

Revista
del Museu Marítim
de Barcelona

Desembre de 2008

drassana



La conservació preventiva al
Museu Marítim de Barcelona

La recerca en Etnologia Marítima

El pailebot *Santa Eulàlia*:
90 anys de vida

20 anys de la revista *Drassana*

El Museo Do Mar do Galicia:
un encuentro con la cultura
marítima gallega

Conté CD
de les actes del
III Congrés d'Història
Marítima de
Catalunya

De torreros de faros a técnicos de señales marítimas: metodología para la historia de una profesión (1847-2008)

David Moré Aguirre



■ INTRODUCCIÓN

La gente del mar tuvo en España a partir de mediados del siglo XIX un importante aliado en tierra: los entonces llamados torreros de faros, más tarde técnicos-mecánicos de señales marítimas,¹ conocidos popularmente como «fareros», aunque en justa medida este término hace referencia al constructor de faros, y no a su guardián. Por ello, se los conoce también con el término de *farista* y, en catalán, *faroner*.

La labor del torrero de faros ha sido siempre altamente valorada por marineros, pescadores y navegantes en general, y así puede apreciarse hoy en día en muchos de ellos. Los vínculos de afecto y simpatía entre unos y otros son mutuos, y son muchos los episodios y anécdotas que podrían destacarse.

En los últimos años se han editado diversas publicaciones sobre los faros, en las que se hace especial hincapié en aspectos arquitectónicos y características técnicas. Algunas de ellas constituyen obras de referencia para todo aquél que se interese por conocer a fondo las señales marítimas.² Los faros han tenido tradicionalmente una singularidad en el hecho que el lugar de trabajo ha sido también el lugar de residencia de las familias de los técnicos a ellos destinados. Por ello, últimamente están cobrando interés los aspectos más humanos de la vida cotidiana en los faros. En los últimos tiempos vienen siendo habituales los reportajes audiovisuales en los que se intenta hacer una aproximación a la figura del técnico de faros, mediante entrevistas y testimonios orales que dejen constancia de un modo de vida, aunque ciertamente los resultados son bastante dispares, y a veces no consiguen superar los estereotipos preconcebidos y caen en algunos errores conceptuales previos. Y aún en el caso de conseguir hacer un retrato aproximado de la profesión, éste sólo responde, a lo sumo, a lo vivido en los últimos sesenta años, no abarca obviamente la totalidad del periodo. En ese sentido, se ha despertado últimamente un interés por desvelar esos aspectos humanos alrededor del faro, como lo prueba la aparición de las primeras publicaciones en ese sentido,³ basadas en el estudio de la documentación de uno o varios faros.

Ahí es donde pretende incidir la presente comunicación, a partir de una exposición metodológica de los recursos a utilizar para conseguir un estudio profundo acerca de una profesión que, a diferencia de la práctica totalidad del resto de las relacionadas con el mar, puede contar para ello no sólo con testimonios orales o fotográficos, sino también con la documentación textual que desde sus orígenes ha caracterizado la función del torrero de faros y el marco general de éste y el faro en su organigrama.

■ EL CUERPO DE FAROS

El gobierno de Isabel II redactó en 1847 el Plan general para el alumbrado marítimo de España e islas adyacentes que implicó la inmediata construcción de un gran número de faros que ayudaran a la navegación. El plan supuso una considerable inversión en infraestructuras y tuvo que acompañarse de la regulación del personal que debía mantener y hacer funcionar cotidianamente sus instalaciones. En 1851 se publicó el Reglamento para organización y servicio de los torreros de faros, por el que se creaba el Cuerpo de Torreros de Faros, un cuerpo especial del Ministerio de Fomento. Así fue como los faros, que nacían como servicio público internacional, se dotaron de empleados públicos. Esa condición de funcionario público se prolongó durante siglo y medio, hasta que en 1992 un gobierno socialista, a propuesta del ministro catalán Josep Borrell, aprobó la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que supuso el traspaso de la gestión de las señales marítimas a las diversas autoridades portuarias, y declaró a extinguir el Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas. Aunque de facto no se produjo una extinción que hubiera supuesto esperar a la jubilación de la mayor parte de sus miembros, sino una rápida liquidación del cuerpo.

En los últimos años, el colectivo -integrado por unos 300 profesionales-, a la hora de plantear reivindicaciones laborales para homologar horarios y servicios, había demostrado importantes divisiones internas, y además el hecho de ser pocos dentro del aparato funcional del Estado despertó escaso interés entre las grandes fuerzas sindicales. En virtud de la nueva legislación, en 1992 algunos profesionales optaron por mantener la condición de funcionario sacrificando el trabajo que habían realizado durante muchos años al ser trasladados a otros destinos laborales lejos del mar y a menudo en oficinas con poco o nada que ver con su formación inicial, mientras que otros -especialmente los de mayor edad, en previsión de una

jubilación próxima- renunciaron a su condición de funcionarios públicos, con lo que eso conlleva a efectos laborales, para poder mantener su puesto de trabajo, y a partir de entonces pasaron a ser personal laboral adscrito a las respectivas autoridades portuarias. En Cataluña tenemos dos: Tarragona y Barcelona; esta última incluye el litoral de las provincias de Barcelona y Girona. Esa ley supuso la desaparición del colectivo como tal, y desde entonces la condición de personal laboral de los faristas ha dependido mucho de la política particular de

cada autoridad portuaria.

