo de funcionarios del Estado, otra cosa ha sido su extinción, como en el caso por ejemplo de los peones camineros, los sobrestantes, etc. Lo que se hizo en 1992 con el Cuerpo Técnico-Mecánico de Señales Marítimas merece especial atención.

Lo cierto es que las pugnas internas en esos años previos eran importantes, como ya hemos adelantado en el apartado dedicado a la jornada laboral en el capítulo de reivindicaciones sociolaborales.

Hubo disparidad de criterios y opiniones a la hora de hacer frente a los nuevos retos que la tecnología y los tiempos iban imponiendo. Del mismo modo, a la par que la sociedad iba afianzando importantes mejoras en las jornadas laborales y los períodos vacacionales, la tecnología mejoraba considerablemente, haciendo cada vez más innecesario un control permanente *in situ* de las instalaciones. A las reivindicaciones laborales, el Estado terminó respondiendo con la imposición de nuevos criterios, a los que los técnicos intentaron hacer frente sin éxito. Ciertamente, hacía ya algunos años que se veía venir que los nuevos tiempos terminarían por imponer nuevas condiciones laborales. Y en ese sentido, si bien hasta entonces el torrero había tenido la obligación de residir en el propio faro, no es menos cierto que tenía la cuestión de la vivienda resuelta, cosa nada desdeñable habida cuenta del constante aumento del precio de las viviendas y los alquileres. Al tensar la cuerda, ésta terminó rompiéndose, aunque ya antes de la nefasta decisión final de 1992 había indicios de ello.

El 26 de febrero de 1990 una Orden Ministerial comportó la «acomodación de los nombramientos que ostentaban [los fareros] a las nuevas denominaciones de los puestos de trabajo de la Dirección General de Puertos y Costas, según la Relación de Puestos de Trabajo aprobada por Resolución de Comisión Ejecutiva de la Interministerial de Retribuciones de 15 de noviembre de 1989». En virtud de ella, la denominación de los puestos de trabajo sustituía el término «faro de» por «localidad de». Contra esa nueva legislación, 37 técnicos, entre los que estuvo Adolfo Ruiz Oses, que nos ha facilitado numerosa documentación, presentaron un recurso de reposición. El asunto terminó en un contencioso administrativo

en la Audiencia Nacional, y su resolución coleteó ocho años hasta una sentencia final dictada el 13 de febrero de 1998.

Dicho recurso de reposición fue presentado el 17 de abril de 1990, y en su punto número 4 se decía: «Que los que como miembros del Cuerpo conocemos sus circunstancias actuales, nos preguntamos si la Orden que hoy recorro no tendrá como finalidad, más que ajustar a la realidad la nominación del puesto de trabajo, sustraer paulatinamente al Cuerpo Técnico Mecánico de Señales Marítimas el derecho a la vivienda que los artículos 73 del Decreto 1590/1963 de 4 de julio de 1963 nos confiere», en referencia al Reglamento del Cuerpo aprobado en esa fecha.

El 17 de febrero de 1992 la Subdirección General de Recursos desestimó la demanda, alegando que «no tienen virtualidad jurídica alguna las razones en que fundamentan su pretensión los recurrentes en el sentido de que la actual denominación de sus puestos de trabajo es contraria a los artículos 27, 28, 29, 34, 36 y 42 del Reglamento Orgánico del Cuerpo Técnico Mecánico de Señales Marítimas. En los artículos referidos se determinan y precisan los lugares en que deben prestar sus servicios los funcionarios del cuerpo antes mencionado, pero en modo alguno puede considerarse que dicho lugar constituya la residencia del mismo. En efecto, los funcionarios deben residir en el término municipal donde radique la oficina, dependencia o lugar donde presten sus servicios, en virtud de lo dispuesto en el artículo 77.1 de la Ley articulada de Funcionarios Civiles del Estado aprobada por Decreto 315/64, de 7 de febrero. Sobre este punto hay que señalar que el Reglamento Orgánico del Cuerpo Técnico Mecánico de Señales Marítimas debe tenerse por derogado en cuanto se oponga a lo previsto en la citada ley articulada, por ser ésta de mayor rango jerárquico». Así fue como por interpretación jurídica se confirmó la sospecha que muchos ya tenían acerca de la pérdida del derecho a la vivienda que hasta el momento había comportado el destino de trabajo. En medio de ese barullo legal, que presentaba muchas lagunas, el Estado decidió cortar por lo sano, sacándose el problema de en medio, y optando por una nueva senda. El gobierno, como ya se ha comentado en otros capítulos, haciendo dejación de sus responsabilidades, traspasó la gestión de las señales marítimas españolas a las respectivas autoridades portuarias.

