



Generalitat de Catalunya
Departament d'Innovació,
Universitats i Empresa



Guies turístiques de Catalunya

Els fars de Catalunya - De nord a sud per la costa

Els fars de Catalunya

De nord a sud per la costa





ELS FARS DE CATALUNYA

DE NORD A SUD PER LA COSTA



Generalitat de Catalunya
**Departament d'Innovació,
Universitats i Empresa**



Biblioteca de Catalunya. Dades CIP:

Els **Fars** de Catalunya: de nord a sud per la costa. – (Guies turístiques de Catalunya)
ISBN 9788439386094
I. Interpreta Cultura (Firma)
II. Catalunya. Departament d'Innovació, Universitats i Empresa
III. Col·lecció: Guies turístiques de Catalunya
1. Fars – Catalunya – Guies 2. Museus marítims – Catalunya – Guies
725.34(467.1)(036)
069.02:656.6(467.1)(036)

© Generalitat de Catalunya
Departament d'Innovació, Universitats i Empresa
Secretaria de Comerç i Turisme
Direcció General de Turisme

Col·lecció Guies Turístiques de Catalunya.
Direcció: Jaume Font i Garolera, Subdirector General de Programació Turística

Edita: Direcció General de Turisme
Text: Interpreta Cultura
Cartografia: Geotec
Realització: Ciro Ediciones, S.A.

Fotocomposició: Digitalscreen
Imprès a: Liberdúplex
ISBN: 978-84-393-8609-4
Dipòsit Legal: B-44.514-2010

Crèdits de les il·lustracions:

© Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona:
pàg. 20, 24 (Camil Busquets Vilanova), 28, 38, 44 (Jordi Montoro Fort)
i 74 (J. L. Biel)

José Luis Rodríguez: pàg. 18

Miguel Ángel Álvarez: pàg. 31, 49 i 54

Xarxa de Museus Marítims de la Costa Catalana: pàg. 64, 65, 66, 69, 70,
71, 73 i 76

Rafael López-Monné: pàg. 48

Arxiu del Port de Tarragona: pàg. 47, 48 i 50

Bergantí Estudi. Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols: pàg. 68

Pep Botey: pàg. 67

Oriol Alamany: pàg. 21 i 53

Xavier Catalán: pàg. 29 i 49

Cesc Garsot: pàg. 15, 16, 30, 34, 42, 46, 55, 57, 58 i 59

Francesc Gomà: pàg. 37

Ramon Manent: pàg. 10, 11 i 39

Jordi Pareto: pàg. 23, 25, 41, 43 i 51

Toni Vidal: pàg. 33 i 35

Maria de Genover: pàg. 22

Museu Comarcal del Montsià: pàg. 77

Museu del Port de Tarragona: pàg. 75

Museu Municipal del Masnou: pàg. 72

Índex

Presentació	4
-----------------------	---

Els fars de Catalunya - De nord a sur per la costa . . 7

Introducció	10
Història dels fars	12
Far de Punta s'Arenella	16
Far de Cap de Creus	18
Far de Cala Nans	22
Far de Roses	24
Far de les illes Medes	26
Far de Sant Sebastià	28
Balisa de les illes Formigues	30
Far de Palamós	31
Balisa de la llosa de Palamós	33
Balisa de Sant Feliu de Guíxols	33
Far del cap de Tossa	34
Far de Calella	36
Far de Barcelona	38
Far de Montjuïc	42
Farola del Llobregat	44
Far de Sant Cristòfol	46
Far de la punta de la Galera	47
Far d'Aragó i Far de la Banya	48
Far de Salou	50
Fars del delta de l'Ebre	52
Far de la punta del Fangar	54
Farola del cap de Tortosa (o far de l'illa de Buda)	55
Far de la Banya	57
Far de la punta de la Senieta	58

Equipaments de la xarxa de Museus Marítics del litoral català 61

Consell General dels Pirineus Orientals	64
Museu de l'Anxova i de la Sal - l'Escala	65
Museu de la Mediterrània - Torroella de Montgrí	66
Museu de la Pesca - Palamós	67
Museu d'Història - Sant Feliu de Guíxols	68
Museu del Mar - Lloret de Mar	69
Museu de Mataró	70
Museu de la Marina de Vilassar de Mar	71
Museu Municipal de Nàutica - el Masnou	72
Consorci El Far - Centre de Treballs del Mar - Barcelona	73
Museu Marítim de Barcelona	74
Museu del Port de Tarragona	75
Museu d'Història de Cambrils	76
Museu Comarcal del Montsià - Amposta	77
Bibliografia	78

Presentació

Amb aquestes línies tinc el plaer de presentar una nova guia de la col·lecció Guies Turístiques de Catalunya, en aquest cas adreçada a donar a conèixer, als nostres visitants i turistes, el ric patrimoni que atresora el litoral català en matèria de fars. Tot al llarg de la costa catalana, d'uns 500 km de longitud, hi ha més d'una vintena de fars, des del que trobem a Punta s'Arenella, al nord –al litoral del Port de la Selva–, fins al far de la Punta de la Senieta, al mig-jorn català –situat dins el port natural dels Alfacs, a Sant Carles de la Ràpita. Tots se situen invariablement en emplaçaments que tenen una gran visibilitat sobre el mar, d'acord amb la seva funció ancestral d'orientar i de servir de punt de referència als navegants de totes les èpoques.

Situats gairebé sempre en paratges d'una gran bellesa, els fars tenen des d'antic una aura romàntica glosada per poetes i escriptors. Per Josep Pla, el far de Sant Sebastià, situat en una posició alterosa i dominant del litoral de Palafrugell, esdevé un mirador privilegiat de la Costa Brava. En un altre sentit, el poeta Miquel DescLOT sap condensar tot l'aire màgic i misteriós que envolta els fars i els faroners a través del seu conegut poema “El faroner del cap de Creus”, aquell que “encén el foc amb llum de lluna, / du barba llarga fins els peus / i mai no menja ni una engruna”.

