

El Faro Medieval de Portopí



Por
Miguel Ángel Sánchez Terry

EL FARO MEDIEVAL DE PORTOPI

Por

Miguel Ángel Sánchez Terry
Técnico de Señales Marítimas
(Antiguo Cuerpo de Torreros de Faros)

INDICE

<i>INTRODUCCIÓN Y AGRADECIMIENTOS</i>	7
<i>EL EMPLAZAMIENTO</i>	10
<i>EL ORIGEN</i>	13
<i>LA HISTORIA</i>	16
<i>EL ESTILO CONSTRUCTIVO</i>	27
<i>LA INSTALACION</i>	31
<i>EL VIGÍA</i>	36
<i>EL MUSEO.</i>	42
<i>LAS IMÁGENES</i>	49
<i>LA BIBLIOGRAFÍA</i>	53

INTRODUCCIÓN Y AGRADECIMIENTOS

Históricamente hablando, el Faro de Portopí es, después del de la Torre de Hércules el de mas antigüedad de nuestro país y uno de los más antiguos del mundo que todavía está en funcionamiento.

No podía quedar olvidado y es por tanto merecedor de esta pequeña monografía, con el ánimo de sumarla al resto de los trabajos que se han hecho o que en el futuro puedan hacerse para divulgar y promocionar este histórico Faro.

Quiero resaltar mi especial agradecimiento a Rafael Soler Gayá, que fue director del Puerto de Palma de Mallorca, amante de los faros, gran especialista y conocedor del Faro de Portopí, que ha sido mi supervisor y corrector y que me ha facilitado documentación e ilustraciones.

También debo hacerlo con Juan Francisco Rebollo por las fotografías aéreas, a Ricardo Sanz y a Jaume Arenas de la Autoridad Portuaria de Baleares, a la misma Autoridad Portuaria y a todos los que directa o indirectamente han posibilitado el buen fin de este trabajo.

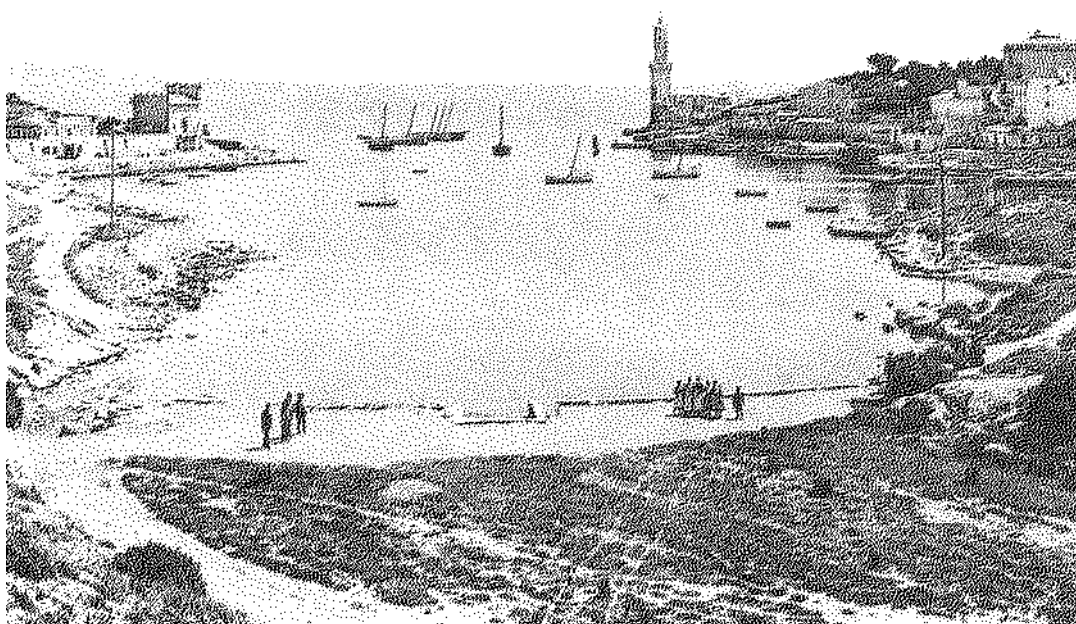
Miguel Ángel Sánchez Terry
Faro de Salou a 1 de junio de 2003



*¡Alerta faro del puerto!
luminoso de mi vida
única lumbre despierta
de la mar embravecida
¡Alerta!*

Concha Espina

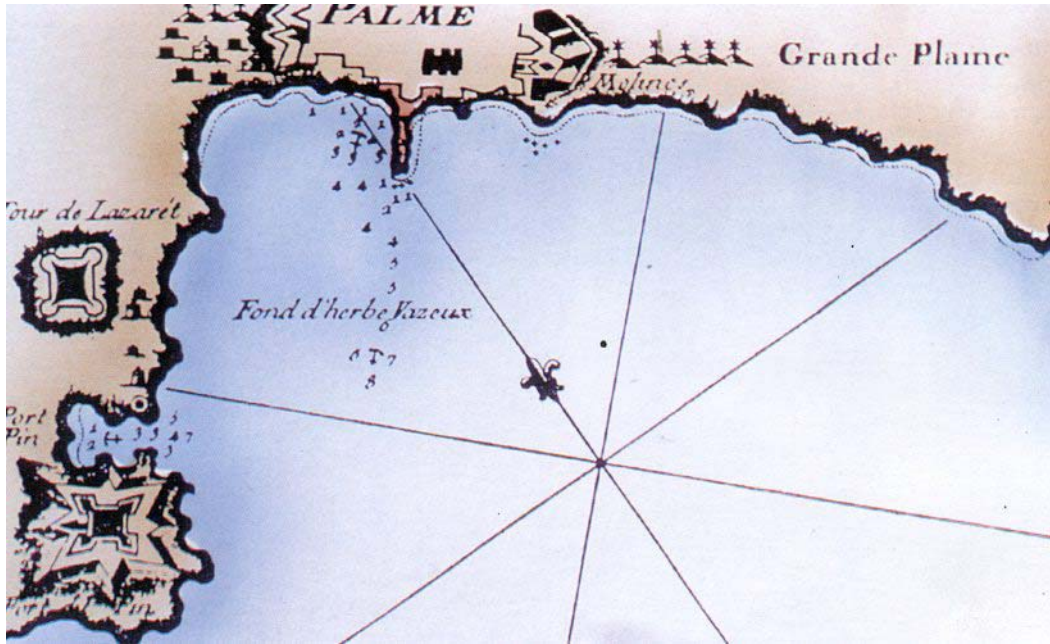
EL EMPLAZAMIENTO



¡Dulces noches estivales!...
Tan dormido llega el mar
que consiguen rielar
los faros en sus cristales.

¡Y tercos en la fortuna
destellan, aunque a deshora
irrumpe la vencedora
opulencia de la luna!

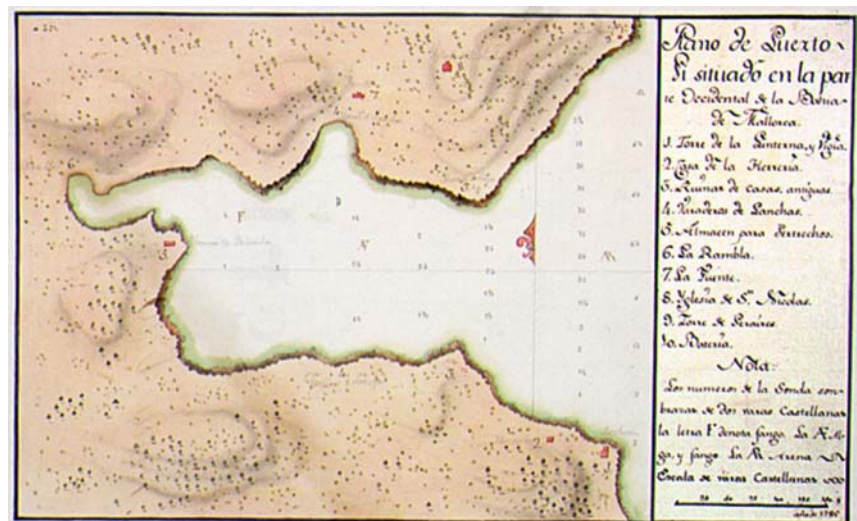
Enric Fajarnes Cardona



Plano francés del siglo XVII que representa a la izquierda la rada de Portopí y el fuerte de San Carlos

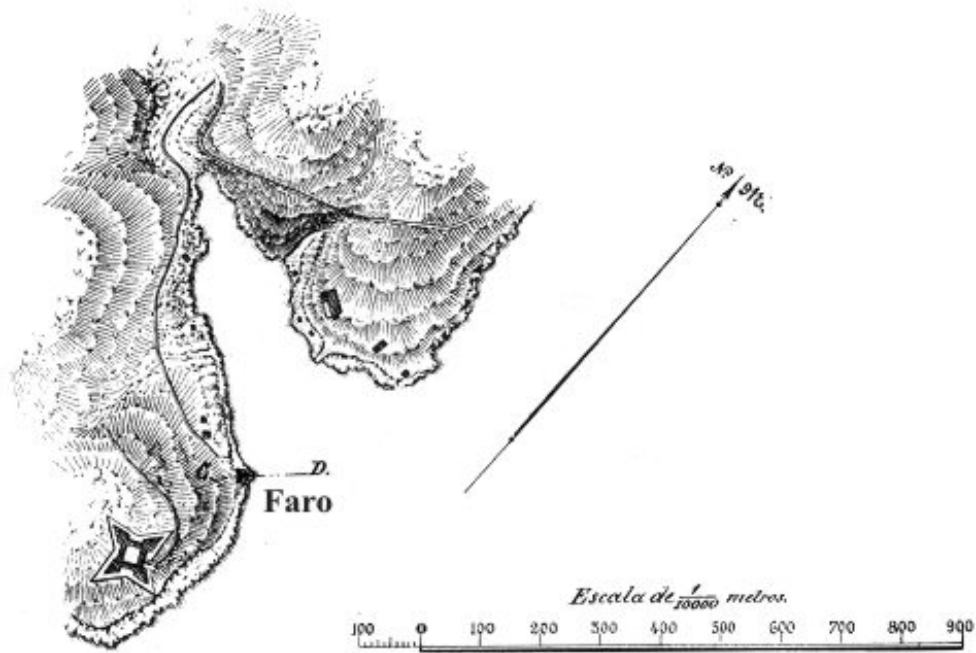
El privilegiado enclave geográfico de las Islas Baleares, encrucijada de la navegación a los puertos de la zona occidental del Mediterráneo, condicionó desde muy antiguo el paso de numerosos pueblos y civilizaciones que fueron paulatinamente forjando el carácter mallorquín, orientado forzosamente al nomadismo marítimo como parte básica de su desarrollo.

Rodios, fenicios, cartagineses, romanos y árabes fueron, entre otros, los que tomaron sus puertos como base para empresas guerreras y comerciales, iniciando lo que más tarde sería un floreciente e intenso tráfico de toda clase de embarcaciones, que alcanzó su mayor impulso a partir de la conquista de las islas por el rey Jaime I el Conquistador, quién las rescató definitivamente de un largo período de dominación musulmana.



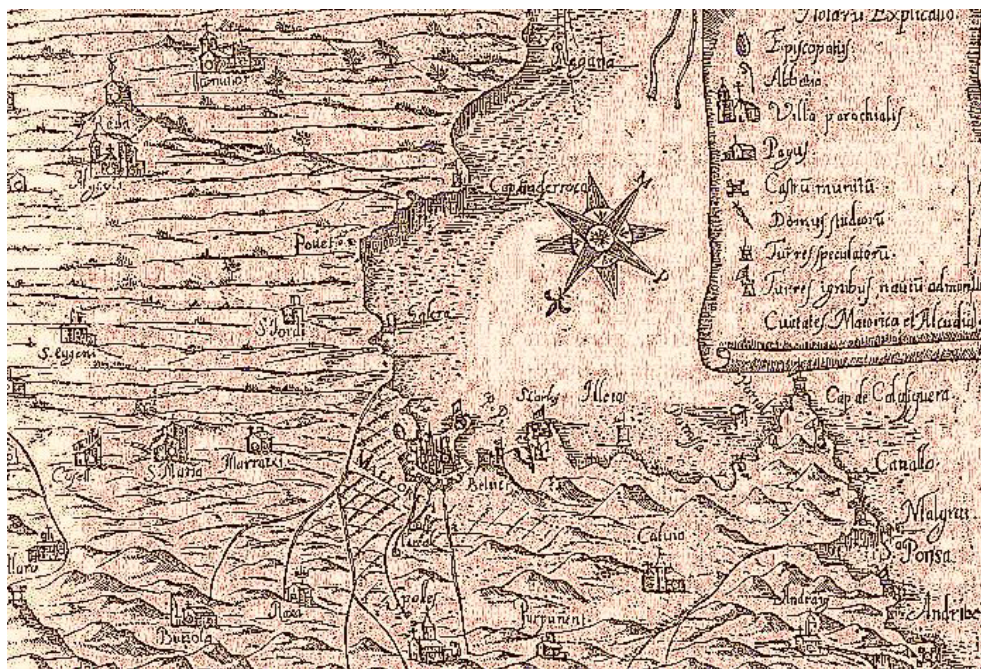
Plano de Puerto Pí, situado en la parte occidental de la Isla de Mallorca con expresión de la situación de la torre de la linterna y vigía (1785)

Por estas razones resulta incuestionable la importancia de su puerto más representativo, situado a escasa distancia de la ciudad de Mallorca, llamado Portopí o Puerto del Pino, en honor a un hermoso pino que crecía en la loma que formaba su entrada natural, donde las naves encontraban seguro refugio de los vientos de tramontana, mistral o leveche.



