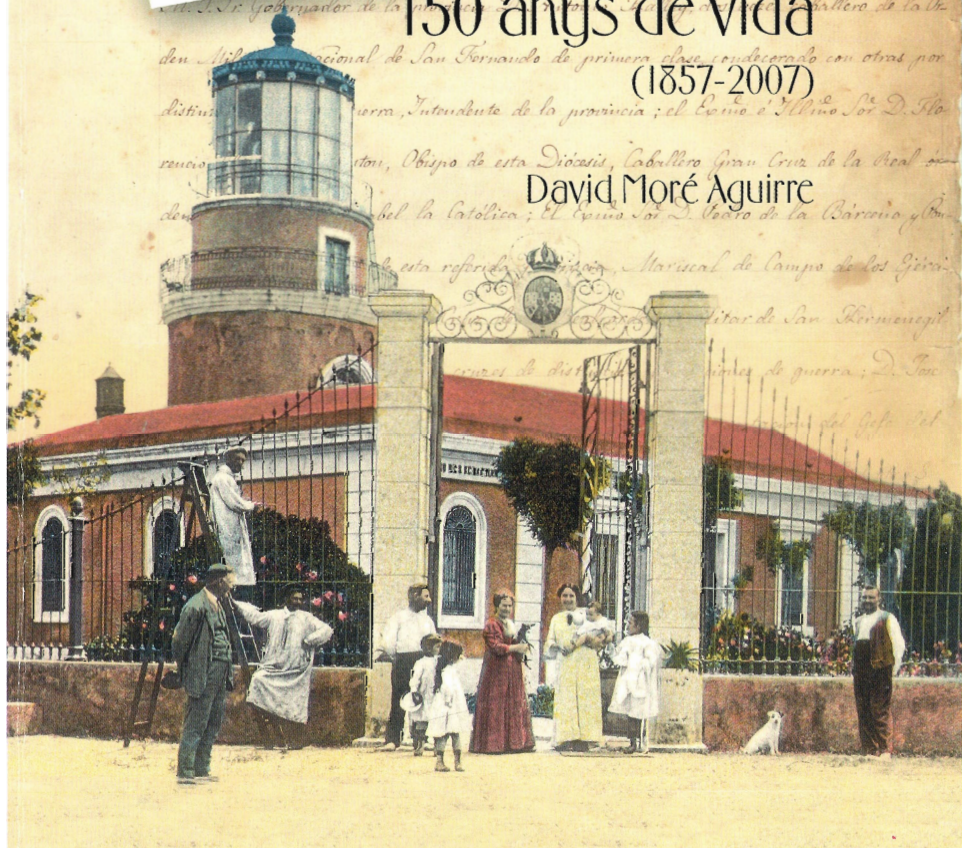




El far de Sant Sebastià

150 anys de vida
(1857-2007)

David Moré Aguirre



El far de Sant Sebastià, un dels béns patrimonials més importants de Palafrugell, és un immoble de titularitat pública que presta un servei de caràcter universal i que també ha estat l'espai de treball i la llar dels faroners i les seves famílies. David Moré Aguirre ens en presenta la història i retrata la vida quotidiana del far a través dels seus habitants. A més, l'historiador David Figarola Pàmpano (Girona, 1979) ens ofereix les impressions de les persones que han pujat al far a través d'una selecció dels escrits del Llibre de visites: des de textos poètics a opinions sobre la ciència i el progrés, des de textos costumistes a proclames religioses i patriòtiques.

Per estudiar el far s'ha recorregut a la consulta del fons documental del far, a l'Arxiu Municipal de Palafrugell, i el de la Prefectura Provincial d'Obres Públiques de Girona, a l'Arxiu Històric de Girona. La conservació quasi íntegra d'aquests fons i la seva accessibilitat en arxius públics converteixen el far de Sant Sebastià en un cas gairebé únic a Espanya.

**El far de Sant Sebastià
150 anys de vida
(1857-2007)**

David Moré Aguirre

Índex

- Presentació. CARME BONAL BASTONS	6
- El far i els seus habitants. DAVID MORÉ AGUIRRE	
. Fars i faroners.	10
. El far de Sant Sebastià	21
. Episodis de la vida al far	28
- Els visitants del far. DAVID FIGAROLA PÁMPANO	
. El Llibre de visites del far de Sant Sebastià.	96
. Notes.	114
- Apèndixs. DAVID MORÉ AGUIRRE	
. José M. Faquinetó i la inauguració del far	120
. Els torrers de fars destinats al far de Sant Sebastià: relació alfabètica.	128
. Els torrers de fars destinats al far de Sant Sebastià: relació cronològica	154

© 2007 per l'edició: David Moré Aguirre i David Figarola Pámpano

Edita: Arxiu Municipal de Palafrugell

Assessorament lingüístic: Pilar Aldeguer

Disseny de la coberta: Pep Caballé. Vall de Llémena

Muntatge, filmació i impressió: Impremta Palafrugell SL

Tiratge: 500 exemplars

ISBN: 978-84-923432-7-0

Dip. Legal: GI-1171-2007

Presentació

Un far és un conjunt d'instal·lacions i de dependències pensades tant per al bon funcionament del llum com per a l'allotjament dels torrers, dels tècnics i de les seves famílies. L'arquitectura dels fars respon, també, a les necessitats vitals dels faroners. L'interès arquitectònic i patrimonial té una variant etnològica especial que en molts casos corre el risc de ser oblidada; per al nostre patrimoni és tan important conservar els elements tècnics com aquelles dependències, estris i documents que parlen de la vida quotidiana d'un far.

Gràcies a l'edifici podem compondre l'univers diari dels faroners, el seu espai vital, els recursos per sobreviure, la forma d'ocupar el temps lliure, les relacions entre els diversos individus o les famílies i el concepte d'intimitat, la relació amb el paisatge, etc. Si a les característiques simbòliques i arquitectòniques els afegim la gran interacció amb el paisatge, podrem avaluar encara millor la seva importància patrimonial. El seu caràcter solitari fa que s'integri a l'ecosistema natural, el penya-segat, la flora, la fauna... Els torrers tenien fama de ser bons observadors dels ocells.

A conseqüència de l'automatització del far es podrà trobar un nou ús de les dependències. Qualsevol utilització futura del far haurà de tenir cura de conservar aquests usos domèstics i la seva plasmació estructural. Perquè aquesta petita història, l'antropologia del torrer, és la que dóna ànima i humanitat a les seves instal·lacions. I és el que n'explicarà la importància a les noves generacions que no han conegut la vida del torrer, l'ideal autosuficient del far hàbitat i la funció assenyaladora, el principi essencial de la soledat i l'aïllament.

D'aquí que, quan es plantegin usos turístics o culturals per a aquest recinte, s'hagi de recordar que no estem parlant només d'un edifici, sinó d'un ús de l'espai d'acord amb un tipus de vida. Malgrat l'aparent senzillesa, els fars contenen una interessant gramàtica formal, combinació de les necessitats de l'abast de la llum, la visibilitat, la resistència als cops de mar o a la força del vent, l'accessibilitat, amb un cert gust per l'harmonia dels volums, amb una elegància especial a partir del passadís, i l'evident recerca d'una sensació d'estabilitat i solidesa. Totes aquestes variacions són un element patrimonial de primer ordre. El fet que s'alterin

o desapareguin pot suposar una pèrdua irreparable, ja que la seva arquitectura és el testimoni d'una època i d'un cert criteri arquitectònic ja desaparegut. Un ús diferent ha de ser compatible amb el respecte de la seva pròpia essència i de les seves característiques patrimonials, perquè continua sent un lloc d'interès patrimonial i paisatgístic, sense perdre ni una mica l'encant i la personalitat que el caracteritzen.

En la llibreta dels records intensos dels palafrugellencs sempre hi apareix la imatge d'un far. Si per a nosaltres té un valor profund més enllà del simple plaer estètic o paisatgístic, és perquè el far comporta continguts profunds. Ens representa en el mapa gran dels mites, tot suggerint-nos en el record el primer dels fars que es coneixen, el de la petita illa de Pharos a l'antic Egipte, prop d'Alexandria, del 285 abans de Crist. Per això la llum dels fars és molt més que un tòpic i representa un patrimoni que hem de conservar perquè forma part de la nostra identitat. Ara l'Ajuntament de Palafrugell podrà optar a gestionar les instal·lacions del nostre far, després d'un acord amb l'Autoritat Portuària de Barcelona, i donar-li un ús que en respecti l'essència.

Els editors de l'Arxiu ens posen a l'abast retalls de la història íntima del far de Sant Sebastià que contribueixen a la seva valoració. En aquest llibre trobem un relat detallat de la quotidianitat domèstica i tècnica, que plasma també la seva particular vivència d'esdeveniments històrics. I s'obre aquí un nou aspecte del mapa, el del far i la literatura. Els llibres de visites no capten aventures marineres ni històries de viatges i naufragis, es concentren decididament en la contemplació del paisatge. El cor i la ploma dels visitants s'exalten i esclaten la prosa i el vers quan, extasiat per la bellesa del paisatge, el visitant es deixa anar, portat per l'entusiasme que li desborda i que necessita compartir. La frase delata la seva època.

Posar a l'abast retalls de la història íntima del far és una contribució a la valoració del far. Conèixer la seva història ens el fa sentir una mica més nostre.

Us convido, doncs, a entrar en la lluminosa història dels faroners i dels visitants del far de Sant Sebastià...

Carme Bonal Bastons
Regidora de Patrimoni

El far i els seus habitants

David Moré Aguirre

Fars i faroners

Què són els fars?

Els fars són el tipus de senyal marítim més abundant i conegut dels que existeixen per garantir la seguretat de la navegació i facilitar-ne el desenvolupament; tanmateix, no és l'únic. Cal esmentar que els senyals marítics poden ser visuals, acústics o radioelèctrics, i que cadascun apleix una funció i una utilitat diferent. Els visuals són senyals lluminosos situats en fars, boies, balises i enfilacions; els acústics, campanes o sirenes, i els radioelèctrics, aquells fars hertzians goniomètrics o hiperbòlics que emeten senyals mitjançant els sistemes DECCA, OMEGA, DGPS, etc. Tot plegat, sota la supervisió internacional de l'Organització Marítima Internacional (OIM), la Unió Internacional de Telecomunicacions (UIT) i l'Associació Internacional de Senyalització Marítima (AISM-IALA).

El far del cap de Sant Sebastià, situat a uns 6 km del nucli urbà de Palafrugell, inaugurat el 1857, és des del seu origen un senyal marítim visual; el 1942 també va esdevenir un senyal acústic, amb la instal·lació provisional d'una sirena ja projectada el 1913, i des del 1970 és també un senyal radioelèctric, ja que primer s'hi va instal·lar un radiofar goniomètric que funcionava en cadena sincronitzada amb els radiofars de Maó i Llobregat, i a la fi del s. XX es va substituir per un radiofar hiperbòlic d'abast global dotat de DGPS.

Durant l'antiguitat ja hi havia fars a la Mediterrània, però a partir del s. XIX els senyals marítics viuran una eclosió, coincidint amb notables avenços tècnics i energètics.

Fins al final del s. XVIII els fars s'il·luminaven per mitjà de fogueres, enceses amb carbó o llenya, com el que hi havia a les illes Medes al s. XVI. També s'utilitzaven pescants, torxes o teiots untats de greixos, olis o sèus. Els avenços tècnics a l'Europa il·lustrada van permetre la introducció de l'oli que cada país tenia més a l'abast com a element de combustió per al funcionament de les làmpades. El març de 1881 tots els fars gironins van substituir l'oli vegetal per l'oli mineral, conegut com a parafina d'Escòcia per ser un derivat del carbó de Glasgow. La implantació del petroli no va ser tan homogènia i, malgrat que el 1859 ja es van fer les primeres proves, la substitució d'un combustible per l'altre es va dilatar en el temps perquè la flama escalfava el petroli més de 30° C, i això provocava fum i propagava

gasos volàtils i inflamables. Això es va poder resoldre refinant el petroli, que reduïa la carbonització de les metxes i augmentava la intensitat lluminosa dels fars. Llavors van proliferar làmpades de diversos tipus que utilitzaven indistintament petroli o parafina: les làmpades Maris, Chance, Aladino, etc. També es van utilitzar gasos, el més difós dels quals, especialment per a bateries, va ser l'acetilè (sistema AGA Dalen). I al final del s. XIX s'introdueix gradualment l'ús de l'electricitat per al funcionament de les làmpades, que encara avui continua essent l'energia més utilitzada per al funcionament dels fars; tot i que per a balises, boies i llums de poca potència avui s'utilitza l'energia solar. D'altra banda, tots els fars disposen de grups electrògens de gasoil per quan falla el subministrament de fluid elèctric.

Els fars tradicionalment estaven dotats d'espais d'ús tècnic; d'altres d'ús residencial, per als torrers i les seves famílies; d'altres d'emmagatzematge del combustible i de material tècnic divers, i de terrasses i jardins per al lleure i l'esbarjo. D'entre els espais d'ús tècnic destaca la torre del far, a la part superior de la qual hi ha la torrasa, on hi ha l'aparell de rotació, el basament de l'òptica i altres d'auxiliars. Per sobre de la torrasa hi ha la llanterna, una estructura metàl·lica voltada de vidres que protegeix l'òptica i la cambra d'il·luminació i dona sortida als raigs de llum que caracteritzen el far. Per sobre d'aquest muntatge envidrat, la llanterna es cobreix amb una doble cúpula semiesfèrica, acabada amb un cupulí esfèric amb sistema de ventilació, una rosa dels vents i un parallamps amb cable de terra al capdamunt. Recentment també s'hi han col·locat antenes d'aparells electrònics com els DGPS. Els fars aeromarítics, com és el cas del de Sant Sebastià des de 1966, són aquells estratègics en els quals la cúpula també és envidrada, perquè la seva característica de llum sigui visualitzada pels avions.

Els aparells més importants d'un far de senyal visual són les òptiques. Estan formades per lents de vidre disposades de tal forma que, en espais apropiats entorn del focus lluminós, permeten distribuir i agrupar el llum procedent del focus, i concentrar els raigs lluminosos en denses projeccions i en direccions definides. Les intermitències de visió que permeten singularitzar cada far dins d'una gran zona de navegació són possibles per l'adaptació dels angles de les lents de l'òptica. Són l'element clau per al seu funcionament eficaç, correcte, efectiu i multiplicador. La fabricació d'òptiques requereix una gran especialització que a Espanya no hi ha, i per això el subministrament d'aquests aparells sempre ha vingut de fora. L'òptica del far de Sant Sebastià va ser fabricada per la casa parisenc Louis Sautter et Cie.

La tècnica va avançar notablement al llarg del s. XX i darrerament les noves tecnologies han transformat —que no fet desaparèixer— els fars i els faroners. Així doncs, malgrat els avenços tecnològics actuals, tant els fars com els faroners continuen existint. Bé és cert que d'una altra manera i sota una altra concepció. Els fusters de les fusteries del s. XIX no treballaven de la mateixa manera que els fusters d'aquest temps, i no per això diem que avui no hi ha ni fusters ni fusteries; senzillament, la seva manera de treballar ha canviat, igual que la dels metges i les clíniques al llarg dels anys.

I en aquest cas ha canviat de forma significativa, per les particulars condicions laborals dels faroners, que fruit de l'aïllament dels fars es veien obligats a viure juntament amb les seves famílies en el lloc de treball. Avui l'àmplia profusió de vehicles i la gran millora de les comunicacions respecte d'ara fa dos segles explica que això hagi canviat. I d'altra banda, tècnicament, les feines manuals i mecàniques en les quals es basava la feina fa dos segles han deixat espai a moltes tasques elèctriques i electròniques, per al funcionament i control de les quals, tot i ser necessàries les anteriors, la informàtica i els controls remots són més útils, i permeten resoldre moltes situacions que abans necessitaven d'una permanència física en el lloc de treball. Tanmateix, no és menys cert que les noves tecnologies, tot i ser noves, també s'espantllen —com tot—, i que sempre és necessari personal tècnic qualificat per resoldre aquestes situacions. I aquí és on al s. XXI el faroner continua essent imprescindible, malgrat que pugui tenir la seva residència a un centenar de quilòmetres del far i pugui ser un professional itinerant que des d'una central de control ha d'atendre les diverses incidències que es deriven del funcionament del far. Una altra cosa és que les avaries triguin més a resoldre's i el perllongament d'aquestes deficiències en el servei provoqui problemes a la navegació.

El far, com a equipament públic, continua prestant la seva utilitat a la navegació; tots continuen funcionant malgrat els automatismes creixents. I la prova més important de la seva vigència és la construcció de nous fars arreu del món. A Catalunya aquest és el cas del far de Torredembarra (Tarragona), inaugurat l'any 1999. Són fars moderns adaptats als nous temps, i, per tant, arquitectònicament ja prescindeixen d'aquells habitatges o magatzems que abans eren imprescindibles.

Els GPS en els quals tant es confia actualment per a l'establiment i el guiatge de rutes no resulten operatius sense els GPS diferencials (DGPS) instal·lats en molts dels fars estratègics de les costes d'arreu del món, com és el cas del que hi ha al far de Sant Sebastià. Sense les oportunes correccions de senyal d'aquests DGPS instal·lats als fars, no serien efectives les garanties

de seguretat per a la navegació que ofereixen aquests aparells via satèl·lit popularitzats en els últims anys.

Els fars sempre han estat i són un servei públic d'atenció a la navegació i als navegants. A voltes han estat menystinguts, però són de gran utilitat tècnica i mediambiental, en la mesura que del seu funcionament depèn la seguretat del cada vegada més nombrós comerç marítim internacional. Sovint accidents de petroliers i d'altres vaixells carregats de mercaderies perilloses ens posen de manifest la necessitat de la seva existència, i deixen al descobert mancances de finançament i gestió per part dels estats i dels poders públics, titulars i gestors d'aquestes infraestructures, que, a vegades, empesos per criteris excessivament empresarials, no valoren en la mesura justa la importància que tenen.

La puixança de l'estat liberal al s. XIX s'acompanyava d'una política d'obra pública, amb la qual l'Estat prestava un servei públic als ciutadans. Sota aquesta concepció, el liberalisme espanyol de mitjan s. XIX, a remolc de les iniciatives pioneres d'altres països europeus com França i Anglaterra, va decidir que s'havia de dotar de senyals lluminosos el litoral espanyol, per tal de millorar el comerç i l'economia del país. Així va néixer el 1847 l'anomenat *Plan General para el Alumbrado Marítimo de España e islas adyacentes*, que preveia la construcció de 126 fars, 6 dels quals a la Costa Brava, un d'ells a la zona del cap de Sant Sebastià o a les illes Formigues. A tota aquesta reglamentació referida als fars va seguir, amb relació a l'abalisament de les costes, l'aprovació el 1858 del *Plan General para el Balizamiento de las Costas y Puertos de España e islas adyacentes*. Quedava així completada la planificació estatal per a senyals marítims, que amb el pas dels anys i de forma successiva ha tingut modificacions i ampliacions adaptades als nous temps.

El far de Sant Sebastià, inaugurat el 1857, va ser el segon far de la província de Girona que va entrar en funcionament, després del de cap de Creus. La situació del cap de Sant Sebastià és estratègica perquè, a més de ser un important sortint del litoral, és també el punt d'inflexió de dues rutes per al cabotatge, ja que al sud d'aquest cap la navegació arran de costa ha de prendre una demora de 45°.

Des de la creació del servei espanyol de senyals marítims, al llarg dels anys els fars gironins han depès de diverses instàncies oficials. Entre 1851 i 1862 van dependre de la Prefectura del Districte de Barcelona. Des de 1862 i fins a 1937, de la Prefectura d'Obres Públiques de Girona. Llavors, el nou organigrama competencial entre l'Estat i la Generalitat va fer desaparèixer les prefectures provincials, però els senyals marítims van quedar a càrrec de l'Estat,

a través de la Prefectura Regional d'Obres Públiques de Catalunya. Acabada la guerra i fins a 1957, van tornar a dependre de la Prefectura Provincial d'Obres Públiques de Girona. El 1958 l'aprovació d'un nou organigrama va fer passar els senyals marítims al Grup de Ports de Girona, i el 1965 es van incloure dins la Prefectura Regional de Costes de Catalunya. El 1979 es van vincular a la Delegació Provincial del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme (MOPU) a Girona, de la qual van dependre fins que el 1992 l'Estat va decretar l'extinció del Cos de Tècnics de Senyals Marítims i el traspàs de la gestió d'aquests a les diverses autoritats portuàries, totes elles agrupades dins l'anomenat Ens de Ports de l'Estat. El funcionament i la normativa dels senyals marítims també ha anat canviant amb el temps.

Qui són els faroners?

A partir d'una llei de 1849 que establia l'anomenat impost de fars, els faroners van passar a dependre directament de l'Estat, sempre sota una Administració civil, a diferència d'altres països com Itàlia, on sempre els senyals marítims han estat vinculats a la Marina. La creació i reglamentació de l'ofici dels qui havien de ser encarregats de l'atenció directa dels fars va quedar resolta el 21 de maig de 1851 amb l'aprovació del *Reglamento e Instrucción para el servicio de los faros*, pel qual es creava un cos especial de funcionaris de l'Estat anomenat Cos de Torrons de Fars.

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

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

Alguns dels primers faroners eren militars que van fer el pas a l'Administració civil, així com antics telegrafistes de la marina i joves pilots de vaixell desitjosos d'establir-se amb les seves famílies. Després els joves aspirants procedien majoritàriament de pobles del litoral, molts d'ells amb

un far, a través del qual entraven en contacte amb aquest món. Un nombre molt important de torrons procedia de Galícia i de les illes Balears, territoris d'accidentada costa i abundant senyalització marítima. També hi havia joves madrilenys i de l'interior peninsular, als quals, malgrat no conèixer la mar, els atreia la possibilitat de convertir-se en funcionaris. I amb els anys es van succeir autèntiques nissagues dins de la professió. Al llarg del s. xx l'origen professional ha estat més vinculat a la mecànica i a l'electricitat. Fins al primer terç del s. XX tenien un uniforme del cos i en els fars aïllats hi havia armes per a la defensa dels establiments i del personal.

La plantilla del cos de fars al llarg del s. xx estava integrada per 315 tècnics. Quan s'ingressava en el cos se sabia que els primers anys de servei serien durs, la destinació era la que el ministeri decidia. Els veterans ocupaven les millors destinacions i els joves eren destinats als fars més aïllats. Tanmateix, era una realitat acceptada perquè, per rigorosa antiguitat, ascens rere ascens, es podia acabar assolint la plaça desitjada en funció del propi origen geogràfic, del clima, dels serveis propers d'un far, etc. Normalment calia estar dos anys en una mateixa plaça, però fins al franquisme es podia permutar la destinació per una altra de categoria similar, amb un altre company; pràctica força generalitzada en alguns períodes. Hi havia una classificació dels llocs de treball segons la qual hi havia torrons principals, de primer, segon i tercer ordre. Cada plaça tenia una categoria assignada i això feia que cada vegada que hi havia un ascens s'hagués d'optar a una de les places pròpies d'aquella categoria. Els faroners tenien una gran mobilitat geogràfica arreu del territori espanyol, en èpoques en les quals aquest fenomen pràcticament no existia en el mercat laboral, la qual cosa dotava de gran singularitat aquesta professió i, més enllà d'aquesta, la vida de les respectives famílies que acompanyaven el faroner en els seus desplaçaments successius.

Certament, les famílies es desplaçaven al lloc de treball del cap de la casa, i amb ell compartien la feina, amb les seves càrregues laborals i el seu aïllament.

Una de les coses que caracteritza els fars és la seva ubicació geogràfica. Molts estan situats en paratges isolats de gran bellesa natural, qualitats que poden arribar a despertar una certa enveja entre els visitants. Tanmateix, no cal oblidar les dures condicions de vida que això suposava, especialment en temps pretèrits, quan les comunicacions eren difícils i recórrer distàncies, avui fàcilment realitzables en cotxe, suposava un dia de camí; i ja no parlem si es tractava de fars situats en illes petites deshabitades o gairebé. A tots ens poden venir al cap les illes Medes, però aquestes no deixen de ser unes illes

mediterrànies situades a escassa distància del litoral continental. Però hi havia destinacions com l'illa d'Alborán, les illes Chafarinas o les illes Columbrets que suposaven un aïllament total: solitud mediterrània a quilòmetres de distància, només trencada per la periòdica visita (a voltes mensual) del servei d'abastament de queviures i material. Les illes de Lobos o Alegranza, a les Canàries, en aigües meridionals i atlàntiques, encara eren destinacions més terribles. I d'altres de la zona cantàbrica presentaven els perills dels temporals, que en casos com el de l'illa de Mouro, davant de Santander, havien de patir els embats de les onades cobrint completament el far.

Era una vida relativament lliure, tot i estar subjecta en tot moment a les directrius de les corresponents prefectures provincials d'obres públiques, on hi havia uns enginyers de camins, canals i ports encarregats dels senyals marítims i dels quals depenien jeràrquicament, com també del servei central de senyals marítims. Aquests enginyers es desplaçaven periòdicament als fars per inspeccionar el servei i els edificis.

Alhora, però, era una vida dura per les diverses problemàtiques que es podien derivar de la feina quotidiana i de l'aïllament. El quefer quotidià podia tenir tasques molt feixugues: com la manipulació de sis càrregues grans de gas acetilè de la bateria d'una balisa; pujar una torre de fins a cent cinquanta esglaons carregat amb bidons de petroli de 15 kg, o posar en marxa un grup electrogen dièsel de gran potència.

I, d'altra banda, hi havia el problema de l'aïllament. Així, per exemple, a diferència dels nuclis de població, en el moment de construir un far en un lloc o en un altre, el criteri de la disponibilitat d'aigua no era tingut en compte. L'escassetat d'aigua obligava a construir cisternes per aprofitar les aigües de terrats i terrasses, fins i tot a Formentera o Menorca uns reguerons permetien aprofitar l'aigua que s'escolava de les parets. Però davant la manca de reserves d'aigua el problema esdevenia greu, i les problemàtiques es multiplicaven. Quan s'exhauria l'aigua calia transportar-la des dels pobles veïns per garantir la vida als fars, per bé que això suposava uns elevats costos imprevistos que s'havia d'intentar evitar.

Per al subministrament de queviures, combustible i material divers, hi havia un servei d'abastament que l'Estat contractava amb un tercer. El contractista es veia obligat a desplaçar-se al far, en la majoria de casos per via marítima, un parell o tres de vegades a la setmana, per proveir de tot el que fes falta els faroners i les seves famílies. Aquestes persones esdevenien un nexe d'unió molt important entre el far i l'entorn més immediat.

En la malaltia i en la mort l'aïllament encara esdevenia un element més advers. Els fars disposaven d'una farmaciola per atendre les primeres cures, però l'assistència sanitària fins a la millora de les comunicacions i la generalització dels vehicles va ser molt precària, i els desplaçaments per visitar el metge resultaven especialment feixucs en situacions de part o malaltia greu. El far de Sant Sebastià no és el cas, però hi ha fars en llocs molt isolats que tenen cementiri propi, perquè el trasllat de difunts era impracticable.

L'educació de la mainada era un altre dels inconvenients de la vida en un far. Sovint el mateix torrer feia de mestre als seus fills, i a vegades als fills de les masies properes, la qual cosa també permetia l'establiment de relacions i llaços d'amistat amb les famílies que habitaven prop dels fars.

Des del conjunt de vincles humans que l'aïllament propiciava, s'explica el fet que fills de famílies marineres o pageses properes al far s'interessin per opositar al Cos de Torrons de Fars, i que molts d'ells hi acabessin entrant.

Per al cas de Sant Sebastià, tenim constància documental del pas pel far com a alumne en pràctiques de Jaume Domènech Esteve, que hi va fer les pràctiques entre el 12/11/1890 i l'1/12/1890; de Pere Codina Mató, nascut el 1866, fill de propietari, que les va fer entre l'1/9/1893 i el 28/2/1894; de Lluís Geronès Corredor, que hi passà de l'1/7/1940 a l'1/10/1940, i, entre el 16/10/1944 i el 16/1/1945, de Francisco Riera Oliver, fill de taper i nét de Josep Oliver Sastre, que hi havia estat faroner durant 27 anys.

Tanmateix, i a diferència d'altres municipis gironins amb far dins el seu terme, mai cap palafrugellenc va ingressar finalment al Cos de Torrons de Fars. És un cas força únic, atès que gairebé tots els pobles d'Espanya on hi havia un far van acabar aportant algun veí al cos. Aquesta singularitat podria tenir la seva explicació en l'extraordinària vitalitat econòmica de Palafrugell, derivada del dinamisme econòmic de la indústria surera, que feia poc atractiva una feina, que, tot i la condició funcionarial, suposava una gran mobilitat. Només podem destacar el cas de Joan Tauler Vilar, nascut a Mont-ras el 1872. Tampoc hi ha matrimonis de faroners amb joves palafrugellenques. Això sí, al far hi van morir tres torrons en servei actiu: el barceloní Francisco Guasch Paloma, el 1868; l'asturià Miguel López Acevedo, el 1899, i el menorquí Josep Orfila Olives, l'any 1920. I tres més van morir a Palafrugell, on van fixar la seva residència després de la jubilació: el mallorquí Josep Oliver Sastre, el 1949; el rosenc Felip Trull Pujol, el 1970, i l'alacantí Antonio Aguirre Martín, l'any 2000.

Els faroners sempre han tingut un arrelat sentiment de col·lectiu professional i companyonia. Sota aquest esperit, el 1935 es va constituir l'Associació Nacional de Torrons de Fars. Com a resultat de les seves peticions, el 1940 el Cos de Torrons de Fars es va transformar en el Cos Tècnic i Mecànic de Senyals Marítims. Tanmateix, popularment els professionals que s'han dedicat a tenir cura d'aquestes instal·lacions i a vetllar pel seu correcte funcionament han estat coneguts al llarg dels anys com a faroners, faristes, torrons, farers o farolers.

El fet que la feina de faroner suposés un lligam excessivament fort amb el far, en un temps en el qual l'oci i el temps lliure anava agafant protagonisme, va fer que les noves promocions comencessin a plantejar reivindicacions laborals per homologar la jornada laboral a la d'altres funcionaris. L'argument utilitzat per a aquesta reivindicació que les noves tecnologies permetien fer una jornada laboral de 40 hores setmanals amb festius inclosos se'ls va tornar en contra de manera imperativa, i es va començar a posar en qüestió la seva funció. El fet de ser un cos petit dins l'aparell funcional de l'Estat va fer que la seva problemàtica laboral no despertés l'interès mediàtic de les grans forces sindicals.

El 24 de novembre de 1992 l'Estat, per mitjà del ministre socialista d'Obres Públiques, Josep Borrell, va suprimir el Cos Tècnic i Mecànic de Senyals Marítims, va traspasar la gestió dels fars lluminosos a les diverses autoritats portuàries, dependents de l'Ens de Ports de l'Estat, i únicament va mantenir el control directe sobre els fars electrònics de l'interior. En aquell moment, els faroners es van trobar davant la disjuntiva d'haver d'escollir entre continuar com a funcionaris de l'Estat, en altres destinacions i amb atribucions laborals de la mateixa categoria administrativa, però de contingut ben diferent (centres meteorològics, tallers de maquinària o aparells electromecànics, unitats de medi ambient o de guarda forestal, etc.), o bé continuar desenvolupant les tasques als fars, amb la pèrdua de la condició de funcionaris, i com a personal laboral contractat pel nou ens.

Girona és l'única província litoral espanyola que no té autoritat portuària pròpia. Els fars de la Costa Brava van quedar adscrits a l'Autoritat Portuària de Barcelona, i els faroners van deixar d'ésser funcionaris de l'Estat per passar a ser personal laboral contractat per aquesta. Des de llavors, ha canviat notablement la situació laboral dels tècnics de senyals marítims en general, i la dels dependents de l'Autoritat Portuària de Barcelona en particular.



El suplent Antonio Ruiz Mayorga, que també feia les funcions de pagador de la Prefectura, acostumava a visitar amb el cotxe de la Prefectura els fars de la província per donar el sou als faroners. 1953 aprox. D'esquerra a dreta: Francisco Medina Cuesta (faroner a Sant Sebastià), María Fernández Rodríguez (muller de l'anterior), Antonio Ruiz Mayorga (suplent i pagador de la Prefectura), Antonio Aguirre Martín (faroner a Sant Sebastià). (Col·lecció Rosina Lozano, AMP).



Rosina Lozano Pascual dalt d'una bicicleta per desplaçar-se a Palafrugell. 3 de febrer de 1950. (Col·lecció Rosina Lozano, AMP).



Trobada de faroners de la Costa Brava el 14 de gener de 1953. Drets, d'esquerra a dreta: David Paris Brugués (Sant Feliu de Guíxols), Daniel Rodríguez González (cap de Creus), Alfonso Moral Arnaiz (Palamós), José Escobar Rivas (Roses), José Antonio Guzmán Albiol (Port de la Selva), Antonio Ruiz Mayorga (suplent). **Davant, asseguts d'esquerra a dreta:** José Piqueras Santamaría (Cadaqués), Eduardo Ortiz del Río Villasante (cap de Creus), Antonio Aguirre Martín (Sant Sebastià) i Francisco Medina Cuesta (Sant Sebastià). De la plantilla de faroners gironins només faltava Alberto Aguirre Martín (Tossa). (Col·lecció Rosina Lozano, AMP).



Dinar de germanor al restaurant Bon Retorn de Figueres entre faroners de la Costa Brava i faroners de les Balears. 21 d'octubre de 1979. Drets, d'esquerra a dreta: Antonio Fernández Rodríguez (Roses), Joana Margenat Manent (muller d'Antonio Fernández Rodríguez), Josefa Ribas Ribas (muller de Fernando Fernández Rodríguez), Sebastiana Maymó (muller de Julià Vidal Barceló), Eulàlia Ferrer Marí (muller de Mariano Juan Torres, faroner de punta de n'Ensiola, autor de la foto), José Piqueras Santamaría (suplent), Teresa Alsina Busquets (muller d'Eleuteri Costa Picañol), Montse Costa Picañol (muller de José Piqueras Santamaría), Antonio Aguirre Martín (Sant Sebastià), Rosina Lozano Pascual (muller d'Antonio Aguirre Martín). **Asseguts, d'esquerra a dreta:** Pere Vidal Vidal (cap de Creus), Fernando Fernández Rodríguez (suplència Balears), Javier Mac-Lennan de Arriaga (cap de Creus), Julià Vidal Barceló (punta de n'Ensiola), David Paris Brugués (Sant Feliu de Guíxols) i Eleuteri Costa Picañol (Palamós). (Col·lecció Rosina Lozano, AMP).

El far de Sant Sebastià

El desembre de 1851 el Ministeri de Foment ordenava la redacció del projecte d'un far entorn del cap de Sant Sebastià, juntament amb altres com els de Pasajes, Suances, Avilés, Cudillero, Chipiona o Cartagena. Inicialment es va pensar en la construcció de dos fars: un al cap i l'altre a les illes Formigues, situades entre Calella i Palamós, a una milla mar endins de la línia de la costa, protagonistes de molts naufragis al llarg de la història. El desembre de 1852 es va optar per construir un únic senyal en un dels dos indrets. Però la construcció d'un far a les illes, l'opció més ben considerada per l'enginyer en cap del districte al principi de 1853, necessitava una gran enginyeria tècnica i una inversió econòmica molt superior a la del cap. Aquesta va ser la raó per la qual, finalment, l'estudi tècnic presentat al final de 1853 per l'enginyer Victor Martí es va decantar pel cap de Sant Sebastià.

El projecte de construcció del far de Sant Sebastià, redactat per l'enginyer José María Faquineto, amb un pressupost de 353.487 rals per a l'edifici i 103.358 rals per al camí de servei, va ser aprovat el 9 de juny de 1855. Les obres, amb un pressupost total de 456.845 rals, van ser adjudicades al contractista Josep Anxich Casals, de Sarrià, a Barcelona, i van tenir un cost final d'execució de 463.939,20 rals.

Els terrenys on s'alça el far van ser cedits gratuïtament pel palafrugellenc Joaquim Carles. També coneixem la procedència d'alguns dels materials de construcció del far: la calç la va subministrar Josep Plaja, de Sant Climent de Peralta; els rajols eren de Bartomeu Dalmau, de Mont-ras, i el material d'obra, de Francisco Pla, de Palafrugell. Les obres iniciades l'11 de setembre de 1855 es van acabar durant la primavera de 1857, però la inauguració no es va poder portar a terme fins a l'1 d'octubre d'aquell any per l'endarreriment en el muntatge de l'òptica.

A la fi de 1853 la casa Cucurny Tio y Cia de Marsella va remetre 64 caixes, que contenien l'aparell òptic del far de Sant Sebastià construït a París, a Fèlix Artigas de Palamós, a través del llaüt espanyol Santa Rita, patronejat per Joan Bosch, de la matrícula de Sant Feliu de Guíxols. Aquestes caixes van arribar al port de Palamós el 7 de desembre de 1853, a un magatzem de la duana, en el qual van haver de romandre durant gairebé tres anys, fins a l'acabament de les obres; i un cop aquestes acabades, fins a l'arribada del muntador francès M. Diondonnat. L'arribada es va endarrerir per la demora en el muntatge de l'aparell del cap Tiñoso (Múrcia). Acabat el muntatge del de Sant Sebastià, Diondonnat es va traslladar a Palma de Mallorca per fer reparacions al far

de sa Dragonera. El seu bon fer va suposar que Faquinetó l'avalés per ser designat muntador en cap dels fars de Cuba, càrrec per al qual havia estat proposat.

El 1859 es va redactar un projecte de tancament del recinte del far, el qual ha acompanyat la silueta de l'immoble d'aleshores ençà. La seva execució va tenir un cost de 13.881 rals.

La primera reparació en profunditat de les instal·lacions es va fer el 1915 amb un pressupost de 9.380,21 ptes. En aquella ocasió es va ampliar el nombre d'habitacions amb el trasllat de les cuines darrere l'edifici, on fins aleshores hi havia hagut els dipòsits de petroli.

El 1961 es va projectar la construcció d'una nova torre i la instal·lació d'una nova llanterna aeromarítima. Les obres iniciades el 2 d'abril de 1963 es van adjudicar al barceloní Alfredo Montseny, amb un pressupost definitiu de 539.859,02 ptes. L'antiga torre va ser substituïda per una de nova del mateix diàmetre per respectar la silueta de l'edifici. Mentre duraven les obres s'hi va instal·lar un aparell anomenat Universal (un tipus de llum provisional que s'utilitza quan s'han de fer reparacions o es fa un far nou), amb un abast mitjà d'entre 15 i 20 milles nàutiques. La nova instal·lació va entrar en funcionament el 17 de març de 1966.

El senyal lluminós d'un far, format per intervals de llum, ombra i temps que successivament es repeteixen, seguint una normativa internacional que el distingeix de qualsevol altre senyal marítim en una àmplia zona territorial, s'anomena característica. La primera característica del far de Sant Sebastià era llum blanca giratòria amb eclipsis de minut en minut, amb un cicle complet de rotació cada 8 minuts, i un abast de 23 milles nàutiques. Això feia que, des de Llafranc o qualsevol punt proper al far, la visió de la llum s'assemblés a una palmera de 8 braços lluminosos girant suaument.

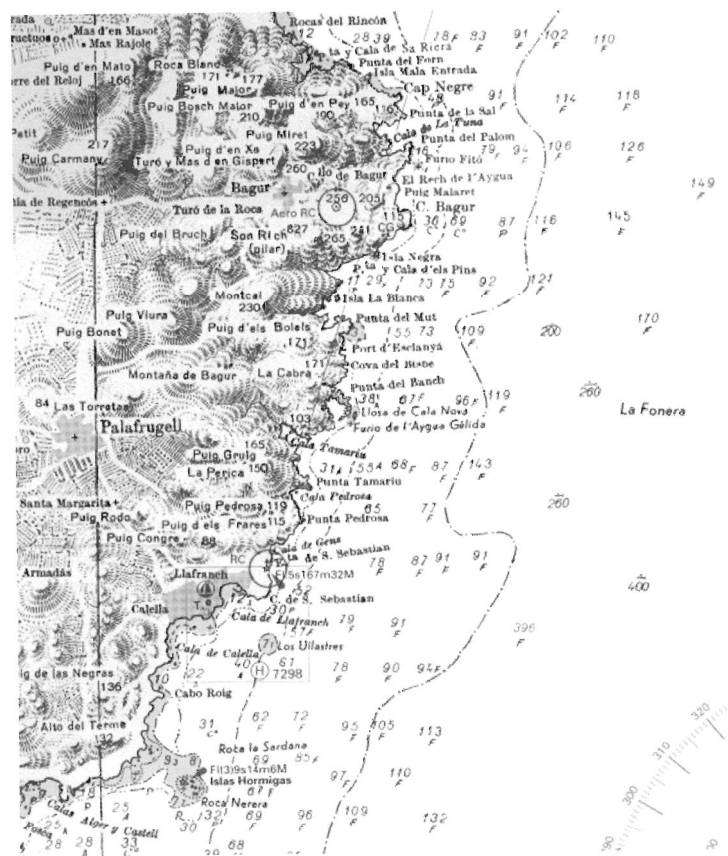
El desgast de la maquinària de rotació va provocar una denúncia del Dipòsit Hidrogràfic de França el 1884, a partir de l'avís fet pel capità de la fragata Moselle, perquè l'interval inicial d'un minut entre eclipsis s'havia reduït a 38 segons. En aquella ocasió va ser necessari fer unes modificacions a la màquina de rotació. El problema es va repetir el 1915, amb un interval de només 35 segons. El 27 de setembre de 1924 es va posar en servei un nou enllumenat fix complementat amb esclats cada 3,75 segons.