Avui els fars han perdut pràcticament del tot la seva funció primitiva d'orientar el navegant, el qual disposa d'instruments més moderns i precisos d'orientació, com els sistemes de guiatge per satèl·lit. Ara bé, la seva inconfusible silueta es retalla encara impertorbable en els llocs més emblemàtics de la costa catalana, des del cap de Creus fins a les costes del delta de l'Ebre. En aquest nou context, molts fars han canviat la seva funció primitiva per obrir-se al públic i esdevenir des de petits centres d'interpretació de la vida marinera fins a miradors privilegiats del litoral català, ofertes de les quals trobareu notícia puntual en aquesta guia.

A més a més del fars, a la guia el lector trobarà una referència breu a la gran diversitat de museus marítims, centres d'interpretació i altres equipaments que posen en valor la rica tradició marinera de Catalunya. Hi ha prop d'una quinzena d'equipaments d'aquest tipus al litoral català, que van des del Museu Marítim de les Drassanes de Barcelona, fins al Museu de la Pesca de Palamós o el Museu del Mar de Lloret de Mar, a més d'altres equipaments que

s'estan renovant o construint de nou. Una oferta que constitueix, sens dubte, un complement magnífic dels atractius principals de la costa catalana, des de les platges i les petites cales que atreuen el gruix del flux turístic fins als ports esportius, sense descartar una oferta d'allotjament (hotels, càmpings) cada dia més competitiva i de més qualitat. Tot plegat converteix Catalunya en una de les primeres destinacions mundials del turisme de sol i platja, un turisme cada vegada més exigent pel que fa a l'equipament i a l'oferta complementària, com en aquest cas dels fars.

La guia s'emmarca en el context de les directrius i recomanacions del Pla Estratègic del Turisme a Catalunya (2005-2010), que aposta per la diversificació i la desestacionalització del turisme català, mitjançant la posada en valor del patrimoni material i immaterial i de tots els recursos del país. És amb aquest esperit que la Direcció General de Turisme publica la col·lecció Guies Turístiques de Catalunya. En resum, aquesta guia ofereix, als nombrosos turistes i visitants de la nostra costa, la possibilitat de descobrir i aprofitar tots aquests atractius que ofereix el litoral, de punta a punta de la costa catalana.

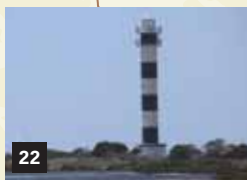
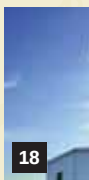
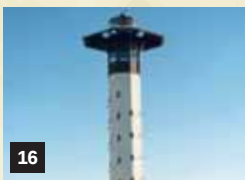
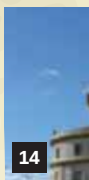
JOSEP HUGUET I BIOSCA

Conseller d'Innovació, Universitats i Empresa



ELS FARS DE CATALUNYA

DE NORD A SUD PER LA COSTA





Introducció



*Retaule de Sant Miquel
i Sant Nicolau de Bari
(fragment), de Jaume
Cabrera. S. xv. Manresa*

Catalunya té un total de 580 kilòmetres de costa des de Portbou fins a les Cases d'Alcanar. Si la resseguim de nord a sud, ens trobem amb 280 km de platges, quasi 8.000 ha de rius i llacs, 340.000 ha de superfície forestal, i 250.000 ha d'espais d'interès natural. La petja humana es fa evident en els 70 municipis litorals, i en els 72 ports comercials, esportius i pesquers. De tot el front costaner, les platges són les que atreuen més visitants i usuaris. I amb garanties de qualitat, ja que el 90% estan considerades de qualitat sanitària molt bona. Pel que fa als espais naturals del litoral, són destinacions ideals per conèixer la flora i la fauna autòctones. Dels espais protegits, cal esmentar el cap de Creus, les illes Medes i el delta de l'Ebre.

Al litoral hi ha municipis de totes les mides: petits, com Santa Susanna, Caldes d'Estrac, Altafulla o Llançà; mitjans, com Palamós, Sitges, Salou o Torredembarra; grans, com Vilanova i la Geltrú, el Prat del Llobregat o Castelldefels; Mataró, Badalona i Tarragona, que superen els 120.000 habitants, i, evidentment, Barcelona, amb més d'un milió tres-cents mil.

En general, és a les viles i ciutats on es concentra l'oferta de serveis i d'oci del litoral i els museus de temàtica marinera. Així, podem visitar espais arqueològics, com Empúries (a l'Escala), Badalona, Mataró i Tarragona, conjunts monumentals i arquitectònics com el barri gòtic de Barcelona i el barri mariner de la Barceloneta, el recinte gòtic de Pals, la ciutadella de Roses, o el passeig de les Botigues d'Altafulla, que conserva les cases dels pescadors i els magatzems dels comerciants. Al llarg de la costa hi trobem també nombroses torres de guaita, especialment al Maresme i al delta de l'Ebre, masos fortificats, castells i fortins (castell de la Trinitat, a Roses, o castell de Sant Jordi d'Alfama, a l'Ametlla de Mar, entre d'altres), i camins de ronda, com el que uneix Llançà i el Port de la Selva.

De tots els elements del patrimoni marítim, segurament els fars són l'element més destacat del paisatge costaner. Ubicats en in-

drets de gran interès paisatgístic, esdevenen excel·lents miradors del litoral. Tenen, a més, una aura de misteri i llegenda, potser perquè se'ls associa amb el bon funcionament de la navegació, des dels temps més remots. De nit, la llum del far crea una atmosfera màgica que ha inspirat artistes de tots els gèneres.

Avui, però, els fars estan automatitzats, i n'hi ha dos en desús, el de Barcelona i el de Tarragona. I pel que fa al seu futur, es tracta de donar utilitat a aquests elements patrimonials, de donar-los vida, per tal que la seva conservació estigui legitimada, i poder-ne garantir, així, la seva pervivència com a testimonis d'antics sistemes de comunicació i de formes de vida tradicionals de la gent de mar.