Aspecto de la rada de Portopí con la situación del Faro y el camino de acceso en un plano de 1878

EL ORIGEN



Vuestros faros engréidos
contra la noche en fulgores
son de barcos salvadores
y os salvan de los olvidos

Enric Fajarnes Cardona



La Torre de Perares fue declarada Monumento nacional por R.O. de 3 de marzo de 1876

Las continuas disputas de la época, los asaltos de los piratas y naciones enemigas y las transacciones comerciales de la época, decidieron, por una parte, la necesidad de proteger el puerto adecuadamente y, por otra, facilitar en lo posible el arribo de la navegación amiga, con la construcción de varias torres que servían al propósito polivalente de orientación, ayuda y defensa.

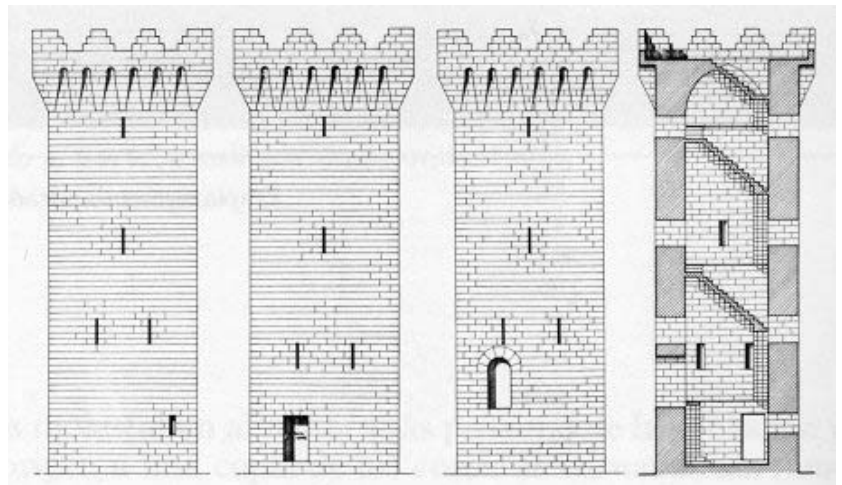
Las más famosas de la cadena costera fueron la Torre del Faro, la Torre de Señales o Cisterna y la Torre de Perares o de la Cadena, relacionadas íntimamente entre sí, y de cuyos orígenes y construcción existen pocas referencias. Algunas de ellas existían ya en los tiempos mahometanos.

La de Perares, por ejemplo, se llamaba también sarrahinesca, derivación de su origen moro, e incluso se afirma que su fundación se efectuó sobre otra más antigua de construcción romana.

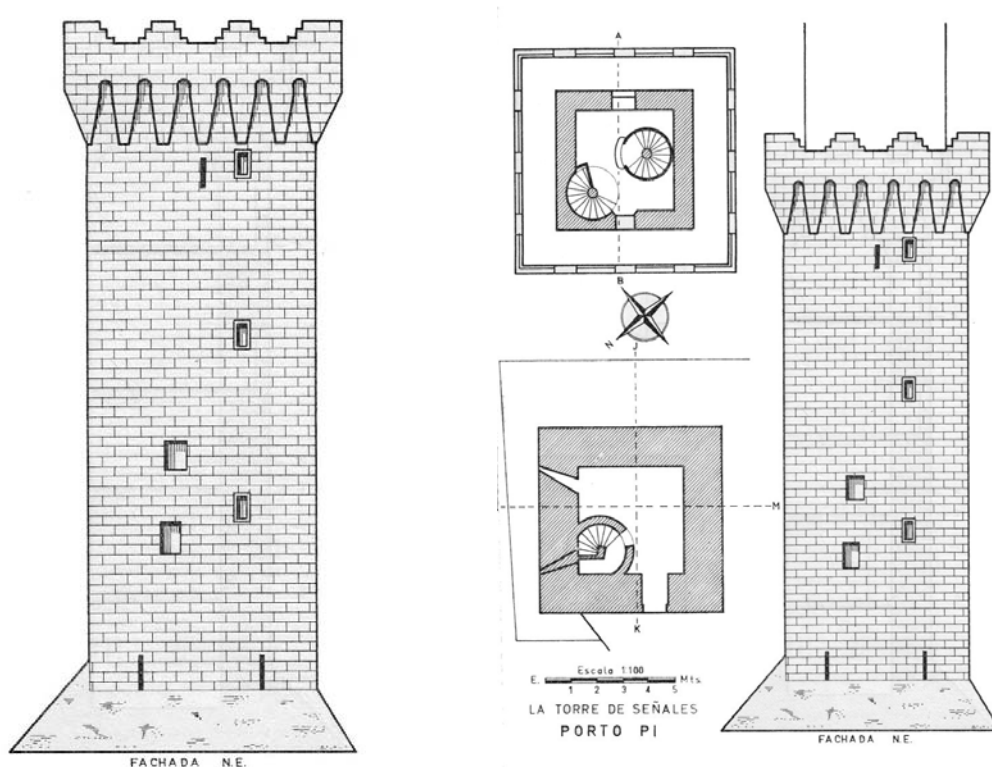
Aunque parece que Perares no fue su primera denominación, vulgarmente se la conocía por este nombre porque en 1475, al adoptarse el sistema de cuarentenas, se destinó para airear los géneros de contumaz.

Entre esta torre y la de Señales, situadas en riberas opuestas del puerto, se tendía una cadena destinada a bloquear a voluntad la entrada y salida del mismo en horas nocturnas o cuando las circunstancias lo hacían necesario.

De esta forma, al bajarse la cadena, se dejaba expedito el camino permitiendo la libre circulación de los navíos, y al subirla, manipulada desde una de las torres, se obstaculizaba el paso impidiendo la entrada y la salida. Hay constancia de que en 1348 se rompió por los temporales del mar y la falta de cuidado, debido a que no tenía guarda por



Alzados y sección de la torre de Perares (J. Mascaró Pasarius)



Alzado y secciones de la torre de Señales (J. Mascaró Pasarius)

por la terrible epidemia de aquél año.

El Rey Pedro IV, concedió de nuevo un privilegio para cerrar con cadenas Portopí en 1380.



Grabado holandés de la ciudad de la Habana en 1680. En primer término y a semejanza con Portopí, está la Torre de vigía, rematada por almenas, una cúpula y los mástiles del sistema de señales para advertir a la población de la arribada de las embarcaciones



Mapa de Vicente Munt (1683) que muestra todas las torres de atalaya de la isla de Mallorca, incluidas las de Portopí

LA HISTORIA



A la madrugada activa
tantas lumbres en concierto
parecen la comitiva
de un bajel a la deriva
acompañándolo al puerto.

Enric Fajarnes Cardona

Sin noticias conocidas sobre la fecha de construcción del primer Faro, se considera como época más probable la de finales del siglo XIII, durante el reinado de Jaime II de Mallorca. Estaba situado en la loma donde posteriormente se construiría el fuerte de San Carlos, a la entrada del puerto de Portopí, del que posteriormente recibió el nombre.



El Rey Jaime II dispuso en su testamento la conservación del Faro

El pintor Pere Niçart lo representa en el cuadro de Sant Jordi (1468-1470) como una torre cilíndrica rematada por una linterna y de una altura parecida a la de la Torre de Señales, que ya por aquellos años aparece recrecida con un segundo cuerpo de sección cuadrada.

La primera referencia escrita sobre el Faro la recoge el testamento del rey Jaime II de Mallorca, fechado el 12 de septiembre del año 1300, cuyo documento o codicilo se conserva en la Biblioteca Nacional de París. se disponía a sus sucesores que se encargasen de la conservación de la *Turris Faraone*, legando 20.000 sueldos “para la limpieza y atención del puerto de Porto-Pí, así como para el sostenimiento de la Torre del Faro y que si ello no fuera suficiente se apartaría lo necesario del resto de sus bienes.”

(“Item pro mundando et aptando portu de Portupinu viginti milia solidos dicte monete; tamen volumus quod si dicti XX milia solidos nos sufficerent ad dictum Portum aptandum, quod de bonis sostris aptetur et condirecta tenatur, per heredem nostrum et Portupinu viginti milia solidos dicte monete; tamen volumus quod si dicti XX milia solidos nos sufficerent ad dictum Portum aptandum, quod de bonis sostris aptetur et condirecta teneatur, per heredem nostrum et suos.”)

Con diversas vicisitudes estuvo funcionando hasta 1353, año en que el ruinoso estado de su linterna y torre impidió su funcionamiento.

A petición de los jurados de Mallorca, el 2 de diciembre de 1369, Pedro el Ceremonioso concedió en Valencia un privilegio por el que se restablecía el servicio del faro, ordenando que para su alumbrado se destinara el aceite se recogía de lo que se derramaba en las operaciones de intercambio en el mercado de la plaza de la Quartera, cuya concesión había estado, hasta ese momento, en manos de un particular. Este documento constituye uno de los oficios más antiguos que se conservan relacionado exclusivamente con una señal marítima.

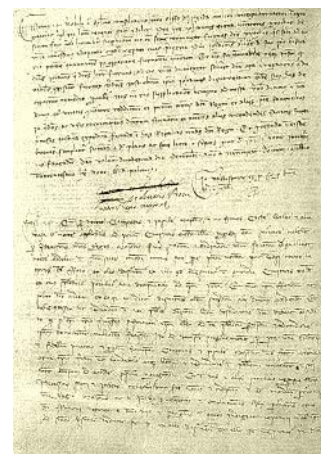
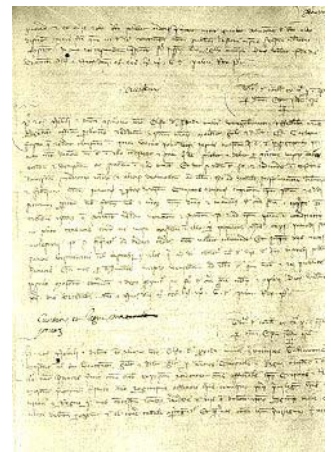


Las cuatro torres de Portopí en el siglo XIV: de izquierda a derecha, torre del Faro, torre de Señales, torre de Peraires y torre cercana a S. Nicolauet (Fragmento del cuadro del pintor Niçart, museo Diocesano –Mallorca–)

Figura en el registro 1428, folio 43 y 44 de la Cancillería Real del Archivo Histórico de la Corona de Aragón y dice así: “Disposición para el Procurador del reino de Mallorca. Orden relativa al Faro. Nos Pedro, por la Gracia de Dios, rey de Aragón, Valencia, Mallorca, Cerdeña, Córcega y conde de Barcelona, del Rosellón y de Cerdaña . A nuestro noble y estimado consejero Olso de Proxida, soldado y Vicegobernador y a los demás oficiales de la ciudad y del reino de Mallorca, o bien a sus lugartenientes a quienes corresponde conocer el infrascrito asunto. Mi saludo y aprecio. A vosotros que recientemente escribisteis, contestamos haciendo memoria de la siguiente forma: Pedro, por la Gracia de Dios, rey de Aragón, etc.. Teniendo en cuenta que, para gloria de la ciudad de Mallorca y que para que las naves, galeras y otras embarcaciones que durante la noche se aproximasen al puerto de la misma ciudad, pudieran entrar en aquél con toda seguridad, fue establecido y dispuesto un Faro por los reyes de Mallorca predecesores de Nos, el cual ardía de noche en la cima de la torre levantada cerca del puerto llamado Pot-Topí, denominada la Torre del Faro, cuyo aceite procedía del que se medía en una cuarta parte en la misma ciudad, y cuyo resplandor preparaba el camino a los que se acercaban a dicho puerto. Y que ahora este mismo faro no alumbraba en aquel lugar como solía hacerlo, consumiendo el aceite antes indicado según se había establecido, hemos resuelto que aquél aceite debe volver a darse, y como esta concesión redunda en el bien público local que se reivindica, debe considerarse que si durante su vigencia fuésemos informados que aquel aceite no se dedica a tan público servicio, anulamos su donación. Por tanto, ante la humilde súplica a Nos presentada por parte de los amados y fieles hombres probos de la ciudad e isla de Mallorca, considerando que el servicio de dicho Faro es cosa laudable y buena y que no sólo redunda en utilidad pública, sino que también en la seguridad de todos los que navegan hacia dicha isla, y que en estas y otras cosas semejantes deben seguirse las huellas de nuestros predecesores y que debe mante-



