ACCIONS DINAMITZADORES AL PIRINEU 18es Trobades Culturals Pirinenques: 65-78 (2022)
Societat Andorrana de Ciències, Andorra
DOI: 10.2436/15.8060.28.5 ISBN: 978-99920-61-63-3

Del Pirineu al mar: faroners del Pallars Sobirà, l'Aran i la Jacetània

David Moré i Aguirre, historiador i arxiver, Centre d'Estudis Tossencs

En el present article oferim una primera part amb una necessària introducció a la realitat de la senyalització marítima a Espanya; i tot seguit, presentem la trajectòria personal i professional de tres faroners nascuts al Pirineu que desenvoluparen la seva carrera professional a tocar de la mar, en indrets ben diversos i allunyats els uns dels altres.

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

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

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

Anagrama de l'Associació Internacional de Senyalització Marítima (AISM)

el temps perquè la flama escalfava el petroli més de 30º C, cosa que provocava fum i propagava gasos volàtils i inflamables. Això es va poder resoldre refinant el petroli, que reduïa la carbonització de les metxes i augmentava la intensitat lluminosa dels fars. Llavors van proliferar làmpades de diversos tipus que utilitzaven indistintament petroli o parafina: les làmpades Maris, Chance, Aladino, etc. També es van utilitzar gasos, el més difós dels quals especialment per a bateries, va ser l'acetilè (sistema AGA Dalen). I a final del s. XIX s'introdueix gradualment l'ús de l'electricitat per al funcionament de les làmpades, que encara avui continua essent l'energia més utilitzada per al funcionament dels fars, tot i que per a balises, boies i llums de poca potència avui s'utilitza l'energia solar. D'altra banda, tots els fars disposen de grups electrògens de gasoil per a quan falla el subministrament de fluid elèctric.

Els fars tradicionalment estaven dotats d'uns espais d'ús tècnic, d'altres d'ús residencial per als torrers i les seves famílies, d'altres d'emmagatzematge del combustible i de material tècnic divers, i terrasses i jardins per al lleure i l'esbarjo. D'entre els espais d'ús tècnic destaca la torre del far, a la part superior de la qual hi ha la torrassa, on hi ha l'aparell de rotació, el basament de l'òptica i altres auxiliars. Per sobre de la torrassa hi ha la llanterna, una estructura metàl·lica voltada de vidres que protegeix l'òptica i la cambra d'il·luminació i dona sortida als raigs de llum que caracteritzen el far. Per sobre d'aquest muntatge envidrat, la llanterna es cobreix amb una dobla cúpula semiesfèrica, acabada amb un cupulí esfèric amb sistema de ventilació, una rosa dels vents i un parallamps amb cable de terra al capdamunt. Les darreres dècades també s'hi han col·locat antenes d'aparells electrònics com els DGPS.

La tècnica va avançar notablement al llarg del s. XX i darrerament les noves tecnologies han transformat –que no fet desaparèixer– els fars i els faroners. La implantació d'automatismes i sistemes de control remot ha fet prescindible la figura del faroner resident al far. Avui els faroners són personal tècnic qualificat que en gestiona i controla el funcionament i es desplaça periòdicament d'un senyal a un altre per fer tasques de manteniment. Així doncs, malgrat els avenços tecnològics actuals, tant els fars com els faroners continuen existint. Bé és cert que d'una altra manera i sota una altra concepció.

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

funcionament dels fars. Una altra cosa és que les avaries triguin més a resoldre's o que la prolongació d'aquestes deficiències en el servei puguin arribar a provocar problemes a la navegació.
El far com a equipament públic continua prestant la seva utilitat a la navegació, tots continuen funcionant malgrat els automatismes dels quals s'han anat dotant progressivament. I la prova més important de la seva vigència és la construcció de nous fars arreu del món. A Catalunya aquest és el cas del far de Torredembarra (Tarragona), inaugurat l'any 1999. Són fars moderns adaptats als nous temps, i per tant arquitectònicament ja prescindeixen d'aquells habitatges o magatzems que abans eren necessaris.
Els GPS en els quals tant es confia en l'actualitat per a l'establiment i guiatge de rutes no resulten operatius sense els GPS diferencials (DGPS) instal·lats en molts dels fars estratègics de les costes d'arreu del món, com és el cas dels que hi ha als fars de Sant Sebastià (Girona), Llobregat (Barcelona) o Salou (Tarragona). Sense les oportunes correccions de senyal d'aquests DGPS instal·lats als fars no serien efectives les garanties de seguretat per a la navegació que ofereixen aquests aparells via satèl·lit popularitzats darrerament.
Els fars sempre han estat i són un servei públic d'atenció a la navegació i als navegants. A voltes han estat menystinguts, però són de gran utilitat tècnica i mediambiental, en la mesura en què del seu funcionament depèn la seguretat del cada vegada més nombrós comerç marítim internacional. Sovint accidents de petroliers i d'altres vaixells carregats de mercaderies perilloses ens posen de manifest la necessitat de la seva existència i deixen al descobert mancances de finançament i gestió per part dels estats i dels poders públics titulars i gestors d'aquestes infraestructures, que a vegades, empesos per criteris excessivament empresarials, no en valoren la importància en la seva justa mesura. Vegeu, en aquest sentit, l'impacte mundial que va tenir el bloqueig del canal de Suez el març de 2021 a conseqüència d'una senyalització deficient.
La puixança de l'estat liberal al s. XIX s'acompanyava d'una política d'obra pública amb la qual l'Estat prestava un servei públic als ciutadans. Sota aquesta concepció el liberalisme espanyol de mitjans segle XIX, a remolc de les iniciatives pioneres d'altres països europeus com França i Anglaterra, va decidir que s'havia de dotar de senyals lluminosos el litoral espanyol, per tal de millorar el comerç i l'economia del país. Així va néixer el 1847 l'anomenat *Plan General para el Alumbrado Marítimo de España e islas adyacentes*, que preveia la construcció de 126 fars, setze dels quals a Catalunya. A tota aquesta reglamentació referida als fars va seguir, en relació amb l'abalisament de les costes, l'aprovació el 1858 del *Plan General para el Balizamiento de las Costas y Puertos de España e islas adyacentes*. Quedava així completada la planificació estatal per a senyals marítims, que amb el pas dels anys i de forma successiva ha tingut modificacions i ampliacions adaptades als nous temps.
A partir d'una llei de 1849 que establia l'anomenat impost de fars, els faroners –que fins llavors depenien de juntes de comerç i organismes de marina diversos– van passar a dependre directament de l'Estat, sempre sota administració civil, a diferència d'altres països com Itàlia, on sempre els senyals marítims han estat vinculats a la Marina. La creació i reglamentació de l'ofici dels qui havien de ser encarregats de l'atenció directa dels fars