Aunque es verdad que las nuevas tecnologías han permitido la automatización de un gran número de tareas que antes debían realizarse manualmente, no es menos cierto que cualquier dispositivo automático siempre tiene que tener quién lo controle y arregle cuando sea necesario. Las plantillas con los años se han ido reduciendo, y no únicamente en fechas recientes: ya en la década de 1920, con la instalación de baterías de acetileno en algunos faros como el de las islas Medes, el personal residente en el faro fue suprimido. Y aunque este proceso se ha acentuado últimamente, y en muchos faros el técnico ya no



El faro de la Isla de Mourc
en Santander que presen-
taba duras condiciones
para la vida del torrero
fue automatizado en 1921.



La ricerca en Etnologia Marítim
De torreros de faros a técnicos
de señales marítimas

Los torreros vivían en los faros con sus familias. Los Aguirre-Lozano y los Sánchez-Aixart en el faro de San Sebastián en 1957.



reside en él, el servicio está permanentemente asegurado por profesionales cualificados. Las diversas autoridades portuarias siguen políticas distintas; así, mientras en la de Barcelona prácticamente ya no hay ningún técnico residiendo en los faros, en otras todavía existen muchos faros habitados, si bien es cierto que existe una tendencia cada vez más generalizada a la reducción de plantilla de forma paralela a la jubilación de los que se mantienen, y en el marco de la economía imperante se vislumbra un horizonte de subcontratación del servicio de mantenimiento de las señales a empresas privadas. La previsión de la evolución de la profesión es, como en tantos otros aspectos de la sociedad, una tendencia a la privatización de los servicios públicos.⁴

■ ORGANIGRAMA

Hecha esta introducción para explicar *grosso modo* la evolución de la condición laboral de las personas que han vivido y trabajado en los faros, la presente comunicación se centrará en el período 1848-1992, un siglo y medio de historia que, a diferencia de la mayor parte de profesiones relacionadas con el mar, podemos conocer ampliamente gracias a la innumerable cantidad de documentación que el servicio generaba ordinariamente.

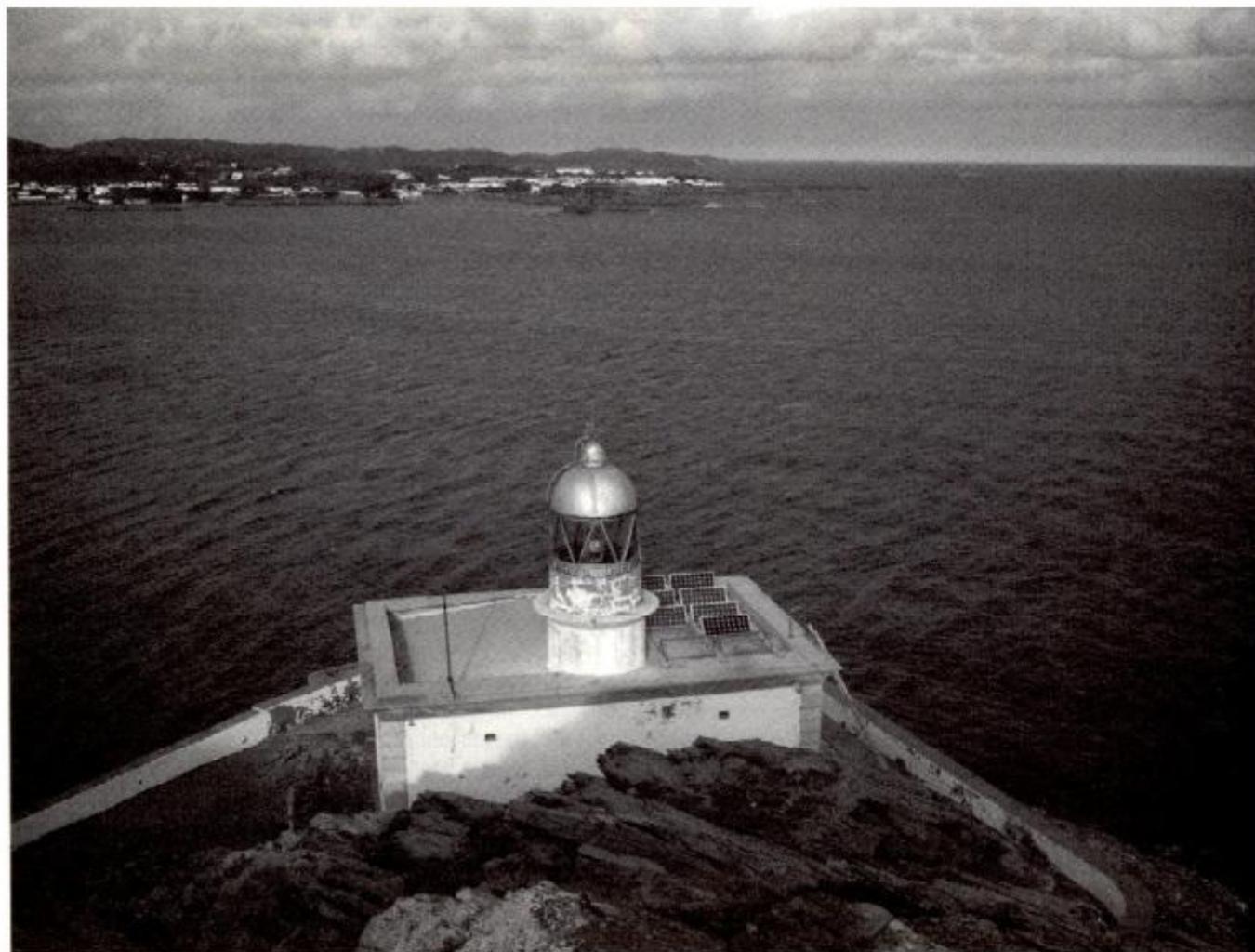
Como funcionarios del Estado, los torreros de faros dependían de una estructura muy jerarquizada, especialmente a lo largo del siglo XIX y primeras décadas del XX. La señalización marítima, enmarcada siempre en el organigrama de los sucesivos ministerios de Fomento o de Obras Públicas, ha estado adscrita a lo largo de los años a diversas direcciones generales, y en función de éstas la organización territorial del ministerio también ha ido cambiando. En 1862 se desmembró de la de Barcelona la Jefatura Provincial de Obras Públicas de Girona, de la cual dependieron de forma inmediata las señales marítimas gerundenses.