Pedro IV de Aragón “El Ceremonioso”



Hojas del Privilegio de Pedro I por el que se ordena el restablecimiento del servicio del Faro de Portopí



Cuadro anónimo del siglo XVII en el que se representan las torres de Peraires y la de Señales, ésta última con el Faro ya instalado

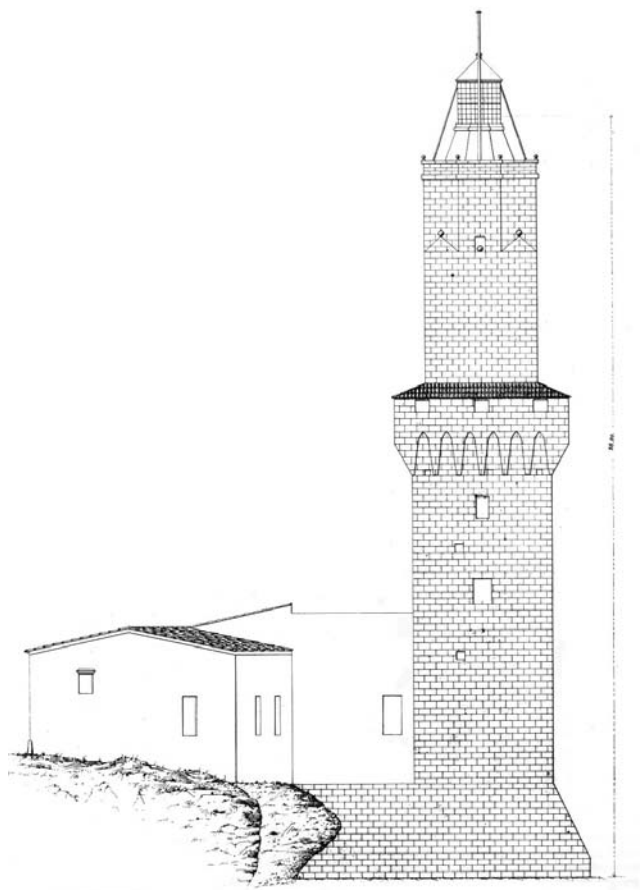
nerse su ejecutoria, queremos y ordenamos y también mandamos a nuestro Procurador del Reino e Mallorca que, a expensas de los derechos procedentes y de los beneficios de la misma Procuraduría, sea atendido el servicio de dicho faro, volviendo al primitivo estado, de tal modo que se haga donación del aceite extraído del que se medía en la referida cuarta parte, y de las demás cosas con las que solía dar luz de noche, y no toleraremos que se impida en manera alguna la donación de dicho aceite o se cause el mínimo daño al interés público, Para testimonio presente de este asunto, mandamos que con nuestro sello sea amparado. Dado en Valencia, día 2 de diciembre del año de la Natividad del Señor de 1369, G. De Palou, Rey Pedro.”

Este documento se completó el 3 de julio de 1370 con otros privilegios sobre el mismo tema, aclarando diversos aspectos que afectaban al funcionamiento del faro.

El estado de ruina de la torre hizo que estas medidas fueran insuficientes. Por ello se contrató también su reparación en 1373, al mallorquín Guillermo Peric, en la suma de 200 libras pues “el Faro de Porto-Pí hacía unos 20 años que había cesado de funcionar con gran perjuicio para los navegantes que utilizan el puerto.



Pintura de Antonio Ribas que representa Portopí alrededor del año 1900. (Col. particular)



Alzado del Faro de Portopí (1873)

En 1374 se dispone una Ordenanza estableciendo que el funcionamiento del faro sería desde el 29 de septiembre, día de San Miguel, al día de Pascua, restableciendo una antigua costumbre. Por otra parte eran frecuentes las roturas de los cristales de la linterna y no sólo a causa de las tormentas como podría parecer, sino porque las gentes de todas las clases se entretenían en romperlos a pedradas, con lo cual “les llanteis d’aquella lanterna sovent se apaguen”, como decía el gobernador de Mallorca para justificar un bando de 1385 advirtiéndolo a los autores de estos desmanes con el castigo de un día natural en la picota a los menores de 12 años y a la pérdida de la mano derecha si fuesen mayores de edad y ello sólo si la rotura fuese de día, porque si se realizaba por la noche se castigaría con la pena de horca sin clemencia.

En 1310 Berenguer de Isern era el encargado del alumbrado del Faro y a él le siguieron una larga lista de nombres

Dado que el Faro no se encendía continuamente, hubo dificultad de encontrar interesados para cuidar y vigilar el alumbrado, pues en la época en que estaba apagado no se cobraba retribución alguna.

Para incentivar la ocupación y el atractivo del empleo, se complementó el trabajo con el de levantar y arriar la cadena que cerraba el puerto, con lo que el guardián tenía sueldo y ocupación durante todo el año.

Entre estas fechas y hasta el siglo XVI, existen pocas noticias, salvo diversas Ordenanzas de los años 1400 y 1408 relativos a la vigilancia del torrero y el estado ruinoso de las torres de Porto-Pí, entre las que se encontraba el Faro, y algunas solicitudes de crédito para repararlas.

En el 1600 una novedad marcaría una nueva etapa en la vida del Faro. Como consecuencia de la recuperación del poderío berberisco muy mermado en la batalla de



Retrato ecuestre de Felipe III, (Velázquez 1634 - 1635).

Lepanto, las incursiones y saqueos a la isla fueron muy frecuentes. Para defender la ciudad, los Defensores del Colegio de Mercadería sometieron a la aprobación del Grande y General Consejo de Mallorca la construcción de una fortaleza, cuya autorización fue acordada por unanimidad en la sesión del 13 de marzo del año 1600 y solicitada al Rey Felipe III a través del Capitán General del Reino, el 27 de septiembre de 1607.

Después de años de discusiones sobre la obra y sobre quién debería costearla, el rey aprueba el que sería proyecto definitivo y el Capitán General determina que su emplazamiento debería tener lugar en el mismo sitio donde se alzaba la torre del Faro o de la "Lanterna".

Los trabajos de construcción terminaron el 16 de junio de 1612 pero pronto se demostró que el fuerte y el Faro eran incompatibles. Cada vez que disparaban las baterías, se rompían los cristales, apagándose las luces a causa del viento. el Colegio de Mercadería procedió a trasladar el faro a la Torre de Señales, situada en sus proximidades.



En esta vista de 1897 del Archiduque Luis Salvador ("Die Balearen"), relativamente moderna, se aprecia, a la derecha del Faro de Portopí, una loma y sobre ella el fuerte de San Carlos, cuya construcción fue ordenada en su momento por el Rey Felipe III y que dio lugar a que el Faro fuera trasladado a la Torre de Señales.

Esta torre se elevaba sobre un terreno más bajo que la loma de San Carlos por lo que su luz se vería obstaculizada por ella. Para superar el inconveniente se propuso recrecerla con un segundo cuerpo para hacerla útil al nuevo fin que se destinaba. El Capitán General se oponía, argumentado que si se aumentaba su altura, dominaría el castillo con el riesgo que entrañaba para su guarnición. Sometido el problema al arbitrio



Grabado del Faro de Portopí realizado en 1842 (F.X. Parcerisa)

de los expertos, se decidió que no había otra solución viable. La torre se recreció con un nuevo cuerpo octogonal sobre el que se colocó la linterna. Las obras se terminaron el 20 de abril de 1613, iluminándose de nuevo el faro.

Una instrucción del Colegio de la Mercadería de 7 de diciembre de 1746 prevenía también la forma de llevar el alumbrado, cuya luz ardería desde el 1 de noviembre hasta Pascua, todos los días, desde el momento del toque de queda de las campanas de la catedral, hasta el amanecer. Si el mar y el tiem-

po fuesen bonancibles se encenderían solamente doce de las veinte lamparillas de las que constaba. Si la noche fuese muy cubierta o hubiese tormenta se encendería la totalidad.

Desde 1641 a 1691 el faro sufre diversos desperfectos a consecuencia del mar, los rayos y los temporales que estuvieron a punto de derribarlo, Para protegerlo, se construyó un muro en talud, tapiándose con sillares las troneras del primer cuerpo. También se restituyó la cubierta de plomo que resguardaba la linterna de la intemperie, y se hizo una reparación general de paredes y balcones.

Como consecuencia de un Real Decreto de Felipe V, desde 1737 a 1766 la conservación de la torre pasó a la competencia del Real Erario y de su Intendente General. Los gastos contables de su de su sostenimiento en dicho periodo se elevaron a 2.334 libras.



El Rey Felipe V decretó que el Faro pasase a la competencia del Real Erario en 1737

A partir de 1766 el Colegio de Mercadería recupera sus antiguas prerrogativas y con ellas la administración del Faro hasta agosto de 1800, año en que se constituyó el Real Consulado del Mar y Tierra



El Puerto y el Faro de Portopí alrededor de 1840



El Faro de Portopí a principios del siglo XX

que lo absorbió, dictando, por medio de su departamento la Comisión Náutica, unas nuevas Ordenanzas para el servicio del faro y del vigía. Según ellas, el torrero tenía la obligación de vigilar con anteojo las costas de la zona, anunciando la llegada de los buques con el sistema de señales y si advirtiese algún buque en peligro de naufragio, debía avisar urgentemente para su socorro. Sobre el alumbrado del Faro se marcaron las fechas del 1 de octubre a finales de abril y se conservaron las 20 lámparas. Fuera de esta temporada, permanecería apagado a no ser que existiesen indicios de mal tiempo o de tormenta, en cuyo caso se encendería en cualquier época.

El incumplimiento de estas instrucciones por parte del torrero estaba castigado con multa de 10 libras que si se reiteraba aumentaba a 20, llegando a la suspensión en el empleo la tercera.

Con la entrada en vigor del Primer Plan de Alumbrado Marítimo de las Costas españolas aprobado por Real Decreto de

18 de septiembre de 1847 se puso en cuestión la supervivencia del Faro de Portopí que quedaría reducido “a la clase de una sencilla luz de puerto” con la construcción del Faro de Calafiguera.

No obstante, esta no fue la única amenaza para su continuidad. En una reunión de la Comisión de Faros del año 1949 se debatió la posibilidad de convertirlo en aeromarítimo, pero al final se decidió que tuviera luz roja, aumentando los alcances de los faros de Calafiguera y Cabo Blanco, verdaderas luces de recalada del Puerto de Palma. Esta reforma no llegó a aplicarse pero otro acuerdo tomado en 1958 que reemplazaba el Faro por “*otra luz instalada en el ángulo de la 1ª y 2ª alineación con apariencia de grupos de dos destellos blancos y alcance de 15 millas*” hizo que se apagase en 1972.

A solicitud de la Junta del Puerto y atendiendo a razones históricas, se reencendió en 1974 hasta el día de hoy que sigue prestando servicio.

Al igual que había sucedido con la Torre de Peraires en el siglo XIX, el Faro de Portopí fue declarado monumento histórico nacional por Real Decreto de 14 de agosto de 1993, protegiendo la continuidad del que es, después del de la Torre de Hércules, el segundo faro más antiguo en funcionamiento en España, que además sirve de albergue al primer y único museo de Faros del país.