va quedar resolta el 21 de maig de 1851 amb l'aprovació del *Reglamento e Instrucción para el servicio de los faros*, pel qual es creava un cos especial de funcionaris de l'Estat anomenat *Cuerpo de Torreros de Faros*.
Per entrar al cos tècnic de fars calia seguir un procés d'oposició com la resta de funcionaris de l'Estat. El 1856 es van crear i organitzar les Escuelas Prácticas de Faros en alguns fars del litoral (Machichaco, Tabarca, etc.), però més tard el procés selectiu es va centralitzar a l'escola d'enginyers de camins de Madrid, on calia anar per fer els exàmens.
Al llarg dels anys es van succeir els reglaments que regulaven la professió. El reglament de 1930 establia, entre d'altres, que per opositar al cos s'havia de tenir entre 18 i 28 anys, però una modificació posterior va establir la necessitat d'haver complert el servei militar i tenir entre 23 i 38 anys. Segons les èpoques es feien cursets de pràctiques de cinc o tres mesos de durada en fars amb instal·lacions de diversos tipus (gas, elèctrics o electrònics). Alguns dels primers faroners eren militars que van fer el pas a l'administració civil, així com antics telegrafistes de la marina o pilots de vaixell desitjosos d'establir-se amb les seves famílies. Després els joves aspirants procedien majoritàriament de pobles del litoral, molts amb un far a través del qual entraven en contacte amb aquest món. Hi havia molts aspirants que eren mariners, i d'altres que procedien de famílies d'abastadors, o de fusters o paletes que participaven en la construcció dels fars o que hi anaven a fer reparacions. Un nombre molt important de torrers procedia de Galícia i de les illes Balears, territoris d'accidentada costa i abundant senyalització marítima. També hi havia joves madrilenys i de l'interior peninsular als quals, malgrat no conèixer la mar, els atreia la possibilitat de convertir-se en funcionaris. I amb els anys es van succeir autèntiques nissagues dins de la professió. Al llarg del s. XX l'origen professional ha estat més vinculat a la mecànica i a l'electricitat. Fins a mitjans segle XX disposaven d'un uniforme propi i, en els fars aïllats, d'armes per a la defensa dels establiments i del personal.
La plantilla del cos de fars al llarg del s. XX estava integrada per 315 tècnics. Quan s'ingressava al cos se sabia que els primers anys de servei serien durs, la destinació era la que el ministeri decidia. Els veterans ocupaven les millors destinacions i els joves eren destinats als fars més aïllats. Tanmateix, era una realitat acceptada perquè per rigorosa antiguitat, ascens rere ascens, es podia acabar assolint la plaça desitjada en funció del propi origen geogràfic, del clima, dels serveis propers d'un far, etc. Normalment calia estar dos anys en una mateixa plaça, però fins al franquisme es podia permutar la destinació per una altra de similar categoria amb un altre company; pràctica força generalitzada en alguns períodes. Hi havia una classificació dels llocs de treball segons la qual hi havia torrers principals, de primer, segon i tercer ordre. Cada plaça tenia una categoria assignada, i això feia que cada vegada que hi havia un ascens s'hagués d'optar a una de les places pròpies d'aquella condició. Els faroners eren traslladats periòdicament d'un far a un altre, de manera que l'exercici de la professió requeria d'una gran mobilitat geogràfica arreu del territori espanyol, en èpoques en les quals aquest fenomen pràcticament no existia en el mercat laboral, la qual cosa dotava de gran singularitat aquest ofici i més enllà d'aquest, la vida de les respectives famílies que acompanyaven el faroner en els desplaçaments successius. Certament, les famílies es movien al lloc de treball del cap de casa, i amb

ell compartien la feina, amb les càrregues laborals i l'aïllament respectius.