Al llarg dels anys el far de Sant Sebastià ha funcionat amb diverses fonts d'energia. Inicialment el combustible utilitzat era l'oli d'oliva. El març de 1881

tots els fars gironins van substituir l'oli vegetal per l'oli mineral, conegut com a parafina d'Escòcia per ser un derivat del carbó de Glasgow. A la fi de 1900 el petroli a metxes va substituir la parafina, i l'octubre de 1914 es va inaugurar el nou sistema de làmpades d'incandescència per vapor de petroli a pressió, que un real decret de 1910 havia instat a instal·lar a tots els fars de primer i segon ordre. El 1935 es va començar a estudiar la possibilitat d'electrificar-lo, en previsió d'instal·lar-hi un radiofar de 100 milles nàutiques d'abast. La idea inicial de portar l'electricitat des de l'estació que hi havia a Llafranc es va descartar en detriment de la via Palafrugell-la Musclera, perquè tot i ser més llarga, oferia més garanties de subministrament. L'esclat de la Guerra Civil va interrompre les negociacions amb Energía Eléctrica de Cataluña, que van ser repeses a l'inici de 1940. Tot i haver canviat notablement les condicions del mercat, el 3 d'abril de 1940 s'aprova el projecte d'electrificació del far de Sant Sebastià amb el pressupost del 4 de febrer de 1936, gràcies a les gestions personals realitzades per l'enginyer provincial Josep Oriol Cervera. La inauguració de l'electrificació el 1941 era del tot imprescindible per instal·lar-hi la sirena projectada. Aquest equipament es va instal·lar provisionalment el 1942, però no va respondre mai a les expectatives, raó per la qual el 1951 la sirena va ser desmuntada i traslladada a Vigo. L'11 de desembre de 1970 s'hi va inaugurar un radiofar goniomètric, que al final del s. xx es va substituir per un altre d'hiperbòlic d'abast global dotat de DGPS.

El 1984 el control de l'abalisament del port esportiu de Llafranc es va assignar al servei del far de Sant Sebastià.

L'any 2000 es va editar, sota la coordinació de Lluís Molinas, el llibre *Sant Sebastià de la Guarda*, el qual inclou un breu capítol, a càrrec de M. Concepció Saurí i Ros, dedicat a la història del far.

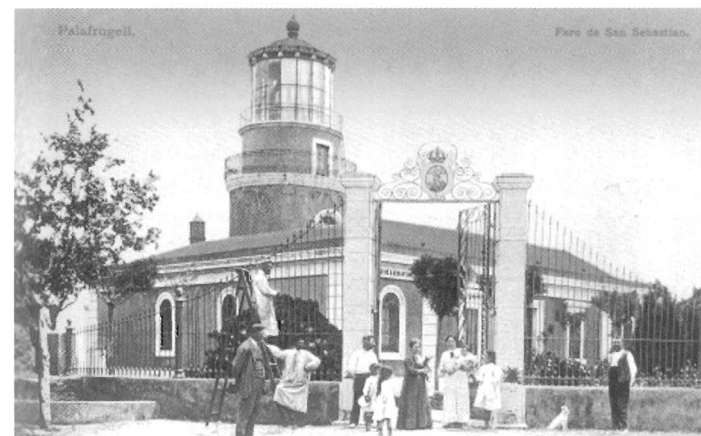


Tram de litoral comprès entre les illes Formigues i el cap de Begur, on es destaca el far de Sant Sebastià, extret d'una carta nàutica.

5. Palafrugell — Faro y Cabo de S. Sebastián
L. Roisin, Art. Barcelona



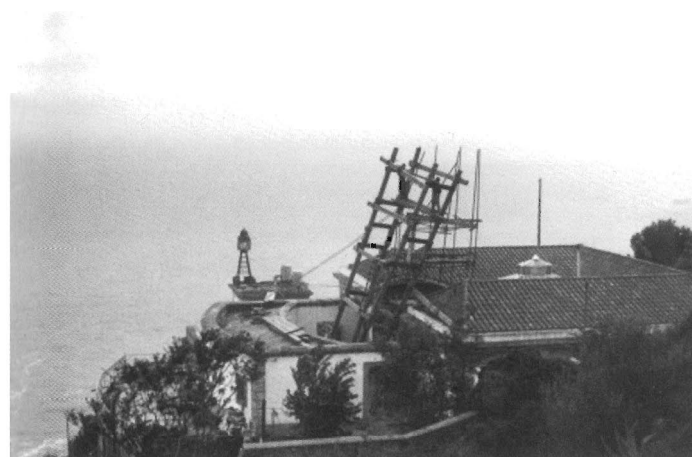
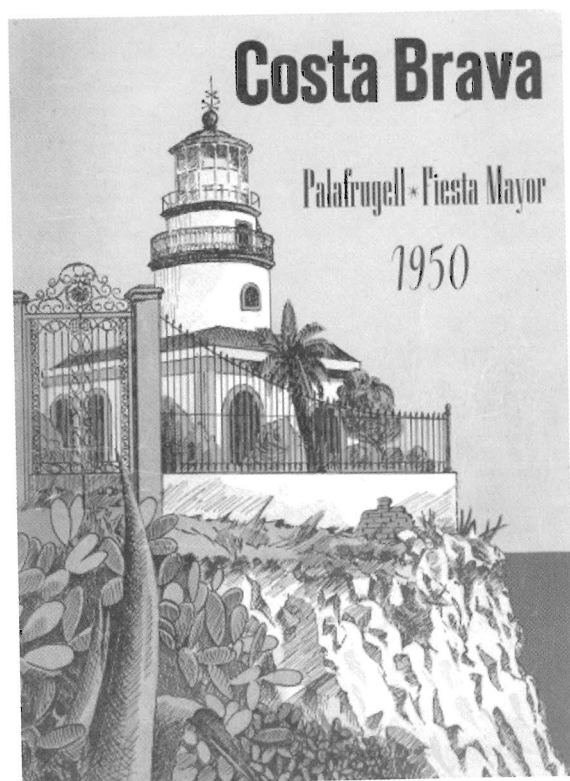
El far s'alça sobre els penya-segats del cap de Sant Sebastià. (L. Roisin, AMP).



Fotografia acolorida de la façana principal, on es poden veure alguns dels faroners amb les seves famílies. Fins a principis del segle XX els faroners tenien encomanat, entre les seves tasques, el pintat anual de tots els elements metàl·lics del far. (Edicions Salvador Bonet, AMP).



El far de Sant Sebastià ha estat sempre un element ben present en l'imaginari col·lectiu dels palafrugellencs, com podem comprovar en aquesta fotografia del Carnaval de 1928 (col·lecció Miquel Amir, AMP) i en la portada del programa de la Festa Major de 1950 (AMP).



Bastida utilitzada per a la reforma de la torre del far i els treballs de construcció d'una nova llanterna aeromàritima. A l'esquerra de l'habitatge, dalt d'una estructura troncocònica, s'observa el llum fix instal·lat provisionalment mentre s'executaven les obres. 1963. (Col·lecció Rosina Lozano, AMP).

FITXA TÈCNICA ACTUAL SINTETITZADA DEL FAR DEL CAP DE SANT SEBASTIÀ (Palafrugell)

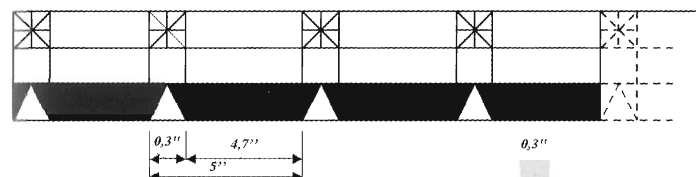
Inauguració: 1857

Categoria: principal. Recalada

Altura s.n.m.m: 169 m / sobre terreny: 17 m

Coordenades geogràfiques: 41°53'N - 3°12'6"E

Aparència: raig de llum blanc (1 esclat cada 5'')



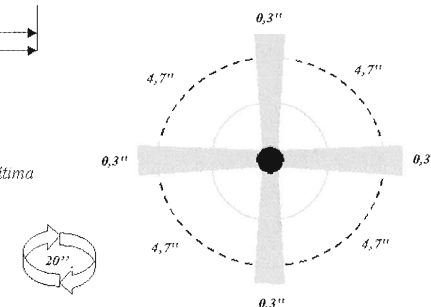
Núm. internacional: E 0470

Òptica: catadiòptrica

Abast llum: 32 milles nàutiques

Angle visió horitzó: 180°

Llanterna: helicoidal i aeromàritima



Xavier Pareras, a partir de les dades facilitades per Alberto Aguirre Martín.

Episodis de la vida al far

En aquest capítol volem presentar-vos, a través de la transcripció d'alguns fragments de documents, alguns episodis de la vida quotidiana al far de Sant Sebastià al llarg d'aquests cent cinquanta anys de la seva història.

1. Plantilla

El far de Sant Sebastià tenia assignats inicialment tres faroners: un de principal o encarregat, un d'ordinari o segon i un tercer o auxiliar. El febrer de 1859, i per un breu període de temps, encara li és assignat un ordenança – una persona externa al cos que feia comandes, encàrrecs i feines manuals no qualificades. El 1920, aprofitant la mort d'un dels faroners, una reestructuració de la plantilla va suposar la reducció d'una plaça; i el 1930, amb la jubilació d'un dels dos faroners, es va amortitzar la segona plaça de tècnic. Segons el que estava establert, aquella es va convertir en plaça de “torrero agregado dependiente de servicio”. Tanmateix, el far va tornar a ser de dos tècnics titulars el 1934. Així ho manifestava l'enginyer en cap a l'enginyer encarregat del servei marítim el 31 de març d'aquell any:

“De acuerdo con lo que previene el artículo 11 del Reglamento para la organización y servicio del Cuerpo de Torreros de Faros de 14 de junio de 1930 y de conformidad con la propuesta formulada por V.S. en su comunicación núm. 188 de 28 febrero último. Esta subsecretaría ha resuelto: 1º- Que la plantilla del faro de San Sebastián la constituyan dos torreros y 2º- Que en tanto no ingrese en el Cuerpo el Torrero agregado actualmente a dicho faro, no se provea la plaza que por esta orden se aumenta, quedando suprimida la de Dependiente de servicio de dicho faro, una vez cubierta por el torrero de plantilla, la plaza de que queda hecho mérito.”

Una nova distribució i classificació dels senyals marítics, aprovada el 27 de novembre de 1964, va reduir la plantilla a un sol tècnic. El maig de 1986 s'anunciava la convocatòria d'una nova plaça de tècnic per al far de Sant Sebastià, per la qual cosa Antonio Aguirre es va preocupar de demanar a la superioritat informació sobre quin habitatge havia de ser assignat al nou tècnic. Davant la manca de resposta, el 27 de desembre de 1986 s'adreçava a l'enginyer provincial per manifestar-li la seva decisió:

“En el día de la fecha hace su presentación en esta señal, para prestar servicio en la misma, destinado por la superioridad con fecha 31 de mayo

pasado, el técnico Ángel Casariego Pola, y se le asigna, salvo orden en contra las habitaciones del pabellón norte para su permanencia en este su lugar de residencia.”

És curiós perquè durant uns mesos d'entre 1990 i 1991, el far de Sant Sebastià va recuperar la residència inicial de tres faroners, per deixar de tenir faroner resident a partir de l'any 2000.

2. Possessió i cessament al far

Quan un faroner era destinat a un nou far, primer passava per la prefectura corresponent, on l'acreditaven, li atorgaven la possessió de la plaça i l'informaven sobre la situació de la nova destinació. Arribat al far, prenia possessió del servei i rebia del faroner anterior, fos titular o suplent, un inventari del mobiliari i dels aparells del far; i tot plegat es comunicava a la superioritat. El faroner principal, que era l'encarregat de comunicar a la superioritat totes les incidències relacionades amb el senyal, també notificava les relatives al personal. Així ho va fer, per exemple, Joan Riudavets el 30 de juny de 1942:

“Con esta fecha se ha presentado en este faro el Técnico Mecánico de SSMM don Leonardo Sánchez, el cual ha sido destinado al mismo, por Orden de la Subsecretaría de OOPP, habiendo tomado posesión de su cargo con las debidas formalidades de rigor. Adjunto remito a V. el inventario de las habitaciones del citado funcionario, firmado por el técnico-mecánico suplente don Juan Mayans y por el entrante. Lo que comunico a V. para su conocimiento y efectos pertinentes.”

Quan eren nomenats per a una nova destinació havien de fer el mateix procediment però a la inversa. El 13 d'abril de 1942 l'enginyer Ramon Mallol ho comunicava així a Joan Riudavets:

“Habiendo sido trasladado a la suplencia de Tarragona el oficial de SSMM D. Enrique Pujol García, afecto a ese faro, sírvase entregarle la adjunta orden personal para que cese en la forma reglamentaria a la presentación del Oficial Suplente Sr. Mayans que pasa a encargarse de su servicio, dándome cuenta de haberlo efectuado.”

A vegades, però, els canvis eren més dramàtics, com el que Josep Oliver va comunicar el 27 de març de 1920:

“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.”

Antonio Aguirre Martín va ser el faroner que més temps va romandre al far de Sant Sebastià. El company que el va substituir el 8 d'octubre de 1987 va escriure això al diari d'observacions:

“En el día de hoy cesa en este servicio por jubilación forzosa el técnico de señales marítimas D. Antonio Aguirre Martín tras haber permanecido en el mismo durante más de 39 años como servidor público a las gentes de la mar y a los amantes de este lugar. Se hace cargo del servicio José María Serrano Franco.”

3. Compliment de les obligacions del servei

Les tasques dels faroners, així com la seva vida als fars, venia clarament establerta, acotada i pautada en un reglament de servei, que es va anar modificant per adaptar-se a les noves realitats. Al llarg d'aquests cent cinquanta anys, els reglaments van anar canviant (1873, 1930, etc.), i allò que en una època podia ser d'estricta compliment, més tard podia no ser-ho tant. Així, per exemple, tot i que des de 1926 era vigent un horari diferent del solar, els fars no es van regular amb aquest nou horari fins a l'1 de gener de 1958.

Antigament, fins al primer terç del s. xx, en la reglamentació del cos tot estava molt fixat, i els faroners s'havien d'avenir al compliment de les normes amb molt poca flexibilitat. Fins i tot el dol estava regulat. Vegem el que comunicava l'enginyer Gabriel March al faroner el 28 de desembre de 1885:

“En la Gaceta del 26 del corriente mes aparece la R.O dando reglas para el luto de los diferentes funcionarios del Estado y de cuya R.O 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.”

En qualsevol cas, la responsabilitat sobre les instal·lacions i el compliment del servei seran una constant.

Ja hem comentat anteriorment que antigament el far de Sant Sebastià tenia tres faroners. El faroner principal era l'encarregat del servei i els altres

dos estaven sota les seves ordres. Per això, qualsevol sol·licitud l'havien de cursar a través seu, i aquest, segons els casos, havia de donar-los l'autorització corresponent o elevar la consulta a la superioritat perquè la resolgués.

El 21 de desembre de 1923 l'enginyer en cap dels serveis centrals, a través de les prefectures, va fer arribar als faroners una comunicació que condensava les obligacions més importants del servei en aquell moment, quan el far encara no estava electrificat i, menys encara, dotat dels automatismes actuals:

“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 efectue 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 2'75kgs. 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 efectue 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 transmitan 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."

Els faroners havien de complir amb l'encesa i apagada del far segons uns estatuts redactats l'abril de 1874, en els quals constaven les hores establertes per a cada far, d'acord amb la seva posició geogràfica en relació amb els meridians, diferents per a cada època de l'any. Durant la Primera Guerra Mundial, la Guerra Civil i la postguerra, la manca de combustible va obligar a endarrerir una mica l'encesa i a avançar l'apagada dels fars, i en lloc de coincidir amb la posta i la sortida del sol, es vinculà amb l'inici o la finalització dels crepuscles. Els inconvenients que això va comportar per a la navegació foren motiu de queixa, i ocasió per a la ràpida rectificació tan bon punt fou possible. Però en temps difícils, la importació de petroli esdevingué un problema, d'aquí que el procés d'electrificació dels fars s'hagi vinculat directament amb períodes de crisi. El 7 de gener de 1937 l'enginyer encarregat del servei de fars de Girona rebia del ministre la següent comunicació:

"Reconocida la necesidad, en las circunstancias actuales, de evitar por todos los medios la salida del oro, del territorio leal, es imprescindible impedir en la medida que las necesidades de la guerra lo consientan, el excesivo gasto de productos importados y que producen pagos en oro. Entre estos productos se halla la gasolina que si en tiempos normales ocasiona una importación considerable, en los actuales debe limitarse a lo estrictamente indispensable y con el fin de conseguir dicho objeto, este Ministerio ha dispuesto se interese de todas sus dependencias pongan el mayor cuidado en restringir el consumo de gasolina hasta los límites que permitan los servicios a su cargo, ya que solamente así podrá dedicarse en la cantidad necesaria a las atenciones de la guerra, sin producir una merma excesiva en las reservas de oro."

La Prefectura Provincial vetllava pel bon funcionament del far i dictava les normatives que feien al cas. Els enginyers transmetien ordres i normatives superiors. És curiós, però també significatiu, llegir la carta que l'enginyer en cap va adreçar a José Ramón Martínez el 5 de juliol de 1867:

"Por Real Orden de 19 de Junio del presente año se ha dispuesto la observancia del sistema métrico decimal en todas las dependencias del Estado y a partir del día 1º del mes de la fecha. En su consecuencia prevengo a V. el fiel cumplimiento de esta orden, absteniéndose del uso y enumeración del antiguo sistema de pesos y medidas en todas las comunicaciones y actos oficiales del servicio público. Al propio tiempo encargo a V. que al estampar el peso de la correspondencia oficial en los respectivos sobres lo haga por fracciones exactas de diez gramos, es decir que para pesos de uno a diez se estamparán diez gramos, de diez a veinte, veinte gramos y así sucesivamente."

Però els enginyers també censuraven el servei o el comportament dels faroners si ho consideraven escaient. Així, tenim comunicacions amb un caràcter molt més incisiu, com a resultat d'haver fet una inspecció i haver comprovat alguna deficiència en el servei que calia corregir. El 16 de juliol de 1880 l'enginyer es va adreçar a Francesc Casanova amb aquest to:

"No puedo menos de manifestar a V. que en la última visita que se ha hecho en ese faro no he encontrado los suelos principalmente en el estado de aseo que debían estar y sobre todo el del almacén que se halla en un estado deplorable. Si otra vez se vuelve incurrir en otra falta semejante me veré en el caso sensible de tenerlo que corregir por los medios que me autoriza el reglamento para servicio de los torreros."

Per a un òptim compliment del servei als fars, durant bona part del s. xx els faroners havien de portar al dia vuit llibres de servei: registre, personal, ordres, consum, diari de servei, materials, inventari de mobles i aparells, i visites, a més dels estats d'observacions meteorològiques.

Amb les modificacions efectuades en el servei dels fars i el treball dels faroners a la fi del s. xx, aquests llibres es van deixar d'emplenar entre 1990 i 1992, segons els fars. Tanmateix, el 21 d'octubre de 1997 Rafael Alcaraz Úbeda, cap de senyalització marítima del port de Barcelona, va adreçar una comunicació als faroners, en la qual els deia:

"Se comunica a todos los técnicos de SSMM, 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."

Els faroners havien de realitzar les tasques pròpies del servei assignades a cadascú, tenir cura del manteniment de les instal·lacions, diligència en la

puntualitat de les anotacions als llibres de servei de les incidències, i vetllar per l'ús adequat del combustible i de tots els estris existents al far. En aquest sentit, el control del consum de combustible era una de les qüestions sobre la qual la superioritat exercia un major control, en tant que era un producte car i susceptible de ser desviat per a la seva posterior venda al mercat negre. En èpoques de dificultats econòmiques hi havia hagut casos de faroners que incomplint les seves obligacions havien comès irregularitats en aquest sentit, les quals, en ser descobertes per la superioritat, eren severament castigades, fins i tot amb l'expulsió del cos. A Palafrugell, tanmateix, no hi ha evidències documentades en aquest sentit. El que sí tenim són inspeccions per dades de consums puntuals més elevats, que despertaven l'interès dels enginyers per saber-ne les causes, tot sovint degudes a la qualitat del combustible, o a defectes en el funcionament de la maquinària que comportaven un augment del consum energètic.

En tenim un exemple a la carta, de 22 d'octubre de 1916, que l'enginyer va adreçar a Josep Orfila:

"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 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 llamaradas 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 OOPP. se adopten las medidas que considere oportunas."

En aquesta ocasió, l'ajudant d'obres públiques, efectuades les corresponents comprovacions i detectat el problema tècnic que havia causat l'anomalia, el 17 de novembre de 1916 va demanar l'enviament de sis vaporitzadors per tal de donar-hi solució.

El petroli

Les caixes de petroli quan arribaven al far havien de ser pesades, i el seu pes, anotat al llibre corresponent. El 21 de maig de 1929 Josep Oliver feia aquesta comunicació:

"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 1383 kg., siendo el peso de los embases 90, quedando un peso neto de 1293 kg., por haber habido en 8 cajas un derrame de 12 kg."

La manca de petroli en altres fars de la província, de vegades obligava la Prefectura a ordenar el trasllat d'alguns bidons d'un far a un altre. Així ho comunicava, per exemple, Antonio Aguirre el 15 d'octubre de 1953:

"Con esta misma fecha he entregado a un camión de esa jefatura ocho bidones conteniendo 316 kg. de petróleo con destino al faro de Cabo de Creus cumpliendo lo ordenado por V. en su oficio núm. 119 de fecha 13 de los corrientes, los cuales han sido dados de baja en este almacén."

I altres vegades, els maldecaps dels faroners venien provocats per la mala qualitat del petroli, tal com el 20 de gener de 1935 manifestava Felip Trull:

"Cumplimentando cuanto ordena en su oficio núm. 13 de 17 del corriente, tengo el honor de manifestar a V. como el petróleo sigue siendo de peor calidad que el del pasado año, por cuanto deja la linterna muy sucia de alquitrán o residuos del vapor muy frecuentemente, que al probarlo tuve ocasión de manifestarle como en el vaporizador se notaban más residuos.

Que desde el 5 al día de hoy sólo se ha vuelto a notar lo de los residuos, más gradualmente a medida que se pasa el tiempo de tener almacenado el petróleo y lo mismo en la linterna que cada 7 u 8 días, se nota esa anomalía, como no había antes sucedido.”

Entrades i sortides

Des de la fundació del cos i fins entrat el s. xx, les entrades i sortides del far estaven clarament regulades. Així ho recorda l'enginyer provincial Gabriel March al faroner Francesc Casanova, el 13 de novembre de 1880:

“Tengo que prevenir y recordar a V.: 1º- Que el reglamento no pone distinciones en el modo de llenar el servicio en los días de trabajo y de fiesta por lo tanto deben cumplirse siempre las prescripciones de dichas disposiciones. 2º- Que no conceda V. permiso al torrero que esté de guardia o de semana sino en casos extremos y con motivo justificado y en tal caso ha de ser por escrito, mediando por escrito también la petición del torrero que ha de justificar la petición; que en el caso de acceder a lo solicitado me dará cuenta V. de ello en el mismo día, expresándome los fundamentos que ha tenido V. para conceder la autorización y en las circunstancias en que la hubiese fundado el torrero; que este permiso no se concederá en ningún caso sino después de las dos horas de haber salido el sol o más tarde si en dicho plazo no quedasen cumplidas las prescripciones del reglamento en sus artículos 27, 28 y 29 que de oficio ha de nombrar al torrero que ha de sustituirle expresándole a la hora en que entrará de torrero de vigilancia y a la hora de concluir. 3º- Que dos horas antes de ponerse el sol los torreros deben presentarse a V. y hará constar su presentación en la libreta borrador de observaciones mecánicas y ópticas; y a fin de que los torreros no ignoren la hora de su presentación cada día, les facilitará el cuaderno o calendario de las horas en que están marcadas las de ortos y ocasos del sol para que cada uno saque una copia. 4º- Que en el caso que después de presentarse algún torrero lo hará V. constar en la libreta dicha y darme parte inmediatamente. 5º- Hago responsables a los torreros de la limpieza y aseo de todos los aparatos, máquinas, útiles, mobiliario y efectos de servicio y de todas las habitaciones y dependencias del faro incluso los patios, huerto y jardines, excepciones sean hechas de las habitaciones particulares de cada torrero y de las cuales es en primer término responsable cada torrero y la del ingeniero jefe lo será el torrero 1º. [...] 8º- Consideraré para lo sucesivo como una falta de desobediencia e insubordinación el incumplimiento de cualquiera de las disposiciones del reglamento y de las disposiciones dictadas en esta comunicación.”

El 3 de desembre d'aquell any Gabriel March encara afegia:

“En vista de lo comunicado por V. en 22 del pasado Noviembre sobre las diferentes faltas cometidas por los torreros 2 y 3 de ese faro sin perjuicio de la resolución que proceda por el momento prevenga V. a los demás torreros. 1º- Que la entrega del turno de vela se hará siempre en la cámara de iluminación a la hora precisa en que esto debe tener lugar y lo cual consignará V. diariamente en la libreta borrador de observaciones ópticas, mecánicas y del servicio antes de encender y por medio de una diligencia que redactará V. en la forma que se expresa en el siguiente ejemplo. Turnos de vela en la noche del 16 al 17 de noviembre: 1r turno que debe desempeñar el torrero 1º empezará a las 5h1' y terminará a las 10h30'. 2º turno debe desempeñarlo el torrero 2º empezará a las 10h30' y terminará a las 1h.30'. 3r turno debe desempeñarlo el torrero 3º empezará a las 1h.30' y terminará a las 6h. 2º- Que el torrero saliente del turno de vela no se retirará de la cámara sino cuando haya hecho entrega al entrante, expresando en la libreta borrador de observaciones la hora de entrega y el entrante la hora en que empieza a desempeñarlo. 3º- Que el torrero 1º deberá darme cuenta inmediatamente si notase que el torrero entrante del turno no se ha presentado a la hora debida. 4º- Que la vigilancia del alumbrado se hará siempre en la linterna.”

És clar que amb els anys i els nous avenços tecnològics aquella obligació d'haver de romandre el torn de servei dalt de la llanterna del far va quedar en desús. En aquell moment, però, aquella era la normativa, i l'al·legació feta per León Carrasco, d'acord amb la qual segons el seu rellotge no havia arribat tard, va haver de ser resolta per la superioritat amb el dictamen que el rellotge vàlid per al servei del far seria únicament l'oficial del far.

Qualsevol entrada i sortida que sobrepassés els límits horaris establerts hauria de comptar amb el vistiplau del faroner principal. Així ho veiem per exemple a través d'una comunicació de Manuel Ordoñana a l'enginyer en cap el 21 de febrer de 1874:

“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 haver tenido aviso de haver 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.”

Tot no eren pas ocasions tan solemnes, també hi havia motius més lúdics, com el permís sol·licitat el 13 de juliol de 1870 pel faroner principal Francesc Casanova a l'enginyer en cap:

“Espero de la bondad de V. se sirva concederme una de las noches si el tiempo es favorable pasar un rato en el pueblo en compañía de mi señora y de mis hijas sin perjuicio del servicio que me corresponde, si es de su agrado me contestará, y al propio tiempo si los compañeros pueden hacer lo mismo un rato cada uno durante los tres días de fiesta de Santa Margarita.”

Si un faroner marxava i no ho comunicava al seu superior, el company ho havia de notificar a la prefectura. Així ho va haver de fer José García Iglesias el 4 de setembre de 1900:

“Pongo en conocimiento de V. que el torrero 2º Juan Buscarons el día 3 del corriente, a la tarde se ausentó del faro hasta las 7'30 de la noche, sin pedir permiso al encargado, y faltando a la hora de encender y limpieza de linterna.”

Les llicències o els permisos per fer vacances antigament eren molt restringits. Ho testimonia la carta que el 16 d'agost de 1884 Antoni Mayans va adreçar a l'enginyer:

“Enterado del oficio del Sr. Ingeniero encargado del servicio de este faro, referente a los cinco días de licencia pedidos por mí, debo manifestarle que hace ocho años que no he disfrutado de licencia alguna oficial ni particular y si hoy me veo en la necesidad de molestar la jefatura es por haberme sido imposible arreglar el asunto objeto de mi petición sin ausentarme del establecimiento. Al ser ascendido a torrero 2º del faro de Creus para éste de San Sebastián dejé en Cadaqués intereses atrasados por no haber cumplido el plazo fijado para su arreglo, y por esta causa me es indispensable pasar a dicho pueblo, al propio tiempo es también mi objeto visitar a mis padres políticos residentes en este mismo pueblo.”

Anys més tard, va augmentar la concessió de permisos per vacances o llicències per malaltia que encobrien unes vacances. Després de la guerra, els faroners adscrits a fars ordinaris propers a nuclis urbans van disposar de deu dies de vacances anuals; els situats a més de 5 km, de 45 dies, i els aïllats disposaven d'un mes de permís cada dos mesos de servei. Als anys seixanta del s. xx es va generalitzar el mes de vacances, com per a tots els treballadors.

Els estadants del far

Als fars no es podia acollir persones alienes a les famílies dels faroners. Així ho recordava l'enginyer el 22 d'agost de 1916:

“Queda en absoluto prohibido pernoctar en el faro a toda persona que no sea del servicio y pariente en grado próximo a los torreros y personas que corrientemente formen parte de la familia de éstos.”

Al final del s. xx, però, era habitual que alts càrrecs de l'Administració de l'Estat (subdirectors generals, directors generals, secretaris d'estat, ministres, etc.) passessin uns dies de vacances en aquestes instal·lacions públiques. Al far de Sant Sebastià hi va estiuar Virgilio Zapatero, ministre socialista de Relacions amb les Corts en els governs de Felipe González, el qual també va estar a punt d'anar-hi l'estiu de 1984. L'estada del president socialista, àmpliament recollida per la premsa de l'època, no es va acabar materialitzant perquè tècnics del Ministeri de l'Interior desplaçats al far no van trobar-hi prou garanties de seguretat, en aquells anys de gran violència terrorista. Descartat el far de Sant Sebastià, va ser llavors que es va habilitar la finca de Doñana perquè Felipe González hi anés a estiuar. És paradoxal, perquè la superioritat sempre vetllava pel compliment de la norma que impedia terceres persones d'estar-se al far. El 17 de maig de 1982 l'enginyer en cap encara s'adreçava a Antonio Aguirre en els següents termes:

“Ante la proximidad de la temporada estival, le recuerdo que las dependencias de ese faro destinadas a vivienda del Suplente, deben ser utilizadas, única y exclusivamente, para el fin a que están destinadas: Alojamiento del Técnico Suplente para realización del servicio, sin que las mismas puedan ser utilizadas por cualquier otra persona, salvo autorización expresa de esta Jefatura.”

És ben clar que la Prefectura acordava el que el govern de torn volia.

La vinculació de la feina amb l'habitatge els darrers temps

El 1987 els faroners van tenir la possibilitat d'abandonar l'habitatge del far i residir al poble més proper. El 5 de novembre d'aquell any Àngel Casariego va rebre aquesta comunicació de la superioritat:

“El Área de SSMM remite oficio, cuya fotocopia se adjunta, interesando se manifieste por escrito, por el personal del Cuerpo Técnico de SSMM, si desean

residir en las viviendas de la Señal en que actualmente se hallan destinados o, por el contrario, prefieren hacerlo fuera de aquéllas, dentro del término municipal en que se halla enclavada la dependencia. En consecuencia, agradeceré conteste a la mayor brevedad, indicando sus preferencias en relación con el tema, a fin de comunicarlo a los Servicios Centrales.”

La resposta d'Àngel Casariego a l'enginyer en cap del Servei de Costes de Girona va ser:

“En contestación a su escrito de fecha 5 de noviembre del presente año, le comunico que por no conocer las condiciones que en su día establezca la Dirección General de Puertos y Costas, a cambio del disfrute de la vivienda, me reservo manifestarle mi opinión hasta la oportuna aclaración de dichas condiciones.”

La reivindicació de millores en les condicions laborals, per tal de poder gaudir d'una jornada laboral més homologada a la resta de treballadors, va acabar tenint per als faroners un efecte totalment contrari, ja que va donar peu que els faroners deixessin d'ésser funcionaris, amb la qual cosa la seva situació laboral es va degradar.

Per poder congeniar el reivindicat horari laboral de 40 hores setmanals amb caps de setmana, el servei central de Senyals Marítics es va veure obligat a reestructurar el servei. Amb aquesta finalitat es va idear un pla de funcionament per equips, la implantació del qual va generar nombroses tensions, bàsicament per una manca de finançament adequat, que va suposar un empitjorament general de les condicions laborals i del servei. Per primera vegada molts fars s'apagaven i les avaries no es podien arreglar immediatament perquè no hi havia el personal necessari, la qual cosa revertia en perjudici de la seguretat en la navegació marítima.

La implementació de la reestructuració del servei va comportar nombrosos problemes. El 12 de febrer de 1990 Àngel Casariego es queixava a l'enginyer en els següents termes:

“En relación al asunto y debido a: 1- La falta de definición sobre jornada reglamentaria. 2- La obligación que impone el Reglamento Orgánico del Cuerpo Técnico de SSMM de permanecer en la señal al menos a uno de los técnicos destinados en la misma, mientras funcione alguna de las señales de ayuda a la navegación. 3- El estar destinada en una señal en la que funciona de forma continua un radiofaro. 4- La nueva reorganización de suplencias establecida por V. que contempla exclusivamente durante dos días a la semana la permanencia del técnico suplente. Por todo lo expuesto mi jornada laboral

ha pasado de 84 horas semanales a 144 horas (60 horas más que antes), lo que considero un serio perjuicio tanto para mí como para el servicio.”

El 24 d'agost de 1990 l'enginyer del Servei de Projectes, Obres i Senyals Marítics s'adreçava a Àngel Casariego, tot dient-li:

“Según el anexo de la Resolución de la Secretaría del Estado para la Administración Pública de 19 de Abril de 1990, y comoquiera que V. reside en el propio faro, su jornada laboral será de 40 horas semanales (desde las ocho horas a las 16 horas) de lunes a viernes.”

I el 26 de setembre de 1990 l'enginyer en cap de Senyals Marítics J. López afegia:

“Tal como me ha indicado el Jefe del Servicio D. Carlos Méndez, a partir de principios de octubre, el Servicio de Mantenimiento e Inspección de las SSMM, que tienen V. encomendadas, se organizará de la forma siguiente: Se estructuran dos equipos, llamados norte y sur: El equipo norte estará formado por los técnicos de SSMM de Rosas, Creus y Puerto de la Selva. El equipo sur estará formado por los técnicos de SSMM de Tossa, Sant Feliu, Palamós y San Sebastián. Cada equipo se encargará de todas las misiones que hasta la fecha tienen encomendado individualmente cada técnico de SSMM respectivo. Deberán informar semanalmente sus trabajos realizados.”

L'equip sud va passar a encarregar-se també del far de les Medes, que des de la seva automatització el 1924 havia depès del far de Roses. Així, ens trobem que a partir d'aquest moment els faroners de Sant Sebastià s'han de desplaçar fins al far de les Medes. El 4 de gener de 1993 Àngel Casariego comunicava a l'enginyer en cap del Servei de Costes de Girona:

“Se recibe aviso telefónico a las 12 horas del día 30/12/1992 por el que la comandancia de Palamós nos informa de avería en el faro de las Islas Medas. A las 16 horas se visita la señal constatando la avería que ha dejado fuera de servicio esta señal. Se localiza el fallo en tarjeta de característica y célula de encendido LDR en cortocircuito. Se repara la tarjeta de característica y se sustituye la célula de encendido, finalizando la reparación el día 31 a las 14 horas, quedando el faro en funcionamiento normal. Se reitera la necesidad de cambiar paneles defectuosos y sustituir la batería.”

El 4 de maig de 1992 Àngel Casariego comunicava a l'enginyer, entre altres incidències, les deficiències del funcionament del sistema per equips:

“Para realizar un sistema de mantenimiento de las Señales Marítimas se precisaría: Directrices claras que delimitasen los cometidos a cada nivel.

Asignación clara de las señales (señales dependientes de varios organismos). Inversión en material (herramientas, equipos de medida,...). Establecer un sistema que permita la adquisición del material de uso frecuente de una forma ágil."

El malestar dels faroners per la reestructuració del servei i els pocs mitjans de què disposaven va derivar en una espiral de picabaralles obertes entre els faroners i la superioritat, les víctimes de la qual, finalment, van ser els faroners, que van perdre la condició de funcionaris.

A partir de 1990 es van augmentar els controls sobre els faroners. El març de 1990 el cap de l'àrea de Senyals Marítims ho manifestava així al Servei de Costes de Girona:

"En cualquier caso, por ese Servicio de Costas se procederá a la instalación de los equipos de medida necesarios para independizar los consumos de las instalaciones de ayuda a la navegación de los que se originan en las viviendas. Los grupos electrógenos de reserva se destinarán exclusivamente al suministro de energía a las instalaciones de ayuda a la navegación."

En una època en la qual encara no s'havia generalitzat l'ús del telèfon mòbil, el funcionament per equips va disparar el consum telefònic, i la superioritat també va pretendre limitar l'ús del telèfon. El 19 de febrer de 1990 l'enginyer feia aquesta comunicació:

"Ordenado por la Superioridad, queda prohibido el uso del teléfono oficial del faro para efectuar llamadas interprovinciales. En lo sucesivo se impone la prohibición de establecer comunicación telefónica con ninguno de los Servicios Centrales del MOPU o de sus organismos provinciales."

I el 29 de juliol de 1991 Guillermo Segador escriu a l'enginyer:

"El pasado día 3 del presente mes de julio se procedió por parte de la Compañía Telefónica a la instalación de un teletax (contador de pasos telefónicos) para el control de las llamadas de esta señal."

L'avenç tecnològic i l'extensió de les polítiques empresarials va contribuir a la reducció de la plantilla de faroners. Per això, la baixa del darrer faroner de Sant Sebastià ja no es va cobrir. Actualment el servei el realitzen tècnics sota la direcció de l'Autoritat Portuària de Barcelona, que de forma itinerant s'encarreguen del manteniment, l'arranjament de les avaries, les reparacions tècniques, el muntatge de noves instal·lacions, etc. en diversos fars i balises de titularitat pública, i de la supervisió d'altres tipus d'abaliments del litoral.

4. Els controls meteorològics. Informació meteorològica i notícia d'accidents laborals

A partir de la documentació dels fars tenim notícia d'episodis o fenòmens meteorològics singulars. El 8 de febrer de 1864 el torrer Miguel López comunica a l'enginyer en cap a Girona que la boira i, posteriorment, el fort temporal de neu han impossibilitat la visió de la llum del far, ja que malgrat que tots els treballadors del far han pujat a la torre per treure la neu, el fort temporal ha impossibilitat de netejar-la i no ha permès la visió de la llum.

Una de les tasques assignades tradicionalment als fars era la del control meteorològic. Cada far tenia una estació meteorològica des de la qual es prenia un seguit de dades, seguint criteris internacionals, que eren anotades en un dels llibres de servei, i enviades als centres meteorològics estatals per al processament i per a l'estudi del comportament atmosfèric i climatològic. El far de Sant Sebastià tenia la millor estació meteorològica dels fars de la província.

El 30 d'agost de 1940 el cap accidental del Centre dels Pirineus Orientals del Servei Meteorològic Nacional del Ministeri de l'Aire s'adreçava a Enric Pujol:

"Recibo su comunicación del 22 del corriente y adjunto le envío tarjetas para observaciones de temperaturas, nieblas y tormentas, pues según me indica dispone ya de tarjetas para observaciones pluviométricas. Por anticipado le agradezco vivamente la colaboración que nos vaya prestando, puesto que redundará en bien de nuestra Patria."

Aquest conjunt d'observacions meteorològiques fan que els fars conservin llargues sèries de precipitació, vent, estat de l'atmosfera i de la mar, i notícies d'episodis meteorològics singulars, molt útils per a recerques sobre climatologia en una zona. Més enllà d'aquest vessant científic, també aporten de manera indirecta informació humana, de gran vàlua per al coneixement de situacions de risc viscudes als fars.