El Faro de Portopí en 1896



*El Faro de Portopí en una vista tomada
alrededor de 1890, en donde se puede
apreciar la antigua linterna atirantada*



Antigua vista del Faro de Portopí con el fuerte de San Carlos al fondo



Otra vista del Faro de Portopí a finales del siglo XIX

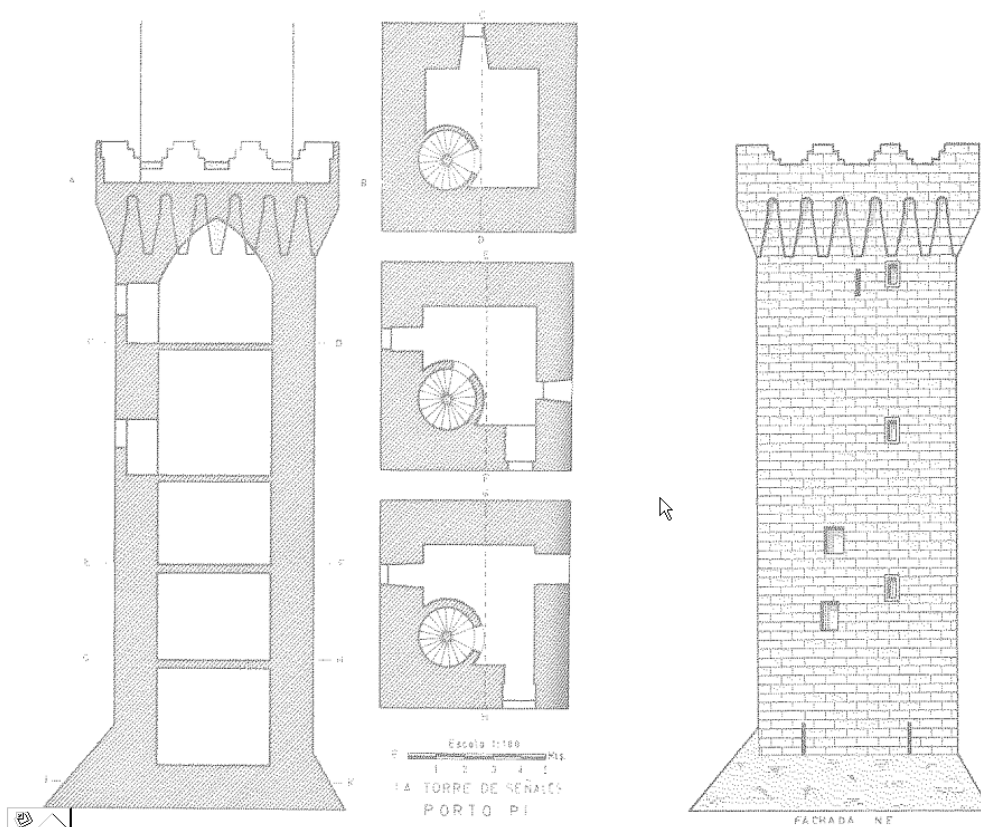


El faro desde la antigua cantera de San Carlos (Archivo de Jeroni Juan – alrededor de 1944-)



La rada de Portopí alrededor de 1920 (Colección Carlos Blanes)

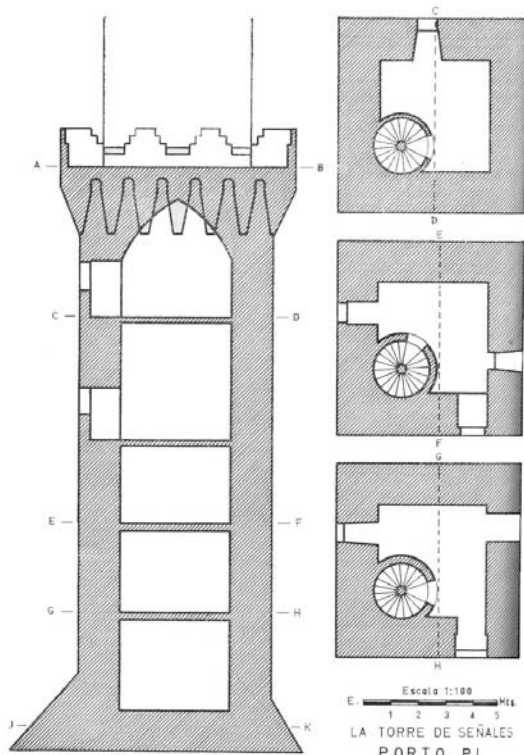
EL ESTILO CONSTRUCTIVO



Mi faro guía aunque ignora,
el vapor que viene en lastre,
la gabarra cargadora,
y si llegan a deshora
las jábegas del arrastrre

¿Y ese resplador que amaga
y en la bruma amarillea?....
Si es faro brilla y se apaga
si es nave se bambolea.

Enric Fajarnes Cardona



Sección de planta y alzado de la Torre de Señales (J. Masacaré Pasarius)



Aspecto del primer Faro según se aprecia en el cuadro de Sant Jordi del pintor Pèrre Niçart

Como ya se ha citado, la única referencia gráfica con que se cuenta para determinar la arquitectura del primer Faro proviene de la representación que aparece en el cuadro de Sant Jordi, pintado por Pèrre Niçart en el siglo XIV, que lo muestra como una torre cilíndrica elevada sobre un basamento y rematada por una linterna acristalada.

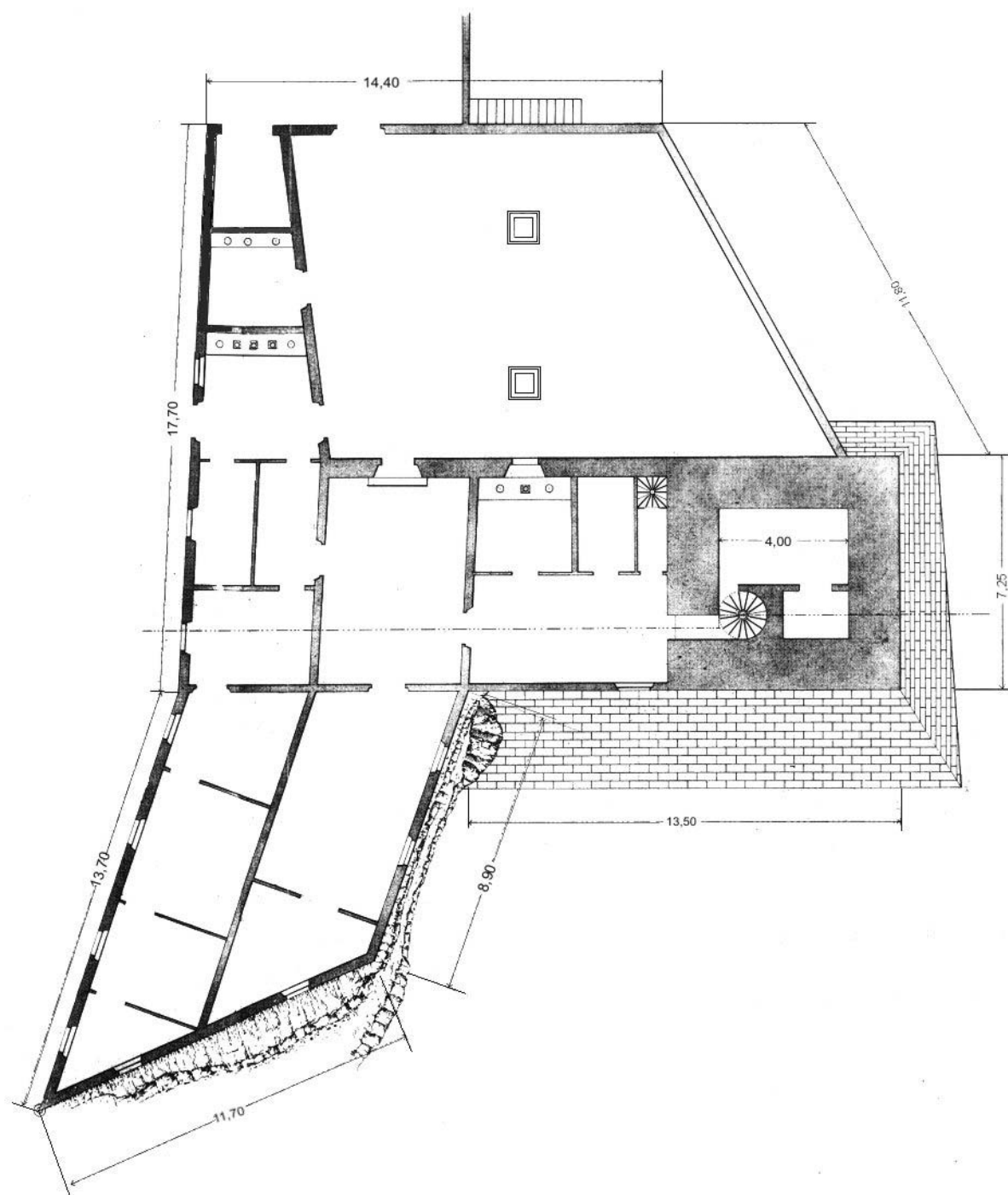
Mayores datos existen sobre la Torre de Señales, a donde se trasladó el Faro en el año 1613.

Del minucioso estudio efectuado por Juan Muntaner Bujosa y J. Mascaró Pasarius sobre las torres de vigía y defensa de la Isla de Mallorca, publicado bajo el título "Torres y Atalayas de Mallorca" tenemos los planos de la Torre de Señales, que la muestran de sección cuadrada de 7,25 m de lado por el exterior y 4 m en el interior, lo que da un espesor de muros de 1,6 m. La altura total, incluido el sótano es de 22,8 m hasta las almenas y sin él de 16,30 m.

Una escalera de caracol de 1,6 m de diámetro asciende adosada a una de las esquinas y sirve de comunicación con la entrada y los diferentes huecos. La superficie útil por piso es de 11,5 m².

En el cuadro de Niçart aparece ya la Torre de Señales recrecida con un cuerpo de 13,10 m x 5,8 x 5,8 m con menor sección exterior, aún cuando conserva las mismas medidas interiores en detrimento del espesor de los muros, que pasan a tener 0,80 m. Por lo que se muestra, en esta época ya tenía mástil para colgar las bolas y las almenas estaban cubiertas con un tejado.

El traslado del Faro como consecuencia de la construcción del fuerte de San Carlos supuso el añadido de otro cuerpo



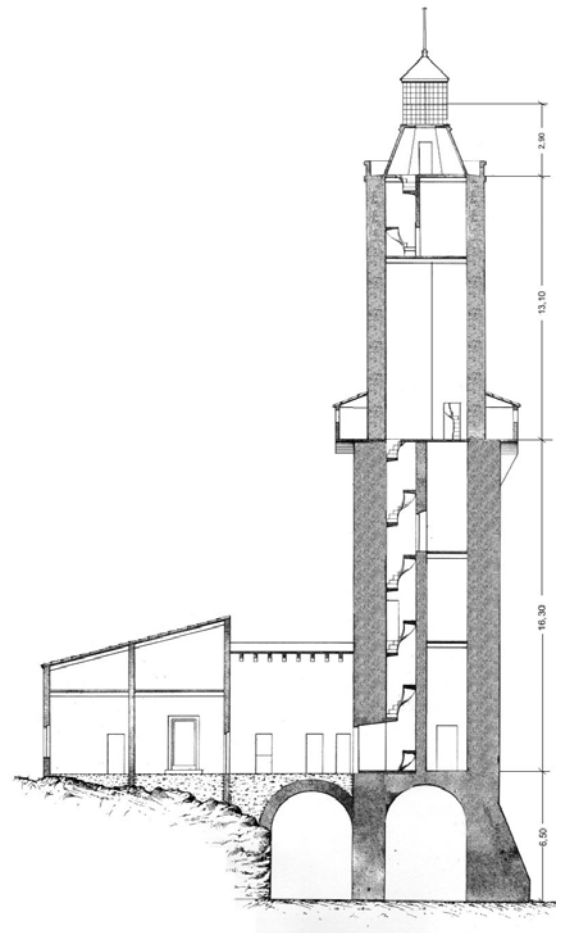
Sección en planta del edificio según un plano de 1878

octogonal, de 4,80 m de altura, para poder salvar la diferencia de nivel y permitir la visibilidad de la luz. Como remate un tronco de pirámide de 1,25 m de altura y una linterna atirantada por catorce barras de hierro elevaba el plano focal a 38,80 m de altura sobre el terreno y 40,13 m sobre el mar.

Para acceder a la linterna había que subir ciento cuarenta escalones de piedra y ocho más de madera.

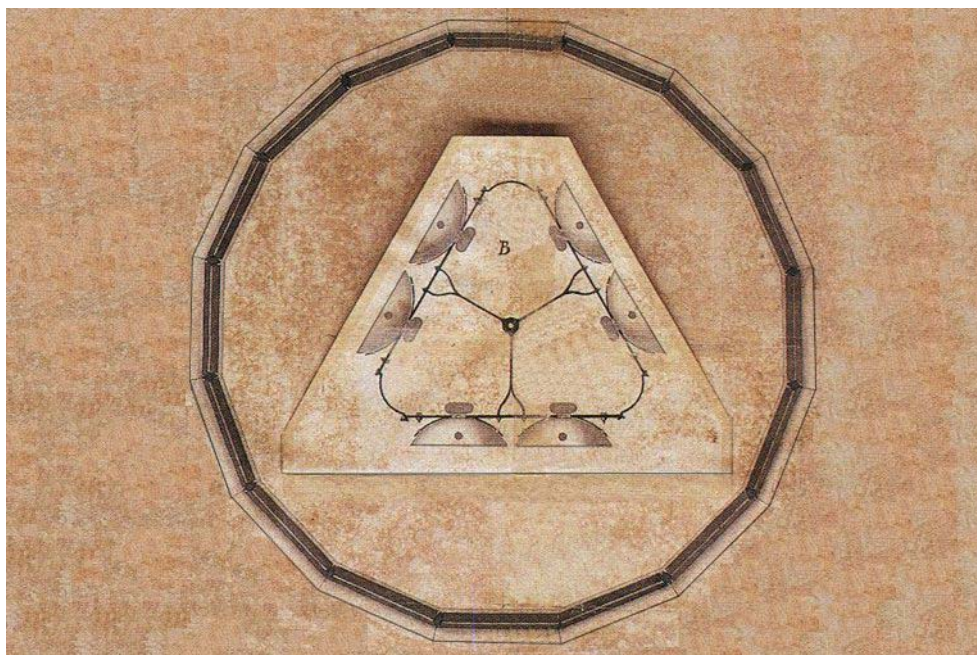
Con la sustitución de la linterna, en el año 1927, se sustituyó el tronco de pirámide por un torreón almenado a juego con la estética del primer cuerpo, manteniendo la misma altura del plano focal.