Durante la II República las señales marítimas no fueron incluidas entre las competencias transferidas a la Generalitat de Cataluña, pero la reorganización político-institucional llevó a centralizar el servicio de todos los faros catalanes en una sola jefatura de puertos y faros en Barcelona, situación que se prolongó hasta el final de la Guerra Civil, en 1939, cuando se restauraron las jefaturas provinciales de obras públicas en Girona y Tarragona.

Entre 1958 y 1965 se pasó la competencia a los grupos de puertos de cada provincia, y entre 1965 y 1980 los faros estuvieron bajo el control de la Jefatura Regional de Costas de Cataluña. A partir de 1980 y hasta la implantación de la nueva ley de Puertos, en 1992, la competencia estuvo en las distintas delegaciones provinciales del llamado MOPU.⁵

En cualquier caso, fuese cual fuese su dependencia orgánica, existían siempre las comunicaciones oficiales entre el ministerio (subdirector general) y la jefatura territorial (ingeniero jefe) correspondiente, así como entre esa jefatura territorial (ingeniero jefe encargado de la señali-

Faro de Cala Nans, en Cadaqués. Al fondo a la derecha se divisa el faro de Cap de Creus.



zación marítima) y el faro (torrero), y viceversa. El volumen de documentación generado entre unos y otros a lo largo del tiempo es extraordinariamente importante, porque cuando es posible su localización, permite un estudio amplio y exhaustivo de un colectivo profesional como pocas veces puede realizarse, con el componente añadido de que en este caso el lugar de trabajo es también el lugar de residencia del técnico y su familia, que a menudo comparte trabajo y residencia con otras familias, con lo que eso conlleva a todos los efectos. Por todo ello, el estudio del colectivo de torreros de faros permite profundizar como pocas veces en un ámbito social y laboral.

■ LA LOCALIZACIÓN DE LOS FONDOS DOCUMENTALES

Otra cosa es localizar dichos fondos documentales, cuyos avatares son dispares en función de su localización geográfica. El caso de la provincia de Girona es particularmente especial, ya que conservamos un ingente volumen de documentación. En 1991 el Archivo Histórico de Girona (AHG) tuvo conocimiento, a través del Archivo Municipal de Palafrugell (AMP), de la existencia en el faro del cabo de Sant Sebastià de un importante fondo documental perteneciente a la Jefatura de Costas de Girona. Su entonces director, Josep Matas, inició las gestiones oportunas para que esos fondos documentales no sufrieran daño alguno e ingresaran en el Archivo Histórico Provincial, como otros muchos fondos de la administración periférica del Estado. Tras unas primeras negativas, el asunto llegó a la Dirección General de Archivos Estatales, que instó a la Jefatura de Señales Marítimas del Ministerio a que esa documentación, en virtud de la ley 16/1985, de 25 de junio, fuese transferida al referido archivo provincial y se estudiara la posibilidad de hacer lo mismo en las demás provincias. El proceso culminó felizmente en mayo del año 2000, y hoy la documentación de señales marítimas generada por la Jefatura Provincial de Obras Públicas de Girona correspondiente al período 1862-1954 se conserva íntegra, catalogada e inventariada, a disposición de los investigadores en un archivo público de titularidad estatal, cuya gestión está traspasada a la Generalitat de Cataluña. La iniciativa

gerundense fue pionera, y posteriormente sólo los archivos provinciales de Cádiz, Murcia y Las Palmas han ingresado fondos documentales hermanos. Asimismo, cabe suponer que la Jefatura Provincial de Costas de Girona todavía conserva los fondos documentales generados con posterioridad a 1954. En muchas otras provincias es de suponer que esos fondos continúan enteramente en manos de las respectivas jefaturas, aunque mucho nos tememos que la mayor parte de la documentación anterior a las primeras décadas del siglo xx haya desgraciadamente desaparecido, como ya se nos ha comentado en algunos casos.

La operación gerundense tuvo también otra particularidad: el fondo documental del faro de Sant Sebastià, singularmente conservado íntegramente desde 1858 hasta 1998, ingresó en el Archivo Municipal de Palafrugell, un archivo de titularidad local de reconocida trayectoria en la provincia. Dicho fondo documental permite estudiar el período 1954-1998, que no abarca el conservado en Girona, por lo que una investigación a fondo de la profesión en la provincia de Girona es tarea, aunque ingente, relativamente fácil. Además de esos fondos tenemos los de los otros faros de la provincia, cuya conservación difiere bastante de unos a otros. En relación con su conservación, la Autoridad Portuaria de Barcelona, en la que ha recaído la competencia de su salvaguarda, ha optado por un modelo centralizador en el Archivo del Puerto de Barcelona, donde están pendientes de su catalogación definitiva. Este modelo lo han aplicado también otras autoridades portuarias como la de Tarragona o la de las Islas Baleares.

Podemos adelantar que no se han conservado los fondos documentales del faro de las islas Medes en L'Estartit-Torroella de Montgrí, inaugurado en 1864. Automatizado en 1923, cabe suponer que la documentación pasó al faro de Roses, a cargo de cuyo torrero había quedado agregado el servicio. Posiblemente, tiempo después alguna instancia superior reclamara esos fondos, o por el contrario fueron destruidos intencionadamente o no, ya que lo cierto es que no están entre la documentación conservada del faro de Roses. Con todo, entre los fondos de ese faro hemos localizado unas libretas de observaciones meteorológicas que no tienen anotado el nombre del faro al que

pertenecen, pero hemos identificado las rúbricas de los torreros firmantes como técnicos que en esas fechas estaban de servicio en Medes.