Una d'aquestes situacions la va viure Rufino Ochoa al far de Sant Sebastià el 1883. L'11 d'octubre d'aquell any Rufino Ochoa va comunicar a la Prefectura l'incident patit per León Carrasco:

"La fuerte tempestad que se desencadenó en la noche del 10 al 11 podía haber sido de tristes trascendencias para el torrero 3º que se hallaba de turno, pues a las 3'41 de la mañana cayó una chispa eléctrica, y sin duda por no

haber podido alcanzar o haberse desviado del pararrayos, se introdujo en la cámara de iluminación, pero hasta la fecha sin poderse dar cuenta los torreros, por mucho que han examinado, el punto por donde podía haberse introducido, pues no se halla señal alguna, ni en la cúpula ni linterna por donde podía haberse introducido, calculándose por esta razón que debía haberse introducido por uno de los agujeros de la bola de la cúpula, no hallándose igualmente el punto recorrido hasta el pavimento de la cámara de iluminación. Y llegó a aquél, al pie del marco de la trampa en dirección a la columna, rompió una pieza o ladrillo de mármol en diferentes pedazos, pasando por bajo del marco de la trampa y observándose en el primer tramo de escalera que encontró, varios pernos hasta calcinados, de allí pasó a la parte del cuerpo acristalado de la antecámara o armazón de madera y cristal, que para cierre de la antecámara se ha colocado, allí se observan varios puntos recorridos, uno de éstos se observa un tornillo roto y arrancado y una chapita de hierro como limada por un extremo, que es por donde se observa se ha introducido, pues además arrancó unas pequeñas astillas, a la salida, corriéndose a la parte de la ventana del E. rompiendo un cristal de ésta, removiendo algunos ladrillos de sobre la misma, y atravesando luego por bajo del vastidor del armazón indicado de la antecámara, se ve un punto en la parte que forma balconcillo la escalera, cuyo punto es un pomo como calcinado la parte que ha tocado, recorriendo sin duda después la escalera, pues al llegar al arranque de la escalera del cuerpo de la torre, rompió dos valdosas de mármol en diferentes pedazos, removiendo tres más, punto por donde desapareció. Particular parece que habiendo tocado el primer punto en la cámara de iluminación y habiendo ocasionado los desperfectos mencionados, no se note ningún deterioro en cúpula, linterna, ni aparato, pues reconocido todo minuciosamente, no se observa el menor desperfecto: parece ser un misterio. Como V. comprenderá el torrero 3º se ha librado de una muerte casi segura, pues aun sin ser tocado por la chispa, podía haberle ocasionado la asfixia teniendo como tiene cerrada la cámara de iluminación, pero sí ha recibido su consiguiente susto y haber quedado como atontado, pero la fuerza del valor pudo salvarle la vida, pues pudo abrir la compuerta y a grandes gritos pedir auxilio, pues se encontraba como asfixiado, pero como el estruendo del trueno llamó la atención, indicando que algo debía haber ocurrido, los torreros 1º y 2º que se hallaban durmiendo se levantaron inmediatamente, encontrando ya que el torrero 3º venía ya en demanda de auxilio, pues como he dicho el caso no era para menos sino el estar sobresaltado, pero creo no llegue a tener resultado que pueda perjudicar su salud. Por la relación hecha podrá V. formarse una idea que la noche en cuestión habrá sido de excitación para

las familias del faro, pero afortunadamente no hay que lamentar desgracia ninguna personal, todo lo cual doy a V. oportuno conocimiento, a fin de que disponga lo que tenga por conveniente sobre los desperfectos de que llevo hecha mención.”

Altres observacions

Les observacions meteorològiques es complementaven amb una observació general de l'horitzó marítim del far. Les incidències anotades com a observacions generals de vegades podien fer servei als Serveis de Vigilància Costanera en temes referents a la defensa, la seguretat i la prevenció de delictes. La inestabilitat política de l'Espanya de la segona meitat del s. XIX és el rerefons de la carta que l'enginyer en cap va adreçar a José Ramón Martínez el 8 d'agost de 1867:

“Por Real Orden de 19 de Julio último se ordena que todos los empleados del Estado llamados a vigilar las costas en el desempeño del servicio especial que a cada uno corresponde, ejerzan la más exquisita vigilancia para hacer imposible todo proyecto o tentativa contra la tranquilidad pública. En su consecuencia prevengo a V. que haga efectiva la mencionada vigilancia en la parte de la costa que está al alcance de ese faro ni desatender por eso el servicio que se le tiene encomendado, dándome cuenta del menor incidente que tenga relación con el objeto que motiva la citada Real Orden.”

Per motius ben diferents, el 23 de juny de 1934 el Jutjat de Primera Instància de la Bisbal d'Empordà s'adreçava a Felip Trull:

“En méritos de exhorto del Juzgado de instrucción de Gerona, dimanante del sumario número 22 de 1934, que se sigue en aquél, sobre contrabando, contra Juan Marqués y otros, dirijo a V. el presente, rogándole se sirva librar y remitir a este Juzgado, certificación expresiva de si el día 22 de enero último vió navegar al falucho S. Isidoro en aguas jurisdiccionales, en cual caso, determine la hora que viera dicha embarcación dentro de la zona de vigilancia y a ser posible, la situación de la misma en relación con la costa.”

5. Arranjament d'avaries

L'incident esmentat en relació amb León Carrasco, a més de deixar constància dels perills laborals que comportava la feina en un far, ens deixa

testimoni de les avaries produïdes per efecte d'un llamp, a les quals els faroners havien de fer front i donar solucions. En ocasions, però, hi havia casos d'avaries molt complicades que necessitaven la substitució de peces o aparells, que feien necessari recórrer als serveis tècnics centrals, i d'altres vegades als tècnics de La Maquinista Valenciana, empresa subministradora de molts dels aparells tècnics.

De tant en tant les avaries eren provocades per errades humanes. Miguel López l'1 de novembre de 1886 comunicava a l'enginyer l'accident del faroner tercer, en el transcurs de la seva feina (quan netejava):

“Presentes todos los torreros de este faro a la hora de apagar, cual previene el reglamento, se efectuó esta operación, en el día de hoy, sin novedad en el servicio de la noche; acto continuo señalé a cada uno de ellos las faenas y operaciones que deben hacerse diariamente, correspondiendo al torrero 3º la limpieza de la lámpara columna de basamento y máquina de rotación, por haber prestado el tercer turno de vela, el torrero 2º y el que suscribe hicimos las del aparato linterna y accesorios, hechos éstas por todos, con el mayor cuidado y aseo según costumbre, sin embargo a pesar de ser así, al terminar dicho torrero 3º la limpieza de la lámpara de alumbrado debiendo cubrir ésta con su tapa, que durante la noche se halla dentro del aparato, al lado de tierra, en cuyo sitio no perjudica ni estorba, la cogió por su asa, mas al suspenderla, dice, el mencionado torrero 3º que impensadamente y sin saber como se dió un golpe en un codo contra uno de los montantes del aparato, quedando de tal momento el brazo sin sentido por la fuerza del dolor, y como es consiguiente se le abrió la mano, cayendo dicha tapa al suelo, y debió ser tal cual lo refiere, puesto que antes de sentirse el golpe de la tapa, dio este funcionario un ¡Hay!; en aquel entonces me hallaba limpiando el aparato al exterior y el torrero 2º la linterna, sin perder un momento me apersoné en el punto o sitio donde había pasado el incidente y reconocido todo por mí, ya que el estado del torrero no le permitía contestar a mi pregunta, ni articular una palabra. Resulta que la tapa de la lámpara al desprenderse de la mano chocó antes de caerse al suelo en el segundo prisma contados de arriba a bajo, fila 11 del panal 6º principiado a contar éstos, desde el primero de la derecha, entrando al aparato, o sea el 2º de la izquierda fila 4ª, causando tal golpe un desportillo de 0'055 metros de largo por 0'013 metros de ancho.

“Como V. puede comprender en concepto mío no ha habido en este inesperado incidente por parte del referido torrero 3º desidia ni abandono puesto que, desde que se halla prestando servicio a mis órdenes en este faro, demostró ser bastante cuidadoso, cualidad o condición propia de un buen

torrero; únicamente considero fue un caso disgraciado a que todos estamos expuestos constantemente. Lo pongo en el superior conocimiento de V. para los efectos consiguientes, rogándole me acuse recibo de la presente comunicación para salvar mi responsabilidad en su día.”

Els prismes de les òptiques són un element molt delicat. El seu deteriorament, fora del cas de negligència involuntària, hauria pogut ser motiu de l'obertura d'un expedient a Amado Sabater per manca de cura amb les instal·lacions.

Els temporals que s'abatien sobre el far feien que els faroners haguessin de fer front a molts trencaments de vidres de la llanterna, de les finestres dels habitatges, i en el cas de Sant Sebastià, de forma especial, dels de la claraboia del pati. Així comunicava Miguel López a l'enginyer, el 17 d'octubre de 1886, els efectes d'un temporal sobre el far:

“Eran las cinco de la mañana de hoy cuando se desencadenó viento uracanado del NW con fuerte lluvia (especie de ciclón) siendo su duración de unos 10 minutos próximamente, en cuyo tiempo ocasionó desperfectos de poca consideración en la claraboya de cristales, rajándose uno de éstos por dos partes y suspendiendo o arrancando tres planchas de zinc, gracias a encontrarse en estado de solidez que hoy está, claraboya y linterna del aparato, no fueron las consecuencias de este chubasco desastrosas para este faro, según me temía, pues le aseguro a V. de que los 10 minutos que sopló dicho viento NW, estuvo en continuo movimiento todo el establecimiento, así es, que fueron momentos de terror para los habitantes del faro.”

Moltes de les avaries es produïen –i es continuen produint– com a conseqüència de temporals de pluja i vent. El 13 de febrer 1954 l'enginyer responia a una comunicació anterior del faroner en la qual li comunicava el trencament d'unes canonades:

“A la vista de su comunicado de fecha 3 del corriente, referente a roturas de cañerías de conducción de agua debido a bajas temperaturas, deberán los mismos técnicos mecánicos afectos a esa Señal, proceder a su inmediata reparación, con los útiles y herramientas de que disponen en el faro, dándome cuenta de haberlo así efectuado. Una vez reparadas dichas cañerías, deberán en lo sucesivo, tener la precaución de desalojarlas del agua, todas las noches en la época de heladas o bajas temperaturas.”

Les fonts d'energia

De vegades, els temporals provocaven talls en el fluid elèctric –i ho continuen fent–, i llavors calia –i encara cal– utilitzar els sistemes alternatius de reserva dels fars. El 26 de juny de 1942 Joan Riudavets comunicava a l'enginyer:

“Tengo el honor de poner en conocimiento de V. que en la tarde del día 25 del corriente, a las 17 horas 30 minutos, se desencadenó una tormenta, acompañada de descargas eléctricas de bastante intensidad, las que produjeron averías de importancia, tanto en el transformador que está instalado cerca del faro, como también en el cuadro de distribución de la instalación eléctrica del edificio, y el desprendimiento de un cable que va del transformador al edificio del faro por haber saltado uno de los aisladores del mismo. A pesar de haber acudido empleados de la Energía Eléctrica a reparar dichas averías, no se consiguió dar luz, por haber quedado pulverizados los dos fusibles del cuadro de distribución, los cuales no se pudieron reponer, por carecer de repuestos, por cuyas causas, el faro tuvo que funcionar con la lámpara de socorro ‘Chance’ toda la noche. En el día de hoy, se ha intentado aplicar a dicho cuadro, unos fusibles provisionales, sin que se pueda garantizar su rendimiento, por lo que urge, si lo tiene a bien, indicar al Servicio Central de SSMM, el envío inmediato de dos fusibles para dicho cuadro, ya que en Plaza no se hallan del mismo tipo. Solo me resta poner en el conocimiento de V. que la citada tormenta averió también el teléfono, por lo que no pude comunicar a V. más urgentemente la necesidad de conseguir los antedichos fusibles. Me complace al mismo tiempo, manifestar a V. que no hubo novedad alguna en el alumbrado del faro, con el funcionamiento de la lámpara de socorro ‘Chance’.”

Les dificultats de la postguerra també causaven talls elèctrics. Davant de la repetició d'aquests talls, es reclamava insistentment la instal·lació d'un grup electrogen, com a sistema de reserva, que garantís el funcionament correcte del far en casos de tall en el subministrament elèctric. Tanmateix, el grup electrogen no va arribar fins al 2 de juliol de 1962.

El fet de ser l'únic far de primer ordre de la província feia que sempre fos el que tenia uns índexs de consum de combustible més elevats. El 1952 el consum era de 6.936 kWh.

La rotació

El bon funcionament del sistema de rotació és imprescindible en un far. Qualsevol petita variació en la rotació del far pot esdevenir perillosa per a la correcta identificació del senyal, per això requereix un control permanent. Amb motiu de l'electrificació del far, el 4 de setembre de 1941 Joan Riudavets s'adreçava a l'enginyer encarregat del servei marítim de Girona:

“Tengo el honor de comunicar a V. que aprovechando la estancia en este faro, del Sr. Ingeniero del Servicio Central de SSMM, don César Vila, en ocasión de la electrificación del mismo, se le puso de manifiesto la irregularidad que hace tiempo se dejaba sentir en la rotación del aparato, por lo que después de un detenido examen, se sacó la conclusión de que puede sea falta de mercurio que padece el aparato, por lo que ordenó, se pasara una comunicación a V. con el objeto de que desde esa Jefatura se pidiera por oficio al Servicio Central de SSMM, el envío inmediato de la cantidad de mercurio que a juicio de los Ingenieros de dicho centro, se pudiera necesitar para efectuar el añadido necesario en la cubeta del aparato.”

Des de fa anys els aparells de rotació dels fars se sostenen sobre uns flotadors de mercuri, un mineral que permet augmentar la velocitat de gir de les òptiques, i facilita que la identificació d'un far es pugui fer en només 20 segons –quan, recordem-ho, el primer cicle de la característica del far de Sant Sebastià era de 8 minuts. En aquesta ocasió, el problema detectat en relació amb la manca de mercuri es va resoldre amb el seu enviament, com indica una comunicació del 10 de novembre de 1941:

“Debo poner en conocimiento de V. que por mediación de la Zafra [sic Sarfa] se ha recibido en este faro una botella conteniendo mercurio, cuyo peso neto ha sido de 30 kilos el cual fue remitido para efectuar el añadido en la cubeta del aparato, operación que ya se ha llevado a cabo con un peso total de 20 kilos, habiendo dado el resultado que se esperaba, por lo que la rotación funciona con la precisión debida. Los 10 kilos de mercurio restante se han dado de alta en el libro correspondiente y hallándose en el almacén de este faro.”

El radiofar

Les avaries del radiofar també van ser una constant preocupació dels faroners d'ençà de la seva instal·lació el 1970. El 31 de desembre de 1980 Antonio Aguirre comunicava aquesta a l'enginyer en cap:

“Durante el día 27 de los corrientes y a causa del fuerte temporal de viento, quedó erosionada la salida de antena del radiofar. Dicha anomalía no pudo subsanarse por ser casi imposible trabajar al aire libre en aquellas condiciones. El día 28 terminó de romperse la mencionada salida, por lo que se procedió a efectuar una reparación de urgencia, ya que las condiciones atmosféricas no permitían efectuar soldaduras. Por dichos motivos desde el día 27 hasta el día de hoy, que se ha podido efectuar la reparación correcta, el radiofar ha funcionado a intervalos y mermado en su potencia de emisión. A partir de las 12'30 del día de hoy, día 31 y efectuadas las comprobaciones oportunas, el radiofar emite normalmente en tiempo y potencia de salida.”

6. El camí de servei

Els fars, a més de la finca on s'alça l'immoble, tenen majoritàriament al seu càrrec el camí de servei, construït en el seu moment per fer arribar els materials de construcció al far, i mantingut des de llavors per tal de facilitar, bàsicament, l'abastament de combustible i les comunicacions en general. Si no n'hi havia, per gran distància respecte d'un nucli habitat, per dificultats orogràfiques o per no ser viable econòmicament el traçat, s'optava per la via marítima i la construcció d'un embarcador arran d'aigua i el condicionament d'un petit camí de servei que l'unís amb el far. Aquest no va ser el cas del far de Sant Sebastià, l'accés al qual, ateses les característiques del cap i la seva accessibilitat des de Palafrugell, ha estat sempre terrestre. El camí d'1,844 km de llargada s'iniciava al torrent d'en Domènec, i és anterior a la construcció de la carretera de Tamariu. Per obrir-lo va ser necessari expropiar terrenys de vinya i secà a una dotzena de propietaris. L'arranjament i el manteniment del camí de servei del far és sempre una constant a tots els fars, i un motiu de preocupació per als faroners; i Sant Sebastià no és cap excepció en aquest sentit.

Així queda palès el 4 de novembre de 1875 en una comunicació de Manuel Ordoñana a l'enginyer:

“Con las lluvias que cayeron hace pocos días y las que han caído la noche del día 2 al 3 del actual, se han desprendido de los márgenes de las heredades inmediatas a la hermita de San Sebastián una porción grande de piteras y tierra obstruyendo la cuneta de la carretera, como igualmente en otro trozo más abajo inmediato, al ramal de carretera que da subida a la hermita, han caído también bastantes trozos de tierra, tienen obstruidas todas las cunetas, les he hecho presentes al señor Alcalde de Palafrugell y Administradores de la hermita, a fin de que se limpien como lo han hecho en otras ocasiones, pero beo que nadie toma ninguna determinación para limpiarlas, y que es de pura necesidad para el invierno. Lo que pongo en su conocimiento.”

I així continuava essent passats més de setanta-cinc anys. El 15 de juliol de 1952 Antonio Aguirre s'adreçava així a la superioritat:

“El pasado día 13 de los corrientes un autobús de los 5 de la compañía Pujol & Pujol de Lloret que llegaron aquí con excursiones, al maniobrar se abalanzó sobre uno de los petriles de la carretera destruyéndolo en parte, los daños ocasionados ascienden a unas 350 ó 400 ptas.”

Al llarg dels anys qualsevol propietari de finca adjacent que volgués fer una edificació i tenir una servitud de pas havia de sol·licitar-ho a l'Estat a través de la Prefectura; així ho van fer per exemple Pere i Jaume Prats el 1865, als quals es va respondre:

“Que se fije la línea de fachada a cinco metros del eje del referido camino.”

El camí es va asfaltar el 1944, i a diferència de bona part dels camins o les pistes que arriben als fars, que continuen essent de titularitat estatal, la carretera d'accés a Sant Sebastià avui és municipal. El 4 de maig de 1971 el Ministeri d'Obres Públiques va traspasar-lo al d'Hisenda per tal que el cedís a l'Ajuntament de Palafrugell. Així ens consta en una carta que el cap de Costes i Ports de la Prefectura de Catalunya adreçava al faroner el 9 de juny de 1971:

“Adjunto me complazco en remitir a V. fotocopia del Acta de desafectación del camino de servicio a ese faro, con motivo de su entrega a la Delegación de Hacienda de Gerona (Bienes Patrimoniales del Estado), para su posterior cesión al Ayuntamiento de Palafrugell con el fin de que tenga constancia en el archivo de esa Señal.”

7. La identificació del far

Senyal diürn

Tots els fars tenen un senyal nocturn que els singularitza, anomenat *característica*. Al llarg dels anys ja hem vist a la fitxa tècnica com ha anat canviant la característica del far de Sant Sebastià. Però els fars també són –i molt especialment, eren abans– un bon senyal diürn. Això fa que el color dels fars també hagi estat un motiu d'interès i de regulació.

La imatge dels fars pintats de blanc no sempre ha estat aquesta. Hi ha fars amb dibuixos romboïdals, bandes de colors, etc. Al s. XIX molts fars tenien parts de les façanes pintades d'unes tonalitats marronoses o vermelloses, com les que s'adverteixen en algunes fotografies antigues; però el 1918 una modificació de la legislació va fer-los pintar de blanc. El 2 de setembre de 1918 Josep Orfila va rebre una comunicació de l'enginyer en la qual li manifestava:

“El Sr. Ingeniero Jefe con esta fecha me dice lo siguiente: ‘El Inspector General Jefe del Servicio Central de Puertos y Faros con fecha 27 del actual me dice lo siguiente: ‘El Director General de Navegación y Pesca Marítima ha oficiado a este Servicio Central dándole cuenta de que efecto de los colores de que están pintados la mayor parte de los edificios de los faros, éstos se proyectan sobre el terreno confundiendo con él no siendo visible desde el mar a distancias menores de cinco millas y en cambio se distinguen perfectamente a simple vista casas aisladas blanqueadas, situadas a ambos lados de los faros y a mayor distancia que ellos en el interior de las tierras de la costa. Como quiera que los faros son los que se encuentran exactamente situados en las cartas y sobre ellos debe de hacer el navegante tanto de día como de noche sus observaciones para deducir la situación geográfica en que se encuentren es necesario que todas sus características respondan al mayor aprovechamiento útil para el fin a que se destinan. En su consecuencia dará V. orden para que dentro del mes de septiembre próximo queden blanqueados con lechada de cal las fachadas y torres de todos los faros de esa provincia excepción hecha de los aristones, jambas y cornisas que fuesen de sillería que quedarán al descubierto. Para que en lo sucesivo no tengan los navegantes motivo de queja sobre la visibilidad de los edificios de los faros comparados con los que presentan las casas de los particulares se blanquearán las fachadas de los faros una vez en el mes de abril y otra en el mes de octubre cada año. Toda la parte de hierro o metal de la linterna y balconcillo ordenará V.S. se pinte con pintura de aluminio’. Lo que traslado a V. para su conocimiento y para que

busque los operarios y materiales que sean necesarios para el cumplimiento de lo ordenado.”

Senyal nocturn

Per al bon funcionament dels fars sempre cal evitar la presència prop seu de determinats senyals lluminosos que puguin interferir el senyal i la percepció de la seva característica als navegants. Els faroners sempre han hagut d'estar atents per evitar qualsevol tipus d'interferència. Aquest és el sentit de la carta que Antonio Aguirre va adreçar el 20 de febrer de 1955 a l'enginyer:

“Cumplimentando su escrito número 33 del 16 de los corrientes, debo manifestar a V. que, según he podido observar no existen, hasta la fecha, en las proximidades del faro ni en las playas próximas, instalaciones que por sus intermitencias puedan causar confusión desde la mar. Lo que tengo el honor de comunicar a V. para su conocimiento y efectos, acusándole al propio tiempo recibo de la orden de la Presidencia sobre el establecimiento de anuncios luminosos en los puertos, de fecha 23 de mayo de 1953.”

El 20 d'octubre de 1998 Rafael Alcaraz comunicava a Ángel Casariego uns ajustaments que calia fer:

“Con objeto de anular los efectos del destello del faro de San Sebastián sobre las edificaciones circundantes, debe neutralizarse el efecto de la luz de la linterna en el sector que comprende la parte de tierra que abarca la Hostería de San Sebastián.”

8. Naufragis

La documentació del far de Sant Sebastià no deixa gaires testimonis de naufragis, dels quals tan marcats estan altres fars propers com Palamós, les Medes o el cap de Creus. I això és així per la mateixa ubicació del far de Sant Sebastià, que va contribuir a evitar la perillositat d'aquest sortint del litoral, que és el més pronunciat d'un sector relativament poc feréstec, i perquè a diferència d'altres fars les condicions meteorològiques d'aquest sector del litoral no són tan adverses.

Tanmateix, sí que al llarg dels anys ha estat testimoni de diversos incidents viscuts a les properes illes Formigues, aquelles on inicialment ja

s'havia estudiat de construir-hi el far, i on no hi va haver cap mena de senyal marítim fins al 1985!

El novembre de 1964 el vaixell Newton va embarrancar a les illes Formigues. El 3 de febrer de 1965 Antonio Aguirre rebia una carta de la Prefectura que comunicava:

“Por interesarlo el instructor nombrado por la Compañía propietaria del buque butanero ‘Newton’, que embarrancó el día 26 de noviembre último, sírvase informarme del funcionamiento de esa señal durante la noche del citado 26, especialmente desde su encendido hasta las 22 horas.”

Sis anys després les conseqüències d'aquell afer encara no semblaven resoltes, perquè el 12 de juny de 1971 Antonio Aguirre responia a l'enginyer en cap:

“Cumplimentando su escrito número 2056 de fecha 9 de los corrientes, relacionado al escrito número 41/1970 de fecha 5 de mayo del año en curso del sector naval de Cataluña con relación al embarrancamiento del buque butanero ‘Newton’ en las Islas Hormigas, tengo el honor de comunicar a V.I lo siguiente: Durante la noche del 26 de noviembre de 1964 funcionó normalmente, como lo viene haciendo desde el 17 de junio de 1963, por obras de modernización de la señal, el aparato universal instalado en este faro, con un alcance medio de 15-20 millas. Así mismo debo manifestar a V.I que durante esa noche y dos siguientes, según reza el Libro de Servicio hubo niebla.”

Aquest és un exemple documentat que palesa la importància dels llibres de servei dels fars com a testimonis legals per donar fe o deixar constància d'uns fets.

9. L'aigua, un bé escàs

L'aigua, com a recurs natural de primera necessitat, no és un bé que manqui només avui dia. Sense la xarxa d'abastament públic d'aigua actual i les condicions de vida d'ara, la manca d'aigua era una constant també en el passat, i de manera molt més apressant en condicions d'aïllament com les d'un far.

L'escassetat d'aigua serà, doncs, una constant als fars. El 25 d'abril de 1868 José Ramón Martínez comunicava aquesta situació a l'enginyer:

“Como hace más de un año que por falta de lluvias, no se recoge agua en las cisternas, se encuentran éstas con dos escalones de agua, y a fin de economizar ésta todo lo posible, consulto a V.S. si se sigue lavando en este establecimiento, o se verificará fuera, haciendo presente que si continua la sequía, será muy costoso el adquirirla, por cuanto se hallan agotados casi del todo, los pozos de la inmediaciones.”

Aquesta petició de rentar els draps de servei fora del far va ser acceptada, igual que la proposta d'adquisició d'aigua a fora feta el 19 de gener de 1870 per Manuel Ordoñana a l'enginyer en cap:

“A consecuencia de la gran sequía que se va experimentando en toda esta comarca, nos vemos ya sin agua en las cisternas, una de ellas se halla ya seca desde octubre último, desde entonces, nos hemos suministrado de la otra, pero hoy se encuentra con muy poquísima agua, y su duración no siendo nada más que para el indispensable suministro de las familias (sin coladas ni lavado de paños) podrá ser de un mes si no llueve. Esta misma falta se observa en la villa de Palafrugell, pues hay pozos que nadie los ha conocido sin agua y hoy se hallan del todo secos.”

El 21 d'abril de 1870 una normativa d'ús dels articles de consum als fars establia, en relació amb l'aigua, aquestes restriccions:

“El agua de las cisternas se dedicará a la limpieza del establecimiento y consumo personal de los torreros, y de ningún modo al riego de huertos, coladas u otros usos parecidos.”

El tema del rec dels horts, així com l'existència de galliners, que molts faroners tenien als terrenys adjacents del far per tal d'autoproveir-se d'aliments en el transcurs dels temps de lleure que els restaven, serà un dels més recurrents i polèmics, perquè des de sempre les prefectures els intentaven impedir, per bé que la realitat quotidiana se'ls manifestava en contra per raons de sosteniment familiar. En previsió de possibles sancions per un consum desmesurat de l'aigua i atenent a l'anterior comunicació, el 30 de maig de 1871 Manuel Ordoñana va decidir comunicar a la superioritat que l'ajudant d'obres públiques havia dit a l'encarregat de les obres del far, Ramon Salamó, que podia fer servir l'aigua de la cisterna; així evitava la possibilitat que pensessin que havia gastat l'aigua en horts.

Tanmateix, l'any 1879 el far de Sant Sebastià es va dotar d'uns “medallones” al pati “para la formación de un jardín a la inglesa”, i s'hi van plantar arbres de fulla perenne. El 1880 els tres faroners van decidir

repartir-se'l i fer-ne tres parts, sota la responsabilitat de cadascun d'ells. Des d'aleshores el jardí del far ha estat un dels elements característics de la seva silueta, i un gaudi per als seus visitants.

Les pèrdues d'aigua de les cisternes també van ser al llarg dels anys motiu de preocupació en diverses ocasions. La connexió del far de Sant Sebastià a la xarxa pública d'abastament d'aigua va ser molt tardana. El primer esment a la seva realització el trobem el 27 de juny de 1988, quan Ángel Casariego escrivia a l'enginyer:

“Debido a las carencias existentes en el sistema de abastecimiento de agua en esta señal, que incluye recogida de aguas pluviales y grupos de presión, y aprovechando que se van a realizar obras para el abastecimiento de agua a una urbanización próxima al faro, cuya conducción pasará a 16 metros de la puerta del faro. Sería conveniente realizar la conexión a dicha conducción de agua que nos proporcionaría agua potable continua y con presión suficiente, lo cual constituye una necesidad básica para las viviendas de esta señal. Se adjunta presupuesto de la Sociedad de Abastecimientos Urbanos y Rurales SAUR: 102.043 ptas.”

El 4 de maig de 1990 Ángel Casariego comunicava novetats relacionades amb aquesta connexió a l'enginyer:

“En relación a su escrito de 25 de abril registro de salida núm. 677, en el cual se autoriza la solicitud al Ayuntamiento de Palafrugell para la conexión con la red de agua potable por un importe de 102.043 ptas (presupuesto de 6/88), y una vez realizadas las gestiones con la empresa SAUR y a través del ayuntamiento, dicha empresa nos comunica que las obras de urbanización de la zona del faro no están finalizadas por lo que la conexión se tendría que realizar a una distancia de 135 metros y un desnivel de 25 metros con lo cual el presupuesto asciende a 692.411 ptas, ya que habría que incorporar un grupo de presión en el lugar de la conexión y la instalación de la acometida que son las partidas que hacen subir dicho presupuesto. Como estas obras de urbanización se vienen retrasando desde hace unos tres años y no tienen visos de una pronta finalización consideramos que aún habiendo ascendido sensiblemente el presupuesto inicial, su realización supondría la solución inmediata del problema del agua, ya que en caso de seguir esperando otra solución mejor habría que continuar suministrado agua potable al faro mediante camión cisterna debido a la escasez de precipitaciones, añadiéndose el agravante de la proximidad de la estación seca. Los gastos de la nueva instalación serían definitivos mientras que el empleo de cisternas no supone ninguna inversión ni solucionaría el problema definitivamente.”

El 8 de maig de 1990 la resposta de l'enginyer en cap al faroner va ser aquesta:

“En contestación a su escrito de 4 de mayo del corriente, esta Jefatura ha resuelto que de momento, continúe subministrándose el agua al faro mediante camión cisterna como hasta ahora venía haciéndose, dada la cuantía del nuevo presupuesto para la conexión de agua a la red municipal.”

Finalment, la connexió es va portar a terme el 1991. El 29 d'abril, Ángel Casariego ho comunicava així a l'enginyer en cap del Servei de Costes de Girona:

“El pasado día 23 se realizó la conexión a la red pública de agua potable. No obstante la presión es insuficiente para alimentar directamente a la red de consumos por lo cual es preciso seguir almacenando el agua en aljibes, bombeándola tal y como se venía haciendo. Por otra parte la compañía de aguas nos informa que es necesario realizar los trámites pertinentes para dar de alta el contador.”

10. Desavinences entre faroners

La convivència contínua en un mateix espai dels faroners i les seves respectives famílies era una de les particularitats de la vida dels fars. En els fars d'un sol faroner, l'aïllament era total, amb els inconvenients que això suposava; però en els compartits per més d'un tècnic, la convivència amb un altre company enmig d'aquest aïllament podia esdevenir explosiva si no hi havia una bona entesa. Sovint la incompatibilitat de caràcters o les actituds d'uns i altres eren motiu de tensions entre tècnics i/o entre les respectives famílies. La gran mobilitat geogràfica de la professió contribuïa a fer que les convivències insuportables fossin curtes en el temps, i fins al primer terç del s. XX no era rara la permuta de llocs de treball, moltes de les quals responien a dinàmiques d'aquest tipus.

De casos de desavinences documentades en tenim diversos. Potser un dels que va arribar a un to més elevat es va viure el 1873. El 24 de març d'aquell any l'enginyer Gabriel March ho manifestava així al faroner principal Manuel Ordoñana:

“Con esa fecha digo al torrero ordinario del faro de San Sebastián, José García Giménez lo que sigue: ‘Me he enterado de la queja que ha producido contra V. el torrero principal encargado del faro de San Sebastián y que

consiste en haberse V. permitido dirigirle amenazas [...]. Admitiendo como cierto cuanto manifiesta el torrero principal y aun sin entrar a formar juicio acerca de su proceder, debo advertirle que está V. en el caso de obedecer y atender las observaciones que reciba V. del referido torrero, sin réplicas de ninguna clase, absteniéndose en lo sucesivo de dirigir amenazas y palabras desagradables que envuelvan una falta grave de insubordinación, lo que estoy resuelto a castigar con todo rigor si en lo sucesivo muestra la menor resistencia al cumplimiento de lo ordenado por el torrero principal, y haga cualquier manifestación que tienda a rebajar la subordinación debida'. Lo que traslado a V. previniéndole que se sirva darme inmediato aviso si el torrero referido deja de dar cumplimiento a las observaciones que le haga V. relativas al servicio y si revela con su comportamiento faltas de cualquier clase que sea, para resolver lo que proceda."

Fos com fos, el 10 de maig José García Giménez va ser traslladat al far del port de Tarragona. L'1 de desembre de 1873 una carta de l'enginyer a Manuel Ordoñana deia:

"Con esta fecha me dirijo al torrero 3º del faro del cabo de San Sebastián José María Macías, a fin de oír sus descargos, en vista de la queja formalizada por V. respecto de las faltas de servicio y desconsideraciones a V. y desavenencia entre ambos, a fin de apreciar si ésta última procede de uno u otro o de ambos, para en su caso resolver lo que proceda con arreglo a la prevención 3ª de la orden de la Dirección General de 12 de Noviembre de 1859, referente a la separación del servicio de ese faro de uno o ambos torreros."

En aquesta ocasió, les desavinences van quedar en un malentès, i Macías no va ser castigat i va continuar al far tres anys més.

Amb uns altres protagonistes, a la fi de 1880 les relacions entre els tres faroners es van tensar notablement. El faroner principal era responsable del servei del far i de la feina dels altres faroners, la qual cosa el dotava d'un alt grau de compromís, perquè vinculava la pròpia feina a la responsabilitat dels altres faroners. Les hores de servei estaven clarament reglamentades i infringir-les era motiu d'expedient. Si en un far els faroners de categoria inferior no complien el seu horari i el principal no feia res per corregir la situació, la responsabilitat que es podia derivar de qualsevol problema podia recaure directament sobre el principal, encara que es tractés d'un error dels inferiors.

La Prefectura va descobrir irregularitats en l'arribada al far de Pere Ferrer i León Carrasco, massa acostumats a fer els ulls grossos amb relació a les

hores d'entrada i de sortida del far. Gabriel March, després d'haver intentat esbrinar els fets, el 18 d'octubre de 1880 va adreçar-se al faroner principal, tot dient-li:

"Importa que sin subterfugios ni rodeos me diga V. terminantemente si V. concedió o no permiso al torrero 2º D. Pedro Ferrer para ausentarse del faro durante el día 26 de setiembre. No me satisfacen pues las explicaciones que sobre dicho particular me da V. en la comunicación del 14 del corriente y en la que únicamente me dice V. que cuando el torrero 2º le pidió permiso para ausentarse al día siguiente le contestó V. que bien. Debo pues saber si la contestación que dio V. a la petición del torrero 2º consistió en conceder o negar el permiso. Remítame V. las libretas borradores de las observaciones correspondientes a los meses de setiembre y octubre del corriente año y debe V. empezar nuevas libretas para las observaciones necesarias aprovechando las que tenga de repuesto."

Això va obligar Francesc Casanova a mostrar-se menys tolerant. Si passava qualsevol incident o desgràcia i es descobria que no es complia amb el que estava establert, la responsabilitat recauria sobre el torrер principal. Per evitar-ho, el 5 de novembre de 1880 Casanova comunicava aquest afer a l'enginyer:

"Pongo en conocimiento de V. que estoy comprometido con los dos torreros 2º y 3º por que me apodero de las llaves de la verja y de la subida a la ermita para que no salgan de noche sin permiso mío y dicen que van a poner un comunicado por que les cierro las puertas de salir a las afueras de noche y no pueden salir a la hora que quieren irse al pueblo y sobre esto tenemos cuestiones, y dicen que nadie les puede cerrar las puertas de noche."

Tanmateix, tot plegat suposava un augment de les tensions entre els companys. En descàrrec seu, el 21 de desembre de 1880 León Carrasco manifestava a l'enginyer:

"En contestación a su comunicación de fecha de hace diez o doce días cuya referida fecha he pedido al torrero 1º encargado de contestarme ésta que no la tenía a mano ni tampoco recordaba, y como ésta se refería a las muchas faltas cometidas por el torrero 2º y 3º. Debo decir a V. como justa defensa que ignoro las faltas cometidas que dice la referida comunicación, y no sabiendo el parte que pueda haber dado el encargado, solo diré a V. que procuro cumplir con mi deber y que durante mis turnos de vela nunca abandono la luz sino para beber agua u otra necesidad del momento. Ahora bien, en contestación en la parte que se refiere haber yo faltado al torrero 1º encargado

con amenazas o insultos debo decir a V. muy alto (y hablo con el debido respeto a V.) que ni mi educación en mi clase lo permite, ni acostumbro a faltar a persona alguna, y menos de una edad avanzada.”

El 22 de desembre de 1880 el torrer principal Francesc Casanova va redactar dues comunicacions adreçades a l'enginyer en cap. En una manifestava:

“Adjunto remito a V. la comunicación del torrero 3º referente al parte que di a V. el 22 de noviembre último referente a las faltas cometidas y a las amenazas y desafiarme y asta la acción de tirarse para mí para pegarme y todas esas cuestiones han venido sobre el servicio, por querer hacerles cumplir con el servicio y todo cuanto ha pasado ha sido en presencia del torrero 2º, y los dos están unidos y se niegan a todo cuanto han hecho. La fecha de la comunicación que dice el torrero 3º que me he negado a darle ha sido por que me la pidió estando de turno haciendo el servicio, y les dije que no abandonaba el servicio y que la fecha no me recordaba la que tenía, que me la pidieran al día siguiente y que se la diría, y han hecho las comunicaciones sin preguntármelo al día siguiente.”

I a l'altra, deia:

“Adjunto remito a V. la comunicación del torrero 2º referente al parte que di a V. el 22/11 último y según dice el torrero 2º cumple como previene el reglamento, pues yo afirmo lo mismo que le decía yo a V. en la comunicación del 22 de noviembre último, estar hora y media y asta dos sin aber subido arriba cuando le entregaba el turno y esto lo observé en las 8 noches que hice el servicio todas las noches enteras arriba, pues desde que V. ha dispuesto que se entregue el turno arriba en la cámara de iluminación hay emmienda y se cumplimenta la orden dada por V.”

En qualsevol cas, els incidents sembla que no van tenir continuïtat i no es va haver d'expedientar ningú.

Un altre episodi es va viure el 1884. El 17 de setembre l'enginyer Rafel Coderch escrivia a Rufino Ochoa:

“En una instancia que con fecha 20 del próximo pasado Agosto ha dirigido al Ilustrísimo Sr. Director General de Obras Públicas el torrero 3º del faro de su cargo se denuncia el hecho de que los torreros fuman sin reparo en el almacén en que estaba depositado el aceite mineral, que permite a las personas que visitan el establecimiento entrar fumando en la propia habitación y por último que se entra y circula de noche por la misma

con luces descubiertas. Como desde que el reclamante está en ese faro los depósitos no contienen parafina, si en su denuncia se refiere a los hechos por él presenciados nada tengo que observar pero del contenido de su instancia se desprende que esto mismo se hacía cuando los depósitos estaban llenos en cuyo caso se había faltado a las prescripciones de la Instrucción de 1º de Abril de 1880 para el uso del aceite mineral en los faros, falta de la que sería V. responsable así como de los accidentes y siniestros que pudiera producir. Sírvasse V. darme las explicaciones oportunas acerca de la verdad de estos hechos y cuando se vuelva a colocar el aceite en los depósitos cuide V. bajo su más estrecha responsabilidad de que no se fume ni entren luces descubiertas en el almacén en que aquellos estén instalados.”

El 22 de setembre de 1884 Ochoa responia a l'enginyer:

“Al enterarme de la comunicación de V. de fecha 17 del actual me causó a la par que sorpresa disgusto, pues en ella se me hace cargo de hechos que jamás han tenido lugar, pues a parte de ser una imprudencia lo que más hubiera sobresalido, sería la temeridad, si como me dice V. entraran y salieran fumando no sólo los torreros, sino las personas que visitan este establecimiento en el almacén que estaba colocada la parafina, y lo es más que se entraba y circulaba de noche por la misma habitación con luces descubiertas. Al manifestar al torrero 3º de este faro D. Benito Pérez el disgusto que me ha causado la queja por él producida según me manifiesta V. en instancia elevada al Ilustrísimo Sr. Director General de Obras Públicas con fecha 20 de Agosto último, me ha manifestado que la queja en cuestión no era la de entrar y salir fumando, y menos la de entrar y circular de noche con luces descubiertas por dentro del departamento destinado a contener el aceite mineral, y que además mal podía él producir tal queja cuando desde que se halla en este faro los depósitos no han contenido parafina, pues dice se refería a que se fumaba y indispensablemente había que circular de noche con luces encendidas por pasillos y puntos próximos al departamento donde estaba encerrada la parafina, y que por un incidente imprevisto podría haber un derrame de consideración y de aquí el que ocurriesen una o varias desgracias personales que sería con respecto a la vida de los torreros y la de sus familias, lo más lamentable.