Y así fue como muchos técnicos optaron por mantenerse en los faros (sin saber bien hasta cuándo), solicitando la excedencia voluntaria y pasando a ser personal laboral contratado por las distintas autoridades portuarias. Muchos de los que estaban próximos a jubilarse así lo hicieron, puesto que ya les quedaba poco para ello, e incluso unos pocos, como Adolfo Ruiz Osés, con 37 años de servicio a sus espaldas, decidieron jubilarse anticipadamente, acogiéndose al derecho que les otorgaba tener más de 60 años cumplidos y más de 30 de servicio.

La justicia española, caracterizada por su secular lentitud, tras ocho años de proceso, finalmente dictó sentencia a la cuestión pleiteada en 1990, aunque por aquel entonces las señales marítimas ya habían tomado otro rumbo, al haber sido traspasada su gestión a las respectivas autoridades portuarias. En la sentencia de la Audiencia Nacional de 12 de febrero de 1998 en respuesta al mencionado contencioso administrativo interpuesto por 37 técnicos de faros, y con relación al aludido Adolfo Ruiz Oses, podemos leer: «Tercero [...] [el nuevo puesto] es el mismo que tenía anteriormente, así como el lugar de ubicación del referido puesto, Adra (Almería), sin que, por ello, quepa dar a la nueva reestructuración de puestos la finalidad apuntada, maliciosamente, por el actor, de perseguir la supresión del derecho a ocupar vivienda en el lugar de trabajo, derecho que no se encuentra, por otro lado, consagrado en el propio Reglamento que invoca en apoyo de su pretensión, por lo que, en definitiva, al carecer la pretensión del recurrente de justificación adecuada, procede la desestimación del recurso».¹

Hay algunos casos curiosos que ilustran el vacío legal que supuso la liquidación del Cuerpo. Un funcionario, al coger una excedencia voluntaria, se entiende que en cualquier momento puede solicitar el reingreso, y más tarde o más temprano en función de las vacantes, se accederá a ello. Pues nada más lejos de la realidad en el caso que nos incumbe, al interpretarse que no habiendo vacantes porque el Cuerpo ya no existía, no había posibilidad de atender dichas solicitudes. José Ignacio Menéndez González, tras haber solicitado la excedencia voluntaria, el 3 de febrero de 1995 solicitó el reingreso aduciendo que «siendo que todos los miembros del Cuerpo al que pertenezco en Baleares ya han sido redistribuidos [...] solicita el reingreso como funcionario en activo condicionado a las plazas vacantes correspondientes a la Dirección General de Marina Mercante, en la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca». Dicha petición le fue denegada el 7 de marzo de 1995 por Manuel Domínguez Andrés, director general de Recursos Humanos del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, en los siguientes términos: «1º- Siendo el sistema normal para obtener el mismo, conforme al punto 1 del artículo 29 bis de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, adicionado por el 34 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, la participación en las convocatorias de concurso o de libre designación para la provisión de puestos de trabajo, puede participar en aquellas convocatorias que se anuncien al efecto en el *Boletín Oficial del Estado*, y esté interesado en las mismas». Pero lo más chocante es lo que se recoge en el siguiente punto: «2º- El reingreso por adscripción provisional que prevé el punto 2 del citado precepto está condicionado a las necesidades del servicio, según la redacción dada al mismo por el artículo 25 de la Ley

22/1993, de 29 de diciembre. En consecuencia, al no aconsejarlo las actuales necesidades del servicio, ello impide que pueda accederse a su petición».²

Lo mismo le ocurrió a Josep Enric Vergés Fort, a quien el 20 de enero de 2000 le fue denegada la solicitud de reingreso al servicio activo «por adscripción provisional a un puesto de trabajo en este departamento, en el área geográfica de Girona [...] al no existir vacante alguna dotada presupuestariamente en la citada provincia».³