En las bóvedas del sótano, está la instalación del faro (grupo electrógeno, y los cuadros eléctricos del faro, racon y sirena). Dado que la torre estaba al borde del mar, el edificio para los torreros se construyó de forma irregular, para acomodarse al perfil de la costa. Compuesto de tres partes diferenciadas, dos de las cuales son de dos pisos, sus dependencias alojan el museo de Faros, y un despacho.



Alzado en sección del edificio según un plano de 1878

LA INSTALACIÓN LUMINOSA



Farola de bien llegada,
farola de despedida;
a veces esclarecida
y más veces enturbiada.

¡Y es tan cordial y vecina
su lumbre sobre las olas
que a media noche ilumina
-no en el mar, en la vitrina-
fragatas de las consolas!

Enric Fajarnes Cardona

Aunque no se tienen noticias de la primitiva instalación luminosa se sabe, por las cuentas de consumos y reparaciones, que desde 1320 el faro se encendía diariamente, desde el 8 de septiembre a Pentecostés, con un consumo aproximado de aceite de oliva por temporada de 420 litros, y que la linterna estaba acristalada .



Alfonso V el Magnánimo

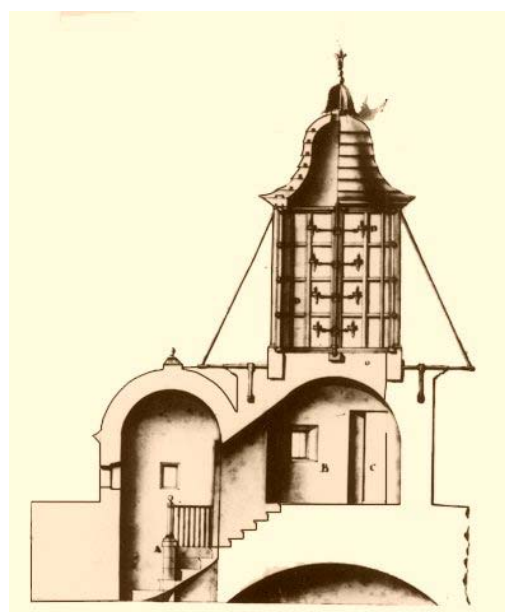
El conjunto estaba protegido por un templete de cristales de diversas medidas con respiraderos para dar salida al humo, favorecer la renovación del aire y mejorar la combustión.

En 1746 la linterna era de planta cuadrada, con cuatro grandes cristalerías constituidas por trescientas pequeñas piezas de vidrio emplomadas a un bastidor, con montantes de hierro y cubierta de madera forrada de plomo.

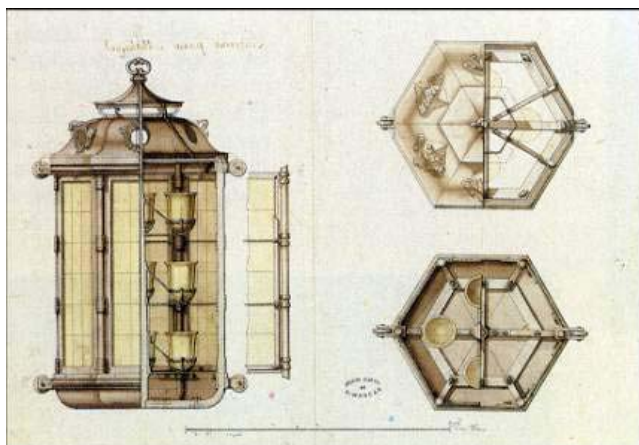
Para inspeccionar diversos daños de la torre y en la instalación, el Real Consulado del Mar nombrada una comisión de reconocimiento que acuerda la sustitución de la antigua instalación luminosa por otra nueva.

Existe también un privilegio dado el 20 de mayo de 1454 por el Rey Alfonso V el Magnánimo, en Castelnuovo de Nápoles, al Colegio de Mercadería de Mallorca y que trata de diversos asuntos, que nos cuenta como en esta época se había aumentado a diecisiete las doce lámparas que lo alumbraban.

El 8 de diciembre de 1621 los Defensores del Colegio de Mercadería dispusieron realizar una visita de inspección anual para comprobar su funcionamiento y hacerse cargo de las necesidades más perentorias. A través de los informes que se realizaron como consecuencia de ellas, tenemos noticia exacta de cómo era por aquél entonces el Faro y su linterna. Constaba de una armadura metálica formada por círculos de hierro colocados en diversas alturas, sobre los que descasaban vasos de vidrio llenos de aceite en el que flotaban las mechas, de forma similar a las lamparillas de ofrenda de las iglesias.



Linterna del Faro de Cádiz según proyecto de Antonio Gaver



Farol de la linterna de Málaga en 1722. Como en el Faro de Portopí se alumbraba con un aparato formado por círculos de hierro colocados a diversas alturas, sobre los que descansaban unos vasos de vidrio llenos de aceite en los que flotaban las mechas. (Archivo de Simancas)

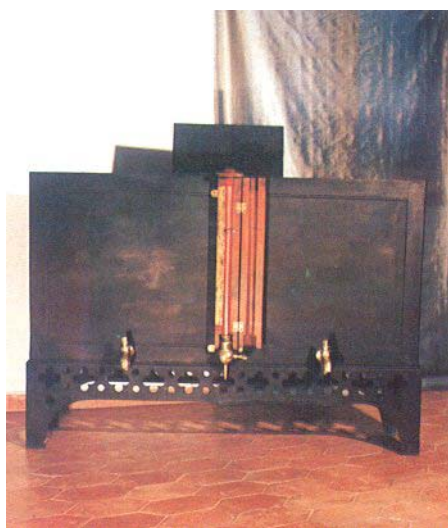


Linterna de cristalera atirantada del Faro de Portopí anterior al primer Plan de Alumbrado español de 1847

Se puso en 1807 y era de bronce, con un aparato óptico giratorio fabricado por el maquinista suizo Matías Edel y constaba de quinqués y tres espejos parabólicos que daban una vuelta cada cinco minutos, ocultando su luz durante minuto y medio.

Después de la de Cádiz y Hércules, ésta era la tercera de esta clase que se ponía en España, abriendo el camino a un nuevo sistema para diferencias mejor los faros del resto de las luces fijas que empezaban a proliferar en el alumbrado corriente de las ciudades.

En 1833 la instalación giraba en 3 minutos, dando 2 minutos de iluminación y uno de oscuridad. Se encendía todas las noches del año. El aparato de Edel continuó hasta septiembre de 1847, en que se retiró porque estaba roto y en mal estado. Se puso otro idéntico provisional, hecho de hoja de lata, que daba eclipses de minuto en minuto, mientras que el antiguo se almacenaba en la torre del Real Consulado del Mar. En 1847 los gastos anuales de alumbrado ascendían a 5.300 reales.



Depósito para petróleo del Faro de Portopí 1892



Depósitos basculantes de petróleo de Portopí



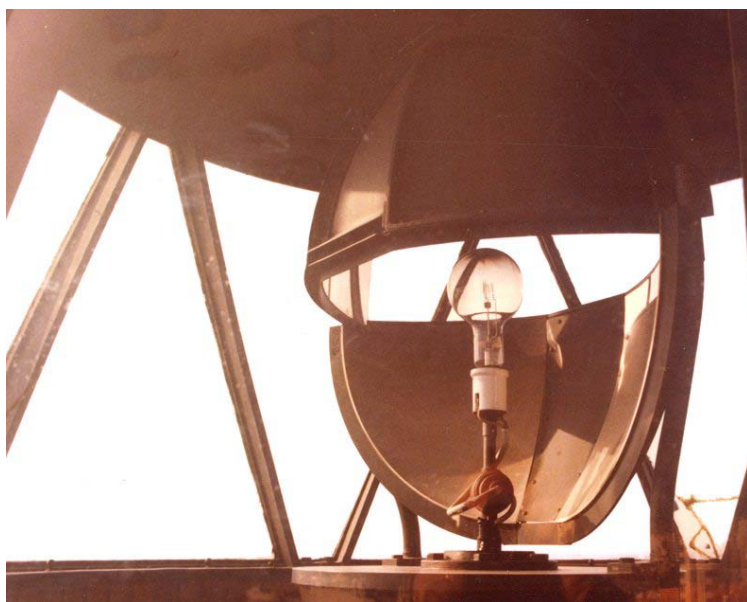
Óptica del Faro de Portopí 1913-1927

Incorporadas todas las luces al Estado las que ya existían se mejoraron y en Portopí se instaló un aparato de reflectores metálicos formados por tres reverberos con focos respectivos en otros tantos espejos movidos por una máquina de relojería, para dar una apariencia de destellos cada dos minutos. El hecho de colocar los reflectores y no una óptica convencional, como era habitual en los aparatos del Primer Plan de Alumbrado se debió a la poca importancia que le daba dicho Plan, que redujo la importancia de Portopí una simple luz de puerto y el alcance de 9 a 8 millas.

Se encendió el 18 de diciembre de 1849 y durante la realización de los trabajos funcionó provisionalmente con luz fija. La nueva linterna era poliédrica, totalmente acristalada, y estaba apoyada en 16 ángulos de madera que le servían de armadura. La luz estaba situada a 38 m de altura y daba un alcance de 8 millas. Este mes consumió 91,5 libras de aceite.

El aceite, utilizado como combustible durante tantos años, fue sustituido el 8 de agosto de 1859 por la parafina de Escocia y ésta por el petróleo el 31 de abril de 1901.

Otra modificación vino cuando se le instaló un aparato de 5º orden que daba luz fija blanca variada con destellos aislados de 3 en 3 minutos, quedando finalizados los trabajos el 27 de junio de 1913. Las últimas reformas se produjeron el 21 de febrero de



Aparato de reflectores actual y vista parcial del interior de la linterna



El aparato de reflectores del Faro de Portopí fue colocada en 1927 y es único en España

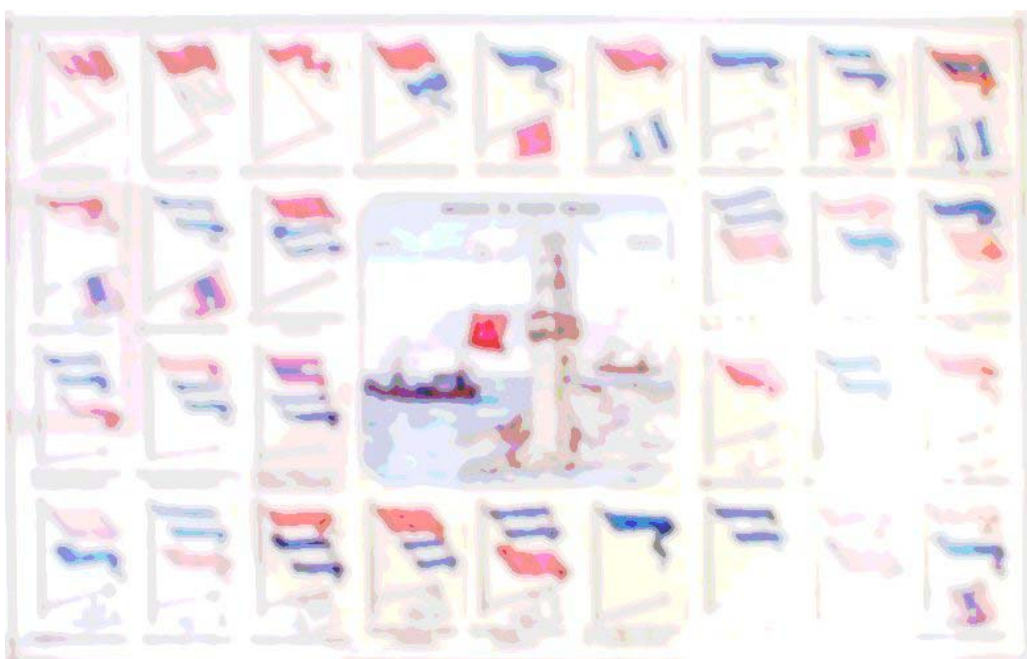
de 1918, fecha en la que se electrificó (fue el primero de Baleares), y en 1927, año en que se sustituyó la linterna por la actual que es de montantes inclinados y cristales curvos y fue adquirida al fabricante español La Maquinista Valenciana, para lo cual se recreció de nuevo el torreón, añadiéndole un pequeño cuerpo con estricto respeto al valor histórico y arquitectónico del edificio. En este año se cambió también la óptica, otra vez por un aparato de reflectores de la casa Sautter, que le dio la apariencia actual de grupos de dos destellos blancos cada 15" con un alcance luminoso de 27 millas. Si bien el moderno balizamiento que se puso en el puerto hacía muy discutible su existencia, la Dirección General de Puertos ha reforzado las razones de su continuidad como ayuda a la navegación al complementarlo con un racon y una sirena, cuyos mandos se encuentran en sus históricos aposentos, demostrando que el futuro y el pasado pueden armonizarse perfectamente y que el espíritu no tiene porque estar reñido con la ciencia.