“Dicho lo que antecede y como V. además me hace responsable de cualquiera incidente que podría sobrevenir si se falta a la instrucción del 1º de Abril de 1880 para el uso del aceite mineral, en esto me permitirá V. le haga dos observaciones. 1ª- Que por una imprudencia y menos por la de circular de noche con luces por dentro del almacén de la parafina conteniendo los

depósitos aquel líquido no ocurrirá tal desgracia, pues eso sería atentar contra la vida de cuantas personas encierre el establecimiento, y como V. comprenderá solo sería falta que podría cometerse en un momento de enajenación mental. 2º- Quién sería el responsable si por una fuerza mayor, por ejemplo una chispa eléctrica se introdujera dentro del establecimiento y fuera a herir a los depósitos conteniendo éste parafina como podría haber ocurrido el año pasado, como V. no ignora, con la que cayó o se introdujo dentro del establecimiento y recorrió parte de este? Los torreros y familias naturalmente a nadie podrían hacer responsable porque su muerte sería instantánea, sería la instrucción o el que en ella entre tantas prevenciones que ha consignado hay una que dice, no debe colocarse dentro del establecimiento cuando el combustible es en gran cantidad, y el querer aquí objetar el contrario es alterar lo dispuesto en la instrucción, pues se trata de un faro de primer orden y por consiguiente la pieza destinada a contener el combustible debe estar completamente separada del edificio de la torre.

“En vista de la zozobra que hoy tienen los torreros por el inconveniente que ofrece la parafina dentro del faro, por una fuerza mayor, que puede sobrevenir, el deseo de éstos sería desapareciesen los depósitos dentro del faro, pues razones no ignora V. tienen marcadas en la instrucción para esto, pero si los señores Jefes no quieren acogerse a la instrucción hagase a lo menos por un acto de humanidad, pues nadie puede afirmar que de no cumplirse lo dispuesto en la instrucción llegue el día en que puedan derramarse lágrimas amargas por la desgracia que por una imprudencia pueda sobrevenir. Son cuantas explicaciones puedo dar a V. en contestación al ya citado oficio.”

El 1934 es va viure una de les picabaralles més fortes viscudes pels faroners de la Costa Brava. En les respectives comunicacions a la Prefectura s'acusaven mútuament d'incompliment d'algunes normatives.

El 16 de maig de 1934 Felip Trull, com a faroner encarregat, indicava per escrit al seu company, Joan Viñolas, un seguit de normatives en els següents termes:

“Por ser de mi exclusiva competencia la limpieza del escritorio y cuarto de inspección, se recuerda se abstengan de ensuciarlos con flores y colilla, y de hacer servir de mesa comedor las de sus respectivas habitaciones, así como dejar en verano abiertos los pistillos de las ventanas y estantes o armarios de herramientas, debiendo por lo tanto en cada visita tenerlos cerrados una vez aquella verificada [...]. Se recuerda la limpieza del glasis [sic zona exterior], parte S., del edificio, ya que de lo demás me encargo yo, sin ser de mi obligación.”

Viñolas va respondre a la superioritat amb altres acusacions:

“Puedo probar y por eso lo afirmo que en este faro el Sr. Torrero encargado permite visitar el aparato a manadas de 30 y 40 individuos en la misma cámara de iluminación.

“Por lo tanto debido a esto es imposible a pesar de estrecha vigilancia y constantes avisos evitar lo que nos sucede y además algo más grave y delicadísimo, que no menciona el sr. Torrero encargado: y es, con el mismo aparato óptico, que muy a menudo lo encontramos con manchas de haber puesto en él las manos.”

11. Vida quotidiana. Mobiliari, estris i aparells

L'aïllament dels fars i els continus canvis de residència dels faroners expliquen que el mobiliari dels fars, i objectes que avui podríem considerar d'ús estrictament personal, com els llençols, les tovalloles, els plats, les olles i els coberts, també fossin propietat de l'Estat, i que aquest, a través de les respectives prefectures, en tingués cura i s'ocupés de la provisió.

Inventaris, altes i baixes

Val a dir que, com molt altres fars, aquest es va inaugurar sense tenir el mobiliari necessari per a la seva habitabilitat. L'11 d'octubre de 1857 Faquinetó emplaçava l'enginyer en cap del districte:

“Habiendo sido iluminado el faro de San Sebastián y careciendo aún de los enseres más indispensables por no haberse aprobado los presupuestos oportunamente dirigidos a la superioridad, suplico a V.S. me autorice a hacer las compras más perentorias.”

I és que tot just el 2 d'octubre s'havien aprovat els pressupostos de mobles i estris d'ús diari per al funcionament del far redactats el 7 d'agost de 1857, amb un valor d'11.318 rals i 17.022 rals, respectivament.

L'adquisició d'estris d'ús quotidià o la baixa de l'inventari havien de ser comunicats a la superioritat perquè decidís. Així, per exemple, el 20 de gener de 1898 l'enginyer Rafel Coderch deia:

“Autorizo a V. para la adquisición de tres sartenes para el servicio de los torreros.”

O el 20 de juny de 1899:

“Concedo a V. el permiso que solicita en su comunicación fecha 17 del actual para dar de baja en el servicio de ese faro tres paños finos, tres entrefinos y tres rodillos.”

El 12 de juny de 1942 Joan Riudavets comunicava a Ramon Mallol la recepció d'unes cortines:

“Por conducto de ZARFA [sic SARFA] se ha recibido en este faro, para el servicio del mismo, 16 cortinas para la linterna, las cuales han sido dadas de alta en el libro correspondiente.”

Comandes de mobiliari i material nou

Quan els nous faroners prenen possessió del càrrec, era habitual que el faroner entrant sol·licités mobiliari nou. El 8 d'octubre de 1885 Miguel López es queixava que en el moment de prendre possessió del far faltaven alguns objectes de l'inventari i d'altres estaven en molt mal estat:

“Siendo muy justa mi reclamación puesto que, nada de cuanto falta inutilicé yo, me atienda y remita todo cuanto falta, pues sería muy triste fuera el que suscribe castigado, por culpas que otros tengan, o hayan dejado de cumplir durante el tiempo se hallaron encargados de este faro, dejando de pedir lo que se inutilizaba por el uso, y de reponer lo que éstos rompieron, al marcharse como procedía.”

Eren habituals les mancances i les queixes dels faroners en aquest sentit. El 25 de febrer de 1966 Antonio Aguirre manifestava això al seu antic company al far de Sant Sebastià, Manuel Sánchez, que llavors treballava a la Prefectura central a Barcelona:

“Apreciado amigo: Te adjunto cumplimentada la relación de herramientas de este almacén que me remitistes y a cuyo dorso te enumero las que sería conveniente adquirir como tú me indicas. [...] También te adjunto una relación de las lámparas que creo necesarias para surtir a todas las habitaciones, para que lo consultes con don Carlos y diga su parecer o conformidad. Ya era hora que tuviésemos unos Jefes que comprendiesen las

necesidades de los faros y obrando en consecuencia procurasen dotarlos de lo necesario para poder vivir en ellos como personas y no nos diera vergüenza en recibir en nuestra casa a superiores y amigos. De continuar así creo pronto se terminará la leyenda negra de los faros. Mañana empezaré las gestiones para confeccionar las facturas proforma correspondientes a muebles y menaje, las de electrodomésticos y lámparas esperaré tu contestación sobre la relación que te adjunto para la consulta con don Carlos.”

Aquest *don Carlos*, era Carlos Garau Sagristá, enginyer encarregat de la senyalització marítima, que va fer nombroses gestions per a la millora del servei i de les condicions laborals del col·lectiu professional, la qual cosa li va valdre ser altament valorat entre els faroners. Poc a poc, les comoditats van anar arribant als fars, i així, per exemple, el 1977 tenim la instal·lació de la calefacció central al far de Sant Sebastià.

El telèfon

La instal·lació del telèfon als fars va ser un avenç molt important perquè permetia la millora de les comunicacions amb la Prefectura Provincial, sobretot en els casos d'avaries importants que requerien la intervenció superior, però també per a la comunicació d'esdeveniments de transcendència. L'arribada del telèfon als fars no es va produir al mateix temps arreu, i en alguns casos no hi va arribar fins a la fi del s. xx. A Girona, el primer far on es va instal·lar va ser el de Palamós, i després el de Roses, gràcies a la proximitat d'aquests fars respecte dels nuclis habitatats. Un informe de 1912, realitzat per instància d'una ordre ministerial, per estudiar la millora de les condicions d'higiene i salut als fars, ja recomanava, per raó de la seva importància i per les condicions d'aïllament, l'establiment de connexió telefònica amb els fars de Sant Sebastià i del cap de Creus. La instal·lació del telèfon al far de Sant Sebastià va arribar al començament de 1931. El 9 de gener de 1931, Felip Trull ho comunicava per escrit així a l'enginyer encarregat del servei marítim:

“Tengo el honor de manifestar a V. como el día 7 del corriente vinieron a instalar el teléfono en este faro.”

Amb els anys, en alguns fars es van detectar abusos i, per això, a la dècada de 1990, els avenços tecnològics van permetre d'implantar-hi sistemes de detecció de trucades particulars.

L'arribada de la televisió

El far al llarg d'aquests anys ha estat testimoni de l'evolució dels costums de la societat. Ja hem comentat anteriorment com el mobiliari dels fars era propietat de l'Estat, que el subministrava segons els seus criteris i/o les necessitats dels fars. El 20 de març de 1959 des del Grup de Ports de Girona es comunicava a Antonio Aguirre la possibilitat de disposar d'un nou aparell, però singularment aquest cop era pagant:

"El Ilmo Sr. Subsecretario de Obras Públicas con fecha 10 de los corrientes, ha dispuesto que para la adjudicación de aparatos receptores de televisión de fabricación nacional, a tenor de lo dispuesto en Decreto de Información y Turismo de 12 de Diciembre de 1958, se remita por los Jefes de Servicios, relación del personal afecto a cada centro que pueda interesarle. Las condiciones son las siguientes: Precio de venta al contado 10.000 ptas., incluyéndose instalación y antena, dentro del casco urbano; cuando la instalación fuese fuera del citado recinto urbano será incrementado con gastos de transportes, dietas, etc. Precio en plazos mensuales de 400 ptas y con iguales condiciones de instalación, etc. (30 mensualidades sin entrada) Total: 12.000 ptas. Consecuentemente caso de interesarle deberá comunicarlo por escrito a esta Jefatura de Puertos antes del mes corriente, indicando la modalidad de pago escogida. En ningún caso se podrá solicitar más de un aparato por el mismo funcionario."

La televisió, un dels aparells que més ha transformat la vida quotidiana de les persones al llarg del s. XX, arribava ben aviat als fars. L'anomenada "caixa tonta" es va demostrar prou atractiva, perquè Antonio Aguirre ja n'havia comprat una i Manuel Sánchez Balfegó havia demanat de ser inclòs en aquella "oferta".

Els palafrugellencs de l'època volien veure la tele i no podien, i també es van valer del far per aconseguir-ho. Al capdavant d'aquesta demanda social hi va haver el mateix alcalde, Joan Gich Girbau, que el 17 d'abril de 1962 escrivia a Antonio Aguirre:

"Se han presentado en esta Alcaldía varios vecinos, amigos de la Televisión, exponiendo que hallándose nuestra población enclavada entre montañas, resulta que en TV tenemos muchas zonas de sombra, presentándose la oportunidad de corregirlas, colocando unas antenas repetidoras que, según técnicos afirman después de las pruebas realizadas con el repetidor de TV, el lugar más indicado para colocarlas es el jardín de esa Dependencia. Por cuyo motivo, me permito dirigirme a V. para rogarle autorice fijar un repetidor de

TV y dos antenas en el muro del jardín de ese faro, y dado el escaso consumo de corriente eléctrica, suministrar el fluido de red, que abonarían los interesados, mediante instalación de un contador que controlaría la energía consumida."

L'endemà, el faroner ho va comunicar a l'enginyer director de Ports de Girona, tot dient:

"Lo que tengo el honor de poner en su conocimiento para su resolución y concesión si lo cree oportuno, participándole al propio tiempo no haber inconveniente por parte del servicio para que se acceda a lo solicitado."

I aquell, va contestar:

"Quedo enterado de lo del repetidor de TV. Desde luego que tienen que pedir permiso oficialmente para instalarlo, pero es inútil que vayan a la oficina de Gerona, porque la única oficina del Grupo de Puertos es en Barcelona, calle Laforja, 77, 2º, lo que les ruego les comunique, para su conocimiento."

12. El treball femení

Eloïsa Trull Sanés

Les dones dels faroners sempre han col·laborat en múltiples tasques de suport a les feines pròpies dels marits. Aquesta tasca en alguns països europeus estava regulada i contemplada en l'organigrama dels Serveis de Senyals Marítims, en qualitat d'auxiliars dotats d'una gratificació. A Espanya això no era així, i la dona no va poder accedir a una plaça de tècnic de fars en igualtat de condicions a l'home fins al 1969. En aquella primera oposició lliure dues dones van optar-hi, i només la mallorquina Margarita Frontera Pascual va aconseguir passar-la. Després, amb els anys, altres dones van entrar al cos.

Un precedent reivindicatiu el trobem al far de Sant Sebastià, on el 1930 es va jubilar el faroner Josep Oliver Sastre, després de 27 anys de treball. L'altre faroner, Felip Trull Pujol, veient que quedava una plaça vacant va voler promoure la seva filla, Eloïsa Trull Sanés, com a 'torrero dependiente de servicio', categoria a la qual corresponia una assignació de 8 ptes. diàries. Mai cap dona havia intentat servir als fars espanyols i la proposta va topa amb un buit legal que, tanmateix, li va permetre ser la primera dona faronera

espanyola, atès que la Prefectura Provincial va respondre a la sol·licitud en els següents termes:

“Visto lo solicitado por V. a la Dirección General de OOPP sobre el nombramiento de su hija Eloisa 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 RO de 22 de diciembre de 1925, esta Jefatura ha resuelto nombrar para dicho cargo a su hija Eloisa 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.”

En resposta a la qual cosa, l'1 de juny de 1930, Felip Trull va escriure:

“Tengo el honor de comunicar a V.S. como, al recibirse su oficio nº. 1223, cesó en el servicio de éste 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 nº 1225 en la misma fecha de hoy toma posesión, como auxiliar, del servicio la Srta. Eloisa Trull, mientras la Superioridad resuelve.”

Mentre arribava aquesta resolució, Eloïsa Trull va exercir com a torrera auxiliar interina del far de Sant Sebastià entre l'1 i el 29 de juny de 1930, moment en el qual la Direcció General va negar elegantment aquesta possibilitat, al·legant que no procedia perquè ja s'estava tramitant el nomenament d'un nou faroner dependent.

Resignadament, el 29 de juny de 1930 Felip Trull s'adreçava a l'enginyer:

“Comunicando haberse presentado el torrero suplente Sr. Ruiz y empezar a encargarse del servicio en ésta fecha hasta la presentación del torrero dependiente D. Enrique Pujol García, nombrado por la Dirección General.”

Poc més tard, Eloïsa Trull, nascuda a Roses, el 13 de juny de 1909, es va casar amb Enric Pujol García, amb el qual va compartir tota una vida dedicada als fars. Va morir a Sant Carles de la Ràpita (Tarragona) el 20 d'agost de 2000.

Maria Cortada Corredor

El 7 d'agost de 1932 Felip Trull va sol·licitar el nomenament de la seva segona muller com a “dependiente de servicio”, com havien fet els faroners de Llobregat i Vilanova i la Geltrú en els dos últims anys:

“Cuando se produjo la vacante en este faro por jubilación del torrero Sr. Oliver, interinamente por el Sr. Ingeniero 1º Jefe, a mi propuesta, se nombró como auxiliar a mí, a mi hija, pero sin derecho a reclamar mientras de Madrid no se aceptara la propuesta, sirviendo 29 días en esa forma y sin que ni siquiera se la dieran las gracias por su trabajo ni a mí por haberlo desempeñado solo. No obstante, Ilmo. Sr. desde hace años los faros de Llobregat y Villanueva (Barcelona) están servidos por auxiliares femeninos y retribuidos por el Estado, tal y como antes se lejisló en ese sentido; y como lleva este faro quince meses sin cubrir la vacante que se produjo, estando servido por suplente (actualmente por uno de la provincia de Barcelona en comisión que ha de costar muchas más, de lo debido, pesetas al Estado) había indicado a los superiores como podía nombrarse a mi joven esposa como auxiliar, negándose a la propuesta por lo antes expresado con mi hija. Por lo que a V.S. acude en súplica de que se nombre a mi Sra. auxiliar, mientras no se cubra en otra forma la actual vacante, tal y como se sigue haciéndose con los faros antes aludidos, ya que no existe razón de trato diferente como hasta ahora se lleva hecho. Justicia que espera merecer de la rectitud de V.S.”

La Subsecretaria va demanar informació a la Prefectura Provincial, i el 15 de setembre de 1932 l'enginyer en cap d'aquesta va respondre al subsecretari d'Obres Públiques de Madrid, de forma negativa i contundent:

“Devuelvo la solicitud dirigida a V.I. por el torrero D. Felipe Trull afecto al faro de San Sebastián, que por decreto marginal de 6 del actual me ha sido remitida a informe. Desde luego su demanda de que sea nombrada dependiente del servicio su joven esposa es inatendible puesto que ha sido designado, uno de los aprobados en la última convocatoria, con derecho preferente. Faltaría además justificar que la interesada sabe leer, escribir, sumar y restar y que no excede de los 35 años de edad, como prescriben los párrafos (a) y (b) de la real orden de 22 de diciembre de 1925 (Gaceta del 29). No es posible dejar en silencio la falta de consideración y respeto que supone en el Torrero solicitante dirigirse directamente a la Superioridad sin seguir el curso reglamentario de sus Jefes, no siendo en queja de éstos, máxime por asunto, el nombramiento de dependiente de servicio, que es privativo del Ingeniero Jefe. Adolece este Torrero del defecto de creerse el único con derecho a lo que su imaginación le

sugiere en el aislamiento del faro y, fácilmente, ante el obstáculo o la negativa surge, como en este caso, la protesta más o menos velada, siempre injusta. Es de lamentar y censurar lo expuesto, que requeriría severa amonestación, por la necesidad de mantener en este servicio la mayor disciplina.”

Per la qual cosa, la resposta de la Subsecretaria a l'enginyer en cap de Girona del 28 d'octubre de 1932 va ser:

“Vista la instancia promovida por el Torrero de Faros Don Felipe Trull Pujol, solicitando se nombre dependiente de servicio a su señora, en el Faro del Cabo de San Sebastián. Visto lo informado por V.S. Considerando que la plaza que pretende se cubre por el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia a propuesta del torrero encargado con arreglo a las condiciones que determina la orden de 22 de diciembre de 1925, que según se informa por V.S., no se sabe si reúne la interesada las que se exigen en la citada Orden. Considerando que con arreglo a la Orden de 9 de Julio último, se otorgó el derecho preferente a ocupar las plazas de dependientes de servicio a los aspirantes aprobados en la última convocatoria, y, en su virtud fue nombrado para la del Cabo de San Sebastián, Don Juan Viñolas Puig; Esta Subsecretaría ha resuelto desestimar la instancia de referencia; debiendo manifestarse al Torrero de que se trata el desagrado con que se ha visto su proceder al no dirigir su instancia por conducto reglamentario. Lo digo a V.S. para su conocimiento, el del interesado y demás efectos.”

Felip Trull va veure, doncs, repetidament frustrades les seves expectatives.

13. El far amb el pas de fenòmens naturals

Les famoses pinedes de Llafranc a l'estiu sempre han patit un elevat risc d'incendi. El juliol de 1893 un incendi va assolir el litoral palafrugellenc i el far va quedar envoltat per les flames, que van cremar la pràctica totalitat de la muntanya de Sant Sebastià.

Gràcies a la documentació del far tenim coneixement de com van succeir els fets. Una carta del 26 de juliol de 1893 adreçada per Miguel López a l'enginyer en cap diu:

“En el día de ayer, eran las 4'30 de la tarde, cuando se apercibió una umareda por la parte S. de este cabo de San Sebastián, resultando ser procedente de un incendio que había principiado por aquel sitio, el cual se

fue extendiendo en todas direcciones hasta que llegó a lo alto de la punta del cabo, con gran fuerza el fuego, sin embargo hallándose entonces ya allí gente, se pudo mitigar un tanto por la parte de tierra del cabo, consiguiendo al fin cortarle el paso por tal sitio, evitándose así perjuicios de consideración a la propiedad y tal vez males para este establecimiento; no sucedió así por la parte de fuera del cabo, o sea de levante, que, el incendio siguió su camino sin poderle cortar el paso, de modo que el fuego se encontraba a las 11 de la noche a unos 30 o 40 metros separado de los muros del faro, en donde está situado el asta bandera, en cuyo sitio se hizo lo necesario para matar el fuego en la parte cortándole el paso en el sendero para que no saltara el fuego a la parte de tierra, lo que se consiguió dirigiéndose después el incendio hacia el mar, por cuyo camino no debía temerse. Hoy a las 12 horas del día, aún se vió más o menos fuego por la parte de levante de la punta que nada pudo hacer por falta de combustible o sea leña pequeña, que había ya quemado toda la que había, quedando los pinos, que por estar el tiempo en calma no se quemaron, de haber viento no sé lo que hubiera sido de esta montaña. Se presentaron aquí todas las autoridades, así civiles, como militares y gente de Palafrugell y caseríos inmediatos para extinguir el incendio, sin más novedad. Ignoro la causa que haya producido el incendio, si bien es de creer haya sido consecuencia del fuego hayan dejado en la punta del cabo alguna familia que haya ido a mariscar y luego hecho allí mismo la comida. Los perjuicios que ocasionó el incendio si bien recorrió mucho terreno, me parece que no son de consideración, puesto que sólo andubo el fuego por el bosque de pinos; el de alcornocal quedó intacto. Lo pongo en su superior conocimiento.”

Un altre episodi menys important el tenim documentat el 13 de juliol de 1937, per la comunicació que Felip Trull va fer a la Prefectura:

“Tengo el sentimiento de comunicar a V. como ayer por la mañana se produjo un pequeño incendio en el monte lindante con la carretera del faro que produjo la quema de 10 ó 12 pinos colindantes con la misma. Al anochecer a las 9 de la noche se reprodujo en gran escala y se ha apagado gracias al esfuerzo humano a las 6 de la mañana habiéndose quemado entre los de la carretera y los del muro de la misma unos 70 pinos sin otras consecuencias.”

A través del fons del far de Sant Sebastià també podem documentar l'arribada d'un petit tsunami a la platja de Llafranc el 2 de juliol de 1981. L'endemà dels fets, Antonio Aguirre comunicava el següent a l'enginyer provincial:

“Con relación al fenómeno marítimo ocurrido ayer día 2, a partir de las dos de la tarde y según los informes obtenidos en el Club Náutico Llafranc, se llega a las siguientes conclusiones:

Variaciones nivel agua. Aprox. 70 cm. con referencia nivel normal (+ -35 sobre y sub nivel normal).

Duración del ciclo. Entre 4 y 5 minutos ciclo completo con pausas aparentes, en cada uno de los niveles extremos, de 1 minuto.

Movimiento. Regular y uniforme tanto a la subida de aguas como en el descenso.

Viento: fuerza 2 Dirección SE. Mar: Lisa n1; v5; v2 25; del SE.”

14. El far amb el pas dels esdeveniments històrics

El far també ha viscut els esdeveniments històrics d'una manera molt particular.

Els efectes de la Primera Guerra Mundial es van deixar sentir notablement en municipis del nostre país, que, com Palafrugell, depenien econòmicament de la comercialització dels taps de suro. L'atur que el conflicte va desencadenar va ser motiu de preocupació social, i les autoritats van haver de recol·locar alguns dels obrers aturats en la realització d'obra pública. Ja hem comentat que el camí d'accés al far de Sant Sebastià era de titularitat estatal, i qualsevol intervenció que hi tenia a veure havia de tenir el vistiplau governatiu. El 15 d'octubre de 1914 l'alcalde de Palafrugell s'adreçava a l'enginyer provincial per comunicar-li:

“El Ayuntamiento que tengo la honra de presidir, al objeto de ocupar a muchos obreros que se hallaban sin trabajo a causa de la guerra, acordó abrir un camino que partiendo de la carretera de servicio del faro de San Sebastián desde muy cerca del puente existente en dicha carretera termine en la plaza de Tamariu por el territorio “La Parica”, y construir un salva cunetas para empalmar con dicha carretera.”

Els canvis de règim polític viscuts pel país al llarg dels anys han tingut la seva transposició en la simbologia oficial present als fars: d'entrada, la bandera; però també l'escut de la reixa d'entrada o fins i tot el segell de la correspondència emesa.

La proclamació de la República va afectar el far de Sant Sebastià de manera molt simbòlica. El 18 d'abril de 1931 Joan Mayans s'adreçava al faroner des de la Prefectura amb la consigna governativa següent:

“Por orden del Sr. Ingeniero Jefe, se servirá V. remitir a esta Jefatura con la mayor urgencia, la bandera que se encuentre en mejor estado, con el fin de proceder a su reforma, absteniéndose de izar alguna, mientras tanto, en los días que para ello haya señalados. De V. affmo. amigo y compañero. PD. Asimismo, proceda a hacer desaparecer la corona de la parte superior del sello de fechas para franquicia.”

En aquells dies, els esdeveniments s'encadenaven i es precipitaven. La comunicació que Felip Trull va fer el dia 21 a la Prefectura indica clarament la tensió del moment:

“Tengo el honor de comunicar a V. como por correo mando la bandera única que aquí figura para su arreglo, como se me indica y de haber quitado la corona del sello de franqueo. A la vez, y como ayer unos cuantos jóvenes de ambos sexos, gritaron que debía desaparecer el escudo y corona de la fachada principal, para no arrancar algún grave disturbio, ayer mismo, avisé a un obrero cerrajero, para que hoy la quitara como se ha verificado, que como ha quedado poco sólido el dibujo que le sujetaba, espero de V. se servirá ordenar si procede a ponerle una plancha u otra cosa con el escudo republicano.”

A l'agost va rebre la bandera republicana, però pel que fa a l'escut mai no li van contestar res. L'espai va romandre sense escut, fins que a la postguerra, curiosament, no s'hi va posar ni l'escut nacional ni cap altre de simbologia franquista, sinó l'escut del cos de faroners, que, per la seva neutralitat ideològica, ha sobreviscut als canvis de règim polític.

El pas de la Guerra Civil pel far de Sant Sebastià és el que ha deixat menys petjada d'entre tots els fars gironins. El far, això sí, va romandre apagat per ordre de l'Estat Major de la Marina des del 28 de gener de 1938 fins al 4 de març de 1939. Però, a diferència d'altres fars, no va patir cap atac aeri franquista, ni cap acte vandàlic de saqueig o destrucció per part dels milicians republicans. En una comunicació de l'enginyer provincial a l'enginyer en cap de Senyals Marítics, el 27 de març de 1939, d'avaluació de l'estat dels fars gironins després de la guerra, pel que fa al far de Sant Sebastià, deia:

“Como resultado de la visita de inspección a los faros de esta provincia, al encargarme nuevamente de este servicio, después de la liberación de la misma por el Glorioso Ejército Nacional, debo manifestar a V.S. que el estado

en que los he encontrado, tanto por lo que se refiere a su servicio como a los edificios e instalaciones es el siguiente: [...] San Sebastián: No ofrece anomalía alguna estando el faro sensiblemente en las mismas condiciones en que estaba el 18 de julio de 1936, con el sistema de alumbrado, edificio y materiales en buenas condiciones. La dotación de petróleo actual es de unos 1.600 kg., cantidad suficiente para garantizar el servicio durante unos dos meses. Están a su servicio los torreros que ya lo eran antes de producirse el Glorioso Movimiento Nacional Don Felipe Trull Pujol y Don Enrique Pujol García.”

L'únic aspect per destacar del període és el que coneixem a través de la comunicació de Felip Trull a l'enginyer el 8 de setembre de 1936:

“Cúmpleme manifestar a V. como anoche pocos momentos antes de encender, se presentó el sargento de carabineros con otro sujeto del Comité de Guerra de Calella, para que les facilitara el anteojo y trípode del mismo, al objeto de poder vigilar la costa y el mar, desde el hotel de San Sebastián, por los individuos que a ese objeto se han nombrado por el aludido comité y por el de Palafrugell, invitándome a que, y les es preciso, les dé cuantas facilidades les sean necesarias, asintiendo a ello.”

En relació amb aquesta qüestió, el 21 de juliol de 1937 el faroner escrivia aquestes paraules a l'enginyer:

“Enterado de cómo la lente del faro, requisada por el Comité de Defensa, no se usaba por inservible, hice trabajos para que se devolviera; y en efecto, hoy ha sido reintegrada al faro, en forma tal, que resulta inaprovechable nada de ella, pues está falta de la pieza de mira, rota la lente principal, abollada del todo su almacén y roto el trípode.”

L'habilitació d'una posta militar a l'ermita va evitar que s'instal·lessin soldats al far, al contrari del que va succeir en molts d'altres; però el compromís dels faroners amb el servei també va ser un element decisiu per evitar-ho. El 26 de febrer de 1939 Felip Trull feia aquesta comunicació :

“Tengo el honor de comunicar a V. como todo el faro está en completa condición de funcionamiento al igual que antes del Movimiento del 19 de Julio de 1936; es decir que puede funcionar con la regularidad debida en el instante. No ha ocurrido otro desperfecto que la inutilización de la lente que se llevaron de momento los vandálicos milicianos, debido a la buena idea que tuve al simular haber recibido la orden de la superioridad de no permitir la entrada de toda persona extraña y público en general al interior del edificio

evitando el que los mismos que ya se habían tomado la libertad de usar el faro como casa propia, se apartarán de él circunscribiéndose al Hotel donde de momento se les destinó puesto que alegué que estando en servicio el faro era imposible admitirlos como se pretendía por los encargados de señalarles destinos.”

El que sí va ser complicat durant el període de guerra va ser la provisió de queviures al far. La distància respecte de Palafrugell, afegida a la impossibilitat d'abandonar el servei, van convertir aquesta qüestió en un maldecap important, que s'allargarà durant la primera postguerra.

15. La vinculació del far amb altres professions relacionades amb la mar

Els faroners, gelosos guardians del seu treball, a més de tenir un arrelat sentiment de col·lectiu professional i d'abnegació, per raó de la seva vocació de servei públic, han mantingut una particular relació amb la resta de col·lectius relacionats amb la mar.

En aquest sentit, era tradicional l'establiment de senyals de salutació entre els fars i els vaixells. Així ho testimonia el 8 de febrer de 1865 una comunicació de José Ramón Martínez a l'enginyer en cap de Girona:

“A las 3 ½ de la tarde, pasó por el freu de este cabo, el Vapor Amparo, con rumbo al parecer hacia Cadaqués; en el cual saludaron con la bandera nacional, al que se le contestó como es de costumbre.”

Més enllà de ser reconeguda la seva utilitat per part de pescadors i mariners, que veien com els fars i els faroners els garantien unes millors condicions en la seva feina, els fars també han donat aixopluc a un seguit de professions relacionades amb el medi. El 7 de juliol de 1886 l'enginyer Gabriel March ho manifestava amb aquestes paraules al faroner encarregat, Miguel López:

“El Comandante del vapor Piles debe practicar los estudios hidrográficos de las costas de esta provincia y para el buen desempeño de tan importante servicio prestará a dicho oficial todos los auxilios necesarios que no sean incompatibles con el servicio del faro al igual que los demás torreros del mismo. Pondrá además a disposición de dicho oficial la habitación mía de este faro y el mobiliario y efectos de la misma para que se aloje en ella siempre que le sea conveniente y necesario.”

El 31 de maig de 1920 l'enginyer comunicava a Josep Oliver el suport que calia oferir a l'Institut Geogràfic:

“El Sr. Ingeniero Jefe con fecha 22 del actual me traslada lo que sigue: ‘La Dirección General de OOPP con fecha 11 del actual me dice lo que sigue: ‘El Ilmo Sr. Director General del Instituto Geográfico y Estadístico, con fecha 29 de abril último dice a este Centro Directivo lo siguiente: ‘Exmo. Sr. dispuesto por esta Dirección General de mi cargo que el personal de ingenieros geógrafos y topógrafos que se detalla en la relación adjunta, proceda a la ejecución de los trabajos geodésicos de 2º y 3º orden necesario para la formación del Mapa Nacional que harán preciso en algunos casos el entrar en los faros y fijar señales en estos edificios en obras dependientes de la Dirección General del digno cargo de V.E. me permito interesarle dé las órdenes oportunas para que el personal dependiente de la misma no ponga dificultad alguna sino que antes bien auxilie en cuanto sea compatible con su servicio al personal de este Centro Directivo para la ejecución de los trabajos de que se trata.’”

Així mateix, el 14 de juny de 1924 l'enginyer deia a Josep Oliver:

“El Ingeniero Jefe con fecha de hoy me dice lo que sigue: ‘El Ingeniero Jefe del Servicio Central de SSMM con fecha 5 del actual me dice lo que sigue: ‘Próximos a realizarse los trabajos geodésicos para la formación del Mapa de España por personas del Instituto Geográfico al mando del ingeniero geógrafo D. Arturo Revoltós Sanroman, lo comunico a V.S. de Orden Superior a fin de que en el caso de que dicho personal necesite hacer alguna estación en los faros u obras a cargo de esa Jefatura, no se ponga dificultad por el personal dependiente de la misma, si no que, antes bien, facilite el trabajo encomendado al referido Ingeniero.’”

16. El far i l'ermita

El far i l'ermita de Sant Sebastià han estat molt relacionats al llarg dels anys. De fet, la presència d'una torre de guaita en aquest ermitori va ser determinant per a l'emplaçament del far en aquest punt. Els ermitans i els faroners sempre van mantenir cordials relacions de veïnatge. Tanmateix, hi ha episodis en els quals la coexistència d'ermita i far ha tingut moments de tensió.

El 18 de desembre de 1866 l'inspector Victor Martí va adreçar un ofici a l'enginyer en cap de Girona per fer-li algunes observacions i recomanacions arran de la seva última visita al far i manifestar-li que:

“Ha llamado mi atención la conveniencia de evitar la ligera perturbación que se observa en el aspecto de la luz por los reflejos que producen las paredes de la hermita y hospedería de San Sebastián, para lo cual sería menester que se pintaran todas las paredes que miran al mar de la expresa hermita de un color oscuro, con lo cual desaparecerían por completo dichos reflejos.”

No hi ha més referències documentals per corroborar que aquesta recomanació s'acabés portant a terme, però tampoc hi ha indicis per pensar el contrari.

Un dels episodis de major enfrontament es va viure el 1885 davant la possibilitat que cent cinquanta expòsits malalts provinents de l'hospici de Girona s'allotgessin a l'ermita de Sant Sebastià. Aquest intent va ser vist amb preocupació pels faroners, que hi veien un possible focus d'infecció que podia afectar la salut de les seves famílies.

El 26 d'agost de 1885 Miguel López s'adreçava a l'enginyer provincial amb la següent exposició, la qual reproduïm íntegrament pel valor de la descripció que conté de l'ermitori:

“Según manifesté a V. en mi oficio de 31 de Julio último, que confirmo, en el cual le manifestaba que la hermita o santuario de San Sebastián situada en este cabo, por acuerdo del Ayuntamiento y Junta de Sanidad de la Villa de Palafrugell se había destinado a lazareto para poner de observación en él los transeuntes cuya procedencia fuese de puntos infectados. A pesar de continuar en dicho santuario, los mismos procedimientos que antes, como lazareto que era, días hace se le cambió el nombre, poniendo un rótulo en la puerta de la hermita que decía ‘Casa de Observación’, ignorando el porqué, ni con que fin se hizo este cambio siendo como dejo dicho igual que antes el procedimiento.

“En tal estado de las cosas Sr. Ingeniero, llegó a mi noticia se trataba o trata de tener o poner en esta hermita, hoy Casa de Observación para las personas sospechosas de enfermedades epidémicas, de unos 100 a 150 expósitos procedentes del Hospicio de esa capital, y aunque de momento olvide de lo que acabo de manifestar a V. por considerar un absurdo tal noticia, sin perder momento me presenté a la primera autoridad de esta villa rogándole me digese

la verdad de cuanto se decía respecto a los expósitos del Hospicio de Gerona, y me contestó, diciéndome era efectivamente cierto que se había presentado al Ayuntamiento de su presidencia un Sr. Diputado provincial, pidiendo se dejase poner en la hermita destinada a local de observación 100 expósitos del referido Hospicio de esa capital, siendo la respuesta de la mayoría del Ayuntamiento, de que no sólo 100 sino hasta 150 expósitos podían mandarse, siendo contrario a todo esto, el Sr. Alcalde presidente, Junta de Sanidad y Sres. Médicos de esta Villa, alegando sus razones para negarse a ello, mas como la mayoría son los que gobiernan, desde luego es una verdad, se pondrían en la hermita, lo menos 100 expósitos, contra la voluntad del mencionado Sr. Alcalde, Junta de Sanidad y médicos de la localidad.

“Pues bien Sr., en vista de tal resolución de la mayoría del Ayuntamiento de Palafrugell, forzoso me es dar a V. una relación detallada de la capacidad del local hermita de San Sebastián, mobiliario y demás que se necesita para colocar en ella el número de personas que dejo indicado, a fin de que por tales cosas, vea V. y las Autoridades Superiores, que es del todo imposible hacer lo que se pretende, menos en las actuales circunstancias, que, la aglomeración de gente dentro de cualquier local, por buenas que sean sus condiciones, irremisiblemente las consecuencias, han de ser funestas para todos, como lo serán, si se lleva a cabo tal acuerdo, según parecer facultativo, pues será un verdadero foco de infección desde el momento que el número de expósitos que se indica se instalen en el Santuario de San Sebastián, y esto no debe, ni puede consentirse a pesar de los deseos de amparar y socorrer a los desgraciados.

“La hermita de San Sebastián se compone: En la planta baja: De la capilla iglesia, cocina y comedor con sus accesorios de regulares dimensiones, ocupada con mesas de mármol y bancos fijos. Planta alta: Dos dormitorios cuyas dimensiones de cada uno son 3'80 x 4'75 metros. Un dormitorio de cabida 3'80 x 2'75. Dos dormitorios cuyas dimensiones son de 4'10 x 3'85 metros. Un aposento con dos alcobas y una salita de metros 6'10 x 6'15. Otra habitación con una alcoba y sala de 4'10 x 7'75 metros. Un local entre puertas que llamaremos sala de 5'35 x 9'00 metros y un pasillo entre puertas sin ninguna condición para dormitorio que se dice de 5'35 x 14'95 metros. Total siete habitaciones dormitorios disponibles, con ocho camas compuestas de colchón y jergón, y dos salas sin ningún mobiliario, pues si bien existe otra salita y alcoba en el trasero de la iglesia sirve ésta para los tres hermitaños y custodia de todo cuanto tiene el Santuario, así que, no se podrá nunca disponer de dicha habitación.

“Las ropas de cama son escasísimas e insuficientes, de modo que, siendo una verdad cuanto dejo dicho, según puede informar la primera autoridad de esta localidad, ¿Pueden ponerse en la hermita de San Sebastián los 100 expósitos que se pidieron, y menos los 150 que ofreció la mayoría del Ayuntamiento de Palafrugell?. Lo dejo a su consideración en vista de los datos que acabo de detallar, pues francamente; me ocupé en mirar los que podrían colocarse y resulta que haciendo lo que no se debe, ni procede, en 5 de las habitaciones, sólo cabrían en cada una de ellas 4 personas, total 20, en las dos mayores 8 en cada una, 16, y las dos salas 24, es decir en junto 60 personas caben aglomerándolas como ve V. en todas las habitaciones, sin consideración alguna, siendo de parecer, que todas las que pasen de 50 es atentar a la salud pública, en perjuicio de la humanidad. Además debo hacerle observar, que continuando la hermita como Casa de Observación, puede suceder, se presente algún cuarentenario y si es así ¿Dónde lo colocan? Finalmente, respetable Jefe, si por disgracia se presentara un caso colérico, no estando los 100 ni 150 expósitos como se pretende, sí solamente, los 50 que yo creo podrían colocarse ¿Dónde y cómo se aísla aquel enfermo? No lo sé, pues no hay otro local, más que un aposento que acaba de construirse debajo de los arcos de la mencionada hermita que dan frente al faro, hecho, según se dice para poner en él, los enfermos, por consiguiente, queda demostrado, que se desea que la hermita no sea solamente casa de observación, sino hospital también, es lo que falta, para acabar de comprometer el personal de este establecimiento y sus familias, encerrándoles dentro de un círculo de hierro, como sucederá el día que haya el menor incidente en la referida hermita, puesto que la distancia que media entre ésta y el faro, es de 71'80 metros estando la línea o cordón de separación entre ambos edificios de 35 metros.

“Por lo tanto ruego a V. encarecidamente que como Jefe y padre de los torreros de este establecimiento y sus familias, acuda a las Autoridades Superiores, a fin de que la hermita o casa de observación no sea ocupada por cuarentenarios, ni más personas que, las que consienta o permita la cabida del mencionado edificio de no ser así, dejando obrar al Ayuntamiento de la Villa de Palafrugell, estaremos constantemente amenazados, y no hay que dudar, tarde o temprano a consecuencia de tales abusos, sufriremos los empleados de este faro, las consecuencias desastrosas, que pueden evitarse, obrando con prudencia. Lo pongo en el superior conocimiento de V. para los efectos consiguientes.”

Hem intentat trobar referències d'aquest episodi en els llibres d'acords municipals, però no n'hem localitzada cap.