Una de les coses que caracteritza els fars és la seva ubicació geogràfica. Molts estan situats en paratges isolats de gran bellesa natural, qualitats que poden arribar a despertar una certa enveja entre els visitants. Tanmateix, no cal oblidar les difícils condicions de vida que això representava, especialment en temps pretèrits quan les comunicacions eren difícils i recórrer distàncies, avui fàcilment realitzables en cotxe, suposava un dia de camí, i més encara si es tractava de fars situats en illes petites deshabitades o gairebé. A tots ens poden venir al cap les illes Medes, però no deixen de ser unes illes mediterrànies situades a escassa distància del litoral continental. Però hi havia destinacions com l'illa d'Alboran, les illes Chafarinas o les illes Columbretes que suposaven un aïllament total: solitud mediterrània a quilòmetres de distància, només trencada per la periòdica visita (a voltes mensual) del servei d'abastament de queviures i material. Les illes de Lobos o Alegranza, a les Canàries, en aigües meridionals i atlàntiques encara eren destinacions més temibles. I d'altres de la zona cantàbrica presentaven els perills dels temporals, que en casos com el de l'illa de Mouro, davant de Santander, havien de patir els embats de les onades cobrint completament el far.

Vista de l'Estartit des del far de les illes Medes, una destinació poc cobejada. Foto Lucien Roisin. Col·lecció de l'autor

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

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

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

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

En la malaltia i en la mort l'aïllament encara esdevenia un element més advers. Els fars disposaven d'una farmaciola per atendre les primeres cures, però l'assistència sanitària fins a la millora de les comunicacions i la generalització dels vehicles va ser molt precària, i els desplaçaments per visitar el metge resultaven especialment penosos en situacions de part o malaltia greu. Fins i tot hi ha fars molt isolats que tenen un cementiri propi, perquè el trasllat de difunts resultava impracticable.

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

Del conjunt de vincles humans que l'aïllament propiciava s'explica el fet que fills de famílies marineres o pageses properes al far s'interessessin per opositar al cos de torrers de fars, i molts hi acabessin entrant.

Els faroners, gelosos guardians del seu treball, es caracteritzaven per la seva abnegació i gran vocació de servei públic reconeguda per la resta de col·lectius i oficis relacionats amb la mar. Sempre van tenir un arrelat sentiment de col·lectiu professional i companyonia. Sota aquest esperit el 1935 es va constituir l'*Asociación Nacional de Torreros de Faros*, molt activa en la defensa dels seus interessos. Com a resultat de les seves peticions, el 1940 el *Cuerpo de Torreros de Faros* es va transformar en el *Cuerpo Técnico-Mecánico de Señales Marítimas*. Tanmateix, popularment els professionals que s'han dedicat a tenir cura d'aquestes instal·lacions i a vetllar pel seu correcte funcionament han estat coneguts al llarg dels anys com a *faroners*, *faristes*, *torrers*, *farers* o *farolers*.

Treballar en un far comportava una singular forma de vida. El far durant cent cinquanta anys, per l'aïllament i per les obligacions pròpies del servei, no va ser només el lloc de treball sinó la residència de la pròpia família i la dels altres companys. Això va generar una dinàmica de convivència singular i enriquidora, que a vegades es podia enterbolir per males relacions personals entre aquestes famílies. D'altra banda, el contacte quotidià amb la natura des d'un punt de vista laboral i personal permetia als torrers gaudir d'una singular perspectiva de la vida.

Durant la postguerra el personal dels fars allunyats d'una població més de cinc quilòmetres disposava de quarantacinc dies de vacances, mentre que la resta només en tenia deu (trenta a partir dels anys seixanta). Els fars isolats amb tres torrers establien torns de dos mesos de servei i un altre lliure. Els del servei central a Madrid, els suplents de cada prefectura provincial i els de boies i abalisaments tenien horaris d'oficina.

Anagrama de l'Associació de Torrers de Fars

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

El 24 de novembre de 1992 l'Estat, per mans del ministre socialista d'Obres Públiques, Josep Borrell, va suprimir el *Cuerpo Técnico Mecánico de Señales Marítimas*, va traspassar la gestió dels fars lluminosos a les diverses autoritats portuàries, dependents de l'*Ente de Puertos del Estado*, i únicament –i de manera temporal– va mantenir el control directe sobre els fars electrònics de l'interior peninsular. En aquell moment els faroners es van trobar davant la disjuntiva d'haver d'escollir entre continuar com a funcionaris de l'Estat, en altres destinacions i atribucions laborals de la mateixa categoria administrativa però de contingut ben diferent (centres meteorològics, tallers de maquinària o aparells electromecànics, unitats de medi ambient o de guarda forestal, oficines de diversos ministeris, serveis informàtics, etc.); o bé, continuar desenvolupant les seves tasques als fars però perdent la condició de funcionaris i quedant com a personal laboral contractat dels nous ens.