Por otra parte, cabe señalar el escaso volumen de documentación conservada del faro de Cala Nans en Cadaqués, que también alumbraba desde 1864. Este faro dejó de tener plaza de técnico titular en 1959, y el servicio fue cubierto por los técnicos del faro del cabo de Creus, por cuyos testimonios orales sabemos que a mediados de los años sesenta el faro sufrió un saqueo nocturno que significó la pérdida de la mayor parte de sus fondos documentales, a excepción de una decena de libros todavía en servicio activo que habían sido trasladados al faro de Creus y algún que otro más que pudo recuperarse alrededor del faro tras el asalto. Ésta es la causa por la que sólo se conserva poco más de una docena de libros de servicio pertenecientes al siglo xx. La documentación del faro del cabo de Creus -también en Cadaqués-, que a priori debería ser, por su antigüedad -se encendió en 1853-, muy importante, no lo es. Son relativamente escasos los libros que se han conservado, básicamente de una cronología que se corresponde con la segunda mitad del siglo xx. El fondo del faro de El Port de la Selva también es bastante reducido, aunque por haberse inaugurado en 1913, las pérdidas son menores.

La documentación del faro de Roses, inaugurado en 1864, es bastante completa, así como la del faro de Tossa, que data de 1917. De este último también se conserva algo de documentación en el Archivo Municipal de Tossa, localizada casualmente en la basura. Este archivo también conserva la colección completa de la revista *Señales Marítimas*, editada en cuatro épocas distintas del siglo xx, gracias a la donación realizada en el año 2006 por los hermanos Sbert Lozano. Esta publicación actuaba como órgano de comunicación entre los miembros del cuerpo a través de la Asociación Nacional de Técnicos de Señales Marítimas que se había constituido en Madrid en mayo de 1932 para velar por la defensa de los intereses del colectivo.

Por último, mencionamos los fondos del faro de Palamós, que son los únicos que todavía se encuentran en el propio faro, puesto que en él reside todavía un técnico. Aunque fue inaugurado en 1865, la documentación anterior al siglo xx también es escasa.

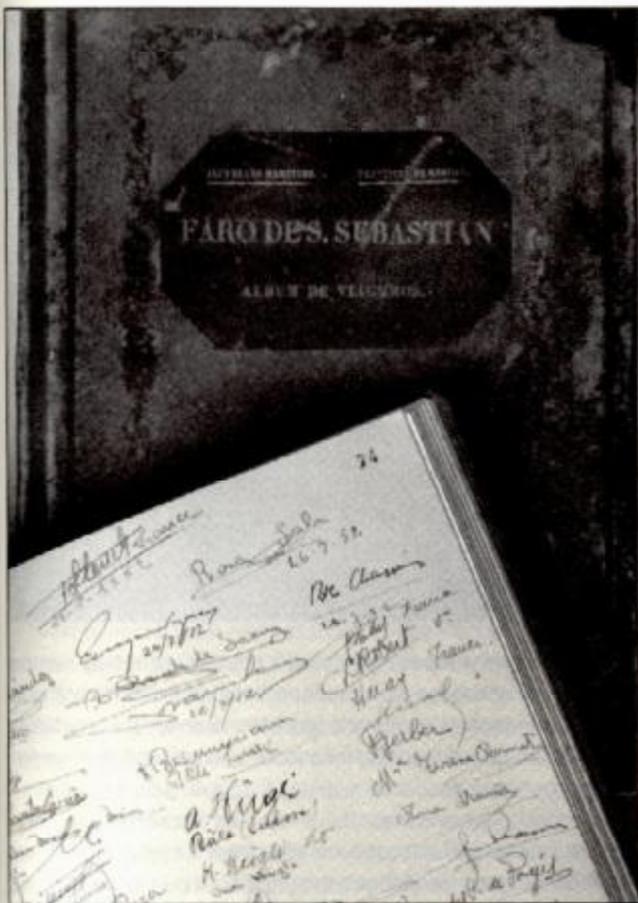
En cuanto a la documentación de los faros de la provincia de Barcelona, ésta se halla toda depositada en el Archivo del Puerto de Barcelona. Del faro de Llobregat, que fue inaugurado en 1852, el primero de todo el litoral catalán, se guarda la mayor parte de la documentación. La antigüedad y conservación de sus fondos, entre los que destaca un libro de visitas de 1853 a 1925 (de los que sólo han sobrevivido en Sant Sebastià y Tossa) que constituye un documento de gran valor histórico y sociológico, hacen de ellos uno de los mejor conservados de Cataluña. También es óptima la documentación salvaguardada procedente del faro de Montjuïc, inaugurado en 1906. Por el contrario, nada se sabe de la generada por los faros del puerto de Barcelona, existentes con anterioridad a la construcción del de Montjuïc, aunque lamentándolo mucho cabe suponerlos desaparecidos para siempre. Tampoco puede estar satisfecho el estado de conservación del fondo documental del faro de Calella, del que a pesar de estar en funcionamiento desde 1859, prácticamente queda documentación del siglo xx y aún detectándose bastantes lagunas. Por último, del faro de Vilanova i la Geltrú, inaugurado en 1866, podemos añadir que la documentación también se ha conservado en su mayor parte.