El 3 de març de 1973 Antonio Aguirre Martín comunicava a l'enginyer en cap la seva preocupació pels efectes que podien tenir sobre la visibilitat de la llum del far les obres que s'estaven portant a terme a l'hotel que hi havia en aquell temps a l'ermita de Sant Sebastià:

“Distante unos 100 metros de este faro se halla situado el hotel San Sebastián, el cual, tiene una terraza en su fachada sur, sobre el acantilado, que se encuentra exactamente en el plano focal de la óptica. Actualmente no produce zona de sombra sobre el Cabo Bagur ya que el foco pasa justamente por encima. Se ha observado que sobre dicha terraza se están construyendo 7 columnas de mampostería de 30 x 30 cm. y 4 m. de separación entre sí, para la construcción de un comedor, sobre ella, con los laterales acristalados y cubierto al parecer con tejas. Dicha ampliación sobre la mencionada terraza avanza unos 6 metros la fachada sur del edificio interponiéndose en la visibilidad del faro y la parte posterior del Cabo Bagur, y, la zona de cristales de dicha ampliación, formará, creo, un ángulo tal, con los destellos del faro, que puede ser superior al límite, produciéndose una reflexión en dicha zona. Lo que tengo el honor de comunicar a V. para su conocimiento.”

Sabem alguna cosa més dels fets per l'ofici que el 7 de març de 1973 va enviar Antonio Aguirre a l'enginyer en cap:

“Cumplimentado lo ordenado por V. telefónicamente y expuestos al dueño del hotel de San Sebastián los inconvenientes que presenta, para la buena visibilidad del faro, la construcción de su comedor sobre la terraza mencionada en mi escrito de fecha 3 de los corrientes, las obras han quedado paralizadas. Lo que me complace comunicar a V. para su conocimiento.”

17. Elements patrimonials del far

El far de Sant Sebastià tenia un conjunt d'aparells que constituïen autèntiques peces de museu; i, malauradament, d'ençà de la dècada de 1980 els ha anat perdent. Una de les peces més importants que tenia Palafrugell era la primera òptica catadiòptrica del far de Sant Sebastià. Construïda per la casa francesa Louis Sautter et Cie, que en aquell temps tenia la contracta per al subministrament d'aparells lenticulars per als fars d'Espanya, va tenir un cost de 72.368,60 francs de l'època. El 1963 va ser substituïda per una nova òptica, i ja fora de servei, sabem que va continuar al far fins al 12 de juny de 1985, per una comunicació d'Antonio Aguirre a l'enginyer en cap de la Prefectura Provincial de Costes i Ports:

“Tengo el honor de comunicar a V.I. que con esta fecha y por camión de transportes Suñer de Palafrugell, se remite al Centro Técnico de SSMM, para su montaje y exposición en el Parque de el Retiro de Madrid, el antiguo aparato óptico y su basamento completo, debidamente embalado y cuya relación de piezas se adjunta en relación aparte.”

Per haver-la vist, sabem que l'estiu de 1986 l'òptica va viatjar fins al passeig Pereda de Santander, on va formar part d'una exposició i on, curiosament, el cartell identificatiu de l'aparell deia: “Faro del Cabo de San Sebastián, Bagur, Gerona”. Aquí fins i tot ja es perdia la identificació del cap com del terme municipal de Palafrugell! Després, sembla que hauria fet algun altre viatge, i finalment va quedar en un magatzem d'Alcobendas (Madrid). La tardor del 2003 l'òptica va viatjar a Barcelona amb motiu de l'Exposfaros, que va tenir lloc al Museu Marítim, al fons permanent del qual va quedar incorporada el 15 de desembre de 2003, per una cessió en dipòsit temporal que va fer l'ens Ports de l'Estat.

Aquesta és la trajectòria d'un aparell que fa 22 anys que va sortir temporalment del far de Sant Sebastià per anar a una exposició. Un cas més de bé patrimonial palafrugellenc que atzarosament apareix a Barcelona.

Un contrapunt a aquesta situació, salvant les distàncies per la seva importància, es va produir el 1989 amb un grup electrogen que havia estat donat de baixa de l'inventari el 18 de novembre de 1988. El 14 de febrer de 1989 Àngel Casariego comunicava això a l'enginyer:

“Prevía consulta al Ingeniero Jefe del Centro Técnico de SSMM, sobre la posible utilidad de este grupo, y de acuerdo con la conversación mantenida con V. se ha procedido a ceder dicho efecto al Instituto de Formación Profesional Baix Empordà de este municipio, para que sirva de material de prácticas a sus alumnos, de esta forma se consigue dar cierta utilidad a un material de deshecho.”

18. Les visites al far

Els fars sempre han despertat la curiositat humana. La seva llum en la immensitat de la nit, la seva singularitat, i la bellesa dels paisatges on s'emplacen, els han convertit des de sempre en un espai d'atracció no només per a la gent de la contrada, sinó també per als visitants i els turistes.

L'emplaçament i l'accessibilitat d'aquest far el fan el més visitat i conegut del litoral català. Una memòria de 1944 ja el descrivia com a "punto obligado de paso para todo turista que se proponga visitar aquella parte de costa mediterránea".

La regulació de les visites

Les visites als fars sempre han estat motiu de regulació, per tal de poder compaginar-les amb l'eficiència del servei. Com un element regulador més i, a la vegada, com a testimoni del seu pas, tots els fars disposaven d'uns llibres on els visitants signaven i anotaven algunes de les impressions que els havia produït l'estada. D'això ja se'n donarà més informació en un proper capítol.

Per això deixarem de banda els aspectes més directament relacionats amb les visites, i ens centrarem en la seva regulació. En aquest sentit, és interessant llegir la comunicació que el 4 de setembre de 1899 l'enginyer Rafel Coderch va adreçar al faroner Joan Buscarons:

"Para evitar los abusos motivados por la insolencia y grosería de algunos visitantes del faro se atenderá V. a las instrucciones siguientes: 1- Se prohibirá en absoluto la entrada en ninguna de las dependencias del faro a toda persona extraña a las familias de sus moradores salvo de 10 a 11 de la mañana y de 4 a 5 de la tarde que serán las únicas horas del día en que se admitirán las visitas para el establecimiento. 2- Estas visitas se concretarán a la torre y al patio o plazoleta exterior sin que ningún visitante pueda penetrar en el cuarto de reparos, almacenes, casetas, habitaciones del ingeniero, ni de los torreros. 3- Dos de los torreros del faro cuidarán de recibir las visitas sin dejar de vigilar a los visitantes para evitar cualquier desmán o grosería reprimiéndola inmediatamente con la expulsión de quien la cometiera y de cuantas personas le acompañaran. 4- En ningún caso se admitirá la entrada en el recinto del faro a más de seis personas a la vez, permaneciendo siempre cerradas bajo llave las dos puertas de dicho recinto y quedando prohibido en absoluto el paso de visitantes por la puerta pequeña que conduce a la ermita."

Tot i que durant la Primera Guerra Mundial Espanya no va entrar en el conflicte, sí que es van haver de prendre algunes mesures de seguretat de caràcter preventiu. El 22 d'agost de 1916 l'enginyer adreçava una comunicació al faroner en els següents termes:

"A fin de evitar los abusos que pueden cometerse o que se hayan cometido referentes a las relaciones del público con el faro, se atenderá V. estrictamente a las siguientes instrucciones: A- Se prohibirá en absoluto la entrada de cualquier

persona al servicio en la cámara de rotación e iluminación, excepto en el caso de que el visitante presente autorización especial escrita de la Jefatura o del Ingeniero encargado. B- Se prohibirá la entrada en el edificio a cualquier persona ajena al servicio desde la puesta a la salida del sol, salvo en casos especiales de auxilio por causa de accidentes u otras causas completamente justificadas. En las terrazas y jardines podrá permitirse la entrada hasta la hora en que se acuesten las familias que habitan en el faro. C- El libro de visita no se presentará nada más que a las personas de cierta distinción en el caso de que éstas lo pidan y en todo caso se les rogará con toda urbanidad y respeto que se sirvan ocupar el menor espacio posible del libro, sin perjuicio de dejarles en libertad de que escriban lo que tengan por conveniente. En el caso de que lo escrito pueda ser penado por las leyes, se me dará traslado de lo escrito a la mayor brevedad. D- Queda en absoluto prohibido pernoctar en el faro a toda persona que no sea del servicio y pariente en grado próximo a los torreros y personas que corrientemente formen parte de la familia de éstos. E- El torrero encargado del faro no ocupará más que las cuatro habitaciones que tiene asignadas, debiendo dejar libre toda habitación que ocupe además de las señaladas."

El 25 d'agost de 1916 Josep Orfila responia:

"En el día de hoy he recibido la comunicación que ha tenido el honor de dirigirme referente a las relaciones del público con el faro, a las que daré el más exacto cumplimiento comunicándolo en esta fecha a los demás torreros para que obren igual. El párrafo b de su comunicación dice así: En las terrazas y jardines podrá permitirse la entrada hasta la hora en que se acuesten las familias que habitan el faro, instrucción que no podrá cumplirse por las siguientes razones: 1º- La puerta que da acceso a la hermita no puede cerrarse. 2º- La escalera contigua al almacén del petróleo carece de puerta o barrera, así como el camino frente al horno del pan; siendo éstas las causas por las cuales no podrá evitarse que los visitantes entren a qualquiera hora a las terrazas y jardines como ha sucedido y sucede todos los días, lo que pongo en su superior conocimiento. Cualquier visitante que no vaya provisto de una tarjeta o carta firmada por algún jefe y dirigida al torrero encargado no será atendida según las instrucciones del párrafo a."

La resposta de l'enginyer va ser donar ordres per posar panys i baldes que permetessin aquests tancaments. Les prohibicions es van fer totals el febrer de 1918, però acabat el conflicte bèl·lic es va recuperar el règim de visites que fixava el reglament. Vegem la comunicació que va rebre el faroner el 17 de juliol de 1919:

“El Ilmo. Sr. Inspector Jefe del Servicio Central de Puertos y Faros con fecha 10 del actual me dice lo siguiente: ‘El Ilmo. Sr. Director General de Obras Públicas con esta fecha me dice lo siguiente: ‘Habiendo desaparecido las causas que motivaron la orden de esta Dirección de 18 de febrero de 1918, por la que se prohibía de un modo absoluto y terminante la entrada a los faros a persona alguna ajena al servicio. Esta Dirección General ha resuelto dejar sin efecto la expresada orden autorizándose de nuevo las visitas a los faros en la forma y horas que se expresan en el artículo 15 del capítulo segundo del Reglamento vigente para la organización y servicio de los torreros de faros’. Lo que traslado a V. para su conocimiento, no permitiendo visitar la cámara de servicio e iluminación de los faros de incandescencia de vapor de petróleo a personas extrañas a este servicio.”

El Llibre de visites

Les anotacions al Llibre de visites que es comentaran en un proper capítol no tenien mai major transcendència, més enllà que avui són un excel·lent testimoni del pas per Palafrugell de turistes i personalitats ‘fent el turista’. Però el 1907 una anotació va anar més enllà i va tenir repercussió política i judicial. El 22 de setembre de 1907 Josep Oliver s’adreçava a l’enginyer encarregat del far en els següents termes:

“Pongo en conocimiento de V. que ayer a las once de la noche se presentó en este faro el Sr. Alcalde de Palafrugell, acompañado del Secretario y de un inspector de la Policía, para inspeccionar el Álbum sobre una frase que hay subversiva que dice: “Visca Catalunya”, y en letra muy pequeña y borrosa otra que no se sabe si dice: “More o Muere España”. Y con esta fecha a las nueve y tres cuartos de la noche se ha presentado el Juzgado de Instrucción de La Bisbal y después de tomarnos declaración a los tres funcionarios de este faro se ha incautado del mencionado álbum dejándome un resguardo para mi seguridad.”

El sumari instruït contra la integritat de la pàtria s’havia promogut, segons va comunicar Josep Oliver a l’enginyer Josep March, perquè:

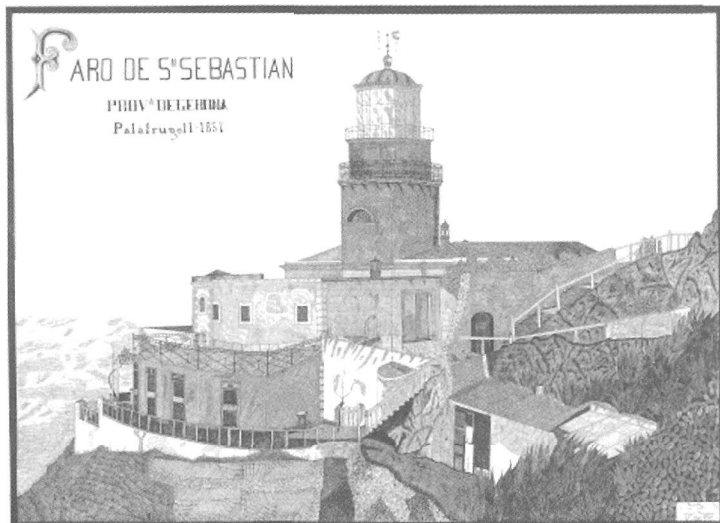
“Según se explicaron dichos señores el director y un redactor de un periódico de Palafrugell, antisolidario, pusieron un telegrama al ministro y uno al Gobernador participándoles lo anteriormente dicho de muera España.”

Per al retorn del llibre al far es van haver de fer gestions. El 17 de setembre de 1908 l’enginyer en cap ho comunicava al faroner encarregat del far de Sant Sebastià:

“El Sr Juez de primera instancia de La Bisbal con fecha 16 del actual me dice lo que sigue: ‘En vista de su atenta comunicación, interesándome la entrega del álbum del faro de San Sebastián, ocupado en méritos de la causa número 85 del año último, instruida sobre ultrajes a la Nación; tengo el gusto de manifestarle, que puede ordenar al torrero de dicho faro, se presente a este juzgado, en su hora de audiencia, cuando lo crea oportuno, para hacerle entrega de dicho álbum, cuyo álbum como que la causa está sobreseida provisionalmente, deberá guardarlo en depósito y a disposición de este mismo juzgado’. Lo que traslado a V. para su conocimiento y a fin de que se presente V. con esta comunicación al juzgado de la Bisbal a recoger el álbum el cual guardará V. en depósito y a disposición de dicho juzgado.”

I el 9 d’octubre de 1908 Josep Oliver comunicava el retorn del llibre a l’enginyer en cap de la província:

“Pongo en conocimiento de V.E. que obra en este faro el álbum el cual fue recogido por mí, en el juzgado de primera instancia de La Bisbal según me ordenaba V.E. en su comunicación fecha 17/9/1908.”



Per poder desenvolupar la seva feina els faroners havien de saber dibuixar croquis, plànols, etc. Era habitual que, en moments de lleure, aprofitessin aquesta habilitat, com va fer Magí Francisco Bosch el 1908 fent un dibuix de la part posterior del far dedicat als seus pares. (Col·lecció Narcís Nabona, AMP).



COSTA BRAVA -

Observatorio del Faro San Sebastian

GUILERA

Estació metereològica del far. (Guilera, AMP).



El 1930, quan es va jubilar, Josep Oliver Sastre es va fotografiar amb fills i nés. (Col·lecció família Oliver).



El treball de Núria Ferrer Patxot, *Un farer del segle XX* (premis Mestre Sagrera 2004-2005), recull el testimoni de la trobada familiar al far dels descendents de Josep Oliver el 30 de setembre de 1984.



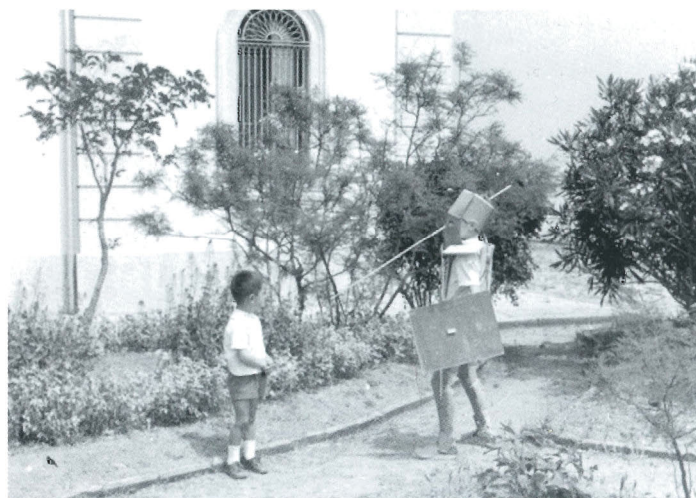
Alguns dels elements originaris, com la porta d'accés i el mosaic, encara es mantenen. (Maria Piferrer i Roser Romaguera, *Sant Sebastià, un lloc simbòlic per als palafrugellencs*, premis Mestre Sagrera 1997-1998).



Portada del llibret de vint postals del far de Roisin. (AMP).



Antonio Aguirre Martín a la sala de màquines del far. 1950 aprox. (Col·lecció Rosina Lozano, AMP).



Jocs infantils als jardins del far. A l'esquerra Manolín Sánchez Aixart i a la dreta Juan Antonio Aguirre Lozano. 1960 aprox. (Col·lecció Rosina Lozano, AMP).



Rosina Lozano Pascual i Antonio Aguirre Martín a l'òptica del far de Sant Sebastià. 14 de novembre de 1949. (Col·lecció Rosina Lozano, AMP).



L'estiu de 1986 l'òptica del far de Sant Sebastià va estar en una exposició de fars al passeig Pereda de Santander. Actualment es pot veure al Museu Marítim de Barcelona. (Foto Joaquim Moré).



A l'esquerra d'aquesta imatge de 1961, s'hi pot veure la dependència del far habilitada durant anys pels torrers com a botiga de souvenirs. Al principi dels anys 90 s'hi va dipositar la documentació del fons de la Prefectura Provincial d'Obres Públiques de Girona. El 1991 Ana Teresa Herrera, esposa d'un dels faroners, va posar en coneixement de l'Arxiu Municipal de Palafrugell l'existència d'aquesta documentació, i a través d'aquest, la notícia va arribar a l'Arxiu Històric de Girona (AHG). El seu director, Josep Matas, va iniciar les negociacions per a la transferència de la documentació de la Prefectura a l'AHG, i la del far, a l'Arxiu Municipal de Palafrugell, les quals es van allargar fins a l'any 2000. (Col·lecció Rosina Lozano, AMP).



Els actors George Rigaud i María Asquerino en un moment de descans del rodatge de la pel·lícula *El último verano*, l'any 1960. (Col·lecció Rosina Lozano, AMP).



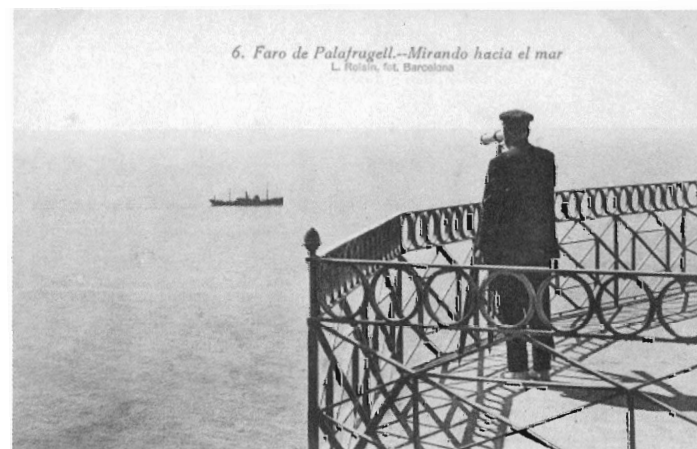
L'estiu de 1984 el president del Govern espanyol Felipe González va estar a punt d'estiuejar al far. La premsa es va fer ressò d'aquesta possibilitat (suplement de *Los Sitios-Diari de Girona*, 4 de juliol de 1984).



El president de la República de l'Uruguai, Julio María Sanguinetti, va visitar el far el 8 d'octubre de 1985. A la fotografia veiem un moment del refrigeri ofert per Antonio Aguirre i la seva família al pati del far. D'esquerra a dreta: Antonio Aguirre Martín, Rosina Lozano Pascual, Pere Navarro Olivella (governador civil de Girona), Salvador Carrera Comes (president de la Diputació de Girona), Julio María Sanguinetti i, a la dreta de tot, la seva esposa, Marta Canessa. (Col·lecció Rosina Lozano, AMP).



Ángel Casariego, l'últim faroner amb plaça resident a Sant Sebastià. (Foto Lluís Maimí).



La vista des de Sant Sebastià és magnífica per a gaudir del paisatge. Tanmateix, el balcó de la torre del far era un bon punt perquè els faroners realitzessin les observacions meteorològiques que havien d'anotar en un dels llibres de servei. En aquests llibres, que són una bona font d'informació mediambiental de la zona, també és habitual trobar-hi referències d'albiraments de vaixells de guerra d'altres països, de naufragis, i d'altres episodis. La superioritat també els requeria per comprovar informacions sobre el funcionament dels altres fars amb què hi havia contacte visual, i les autoritats fins i tot els havien utilitzat per obtenir informació de contraban. (L. Roisin, AMP).

Els visitants del far

David Figarola Pámpano

El Llibre de visites del Far de Sant Sebastià

La lectura del Llibre de visites del far de Sant Sebastià és una oportunitat per descobrir els pensaments, el llenguatge i el tarannà dels homes i les dones que, al llarg de la segona meitat del segle XIX i el primer terç del segle XX, s'acostaven fins a aquest indret. El far de Sant Sebastià se sumava, des de l'1 d'octubre de 1857, als atractius d'una muntanya que esdevingué pol d'atracció per a la gent de la comarca. La nostra intenció és presentar-vos una selecció de textos en diferents blocs temàtics, perquè gaudiu d'un petit tast del que ofereix el Llibre de visites del far de Sant Sebastià:

1. els costumistes
2. els literaris
3. els que giren al voltant del progrés i la ciència
4. els de tema religiós
5. els relacionats amb avatars polítics

Prèviament, trobareu algunes dades sobre el conjunt de volums que formen el Llibre de visites, i al costat dels textos una breu contextualització. A l'hora de reproduir-los, hem intentat regularitzar l'ortografia i hem revisat la puntuació, atès que és un treball de divulgació i així fem més assequibles els fragments seleccionats.

En el fons del far de Sant Sebastià de l'Arxiu Municipal de Palafrugell (AMP), hi ha una secció dedicada al Llibre de visites, que consta de diferents volums, que van del 1858 al 1960. El primer volum comprèn del primer de març de 1858 al 18 de juliol de 1913, i porta el títol "Alumbrado marítimo. Provincia de Gerona. Faro de San Sebastián. Album de viajeros". No està paginat i consta de 219 pàgines. Aquest volum és el que abraça un període de temps més extens (55 anys). El segon va del 31 de juliol de 1913 al 5 de desembre de 1930; a la portada es pot llegir "Album de visitas. Faro de primer orden de Cabo de San Sebastián". Està paginat (252 pàgines). El tercer, que duu el mateix títol que l'anterior, va del 30 de novembre de 1931 al 10 de setembre de 1933, té 256 pàgines, i s'emmarca dins el període de la II República. Aquests són uns anys de gran intensitat, com es pot comprovar si tenim en compte que abasta només dos anys i és el llibre amb major nombre de pàgines. El quart volum, la portada del qual segueix la línia dels dos anteriors, va del 8 d'abril de 1934 al 14 d'abril de 1941, també està paginat i presenta 246 pàgines, atès que hi ha un salt de la pàgina número 245 a l'última, paginada com a 252. La tria de textos que hem fet arriba fins al 1939, amb la fi de la Guerra Civil.

Ens sembla que aquesta etapa, de mitjan segle XIX fins a gairebé mitjan segle XX, és la que ens pot resultar més interessant en el moment de celebrar el cent cinquantè aniversari. Però el Llibre de visites s'estén fins al 1960; així, el cinquè volum va del 1941 al 1949; el sisè, del 1949 al 1951; el setè, del 1953 al 1955, i el darrer, del 1957 al 1960.

Els fars sempre han exercit en nosaltres una atracció molt especial. Solen ser edificis poc monumentals, molt simples, sense una gran rellevància arquitectònica. De fet, molts d'aquests, com el de Sant Sebastià, han estat creats per enginyers i no per arquitectes. Són, doncs, edificis senzills, funcionals. Per tant, on resideix la màgia que fa que visitem aquests llocs i ens sentim seduïts, fins al punt de voler immortalitzar les impressions que ens provoca? Per què molts han experimentat l'impuls de deixar constància de la seva visita i construir fins i tot petits textos suggerents o amb molt de lirisme?

Convençuts de no poder trobar mai la resposta exacta, podem pensar que la màgia d'aquesta torre de llum, que atrau tants visitants, pot provenir del paisatge que l'envolta, de l'encant que transmeten els cims espadats del promontori de Sant Sebastià. El far és una construcció tan carregada de simbolisme que molts dels visitants sentien el crit de les muses i corrien a escriure uns versos, de forma improvisada, inspirats per l'encís del paisatge. D'aquests, hem volgut triar-ne només alguns exemples representatius, però molts altres s'han quedat al tinter. Tot aquell a qui interessi el tema pot acudir a l'Arxiu Municipal de Palafrugell i capbussar-s'hi de ple.

El Llibre de visites s'inicia, el 1857, durant el regnat de la reina Isabel Segona¹, i alguns comentaris hi fan referència. També hi ha moltes anotacions, al començament del primer volum, que són marcadament canòniques: anotacions breus, que es desfan en elogis cap a l'enginyer i l'amabilitat dels torrers, i lloances a l'edifici. Per exemple:

"En este día hemos tenido el placer de admirar una de las obras que en un género no dudamos en calificar de las que más honran el reinado de doña Isabel Segunda y habiendo quedado muy complacidos de la amabilidad con que los torreros don Victoriano Bornachea y don Rufino Ochoa se han prestado a manifestarnos todos sus detalles. San Sebastián, 25 agosto 1858. Faustino Passafreras."

Per començar, ens hem volgut centrar en un primer grup de textos, aquells que estan més relacionats amb el **costumisme**, descripcions més o menys literàries del paisatge, l'ambient i les sensacions que els visitants

experimenten; a més, alguns textos ens donen informació complementària; com aquest, on se'ns fa saber d'un eclipsi de sol:

"En la tarde del día 17 y mañana del día 18 de julio del año mil ochocientos sesenta (este día de eclipse de sol visible); don José Antonio Secret y Coll, catedrático de Geografía e Historia en el instituto provincial de Gerona y abogado, don José Martí y Donadieu, doctor en Farmacia, don Narciso Grau y Brussau, procurador causídico, y doña Francisca Massanet por nupcias Carreras, con los individuos de sus respectivas familias abajo firmados; vinimos a visitar el excelente faro del promontorio de San Sebastián, quedando sumamente complacidos de la exquisita amabilidad del señor director y torreros del faro."

Tot seguit, una anotació colpidora, que recorda l'aforisme de Marcel Proust: "No hi ha malenconia sense memòria, ni memòria sense malenconia", d'un faroner (els faroners també deixaven anotacions al Llibre de visites):

"La triste realidad de la vida es un sueño, decía Calderón de la Barca, yo digo que es un martirio, quisiera decir tanto, amigos míos, que nunca diría bastante, pasemos pues a otra cosa. Al dejaros, dejo en este "faro" un recuerdo, un pedazo de mi corazón, a mi hija mayor, a mi querida María, a cuyos restos digo adiós con todo el amor de un padre cariñoso. Admitir pues, este recuerdo que os dedico como despedida, vuestro afligido amigo y compañero, Leon Carrasco y Aller. En el día del uso en este "faro" a mis compañeros señores Ochoa y Mayans."

Era habitual pujar fins a l'ermita per celebrar un bateig i fer un àpat enmig d'un paisatge privilegiat. Val la pena fixar-nos en el menú abundant, típic de les grans ocasions a l'època:

"El día 30 de mayo de 1889, hemos tenido el gusto de celebrar un bautizo en el faro de San Sebastián, habiendo sido padrinos Emilio Jordá y Joaquina Mayans siendo enviados Magín Ferrer, Miquel Capella, Melitón Pells, Francisco Reig. Comida: Por primero grande arros, segundo estofado, tercero pescado con guisantes. Postres: Torta de azúcar con vino rancio y para concluir dicho festín barats y cebollas. Emilio Jordá, Dolores Armet de Capellá, Antonio Capellá."

Al principi de segle, les dones també podien assumir cert protagonisme dins l'esfera pública; malgrat això, el feminisme encara tenia molt camí per recórrer:

"La admiración de las obras de la naturaleza enaltecen a la muger y logran hacer de ella buena madre, buena esposa y buena cristiana. Cabo de San Sebastian, 6 agosto de 1903. Rosa de Berenguer de Ciurana."

Una dona protagonista del seu temps fou la diva Josefina Huguet, una de les primeres sopranos espanyoles a realitzar una gravació discogràfica²:

"Con quien mejor se puede admirar las magnificencias de la pródiga naturaleza, que en la agradabilísima compañía de una diva de tanta valia y de tan incomparable hermosura como la que conmigo firma. Faro de San Sebastian 20-07-1903. Josefina Huguet. J. Jonama Vergoños."

Abans hem vist com davant de l'abisme físic es pot reaccionar amb certa introspecció espiritual, envers la memòria, la tristor i la malenconia: cap al nostre abisme interior; amb sentiments de gran emotivitat, com aquests:

"Al cap de vint-i-set anys d'haver deixat aquest far, víctimes dels primers planys, t'hem vingut a visitar. Quant m'albergaves a mi, era jo en l'edat primera. He anat fent lo meu camí i tota una familia entera gustosos firmem aquí. Allà pels anys de 1875-1877 vivia de torrer aquí lo meu pare, en Joan Tauler i Vila, allavors torrer segon. Jo, lo seu fill, Remigio Tauler, vaig passar-hi aquella temporada. Amb motiu d'haver perdut un fill, en Gastón, lo dia 20 d'aquest mes de juny darrer, hem vingut a l'ermita a procurar olvidar una petita part del dol. Faro de Sant Sebastià 3 juliol 1904. Remigio Tauler Mauri. Carmen Palet. Remigio Tauler Palet. Pedro Tauler i Palet."

Al juliol del 1905 hi ha una nota que fa referència a la Festa de la Bellesa³, que podria ser de Josep Barceló i Matas (la Bisbal, 18-07-1875 - Barcelona, 08-03-1964), pedagog i agitador cultural a Palafrugell:

"El lloc més a propòsit per celebrar "La Festa de la Bellesa" és el cim d'eixos cimals. Que bé es fruïren les belleses cantades pels poetes i músics catalans, aquí en que tot es bell, cel i terra. Josep Barceló. Josep Geli. Juan Figueras. Eduart Bulloz."

Una nota molt curiosa és aquesta que ve a continuació, on uns visitants del far ens exposen què han trigat, al 1911, per anar en cotxe des de Palamós fins al promontori de Sant Sebastià. (De ben segur que avui no anirien tan ràpid.):

"Para verificar las pruebas del automóvil de vuestro principal, don Isaac Matias Tauler, hemos venido a hacer un almuerzo en este faro llegando felizmente hasta aquí en el tiempo de 25 minutos de Palamós al Faro. Faro

de San Sebastián 9 julio 1911. El chofer, Domingo Alargé, Juan Avigador, el ingeniero Ramon Isern y Galí, el maestro de obras, Pedro Reig, el técnico de primera, S. Marcés y el técnico de segunda, Jori Pairí.”

A Llofriu hi va viure la reconeguda família del matrimoni Joan Bassa i Irene Rocas, d'un alt nivell cultural. Els descendents van deixar un bell record al Llibre de visites. És curiós observar com en aquest text del 1915 ja es fa referència a la costa de l'Empordà com a Costa Brava; terme que va utilitzar per primera vegada Ferran Agulló a la *Veu de Catalunya* el 1908:

“Fa deu anys na Gracieta Bassa i Rocas de Llofriu me feu conèixer espiritualment l'hermosa contrada del Baix Empordà, ara al visitar-la i pujar al far el seu record es per a mi viu i dolç, a la vegada sentint al ensemps la manera de la seua companyia. En aquest moment, em sembla veure-la enllà d'enllà en les terres del nou món, melancòlica d'anyorament per la nostra estimada Catalunya, pel seu Empordà i per la bella costa brava mediterrània en quina hi sobressurt, com estel lluminós, l'hermitatge de Sant Sebastià i el grandíós far, petit palau de gavines, morada de complaents i simpàtics torrers. Firmem tota la colla com un record d'admiració als moments vibrants gaudits pels bells espectacles gaudits. 2 agost 1915. Angeleta Bassa. Montserrat Bassa. Maria Bassa. Lluís Bassa. Santi Bassa. Lluís Comella. Pau... Josep.”

L'època de la II República fou molt intensa pel que fa al foment de l'educació i de la cultura en general. Fins i tot tenim notícia d'un congrés hispanoamericà de cinematografia, el 1931:

“Recort de la visita al Far de Sant Sebastià dels excursionistes del Congrés Hispano-america de Cinematografia 1-octubre-1931. Carles Pi Sunyer.”

A més, les escoles aprofitaven el bon temps per fer una excursió fins a Sant Sebastià, i tots els alumnes deixaven la seva firma al Llibre de visites. Les escoles nacionals de Sant Climent Sescebes, Riudellots, l'Armentera, Mieres o Maçanet de Cabrenys en són alguns exemples. En aquesta mateixa línia, moltes associacions d'excursionistes tenien com a objectiu arribar fins al far per poder gaudir del seu panorama:

“Un grup d'excursionistes de “La Humanitat” s'ha meravellat davant d'aquesta obra mestra que com un estel gegantí, il·lumina la nostra Mediterrània. Així ho fan constar tots ells en el company que sotasigna. Agustí Collado.”

“Excursió col·lectiva dels 31 avantguardistes, feta el dia 5 de maig de 1935. Esteve Orriols, prevere. Josep Roquetes. Clement Roquetes. L. Belhoms. L. Urbizu. Maria Gloria Gutiérrez.”

Pel que fa a les anotacions **literàries**, molts visitants, atrets per l'espectacle de la natura i el paisatge de l'entorn, trencaven el silenci i es deixaven seduir per la inspiració per fer uns versos de forma improvisada. Cal recordar que la segona meitat del segle XIX és el període d'esplendor de la Renaixença, un moviment cultural basat en la recuperació del català, molt centrat en els elements més tradicionals de la cultura catalana i influenciat pel romanticisme europeu. Als romàntics els agradava exaltar la natura i recordar temps passats, que imaginaven de més esplendor i heroicitats :

“Al far de Sant Sebastià. // Aquest temple de grandesa / de ciencia i sublimitat / dara glòria i nom a Espanya / i als que'l posaren vetllant / per las naus que ardidass pasan / nostre hermós Mediterrà / i sa llum intensa brilla / desde aquest cim espadat. / Si quatre segles enrera / hagués brillat aquí dalt, / i si n'hauria vist de glòria, / per lo poble català! / ¡Hauria dit llum beneyta / a nostres antigas naus, / a les galeres temudas / en Athenas i Lepant! / ¡Lo pendó de nostres barras, / com l'hauria il·luminat! / què gran, què bell, allavoras, / venir a Sant Sebastià!! // Any 14 d'agost 1882 // Arthur Mariano Colomer.”

Un d'aquests romàntics, que va pujar diverses vegades fins a Sant Sebastià, fou el palamosí Francesc d'Assís Marull, un representant empordanès de la Renaixença. Tot seguit reproduïm un poema seu (9-9-1883):

“EL FARO DE SAN SEBASTIAN / (Improvisación) / ¡Qué hermoso es el panorama / que a la vista se presenta / desde aquí, lo todo es bello, / desde aquí, donde la Ciencia / ha sabido, al ocultarse / del día la gran lumbrera, / encender otra que alumbre / al marino que navega / oyendo arrullar las olas / y anhelando ver la tierra! / Oh! Salve, Mediterráneo! / tú meciste las galeras / de esa patria catalana / que ayer en navales guerras / ostentaron victoriosas / de las barras la bandera! / No pueden verte mis ojos, / sin que yo latir no sienta / de mi corazón las fibras / y de mi lira las cuerdas. / Hoy con placentera calma / veo que besas la arena / de la ampurdanesa costa / do están Llafranch y Calella, / y te admiro en la bahía / que a Palamós hermosea! / Bendito uno y mil veces / Faro que encendió la Ciencia / y benditos los torreros, / que en bien del marino velan! // Francisco de A. Marull.”

Després del romanticisme, el revulsiu ideològic i estètic va venir de la mà del modernisme, que buscava una modernització de la nostra cultura i trencar amb el moviment de la Renaixença, molt aferrada al tradicionalisme.

Així, el modernisme va aparèixer a la fi del segle XIX i el començament del XX. Una de les obres que més influència va tenir en aquestes contrades aleshores fou *Josafat* (1906), de Prudenci Bertrana. La primera edició fou impresa a Palafrugell, als tallers de Paulí Joanola, com també el llibre de la Festa de la Bellesa (1905), a la qual havia concorregut.

Al far de Sant Sebastià, a més de pujar-hi els personatges més preeminents, fills de classes benestants, també hi van arribar treballadors poetes, com el romàntic Amarant Gallart, que decidien pujar dalt de tot de la muntanya i es deixaven anar per la inspiració del moment. Per tant, no només els més acomodats mostraven inquietuds culturals o literàries davant del panorama del far de Sant Sebastià. D'aquest autor hi ha diversos poemes en el primer volum del Llibre de visites, us n'hem triat un:

"A l'ermita de Sant Sebastià. // Bella perla de ma vila, / joyell del Baix Ampurdà, / com t'emmirallas ufana / ab les onades del mar. / A milers les flors flayrosas / embaumen los seus voltans / i els alts pinars de sas serras, / gentil daura el sol brillant. / ¡Què de records ne desperta / son festiu y blanch cassal! / del berberisch les petjadas / has guaitat tu'ls jorns passats. / Tu has vist a les galeres / dels intrèpids catalans / pasejarse victorioses / per dessota ton blau mar. / Ton bell panorama admira / a tothom, propis i estranys. / ¡Tu ets la perla de ma vila / joyell del Baix Ampurdà! // Amaranto Gallart."

Artur Vinardell i Roig (la Bisbal d'Empordà, 1852 - Girona, 1937), escriptor i periodista reconegut de la Bisbal, va anar fins a Sant Sebastià, i havent estat tocat per les muses i la tramuntana va escriure aquest poema:

"Salut a San Sebastià. // He tramontat el teu pich / i he sentit la tramontana, / que és el vent dels meus records. / Dels records que més me plahuen. / Com un romeu he vingut, / amb el cor ple d'enyorança / i a tes peus vull depositar / eixa modesta garlanda. / És feta de flors del cor, // venen de terra llunyana; / com més de lluny han vingut, / han d'ésser per tu més grates. / Oh! Santuari benaurat, / que vetlles sobre la plana / de l'Empordà benehit, / i ets guayta de la mar blava, / acull mon salut fidel, / sortit del cor i ab recansa, / per si de cas fos el darrer / de mon ànima endolada. / Adéu! Donchs, Sant Sebastià, lloch de dolsas recordansas; / vetlla sempre pel terren / de la Patria Catalana // 21 agost 1907 Artur Vinardell." [Amb dedicatòria al marge: á la gentil nena Eulalia Fina.]

Aquests són altres exemples de textos literaris:

"Faro San Sebastian. // Faro de luz radiante, / de noche sirves de guía / sin cesar un solo visitante, / de lejos te ven bastante / y clamas gran alegría / tu cima de una montaña. / Estás muy bien colocado. / Ni el viento, ni el agua empaña, / pues tu servicio no daña / teniéndote en alto grado. / Simbolizas el progreso / de toda culta región, / apartando el retraso, / a tan sagrada misión. / Brilla faro refulgente / disipa la oscuridad, / seas fuente permanente / para que a toda la gente / no le falte claridad. // Andrés Serra. 19 setiembre 1907."

No pas tots els poemes tenen certa transcendència; n'hi ha alguns, com aquest, de completament banals:

"Quise tirar una piedra / desde lo alto del faro / la piedra no llegó al agua / ¡Jesús, que caso más raro!! // Agosto 1915. Rafael del Val."

La vida cultural a Palafrugell anava fent, al principi del segle, gràcies a les diverses societats recreatives, a les vetllades literàries i musicals, organitzades pels casinos, o a les representacions teatrals:

"Aimants fervents de Talia / dolçament agermanats / amb dolços fricaments de epifania / som a fruit de la alegria / dels mars en calma i dels cims espadats. // Secció Dramàtica del Casal Popular. Palafrugell 5-IV-15. Manel Nicolau. M. Borrell."

Hi ha tota una colla de textos que estan relacionats amb la idea de **progrés** i de fascinació per la **ciència**. El període que abraça el primer volum (del 1857 al 1913) correspon a uns temps d'esperança i optimisme de cara al futur. Molts visitants del far així ho fan constar en els seus comentaris. Igualment, és un moment de gran expansió de la navegació marítima, per això, calen construccions que serveixin de guia i companyia al navegant enmig de la foscor. Els navegants solen ser també protagonistes i referència obligada de la majoria de les anotacions; i així mateix, la recurrent admiració orgullosa dels visitants per l'enginyer i la construcció del far:

"Obras como el faro de San Sebastián honran mucho a la nación española, mucho honran también, al digno e inteligente ingeniero don José Maria Faquineto. Merecedor es de recompensa. Reciba, pues, este humilde testimonio de admiración y de aprecio de sus amigos que visitaron este establecimiento en su compañía el día 21 de setiembre de 1858."

Fins i tot, alguns d'edat més avançada que pugen fins al far queden meravellats davant del progrés.

“En el día de hoy he tenido un rato, el mayor, que en la edad de 60 años que cuento, había disfrutado mi vista. En jamás hice caso de ver máquina alguna, por ser de genio opuesto a ellas, pero si la fina delicadeza del señor ingeniero no me hubiese permitido la entrada al faro, mi sentimiento, sin duda, hubiera producido una indisposición que hubiera lamentado. Le quedo sumamente agradecido y admiro el ingenio de los hombres de particular talento. San Sebastián 16 agosto 1859. Laureano de la Gala y Arauz.”