D'ON PROVÉ EL MOT FAR

Un far és una torre, construïda arran la costa, que porta en la seva part superior un llum potent per orientar la navegació. A l'edat mitjana el mot *far* o *faró* identificava una foguera que servia de senyal. És sinònim del que, també des d'aquelles èpoques passades, en català s'anomena *alimara*, mot manllevat de l'àrab. I és que, a inicis del segle XII, Mequinensa i Tortosa ja disposaven d'una xarxa de senyals òptics o alimares. Podien fer-se fars o alimares en qualsevol punt del territori, però la lògica geogràfica feia que s'aprofitessin els punts amb major visibilitat. Ara bé, si en aquests punts a més s'hi erigia una torre, s'incrementava la visibilitat respecte al seu entorn immediat. Aquestes defenses reberen diversos noms: els més usuals són *talaies*, *torres de guaita* o *torres de moro* (no pas perquè estiguessin construïdes per ells, sinó perquè estaven construïdes per a ells). Les seves funcions eren múltiples: vigilar perquè no desembarqués ningú, persona o animal, que portés alguna malaltia contagiosa; avisar de l'arribada i partida d'embarcacions, o de naufragis; informar de possibles malvestats naturals, com ara temporals i naufragis. Però la seva funció principal, sobretot, era tocar a rebat —el toc de moros— contra els enemics arribats per la mar. En català, fins ben entrat el segle XX, per referir-se als fars parlaven de llanterna o fanal.



Torre dels Encantats. S. XIII

Història dels fars

La primera navegació fou de cabotatge, és a dir, resseguint la línia de la costa sense perdre-la mai de vista. Només es feia de dia i durant el bon temps. Però a poc a poc es va gosar navegar d'altura, a alta mar, primer de dia i a la primavera i l'estiu, i més endavant de nit i durant tot l'any. L'origen dels fars cal situar-lo justament en els intents primerencs de navegar de nit. Arribats a la costa, en la claror del dia, els senyals d'orientació venien donats pels accidents geogràfics: badies, cales, caps i turons. En la foscor de la nit, les alimares aportaven la solució a la manca de visibilitat absoluta.

ELS FARS DE L'ANTIGUITAT

El primer far de què tenim notícia certa és el d'Alexandria. És el més famós de la història. El far era situat a l'illa de Faros, just davant de la ciutat d'Alexandria, i d'aquí deriva el nom *far*.

Els romans bastiren una vintena de fars per tot l'imperi. Els més propers al territori català eren a Provença: a *Forum Iulii*, actual Frejús; Massalia, actual Marsella; a la desembocadura del Roine, i a Narbona. A la península Ibèrica, el far més antic és la torre d'Hèrcules, a la Corunya. És del segle I o II dC, tot i que l'aspecte actual es deu a una restauració del segle XVIII. Encara funciona, la qual cosa el converteix en el degà dels fars.

En el territori català, algun erudit parla d'un llum al far de l'Empordà relacionant-lo amb la ciutat d'Empúries, basant-se en un esment documental de l'any 844 sobre *farus*.



L'EDAT MITJANA I MODERNA

A l'alta edat mitjana es van construir pocs fars. Hi ha notícia de dos fars en temps de Carlemany i de Lluís el Piadós, però són excepcionals. No és fins al segle XII que es construeixen fars a la Mediterrània occidental, a Liorna, Meloria i Gènova.

*Reconstrucció ideal
del far d'Alexandria*

En el segle XVIII, es produí una revitalització econòmica gràcies en bona mesura a l'autorització reial perquè Catalunya comerciés lliurement amb Amèrica. El tràfic naval s'incrementà i augmentà el calat i tonatge dels vaixells. Ja no n'hi havia prou amb els llums de recalada en els ports de més importància, sinó que calia abalissar la costa i senyalar els esculls i els baixos més transitats.

LA NOVA TECNOLOGIA FARONERA DEL SEGLE XIX

El segle de la industrialització va portar al món navilier la introducció del casc de ferro i la propulsió a vapor. El panorama no va ser igual a tot arreu, però. Entre el 1820 i 1840, els Estats Units, Anglaterra i França foren els pioners de la tecnologia faronera. A Catalunya només hi havia tres fars: un al cap de Salou i dos més a Tarragona i Barcelona. Tots tres, de llum fixa, van ser resultat de l'esforç de la Junta de Comerç, la institució que regia i fomentava l'activitat comercial i industrial catalana. A la resta de l'Estat hi havia disset fars.

L'any 1842, es va constituir la Comissió de Fars amb l'objectiu de proposar un pla de construcció i millora del sistema de fars del litoral espanyol. Només onze anys després, el 1858, ja n'hi havia quaranta en funcionament i vint més en construcció. Dels vint fars que avui dia hi ha a Catalunya, catorze s'erigiren entre les dècades de 1850 i 1860. El 1858 la Comissió de Fars va complementar el Pla d'Enllumenat amb el *Plan General para el Balizamiento de las Costas y Puertos de España e Islas Adyacentes*.

EL SEGLE XX. LA CARRERA CAP A LA MODERNITZACIÓ

Si el segle XIX és el dels fars, el segle XX ho serà dels ports. El port de Garraf es construí el 1901-1902. En la mateixa dècada es feren els de Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Roses i Blanes. El de Vilanova i la Geltrú s'engegà el 1918. Els d'Arenys de Mar, Cambrils i l'Ametlla de Mar es començaren a construir a la dècada de 1920. El nou port de Sant Carles de la Ràpita es va iniciar el 1931. La resta de ports nous es van construir a partir de la Llei de ports esportius de 1969. En paral·lel el tràfic navilier va registrar un creixement continuat.

Quant als fars, l'any 1902 s'aprova el *Plan de Reforma del Alumbrado de las Costas de la Península, Islas Adyacentes y Posesiones Españolas del Litoral del Norte de África*. El nou pla generalitza el sistema de llampades, de manera que facilita la identificació dels fars. Durant la vigència d'aquest pla es van construir els fars de punta s'Arenella, cap de Tossa i Montjuïc.