Els fars catalans van quedar adscrits a dues autoritats portuàries diferents: els de la Costa Brava i la costa barcelonina, a l'Autoritat Portuària de Barcelona, i els de la costa de Tarragona a l'Autoritat Portuària de Tarragona. Així va ser com els faroners van deixar de ser funcionaris de l'Estat per passar a ser personal laboral contractat per aquestes institucions.

Tres trajectòries

Malgrat que es tracta d'una professió estretament vinculada al mar, i per tant, majoritàriament hi predomina gent nascuda al litoral i/o criada en un entorn on la mar ha estat sempre molt present, hi ha també gent procedent de l'interior peninsular, fins i tot de terres tan allunyades de marina, com les valls pirinenques. És el cas de tres faroners la trajectòria dels quals aquí esbossarem breument. Els presentarem de major a menor antiguitat d'accés al cos.

Francesc Casanova Serra[1] (Jou –la Guingueta i Jou–, Lleida, 13/11/1823 - Barcelona, 11/2/1896). Era fill de Francesc Casanova Carrera, natural de Jou –la Guingueta i Jou– (Lleida), i de Maria Serra Ros, natural de Son –Alt Àneu– (Lleida). I era net per part de pare de Valentí Casanova i de Maria Carrera, ambdós naturals de Jou –la Guingueta i Jou– (Lleida), i net per part de mare de Pere Serra, natural d'Estaís –Espot– (Lleida), i d'Isabel Ros, natural de Son –Alt Àneu– (Lleida).

Sabem que l'1 de maig de 1848 va ser nomenat com a peó de camins (*peón caminero*) a la carretera de Madrid a França, en el tram de la província de Barcelona. D'aquella etapa

intuïm que data el seu primer matrimoni, amb Francisca Cabot Roig, natural de Vilassar de Mar (Barcelona), esdevingut en un moment indeterminat anterior a 1857. El 1854 estava destinat com a mosso auxiliar al far del Llobregat (Barcelona), categoria de personal subaltern totalment aliena al cos de fars, que en aquella època prestava tasques de suport en els senyals de major càrrega laboral. Coneixedor del pa que s'hi donava, l'1 de juliol de 1854 va sol·licitar l'admissió com alumne a l'Escola de Fars, per tal de poder ingressar al cos de torrers de fars. En una relació dels individus empleats al servei marítim del districte de Barcelona continua apareixent com a mosso al far del Llobregat el 19 de setembre de 1856.[2]

Postal del far del Llobregat a principi del s. xx. Foto Àngel Toldrà Viazo. Col·lecció de l'autor

El 18 d'octubre de 1857 és recomanat per anar com a torrer auxiliar al far del Llobregat, i el 13 de novembre de 1857 s'examinà per tal de poder ingressar a l'Escola de Torrers de Fars; una fita que veié assolida el 5 de maig de 1858, quan fou nomenat alumne a l'Escola de Torrers de Fars de Machichaco (Biscaia). Transcorreguda aquesta etapa de formació, aconseguí l'ingrés al cos el 5 d'abril de 1859, i amb ell la seva primera destinació: torrer auxiliar al far de Calella, càrrec del qual es possessionà el 10 de maig següent. En aquesta població del Maresme no hi va romandre gaire temps, atès que el 19 de gener de 1860 fou destinat al far del Llobregat, que ja coneixia per haver-hi estat de mosso. Entre el 15 i el 16 de març de 1860 va fer el traspàs d'un far a l'altre. Dos anys i pocs mesos després, el 7 de juny de 1862, fou ascendit a torrer ordinari i destinat al far del Cabanyal. Cessà del Llobregat el 18 de juny, i al juliol arribà al far de la platja de València. Va ser en aquella destinació on molt probablement envidià de la seva esposa. El 25 de gener de 1869 va ser enviat al far de Villaricos (Almeria) i el 20 de febrer cessà del far valencià on havia estat gairebé set anys. El 26 de febrer es possessionà del far andalús, on va romandre tres anys i mig, període durant el qual va contreure el seu segon matrimoni: el 27 d'octubre de 1870, al mateix Villaricos o a la veïna localitat de Cuevas de Almanzora, amb Julia Castro Casanova, nascuda a Cuevas (Almería) el 1841.[3] El 8 de juliol de 1872 va ser destinat al far d'Águilas. Tanmateix, el seu cessament es perllongà en el temps, ja que no es va produir fins al 18 d'octubre d'aquell any. El 26 d'octubre va prendre possessió de la seva nova destinació murciana. El 25 de juny de 1873 va ser novament traslladat, en aquesta ocasió als llums d'enfilació de Huelva, en un paratge gens atractiu, atès que per la seva situació en una zona d'aiguamolls eren conegudes les afectacions de febres terciàries que afligien la salut dels estadants. Va tenir sort, i per fer efectiu el trasllat va aconseguir una pròrroga d'un mes per malaltia, temps suficient per assolir un nou nomenament que li va permetre romandre al far murcià tres anys més. El 16 de juny de 1876 va ser destinat al far de l'illa d'Alborán, una isolada destinació en un petit enclavament entre la costa malaguenya i la nord-africana. Va cessar del far d'Águilas el 3 d'agost, i el dia 17 va arribar a l'illot, on