La majoria sembla fascinada pels esdeveniments que fan progressar la ciència.

“El astro de la ciencia. Si un Sol es el alma de un sistema planetario, un faro, es el Sol de los hijos del mar. Un faro es un astro creado por la ciencia del hombre y los torreros son los sacerdotes que mantienen el fuego sagrado. Sagrado, sí; porque sus vivos destellos le dicen al Marino: “Hay quien piensa en ti, cómo piensa la Madre amorosa en el hijo ausente.” Si la Divina Providencia, pudiera tener un símbolo en la Tierra, un faro sería el símbolo del amor de Dios. Faro de San Sebastián! Sol de la ciencia! guarda en tu libro de recuerdos el nombre de una mujer que rinde culto a Dios, admirando las manifestaciones del progreso. ¡Gloria a la ciencia! ¡gloria a la luz! // Amalia Domingo Soler // San Sebastián 8 junio 92.”

“Los abajo inscritos tienen el gusto de firmar en el album de esta grandiosa obra científica que constituye una manifestación de progreso de la cultura española. Manuel [cognom il·legible]. Eliseo Climent. Enrique Puig. Encarna Fuentes. J. Casas.”

La presència del far indica la proximitat de la civilització al mariner i el rescata de les tenebres, el protegeix i l'acompanya:

“Grande es la ciencia del hombre pero nunca aparece tan sublime como cuando en este caso sirve para llevar a cabo una obra de caridad, de misericordia, de amor. Doctor A. Minerva y Calerdi. Abril-4-1904.”

“Qué diferencia tan grande entre aquellos tiempos en que los señores feudales encendían hogueras en las alturas para engañar a los navegantes, y ejercer el llamado derecho de naufragio, y estos otros en los que la ciencia se pone al servicio de la humanidad, levantando estos hermosos faros que garantizan la vida de los que confían la mujer (hija) al valor y la pericia de los atrevidos marinos. Lorenzo Benito. 16-10-1904.”

“¡Oh faro de San Sebastián yo te saludo! En 1857 iluminaste por primera vez el horizonte con tu potente destello que producía una lámpara alimentada

con aceite de oliva; también en ti han hecho huella las contorsiones del progreso y hoy apareces ante los ojos de los abnegados navegantes mostrando tu potente luz incandescente ¡Oh faro de San Sebastián! Te encuentro cada vez más magestuoso. 7 junio de 1933. Luis Buscarons [fill d'un faroner].”

El geògraf, pedagog, polític català i primer alcalde de la Girona de la II República, Miquel Santaló, també va deixar un escrit en temps de la República:

“Así como en cada cabo hay una luz para orientar al marino en su camino, en cada pueblo debería haber un libro que orientara el hombre hacia la honradez. Miquel Santaló.”

Entre les diferents firmes que hi apareixen, tot seguit, hi ha la de Josep Barceló i Matas.

La **religió** és un tema molt present en els diferents volums que formen el Llibre de visites del far. El visitant, situat més a prop del cel i davant l'atracció de l'abisme, sent com la natura actua sobre ell, com el porta a la transcendència i com busca la divinitat, algun ésser superior. Per molts, l'espectacle de la bellesa de la natura que envolta el far és l'exemple més clar de l'existència d'un Déu. Només n'hem triat alguns; entre els quals destaca aquest primer que us reproduïm, escrit en una nit d'inspiració:

“De este raudal de luz vivo y copioso, / que en noche oscura al marinero guía. / El turbulento mar cruzando brioso / y el alma rebosando de alegría, / el efecto contemplo delicioso. / Que sorprende a la humana fantasía. / Pues parece el magnífico aparato, / del hastío luminoso el fiel retrato. // Es el emblema de la luz divina, / que en la revuelta mar de las pasiones, / apuesto celestial nos encamina. / Al través de mundanas tentaciones / ¡Ay del hombre que en su maldad se obstina / toser en pos de sanas ilusiones! / Al terminar su efímera carrera, / eterno padecer sólo le espera. // Noche del 10 de Junio de 1860.”

“Al visitar por vez primera este lugar precioso, dónde la naturaleza ostenta sus más lujosas y sorprendentes joyas, admiro el suntuoso monasterio levantado por la fe católica; pero me extasió al entrar en este recinto, al contemplar las conquistas de la ciencia y siento como mi corazón exhala espontáneamente mi suspiro de agradecimiento al Altísimo, rogándole protección por la libertad del pensamiento, por las libertades patrias y por el pronto himno de la luz contra las torpes y tan banas pretensiones del oscurantismo.” [Sense firma.]

“Los faros en el mar son como la fe en la tierra: hacen creer y hacen pensar. Si Bécquer dijo “creo en Dios” porque había visto a la amada de su alma, yo digo lo propio porque me he visto en la balconada, desde donde se admira la obra más perfecta de la creación. Eduardo Muñoz.” [Escrit aproximadament del maig del 1888.]

Al març del 1914 hi van haver eleccions generals, els republicans van fer una aliança per frenar els progressos de la Lliga⁴ i el radical (i anticlerical) Lerroux⁵ anava acaparant poder i protagonisme. És possible que aquest visitant tingués el personatge al cap quan va deixar l'escrit següent:

“Al visitar el santuario y faro de San Sebastian me acude la idea de que uniéndose los católicos de todo el mundo lograrán el triunfo de la Iglesia, y los de España, poniéndose bajo la dirección del mártir San Sebastián. Trabajarán para el bienestar y prosperidad de la misma. Así lo desean los abajo firmados. 28 mayo 1914. José Pibernat y Ciuró. Encarnación Pibernat Ciuró. Anita Pibernat Ciuró.”

“Sempre que l'home puja enlaire y mes severa veu la volta del cel, més s'acosta a Déu, y per lo tant mes se cristianitza. Per això en lo dia d'avui, que he visitat l'ermita de Sant Sebastià, martir, amb motiu de trobar-me practicant la santa pastoral. Visito Palafrugell, he també visitat aquest far, y he sentit aquell acostament a Déu, y per això voldria que els homes del meu bisbat que se trovan fets en la fe, vingueren aquí sens prejudicis y llegisin en la magestat del univers que aquí es contempla, lo nom sant del Déu que ha criat aitals maravelles. Dia 18 de juny de 1917. Francisco [Mas i Oliver], bisbe de Girona.”

“Cuando contemplo la maravillosa creación de Dios, desde este faro o desde otras alturas, admiro el poder de Dios, mas cuando contemplo la Cruz-Cristo crucificado, veo todo el amor de Dios para nosotros viles pecadores tan culpables. 22 octubre 1917 G. Alberti.”

“Estos faros marcan a los navegantes, los derroteros que han de seguir para librarse de los escollos y orientarse en las tempestades del mar; Nosotros, aunque los últimos de los ministros de la Iglesia, debemos recordar siempre, en todo momento y ocasión, que esta, la Iglesia, es el único Faro que puede guiar a la Humanidad por entre el proceloso mar de esta vida hacia las rientes y apacibles playas de una eternidad feliz. Juan [Baptista Benlloch i Vivó], obispo de Urgel. Francisco, obispo de Solsona. Enrique [Reig Casanova], obispo de Barcelona. Francisco [Mas i Oliver], obispo de Girona.”

“¡Oh far! La llum diamantina / per damunt del mar s'extén / Pero és més resplendent / la Verge Montserratina / que amb sa llum omnipotent / tot Catalunya il·lumina / Josep Maria Serra.”

“Si no fuera creyente me bastaria admirar la grandeza de estos parajes para descubrir la mano poderosa del Criador. Sólo Dios es grande. 08/07/1934. C. Gimeno Cortés.”

En algunes ocasions, quan s'ha volgut triar els poetes més preeminents de Palafrugell, s'ha citat Joan Vergés, Maria Gràcia Bassa i Vicenç Piera. D'aquest últim personatge, mossèn i poeta, nascut a Palafrugell (08-03-1885), hi ha un fragment del 29 de març del 1902, quan encara no s'havia ordenat de prevere⁶:

“¿Qué us diu eixa extensió de mar immensa, / que quan embadalits la contemplem / s'enlayra nostra pensa / y a part que a un nom més alt ens transporten? / ¿Que ens diu eixa remor de les onades / braholant ab potenta y fonda veu? / Diu que un Ser Infinit les ha creades / ens diu que un Esser Gran les ha ordenades... / ¡Tot parla del Gran Déu! / març 29-1902 / Vicens Piera y Prats.”

Per acabar, hem decidit fer un apartat on cabés tot allò relacionat amb **avatars polítics**, diversitat d'opinions i enfrontaments entre diferents sentiments nacionalistes. Però abans, cal esmentar la signatura que ens va deixar el polític, escriptor i últim president de la I República espanyola, Emilio Castelar, un dels destacats polítics que va passar pel far de Sant Sebastià, el 1879:

“Deseo que me recuerden ustedes en el próximo congreso las quejas que han expresado esta mañana.”

Solidaritat Catalana (1906) va ser un moviment catalanista que aplegà diferents partits nacionalistes catalans, carlins i republicans:

“Avui que la terra catalana està bruntzin del gran impuls que l'acte de l'homenatge de la Solidaritat ha despertat en els cors autonomistes fem vots perquè prompte Catalunya conquereixi la seva llibertat”. Sant Sebastià, 4-6-1906. Visca Catalunya! J. Rosich. Maria Condeminas de Rosich. Joaquim Rosich. Antonia Rosich de Tauler.”

No només hi van pujar nacionalistes catalans al far; també hi trobem algun nacionalista espanyol exaltat:

“¡Qué bochorno! Parece mentira que haya quien se atreva a manchar las páginas de este hermoso libro con la inscripción malvada de Mori España que aparece en la página fechada en 16 de septiembre de 1906. De

ello protestamos enérgicamente a la vez que gritamos ¡Viva España! ¡Visca Catalunya española! 21-9-1907. Pelayo Borrás y José Pagés.”

Encara que no hem trobat enlloc la inscripció “Mori Espanya” a què fa referència l’escrit anterior, és cert que l’exaltació patriòtica de molts dels qui deixaven un record en aquest Llibre de visites va donar lloc als odis caïnians que estem tan avesats a patir. El resultat: diversos textos ratllats, com els que us presentem a continuació:

“¡Visca Catalunya! Quant diem Visca Catalunya, volem dir que la volem lliure de tota opressió i absolutament mestressa de ella mateixa. Avuy no ho és. Que ben aviat, al tornar nosaltres, que serà molt prompte, ho sigui. Far de Sant Sebastià. 11 agost 1916. Pasqual Boada i Nogués. Emili Reus. Lluís Camano. Salvador Ribes. Manuel Camano. Salvador Casas. Joaquim Pages. Salvador Ribes. Ramon Blay.”

“Catalunya es ma terra, en ella vaig néixer i com és meva, l’estimo més que a les altres. Encantat de que Catalunya ma pàtria tinga vistes tan hermoses com el far de Sant Sebastià. Catalans! Nostre pàtria és hermosa, femla gran, hermozejm-la amb nostre conducta, ¡Visca Catalunya! Joan Drets. 6 Desembre 1916.”

Alguns visitants del far que fullejaven el Llibre de visites aprofitaven l’ocasió per deixar ben clar el seu anticatalanisme i ratllar textos en català, com els que acabem de veure o, com en aquest cas, en què la paraula *Catalunya* s’ha ratllat per escriure-hi a sobre la paraula *España* en majúscules:

“Hoy nos hemos convencido una vez más de las bellezas que encierran nuestra Cataluña [*Catalunya* està ratllada i a sobre hi ha escrit a posteriori *ESPAÑA*]. Figarola.”

Per culpa d’un altre text que trobem ratllat, al 1911 es va viure un destacat incident. El governador civil del moment, el senyor Benito d’Endara, va deixar aquest escrit:

“En 1904 vine siendo vicerrector de la universidad de Barcelona, en 1911 vuelvo de gobernador civil de la provincia, ¿qué será la próxima vez que vuelva? ¡Quizá ministro! Otros más brutos que yo lo han sido. Luis de Benito.”

El text va motivar la seva destitució del càrrec de governador civil, que ocupava des d’aquell any mateix, després que l’apreciació del governador fos divulgada per la premsa i es produís un petit desordre arreu de l’Estat espanyol, on es parlà uns quants dies del senyor Benito i del far de Sant Sebastià. Josep Pla es refereix a aquest incident en una obra⁷, on també afirma que “seria

inútil buscar a l’àlbum el full que contenia les seves apreciacions, perquè va ésser degudament arrancat”. La pàgina en qüestió no havia estat arrencada; el text encara és al Llibre de visites, però completament ratllat.

L’any 1932 va anar fins a Sant Sebastià el fill de Luis de Benito i va deixar constància del seu pas i el del seu pare:

“Primera firma en el libro de San Sebastián de la segunda generación de los Benitos. El padre no ha firmado como ministro, el hijo firma siendo el primer fiscal del Tribunal de Cuentas de la República. ¡Viva la República! 8-9-1932. José de Benito.”

Una família amb set de protagonisme...; i encara, tot darrere, el visitarà la dona d’aquell:

“Tras la sogra va el caldero. 8-9-1932. Carmen, señora de Benito.”

Cal destacar la visita al far que realitzà l’aleshores alcalde de Palafrugell amb l’il·lustre Josep Torres Jonama (Palafrugell, 26-12-1857 - Niça, 15-12-1946), filantrop i empresari, que féu importants donacions a Palafrugell i que construí, el 21 de setembre del 1924, una nova escola pública, que porta el seu nom:

“Siendo alcalde de Palafrugell y en visita con el gran patricio don José Torres Jonama siento una gran satisfacción muy [il·legible] en la regeneración de nuestra amada España. Faro de San Sebastian 21-9-24. José Bertran Migoya.”

I igualment, la visita que va fer el mateix dia el governador civil:

“Así como en la escuela aprendí a admirar a Gerona, cuando el maestro me enseñaba su historia gloriosa, así también hoy que ejerzo su mando supremo aspiro a servirla. Y el mayor que podré prestarlo será sin duda, que toda ella, al despedirme grite conmigo ¡Visca Catalunya española! ¡Viva España! Esta sería una de las mayores satisfacciones de mi vida. Juan de Urquía.”

Aquest mateix governador va tornar al far l’any següent, el 29 d’agost, acompanyat del governador militar, i hi van deixar aquest record:

“¡Viva el Rey! El gobernador militar, Luis Bermúdez de Castro.

¡Viva el Rey! El gobernador civil, Juan de Urquía.”

Les proclames polítiques i nacionalistes continuen. Cal recordar que la monarquia d’Alfons XIII, després d’avaluar set anys de dictadura⁸, va voler maquillar-se amb pólvores de democràcia, i va convocar unes eleccions

municipals, com a sondeig, per després celebrar-ne unes de generals. Les municipals van tenir lloc el 12 d'abril de 1931. Els diversos grups polítics del pacte de Sant Sebastià⁹ van difondre entre l'electorat la idea que un triomf significaria un plebiscit popular a favor de la República. D'aquesta manera, les eleccions municipals es van plantejar com una confrontació entre els partidaris d'una monarquia conservadora i els partidaris del canvi, de la República. A Europa, davant l'afebliment de la democràcia, el feixisme gaudia d'un cert èxit. El crac de 1929 va produir un retrocés econòmic important, i les tensions socials i laborals es van anar incrementant. La Segona República espanyola marcava el camí de l'esperança.

La tasca primordial de la república va ser l'educació i la cultura. Fins al punt que aquest període és també conegut com el de *La República dels Mestres*. Calia formar els ciutadans a tots els nivells i, especialment, en valors universals com la tolerància, la llibertat i la igualtat. Molts dels qui van pujar fins al far de Sant Sebastià aprofitaven aquest moment per fer proclames republicanes. En aquest text torna a utilitzar-se el topònim Costa Brava, com hem vist abans, per referir-se a la costa de l'Empordà:

"La casualidad ens portà en aquest formosíssim indret, orgull de la Costa Brava i de Catalunya tota per cridar de cara a ella i al nostre mar, ben fort, ¡Visca Catalunya! Visca la República Federal Espanyola. Arseni Ros. 2 juny 1931."

"Després de trenta anys, no rectifico ni una paraula, ni un punt ni una coma. No tothom té el goig de poder dir lo mateix. Si la fe aixeca les montanyes, l'amor i la fe alçan els pobles. ¡Catalunya nostra, la fe i l'amor dels teus fills, t'han portat a la vetlla de la teva deslliurança ¡Visca Catalunya! ¡Visca la República! ¡Visca la llibertat! Far de Sant Sebastià 31 d'agost 1931. Joan Banús."

Ventura Gassol (Selva del Camp, 1893 - Tarragona, 1980), destacat escriptor i polític nacionalista català, va coordinar els esforços pedagògics i intel·lectuals a la dècada dels anys 30, com a conseller de Cultura de la Generalitat, quan Catalunya aconseguia uns nivells d'experimentació pedagògica paral·lels als d'arreu d'Europa. A més, en el terreny literari destacà la seva tasca poètica, especialment, *Les tombes flamejants* (1923), *La nau* (1920), *Àmfora* (1917), *Poemes* (1934) i *Miratges* (1950). També va escriure novel·la i obres de teatre. En la seva visita al far de Sant Sebastià el 8 de juliol de 1932 ens va deixar aquest emotiu record:

"La claror d'aquest far té per a mi una valor simbòlica que no tenia la darrera vegada que l'havia vist. I és que llavors encara no teníem la República. Ara dirà als navegants de tot el món que a l'ombra d'aquest far hi ha un poble lliure. Ventura Gassol."

El dia 9 d'agost del 1934 hi ha la firma de Manuel Azaña, polític, escriptor i president de la Segona República espanyola, que no va deixar altre escrit que la seva signatura.

El dia 12 de gener de 1937 hi ha un dibuix a llapis d'un revolucionari amb fusell i amb el puny enlairat, el firma "José María Arribas, 12-enero-1937, año de la revolución".

La Guerra Civil. Des de la victòria del Front Popular a les eleccions del febrer de 1936 i la consegüent derrota de les dretes, la situació va ser molt tensa. La divisió de la societat espanyola era ben palesa. Les vagues generals, així com els actes de violència i els assassinats eren bastant freqüents. La situació al camp també era molt conflictiva, amb ocupació de terres i violència entre grups. Els partits de dreta estaven descontents i atemptaven contra obrers i militants d'esquerra. Molts enfrontaments eren entre els anarquistes i la resta de partits polítics i organitzacions sindicals. Sovint també entre anarquistes i el Govern de la Generalitat. Aquesta tensió social i el clima de violència ja feien preveure com a possible una revolta militar. L'assassinat del diputat de la dreta Calvo Sotelo, com a represàlia per la mort del tinent d'assalt, José Castillo, en mans d'uns falangistes, van decidir finalment els conspiradors a realitzar l'alçament militar. Aquest va començar el 17 de juliol amb la revolta de l'Exèrcit al Marroc, i el dia 18 el general Franco va proclamar l'estat de guerra. Aquests moments difícils de la nostra història van deixar-nos alguns escrits que fan referència al drama del moment:

"En momentos trágicos para nuestra patria visitan este faro estos tres ingenieros de caminos, canales y puentes."

Però en aquest període els escrits són molt escassos, la majoria són només firmes amb la data de la gent que puja al far. Sembla que els difícils moments que es viuen no permeten la distensió. Fins a l'acabament de la Guerra Civil, al 1939. Aquests són alguns textos dels qui combregaven amb el bàndol franquista:

"Hoy que el horizonte se nos presenta más diáfano, con la huida de los últimos vestigios de la tiranía libertaria ¡después del martirio que representa convivir con toda la luz del universo! ¡después de estar sujeto durante más de treinta meses a una férrea dictadura marxista, del cariz más insolente, sin justicia, sin dignidad y sin alimentos para unos infelices, mientras los vivos comen a dos carrillos, sin hacer caso de que aquí se vive de milagro, sin racionamiento militar como ordena el Reglamento de Faros que se nos facilito por guerra, estando como estamos, en su zona incomunicados, y sujetos a su fuero, exigiéndonos, al principio, servicio como a militares, ¡además de

haberse llevado a nuestro hijo y compañero a la vez, a combatir en el Ebro (desaparecido) por las severas órdenes de los Prieto, Largo, Negrín, o Negrero, y comparsas, vendidos a la marxista política rusa, al vislumbrar al glorioso y libertador ejército del noble Caudillo, [mot il·legible] a Palamós, el corazón se ensancha y se alegra de haber podido conservar incolume este magnífico faro, aún cuando la salud esté totalmente quebrantada, para poder, de nuevo, ser útil a la navegación y de poder gritar a pulmón batiente ¡¡Arriba España!!, deseando que los valientes de antaño, huidos como conejos de las Indias, se queden en esos países que tanto con ellos algunos simpatizan y no puedan pisar, de nuevo, el suelo español tan por ellos envilecido ¡¡Viva España!! 4-II-1939, III Año Triunfal. Felip Trull [faroner].”

El mateix autor deixa un altre escrit tot seguit:

“Al reanudar el servicio nocturno, con la satisfacción del deber impoluto, va mi primer saludo al Ilustre Caudillo y al abnegado y victorioso Ejército Nacional, suplicando al invicto general Franco, tenga presente, como tiene prometido, la situación del obrero español honrado; del leal empleado, librándose de los asquerosos favoritismos que deshonran más que favorecen a España; y que así como ha sabido llevar a la victoria a su invencible ejército, lleve a la desgarrada España por esos pillos rojos, más rusos que españoles a la paz y prosperidad que tanto se desea, prescindiendo de todo matiz político anterior causante de tanto horror como el pasado ¡¡ Sólo un partido españoles!! Dios y Patria. Sin Dios no hay patria y sí idiotez, embrutecimiento y salvajismo. Todo alrededor de Franco. ¡Viva España! ¡Viva Franco!”

I encara continua, aquest cop en rebre una bona notícia:

“dispénseme la satisfacción que hoy experimento, al recibir noticias tan alagüeñas de estar mi hijo político y compañero del faro sano y salvo en compañía de sus padres en San Carlos de la Rápita, después de más de tres meses de no saber de él. Salvándose milagrosamente de los terribles combates en el Ebro, donde llevó o llevaron los asesinos de la juventud española Prieto y secuaces ¡¡Viva Cristo Rey, que nos ha escuchado en nuestras oraciones!! 9-II-1939. III Año Triunfal. “

Més exemples d'alegria per la victòria franquista:

“La satisfacción más grande de mi vida ha sido el momento cuando pudo pisar mi tierra, mi país, con las tropas de Franco, y la felicidad que siento al cotemplar mi patria de este punto tan hermoso y tan querido, despues de estar 3 años lejos de aqui, no tiene palabras para ser expresada. ¡Viva Franco! ¡Arriba España! ¡Viva Cataluña siempre española! El alférez, don Fernando Friolá. Palafrugell 9-2-39. III Año triunfal.”

“Excursión magnífica a este faro con nuestro amigo Echenique, navarro noble y bueno con sus amigos catalanes que sellan la amistad navarro-catalana en prueba de sincero afecto. Viva España. Arriba Nuestro Caudillo. Viva Navarra y Viva Cataluña Española. José Aguyé Almorin. 18-06-1939.”

“El conjunto de aquella obra de la naturaleza y esta del hombre es sobria es...español! Y ahora al grito de ¡Arriba España! Y saludo a Franco y después de saludar brazo en alto esta bandera que ondea y que aún desde aquí oigo su ruido, ahora que serpentea en el alto, nos ponemos a firmar este álbum de las visitas del vigiha de San José de Cata?. Miguel Lluch.”

L'últim escrit que hem triat és un de ben banal, molt corrent, sense exaltacions ni arravataments. Un apunt molt innocent escrit en català, ja en temps del franquisme:

“Si l'arroç que ens preparen al hotel Sant Sebastià és tan enorme com la visita a aquest far serà un dels millors dies del nostre viatge de nuvis. Joan Vallvé.”

Tot i ser tan candorós, hi ha qui va veure raons suficients per merèixer ser ratllat; però..., és clar, estava escrit en català.

Encara que el català tenia un estatus diglòssic, amb el castellà per cobrir determinats àmbits d'ús, hi havia molta gent que utilitzava la nostra llengua per deixar un record al llibre; d'altres preferien fer-ho en castellà. Però, a més de textos en català i castellà (que són la majoria), també hi ha alguns escrits en llatí, anglès, alemany i francès, que no hem reproduït perquè tots seguien una norma o estil habituals. Així mateix, un text en esperanto del 1910.

Aquests escrits que la gent va deixar en la seva visita al far de Sant Sebastià estaven sota l'influx de tota una munió de circumstàncies que afavorien el lirisme, l'exaltació patriòtica i la contemplació, com hem anat veient i podreu comprovar llegint els escrits que no han cabut aquí, però que podreu consultar a l'AMP sempre que ho desitgeu. Tots resulten testimonis cabdals per a un millor apropament a la realitat social de l'època en què s'emmarca aquest Llibre de visites del far de Sant Sebastià.

Finalment, voldria donar les gràcies a en Pep Vila per haver fet una primera selecció dels textos i els autors més remarcables, i per les seves indicacions per dur a bon port aquest treball. La tria, atesa la gran quantitat d'escrits, no ha estat fàcil. Per un costat, calia escollir textos representatius i per l'altre, els que podien resultar més atractius per al lector. He intentat que fos així, però qualsevol altra persona interessada en el tema podria haver optat per una selecció completament diferent.

Notes

1 Isabel Segona de Borbó (Madrid, 10-10-1830 - París, 9-4-1904) va ser reina d'Espanya entre el 1833 i el 1868.

2 http://www.ariarecording.com/cast/publi_30.htm

3 Aquesta *Festa de la Bellesa*, que se celebrava a Sant Sebastià, s'emmarca dins un corrent modernista i antifloralista, i era organitzada per la secció de Belles Arts del Centre Català de Palafrugell. És tot un pilar de la història cultural de la vila, ja que es pretenia l'enaltiment de la poesia, la música, etc., amb total llibertat per als artistes presentats al concurs. El president del jurat literari, el 1905, fou Joan Maragall.

4 Partit polític catalanista i conservador, que va aparèixer el 1901.

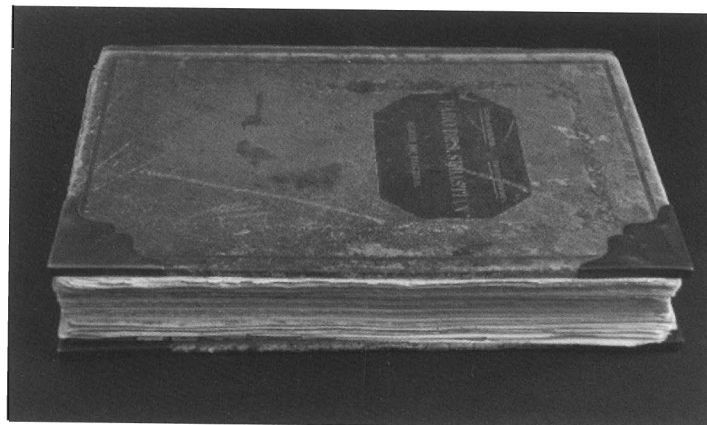
5 Polític espanyol, segon president de la II República, que va encapçalar el moviment republicà popular des del 1901. Els seus fonaments ideològics eren l'obrerisme, l'anticatalanisme i l'anticlericalisme.

6 Al llibre de Xavier Xargay *Escriptors a Palafrugell* (1999) consta que es va ordenar de prevere el 4 de juny de 1909.

7 *La Costa Brava*, de Josep Pla i Francesc Català Roca. *Itinerari V de Llafranc a Sa Riera (Begur)*. Edicions Destino. Barcelona, 1978.

8 La dictadura de Miguel Primo de Rivera abraça del 1923 al 1930.

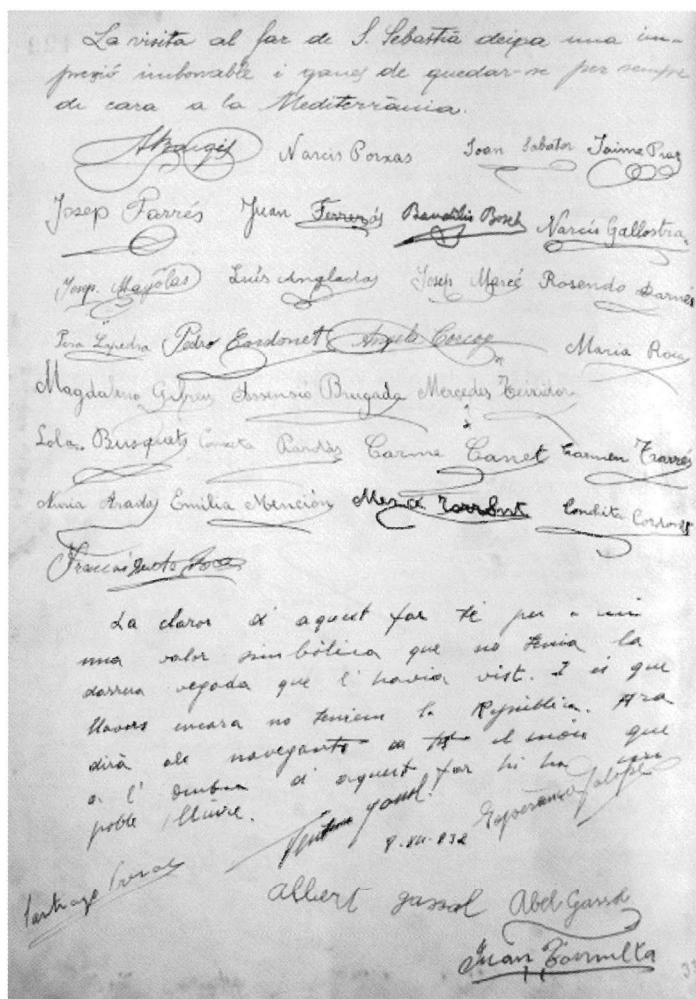
9 Format per tots els sectors republicans, des dels més conservadors fins als socialistes, amb l'objectiu d'enderrocar la monarquia.



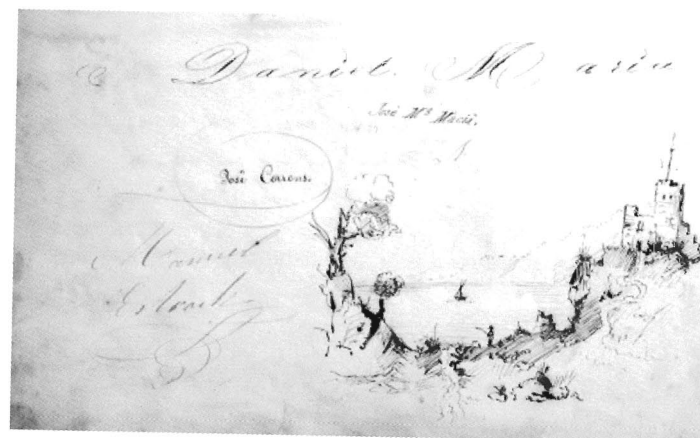
El primer volum del Llibre de visites, amb les signatures dels visitants des de 1858 a 1913. (Foto Enric Bruguera, fons del far de Sant Sebastià, AMP).



Una visita al far a finals del segle XIX o principis del XX. (Col·lecció Josep Martinell, cedida per Ivan Pierre, AMP).



Una pàgina del tercer volum del Llibre de visites (novembre 1931-setembre 1933). Inclou aquest bell text de Ventura Gassol, conseller de Cultura del Govern de la Generalitat de Catalunya, datat el 8 de juliol de 1932: "La claror d'aquest far té per a mi una valor simbòlica que no tenia la darrera vegada que l'havia vist. I és que llavors encara no teníem la República. Ara dirà als navegants de tot el món que a l'ombra d'aquest far hi ha un poble lliure." (Foto Enric Bruguera, fons del far de Sant Sebastià, AMP).





Les famílies de Benito, Herrero i Frigola a la platja del Canadell, l'estiu de 1928. En primer terme, amb barret i ulleres, Luis de Benito, protagonista d'un sonat incident polític arran d'un escrit en el Llibre de visites. (Col·lecció Joan Frigola, AMP).



Les famílies Cofan i Cid, de visita al far amb cotxe, a la dècada dels cinquanta. (Col·lecció Josep Cid, AMP).

Apèndixs

David Moré Aguirre

José M. Faquinetto i la inauguració del far

Transcripció de l'acta de la inauguració del far

Acta de la inauguración del Faro de 1er. orden de San Sebastián de Palafrugell.

En la villa de Palafrugell, partido judicial de la Bisbal, provincia de Gerona, principado de Cataluña, á primero de Octubre de mil ochocientos cincuenta y siete, reinando la Magestad de Doña Isabel segunda (qDg), reunidos a las cuatro de la tarde el M. Y. Sr. Gobernador de la provincia, D. Antonio Halleg, dos veces caballero de la Orden Militar y Nacional de San Fernando de primera clase, condecorado con otras por distintas acciones de guerra, Intendente de la provincia; el Exmo. e Yllmo. Sr. D. Florencio Llorente Montón, Obispo de esta Diócesis, Caballero Gran Cruz de la Real Orden Americana de Isabel la Católica; el Exmo. Sr. D. Pedro de la Bárcena y Ponte, Gobernador Militar de esta referida provincia, Mariscal de Campo de los Ejércitos Nacionales, Caballero gran Cruz de la Real Orden Militar de San Hermenegildo, condecorado con otras varias cruces de distinción por acciones de guerra; D. José Álvarez, Ingeniero primero del Cuerpo de caminos, en representación del Jefe del Distrito; el Ingeniero primero destinado á esta provincia Director de las obras D. José María Faquinetto, Caballero de la Orden de Carlos tercero; el Vicepresidente del consejo provincial D. Francisco Batlle Cabanellas, Caballero de la propia orden de Carlos tercero; los diputados provinciales D. Francisco Vancells y D. Narciso Pagès; el Comandante de Marina de la provincia de Palamós, D. Manuel Abad; el Juez de primera instancia del partido de la Bisbal; el Alcalde de la Capital, D. Mariano Hernández; el Segundo Jefe de Carabineros, D. José Camprubí; el Ayuntamiento de la villa de Palafrugell; el oficial del gobierno de esta provincia, D. Pedro Martínez Quintanilla, Interventor accidental de los ramos de Fomento y Secretario de la Junta económica de obras públicas, con otras varias personas de distinción convocadas al efecto, dirigióse la comitiva por la carretera nueva que se ha construido para el servicio del Faro, hasta llegar a la grande esplanada que hay delante del edificio, recorrió el exterior del mismo, y galería de la puerta del Este, hasta presentarse de nuevo frente a la puerta principal.

El encargado de montar el aparato, y el torrero primero entregaron en una bandeja las llaves del establecimiento al Ingeniero Jefe del Distrito, el cual con atentas y expresivas palabras pidió al Sr. Gobernador la autorización para abrir las puertas: Obtenida ésta ocupó la comitiva los salones y poco después el Exmo. e Ylmo. Sr. Obispo bendijo las varias habitaciones del edificio y el

aparato. Concluida la ceremonia religiosa, el armador entregó una pequeña luz al Ingeniero de la provincia y éste al Sr. Gobernador quien la aplicó a una de las mechas de la lámpara, concluyendo de encenderla los Ingenieros. Acto continuo descendieron al piso bajo las autoridades y comitiva y desde la escalera de la puerta principal del edificio, rodeado de un inmenso gentío leyó el Sr. Gobernador el discurso siguiente:

‘Señores, Muy poco molestaré la atención de los dignos señores que se han servido acompañarme y presencian las ceremonias de bendecir e inaugurar la nueva, elegante y magnífica farola de San Sebastián de Palafrugell. La hermosura de este Faro en las costas de la provincia de Gerona y la inmensa utilidad que ha de proporcionar a multitud de personas y al país mismo, hablan más alto que mis débiles palabras; y revelan desde luego el grande celo y cuidado del ilustradísimo Gobierno de S. M. la Reina (qDg) para proporcionar obras convenientes a los pueblos. El magnánimo corazón de la Augusta Señora que ocupa el trono de San Fernando no abriga otro deseo que el bien de los Españoles; solo anhela favorecer los pensamientos útiles, las mejoras materiales, las glorias Nacionales; únicamente quiere enjugar las lágrimas del desvalido, socorrer al pobre, consolar al afligido. Tal es, Señores, la bondadosa Soberana que felizmente rige la Monarquía y que tampoco pudieran abrigar sus Ministros otros sentimientos que no fueran el bien y felicidad de los moradores de este suelo. La linda villa de Palafrugell mereció que su término fuese elegido para construir en él, uno de los mejores, más elegantes y preciosos faros que se conocen, y cuya utilidad será tan generalmente reconocida por las personas sensatas y los pueblos civilizados. A la par que estas playas, y las costas de la provincia de Gerona disfrutan tamaña distinción, también conseguirán acaso ser más frecuentemente visitadas por el comercio de todos géneros y frutos. Verdad es que en la historia, en ese gran libro monumental de las naciones, tiene ya la provincia de Gerona conquistado un puesto tan brillante y tan honroso. Ciertamente que España señaló ya por doquiera con sus glorias, el valor y la hidalguía, el preferente lugar que ocupa en el continente desde muy remotos días. Inegable también es que la fertilidad y riqueza de nuestro suelo son ya profusamente conocidas en ambos hemisferios, no obstante las obras del género al que corresponde el nuevo Faro que acaba de bendecir el sabio e ilustre Prelado, tienen siempre una alta y reconocida importancia para todas las Naciones, merecen decidida protección por los Gobiernos, revelan la buena administración de los Estados, patentizan la altura de las Escuelas, acreditan el estudio de las ciencias y las artes, y dejan también impreso por muchos años el sello de la cultura, religiosidad y civilización de los habitantes. Estas verdades, creo Señores, que se hallan en el corazón de todos los espectadores y de todos los habitantes

de España, que aman de veras el engrandecimiento de su patria, que sólo desean orden y legalidad, que con la nobleza e hidalguía propia de pechos leales defienden el imperio de la Ley, acatan la autoridad y son constantes defensores de la Monarquía que ocupa el trono de Castilla. Réstame solo dar las más encarecidas gracias al muy respetable Exmo. e Ylmo. Sr. Obispo que a pesar de su quebrantada salud y religiosas ocupaciones, se ha dignado con su asistencia realzar la ceremonia, y darlas igualmente al Ingeniero Director de la obra D. José María Faquineto por el celo e inteligencia con que ha sabido terminarla. Y cumplo también por último un deber muy satisfactorio y grato, espresando mi profundo y eterno reconocimiento al Exmo. Sr. General D. Pedro de la Bárcena; como asimismo a todas las demás personas que favorecieron la invitación, contribuyen a solemnizar el acto tributando con ello al propio tiempo un homenaje de respeto al trono de S. M. la Reina Doña Isabel 2ª y de adhesión a su legítimo Gobierno. Viva la Reina!'

Después el Ingeniero 1º de Caminos D. José Álvarez, en representación del Sr. Ingeniero Jefe del Distrito leyó el siguiente discurso:

'Señores: Después del elocuente discurso que acabamos de oír a la digna autoridad superior civil de la provincia, poco tengo que añadir yo como delegado del Sr. Ingeniero Jefe del distrito de obras públicas de Barcelona, para autorizar este acto. Todos los que nos hallamos aquí reunidos conocemos la inmensa importancia que tienen para la navegación los Faros que iluminan las costas y Puertos, y señalan los peligros a los navegantes: por eso es que desde que el célebre ingeniero Fresnell inventó el sistema moderno de aparatos lenticulares del que acabamos de ver una excelente muestra, se ha extendido su aplicación por todo el mundo civilizado, y con su benéfica influencia se han economizado a la humanidad infinitas víctimas y evitado al comercio crecidos siniestros. España no ha permanecido ociosa en esta tarea de filantropía y en pocos años, como por encanto, ha construido sus principales Faros y terminará en pocos más los que aún restan por iluminar. Lo eterno, pues, a los Gobiernos que han impulsado su establecimiento, principalmente al Ministerio de Fomento, a la Dirección general de obras públicas y a la Comisión de Faros que han intervenido en su estudio y ejecución. En cuanto al Faro de primer orden de San Sebastián cuyo aparato y cuyas habitaciones acabamos de visitar yo felicito cordialmente a la provincia de Gerona por poseer desde este día un edificio tan notable, no solo por los servicios que prestará a los que frecuenten sus costas y puertos, sino por lo esmerado de su construcción, que hacen de él un monumento digno de una nación civilizada. Felicitemos pues todos, al digno Ingeniero 1º del Cuerpo de Caminos y Canales

D. José María Faquineto, Director de este bellissimo edificio y a quien tantas obras de utilidad pública debe esta provincia. He dicho'.