El 1916, s'aprova el *Plan de Señales Sonoras*. Els principals senyals acústics que ha tingut la nostra costa són el del cap de Creus i el del cap de Tortosa. El 1923 s'aprova el *Plan de Radiofaros de España*, que aposta per aquesta tecnologia. De 1967 data el *Proyecto de Mejora de las Señales Marítimas de España*. Quant a les fonts d'energia dels fars, impulsava l'eliminació de les làmpades de petroli a favor de l'acetilè. Però el punt més important és que determinava un criteri estricte quant a la visibilitat dels fars.

El pla anterior es completa amb el *Plan de Señales Marítimas 1985-1989*. Aquest pla, pel que fa a les fonts d'energia, preveu substituir tots els llums d'acetilè per làmpades elèctriques. A partir de la revisió de la costa entre Salou i Vilanova i la Geltrú estableix que no es compleixen les condicions de visió i que, per consegüent, cal construir-hi un far nou. Com a conseqüència, l'11 de gener de 2000 s'inaugurà el darrer far de Catalunya: el de Torredembarra.

EL SEGLE XXI. DELS USOS NAVILIERS ALS USOS CULTURALS

Per l'article 149 de la Constitució espanyola, els fars depenen del Ministeri d'Obres Públiques. Però la *Ley de Puertos del Estado de la Marina Mercante* (1992) va comportar el traspàs de la gestió de senyals marítims a les autoritats portuàries. L'Autoritat Portuària de Barcelona gestiona vint fars i diversos senyals marítims de la costa catalana, des de Portbou fins a Vilanova i la Geltrú, i l'Autoritat Portuària de Tarragona vuit fars més, des de Torredembarra fins a Alcanar.

Quant als fars, els canvis tècnics són totals. Les llanternes són més petites i perfeccionades; els llums preveuen un sistema de canvi automàtic si es fonen les làmpades; les òptiques giren amb motors segurs; les plaques fotovoltaïques exteriors produeixen el corrent necessari; les antenes són elements del sistema DGPS...

Ara bé, les transformacions tecnològiques, primer els senyals radiofònics i més tard els sistemes de navegació per satèl·lit, com el GPS, o el seu competidor europeu Galileo, han entrat en competència amb els fars. Tot i així, els fars encara mantenen una guspira d'activitat, per mantenir-los en funcionament, i no precisament gràcies a la presència dels torrers, que ja han estat substituïts per sistemes automàtics, això sí, subjectes a un manteniment permanent.

Els fars aporten un element de tranquil·litat als navegants: no és el mateix arribar a les envistes d'una nova costa amorfa i des-

coneguda, que identificar-hi un far. Cert que tothom porta GPS, però és una màquina freda, mentre que el far és, materialment i espiritualment, una claror en la nit.

Arribats aquí, l'esdevenidor dels fars com a conjunt constructiu s'està replantejant. Amb la desaparició dels torrers, els habitatges que formaven part del conjunt han passat a satisfer altres funcions o estan pendents d'ús. Al nord de Noruega hom pot hostatjar-se en els fars; els de la Bretanya han estat declarats patrimoni nacional.

A Catalunya, alguns fars han estat transformats en centres d'interpretació o museus. El far de Cap de Creus acull l'oficina d'informació del parc natural del cap de Creus. El far del cap de Tossa ha estat rehabilitat per acollir el Centre d'Interpretació dels Fars de la Mediterrània, i exposar-hi la història i les característiques dels senyals marítims del far de Tossa. El far de la Banya, al port de Tarragona, funciona com a extensió del Museu del Port de Tarragona. Dóna a conèixer els aspectes generals del món dels fars i els específics dels fars de la zona marítima de Tarragona.



Interior del far de Tossa de Mar

Actualment, el futur dels fars rau en el seu passat, en el paper com a testimonis de formes de vida i de treball pertanyents a temps pretèrits, alhora que en el seu valor arquitectònic i paisatgístic. Els fars s'han erigit en elements identitaris que, enmig de la globalització, esdevenen elements del patrimoni industrial, antropològic i paisatgístic d'un país.

Far de Punta s'Arenella

El Port de la Selva



El precedent del far de Punta s'Arenella és una torre de guaita. I és que el litoral català, durant les èpoques mitjana i moderna, era insegur davant el perill sarraí i piràtic, cosa que va motivar que es bastís una àmplia xarxa de torres de guaita, fortins i camins de ronda destinats a garantir-ne la defensa. El far es troba, justament, dins del camí de ronda entre el Port de la Selva i Llançà.

La indefensió del Port de la Selva, a la fi del segle XIV, queda documentada a la “súplica que los de la Selva [nom precedent del Port de la Selva] donaren i presentaren a Fr. Bertran, abat del monestir de Sant Pere de Rodas, que en atenció que en temps passat ells són estat robats, destruïts e malmenats per serrin [sarraïns] enemics de la Creu i com hi ha perill eminent de major dany irreparable en seguir lo dit lloc per dits enemics, com en dit lloc no ha força ni defensió nenguna perquè los dits homens se pugan defensar e contrestar als dits enemics supliquen que pugan fer en la iglésia una fortalesa per defensar-se de sos enemics, a 11 de Març de 1397”.

En conseqüència, fou fortificada l'església, fora vila, de Sant Sebastià.

Lluny dels perills piràtics, el 1891 la Societat de Salvament de Naufrags de Girona va reclamar la construcció d'un far. Però va caldre esperar fins al Pla de Reforma de l'Enllumenat de 1902 perquè se n'avalés la conveniència. Inicialment es va pensar d'erigir-lo a la Lloia, però es va considerar més adient el lloc on és avui, que té més angle de visió, tot i que està molt batut per la tramuntana. Per fi, el 1913, vint-i-dos anys després que se'n justificués la necessitat, va inaugurar-se, amb esclats blancs d'un segon cada cinc segons, i de manera que els llums de port del Port de la Selva en depenguessin.