La documentación de los faros dependientes de la Autoridad Portuaria de Tarragona fue trasladada en su mayor parte al Archivo del Puerto de Tarragona en 1993, gracias a las gestiones realizadas por Miguel Ángel Sánchez Terry, técnico del faro de Salou y autor de numerosas publicaciones sobre los faros. Con todo, existen diferencias en la conservación de los fondos de un faro a otro. Así, por ejemplo, mientras de los faros de Salou y Sant Carles de la Ràpita -inaugurados en 1858 y 1864, respectivamente, ambos todavía con personal residente- se conserva parte de la documentación y destacan algunos documentos del siglo xix, del faro del puerto de Tarragona casi no queda nada, y de los faros de Fangal, Buda y la Banya, en el delta del Ebro, todos ellos inaugurados en 1864, prácticamente sólo se conserva documentación de la segunda mitad del siglo xx. De todos los faros de la provincia de Tarragona, del que mejor puede seguirse su historia es del de Salou.

Con posterioridad a 1993 el Archivo del Puerto de Tarragona

Libro de visitas del faro del Cabo de San Sebastián.

Uno de los estadios que el torrero debía cumplimentar a diario.



gona ha ido incorporando nueva documentación procedente de las transferencias realizadas por la Unidad de Señales Marítimas de la Autoridad Portuaria de Tarragona, entre la que destaca la relativa a la construcción del faro de Torredembarra que, inaugurado en 1999, es el último de los construidos en Cataluña. Así pues, en la actualidad la cronología de esos fondos documentales abarca el período 1859-2000. Notamos asimismo que existe una serie de documentación diversa, de parte de la cual no ha podido identificarse la procedencia, y destacan algunos proyectos de construcción que en los faros de Girona no encontramos sino en el fondo de la jefatura.

Es importante destacar que para el caso de las provin-

provincia de Girona Faro de 1ª orden del Cabo de S. S.

Mechero de aceite de

Gobierno central con los carburadores de

ESTADO DE CONSUMO DE CARBURO EN EL ALAMBADO DEL FARO EN EL MES DE DE 19... ..

N.º	DÍAS DE SERVICIO		CARRIVADOR N.º 1		CARRIVADOR N.º 2		CARRIVADOR N.º 3	
	1.º	2.º	1.º	2.º	1.º	2.º	1.º	2.º
1	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
2	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02
3	1.03	1.03	1.03	1.03	1.03	1.03	1.03	1.03
4	1.04	1.04	1.04	1.04	1.04	1.04	1.04	1.04
5	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05
6	1.06	1.06	1.06	1.06	1.06	1.06	1.06	1.06
7	1.07	1.07	1.07	1.07	1.07	1.07	1.07	1.07
8	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08
9	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09
10	1.10	1.10	1.10	1.10	1.10	1.10	1.10	1.10
11	1.11	1.11	1.11	1.11	1.11	1.11	1.11	1.11
12	1.12	1.12	1.12	1.12	1.12	1.12	1.12	1.12

cias de Tarragona y Barcelona no conocemos la localización de los antiguos fondos de las jefaturas provinciales, que de hallarse podrían aportar información de gran valor para ampliar el conocimiento que tenemos de sus faros. Con estas lagunas documentales, el exhaustivo estudio que podemos realizar en Girona no es posible hacerlo por el momento para estas otras demarcaciones, igual que sucede con otras muchas provincias españolas. Por ello, el caso gerundense, bastante singular por las extraordinarias posibilidades de estudio que ofrece la documentación conservada, puede a la vez tomarse como ejemplo de lo vivido por el colectivo profesional a lo largo de los años en el conjunto del Estado.

■ LA LECTURA DE LOS FONDOS DOCUMENTALES

El servicio en el faro, más allá del desarrollo de una labor técnica en la que no podemos entrar en el presente artículo, comportaba la puesta al día de ocho libros de servicio: registro, personal, órdenes, consumo, diario de servicio, material, inventario de muebles, enseres y aparatos y visitas, así como de los estados de observaciones meteorológicas. La conservación de largas series documentales de este tipo es lo que nutre básicamente los fondos documentales de los faros, esos que estudiados con atención nos facilitan gran cantidad de información. Con las modificaciones sufridas por el servicio de faros y la situación laboral



de los técnicos a finales del siglo xx, estos libros se dejaron de cumplimentar entre 1990 y 1992, según los faros.

El estudio de dicha documentación (series documentales de larga cronología) permite aproximarnos a un trabajo, al quehacer cotidiano de una profesión, a un modo de vida que incluye no sólo al profesional, sino al resto de la familia que comparte hogar con el espacio donde se desarrolla el trabajo del jefe de la familia, y conocer mejor un entorno geográfico inmediato al faro. Sin embargo, para saber más sobre los empleados que ejercieron su cargo en los distintos faros, es necesario recurrir a la consulta de sus expedientes personales. Y ello merece un capítulo aparte, puesto que para su localización es necesaria una intensa tarea de investigación.

En el Archivo General del Ministerio de Fomento en Madrid se conservan los expedientes personales de todos los funcionarios de dicho ministerio. La consulta de los mencionados expedientes se realiza mediante una búsqueda alfabética por apellidos, y no por destinos de servicio del personal funcionario. Sin embargo, si nuestro propósito es casar la historia de un faro con la de los torreros que en él han servido a lo largo de los años, la tarea se

complica bastante para el investigador, ya que nos vemos obligados a elaborar primero una lista de los torreros que han pasado por el faro para, con los nombres y apellidos recopilados, acudir posteriormente a consultar sus expedientes personales.