Y el ingeniero director de la obra, José María Faquineto leyó también el discurso siguiente:

'Señores, El Sr. Gobernador y el Ingeniero Jefe del Distrito que me han precedido en el uso de la palabra han mostrado elocuentemente la importancia y altos servicios que el alumbrado de las costas tiene y está llamado a desempeñar; tócame ahora dar una breve idea del Faro que se acaba de inaugurar. Antes del año 1847 en que se presentó el muy bien entendido plan del alumbrado marítimo de las Costas de España e Islas Adyacentes, muy escasas e imperfectas eran las luces que cubrían nuestro litoral, pero desde entonces acá se ha colocado una grande parte de los 105 propuestos en aquel plan acometido con fe y continuado con constancia por la Dirección General de Obras Públicas, bajo la iniciativa y protección del Gobierno que siempre ha mirado con predilección este servicio. La ilustrada Comisión de Faros designó para el cabo de San Sebastián o las islas Hormigas, un aparato catadióptrico de 1er. orden, produciendo eclipses de minuto en minuto, el cual fue encargado a la casa de los Señores L. Sautter y compañía, constructores de Faros en París. El aparato se hallaba ya hace tiempo concluido, pero como la comisión citada dejaba para resultados de estudios más prolijos la determinación del emplazamiento en las Hormigas o en el cabo, fue preciso presentar a la superioridad los datos necesarios para obtener la solución más ventajosa. Estos trabajos fueron hechos por mi digno compañero el Ingeniero D. Victor Martí; habiendo sido aceptada por el Gobierno la situación propuesta por él, que es la que hoy ocupa el edificio. Estudióse luego detenidamente el proyecto de éste y sus caminos de servicio y se dio principio a las obras en Octubre de 1855. A pesar del mucho tiempo que los fuertes vientos obligan a perder en esta localidad, y de las malas condiciones en que se hallan los materiales, se hubiese terminado en la primavera de 1856, pero por otras exigencias del servicio el Gobierno no pudo disponer la venida de M. Diondonnat, encargado por la referida casa de representarla y montar el aparato, hasta fines de julio. A su llegada trasportóse aquél a la torre, y en menos de un mes con una actividad e inteligencia que hace mucho honor a las persona de M. Diondonnat y la casa que representa, puso el aparato en estado de funcionar, siendo ayudado estraordinariamente por el Torrero principal D. Ramón Martínez, modelo para su clase. Cúmpleme aquí consignar, que el aparato da honor a la casa de M. Sautter, pues es immejorable en el conjunto y en los detalles. El edificio ha sido llegado a término, sinó con toda la suerte que deseara, al menos empleando toda la voluntad del entusiasmo. Al mejor éxito

de la construcción ha contribuido la inteligencia y buen comportamiento del Contratista D. Salvador Giró y sus dependientes, quienes no han perdonado medio para cumplimentar mis disposiciones y las de los Auxiliares que me han representado en las obras, y que a su vez han cumplido bien con sus deberes. Réstame Señores, manifestar aunque imperfectamente porque embarga mi corazón el júbilo al verme rodeado en este sitio de tan ilustre concurrencia, la satisfacción de que me hallo poseído, así como mi más sincero reconocimiento por la solemnidad con que el M. Y. Gobernador se ha dignado preparar este acto enaltecido con la presencia del Exmo. Sr. e Ylmo. Prelado a quien ofrezco la expresión más sincera de mi profundo respeto y veneración. No puedo pasar en silencio el grato placer que me causa la presencia del Exmo. Sr. Comandante General, así como la de mi compañero el Ingeniero D. José Álvarez, representante del Sr. Ingeniero Jefe del Distrito, a cuya bondad debo frases para mí muy lisonjeras. Terminaré, Señores, dando las gracias al Ayuntamiento y al pueblo de Palafrugell que con tanto celo ha contribuido a hacer brillar la función, lo mismo que a las demás personas que se han servido favorecer con su presencia este acto. El entusiasmo e interés que han demostrado prueban que comprenden el lugar que corresponde a las obras públicas en la marcha civilizadora de las Naciones. He dicho'.

Seguidamente el Sr. Gobernador declaró en nombre de S.M. entregado el Faro al servicio público dando un Viva a la Reyna, que fue varias veces repetido con el mayor entusiasmo por todos los espectadores.

Y para que conste, levanto la presente acta que firman el Sr. Gobernador, el Ingeniero Jefe del Distrito y el de la provincia, conmigo el oficial del Gobierno, Interventor accidental de los ramos de Fomento, Secretario de la Junta económica de Obras Públicas.

Antonio Halleg, José Álvarez, José María Faquineto, Pedro Martínez Quintanilla. Es Copia. El Gobernador Interino. Batlle y Cabanellas. Hay un sello del Gobierno.

El Ingeniero José M^a Faquineto.

(AMP. Fons far de Sant Sebastià. Sèrie Visites. Llibre 1, pàgina 1. UI 134.)

L'enginyer José María Faquineto Ródenas, autor del projecte de construcció del far de Sant Sebastià

Hem pogut saber on havia nascut l'enginyer José María Faquineto per un cúmul de casualitats. Fent el buidatge dels registres parroquials de Lloret, a la recerca dels tossencs morts en aquesta població veïna, em va cridar l'atenció localitzar un cognom Faquineto. Es corresponia amb el nom de Julia Faquineto Berini, natural de Barcelona, morta l'11 de desembre de 1925 als 58 anys; soltera; filla d'un José Faquineto. Vaig pensar que es podia tractar d'una filla, i per això vaig contactar amb l'amic Jaume Romeu –que sempre que tinc dubtes genealògics a la ciutat comtal m'ajuda molt amablement–, perquè me'n cerqués el naixement entorn del 1867.

Va localitzar aquesta partida de naixement el 6 de gener de 1867 (havia nascut a la rambla de Canaletes, 6, segon pis, i havia estat batejada a la catedral el 10 de gener), i efectivament es tractava de la filla de l'enginyer José María Faquineto Ródenas. Aquest havia nascut a Caravaca de la Cruz (Múrcia) el 16 de setembre de 1827, era fill d'un comerciant de Cartagena anomenat Antonio Faquineto, i el 1855 s'havia casat amb la barcelonina Julia Berini Vallespinosa, filla del professor de música Francesco Berini, nascut a la ciutat italiana de Bèrgam.

Una consulta al cercador d'Internet Google, on té diverses entrades, em va remetre a la *Revista de Obras Públicas*. En un exemplar d'aquesta revista hi ha un article que glossa la seva figura després de morir. José María Faquineto va morir a Madrid el 4 de desembre de 1888, quan era inspector general de segona classe del cos d'enginyers de camins, canals i ports. Des del 1849 va servir a la província de Girona com a enginyer subaltern; el 1857, en reformar-se l'administració i suprimir-se els antics districtes, i crear-se les prefectures de província, va ser l'encarregat de la de Girona fins al 1859. Va tenir un fill, Antonio Faquineto Berini, nascut a Madrid, el 2 de febrer de 1862, i mort també a Madrid, el 29 d'octubre de 1932, que com ell fou enginyer.

Els torrers de fars destinats al far de Sant Sebastià: relació alfabètica

A continuació es fa una relació alfabètica dels diversos faroners titulars d'una plaça que han passat al llarg dels anys pel far de Sant Sebastià.

Al costat del nom entre parèntesis s'indica el període durant el qual han ocupat el càrrec. Sota el nom i els cognoms hi ha el lloc i la data de naixement –i de defunció, si s'escau–; després, la filiació amb l'ofici del pare, així com el nom del cònjuge i els fills del matrimoni, i en els casos en què es coneix, si els descendents han continuat vinculats a Palafrugell. Per orientar sobre els motius que els van empènyer a ser faroners, esmentem si van néixer en una població amb senyals marítims, si tenien altres parents al cos i, si es coneix, també anotem la professió que tenien abans de ser tècnics de senyals marítims.

A continuació hi ha l'any d'ingrés al cos, i la primera destinació que van tenir. Tot seguit, la destinació anterior a la seva arribada al far de Sant Sebastià, i la posterior, si s'escau. Més endavant, el lloc i la data de jubilació. Finalment, s'esmenten altres destinacions conegudes de la seva trajectòria professional.

En els casos en què n'hem trobat una, s'hi adjunta una fotografia. La majoria provenen dels carnets del Cos Tècnic Mecànic de Senyals Marins, expedits a partir de 1940, i conservats en els corresponents expedients de l'Arxiu General del Ministeri de Foment.

Per poder oferir aquesta informació s'han consultat els arxius següents: Arxiu de la Direcció General de Classes Passives del Ministeri d'Economia, Arxiu General de l'Administració de l'Estat (Alcalá de Henares), Arxiu General del Ministeri de Foment (Madrid), Arxiu Diocesà de Girona, Arxiu Històric de Girona, Arxiu Municipal de Palafrugell, Arxiu de la Parròquia de Sant Martí de Palafrugell; i els registres civils de diversos municipis.

1. Fernando Abuin Rodeda (o Pradedà) (18/12/1856 - 5/6/1858)

* Santa Eulalia de Cúña, Lugo 2/7/1824 - † la Corunya 10/7/1877

Fill de Juan Abuin de Castro, i de María Rodeda (o Pradedà), ambdós naturals de Cúña, parròquia de Santa Eulalia de Cúña (Lugo).

Casat amb Eduvigis Castro, natural de la parròquia de San Nicolás de la Corunya.

Fills: dels 12 que va tenir, n'hi van sobreviure 3: Francisco, Fernando i Paulina.

Va ingressar al cos l'11/8/1853. La seva primera destinació va ser el far del cap Mayor (Santander). Provenia del far de Machichaco (Biscaia). Va marxar al far de Cadis. Va morir destinat a la Prefectura de la Corunya. També va estar-se als fars del cap Prior i del cap Villano (la Corunya).

2. Bartomeu Adrover Antich (22/9/1895 - 5/8/1897)

* Campos, Mallorca 21/12/1857 - † Santanyí, Mallorca 20/3/1936

Fill de Guillem Adrover Julià i d'Àngela Antich Manreza, ambdós naturals de Felanitx (Mallorca).

Casat en primeres núpcies amb Catalina Obrador Roig, natural de Santanyí (Mallorca), i en segones núpcies amb Margarita Roca Salom.

Fills del primer matrimoni: Àngela, Maria, Guillermo (*Balears 9/12/1884, faroner) i Catalina. Del segon matrimoni no va tenir descendència.

Quan va ingressar al cos era veí de Santanyí.

S'incorporà el 30/9/1889. La seva primera destinació va ser el far de les illes Columbrets (Castelló). Provenia del far del cap de ses Salines (Mallorca) d'on havia marxat per una permuta amb Bartomeu Tomàs Ferrer. Va treballar al far del cap de Creus (Girona). El 6/9/1923 es va jubilar al far d'Andratx (Mallorca). També va estar-se al far de l'illa de l'Aire (Menorca).

3. Antonio Aguirre Martín (20/5/1949 - 8/10/1987)

* Illa de Tabarca, Alacant 1/9/1923 -

† Palafrugell, Girona 8/12/2000

Fill d'Antonio Aguirre Guerra, torrer de fars, natural de l'illa de Tabarca (Alacant), i de Victoria Martín Ranz, natural de Madrid.

Casat amb Rosina Lozano Pascual, natural de Guareña (Badajoz).

Fills: Juan Antonio (*Guareña 1949) i Carlos (*Palafrugell 1962).

Un cop jubilat va continuar residint a Palafrugell, i la seva família encara hi va viure uns anys més després de la seva mort.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Nét, fill, germà i cosí de faroners.

Va ingressar al cos el 2/1/1942. La seva primera destinació va ser el far de la Mola (Formentera). Provenia del far de Salou (Tarragona). El 8/10/1987 es va jubilar al far de Sant Sebastià. És el faroner que més anys hi ha residit al llarg de la seva història.



4. Juan Alcalde Manzano (11/8/1897 - 15/5/1898)

* Mecina Bombarón, Granada 3/5/1856 - † Doniños (Ferrol), la Corunya 22/4/1906

Fill de José Alcalde García, "del campo", i María Teresa Manzano Martín, ambdós naturals de Mecina Bombarón (Granada).

Casat amb Josefa Camarero Rodríguez.

El 1885 vivia a Madrid. Abans d'ingressar al cos havia emigrat a Montevideo, on feia de dependent de farmàcia.

Va ingressar al cos el 6/10/1890. La seva primera destinació va ser el far d'Estaca de Bares (la Corunya). Provenia d'un període de llicència il·limitada. Va marxar al far de l'illa de Sálvora (Pontevedra) per una permuta amb Pere Josep Terrassa Alsina. Va morir al far del cap Prioriño (la Corunya).

5. Miquel Amengual Martínez (23/12/1898 - 27/2/1899)

* Capdepera, Mallorca 2/12/1854 - † 11/11/1933

Fill de Pere Josep Amengual Salort, terrissaire, i Catalina Martínez Amorós, ambdós naturals de Palma (Mallorca).

Casat amb Antònia Garau Terrassa, natural de Capdepera (Mallorca).

Filla: Catalina.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Quan ingressa al cos és terrissaire.

S'hi incorpora el 28/9/1888. La seva primera destinació va ser el far de punta Grossa de Sóller (Mallorca). Provenia del far de Monte Louro (Pontevedra) després d'una permuta amb Ángel Salguero Galcerán. Va marxar al far de sa Dragonera (Mallorca) per la permuta amb Joan Buscarons Sala. El 2/12/1921 es va jubilar a la suplència de Mallorca. També va ser als fars de Capdepera (Mallorca) i Alhucemas (Àfrica).

6. Joan Amengual Vives (1/6/1896 - 24/12/1898)

* Pollença, Mallorca 14/11/1837 - † 30/1/1911

Fill de Bartomeu Amengual Cerdà i de Francisca Anna Vives Rotger, naturals de Pollença (Mallorca).

Casat amb Joana Martí, natural de Pollença (Mallorca).

Fills: Bartomeu, Francisca, Maria i Joana (*Pollença 1882).

Va néixer en un municipi amb senyals marítims.

Va ingressar al cos el 17/3/1881. La seva primera destinació va ser el far de Formentor (Mallorca). Provenia del far del cap Villano (la Corunya). Va marxar al llum sideral de Palamós (Girona), on es va jubilar el 2/9/1905. També va estar-se als fars de l'illa de l'Aire, Cavalleria i Artrutx (Menorca).

7. Francisco Badenes Gasset (25/6/1945 - 17/9/1945)

* Castelló de la Plana, Castelló 2/5/1916 - † València 4/9/1994

Fill de Francisco Badenes Champel, metge, i d'Anna Gasset Solís, ambdós naturals de Castelló de la Plana.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims.

Va ingressar al cos el 7/7/1943. La seva primera destinació va ser el far de Sant Sebastià. Va marxar a la Prefectura de Senyals Marítims a Madrid. El 31/8/1947 es va declarar supernumerari per fer-se ajudant d'obres públiques. Es va jubilar a València l'1/1/1985 quan treballava a la Confederació Hidrogràfica del Xúquer.



8. Francisco Benlloch Buigues (20/1/1899 - 18/7/1901)

* Xàbia, Alacant 7/6/1853 - † Muxía, la Corunya 3/8/1928

Fill de Josep Benlloch Sapena, agricultor, i de Caterina Buigues Rodríguez, ambdós naturals de Xàbia (Alacant).

Casat amb Rita Marí Cardona, natural de Benissa (Alacant).

Fills: José (*Xàbia 1882), Francisco (*Xàbia 1885), Rosario (*Dènia 1890), Enrique (*1893) i Julio (1895).

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Era mariner.

Va ingressar al cos l'1/5/1892. La seva primera destinació va ser el far de Mesa Roldán (Almeria). Provenia del far de Roses (Girona) d'on va marxar gràcies a una permuta amb Pere Josep Terrassa Alsina. Se n'anà al far de Touriñán (la Corunya), on es va jubilar el 7/6/1920. També va estar-se als fars del cap de Palos i el cap Tiñoso (Múrcia).

9. José Victoriano Bornachea Campo (29/4/1858 - 1/9/1863)

* Miranda de Ebro, Burgos 23/3/1827 - † ? >1882

Fill de Joaquín Bornachea López i d'Agustina Campo Sanz, naturals d'Haro (la Rioja).

Casat amb Rosalía Balverde Romero, natural de Mecina Bombarón (Granada).

Filla: Teresa (*Palafrugell 1863).

Als 20 anys era paleta i va ingressar a l'exèrcit, on va prestar serveis militars a càrrec de la Direcció General d'Enginyers entre 1847 i 1854.

Va ingressar al cos el 3/9/1855. La seva primera destinació va ser el far del cap

de Sant Antoni (Alacant). Provenia del far d'Orpesa (Castelló). Va marxar al far de Roses (Girona). El 17/3/1881 es va jubilar al far de Calella (Barcelona).

10. Àngel Brandaris de la Cuesta (4/12/1945 - 5/6/1948)

* San Juan de Puerto Rico 18/9/1884 -
† Palamós, Girona 18/3/1973

Fill de José Brandaris Rato, capità d'artilleria, natural de Gijón (Astúries), i d'Eulogia de la Cuesta Martínez, natural de Cartagena (Múrcia).

Casat en primeres núpcies amb Luisa del Valle Gálvez, natural de San Fernando (Cadis), matrimoni del qual varen néixer Miguel, José María i Luisa; i en segones núpcies amb Elvira Pérez Nicasia, natural de Lanzarote.

Quan ingressa al cos és estudiant.

S'hi incorporà l'1/2/1911. La seva primera destinació va ser la suplència de Canàries. Provenia del far del cap de Creus (Girona). Va marxar al far de Calella (Barcelona), on es va jubilar el 18/9/1954. També va treballar en una suplència de Tenerife, als fars del Fangar (Tarragona), Trafalgar i San Felipe (Cadis), a la suplència de la Corunya, i als fars de punta Insúa, Maspalomas (Gran Canària), Torrevieja (Alacant), i punta Anaga (Tenerife).

11. Joan Buscarons Sala (3/3/1899 - 3/6/1903)

* Roses, Girona 22/6/1855 - † Girona 25/12/1926

Fill d'Andreu Buscarons Barceló, mariner, i d'Isabel Sala Pagès, ambdós naturals de Roses (Girona).

Casat amb Adelaida Lablanca Gutiérrez, natural de l'Hospitalet de Llobregat (Barcelona), filla de faroner.

Fill: Lluís (*Roses 1888) i Àurea (*Roses 1892).

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Era mariner. El seu pare havia fet d'ordenança temporer al far de Roses en diverses ocasions. Oncle de faroner.

Va ingressar al cos el 28/9/1888. La seva primera destinació va ser el far de Roses (Girona). Provenia del far de sa Dragonera (Mallorca). Va marxar al far de les illes Medes (Girona) per l'expedient que li fou obert. Es va jubilar el 22/6/1922 a la suplència de Girona. També va estar-se als fars de Llobregat (Barcelona) i Melilla.



12. León Carrasco Aller (23/5/1879 - 4/6/1884)

* Mirueña de los Infanzones, Àvila 11/4/1845 - † ? >1912

Fill d'Isidro Carrasco García, i d'Àngela Aller García, ambdós naturals de Mirueña de los Infanzones (Àvila).

Casat amb Elion Alcalde Rico, natural de Bilbao (Biscaia).

Fill: Juan (*Palafrugell 1882).

Va ingressar al cos el 22/4/1872. La seva primera destinació va ser el far de la punta del Pescador (Santander). Provenia d'una llicència temporal. Va marxar al far del cap de Palos (Múrcia). Es va jubilar el 3/4/1912 al far de Lequeitio (Guipúscoa), però no hi va morir. També va estar-se al far del port de Barcelona, a la Prefectura del País Basc, al far de San Vicente de la Barquera i a la suplència de Santander, i al far del cap Silleiro (Pontevedra).

13. Francesc Casanova Serra (9/6/1879 - 10/3/1881)

* Jou -la Guingueta i Jou-, Lleida 3/11/1823 - † ? e.1894 i 1896

Fill de Francesc Casanova Carrera, natural de Jou -la Guingueta i Jou- (Lleida), i de Maria Serra Ros, natural de Son (Lleida).

Casat amb N.

Era peó caminer i el 1854 va ser destinat com a mosso al far de Llobregat (Barcelona).

Va ingressar al cos el 5/4/1859. La seva primera destinació va ser el far de Llobregat (Barcelona). Provenia del far del cap de Gata (Almeria). Va marxar al far de les illes Medes (Girona). Es va jubilar el 26/4/1894 al far de Sant Carles de la Ràpita (Tarragona). També va estar-se als fars de Calella (Barcelona), el Cabanyal (València), Villaricos (Almeria), Águilas (Múrcia), i de l'illa d'Alborán.

14. Àngel Casariego Pola (27/12/1986 - 1/2000)

* Tapia de Casariego, Astúries, 14/6/1959

Fill de Francisco Gabriel Casariego Pérez, torrer de fars, natural de Madrid, i de María Elena Pola Marqués, natural de Cudillero (Astúries).

Casat amb Guillermina Córdoba Álvarez, natural de Santander.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Fill i nét de faroners.

Va ingressar al cos el 14/10/1985. La seva primera destinació va ser el far del cap Mayor (Santander), d'on provenia quan va arribar a Sant Sebastià, on va romandre fins que va passar al sector privat.



15. Eduardo Chorat Sorà (20/11/1894 - 8/7/1895)

* Eivissa (parròquia de St. Salvador de Marina) 22/10/1863 - † Palma de Mallorca 29/8/1955

Fill d'Eduardo Chorat Agustín, empleat, natural de Cartagena (Múrcia), i de Manuela Sorà Selleras, natural d'Eivissa.

Casat en primeres núpcies amb Mercè Pujol, natural de Barcelona, matrimoni del qual no va tenir descendència. Casat en segones núpcies amb Francisca Roig, matrimoni del qual va néixer un fill, Joan. Casat en terceres núpcies amb Maria Ferrer Iern, natural d'Eivissa, matrimoni del qual no va tenir descendència.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims.

Va ingressar al cos el 29/9/1894. La seva primera destinació va ser el far de Sant Sebastià. Va marxar al far de l'illa d'en Pou (Eivissa) per permuta amb Bartomeu Tomàs Ferrer. El 23/4/1931 es va jubilar al far de Tagomago (Eivissa). També va estar-se als fars de punta Grossa i de l'illa des Penjats (Eivissa).

16. Vicenç Colomar Iern (6/4/1891 - 29/2/1896)

* Sant Francesc Xavier, Formentera 18/7/1828 - † ? >1901

Fill d'Antoni Colomar i de Vicenta Iern, ambdós naturals de Sant Francesc Xavier de Formentera.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Prèviament havia realitzat serveis militars.

Va ingressar al cos l'1/6/1862. La seva primera destinació va ser el far de sa Dragonera (Mallorca). Provenia del llum d'abaliment del port d'Eivissa. Durant la seva estada aquí va fer algunes suplències al far de Cadaqués. Va marxar al far del cap de Peñas (Astúries), on es va jubilar el 23/2/1901. També va treballar als fars de cala Figuera (Mallorca) i de la punta del Caballo (Santander).

17. José Fernández Moreno (2/7/1932 - 9/9/1932)

* Madrid 28/4/1885 -

† Barcelona 18/1/1960

Fill de José Fernández Carrillo, natural de Jaén, i de Josefa Moreno Carrillo, natural de Madrid.

Casat amb Luisa Homar Moreno, natural de Palma de Mallorca.

Filla: Consuelo.



Quan va ingressar al cos era veí de Palma de Mallorca.

Va incorporar-s'hi el 27/11/1906. La seva primera destinació va ser el far de sa Conillera (Eivissa). Quan va arribar estava afecte a la suplència de Barcelona, però havia estat traslladat temporalment en comissió de serveis a la suplència de Girona. Va marxar de suplent al far del cap de Creus (Girona). Es va jubilar el 28/4/1955 a la suplència de Barcelona. També va estar-se als fars de Buda (Tarragona) i de l'illa de Cabrera.

18. Pere Ferrer Capdevila (3/1879 - 3/1881)

* Roses, Girona 25/12/1827 - † Palamós, Girona 16/2/1902

Fill de Joan Ferrer Batlle, barriler, i de Francisca Capdevila Oliva, ambdós naturals de Roses (Girona).

Casat amb Dolors Quintana Font, natural d'Agullana (Girona).

La seva descendència viu a Palamós.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims.

Va ingressar al cos el 12/4/1864. La seva primera destinació va ser el far de les illes Medes (Girona). Provenia del llum sideral del port de Palamós (Girona). Va marxar al far del port de Barcelona. El 23/7/1898 es va jubilar al llum sideral de Palamós (Girona). També va estar-se als fars de la Banya (Tarragona), Cadaqués i Roses (Girona), Buda (Tarragona), Llobregat (Barcelona) i del cap de Creus i Palamós (Girona).

19. Magí Francisco Bosch (15/6/1903 - 27/12/1911)

Maó, Menorca 22/7/1878 - † Tossa, Girona 27/11/1942

Fill de Francisco Francisco Pons, sabater, natural de Maó (Menorca), i d'Antònia Bosch Ramon, natural de Ciutadella (Menorca).

Casat amb Assumpció Cardona Mercadal, natural de Maó (Menorca).

Filles: Antònia (*1913), Paquita (*1915), Assumpció (*1918), Catalina (*1920) i Catalina (*1922).

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Era sabater.

Va ingressar al cos el 16/5/1903. La seva primera destinació va ser el far de Sant Sebastià. Durant la seva estada va ser traslladat interinament en diverses ocasions als fars de Palamós. Va marxar al far del Port de la Selva (Girona). Va morir al far de Tossa (Girona).



20. Ubaldo Gallego López (20/2/1912

- 3/1/1930)

* Madrid (parròquia de S. Marcos) 16/5/1873

- † Torrelavega, Santander >1949

Fill d'Àngel Gallego Elizondo, natural de Madrid, i d'Encarnación López Gómez, natural de Camarena (Toledo).

Casat amb Virginia Iglesias Cruz, natural de Polanco (Santander).

Fills: Encarnación (*Fenés, Canàries 1903), Àngel (*Pájara, Canàries 1906), Adela (*Oliva, Canàries 1907) i Eleuterio (*Palafrugell 1912).

Germà de faroner. Quan va ingressar al cos vivia a Santander i hi consta com a "empleado".

Va ingressar al cos el 3/12/1902. La seva primera destinació va ser el far de Pechiguera (Lanzarote). Provenia del far de la Hormiga (Múrcia). Va marxar al far de Candás (Astúries) per permuta amb Felip Trull Pujol. El 16/5/1943 es va jubilar al far del port d'Alacant. També va estar-se al far de Santa Pola (Alacant).



21. José Moisés García Castelló (1/4/1981 **- 10/7/1981)**

* Alacant 4/9/1952

Fill de Francisco García Orts, torrer de fars, natural de Santa Pola (Alacant), i de Maria Castelló Gómez, natural de San Pedro del Pinatar (Múrcia).

Va néixer en un municipi amb senyals marítims.

Nét, fill, nebot i germà de faroners.

Va ingressar al cos l'1/4/1981. La seva primera destinació va ser el far de Sant Sebastià. Va marxar a la suplència d'Oviedo (Astúries). També va treballar al Centre Tècnic de Senyals Marítims de Madrid i al far de Maspalomas (Gran Canària).



22. José García Giménez (o Jiménez) (8/3/1873 - 10/5/1873)

* Siles de Segura, Jaén 12/11/1838 - † Barcelona 3/5/1886

Fill de Tomás García, i de Consolación Giménez, ambdós naturals de Siles de Segura (Jaén).

Casat amb María Santos.

Germà i oncle de faroners. Quan va ingressar al cos era mestre de l'escola de nens de Ruidera (Ciudad Real).

Va incorporar-se al cos el 6/8/1863. La seva primera destinació va ser el far de Tarifa (Cadis). Provenia del far de punta Cumplida (La Palma). Va marxar al far del port de Tarragona. Va morir a la suplència de Barcelona. També va estar-se al far de Podadera (Múrcia).

23. José García Iglesias (14/8/1899 - 12/10/1903)

* Baños de Cuntis-Cuntis, Pontevedra 16/7/1836 - † ? e.1903 i 1912

Fill de Juan García da Torre i de Juana Iglesias da Fonte, ambdós naturals de Baños de Cuntis-Cuntis (Pontevedra).

Casat amb Ramona Couso Gutiérrez, natural de Lugo; i en segones núpcies amb Balbina Couso Fernández.

Fills: María (*Mañón 1880).

El 1867 era veí de la Corunya. Quan va ingressar al cos era veí de la Corunya i "maestro de cantería y mampostería".

Va ingressar al cos el 6/6/1869. La seva primera destinació va ser el far de les illes Sisargas (la Corunya). Provenia del far de Sabinal (Almeria), d'on havia marxat per permuta amb el torrer electe Juan Pedro Revueltas Fernández. El 12/10/1903 es va jubilar al far de Sant Sebastià. També va estar-se als fars de la Torre de Hércules i d'Estaca de Bares (la Corunya), Guetaria (Guipúscoa) i Monte Louro (Pontevedra).

24. Francisco Guasch Paloma (3/1864 - 23/6/1868)

* Barcelona (Catedral) 26/3/1843 - † Palafrugell, Girona 23/6/1868

Fill de Francisco Guasch Gabriel, tintorer, natural de Tarragona, i d'Antònia Paloma Cuyàs, natural de Barcelona.

Solter.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims.

Va ingressar al cos el 6/8/1863. La seva primera destinació va ser el far de les illes Medes (Girona), d'on provenia quan va arribar aquí per permuta amb Gumersindo Tur Guillón. Va morir al far de Sant Sebastià.

25. Antoni Joel Bagur (8/11/1859 - 9/1862)

* Maó, Menorca 31/12/1820 - † ? >1885

Fill d'Antoni Joel Magrino, natural de Maó (Menorca) i de Maria Bagur Miret, natural de Ciutadella (Menorca).

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Era pilot.

Va ingressar al cos el 23/8/1859. La seva primera destinació va ser el far de Sant Sebastià, d'on va marxar al far de Villaricos (Almeria). El 12/7/1885 es va jubilar al far de l'illa de l'Aire (Menorca).

26. Manuel Jornet Ferrer (7/3/1894 - 9/10/1894)

* Alacant (parròquia de S. Nicolás) 18/10/1856 - † ? >1923

Fill de Manuel Jornet Belloch, natural d'Alacant, i de Dolores Ferrer Castelló, natural de Cocentaina (Alacant).

Casat amb Constantina Visconti Marco, natural d'Alacant.

Filla: Lolita (*1877).

Va néixer en un municipi amb senyals marítims.

Va ingressar al cos el 3/2/1894. La seva primera destinació va ser el far de Sant Sebastià. Va marxar per llicència il·limitada per restablir la seva salut. Es va jubilar al far del cap de Creus el 19/3/1923. També va estar-se als fars de les illes Sisargas (la Corunya) i al Fangar (Tarragona).

27. Miguel López-Rubiños Fernández-Acevedo (o Miguel López Fernández) (2/10/1863 - 11/1865 i 25/2/1885 - 29/3/1899)

* San Martín de Tapia, Astúries 29/9/1839 - † Palafrugell, Girona 29/3/1899

Fill de Rosendo López Rubiños, natural de San Martín de Tapia (Astúries), i de Josefa Fernández Acevedo, natural de Santa María del Monte (Astúries).

Casat amb Carme Rocas Sala, natural de Mont-ras (Girona), matrimoni del qual no van tenir descendència.

Al far vivia amb la cunyada i una cosina de la dona.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Germà de faroner.

Va ingressar al cos el 7/6/1862. La seva primera destinació va ser el far d'Orpesa (Castelló), d'on provenia quan va arribar aquí. La segona estada provenia del llum sideral del port de Palamós (Girona). Va morir al far de Sant Sebastià. També va estar-se al far de Palamós.

28. Laureano López López (22/12/1887 - 4/2/1891)

* Gualchos, Granada 6/1/1860 — † Illa d'Alborán 25/1/1892

Fill de José López Tobla, natural de San Pedro del Pinatar (Múrcia), i de Paula López López, natural de Gualchos (Granada).

Casat amb Consuelo Giménez Mendieta, natural de Vitòria (Àlaba).

Fills: Paula (*Gualchos 1881), Santos (*Gualchos 1884), Laureano (*Gualchos 1886), José (*Palafrugell 1888), Emilio (*Palafrugell 1889), Domingo (*1890).

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Quan va ingressar al cos era mariner, veí de Motril i domiciliat a Cala Honda.

Va ingressar al cos el 16/11/1887. La seva primera destinació va ser el far de Sant Sebastià. Va marxar al far de l'illa d'Alborán, on va desaparèixer, segons es va creure per un cop de mar mentre pescava.

29. José María Macià Gómez (22/5/1867 - 19/4/1876)

* Fortuna, Múrcia 2/2/1835 - † Alacant 21/10/1895

Fill natural d'Antoni Macià Guillem, natural de Callosa de Segura (Alacant), i d'Estanilada Gómez Esteve, natural de Fortuna (Múrcia).

Casat amb Josefa Mateo Alcaraz, natural d'Albatera (Alacant).

Fills: Antonio (*1862), José María (*1865), Salvador (*1867), Tomás (*Palafrugell 1869) i Carmen (*Palafrugell 1874).

Quan ingressa al cos consta com a comerciant. El 1864 era veí de Callosa de Segura.

Va incorporar-se al cos el 2/11/1865. La seva primera destinació va ser el far d'Altea (Alacant), d'on provenia quan va arribar aquí. Va marxar al far de Villaricos (Almeria). El 1895 va morir al far del moll del port d'Alacant. També va treballar al far de Garrucha (Almeria).

30. Bruno Martínez (? - 25/10/1860)

En desconeixem les dades perquè no se n'ha localitzat l'expedient personal a l'Arxiu General del Ministeri de Foment.

Només sabem que va ser nomenat al far de Sant Sebastià el 16/8/1860 i que el 25/10/1860 va ser traslladat al far de Cullera (València).

31. José Ramón Martínez Bermúdez (Bernárdez o Bermudo) (1/7/1857 - 1/12/1868)

* Vigo (Colegiata de Santa María), Pontevedra 5/11/1820 - † Vigo? >1886

Fill de José Martínez de Bao, natural de Santa Cristina de Lavadores-Vigo (Pontevedra), i de Jacoba Bernárdez, natural de Santa María de Tomiño-Tomiño (Pontevedra).

Solter.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. El 25/9/1850 consta com a patró de la falua Faro del servei d'obres del far de les illes Cies (Pontevedra).

Va ingressar al cos el 10/4/1853. La seva primera destinació va ser el far de l'illa d'Arousa (Pontevedra). Provenia del far del cap de Creus (Girona). Va marxar al far de l'illa d'Ons (Pontevedra). El 29/1/1886 es va jubilar al far de la Guia de Vigo (Pontevedra).

32. Francisco Massanet Servera (15/3/1904 - 2/12/1905)

* Capdepera, Mallorca 10/1/1842 - † 9/1/1908

Fill d'Antoni Massanet Verger, conrador, i de Maria Antònia Servera Mercadal, ambdós naturals de Capdepera (Mallorca).

Casat amb Maria Llinàs Terrassa, natural de Capdepera (Mallorca).

Fills: Antoni, Bartomeu, Maria Antònia, Antònia (*1879), Miquel (*1882, faroner) i Joan (1886).

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Era mariner.

Va ingressar al cos el 26/1/1882. La seva primera destinació va ser el far d'Estaca de Bares (la Corunya). Provenia del far de Cavalleria (Menorca). Va marxar al far de Capdepera (Mallorca), on va morir el 1908. També va ser als fars de punta Grossa de Sóller (Mallorca), illes Medes i cap de Creus (Girona), i Artrutx (Menorca).

33. Antoni Mayans Marí (10/4/1881 - 11/9/1889)

* La Mola, Formentera 15/10/1845 - † Palamós, Girona 11/12/1894

Fill de Bartomeu Mayans Ferrer, i de Francisca Marí Juan, ambdós naturals de la Mola (Formentera).

Casat amb Dolors Clotas Casas, natural de Cadaqués (Girona).

Fills: Joaquina (*Cadaqués 1876), Francisca (*Cadaqués 1881), Consol (*Palafrugell 1883) i Esperança (*Palafrugell 1885). La seva descendència va continuar residint a Palamós.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Era mariner.

Va ingressar al cos el 28/2/1869. La seva primera destinació va ser el far de Botafoc (Eivissa). Provenia del far del cap de Creus (Girona) i d'haver fet algunes suplències al far de Cadaqués. Va marxar al llum sideral de Palamós (Girona). Va morir a Palamós quan estava destinat al far de la Banya (Tarragona). També va ser al far del cap de ses Salines (Mallorca).

34. Francisco Medina Cuesta (21/8/1948 - 8/10/1955)

* San Fernando, Cadis 5/7/1924

Fill de José Medina Ruiz, mecànic de l'Armada, natural de San Fernando (Cadis), i de Concepción Cuesta Sempere, natural de Santa Pola (Alacant).

Casat amb María Fernández Rodríguez, natural de San Fernando (Cadis).

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Quan va ingressar al cos era estudiant.

Va incorporar-se al cos el 7/7/1943. La seva primera destinació va ser el far de Jandía (Fuerteventura). Provenia del far de Trafalgar (Cadis). Va marxar a la suplència de Balears, on es va jubilar el 31/1/1986.



35. Joan Moll Garau (26/2/1909 - 21/11/1910)

* Capdepera, Mallorca 23/10/1876 - † ? >1946

Fill d'Antoni Moll Amorós, "labrador", i d'Isabel Garau Ferrer, ambdós naturals de Capdepera (Mallorca).

Casat amb Margarita Ferrer Font, natural de Capdepera (Mallorca).

Fill: Antoni (*Roses 1908).

Va néixer en un municipi amb senyals marítims.

Va ingressar al cos el 26/1/1906. La seva primera destinació va ser el far del cap Mayor (Santander). Provenia del far de Roses (Girona), d'on marxà gràcies a una permuta amb Felip Trull Pujol. Va anar al far del cap de Creus (Girona), després d'una permuta amb Josep Orfila Olives. El 23/10/1946 es va jubilar a la suplència de Balears. També va ser al far d'Alcanada (Mallorca).



36. Rufino Ochoa de Echagüen Junquitu (17/1/1857 - 22/9/1859 i 16/4/1881 - 16/1/1885)

* Ullivarri-Arrazua (Vitòria), Àlaba 16/11/1832 - † ? e.1894 i 1901

Fill natural de Justo Ochoa de Echagüen Sanz de Maturana, natural de Gopegui-Zigoitia (Àlaba), i de María Ignacia Junquitu de Eguia, natural de Ullivarri-Arrazua (Àlaba).

Casat amb N. El 1893 era vidu.

Va ingressar al cos el 29/10/1856. La seva primera destinació va ser el far de Sant Sebastià. Va marxar al far de l'illa de l'Aire (Menorca), d'on va arribar quan hi va tornar per segona vegada. Va marxar al far del port de Barcelona, on es va jubilar el 10/2/1894. També va ser al far de Botafoc (Eivissa).

37. Bonifacio Odone Bernal (3/4/1869 - 2/1873)

* Sigüenza (parròquia de S. Vicente), Guadalajara 4/6/1833 - † Gran Canària? e.1900 i 1912

Fill de Casimiro Odone Odone i de Gumersinda Bernal del Valle, ambdós naturals de Burgo de Osma (Sòria).

Casat amb María Dolores Hernández González, natural de Las Palmas de Gran Canaria.

Fill: Bonifacio (*Palafrugell 1871).

Quan va ingressar al cos vivia a Madrid i consta que era "escribiente de vigilancia".

Va incorporar-se al cos el 6/8/1863. La seva primera destinació va ser el far de la Isleta (Gran Canària), d'on provenia quan va arribar aquí. Va marxar al far de punta Cumplida (La Palma). El 12/8/1900 es va jubilar al far de punta Sardina (Gran Canària). Va ser a diversos fars de les illes Canàries.

38. Josep Oliver Sastre (3/1/1904 - 30/5/1930)

* Algaida, Mallorca 24/5/1861 - † Palafrugell, Girona 27/12/1949

Fill de Gabriel Oliver Janer, "caminer", natural d'Algaida (Mallorca), i de Francisca Sastre Vidal, natural de Randa-Algaida (Mallorca).



Casat amb Rosa Oliver Garau, natural d'Algaida (Mallorca).

Fills: Francisca (*1885), Magdalena (*1887), Rosa (*1889), Antònia (*1891), Maria (*1893), Catarina (*Andratx 1895), Joana (*1897), Gabriel (*1899), Margarita (*1902). La seva descendència resideix a Palafrugell.

Quan va ingressar al cos era jornalер.

Va incorporar-se al cos el 19/2/1895. La seva primera destinació va ser el far de les illes Sisargas (la Corunya). Provenia del far de cala Figuera (Mallorca), d'on marxà per una permuta amb Bartomeu Sastre Rotger. El 30/5/1930 es va jubilar al far de Sant Sebastià.

39. Manuel (Martínez) de Ordoñana Yparaguirre (18/5/1869 - 20/3/1879)

* Legazpia, Guipúscoa 16/4/1823 - † ? >1882

Fill d'Andrés Martínez de Ordoñana Díaz, natural de Zalduondo (Àlaba), i de Juana de Yparaguirre de Aramburu, natural d'Idiazábal (Guipúscoa).

Casat amb N. El 1877 era vidu.

El 1857 era veí de Vitòria des de 1856. Guàrdia civil de 1845 a 1857.

Va ingressar al cos el 26/6/1858. La seva primera destinació va ser el far del cap Higuier (Guipúscoa), d'on també provenia quan va ser nomenat aquí.

Va marxar al far de Palamós (Girona). El 20/12/1882 es va jubilar al far de Zumaya (Guipúscoa). També va estar-se als fars de Cée (la Corunya) i Guetaria (Guipúscoa).

40. Llorenç Orfila Gornés (11/9/1889 - 13/1/1891)

* Sant Lluís, Menorca 6/10/1847 - † Es Mercadal, Menorca 6/5/1892

Fill de Llorenç Orfila Sintes, jornalер del camp, i de Maria Gornés Vidal, ambdós naturals de Sant Lluís (Menorca).

Casat amb Àgata Coll Pons.