Y aun en fechas tan recientes como el 13 de septiembre de 2005 una técnica de un faro andaluz con intención de jubilarse solicitó a la Subdirección General del Ministerio de Fomento «sea estudiado su caso a fin de buscar una posible salida a la imposibilidad de computar, a efectos de una jubilación parcial en el Régimen General de la Seguridad Social, los años de servicios prestados como funcionaria en servicio activo y cotizados al Régimen de Derechos pasivos del Estado». La respuesta de esa Subdirección General del Ministerio de Fomento de 14 de octubre de 2005, a la petición sobre derechos pasivos que le correspondieran ante la posibilidad de obtener la jubilación anticipada, fue cuando menos sorprendente: «Por lo que se refiere a la búsqueda de una posible solución a la imposibilidad de aplicar el cómputo recíproco de cuotas entre regímenes de Seguridad Social en el caso de la pensión de jubilación parcial del Sistema de Seguridad Social, regulada por el Real Decreto 1991/1984, de 31 de octubre, le significo, que a tal efecto, deberá dirigirse al Servicio de Información Escrita de la Subdirección General de Ordenación Normativa (Dirección General de Costes de Personal y Pensiones Públicas del Ministerio de Hacienda)».

A finales de 1992, viéndose ya inevitable la decisión de liquidar el Cuerpo, Antonio Molina Ortigosa, encargado del faro de cabo de Gata (Almería), en declaraciones al periódico andaluz *Ideal* manifestaba: «Hemos ofrecido hacernos cargo de más labores, hemos expuesto las razones por las que estimamos nuestra labor es necesaria, y nos han apoyado marinos, pescadores y todo tipo de usuarios del mundo del mar... no ha servido para nada».⁴ A propósito de esos cambios y del futuro de la luz de los faros, la reflexión más generalizada entre la gente de la mar fue que los políticos a menudo se caracterizan precisamente por ser gente de pocas luces.

El 1 de enero de 1993 hubo muchos que prefirieron mantener la categoría de funcionarios al faro, lejos de quedar sujetos a un contrato laboral con las autoridades portuarias. ¿Qué fue de ellos? Cabe decir en primer lugar que hubo una casuística muy diversa, pero podemos concluir en términos generales que hubo una gran disparidad de destinos en donde fueron recolocados esos funcionarios que de un día para otro habían perdido



Los tres Técnicos de Sistemas de Ayudas a la Navegación de la Autoritat Portuària de Tarragona en el faro de Salou, en el mes de abril de 2010. De izquierda a derecha: Josep Maria Moral Plana, Miguel Ángel Sánchez Terry (cesante al haberse jubilado en esa fecha) y Juan José Heredero Bermejo. Colección David Moré Aguirre.

sus puestos de trabajo, circunstancia que en España no se había producido nunca hasta entonces.

Veamos algunos casos: Fabián García Melero, que estaba en el faro de Calella el 1 de abril de 1993, fue adscrito provisionalmente a la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Obras Públicas, y el 24 de junio de 1994 fue nombrado para los Servicios Periféricos de la Marina Mercante en la Jefatura Provincial de Gijón (Asturias). Y luego, en marzo de 1999, fue nombrado observador aeronáutico en Palma de Mallorca, dependiente de la Dirección General del Instituto Nacional de Meteorología, perteneciente al Ministerio de Medio Ambiente.

José Moisés García Castelló en 1993 fue traspasado al Servicio de Carreteras de Palma de Mallorca. Javier Edmundo Mac-Lennan de Arriaga continuó como funcionario en el Centro de Cálculo Informático del Instituto Geográfico de Madrid. Ramón Palomo Laburu quedó adscrito inicialmente a las oficinas de Obras Públicas de Málaga, y el 22 de febrero de 1994 como técnico de mantenimiento afecto a la Delegación Provincial del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de Málaga. Y Carlos Oses Monroy el 1 de abril de 1993 fue adscrito como delineante de la Demarcación de Costas de Andalucía Atlántica en Cádiz, jubilándose el 25 de febrero de 1996.

En lo que atañe al personal que optó por la excedencia como funcionarios, manteniéndose en los faros como personal laboral contratado por las autoridades portuarias, muchos continúan en sus puestos, y otros con los años han dado un nuevo giro profesional a sus vidas. Así, en los últimos años, de entre los que dependían de la Autoritat Portuària de Barcelona destacamos el cese el 14 de julio de 1999 de Pablo Fernández Castaño, destinado en el faro de Tossa desde 1990; el de Ángel Casariego Pola, que en enero de 2000 marchó del faro de Sant Sebastià de Palafrugell, en el que estaba desde 1986, o el de Víctor Aguayo de Hoyos en febrero de 2006, cuya permanencia en el faro de Calella se remontaba a 1989. En su caso, parece denotarse un cambio de tendencia, pues a diferencia de otros compañeros suyos que anteriormente pidieron infructuosamente el reingreso, él tras quince años de excedencia voluntaria (al quedarse en el faro de Calella y haber sido este servicio traspasado a la Autoritat Portuària de Barcelona) consiguió el reingreso como operador de información en la Jefatura Provincial de Tráfico de Granada en noviembre de 2007.