Es de destacar, por último, que el faro de Portopí es el único de España en el que la óptica está formada por superficies catóptricas metálicas reflectoras, al antiguo uso, que giran en dos grupos alrededor de una lámpara eléctrica de 1.000 w, alcanzando una distancia de 19 millas en contraste con los sistemas del siglo XIX o las 1,5, 3,2 y 3,5 millas que producían respectivamente las 12, 17 y 20 lamparillas que tuvo inicialmente.



Baliza del que señalizaba el ángulo de la 2ª y 3ª alineación del dique del Oeste del Puerto de Palma, junto a los vibradores de la sirena cuyo control se realiza desde el Faro de Portopí (1980), hoy día sustituida por una marca Cardinal

EL VIGÍA



Y así el marino te advierte
más cierto en la marejada.
¡Contradicción de la suerte:
la calma hierde de muerte
a la goleta confiada!

Roca que la mar anega,
cada año trémula quilla
te deja hincada una astilla:
ofrenda de nave ciega,
como exvoto en la capilla

Enric Fajarnes Cardona

PLAN DE SEÑALES QUE HA DISPUESTO SE OBSERVE EL REAL CONSULADO DE ESTA YSLA DE MALLORCA CON APROBACION DEL EXMO SEÑOR CAPITAN GENERAL DE ELLA EN LA TORRE VIGIA DE PUERTO PI PARA AVISAR EL DESCUBRIMIENTO DE LAS EMBARCACIONES REALES Y MERCANTES QUADRAS QUE SE PRESENTEN A LA VISTA DE ESTE PUERTO CUYAS SEÑALES SE COLOCARAN EN LA PARTE DE LEVANTE O PONIENTE SEGUN LA procedencia de dichos buques ó en ambas si ocurriese ser avistadas al mismo tiempo por uno y otro punto.							
SEÑAS PARA BUQUES QUADROS DE GUERRA ESPAÑOLES					SEÑAS PARA BARCOS QUE TRAIGAN VALIA		
SEÑA PARA UN bu que quadro de grra.	PARA DOS BU ques Ydem.	ESQUADRA DE tres hasta nueve buqs inclusive.	ARMADA DE dies o mas buques Ydem.	COMBOY ESTO es cierto num de buques escoltados por de guerra.	EMBARCACION quadra con valija.	EMBARCACION latina con valija.	
SEÑAS PARA BARCOS QUADROS DE GUERRA EXTRANJEROS.					SEÑAS PARA BARCOS MERCANTES TANTO ESPAÑOLES COMO EXTRANJEROS.		
PARA UN BU que quadro de grra.	PARA DOS BU ques Ydem.	ESQUADRAY dem de tres hta nue ve buques inclusive.	ARMADA DE dies o mas buques Ydem.	COMBOY YM.	PARA UN BAR co quadro tanto es patel como extranjero.	PARA DOS BU ques Ydem.	PARA TRES o mas buques Ym.

Plan de Señales del Faro de Portopí de 1746

La Torre de Señales, además de su antigua misión de defensa y de soportar un extremo de la cadena de Portopí, entonces desaparecida, compartió junto con el alumbrado, el servicio de vigía. El torrero tenía la obligación añadida de vigilar con un catalejo la llegada de los buques que se acercaban en demanda del puerto, advirtiendo con su presencia a la ciudad por medio de un sistema de señales que fue variando con el tiempo, y que en un principio consistía en unas bolas de madera alquitranada cuyo número y posición a levante o poniente era igual al número de naves divisadas.

Este servicio, del que ya se tiene noticia en 1586, figura anteriormente en el cuadro de Sant Jordi (1468-1470), donde se observan las bolas suspendidas del mástil horizontal, y era similar al que se empleaba en las linternas de Génova o Livorno o en el fanal del Puerto de Mahón. Según se puede deducir del citado cuadro, inicialmente las señales eran sólo dos bolas que marcaban la dirección de llegada de los buques dependiendo del mástil en que se colocaban.

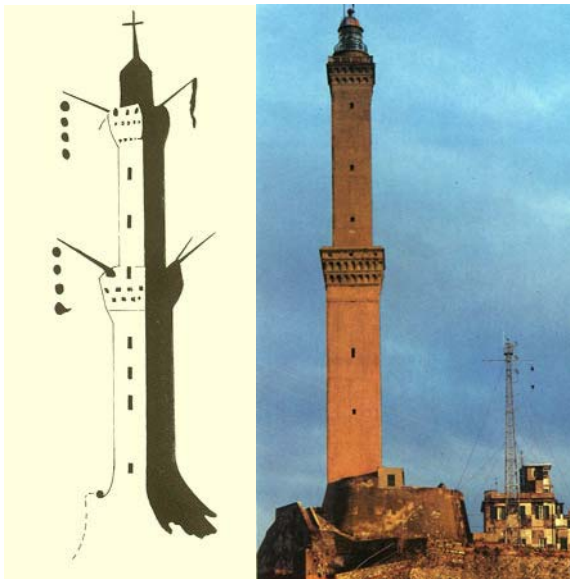
Por acuerdo del Colegio de Mercadería de 7 de marzo de 1607 se incrementó hasta 6 el número de bolas, con lo que se podían señalar simultáneamente la arribada de seis barcos.



En el cuadro de Niçart ya aparece la Torre de Señales con el mástil y la bola de aviso



El Faro de Livorno tuvo también el sistema de señales de bolas



Dibujo de la linterna de Génova en un códice del siglo XVI que muestra el sistema de señales formado por bolas y banderas, como en Portopí



Torre de Señales de la Mola (Puerto de Mahón) con una torre de señales de bolas tipo de las de Portopí (Van Keulen 1734)

Una serie de preceptos instruidos el 7 de diciembre de 1746, sustituyen las bolas por arcos de morera de gran tamaño “dins quiscun cabrian quatre homens”, recubiertos de telas enceradas, e izándose además una bandera cuando se divisaba alguna escuadra, formando un total de 15 señales de la forma que seguidamente se describe:

“Por un navío, se pondrá una bola a media asta.

Por dos, en la extremidad del asta

Por tres, la bola en la extremidad del asta y además se izará una bandera en lo alto de la torre.

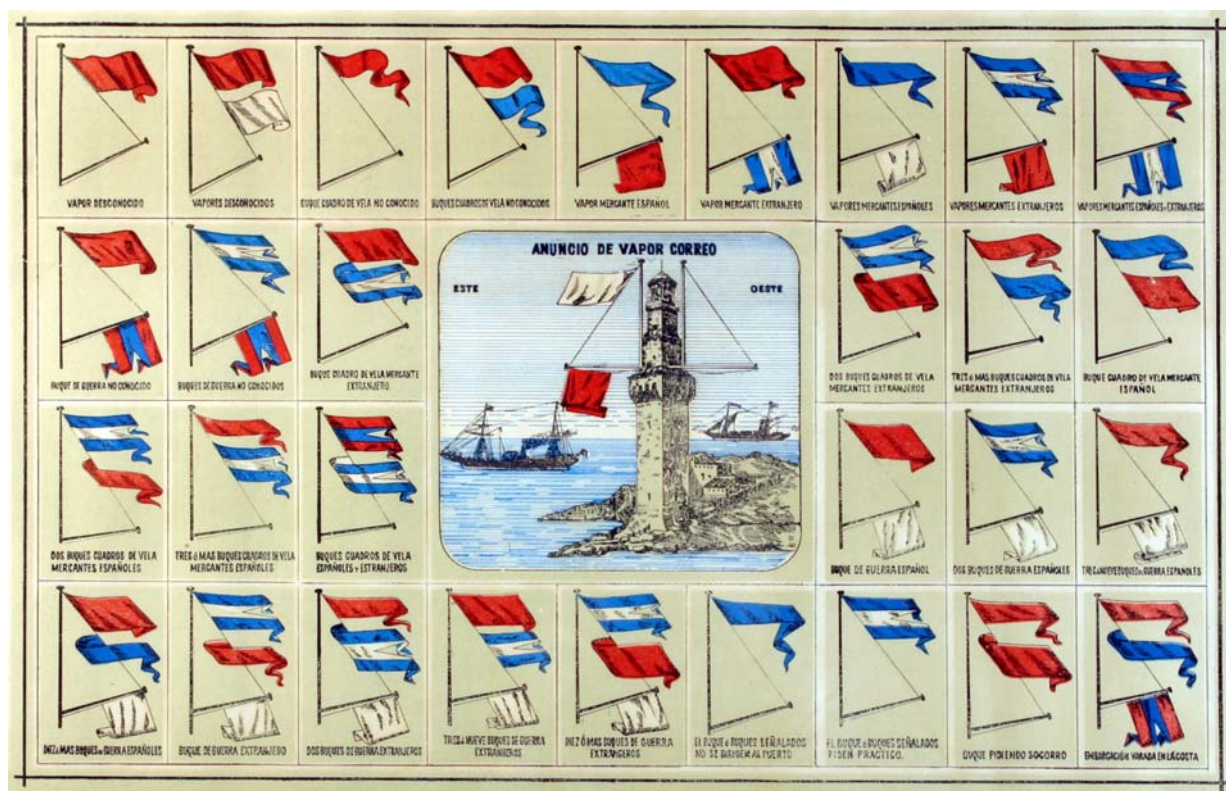
Por una escuadra, se levantarán dos bolas en las extremidades de las dos astas y la bandera al lado del levante o poniente, según de donde vengán los barcos.

Si fueran galeras, la única modificación sería que las banderas, en vez de ponerse en lo alto de la torre, se izarían en las astas cuando fueran más de dos.”

El 1 de febrero de 1820 las señales fueron nuevamente reformadas. Se suprimieron las bolas y se adoptó un nuevo código por medio de banderas y treinta combinaciones, complementándose, en 1834, con otras nuevas para identificar los correos a vapor.

La dependencia administrativa de este servicio pasó a la Real Junta de Comercio y más tarde a la Junta Provincial que, en 1869, implanta el que hasta hoy es el definitivo sistema de avisos que mantiene la combinación de banderas de diferentes colores y tamaños, y un registro de movimientos en la entrada y salida de buques.

La dependencia administrativa de este servicio pasó a la Real Junta de Comercio y más tarde a la Junta Provincial que en 1869, implanta el que hasta hoy es el



Cuadro de Señales del vigía de Portopí aprobado por la Junta General de comercio en 1869

definitivo sistema de avisos que mantiene la combinación de banderas de diferentes colores y tamaños, y un registro de movimientos en la entrada y salida de buques. Con una breve interrupción a partir de 1877, el vigía se mantuvo costeadado por el Ayuntamiento y la Diputación en un intento de conservar la tradición, aunque su utilidad práctica había desaparecido con la implantación de las comunicaciones radioeléctricas. No obstante, el 1 de julio de 1971, la Diputación Provincial toma la decisión de suprimir definitivamente el servicio.