El juliol de 1937, en plena Guerra Civil, s'instal·laren dues bateries al costat del far. Ara per un motiu, ara un per altre, el llum sovint no va funcionar. Acabada la contesa bèl·lica s'hi va habilitar uns barracons militars que perduraren dues dècades llargues. Durant i després de la Segona Guerra Mundial, les llevantades arrossegaren mines als peus del far. Gran part foren desactivades per l'Armada, però d'altres esclataven bo i sacsejant el far. El 1999 la plaça de faroner va desaparèixer definitivament.

El far de Punta s'Arenella va inspirar una prosa poètica de J. V. Foix, que estiuejava al Port de la Selva.

"El faroner de mil bigotis —no he sabut mai quin era el seu— m'ha demanat si, per una nit, volia encarregar-me de la llum. Hem pujat a la torre, m'ha ensenyat el mecanisme i m'ha donat les claus. A posta de sol, jo aparellava i engegava segons prescripció i norma. De moment, m'encisava el pas dels feixos lluminosos per les vinyes —les quals diríeu que verdegien com al migdia—, per les pinedes que es retallen al fort de la claror i pels rocs. Però la meua sorpresa —meravella, prodigi, màgia— ha estat en adonar-me que a l'esclat de la fosca, a nit tocada, el feix de llum es projectava, a cada passada, en un país nou, en paisatges inesperats, en illes no previstes, en contrades de falla i rondalla. No só pas miracle; però us dic que pertot on es projectaven els feixos del llum del far, regulars i monòtons, apareixia l'increïble, com si el roc de la torre, després, solqués, a velocitat no gaire fàcil de concebre, totes les mars del món i arran de riba. Hi ha hagut moment en què he cregut que la llosa i el castell farers, era una nau que caminava de nit, segons un projecte madur i germinatiu."

J. V. Foix
Diari 1918

Far de Cap de Creus

Cadaqués



El cap de Creus era anomenat a l'edat mitjana el cap dels Diables, de ben segur pel risc que comportava navegar-hi massa a prop. És el far situat més a l'est de la península Ibèrica. El fort embat dels vents, junt amb l'acció del mar, han escalaborat en la roca formes estranyes, forjant un roquissar de bellesa estranya que ha inspirat la paleta d'artistes.

Abans de bastir el far actual es va estudiar la possibilitat d'altres emplaçaments. La ubicació actual respon a la lògica geogràfica, ja que el far està construït sobre els fonaments d'una torre de senyals romana, que a la baixa edat mitjana també va servir com a torre de guaita.

En la plenitud del perill turc, es va projectar de refer la torre, que el pas del temps havia enrunat. La seva construcció es va considerar tan necessària que fins i tot el Consell de Cent de Barcelona hi aportà 200 lliures. El far, a 87 metres d'altura, fuetejat per la tramuntana i les llevantades, és punt de referència d'una de les zones més dures de navegar de la costa catalana.

És situat a la punta de l'Esquena, la part més sobresortint del cap de Creus, a uns 400 m del mar i a una alçada de 75 m, sobre un penya-segat negre amb una orografia escarpada i complicada que es precipita sobre el mar formant diverses cales agrestes i de cara a l'illa de s'Encalladora.

Per la banda nord del cap, cala Culip, a causa dels corrents marí-tims, sempre ha recollit restes de naufragis de tot el golf de Lleó. Per la banda sud, l'embarcador de cala Fredosa, a vora un quilòmetre del far, va servir per descarregar-hi els materials de construcció i, una vegada construït, per rebre l'avitallament. El 1907 es va estudiar la possibilitat de fer-hi arribar una carretera, però no s'arribà a fer fins al 1968.

Durant dècades va estar completament aïllat, com testimonia el fet que, el 1935, un operari es va fer mal en caure daltabaix d'una finestra, i va haver de restar-hi nou dies, perquè no hi havia manera de traslladar-lo a Cadaqués.

“El faroner de Cap de Creus
encén el foc amb llum de lluna,
du barba llarga fins els peus
i mai no menja ni una engruna.
Fa tres mil anys que vetlla el far
i ha viscut set-cents naufragis.
Té la mirada al fons del mar
o sempre canta mals presagis.
El faroner de Cap de Creus
ja sols espera una donzella.
Vindrà vermella fins els peus
en una barca amb bona estrella.
Potser ja no fondrà els esculls
ni es desfarà contra la terra.
Portarà l'alba al fons dels ulls
i avançarà cap a la serra.”

MIQUEL DESCLOT
El faroner

El poema va ser musicat l'any 1977 pel grup Coses, dins el disc *Ara és demà*.

El 1989, Jorge Alfredo Sarraute Sánchez també el va musicar per a cor.



Far de Cap de Creus

El far de Cap de Creus era d'una necessitat indeclinable per a la navegació en aquestes costes cantelludes, que sempre han estat molt perilloses quan hi bufa la tramuntana. Així, és el segon que va entrar en funcionament en compliment del Pla d'Enllumenat: el 1853, només dinou mesos després que ho fes el del Llobregat.

L'edifici original tenia planta quadrangular, amb una torre d'onze metres d'altura. Més tard fou ampliat amb una sala de màquines a mestral i tres cambres a migjorn. El Pla d'Enllumenat estimava necessari un aparell de tercer ordre amb un pla focal de 86,94 metres s.n.m. i un abast de quinze milles. La llum era fixa amb llampades de tres en tres minuts.

El 1937, al llarg del mes d'octubre, la torre va ser metrallada en tres dies diferents i va quedar inutilitzada per la resta de la guerra. Per contra, l'any següent va ser habilitada com a semàfor (un semàfor és un telègraf de banderes o lluminós situat en un lloc ben visible de la costa, per establir comunicacions amb les embarcacions). Fins al 1944 no tornaria a funcionar amb l'ús per al qual fou bastit.

Cinc anys més tard, l'Armada espanyola va manifestar que la característica del far s'assemblava massa a la del far de Béar,

a Portvendres, al Rosselló, i va ser canviada. Des d'aleshores emet llum blanca, amb grups de dos esclats cada deu segons, amb un abast de 34 milles.