afortunadament tampoc no va romandre gaire temps. El 19 de maig de 1877 va ser destinat al far de Cabo de Gata (Almeria). El 14 de juny abandonà l'illa, i quatre dies després es possessionà del nou càrrec, on es va estar gairebé dos anys. El 16 de maig de 1877 va ser ascendit a torrer principal i traslladat, per defunció del titular, al far gironí del cap de Sant Sebastià, al qual va arribar el 9 de juny. El 20 de gener de 1881 va ser enviat novament a un illot, el també gironí de les Medes. Entre el 10 i l'11 de març d'aquell any va fer el traspàs de senyal. Tanmateix, es feia gran, i el seu estat ja no estava per gaires aventures en fars isolats. Per l'edat, la seva salut i els anys de servei prestats, va demanar d'acollir-se als beneficis del dret a servir en els anomenats fars de repòs, aquells que precisaven d'una menor càrrega laboral. Una vegada concedit aquest dret, el 7 de maig de 1881 se'l va nomenar al far de Sant Carles de la Ràpita. Així va ser com va cessar de les Medes el 30 de maig i prendre possessió d'aquest far tarragoní el 6 de juny. A l'Ebre va aconseguir romandre-hi una llarga etapa de gairebé tretze anys, fins a la jubilació, el 26 d'abril de 1894, quan ja havia sobrepassat els setanta anys. [Foto 5 far Sant Carles de la Ràpita]

Far de Sant Carles de la Ràpita a principi dels anys cinquanta. Col·lecció Pilar Martínez Silvestre

Quan es va jubilar va decidir traslladar-se a Barcelona. Allí la filla M. Àngela, nascuda del primer matrimoni, es va casar, el 9 de juny de 1934 a la parròquia de Sant Antoni Abat i Nostra Senyora dels Àngels amb Francisco Camicio Comí, un advocat de Sant Carles de la Ràpita. I també a Barcelona és on poc després, el 1896, el mateix Francesc Casanova va morir al carrer de Mallorca, núm. 233. Tanmateix, la família va arrelar al municipi on va desenvolupar els darrers anys de servei en fars, ja que és allí on trobem la defunció de la segona esposa, el 17 de març de 1905, i la de l'esmentada filla M. Àngela Casanova Cabot (Poble Nou de la Mar –parròquia del Cabanyal, València–, 1865 - Sant Carles de la Ràpita, Tarragona, 21/10/1934).

Francesc Casanova va tenir altres fills, dels quals no disposem de les dates de defunció. Del primer matrimoni va néixer Maria Casanova Cabot (l'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, 3/5/1857 - ?, >1905), que el 1896 era soltera;[4] i Francisca Casanova Cabot (Poble Nou de la Mar –parròquia del Cabanyal, València–, 1862 - ?, <1896). I del segon matrimoni va tenir Margarita Clotilde, coneguda com a Clotilde Casanova Castro (Cabo de Gata –Almería–, 24/7/1877 - ?, >1905), soltera, que en un padró de 1906 ens apareix domiciliada a Barcelona al carrer d'Aribau, núm. 112.

El segon faroner pirinenc del qual aportem aquí la biografia és Lorenzo Sánchez Tabarés[5] (Jaca, Osca, 18/10/1837 - El Grau de Castelló –Castelló de la Plana–, 1/6/1910). Fou batejat a la catedral d'Osca amb el nom de Lucas Lorenzo Sánchez Tabarés. Era fill de Marcos Sánchez Bergua, empleat, i de Bábila Tabarés González, ambdós naturals de Jaca (Osca).

I era net per part de pare de Marcos Sánchez i de Maria Bergua; i net per part de mare de José Tabarés i de Benita González, els quatre avis naturals de la capital de Jacetània. No sabem res de la seva etapa anterior a l'ingrés al cos de fars, i de com i per què va acabar arribant a aquesta professió tan allunyada de la realitat del Pirineu aragonès on va néixer. El primer que sabem és que va sol·licitar l'admissió a l'Escola de Fars de manera successiva el 15 d'octubre de 1862 i el 18 de gener de 1863. Aconseguí el seu propòsit el 9 de febrer de 1863, amb el nomenament com alumne a l'Escola de Fars de Madrid i l'ingrés al cos el 6 d'agost d'aquell mateix any. La seva primera destinació va ser el far del Estacio, a la murciana Manga del Mar Menor, on va prendre possessió el 7 de setembre de 1863. El 23 de desembre de 1864 fou destinat al far de l'illa de La Hormiga a la mateixa província, al qual va arribar l'1 de gener de 1865. Aquest far, inaugurat el 1862, va ser testimoni el novembre de 1869 d'un terrible episodi: un gran temporal de llevant va ensorrar els quatre murs de l'edifici i va afectar notablement la torre, a més de causar la mort de l'esposa del faroner principal i de tres dels quatre fills, així com la del faroner auxiliar, Antonio Vera Muñoz.[6]