¿Y cómo elaborar las listas de los torreros que han pasado por cada faro, que es el primer objetivo a conseguir? En el caso de los que trabajaron en la provincia de Girona, y para el período 1880-1954, hemos contado con la ventaja de localizar una serie de expedientes personales en el fondo documental de la Jefatura depositado en el AHG, pero como es evidente abraza un período temporal relativamente reducido (un tercio del total). Este primer listado de nombres ha tenido que verse complementado con una lectura intensiva de prácticamente toda la documentación procedente de la Jefatura depositada en el AHG. Con ello avanzamos bastante, pero topamos con dos escollos importantes: en primer lugar, la cronología nos limita conocer nombres más allá de 1954, y en segundo lugar el listado ampliado que hemos podido elaborar prácticamente sólo incluye los nombres de los torreros principales de cada faro, es decir, los que eran responsables de

poner en conocimiento de la Jefatura Provincial cualquier incidencia en el servicio. Los nombres de los torreros de categoría inferior que estaban en los faros con más de un técnico destinado sólo aparecen cuando se comunica su toma de posesión o su cese, o bien ocasionalmente cuando por ausencia del principal firman como encargados interinos, o por episodios puntuales en los que por cualquier motivo el nombre de uno de ellos aparece en las comunicaciones. Esta búsqueda prolija de los nombres de los distintos torreros que han pasado por un faro nos lleva a hacer un vaciado exhaustivo de la documentación, por otra parte muy interesante, para poder conocer muchos aspectos de la vida en una de estas instalaciones.

Faro y torreros de faros, cada uno por su lado, estaban subdivididos en órdenes y categorías. A cada faro, en virtud de sus características técnicas, se le asignaba un orden (de mayor a menor importancia: primero, segundo, tercero, cuarto, quinto y sexto orden), en función del cual le correspondía una determinada plantilla.

Por otra parte, a cada puesto de trabajo le correspondía un nivel. En todos los faros había un torrero principal, con las funciones que su nombre indica a efectos de responsabilidad ante la superioridad. Después estaban los ordinarios y los auxiliares. Fuera del cuerpo quedaban los ordenanzas o subalternos, a los que a veces se les encomendaban tareas puntuales de ayuda a los demás torreros, en aquellas situaciones extraordinarias en las que había vacantes de la plantilla que tardaban excesivamente en cubrirse. En un faro cada plaza se correspondía con una categoría.

Más allá de eso, el cuerpo estaba dividido en categorías: había torreros mayores de primera, segunda y tercera clase, y torreros de primera, segunda y tercera categoría. Como todos los funcionarios, la antigüedad era un componente de promoción que favorecía el aumento de categoría y la subsiguiente mejora salarial. Sin embargo, hasta mediados del siglo xx, cada vez que se producía un ascenso laboral el nivel de la plaza que se estaba ocupando dejaba de corresponder al de la categoría que se tenía, y para poder tomar posesión de la nueva era imprescindible un cambio de destino. Éste es uno de los motivos principales que explica la extraordinaria movilidad geográfica de

la profesión con constantes traslados, y lo que justifica los periplos de los torreros y sus familiares a lo largo y ancho de la geografía española. Era un sistema que ofrecía oportunidades de promoción, por cuanto tras la dureza de los primeros años de servicio en los que los jóvenes eran enviados a los peores destinos se experimentaba una mejora a medida que se cumplían años de servicio.

Para saber los técnicos de señales marítimas que habitaban en un faro con posterioridad a 1954 hemos tenido que recurrir a los fondos documentales de cada faro y, en su defecto o de forma complementaria, a los escalafones⁶ del cuerpo publicados en forma de pequeño librito en 1951, 1960, 1974, 1981 y 1988. Con los datos de los primeros, la «foto» de determinados años que ofrecen los escalafones y la memoria oral de los técnicos y sus familiares hemos reconstruido al cien por cien el paso de técnicos de señales marítimas por la provincia de Girona.

Cabe decir que en la *Gaceta de Madrid*⁷ aparecen publicados, en los años 1882, 1901, 1911 y 1913, los escalafones del cuerpo de faros, con lo que a menudo podemos concretar algunos segundos apellidos de nombres de torreros que la documentación consultada no nos había proporcionado hasta el momento.

Con ese listado bastante completo ya de nombres de torreros de faros hemos podido acudir al mencionado Archivo General del Ministerio de Fomento, donde se conservan los expedientes personales de los funcionarios del cuerpo de faros. Allí se pueden consultar con las limitaciones propias de la ley, y los resultados son extraordinarios.⁸ Aunque mayoritariamente han aparecido casi todos, hay sin embargo algunos expedientes personales que no han podido ser localizados. Cabe destacar que por los numerosos cambios de destino y características del trabajo, los expedientes personales de los torreros de faros son los más gruesos de todos cuantos existen en dicho ministerio, más incluso que los de los ingenieros de caminos, canales y puertos. El constante ir y venir de un destino a otro y el volumen de incidencias que suponía vivir y trabajar en un mismo edificio, y en compañía de otros profesionales con sus respectivas familias, justifica que el volumen de documentación sea tan considerable. Y en algunos casos lo es notablemente por cuestiones extraordinarias (expediente

7. ESTARTIT — Mirador de les Isles Medas

L. Boixà, fot. Barcelona



disciplinario, expediente de depuración al término de la Guerra Civil, etc.).

El hecho que analicemos una tipología de expedientes a lo largo de ciento cincuenta años determina que la documentación que contienen no sea siempre la misma. Con los años los procedimientos administrativos cambiaron en numerosas ocasiones, los requisitos para entrar en el cuerpo sufrieron modificaciones y los reglamentos e instrucciones que regulaban su funcionamiento ordinario cambiaron (1857, 1873, 1930, 1963, etc.). Por todo ello, en función de unas épocas o de otras, en los expedientes personales hallaremos un tipo u otro de documentación.