Complementant les funcions del far, a cent metres de distància en direcció est, hi ha una torre blanca, amb els tres vibradors electromagnètics de la sirena de boires. També emet un senyal aeromarítim, amb prismes desviadors del feix aeri, perquè la navegació aèria els distingeixi.

Les millores tecnològiques van fer que en la primera dècada del segle xx la tercera plaça de faroner fos suprimida. Finalment, l'any 2001 marxava la darrera i més veterana faronera, Elvira Pujol, nascuda a l'Escala, i que evocà la seva relació amb aquest entorn feréstec:



Parc Natural del Cap de Creus

“Jo vinc d'un lloc de sorres amables, que és el golf de Roses, però quan saltes Norfeu les coses canvien. Havia passat estius de la meva vida a Colera i era un paisatge que m'agradava molt. [...] Creus, en canvi, implicava retrobar l'encant d'una cosa en estat pur. Suposava tenir més possibilitats d'entrar en relació amb el paisatge. És la complexitat del paisatge el que m'agrada. Amagarm'hi dins. Durant els vint anys que m'hi vaig estar sempre trobava un racó nou o un altre.”

MARC SOLER

Els fars de Catalunya: un viatge sentimental per la costa
Barcelona. La Magrana, 2007

Far de Cala Nans

Cadaqués



Al llarg dels segles **xv** i **xvi**, els cadaquesencs patiren un seguit de ràtzies: “L’any 1444 vingueren 22 galeres de moros i cremaren Cadaqués”. El 1523 els turcs captivaren “moltes persones”; vint anys després, els moros cremaren l’església vella. El 1582, de set vaixells desembarcaren 700 moros; dos anys després, de vint-i-dos vaixells, 2.000 homes; tres anys més tard, de cinc vaixells, “molts homes”.

A la costa de la península del cap de Creus, els vents predominants a l’estiu són mestralets i gregalets. En aquesta època de l’any els vents s’hi estableixen i reforcen al migdia, per minvar a la nit. En aquesta zona la tramuntana pot bufar de manera imprevista i violenta, sobretot passat la Mare de Déu d’Agost. La resta de l’any els vents més sovintejats són la tramuntana i el llevant, sempre perillosos.

D’aquí la necessitat d’un far. El Pla General d’Enllumenat de l’any 1847 va preveure un far a la badia de Cadaqués, sense més precisió. Situat a 26 metres s.n.m., vora els penya-segats del puig de Simonets, té un gran angle de cobertura i ajuda tant la na-

vegació que passa al llarg de la costa com la que entra i surt de Cadaqués.

Com que obrir-hi un camí de servei elevava molt el pressupost, per construir-lo s'optà per portar operaris i materials per barca. Es va inaugurar l'any 1864 com a far de sisè ordre. La llum és blanca amb grups de quatre esclats cada 25 segons. Com comenta Josep Pla en el llibre *Cadaqués*, “el far crema amb la seva impertorbable paciència”.

L'edifici original era més petit que l'actual: amb només 65 metres quadrats, encara cal restar-hi l'estança per a l'enginyer i un magatzem. Als tres anys d'estrenar-se, els elements causaren un reguitzell de desperfectes que van obligar a reforçar portes i finestres. Sis anys més tard, el 1873, una tramuntana va impedir que el faroner pogués sortir de casa



Cadaqués

durant una setmana seguida. Això va menar que es decidís estudiar de fer-hi un camí de servei fins a Cadaqués; no es va dur a terme fins tres dècades més tard. És l'únic far català que no té carretera per arribar-hi, cosa que fa que els tres quilòmetres de camí que hi fa via des de Cadaqués sigui un dels més bonics de la costa catalana.

“Cementiri petit
damunt l'aigua serena,
últim port encimat
damunt la pau eterna.

Vaixell tot blanc de calç,
frescos xiprers per vela;
sempre guaitant el far
de la ruta feresta.”

ROSA LEVERONI
Presència i record

Far de Roses

Roses



El far actual és l'hereu d'una llarga tradició d'alimares, almenys des del 1304. Un dels corsaris més actius d'aquells temps, el provençal Auzinet, en la primavera de 1451 va emprendre una campanya devastadora al llarg de la costa catalana. El 1523, els moros hi captivaren "moltes persones". Vint anys després els pirates calaren foc a la vila. Passats uns pocs mesos, s'engegava l'obra de la ciutadella, única solució per posar fre a tanta malvestat.

En una costa tan accidentada com la de la península del cap de Creus, les referències per a la navegació nocturna se centren en els fars de Roses i de Cala Nans. El port esportiu de Santa Margarida disposa d'un focus de llum, però no té ni un quart de segle d'antiguitat. Convé recordar l'absència d'il·luminació en els illots dels Brancs i l'illa Massina, com també parar esment als viviers de peix a mitja milla a l'oest del port de Roses, que tot i estar abalisats, són de mal veure fins que no s'hi és a tocar. Conclusió: tal com valorava el Pla d'Enllumenat, el far de Roses tenia una doble funció imprescindible: indicar la situació del port i l'extrem sud del cap de Creus.

El llum s'alça a la falda del puig Rom, vora la punta de la Poncella, on hi ha el castell de la Trinitat, construït per Carles I. Per precisar-ho més, el far ocupa l'espai d'una antiga bateria, dos-cents metres a sota de la fortificació, en un excel·lent mirador natural.

El Pla d'Abalisament (1858) hi abonava un llum de categoria local. També preveia senyalitzar amb una balisa comuna l'escull que hi ha davant l'Escala. Amb seny, es va respectar el criteri del Pla d'Enllumenat i, així, el 1864, el mateix dia i mes en què s'inaugurava el far de Cala Nans, també ho feia el de Roses.



Ciutadella de Roses

L'edifici és de planta quadrangular mentre que la torre és cilíndrica. L'òptica és a 24 metres s.n.m., amb una llum blanca amb grups de quatre ocultacions, i un abast de 19 milles. Des de fa temps és d'òptica fixa. La bombeta de 250 W s'encén i s'apaga al ritme de dos aparells que regulen el pas del fluid elèctric o d'un grup electrogen auxiliar.