Fills deixats: Àgata, Llorenç, Francisco, Maria, Dolors, Teodoro i Maria.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims.

El 1875 era veí de Maó. Havia servit 7 anys de mariner a l'Armada entre 1868 i 1875.

Va ingressar al cos el 12/2/1879. La seva primera destinació va ser el far de Buda (Tarragona). Provenia del far de Cavalleria (Menorca). Va marxar al far de les illes Columbrets (Castelló). El 1892 va morir al far de Cavalleria. També va ser als fars de l'illa de l'Aire (Menorca) i de punta Grossa de Sóller (Mallorca).

41. Josep Orfila Olives (25/11/1910 - 27/3/1920)

* Sant Lluís, Menorca 20/1/1856 - † Palafrugell, Girona 27/3/1920

Fill de Pere Orfila Cardona, jornalер del camp, i d'Anna Olives Olives, ambdós naturals de Sant Lluís (Menorca).

Casat amb Catalina Gomila Gomila, natural de Sant Lluís (Menorca).

Fills: Pere (*Maó 1885), Josep (*Maó 1888), Francisca (*Sant Lluís 1893), Emili (*Sant Lluís 1897).

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Germà de faroner. Entre 1880 i 1885 va fer tasques de guardaboies, patró, guardamagatzem i guardamolls al port de Maó.

Va ingressar al cos l'11/12/1894. La seva primera destinació va ser la suplència de Menorca. Provenia del far del cap de Creus (Girona), d'on marxà per una permuta amb Joan Moll Garau. Va morir al far de Sant Sebastià.

42. Rafael Parceró González (14/11/1877 - 1/3/1878)

* La Hermida, San Salvador del Hospital-Quiroga (Lugo) 23/12/1826 - † ? >1892

Fill de José Parceró i de Josefa González Arias, natural de Carballo (Lugo).

Va ingressar al cos el 15/12/1864. La seva primera destinació va ser el far de Cée (la Corunya). Provenia del far de Cadaqués (Girona). Va marxar al far del cap Prioriño (la Corunya). El 17/11/1891 es va jubilar al far de l'illa de l'Aire (Menorca). També va estar-se als fars de l'illa d'Alegranza (Canàries); de Roses (Girona); del cap de Gata (Almeria); de Martiño, a l'illa de Lobos (Canàries), i de les illes Cies (Pontevedra).

43. Benito Joaquín Pérez Pérez (28/6/1884 - 31/10/1885)

* Santibáñez de Carriedo-Villacarriedo (Santander) 21/3/1844 - † la Corunya? > 1911

Fill natural de Cayetano Pérez i de Francisca Pérez de Bustamante, natural de Santibáñez de Carriedo-Villacarriedo (Santander).

Casat amb N. Fernández. El 1911 era vidu.

Filla: Amalia Rosario.

Havia estat 4 anys i quinze dies de soldat (1862-1866). Quan va ingressar al cos consta com a "escribiente cesante de Obras Públicas de Málaga", municipi

on vivia, i també havia estat "profesor de instrucción primaria".

Va ingressar al cos l'11/2/1876. La seva primera destinació va ser el far de l'illa de Mouro (Santander). Provenia del far del port de Màlaga. Va marxar al far de Roses (Girona). El 21/3/1911 es va jubilar al far de l'illa Panxa (Lugo). També va ser als fars del cap Mayor i la punta del Pescador (Santander), el cap de Peñas (Astúries), la punta del Caballo (Santander), Cudillero (Astúries), San Vicente de la Barquera (Santander) i el port de la Corunya.

44. Elvira Pujol Font (1/8/1979 - 28/5/1980)

* L'Escala, Girona 11/9/1950

Filla de Josep Pujol Figueras, moliner, natural de l'Escala (Girona), i de Maria Font Lloveras, natural de la Bisbal d'Empordà (Girona).

Va ingressar al cos l'1/11/1979. Va fer les pràctiques al far de Sant Sebastià entre l'1/8/1979 i l'1/11/1979, i hi va romandre interinament fins al 10/12/1979. La seva primera destinació va ser com a agregada al far de Sant Sebastià (gener-maig 1980). Va marxar de suplent al Centre Tècnic de Senyals Marítims d'Alcobendas (Madrid). També va ser a la suplència de Girona, i de 1983 a 2001 va treballar al far del cap de Creus (Girona), any en el qual va passar al sector privat.



45. Enric Pujol García (19/7/1930 - 11/6/1931 i 21/6/1935 - 16/4/1942)

* Sant Carles de la Ràpita, Tarragona 30/7/1907 - † 30/1/1999

Fill d'Enric Pujol García, comerciant, natural de Sant Carles de la Ràpita (Tarragona), i de Clotilde García Fàbregas, natural de San Juan de Duz-Colunga (Astúries).

Casat amb Eloïsa Trull Sanés (*Roses 13/6/1909 - †Sant Carles de la Ràpita 20/8/2000), filla de faroner, matrimoni del qual no va tenir descendència.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims.

Va ingressar al cos el 22/12/1927. La seva primera destinació va ser el far de Jandía, de Pájara (Fuerteventura). La primera vegada que hi va ser provenia del far del Fangar (Tarragona), i en va marxar per anar al far de Formentor (Mallorca). La segona vegada provenia del far del cap de Creus (Girona), i en va marxar per ocupar la suplència de Tarragona, on es va jubilar el 30/7/1977.



46. Domingo Riera Ferrer (2/5/1876 - 23/5/1879)

* Sant Francesc Xavier, Formentera 5/3/1848 - † 16/5/1880

Fill de Mariano Riera Marí, natural de Sant Josep d'Eivissa, i de Maria Ferrer Juan, natural de Sant Francesc Xavier de Formentera.

Casat amb Maria Ferrer Mayans, natural de San Fernando (Cadis), veïna de Formentera quan es casa el 1872.

Fills: Mariano (*Sant Francesc 1874), Manuel (*Palafrugell 1876) i un tercer fill viu quan el pare mor.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Era mariner.

Va ingressar al cos l'11/3/1876. La seva primera destinació va ser el far de Sant Sebastià. Va marxar al far de sa Conillera (Eivissa), on va morir l'any següent de tisi pulmonar.

47. Joan Riudavets Orfila (24/12/1940 - 5/6/1943)

* Maó, Menorca, 31/5/1902 - † San Andrés y Sauces, La Palma 12/10/1970

Fill de Bartomeu Riudavets Mir, ferrer, i de Joana Orfila Vidal, ambdós naturals de Maó (Menorca).

Casat amb Amelia Martín de Paz, filla i germana de faroner.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Va ingressar al cos com a mecànic.

Va incorporar-se al cos el 9/4/1923. La seva primera destinació va ser el far del cap d'Artrux (Menorca). Provenia del far de punta Anaga (Tenerife). Va marxar al far de la Isleta (Gran Canària). El 29/7/1969 es va jubilar al far de San Cristóbal de la Gomera. També va ser als de l'illa d'Alegranza (Canàries), Cavalleria (Menorca), Punta Rasca (Tenerife), Fuencaliente (La Palma), punta Naos (Lanzarote), a la suplència de Las Palmas i al far de Pechiguera (Lanzarote).



48. José Antonio Roy Velilla (24/7/1943 - 15/12/1944)

* Gotor, Zaragoza 15/6/1916 - † Madrid 17/5/1993

Fill de Juan Roy Velilla, "labrador", i d'Eduvigis Velilla Marín, ambdós naturals de Gotor (Zaragoza).

Quan ingressa al cos consta com a empleat d'oficines i veí de Madrid.



Va incorporar-se al cos el 24/7/1943. La seva primera destinació va ser el far de Sant Sebastià. Es va declarar supernumerari per malaltia el 16/12/1944.

49. Amado Sabater Andreu (26/2/1886 - 12/12/1887)

* Sogorb (Catedral), Castelló 25/2/1849 - † Sant Carles de la Ràpita, Tarragona 20/9/1900

Fill de Joan Baptista Sabater Renau i de Pasquala Ancher Ortí, ambdós naturals de Vila-real (Castelló).

Casat en primeres núpcies amb Matilde Chaume, amb la qual va tenir una filla, Matilde; i en segones núpcies amb Adela Blasco.

Quan va ingressar al cos consta com a "escribiente del gobierno de la provincia" a Castelló.

Va entrar al cos el 10/8/1882. La seva primera destinació va ser la suplència de la Corunya. Provenia del far d'Orpesa (Castelló). Va marxar al far del Llobregat (Barcelona). Va morir al far de Sant Carles de la Ràpita (Tarragona). També va ser al far de Salou (Tarragona).

50. Manuel Sánchez Balfegó (14/3/1956 - 25/6/1965)

* Valencia de Alcántara, Càceres 25/10/1924 - † Tarragona 16/10/1996

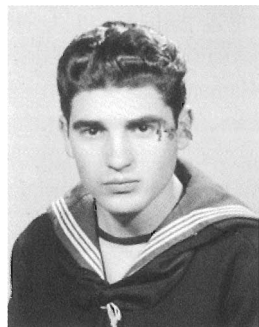
Fill de Manuel Sánchez Labao, cap de carrabiners, natural de Benamocarra (Màlaga), i de Josefa Balfegó Fornós, natural de l'Ametlla de Mar (Tarragona).

Casat amb Maria Aixarch Vila, natural de l'Ametlla de Mar (Tarragona).

Fill: Manuel.

El 1945 es va treure el títol de segon mecànic naval i el 1946, en entrar al servei militar, va fer d'electricista al taller del Ministeri de la Marina.

Va ingressar al cos l'11/12/1948. La seva primera destinació va ser el far de les illes Sisargas (la Corunya). Provenia del far de Capdepera (Mallorca). En va marxar per la supressió d'una de les dues places del far, i va ser traslladat a la suplència de la Prefectura Regional de Costes de Catalunya. El 31/10/1967 se li va concedir l'excedència per anar a treballar a la central nuclear de Vandellòs, on es va jubilar el 25/10/1989.



51. Leonardo Sánchez Genil (30/6/1942 - 4/2/1949)

* Cadis 3/2/1907 - † Tarragona 5/10/1995

Fill de Leonardo Sánchez Alcaraz, torrer de fars, i d'Anna Genil Freire, ambdós naturals de Cadis.

Casat amb Manuela Díaz Blanco, natural de Tortosa (Tarragona), filla de faroner.

Filla: Pilar (*St. Carles de la Ràpita 1934).

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Fill i gendre de faroner.

Va ingressar al cos el 7/7/1933. La seva primera destinació va ser el far de les illes Sisargas (la Corunya). Provenia del far del cap de Creus (Girona). Va marxar al far de Tossa (Girona). El 3/2/1972 es va jubilar a la suplència de Tarragona. També va ser a la suplència de Girona.



52. Lorenzo Sánchez Tabarés (o Lucas Lorenzo Sánchez Tabarés) (22/12/1865 - 12/11/1866)

* Jaca (Catedral), Osca 18/10/1837 - † Castelló? >1905

Fill de Marcos Sánchez Berona i de Bábila Tabarés González, ambdós naturals de Jaca (Osca).

Casat amb N.

Va ingressar al cos el 6/8/1863. La seva primera destinació va ser el far d'Estacio (Múrcia). Provenia del far de la Hormiga (Múrcia). Va marxar als llums del Rompido de Huelva. El 21/8/1905 es va jubilar al far del Grau de Castelló. També va ser als fars del port de Tarragona, Burriana i Orpesa (Castelló).

53. Bartomeu Sastre Rotger (4/10/1901 - 3/1/1904)

* Selva, Mallorca 12/1/1879 - † Barcelona 18/10/1918

Fill d'Arnald Sastre Capó, "propietario labrador", i de Magdalena Rotger Canavés, ambdós naturals de Selva (Mallorca).

Va ingressar al cos el 6/9/1901. La seva primera destinació va ser el far de Sant Sebastià. Va marxar al far de cala Figuera (Mallorca) per permuta amb Josep Oliver Sastre. Va morir al far de Montjuïc (Barcelona). També va ser a la suplència de Balears.

54. Guillermo Segador Cuevas

(30/4/1990 - 13/9/1993)

* Olivenza, Badajoz 17/9/1954

Fill de Domingo Segador Romero, empleat, i d'Alfonsa Cuevas Sánchez, ambdós naturals de Villanueva de la Serena (Badajoz).

Casat amb Ana Teresa Herrera Alonso, natural de Madrid.

Fills: Nina (*Tarragona 1988) i Guillermo (*Tarragona 1990).

Quan va ingressar al cos vivia a Madrid.

Va entrar al cos el 14/10/1985. La seva primera destinació va ser l'Estació Decca de Noya (la Corunya). Provenia del far de Salou. Va marxar al far de Montjuïc (Barcelona). També va ser al far del cap Silleiro (Pontevedra). Actualment està adscrit al departament de conservació i ajuts a la navegació de l'Autoritat Portuària de Barcelona.



55. Francisco Segorb Bonmatí (24/1/1891 - 10/12/1893)

* Santa Pola, Alacant 17/11/1853 - † San Juan de Nieva-Castrillón (Astúries) 29/5/1933

Fill d'Ignacio Segorb Blea, carrabiner, natural d'Alacant, i de Margarita Bonmatí Fuentes, natural de Santa Pola (Alacant).

Casat en primeres núpcies amb Catalina Bas, natural de Xàbia (Alacant); en segones núpcies amb M. Teresa Rosselló, natural de Xàbia (Alacant), i en terceres núpcies amb Amalia Fernández Suárez, natural de Grullós-Candamo (Astúries). En el moment de morir no va deixar fills vius.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Entre 1869 i 1883 havia estat carrabiner.

Va ingressar al cos el 28/2/1888. La seva primera destinació va ser el far de la Hormiga (Múrcia), d'on provenia quan va arribar a Sant Sebastià. Va marxar al far de la Banya (Tarragona). El 17/11/1922 es va jubilar al far del cap de Peñas (Astúries). També va estar-se als fars de Buda (Tarragona), l'illa Verde i el castell de San Felipe (Cadis), als llums de la Barra de Huelva, als fars de Tarifa (Cadis) i, per segona vegada, al de la Banya.

56. Antonio Serra Palerm (14/8/1868 - 1/1869)

* Eivissa (parroquia de St. Salvador de Marina) 17/5/1835 - † ? >1889

Fill de Josep Serra, i de Dionísia Palerm, ambdós naturals de Sant Salvador de Marina (Eivissa).

Casat amb N.

Fill: Antoni Serra (*1863).

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Era forner.

Va ingressar al cos el 21/8/1868. La seva primera destinació va ser el far de Sant Sebastià, on ja havia pres possessió interinament el 14/8/1868, tot i ser alumne en pràctiques, per defunció del torrer ordinari. Va marxar al far de Dragonera (Mallorca). El 15/10/1889 va ser donat de baixa del cos per haver abandonat el servei del far de punta Anaga (Tenerife) i haver embarcat cap a la península, sembla que per motius de salut. També va estar-se al far de l'illa d'Alegranza (Canàries).

57. José María Serrano Franco

(8/10/1987 - 9/11/1989)

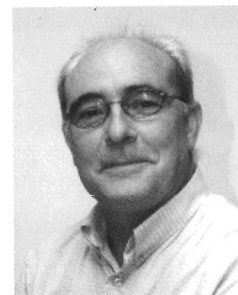
* Madrid 22/12/1955

Fill de José María Serrano Rodríguez, tècnic mecànic aeronàutic, natural de Madrid, i de María Franco Rojas, natural de Calatayud (Saragossa).

Casat amb M. Carmen Pérez Cesteros, natural de Madrid.

Fills: Carlos i Irene.

Va ingressar al cos l'1/11/1979. La seva primera destinació va ser el far del cap de Sant Antoni, a Xàbia (Alacant). Provenia del far de Santa Pola (Alacant). Durant la seva estada al far de Sant Sebastià compartia servei amb els llums del port de Sant Feliu de Guíxols (Girona). Actualment està adscrit a l'àrea de senyalització marítima de l'Autoritat Portuària de Barcelona. També va estar-se a la Cadena Decca de San Juan del Río (Orense).



58. Joan Tauler Vilar (31/5/1873 - 6/11/1877)

* Mont-ras, Girona 2/9/1838 - † Palamós, Girona 4/8/1904

Fill de Josep Tauler Pijoan, terrisser, i d'Úrsula Vilar Jofra, ambdós naturals de Mont-ras (Girona).

Casat en primeres núpcies amb Maria Colom Riera, natural de Mont-ras (Girona), i en segones núpcies amb Rosa Mauri Juanprats, natural de Palamós (Girona).

Fills: Remigi (*Palamós 1867) i Jaume (*Palamós 1873).

Com a torrer auxiliar ja havia estat uns mesos a Sant Sebastià, fins a l'agost de 1863.

Va ingressar al cos el 2/6/1872. La seva primera destinació va ser el far de l'illa de Cabrera (Balears). Provenia del far del port de Tarragona. Va marxar al far de Cadaqués (Girona). El 1904 va morir al far del port de Palamós. També va ser al far sideral de Palamós (Girona), Cullera (València), les illes Columbrets (Castelló), Formentera i les illes Medes (Girona).

59. Pere Josep Terrasa Alsina (7/6/1898 - 22/1/1899)

* Capdepera, Mallorca 29/4/1860 - † 30/12/1946

Fill de Bartomeu Terrasa Cursach, "labrador", i d'Antònia Alsina Terrasa, ambdós naturals de Capdepera (Mallorca).

Casat amb Antònia Terrasa Melis, natural de Capdepera (Mallorca).

Filles: Antònia i Maria.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Era agricultor.

Va ingressar al cos el 31/5/1895. La seva primera destinació va ser el far de l'illa de Sálvora (Pontevedra), d'on provenia per permuta amb Juan Alcalde Manzano. Va marxar al far de Roses (Girona) gràcies a una permuta amb Francisco Benlloch Buigues. El 29/4/1929 es va jubilar al far de Llebeig (Mallorca). També va treballar als fars de Vilanova i la Geltrú i Montjuïc (Barcelona).

60. Bartomeu Tomàs Ferrer (26/7/1895 - 6/9/1895)

* Santanyí, Mallorca 20/1/1860 - † 4/12/1943

Fill de Bartomeu Tomàs Ferrer, ferrer, i Gerònima Ferrer Vidal, ambdós naturals de Santanyí (Mallorca).

Casat amb Catalina Sastre Tomàs.

Fills: Bartomeu, Catalina, Maria, Juanita, Josep, Margarita i Gerònima.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims.

Va ingressar al cos el 6/3/1894. La seva primera destinació va ser el far de l'illa d'en Pou (Eivissa), d'on provenia quan va arribar a Sant Sebastià per una permuta amb Eduardo Chorot Sorà. Va marxar al far del cap de ses Salines (Mallorca) gràcies a la permuta amb Bartomeu Adrover Antich. El 20/1/1929 es va jubilar al far d'Andratx (Mallorca). També va ser als fars de sa Dragonera i Llebeig (Mallorca).

61. Miquel Tomàs Montserrat (7/4/1878 - 11/8/1878)

* Lluçmajor, Mallorca 16/1/1834 - † Palma de Mallorca, Mallorca 2/2/1909

Fill de Miquel Tomàs Alzina, teixidor, i de Gerònima Montserrat Caldés, naturals de Lluçmajor (Mallorca).

Casat amb Francisca Anna Font Salvà, natural de Lluçmajor (Mallorca).

Fills: Enric i Miquel.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Quan es casa consta com a teixidor.

Va ingressar al cos l'1/7/1865. La seva primera destinació va ser el far de sa Dragonera (Mallorca). Provenia del far del port de Palamós (Girona). Va marxar al far de Vilanova i la Geltrú (Barcelona). El 10/8/1899 es va jubilar al far de l'illa de Cabrera (Balears). També va ser als fars d'Àguilas (Múrcia),

Villaricos (Almeria), els llums d'enfilació de Huelva, i els fars del cap Tiñoso (Múrcia), Machichaco (Biscaia), Formentor (Mallorca), Portman (Múrcia) i de l'illa de l'Aire (Menorca).

62. Felip Trull Pujol (14/3/1906 - 22/2/1909 i 17/1/1930 - 17/7/1940)

* Roses, Girona 30/10/1875 - † Palafrugell,

Girona 24/6/1970

Fill de Benet Trull Guitart, propietari, i de Teresa Pujol Pujol Sala, ambdós naturals de Roses (Girona).

Casat en primeres núpcies amb Lluïsa Sanés Trull, natural de Roses (Girona), i en segones núpcies, amb Maria Cortada Corredor, natural de Palafrugell (Girona).

Fills del primer matrimoni: Benet i Eloïsa (*Roses 1909), casada amb el també faroner de Sant Sebastià, Enric Pujol García.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Nebot de faroner. Va fer pràctiques als fars de Sant Sebastià i Roses.

Va ingressar al cos el 26/1/1906. La seva primera destinació va ser el far de Sant Sebastià. Va marxar al far de Roses (Girona) per mitjà d'una permuta amb Joan Moll Garau. La segona vegada que hi va ser provenia del far de Candás (Astúries), després de la permuta amb Ubaldo Gallego López. Va marxar a la suplència de Tarragona, on es va jubilar el 31/1/1942. Ja jubilat, va retornar a Palafrugell, on va morir. També va ser a la suplència de Girona, i als fars de Touriñán (la Corunya) i del cap de Creus (Girona), a la suplència d'Oviedo, i al far de Candás (Astúries).



63. Gumersindo Tur Guillén (o Guillón) (20/12/1863 - 3/1864)

* Eivissa (Catedral) 13/1/1836 - † Ciutadella, Menorca 15/4/1875

Fill d'Andreu Tur Damià Bellot, comandant de l'Estat Major, subninent d'infanteria i ajudant de la plaça d'Eivissa, i de Cayetana Guillón de Palerm, ambdós naturals d'Eivissa.

Casat amb Esperança Morós Aguiló, natural de Ciutadella (Menorca).

Fills: Enric i Abraham.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Quan va ingressar al cos vivia a Gràcia (Barcelona) i era impressor i muntador de màquines d'imprimir.

Va ingressar al cos el 27/8/1862. La seva primera destinació va ser el far de Barcelona, d'on provenia per permuta amb el seu germà Zenón Tur Guillón. Va marxar al far de les illes Medes (Girona) per mitjà d'una permuta amb Francisco Guasch Paloma, des d'on també va fer suplències al far de

Cadaqués. Va morir durant una llicència per malaltia, quan estava destinat al far d'Artrutx (Mallorca). També va anar als fars d'Altea, del moll del port d'Alacant, de sa Dragonera (Mallorca), de les illes Columbrets (Castelló), a la suplència de Menorca, al far de l'illa des Penjats (Eivissa) i al llum sideral de Palamós (Girona).

64. Zenón Tur Guillón (o Guillén) (26/8/1863 - 12/1863 i 1/10/1878 - 22/8/1879)

* Eivissa (Catedral) 9/7/1830 - † 23/2/1919

Fill d'Andreu Tur Damià Bellot, comandant de l'Estat Major, subintendent d'infanteria i ajudant de la plaça d'Eivissa, i de Cayetana Guillón de Palerm, ambdós naturals d'Eivissa.

Casat amb Mariana Tirado Álvarez, natural de Toledo.

Fills: Andreu i Cornèlia.

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. Tenia el títol de geòmetra, havia fet d'escrivent al Govern Civil de Barcelona, i el 1858 havia entrat a treballar a Correus. El 1863 vivia a Barcelona.

Va ingressar al cos el 6/8/1863. La seva primera destinació va ser el far de Sant Sebastià. Va marxar al far de Barcelona per mitjà d'un permuta amb el seu germà Gumersindo Tur Guillón. La segona vegada que hi va ser provenia del far de l'illa des Penjats (Eivissa). Va marxar al far de l'illa d'en Pou (Eivissa). El 23/1/1896 es va jubilar al far de Salou (Tarragona). També va ser als fars de Formentera, Artrutx (Menorca) i punta Grossa d'Eivissa.

65. Tomás Valiente Gauna (26/1/1867 - 22/5/1867 i 14/9/1868 - 4/1869)

* Vitòria, Àlaba, 18/9/1837 - † 16/2/1872

Fill de Manuel Valiente, natural de Sevilla, i de Bruna Gauna, natural d'Ullivarri-Arazua (Vitòria, Àlaba).

Casat amb Leocadia Alsina Torner, natural de l'Estartit-Torroella de Montgrí (Girona), matrimoni del qual no va tenir descendència.

Va ingressar al cos el 6/8/1863. La seva primera destinació van ser els llums del Rompido de Cartaya (Huelva). Va marxar al far de les illes Medes (Girona), però va retornar l'any següent. Després va marxar al far del port de Tarragona. Va morir durant una llicència per malaltia quan estava destinat als llums del Rompido de Cartaya (Huelva).

66. Domingo Vázquez Sánchez (7/1/1857 - 4/1857)

* Santa Eulalia de Cuntis (Ferrol), la Corunya 26/8/1812 - † Doniños-Ferrol, la Corunya 30/11/1884

Fill natural de pare incògnit i de María Vázquez Sánchez, natural de Santa Eulalia de Cuntis-Jorja (la Corunya).

Casat en primeres núpcies amb Andrea N. i en segones amb Andrea Martínez, natural de Doniños-Ferrol (la Corunya).

Va néixer en un municipi amb senyals marítims. En l'ingrés al cos consta com a "paisano".

Es va incorporar al cos el 25/2/1853. La seva primera destinació va ser el far d'Arousa (Pontevedra), des d'on va arribar aquí. Va marxar al far del cap de Creus (Girona). El 1884 va morir al far del cap Prioriño (la Corunya). També ser al far de les illes Cies (Pontevedra), als llums del Rompido de Cartaya (Huelva) i als fars de Machichaco (Biscaia) i Guia de Vigo (Pontevedra).

67. Joan Viñolas Puig (12/9/1932 - 3/4/1935)

* Sant Feliu de Guíxols, Girona 28/11/1906 -

† Màlaga 13/2/2001

Fill de Narcís Viñolas Esparch, fuster, natural de Vilobí d'Onyar (Girona), i d'Emília Puig Corsellas, natural d'Arbúcies (Girona).

Va néixer en un municipi amb senyals marítims.

Quan ingressa al cos és fuster mecànic.

S'hi incorpora el 14/2/1935. El 23/10/1931 va fer les pràctiques al far de Sant Sebastià. Abans de l'ingrés va ocupar una plaça de torrer agregat dependent al far de Sant Sebastià, i poc després d'ingressar va ser destinat al far de l'illa de l'Aire (Menorca). Al juny de 1935 es va declarar "supernumerario activo por haber pasado al servicio de la Dirección General de Marruecos y Colonias". El 1937 sol·licita el reingrés al cos i és destinat a la suplència de Girona. Acabada la guerra és expedientat. El 18/11/1953 és readmès amb sanció al cos. El 28/11/1976 es va jubilar a la suplència de Màlaga. També va ser als fars de Portman (Múrcia) i Màlaga, i a la suplència de Biscaia.



Els torrers de fars destinats al far de Sant Sebastià: relació cronològica

Plaça 1 (en origen de torrer principal)

7/1/1857 – 4/1857 Domingo Vázquez Sánchez
1/7/1857 – 1/12/1868 José Ramón Martínez Bermudo
14/9/1868 – 4/1869 Tomás Valiente Gauna (interinament)
18/5/1869 – 20/3/1879 Manuel Ordoñana Yparaguirre
12/2/1879 – Nomenament sense efecte de Marcos Bragado Morillo
3/1879 – 11/6/1879 Pere Ferrer Capdevila (interinament per defunció de l'anterior)
9/6/1879 – 10/3/1881 Francisco Casanova Serra
16/4/1881 – 16/1/1885 Rufino Ochoa de Echagüen Junquitu
1/1885 – 2/1885 Antoni Mayans Marí (interinament)
25/2/1885 – 29/3/1899 Miguel López Fernández Acevedo
14/8/1899 – 12/10/1903 José García Iglesias
26/1/1904 – Nomenament sense efecte d'Antoni Reynés Capó
15/3/1904 – 2/12/1905 Francisco Massanet Servera
[...2/12/1905] – 30/5/1930 Josep Oliver Sastre (al principi interinament per vacant de la plaça titular)
30/5/1930- 17/7/1940 Felip Trull Pujol
17/7/1940 – 24/12/1940 Joan Mayans Planells (suplent)
24/12/1940 – 5/6/1943 Joan Riudavets Orfila
5/6/1943 – 17/9/1945 Leonardo Sánchez Genil (torrer tercer) (tot el servei entre 5/6/1943 i 21/7/1943)
17/9/1945- 4/12/1945 Joan Mayans Planells (suplent)
4/12/1945 – 5/6/1948 Ángel Brandaris de la Cuesta
5/6/1948 – 4/2/1949 Leonardo Sánchez Genil
4/2/1949 – 20/5/1949 Antonio Ruiz Mayorga (suplent)
20/5/1949 – 8/10/1987 Antonio Aguirre Martín
8/10/1987 – 9/11/1989 José María Serrano Franco

Plaça 2 (en origen de torrer segon)

18/12/1856 – 5/6/1858 Fernando Abuin Pradedá
29/4/1858 – 1/9/1863 José Victoriano Bornachea Campo
2/10/1863 – 9/9/1865 Miguel López Fernández Acevedo
22/12/1865 – 12/11/1866 Lorenzo Sánchez Tabarés
26/1/1867 – 22/5/1867 Tomás Valiente Gauna

22/5/1867 – 23/6/1868 Francisco Guasch Paloma
14/8/1868 – 1/1869 Antoni Serra Palerm (interinament per defunció de l'anterior)
3/4/1869 – 2/1873 Bonifacio Odone Bernal
8/3/1873 – 10/5/1873 José García Giménez
31/5/1873 – 6/11/1877 Joan Tauler Vilà
14/11/1877 – 1/3/1878 Rafael Parceró González
22/2/1878 – Nomenament sense efecte de Miguel López Acevedo
7/4/1878 – 11/8/1878 Miquel Tomàs Montserrat
26/7/1878 – Nomenament sense efecte de Frederic Calzada Casas
1/10/1878 – 22/8/1879 Zenón Tur Guillón
4/8/1879 – 3/1881 Pere Ferrer Capdevila
10/4/1881 – 11/9/1889 Antoni Mayans Marí
11/9/1889 – 13/1/1891 Llorenç Orfila Gornés
6/4/1891 – 29/2/1896 Vicenç Colomar Iern
1/6/1896 – 24/12/1898 Joan Amengual Vives
11/11/1898 – Nomenament sense efecte d'Ángel Salguero Galcerán
23/12/1898 – 27/2/1899 Miquel Amengual Martínez
3/3/1899 – 3/6/1903 Joan Buscarons Sala
[...28/1/1904] – [...30/5/1930] Josep Oliver Sastre (des de 1905 cobria interinament la plaça de torrer encarregat)
[...14/7/1908] – 27/12/1911 Magí Francisco Bosch
25/11/1910 – 27/3/1920 José Orfila Olives
[plaça suprimida]
30/4/1990 – 13/9/1993 Guillermo Segador Cuevas
[plaça suprimida]

Plaça 3 (en origen de torrer tercer)

17/1/1857 – 22/9/1859 Rufino Ochoa de Echagüen Junquitu
8/11/1859 – 9/1862 Antoni Joel Bagur
8/1860- Nomenament Bruno Martínez
26/8/1863 – 12/1863 Zenón Tur Guillón
20/12/1863 – 2/1864 Gumersindo Tur Guillón
3/1864 – 22/5/1867 Francisco Guasch Paloma
22/5/1867 – 19/4/1876 José María Macià Gómez
2/5/1876 – 23/5/1879 Domingo Riera Ferrer
23/5/1879 – 4/6/1884 León Carrasco Aller
28/6/1884 – 31/10/1885 Benito Joaquín Pérez Pérez
26/2/1886 – 12/12/1887 Amado Sabater Andreu

22/12/1887 – 4/2/1891 Laureano López López
 24/1/1891 – 10/12/1893 Francisco Segorb Bonmatí
 7/3/1894 – 9/10/1894 Manuel Jornet Ferrer
 20/11/1894 – 8/7/1895 Eduardo Chorat Sorà
 26/7/1895 – 6/9/1895 Bartomeu Tomàs Ferrer
 22/9/1895 – 5/8/1897 Bartomeu Adrover Antich
 11/8/1897 – 13/5/1898 Juan Alcalde Manzano
 14/5/1898 – 6/6/1898 Francisco Benlloch Buigas
 7/6/1898 – 21/1/1899 Pere Terrassa Alsina
 20/1/1899 – 18/7/1901 Francisco Benlloch Buigas
 4/10/1901 – 3/1/1904 Bartomeu Sastre Rotger
 15/6/1903 – [...27/12/1911] Magí Francisco Bosch
 3/1/1904 – [...30/5/1930] Josep Oliver Sastre
 23/12/1905 – Nomenament sense efecte d'Antonio de Flores Cañada
 14/3/1906 – 12/2/1909 Felip Trull Pujol
 26/2/1909 – 21/11/1910 Joan Moll Garau
 20/2/1912 – 3/1/1930 Ubaldo Gallego López
 3/1/1930 – 16/1/1930 Antonio Ruiz Mayorga (suplent)
 ? - 1/6/1930 Felip Trull Pujol
 1/6/1930 – 29/6/1930 Eloisa Trull Sanés
 29/6/1930 – 18/7/1930 Antonio Ruiz Mayorga (suplent)
 19/7/1930 – 11/6/1931 Enric Pujol García (agregat dependent)
 9/6/1931 – 3/7/1932 Joan Mayans Planells (suplent)
 3/7/1932 – 12/9/1932 José Fernández Moreno (suplent)
 12/9/1932 – 3/4/1935 Joan Viñolas Puig (agregat dependent)
 3/4/1935 – 7/5/1935 Antonio Ruiz Mayorga (suplent)
 7/5/1935 – 8/6/1935 Joan Mayans Planells (suplent)
 8/6/1935 – 21/6/1935 Antonio Ruiz Mayorga (suplent)
 21/6/1935 – 16/4/1942 Enric Pujol García (entre 1/8/1939 i 15/4/1940 en comissió de serveis al far de Tossa)
 16/4/1942 – 26/6/1942 Joan Mayans Planells (suplent)
 30/6/1942 – 21/7/1943 Leonardo Sánchez Genil (tot el servei) (entre 28/11/1942 i 31/5/1943 en comissió de serveis al far de Tossa)
 21/7/1943 – 24/7/1943 Antonio Ruiz Mayorga (suplent)
 24/7/1943 – 15/12/1944 José Antonio Roy Velilla
 7/12/1944 – 25/6/1945 Antonio Ruiz Mayorga (suplent)
 25/6/1945 – 17/9/1945 Francisco Badenes Gasset
 4/12/1945 – 5/6/1948 Leonardo Sánchez Genil
 5/6/1948 – 21/8/1948 Antonio Ruiz Mayorga (suplent)

21/8/1948 – 8/10/1955 Francisco Medina Cuesta
 14/3/1956 – 25/6/1965 Manuel Sánchez Balfegó
 [plaça suprimida]
 27/12/1986 – 1/2000 Àngel Casariego Pola
 [plaça suprimida]

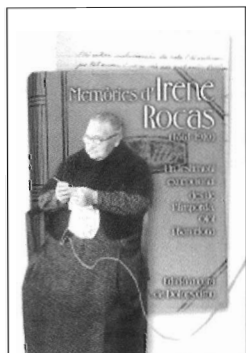
Nota: durant vint-i-set dies del mes de gener de 1904 hi havia dos torrers
 tercers: Josep Oliver i Magí Francisco. El 14/7/1908 Magí Francisco va ser
 ascendit a torrer segon i n'hi va haver dos: ell i Josep Oliver, que era el torrer
 encarregat interinament. El 25/11/1910 amb la possessió de Josep Orfila la
 plantilla del far de Sant Sebastià va quedar formada de manera singular per
 tres torrers de segona categoria.

Altres títols publicats



Prat, Enric; Vila, Pep. *Notes i dietaris de la família Fina (1561 - 1878).* 1998

A les *Notes i dietaris de la família Fina (1561-1878)* trobem una tria del material memorialístic que els hereus actuals d'aquesta família han donat a l'Arxiu Municipal de Palafrugell. Hi destaca el dietari de Joaquim Fina (1817-1895) testimoni de la vida d'un hisendat palafrugellenc durant la segona meitat del segle XIX, dominada per l'oci (la caça, la pesca, el menjar) i l'observació constant del temps.



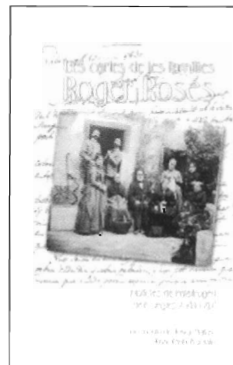
Grau, Dolors. *Memòries d'Irene Rocas (1861-1910).* 1999

Les *Memòries d'Irene Rocas (1861-1910)* és l'edició del primer volum dels dietaris d'una dona excepcional. Irene Rocas (Llofriu 1861 - Castellar - Buenos Aires 1947) va desenvolupar una intensa activitat cultural i va estudiar el folklore i la llengua empordanesa. En aquest manuscrit, cedit pels seus familiars a l'Arxiu Municipal de Palafrugell, Irene ens ofereix una crònica de la vida quotidiana i dels esdeveniments històrics viscuts en el canvi de segle.



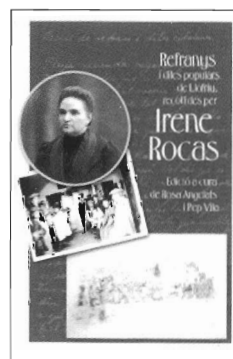
Bonal, Carme. *El receptari de l'Elvira «Correu».* 2000

Elvira Ferrer, una de les millors cuineres locals, era membre de la burgesia tapera palafrugellenca; les seves receptes, conservades en el fons Roig Ferrer de l'Arxiu Municipal de Palafrugell, recullen una tradició culinària familiar d'arrel local enriquida amb influències foranes. El receptari de l'Elvira «Correu» equilibra tradició i innovació en una època d'esplendor de la indústria del suro, una indústria en contacte permanent amb l'exterior; i ens aporta una visió nova i enriquidora de la cuina de Palafrugell.



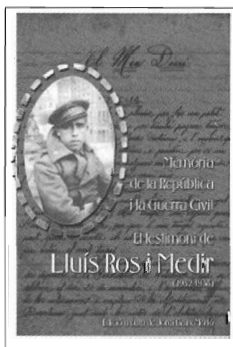
Matas, Josep. Prat, Enric. Vila, Pep. *Les cartes de les famílies Roger i Rosés.* 2002

Aquest volum conté un estudi sobre la família Roger, apotecaris de Palafrugell, i sobre la família Rosés, apotecaris i hisendats de Girona, i l'edició d'una tria del seu epistolari, centrada en les relacions amb els seus familiars i administradors de Palafrugell principalment durant la primera meitat del segle XIX. Aquestes cartes ens ofereixen un panorama de la vida familiar i econòmica d'una família benestant i dels seus empleats (administradors, masovers, criats), i aporten moltes dades de la vida quotidiana i dels fets més notables de la història del Palafrugell de l'època.



Angelats, Rosa; Vila, Pep. *Refranys i dites populars de Llofriu, recollides per Irene Rocas.* 2004

L'amor per la parla popular va dur Irene Rocas a fer la replega d'aquest tresor de saviesa que són refranys, dites, adagis, penjaments, locucions i frases fetes, sentències diverses que expressen el sentir de tota una comunitat, que donen caràcter i color a un idioma. El refranyer i les dites populars de Llofriu són un mostrari de l'herència cultural i lingüística de moltes generacions d'homes i dones que vivien a Llofriu però també a Calella, a Ermedàs, a la vila i més enllà de Palafrugell: a Mont-ras, a Pals, a Begur... en definitiva, a l'Empordanet.



Gaitx Moltó, Jordi. *Memòria de la República i la Guerra Civil. El testimoni de Lluís Ros i Medir (1932-1938).* 2006

Lluís Ros i Medir (Palafrugell 1911-1994) provenia d'una família d'extracció popular i treballà de sabater tota la seva vida. Ros era republicà, demòcrata, liberal i catalanista i féu la guerra als fronts d'Aragó i del Segre. Escriví dos diaris personals, datats el 1932-1933 i el 1937-1938; en el primer s'hi troben apunts sobre el dia a dia del Palafrugell de la Segona República, mentre que en el segon s'hi anoten els fets excepcionals propis d'una guerra civil viscuda des del front. L'interès d'aquests relats es troba en la connexió que estableixen entre les vivències personals i les de tants altres ciutadans del moment.

David Moré Aguirre (Tossa de Mar, 1974), descendent d'una nissaga de cinc generacions de faroners, és llicenciat en història, màster en gestió cultural i arxiver. Ha publicat els llibres *Cas Fuster: la família Martí a través dels seus documents* (2000) i *Fars i senyals marítims de la Costa Brava*, dins la col·lecció Quaderns de la Revista de Girona (2007), així com nombrosos articles sobre història local tossenca, història social, genealogia i arxivística. És membre de centres d'estudis d'àmbit gironí i col·laborador de diverses publicacions periòdiques.

La visita al far de S. Sebastia deixa una im-
pressió inubonable i ganes de quedar-se per sempre
de cara a la Mediterrània.



for Jaime Puig
C.O.O.

arcís Gallostrá

osendo Darnés

Maria Roca

Jaime Canet

amén Trarés

Conchita Corro

ma
darrera veg
llavors enc
dirà als
a l' om
poble llur.

l'art de l'home



ajuntament de palafrugell
arxiu municipal

8.11.1932

Gosper

Abel Garró