En términos generales los expedientes se componen de una partida de bautismo o nacimiento, que incluye referencias a la filiación, y una solicitud de ingreso, en la que se suele hacer mención de la situación laboral del peticionario, acompañada de las acreditaciones correspondientes según las cuales el individuo que aspiraba a ingresar en el cuerpo estaba bien de salud, no tenía antecedentes penales, era tenido por persona de buena conducta y reconocía saber leer y escribir. En los expedientes antiguos hay una hoja de servicios en la que se incluyen también las referencias a servicios prestados al Estado en cualquier otro ramo o dependencia, lo que nos es muy útil

para conocer, especialmente en el siglo XIX, a aquéllos que procedían del Ejército, con expresión del regimiento o batallón al que habían pertenecido y si provenían del ramo de marina o bien de cuerpos militares de carácter policial (carabineros, guardias civiles, etc.) o de otros cuerpos civiles como el de Correos o Telégrafos. En algunos casos se conservan las actas de los exámenes para ingreso en el cuerpo, así como las certificaciones de las prácticas realizadas en algún faro, y siempre hallamos el nombramiento para el ingreso en el Cuerpo, y cómo no, los sucesivos nombramientos para los cuales eran destinados a uno u otro faro. Y en ese sentido, cabe destacar la presencia con un exhaustivo detalle de las órdenes de nombramiento, tomas de posesión y ceses en cada uno de los destinos de su trayectoria profesional. Asimismo, en los expedientes de todos los técnicos de faros que estuvieron en activo entre 1939 y los años 80 hay un carné con una fotografía del torrero que permite poner rostro a una trayectoria profesional.

En el siglo XIX, especialmente, y hasta mediados del siglo XX son habituales los expedientes de permuta de destinos entre compañeros de igual categoría (en los que obviamente no consta la contrapartida económica que solía haber de por medio), pero sí que podemos advertir diver-

Vista del Estartit desde el faro de Illes Medes, un destino poco deseado.

Faro de Llobregat donde las fiebres solían afectar al personal.

sas estrategias en ese sentido (aproximación a la patria chica, reagrupación familiar, deseo de aislamiento o aventura, motivos de salud, móvil económico, etc.). A veces, paralelamente a éstos, hallamos expedientes de excedencias temporales por motivos de salud. Antiguamente, en algunas ocasiones, dichos expedientes encubrían la posibilidad de unas vacaciones para poder visitar a algún familiar, pero en la mayor parte de los casos estaban causados por graves problemas de salud derivados del aislamiento, que dificultaba una adecuada asistencia sanitaria, o de entornos medioambientales insalubres (véase humedales y zonas pantanosas donde era frecuente el padecimiento de fiebres tifoideas y de otro tipo, propias de esos ambientes). Los reglamentos contemplaban otras causas para la aceptación de las excedencias (motivos profesionales, causas particulares, destinos especiales en las posesiones españolas del norte de África, etc.), aunque hasta 1930 transcurridos tres años desde su otorgamiento había que solicitar el reingreso para no quedar automáticamente excluido, aunque también había torreros que, tras pedir el reingreso (expediente que suele suceder al de solicitud de excedencia), inmediatamente volvían a solicitar el cese temporal. Otro expediente bastante habitual que solemos encontrar es el de solicitud del derecho a trabajar en los llamados faros de descanso, aquéllos que estaban considerados de menor carga laboral por tener instalaciones técnicas menos pesadas (torres con menor número de escaleras, mayores automatismos, menor aislamiento, etc.), solicitud a la que tenían derecho antiguamente los que llevaban más de treinta años de servicio y habían superado los 60 años. Y, cómo no, en los casos en los que la vida era generosa y se alcanzaba la vejez (la edad de jubilación a lo largo de los años ha ido oscilando entre los 63 y los 70 años) también encontramos el correspondiente expediente de jubilación por haber cumplido la edad reglamentaria, según reza la documentación.

Cuando la muerte sorprendía al funcionario en el desempeño de sus responsabilidades suele aparecer el oficio y en algunos casos el telegrama incluido del ingeniero jefe de la provincia comunicando al subdirector general correspondiente la triste noticia del fallecimiento. A veces la documentación es más concreta, y si concurre



alguna circunstancia especial, el expediente incluye cumplida información acerca de lo acontecido (suicidio, caída al mar, desaparición en extrañas circunstancias, fallecimiento en acto de servicio, ahogamiento, etc.).

La fecha y la causa de fallecimiento resultan importantes para elaborar la ficha personal de cada torrero, puesto que a partir de esa información nos es posible localizar la correspondiente partida civil de defunción, a partir de la cual a menudo podemos reconstruir el nombre del cónyuge y de los hijos de los torreros, y así comprobar si el nombre de la esposa coincide con el de la hija o hermana de algún otro miembro del cuerpo o si el hijo ha continuado con la saga familiar.

En relación con los hechos vitales del farista y su familia, cuando se ha podido, también se ha acudido a la consulta de los fondos sacramentales de los archivos parro-

quiales, que en el caso de la diócesis gerundense pueden consultarse enteramente en soporte microfilm digitalizado en el Archivo Diocesano de Girona (ADG). Otro recurso utilizado ha sido el de los padrones de habitantes. Aunque este tipo de documentación se corresponde con una «foto fija» de la población en un determinado momento y únicamente disponemos de algunos años, y en función del municipio donde busquemos nos encontramos con un mayor o menor grado de conservación y localización de este tipo de documentación (la hay en archivos municipales, comarcales, etc.), bien es verdad que los datos que contienen nos ayudan a localizar algunas informaciones que desconocíamos, cuya localización nos abre a menudo nuevas perspectivas de investigación.

En los casos en que el torrero se jubiló, el expediente personal en el Ministerio de Fomento no aporta más información más allá de la fecha de su cese por haber cumplido la edad reglamentaria. ¿Qué hacer para localizar las defunciones de los jubilados? Se nos presentan tres opciones.