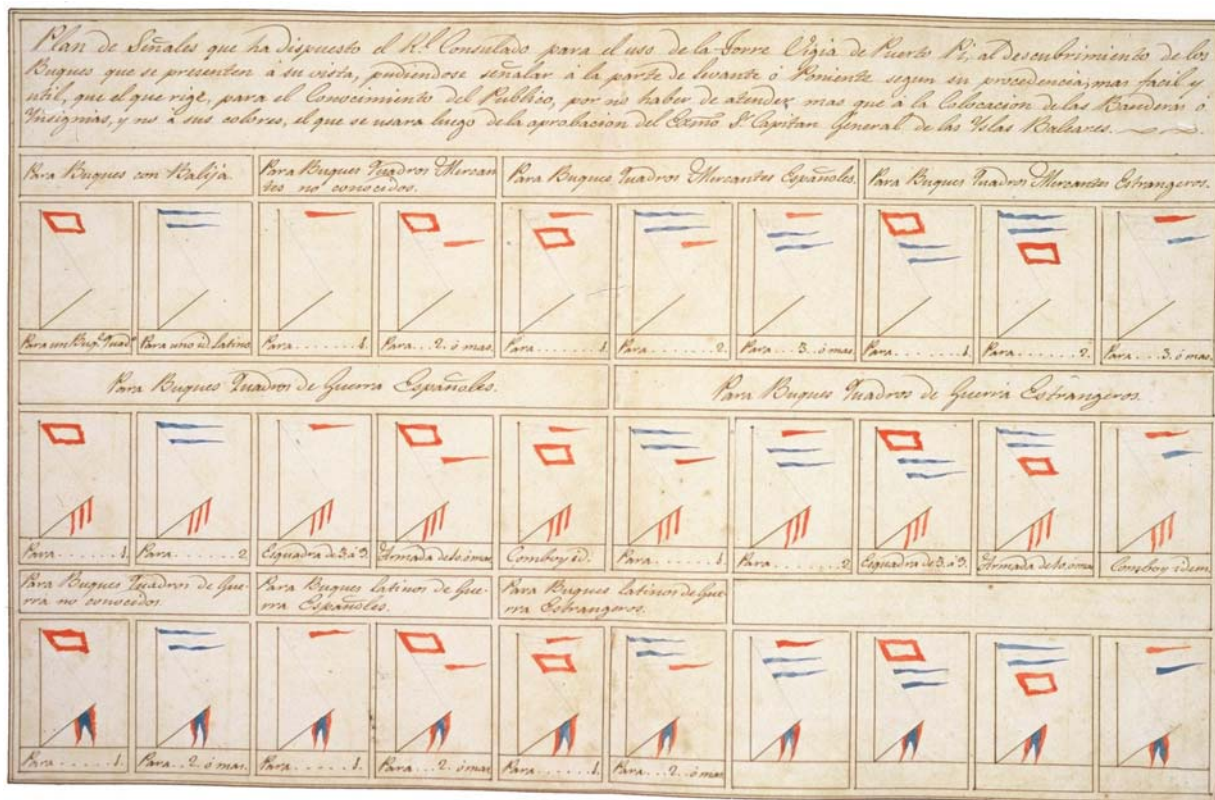
Hoy día, solamente en días muy señalados o con ocasión de la visita de algún visitante ilustre, la Autoridad Portuaria de Baleares despliega las banderas en recuerdo de esta costumbre multisecular.



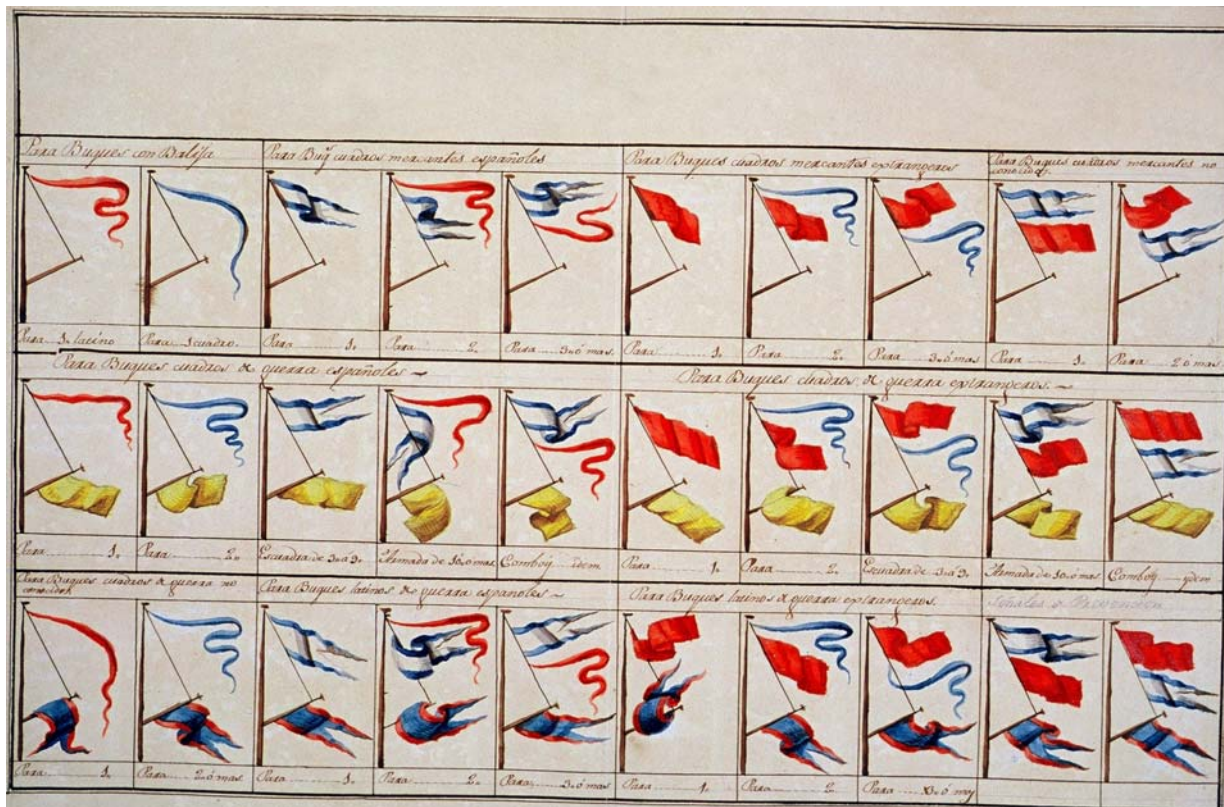
Hoy día, solamente en días muy señalados se despliegan las banderas de Portopí



Señales de vigía del Faro de Portopí de 1834, ya adaptadas al servicio de los barcos de vapor



"Plan de Señales que ha dispuesto el Real Consulado para el uso de la Torre Vigía de Puerto Pi al descubrimiento de los buques que se presentan a su vista"



Cuadro de Señales de vigía de aprobado el 1 de febrero de 1821 (Real Consulado de Mar y Tierra)

EL MUSEO



¿Puede un buque desnortado
venir a quedar de bruces
sobre una seca montado?

Si acaso, se perdería
antes que con esas luces,
bajo el sol del mediodía

Enric Fajarnes Cardona

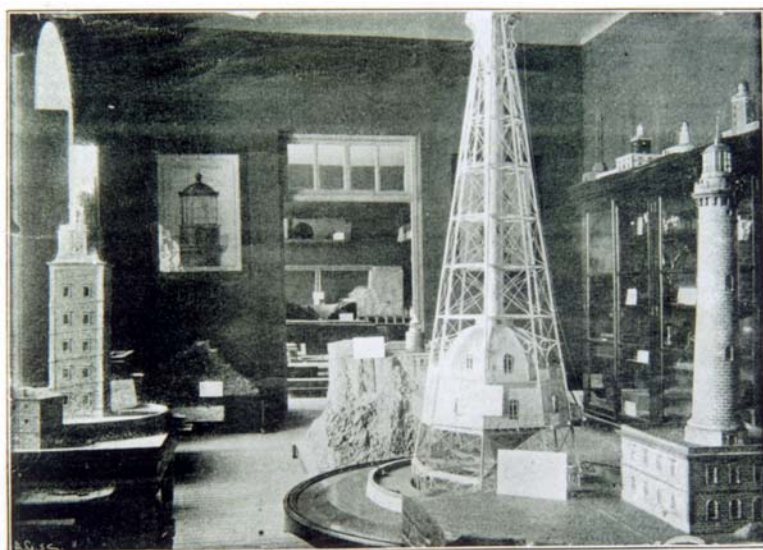


El Faro de Portopí alberga el único museo de faros de España



Detalle del montaje de una óptica en el museo de Portopí

Los intentos para crear un museo de faros tuvieron su antecedente ya en 1867, cuando la Dirección General de Obras Públicas presenta en la exposición Universal de París una colección de Planos de todos los faros construidos en las costas de España hasta entonces “que pasarían posteriormente a formar parte de un museo de aparatos y accesorios de los diversos modelos usados en los faros, junto a todas las obras importantes que se habían publicado y se publicasen en el futuro sobre las



Las maquetas de los faros presentados a la Exposición Universal de París pasaron a formar parte destacada del Museo de la Escuela de Ingenieros de Caminos, en Madrid



Óptica del Faro de Llebeig (Isla Dragonera) 1910-1973



Óptica del Faro de Punta Anciola (Isla de Cabrera) 1927-1971

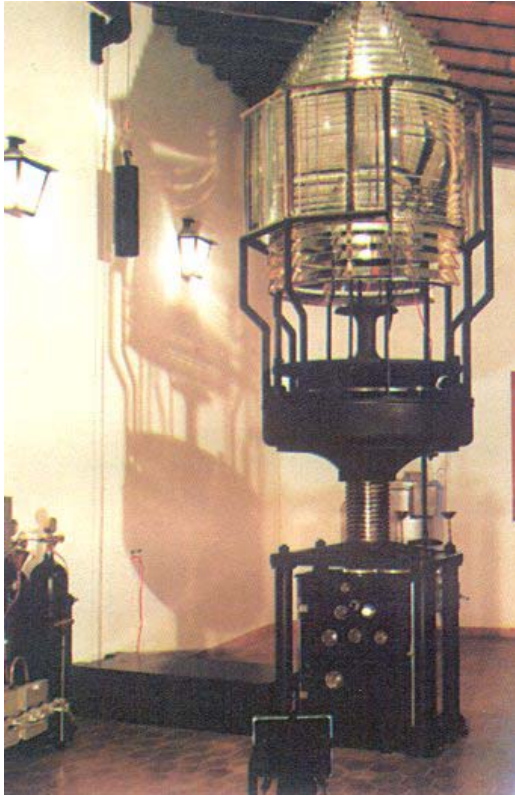
señales marítimas". En esa misma exposición también se exhibió una importante colección de maquetas de algunos de los faros más representativos de la Península, entre los que fue pieza destacada la del antiguo Faro de Buda (Delta del Ebro – Tarragona) que hoy día todavía se conserva.



Gárgolas de la antigua linterna del Faro de Capdepera



Reloj del Faro de Portopí



Óptica del Faro de Capdepera (Mallorca) 1924-1961



Óptica Holophotal

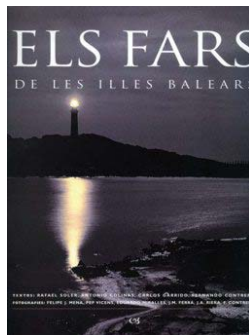
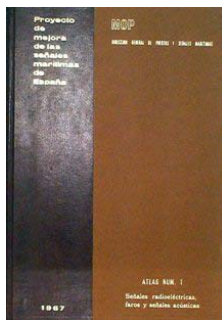
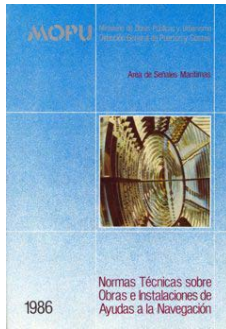
Sin embargo, éste y sucesivos intentos para que la Torre de Hércules fuera la sede del museo sólo quedaron en buenos propósitos.

La falta de interés y de sentimiento arruinaron ópticas y lámparas de la primera época que se almacenaron descuidadamente en húmedos recintos de los faros o que se enviaron a la fundición para aprovechar los metales y paliar así la escasez de la posguerra, dejando casi exangüe el patrimonio histórico. Únicamente en Baleares, el que fue director del Puerto de Palma de Mallorca tomó la iniciativa y rescató del olvido y la destrucción equipos que se hallaban retirados del servicio por obsoletos y que se encontraban almacenados en diferentes faros de Baleares, para concentrarlos en las dependencias del Faro de Portopí.

Rafael Soler Gayá, doctor ingeniero Caminos Canales y Puertos y profesor titular de Universidad en Ingeniería de Infraestructura del Transporte, había desempeñado



Lámparas Maris de aceite, parafina y petróleo y lámparas Chance de incandescencia por vapor de petróleo a presión recuperadas de los faros de las Islas Baleares y que se encuentran expuestas en el Museo de Portopí



Diversas publicaciones del ingeniero Rafael Soler, a quien se debe la realización del museo de Portopí



Algunos de los relojes de sol diseñados por Rafael Soler que se encuentran en la ciudad de Palma

durante 17 años el cargo de responsable de los Faros de Baleares y fue en este destino donde desarrolló su interés y afición por la Señalización Marítima. Dispuesto a modernizar las ayudas a la navegación, enseguida estableció correspondencia con diversos Servicios de Faros en el extranjero, principalmente con los franceses, ingleses y suecos, recopilando cuantiosa información técnica, colaborando como cerebro gris en diversos planes, como el “*Proyecto de mejora de las Señales Marítimas de España de 1967*” y publicando libros y documentos, de los que uno de los más destacados fue el titulado “*Normas Técnicas sobre Obras e Instalaciones de Ayudas a la Navegación*” compendio que recoge el saber y la técnica de la señalización marítima y que aún hoy día continua en plena actualidad.