Vista aèria del far de La Hormiga, amb la qual es poden copsar les reduïdes dimensions de l'illot. Foto httpspescadodecartagena.wixsite.com

Afortunadament per a ell, a La Hormiga tampoc no hi va romandre gaire, atès que el 2 de novembre de 1865 fou destinat al far gironí del cap de Sant Sebastià. Cessà de l'illot murcià l'1 de desembre i el 22 d'aquell mateix mes arribà a la Costa Brava. Ben aviat, però, li arribà un nou trasllat, el 27 d'octubre de 1866 als llums del Rompido de Huelva, una zona també molt atacada per les febres per la seva ubicació enmig d'aigües estancades. El 12 de novembre cessà del far de Palafrugell i el dia 24 arribà al far de Huelva. Sense que en coneguem l'explicació, el 13 de desembre de 1866 va contreure matrimoni a Castelló de la Plana amb Raimunda Armengot Domènech, filla d'un corder de la capital de la Plana, nascuda en aquest mateix municipi el 1849. El matrimoni va tenir un únic fill, anomenat Joaquín, nascut a Castelló el 1871, que probablement morís de petit, en tot cas consta difunt el 1910.[7]

Tan breus que havien estat les estades en altres fars, i d'aquest far de Huelva no arribava mai l'ordre de trasllat; per això, fart d'estar-s'hi, va tractar una permuta –amb més que probable contraprestació econòmica pel mig– amb el col·lega alabès Tomás Valiente Gauna, que estava servint en el far del port de Tarragona. La permuta fou acceptada el 23 de maig de 1870, i el 8 de setembre va entrar a Tarragona. Va tenir mala sort, ja que el 19 d'abril de 1872 el varen tornar a destinar al Rompido de Huelva, per la qual cosa el 27 de maig es va veure obligat a cessar de la confortable destinació tarragonina. El 21 de juny de 1872 arriba novament a Huelva, passen els anys, i altra vegada es troba que d'allà no el mouen. Es belluga, i el 9 d'agost de 1877 sol·licita una nova permuta amb José María Díez Gros, faroner també de terra endins atès que era natural de Sigüenza (Guadalajara),

per anar al far del Grau de Castelló, petició que va ser acceptada ràpidament el 18 d'aquell mateix mes. Així va ser com el 9 de setembre cessa de Huelva, on havia estat els darrers cinc anys, i el 19 d'aquell mes arriba al tranquil far de Castelló i d'allà, en una data indeterminada, passa al far d'Orpesa, a la mateixa província. El 4 d'octubre de 1889 va ser traslladat al far de Borriana, també a Castelló. Cessà d'Orpesa el 30 de novembre i va prendre possessió de la nova destinació el 2 de desembre. No havien transcorregut encara dos anys quan a principi de 1891 va gestionar una nova permuta amb l'andalús d'Almería Eustaquio Fernández Martín, per retornar al far del Grau de Castelló. El nomenament s'aprovà el 24 d'abril de 1891, cessà de Borriana el 12 de maig i l'endemà es possessionà de la que seria la seva darrera destinació. Va estar-s'hi catorze anys més, fins a la jubilació, el 21 d'agost de 1905. Una vegada jubilat s'hi va quedar a viure, com testimonia el fet que morís en aquest indret el 1910.

El far del Grau de Castelló en una imatge del 2009. Aquest far va ser desmuntat i recol·locat al passeig marítim del Grau, on constitueix un atractiu element ornamental. Foto Eva Mitjà Torrent

Un nebot de la que arribà a ser la seva esposa, Miquel Armengot Llopis (Castelló de la Plana, 27/3/1837 - València, 3/2/1892), fill de Miquel Armengot Domènech, que havia treballat de fuster en la construcció del mític far de les illes Columbretes, també va accedir al cos de faroners el mateix 1863.

El darrer cas que oferim aquí és el de Mariano Piquer Castells[8] (Bossòst, Lleida, 16/4/1874 - Barcelona, 24/7/1930). Era fill del comerciant Bonaventura Piquer Peraire i de Narcisa Castells Maignon, ambdós naturals de Gerri de la Sal –Baix Pallars– (Lleida), i veïns de Bossòst en el moment del seu naixement. Sabem que el pare vivia el 1879 a la plaça del Mercadal de Gerri de la Sal. Era net per part de pare de Lluís Piquer i de Ventura Peraire Carrera, ambdós naturals de Gerri de la Sal –Baix Pallars– (Lleida); i net per part de mare de Joaquim Castells, propietari, natural de Gerri de la Sal –Baix Pallars– (Lleida), i de Concepció Maignon, natural de Barcelona.