El 1917 s'anul·là una de les dues places de faroners i el 1924 el faroner de Roses encara amplià més les seves responsabilitats en passar a encarregar-se del llum de les Medes. El 1999 la plaça va desaparèixer definitivament. Sobre el paper, del far depenen la balisa de les Medes i els llums de port dels ports de Roses i de l'Estartit.

“Una de les visions de paisatge més positivament impressionants que hi ha a Catalunya és el Golf de Roses. [...] La gent de Roses ho saben perfectament, i per això estan tan orgullosos de la seva badia.”

JOSEP M. DE SAGARRA
Columna “L'aperitiu”, a *La Publicitat*. 1934

Far de les illes Medes

L'Estartit



Les illes Medes, a més de ser un punt de difícil navegació, sempre han ofert un baluard perquè l'enemic s'hi instal·li. En el segle xv, per fortificar les illes i evitar que fossin un niu de pirates, es va fer una capta general que va permetre construir, a la Meda Gran, un monestir de l'orde de Sant Joan de Jerusalem. El 1552, s'ensorrà part de la Meda Gran, incloent-hi la fortalesa-convent que servien els cavallers de l'orde.

La navegació pel congost entre l'Estartit i la Meda Gran no ofereix cap mena d'inconvenient; en canvi, l'existent entre la Meda Gran i la Meda Xica, no convé creuar-lo si no és amb mar serena, i preferiblement amb embarcacions de poc calat.

Durant la navegació nocturna, cal extremar les precaucions per salvar el Furió de Fitó (una muntanya submergida), vora el cap de Begur. Per això són tan útils les llums de referència en tot aquest tram.

Això no obstant, el Pla d'Enllumenat no estimava necessari cap far a les Medes, encara que el posterior Pla d'Abalisament esmenà l'oblit i hi proposava un far de cinquè o sisè ordre. Inaugurat el

1868 amb un llum de sisè ordre, finalment va acabar sent de tercer ordre.

Durant bona part del segle XIX, els militars mantenien a l'illa un destacament, fet que en un territori tan petit va menar a tiban-tors i picabaralles de veïnat, com quan les cabres es menjaven els tomàquets i enciams de l'hort del faroner.

El febrer de 1916 el torrer va veure com una de les barques que pescaven al bou bolcava en passar el freu entre la Meda Gran i l'Estartit. El faroner sabia que a l'embarcador de la part nord s'hi havien arrece-rat dos mari-ners en un bot. Baixà a trobar-los, els informà de la situació, i sense pensar-s'ho dues ve-gades, va adre-çar-se cap al lloc del naufra-gi. En adonar-se el faroner que des de l'Es-tartit no po-dien copsar tot el tràngol, va posar bandera



Illes Medes

per demanar auxili. Al poc de temps, el bot d'avituallament del far de l'Estartit i una dotzena d'embarcacions enfilaren cap al lloc de l'incident i aconseguiren salvar els nàufrags i reflotar el bou.

El 1934, el far va automatitzar-se i va deixar d'estar habitat. Des de 1982 hi ha una instal·lació de plaques fotovoltaïques, un regulador i una bateria d'acumuladors, comandats per una cèl·lula fotoelèctrica. Un canviador automàtic amb altres tres bombetes de reserva garanteix la continuïtat del servei quan en falla una.

Far de Sant Sebastià

Calella de Palafrugell



El cap de Sant Sebastià delimita l'extrem sud del golf de Lleó. La seva situació fa que històricament hagi estat punt de recalada dels vaixells. D'aquí que per la contrada puguem trobar diverses torres de guaita, així com el castell d'Esclanyà a Begur, tota una senyora fortalesa d'època romànica.

Hi ha una ruta de les torres de guaita que es pot fer en poc més de cinc hores. Passa per la torre de Calella (s. xvi), la de Sant Sebastià de la Guarda (s. xv), la de Vila-seca (de data indeterminada), la dels Moros o les Torretes (s. xvii-xviii), la Boera (s. xvi), la de can Vilà (s. xvi-xvii), la de mas Borull o Vehí (s. xvi), la de Santa Margarida (s. xvii), la Roja (s. xvi), la del mas petit d'en Caixa (s. xiv-xv), la del mas Sureda (s. xvi-xvii), la del mas Fina d'Ermedàs i la de can Vinyes (s. xvi).

Segons el Pla d'Enllumenat havia de ser el far més important de Catalunya, l'únic de primer ordre. Si bé deixava en suspens si calia instal·lar-lo al cap pròpiament dit o a les illes Formigues, en exigir que el pla focal de la llum estigués a 167,13 metres s.n.m. i un abast de 23 milles, només deixava l'opció que fos en terra ferma. La llum havia de ser blanca, mentre que la llum del proper port de Palamós havia de ser vermella i de cinquè o sisè ordre. Va ser inaugurat amb gran pompa el 1857. Abans d'optar definitivament per l'emplaça-

ment actual, es va estudiar la possibilitat de fer-lo al cap de Begur, però es desestimà perquè era massa prop del cap de Creus. Per contra, l'emplaçament actual tenia l'avantatge que il·luminava la costa de Sant Feliu i Palamós. L'inconvenient és que és un indret on es congrien tempestes elèctriques, com ho demostra que, el 1883, un llamp va entrar a la cambra d'il·luminació del far i atuí el faroner que feia el torn de nit, i que el 1909, un llamp va caure a sis metres del faroner, i el va deixar cec i paralitzat durant cinc minuts. L'edifici és el més gran d'entre els fars construïts el segle XIX.

El 1924 la seva òptica va ser canviada per una de tipus Fresnel, i s'aconseguia un abast de 20 milles per la llum fixa i 31 milles per la llum d'espurneigs. Al 1966 l'òptica va deixar de funcionar i va ser traslladada al Museu Marítim de Barcelona. Actualment fa un llampec blanc cada cinc segons. La gran



Calella de Palafrugell

altura sobre el mar i una potència de 3.000 W fan que es divisi fins a 58 milles, és a dir, més de 100 quilòmetres. El far està connectat a la xarxa de senyals mundial DGPS.