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

Para los que se jubilaron con posterioridad a 1911 nos

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

En tercer lugar resulta muy interesante la lectura de la ya mencionada revista *Señales Marítimas*, puesto que cada número incluye una sección dedicada a los asociados, en la que se informa de los acontecimientos vitales relacionados con la «familia» de faros: nacimiento de hijos, matrimonio de compañeros y sus descendientes, de los que también aparecen referencias de su graduación o titulación universitaria, así como del fallecimiento de muchos de ellos, y de la persona que a su fallecimiento cobraba el correspondiente haber pasivo. Acudir a esta publicación nos resulta especialmente interesante, ya que viene a cubrir de manera continua la etapa 1932-1959, período que abarca buena parte del que adolecía más la información facilitada por el Ministerio de Economía.

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

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

Los datos que contienen los expedientes personales en el Ministerio de Fomento, los expedientes personales correspondientes a su paso por la Jefatura Provincial —que en el caso de Girona se conservan en el AHG—, los datos de todo tipo que nos proporcionan los fondos de las jefaturas y de cada faro, cuya localización ya hemos comentado, la diversa documentación relacionada con el

En el faro menorquín de Favàritx en 1949 el torrero impartía clases a los niños de una masía próxima.

cobro de las pensiones, el recurso a la hemeroteca tanto a partir de la revista *Señales* como de la *Gaceta de Madrid* o posteriormente el BOE, así como las partidas de los registros civiles, nos permiten elaborar una ficha muy completa de la vida laboral de los torreros de faros, que es por la singularidad de su trabajo la ficha de unas familias con un determinado modo de vida.

Cabe recordar que el contacto cotidiano con la naturaleza desde un punto de vista laboral y personal permitía disfrutar de una singular perspectiva de la vida.

■ HACIA UNA ANÁLISIS EN PROFUNDIDAD

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

Así podremos interesarnos por la procedencia geográfica de los integrantes del cuerpo y ver, por ejemplo, cómo la geografía de los faros incide en la procedencia de los torreros (destacando la preeminencia de gallegos y baleáricos) o cómo la creación en 1856 de las Escuelas Prácticas de Faros en algunas señales como Machichaco, la Coruña o la Isla de Tabarca supuso un polo de atracción para la entrada en el cuerpo de vizcaínos, coruñeses y alicantinos; al igual que el hecho que en el siglo XIX las pruebas selectivas se realizaran en varias capitales provinciales determinó la presencia de un mayor número de miembros gaditanos o valencianos y la posterior centralización del proceso selectivo en la escuela de ingenieros de caminos de Madrid supuso un relativo aumento de oriundos del centro peninsular.

También resulta interesante analizar los orígenes laborales de los primeros torreros de faros y la evolución a lo largo de los años en relación con la preparación y formación de los que fueron ingresando. Se vislumbra un trasvase desde diversos oficios artesanos, especialmente vin-



culados a la construcción (carpintería, albañilería) y a la mecánica, y a lo largo del siglo XX una clara evolución del perfil profesional de la mecánica hacia la electrónica.

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

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

de limpieza que también se daban en contrata a la población femenina, etc.

La educación, la sanidad, la asistencia religiosa y hasta el entierro eran preocupaciones de las familias que tenían en el aislamiento uno de los enemigos implacables de sus destinos. Resulta interesante analizar las estrategias de superación de esas dificultades, y cómo con los años las mejoras en las comunicaciones contribuyeron a hacer más llevadera la vida en esos puntos primero y con el tiempo eso terminó siendo uno de los motivos por los que la singularidad de tener que vivir con la familia en el puesto de trabajo dejó de ser imprescindible.

NOTES

1 A partir de 1940 esa fue la denominación oficial, recogiendo una vieja aspiración del colectivo canalizada a través de la Asociación de Torreros de Faros.

2 En España son un referente los libros de Miguel Ángel Sánchez Terry, técnico de señales marítimas destinado en el faro de Salou desde hace más de 25 años. Destacamos: *Los faros españoles. Historia y evolución*. Madrid, MOPU, 1986. *Faros españoles del Mediterráneo y Faros españoles del Océano*. Madrid, 1987. *Faros de España / Lighthouses of Spain*. Madrid, Ministerio de Fomento-Ente Público Puertos del Estado, 2003.

3 Muy interesantes resultan el libro de PÉREZ DE ARÉVALO, J. y SEOANE, K. *El faro de Formentera (La Mola)*. Editorial Mediterrània-Eivissa, 2001. Y también los trabajos de SANZ CRUZ, M. *El faro de Mesa Roldán (Apuntes para una historia)*. Instituto de Estudios Almerienses-Diputación de Almería, 2003. *Los faros de Almería. Mucho más que señales marítimas*. Diputación de Almería, 2007, así como otros artículos publicados en relación con los faros de esa provincia andaluza. El último trabajo en esa línea es de MORÉ AGUIRRE, D. *El far de Sant Sebastià: 150 anys de vida (1857-2007)*. Ajuntament de Palafrugell, 2007.

4 Por tratar aquí sólo la cuestión del personal que ha servido en los faros, no procede entrar a valorar la evolución de los edificios y los nuevos usos que al quedar deshabitados se les dan o puedan dárseles en un futuro próximo. Es otro tema de interesante debate para otra ocasión.

5 Siglas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

6 Listado de funcionarios por orden de antigüedad con relación de las provincias y las fechas de nacimiento, la fecha del ingreso en el cuerpo, el último ascenso y destino.

7 Precedente del actual Boletín Oficial del Estado.

8 Agradecemos especialmente la amabilidad y el trato dispensado por todo el personal de este archivo durante las semanas de investigación allí transcurridas, y muy especialmente a su directora, Dña. Concepción Pintado Céspedes.