El 27 de desembre de 1896 va contreure matrimoni a Gerri de la Sal amb Antonia Izquierdo Arjona, natural d'Oriola (Alacant) (1872? - Calella, Barcelona, 4/5/1948) i en aquell moment també veïna de la localitat. És possible que el vincle entre els contraents estigués en la substància que tant caracteritza aquest municipi. D'una banda, sabem que el seu pare, Bonaventura Piquer Peraire, estava relacionat amb l'Alfolí de la Sal de Gerri, com a propietari de 50 participacions; i de l'altra, resulta que les famoses salines alacantines de Torrevella estan situades molt a prop de la ciutat d'Oriola, d'on era oriünda l'esposa. A Gerri de la Sal, hi van néixer els dos primers fills del matrimoni Piquer Izquierdo: Narcís (Gerri de la Sal, Lleida, 16/10/1897 - Pamplona, Navarra, 12/6/1960), que fou venedor d'assegurances, i Norbert (Gerri de la Sal, Lleida, 7/7/1899 - San Sebastián, Guipúscoa, 7/4/1990). El 6 d'agost de 1900 va sol·licitar l'ingrés al cos de torrers de fars, moment

en el qual constava com a batxiller en arts i veí de Gerri. Poc després va fer les pràctiques al far castellonenc d'Orpesa. Va ingressar al cos el 18 de gener de 1902, per bé que no se li va assignar destinació fins al 31 de gener. En l'interval entre la sol·licitud d'ingrés i la materialització d'aquest, el matrimoni va tenir el tercer fill: Narcís Cèsar (Castelló de la Plana, 7/8/1901 - Calella, Barcelona, 19/12/1952), que fou mecànic. El 14 de febrer de 1902 arribà al far de Peníscola, un edifici inaugurat el 1899. També s'hi estigué poc, ja que el 6 de novembre d'aquell mateix any s'aprovà la permuta per anar al far del Llobregat, que havia sol·licitat amb el seu company manxec Juan José Moragón Martínez. Entre el 23 i el 25 d'aquell mateix mes de novembre realitzà el traspàs d'un far a l'altre. No arribà a dos anys l'estada en aquell far, durant la qual nasqué una altra filla, Antònia (l'Hospitalet de Llobregat, 7/1/1904 - Calella, 16/1/1976). El 9 de febrer de 1905 fou destinat a la suplència de Barcelona, per la qual cosa cessà del far del Llobregat el 28 d'aquell mes, i l'1 de març es possessionà de la nova destinació, durant la qual van néixer dues filles bessones que van morir solteres: Concepció (Barcelona, 7/7/1905 - Calella, Barcelona, 1/8/1921) i Mercedes (Barcelona, 7/7/1905 - San Sebastián, Guipúscoa, 21/6/1972), nascudes en un pis al carrer de Sepúlveda, núm. 155 de la capital catalana, i encara un altre fill: Josep Oriol (Barcelona, 24/6/1909 - Pamplona, Navarra, 23/1/1983).

Una imatge del 2005 del far de Peníscola, deshabitat d'ençà 2013. Foto Eva Mitjà Torrent

El 2 de novembre de 1909 sol·licità una triple permuta amb el gadità Serafín de Castro Caballero i el mallorquí Jaume Sastre Vadell, per anar al far barceloní de Calella «por razón de que el Sr. Piquer tiene numerosa familia y se le hace por consiguiente bastante difícil la vida en esta capital, y conviniendo al Sr. Sastre salir de su destino para atender al restablecimiento de su salud, desea formar parte de esta combinación, ya que el Sr. de Castro no tiene inconveniente en pasar a prestar sus servicios al faro de Villanueva».[9] El 8 de gener de 1910 es produí el nomenament pel qual Serafín de Castro va passar del far de Calella al de Vilanova i la Geltrú; Mariano Piquer, de la suplència de Barcelona, al far de Calella; i Jaume Sastre, del far de Vilanova i la Geltrú, a la suplència de Barcelona. L'1 de febrer cessà de la suplència de Barcelona i prengué possessió al far de Calella. S'obrí una llarga etapa d'onze anys de permanència en un mateix far durant la qual nasqué el darrer dels seus fills: Bonaventura (Calella, 14/9/1913 - Vitòria, Àlaba, 16/12/1964). En aquesta ciutat del Maresme va compaginar la feina al far amb d'altres en el sector industrial, la qual cosa li permetia cobrir amb major solvència les necessitats de la seva nombrosa prole. Tanmateix, aquest fet provocà nombroses incidències i advertències per part de la superioritat. Malgrat que el 1914 i el 1919 va poder trampejar la situació, el 1921 se li va obrir un expedient disciplinari per treballar sense autorització en una fàbrica del municipi, que culminà amb una sanció el 29 de març de 1921, que comportà com a càstig el trasllat al far

de l'illa de Tagomago, a la costa est d'Eivissa. Aquell fou sens dubte un cop molt dur, en tant que implicava deixar el confort d'una destinació com Calella, en un far immediat a nucli urbà amb totes les comoditats que per a la família això representava, i haver de traslladar-se a un petit illot sense cap tipus de servei ni assistència. La tribulació va planar sobre la família Piquer. El 9 d'abril de 1921 cessà de Calella i tot seguit va optar per demanar una llicència il·limitada «por tener la madre imposibilitada», i evitar així l'atzucac que se li havia presentat.