Rafael Soler participó también en diversas libros de carácter divulgativo que tratan total o parcialmente el tema de los faros como “*Curiositats del Port de Palma de Mallorca*”, “*El Port de Palma un Temps*” o “*Els Fars de les Illes Balears*”, recientemente publicado, y se constituyó como experto en el cálculo y diseño de preciosos relojes de sol, algunos de los cuales se llevaron a la práctica y se encuentran en jardines y edificios de ciudades como Palma de Mallorca, Barcelona y Tarragona.

En lo relativo al museo de Portopí la preocupación de este ingeniero le llevó a recuperar las grandes ópticas que todavía se conservaban almacenadas en los faros de Baleares, llegando incluso a concertar con la VI Flota del ejército americano el rescate en helicóptero del antiguo aparato del Faro de Llebeig, en la isla Dragonera, y a contratar la restauración de piezas y equipos que fueron minuciosamente pintados, pulidos y abrigantados, para formar una única y cuidada colección.



Anteos de larga vista



Balanzas de Roberval para petróleo



*Barómetro del Faro de
Covas Blancas*

A los elementos materiales se vienen a sumar los documentales, pues muchos de los libros y escritos que constituyen la historia viva de los faros de Baleares y que relatan el día a día de las vicisitudes, aislamiento y monotonía de varias generaciones de torreros, se encuentran depositados en sus dependencias, donde pueden ser consultados.

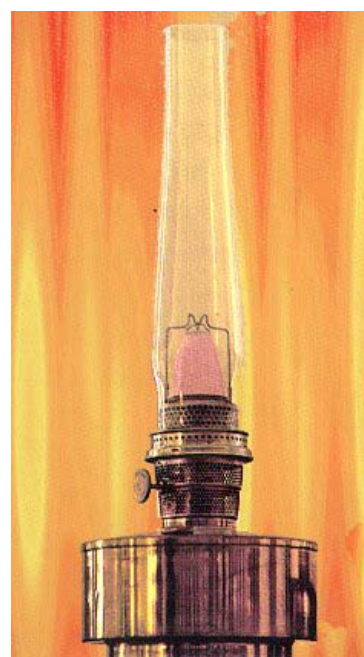
Así, el Faro medieval de Portopí, refuerza con su museo la cualidad de monumento histórico integral, tanto por su continente como por el contenido.



Cupulino tipo Trinity House



Mosquetones de Calafiguera



Lámpara Aladino para petróleo



*Dos vistas del Museo
de faros de Portopí*



LAS IMÁGENES



Para cobrarla la tierra
se la acercó paso a paso;
un dique medido y raso
a su costado de aferra
Brotan chispas nocturnales,
rítmicas cual corazón;
¿son las olas eslabón
y los bloques pedernales?

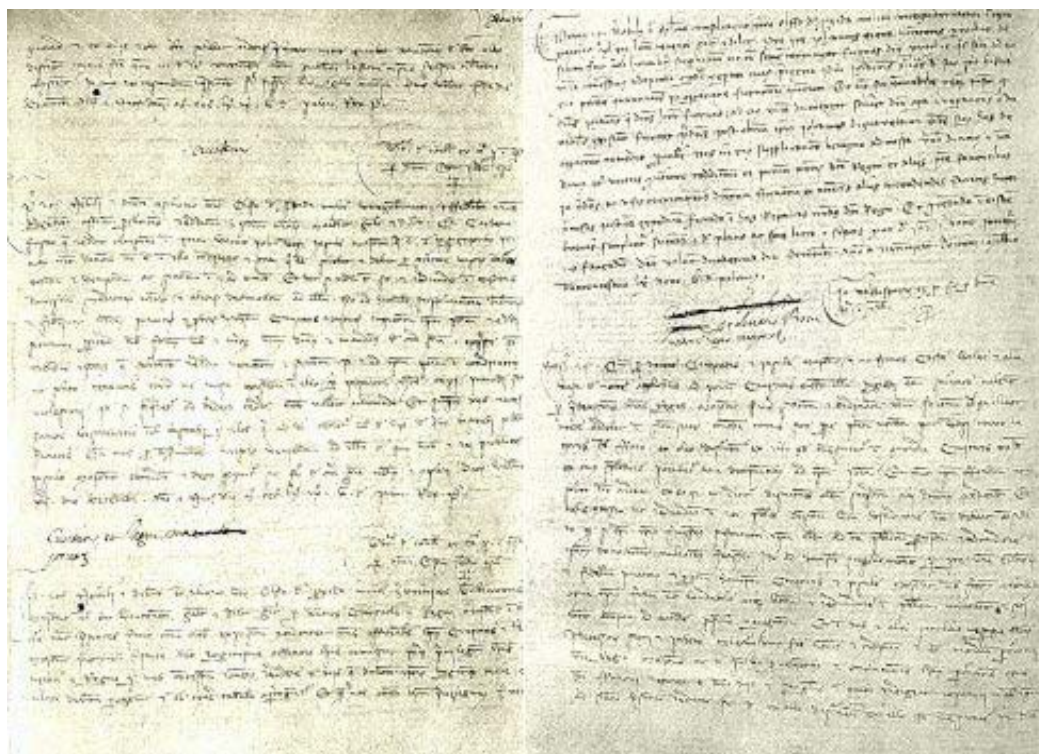
Enric Fajarnes Cardona





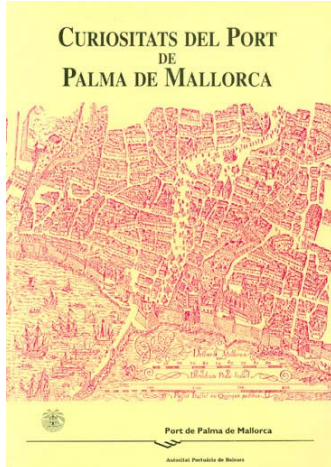


BIBLIOGRAFÍA

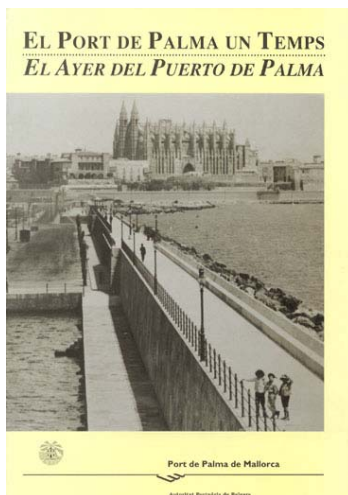


¡Cuantas vidas ha salvado
con su ráfaga radiosa!
¡Cuantas naves ha guiado
con su luz esplendorosa!

Servando Camúñez 1913

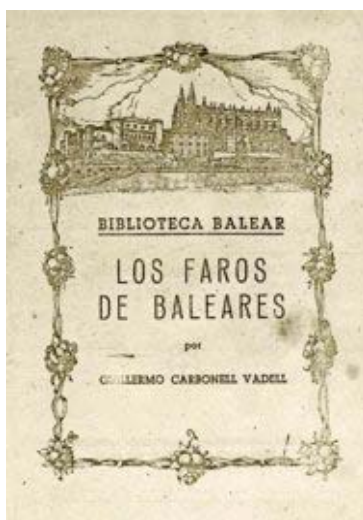


Curiositats del Port de Palma de Mallorca, de *Rafael Soler Gayá*. 297 x 210. Editado en 1994. 137 Págs. Mallorquín Color. Diversas curiosidades del Puerto de Palma. dividido en 7 capítulos, el 4º que va desde la pág. 71 a 92 comprende la serie de Faros con una reseña de basamentos y antiguas instalaciones ópticas-luminosas, lámparas y materiales diversos almacenados en el Faro de Porto-Pí y que fueron empleados en los faros desde finales del siglo XIX a principios del XX. Depósito legal PM 1523-94.



Els Fars de les Illes Balears: de *Rafael Soler Gayá y varios autores*. 290 x 260. Editado en el 2002. 189 Págs. Patrocinado por la Conselleria de Turismo de Balears y la Autoridad Portuaria de Baleares. Color. 189 páginas más un apéndice de texto en inglés de 35 páginas. Buen libro con espléndidas fotografías de 7 fotógrafos diferentes, algunas de ellas a doble página. Cada uno de sus seis autores trata los faros de Baleares desde diversas perspectivas (histórica, poética, literaria, etc.).

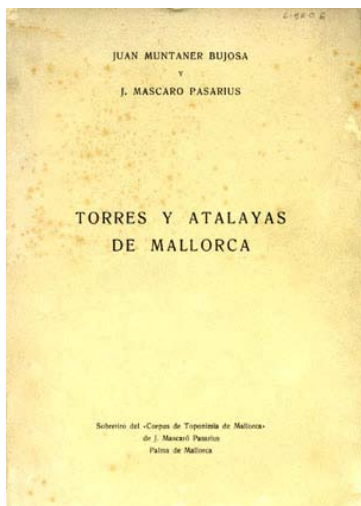
El Port de Palma Un Temps. El Ayer del Puerto de Palma, de la Autoridad Portuaria de Baleares, (*Rafael Soler Gayá, José Muñoz Servera y Llorenç Oliver Lorenzo*). 300 x 210. Editado en 1996. 127 págs.. Mallorquín y español. Libro de fotografías antiguas del Puerto de Palma color sepia (un solo color). Incluye algunas del Faro de Porto Pí y del Faro del Extremo del Dique de abrigo. Depósito legal PM-1007-1996.



Historia del Puerto de Palma: *Pou de Muntaner, J. Y Sevillano Colom*. Una completa investigación histórica del Puerto de Palma de Mallorca que incluye la del Faro de Portopí, de la que se han extraído los datos más importantes que constituyen este trabajo.

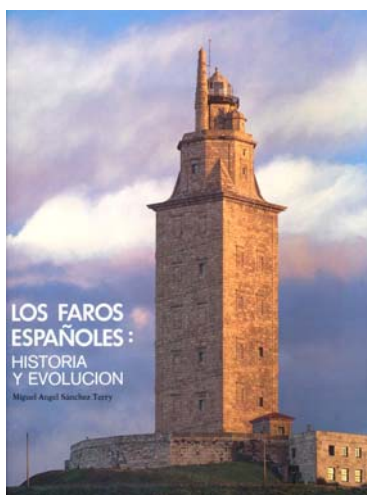
Los Faros de Baleares: de Guillermo Carbonell. 160 x 110. Editado en 1955. 136 Págs..Blanco y negro. Sólo texto. Libro descriptivo de los faros de Baleares. Importante como libro de referencia porque el autor ha utilizado los expedientes originales como fuente de información. Se puede consultar en la Biblioteca Pública de Palma de Mallorca.

Los Faros españoles: Historia y Evolución. de *Miguel Ángel Sánchez Terry*. 325 x 240. Editado en 1991. 180 Págs. Blanco y negro. Historia general de los faros desde la antigüedad hasta nuestros días con descripción pormenorizada de los de Cordouan, Eddystone y Fasnet



Rock. Conceptos generales de las Ayudas a la Navegación incluso su evolución técnica, los Torreros de Faros, las Administraciones de Faros, la Historia y Organización de las Señales Marítimas en España y los faros históricos españoles anteriores al año 1500 entre los que se encuentra Portopí.

Faros españoles del Mediterráneo: de Miguel Ángel Sánchez Terry. 334 x 250. 401 Págs. Español. Blanco y negro y color. Editado por el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Fomento en 1987. La segunda edición en tapa blanda en 1993. Un recorrido histórico por los Faros españoles del Mediterráneo. Sobre Portopí contiene la misma información que el libro de los Faros Españoles: Historia y Evolución.



Privilegio de Pedro el Ceremonioso: Figura en el registro 1428, folio 43 y 44 de la Cancillería Real del Archivo Histórico de la Corona de Aragón.

Torres y Atalayas de Mallorca: de Juan Muntaner Bujosa y J. Masacaro Pasarius. 240 x 175. 368 Págs.. Español. Blanco y negro. Ilustrada con fotos, planos y dibujos. Es un sobretiro del "Corpus de Toponimia de Mallorca" de J. Mascaró Pasarius que recoge desde la pág. 1823 hasta la 2191. Estudia las torres de vigía y las atalayas de la isla.