En la actualidad una cuarentena de técnicos –la inmensa mayoría de ellos antiguos funcionarios pertenecientes al Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas– siguen desempeñando sus funciones de siempre, a las que la progresiva implantación de nuevas tecnologías ha añadido muchas otras aptitudes y responsabilidades. En los últimos tiempos asistimos a una radical transformación de una profesión igualmente necesaria

en el siglo XXI, pero que nada tiene que ver con lo que fue. En 2002 en España había 212 faros, 793 balizas de costa y luces de puerto, 291 boyas luminosas, 41 enfilaciones, 17 radiofaros, 21 balizas de radar (racon) y 15 estaciones de GPS Diferencial. En 2010 los actuales Técnicos de Sistemas de Ayudas a la Navegación siguen velando por el funcionamiento de gran número de señales que prestan diariamente su ayuda a los navegantes.

En los últimos años, la implantación en las señales de sistemas de control remoto desde estaciones de mando centralizadas⁵ permite eliminar la presencia de personal y facilita una nueva organización de la conservación y mantenimiento, agrupando señales, reduciendo horas de vigilancia y costes de mantenimiento.

En 1936 el torrero José María Pérez Galdo, en relación con los avances de la señalización marítima desde la antigüedad hasta entonces, decía: «¿Hasta dónde llegarán?».⁶ Este interrogante lanzado ayer al futuro, sigue siendo válido hoy al cerrar este análisis del pasado, y nos permite dejar la puerta abierta a venideras aportaciones.

Notas

1. Archivo particular Adolfo Ruiz Osés.
2. AGMF. Legajo núm. 38021.
3. AGMF. Legajo núm. 38019.
4. *Ideal. Revista* (edición de Almería). 1/11/1992, página 31.
5. En España, la primera experiencia de control remoto por ordenador tuvo lugar en 1988 en el faro de Sant Carles de la Ràpita, en relación al conjunto de los faros de la provincia de Tarragona. Luego, en 1996, se generalizó un sistema de supervisión remota que empezó a funcionar de forma progresiva con la implantación de una zona piloto en los faros de Murcia. Recientemente la Autoritat Portuària de Tarragona está implementando un nuevo sistema de supervisión remota soportado por equipos de identificación automática de ayudas a la navegación (AIS/AtoN, iniciales en inglés de *Automatic Identification System-Aids to Navigation*), que se están instalando en las principales luces de la provincia y que permitirán al navegante conocer el estado de funcionamiento de los faros y balizas en tiempo real, bien a través de los receptores AIS de cada buque o por medio de una página web en donde se pueden visualizar por medio de un ordenador o por telefonía móvil. La ventaja de este sistema es que si se produce una avería y el faro se apaga, no sólo se enterará el técnico mediante un aviso instantáneo de alarma en su móvil, sino que también el navegante conocerá que no funciona en el mismo momento por medio del AIS. El servidor web en donde está alojado corresponde a la página www.localizado.com.
6. *Señales Marítimas*, núm. 140. 11/6/1936, página 998.

estudis 15

El presente estudio pretende dar una visión amplia de un colectivo profesional reducido en número, pero de gran importancia para la navegación. Los «fareros», nombrados oficialmente y de forma sucesiva Torreros de Faros y Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas, se han caracterizado hasta fechas recientes por ser unos profesionales que vivían aisladamente, con una gran movilidad geográfica por todo el Estado, y por tener un lugar de trabajo vinculado al lugar de residencia familiar, de ahí su gran singularidad. El libro incide especialmente en la vida cotidiana de los habitantes de los faros, en su trabajo y organización, así como en la interrelación con el territorio inmediato y las relaciones humanas que se establecían.

museu marítim

mmb MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



Diputació
Barcelona



Ajuntament de Barcelona



Port de Barcelona

Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona

Amb el patrocini de:



Port de Barcelona