Postal del far del Cap de Creus. Foto Àngel Toldrà Viazo. Col·lecció Elvira Pujol Font

Transcorregut l'any necessari per poder retornar al cos, el 25 de juny de 1922 va sol·licitar el reingrés al servei actiu, a la qual cosa s'accedí el 14 de juliol, en nomenar-lo per al far menorquí d'Artrutx, al qual arribà sense més dilació el 13 d'agost. No havia ni transcorregut un any quan el 16 d'abril de 1923 fou destinat al far gironí del Cap de Creus. El 5 de maig cessà del far menorquí, i el 4 de juny prengué possessió del gironí. Just al cap d'un mes d'haver-hi arribat, ja presentava una sol·licitud de permuta amb el rosinc Felip Trull Pujol per anar a la suplència interina de Girona. La superioritat concedí la permuta el 10 de juliol, i el 4 d'agost arribà a la capital gironina. En el padró d'habitants d'aquesta ciutat del 1923 consta resident al cèntric carrer de les Hortes, núm. 18 2n pis. Inquiet com era, ben aviat gestionà una nova permuta, que en aquesta ocasió el va portar el 7 de novembre de 1923 a ser destinat a la suplència interina de Barcelona, a la qual va arribar el 7 de desembre. Tanmateix, aquella interinitat arribà a la fi amb el nomenament, el 29 d'agost de 1925, al far de Llebeig, un dels dos fars de l'illa de sa Dragonera, situada a la costa sud occidental de Mallorca. Dos dies després cessà de la suplència interina de Barcelona, i malgrat que el 30 de setembre arribà a prendre possessió de la nova destinació, en veure's en aquell indret tan aïllat i aspre de viure, s'espavilà i optà novament per sol·licitar una llicència il·limitada al·legant la necessitat d'haver de restablir la seva salut. El 2 de novembre se li concedí la llicència sol·licitada, i va ser així com cessà del càrrec el 10 d'aquell mateix mes. Reingressat novament al servei actiu, aconseguí ser destinat a la suplència de Barcelona, però altra vegada l'estabilitat no s'allargà massa, atès que el 15 de març de 1929 fou traslladat als allunyats llums d'enfilació de la Barra de Huelva. Resultà que en una reestructuració realitzada en la plantilla dels fars, es considerà que a la plantilla de la suplència barcelonina sobrava una persona. El 30 de març arribà a cessar de la suplència de Barcelona, i el 14 de juny prengué possessió de la nova destinació a Huelva. L'esglai, tanmateix, durà poc. En aquesta ocasió va tenir sort, o potser hem de creure que a aquesta ventura hi va contribuir alguna influència. Fos com fos, el cas és que consta que el 29 de juliol de 1929 fou nomenat novament a la suplència de Barcelona, atès que una ordre del 17 de juliol havia creat novament la plaça que poc abans havia estat anul·lada. Sabem que el 26 d'agost de 1929 es possessionà novament de la suplència

de Barcelona, i s'esmenta concretament que tenia residència al far de Calella. Malgrat que a la documentació ministerial del juliol de 1930 consta que va morir a Calella on residia com a torrer suplent de Barcelona, la inscripció de defunció apareix registrada al Registre Civil de Barcelona, com hem tingut ocasió de comprovar.

10- Imatge del far de Calella de mitjan segle xx. Al fons, s'hi adverteix la proximitat del nucli urbà i a l'esquerra, les fàbriques que caracteritzaven el teixit industrial d'aquest municipi. Col·lecció Foto Film Calella

Per acabar esmentarem que un seu germà, Josep Piquer Castells (Gerri de la Sal, Lleida, 17/11/1883 -?, >1913), també va accedir al cos de fars. El 1913 consta que estava en espera de destinació, però res més en sabem; tan sols que per una reial ordre de 15 de novembre de 1920 va ser donat de baixa en compliment del reglament aprovat el 30 d'abril de 1873, que establia l'exclusió de tots els qui transcorreguts tres anys d'ençà de la concessió de llicència il·limitada no haguessin demanat el retorn al servei actiu.

Notes

1- Bona part de les dades procedeixen d'AGMF (Arxiu General del Ministeri de Foment, d'ençà 2020 conegut com a MITMA, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). Lligall 6.175. Algunes dades biogràfiques procedeixen dels respectius registres civils.

2- AGMF. Lligall 6.616. Expedient personal de Pedro José Sevillano Avilés.

3- Expedient de viduïtat: AGA TOPOGRÁFICO, 12,51-60, CA,19615.

4- Expedient d'orfandat: AGA TOPOGRÁFICO, 12,51-60, CA,19669.

5- AGMF. Lligall 6.598.

6- AGMF. Lligall 6.662. I més informació a *El Museo Universal*, núm. 47 (21 novembre 1869), p. 4 i 6.

7- Expedient de viduïtat: AGA TOPOGRÁFICO, 12,51-60,CA,19257,2847. Consta erròniament identificada com a Raimunda Armengor Domènech. El 30 d'agost de 1910 reconeixement a la vídua del dret a una pensió de 750 ptes. anuals del Montepío de Correos, al qual estaven agregats els torrers de fars.

8- AGMF. Lligalls 5.293 i 6.524.

9- AGMF. Lligall 15.835. Serafín de Castro Caballero.