“Hi ha una calma profunda en el paisatge. Dins de la calma, tot té una presència autèntica i sembla presentar-se de perfil. De les xemeneies de les cases de pagès, en surt una lleugera fumarola ensenyada i mandrosa. De dalt de les Pasteres, la mar, en la tarda que declina, sembla un vidre transparent tocat d'una darrera llum interna: és d'un blau petit, un blau moribund d'una gràcia alada, fugissera, sensible. A l'ermita, mentre s'apaga la tarda, hi ha una quietud, una pau, una solitud corprenedores. El vent perdut és com la vaga música de l'ermita. Quan el far s'encén, hi ha un instant d'enlluernament que es converteix de seguida en un rodar indiferent. La llum difusa dóna als cristalls una qualitat de teixit viscós, d'ulls de pop. La mar, que els raigs de llum aclareixen, s'arrossega remota i adormida, com un misteri inassequible. En la llunyania de la terra, els llumets de Palafrugell cremen com microscòpiques cuques de llum amb una mandra que sembla evitar el seu apagament definitiu.”

JOSEP PLA
El quadern gris

Balisa de les illes Formigues

Palamós

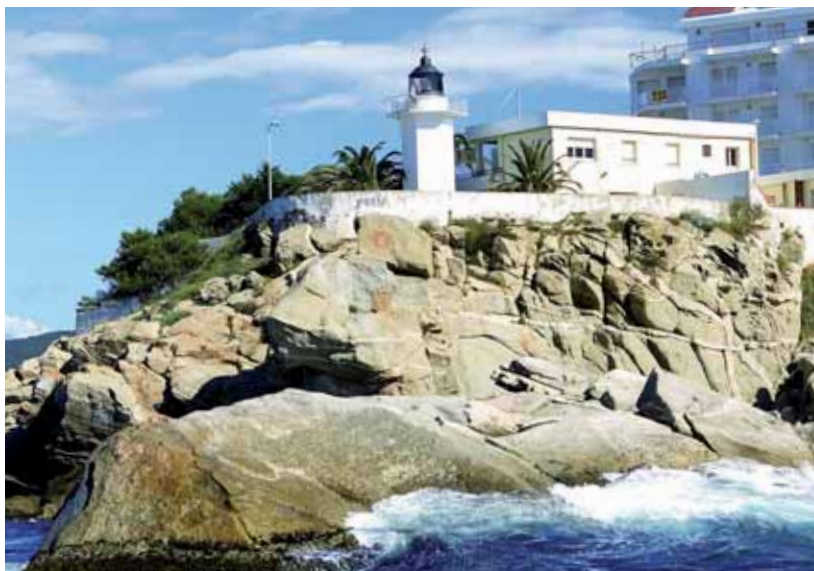


Malgrat que a les illes Formigues s'han succeït naufragis, com el de 1899, en què un vapor hi embarrancà, i el del 1921, en què un altre vapor s'hi enfonsà, i que un informe de 1855 ja en recomanava l'abalisament, ha calgut esperar fins al 1982 —més de 130 anys!— perquè s'hi instal·lés un llum.

La balisa de les illes Formigues es troba situada a l'extrem nord de l'illot Gran, a vuit metres sobre el nivell del mar. La llum que emet és blanca amb grups de tres esclats cada nou segons. La llanterna consisteix en un canviador automàtic de sis bombetes, alimentades per plaques fotovoltaïques.

Far de Palamós

Palamós



Palamós és una vila marinera per excel·lència. O millor, és una vila creada per ser marinera.

L'any 1279 el rei Pere el Gran comprà a dos canonges de Girona les terres on després s'aixecaria Palamós, i que fins llavors era un erm. Dos anys després li atorgà una carta pobla, en què l'anomenava Port Reial de Palamós.

Tot i que l'any 1543 el temut pirata i almirall turc Barba-rossa va assaltar i destruir Palamós, cap a meitat del segle XIX, Palamós, junt amb Barcelona i Tarragona, eren els únics ports catalans que tenien infraestructures per abrigar els vaixells i facilitar la càrrega i descàrrega.

Quan una embarcació enfoca el port de Palamós, ha de tenir en compte la dificultat d'accés deguda a l'existència de lloses. A uns 600 metres al sud de la bocana hi ha la llosa de Palamós, actualment abalisada amb un senyal de perill aïllat. A fi d'evitar la llosa del Molí, que es troba a ponent de la punta del mateix nom i també abalisada amb una boia negra, convé passar a una distància prudencial de l'illot de la Galera.

S'entén, doncs, que Palamós fos valorat per la Comissió de Fars i proposés de construir-n'hi dos. Inaugurats el 1865, l'un, el de la llosa de Palamós, era un llum de sisè ordre per assenyalar l'extrem del moll, i l'altre, el de la punta del Molí, era un far de cinquè ordre, al lloc homònim.

El far de la llosa de Palamós feia llum fixa blanca, i era sideral, és a dir, que envia els seus raigs en totes direccions (model en desús en l'actualitat). El 1919 va ser desplaçat al cap del moll comercial i es va suprimir la plaça de faroner que l'atenia.

El de la punta del Molí, més conegut com a far de Palamós, és a 23 metres s.n.m. La llum és blanca, amb quatre i una ocultacions durant divuit segons. L'edifici del far tenia la peculiaritat que la torre de la llanterna era hexagonal i que estava separada de l'habitatge del faroner.

Per bé que el projecte inicial de 1865 preveia un espai per instal·lar-hi bateries d'artilleria, ni en la mateixa Guerra Civil s'hi van arribar a instal·lar. El juliol de 1936, un bombardeig el deixà ben tocat encara que es recuperà; el novembre de 1936, el creuer *Canarias* va bombardejar un mercant amarrat al moll, però no va afectar el far. A partir de febrer de 1937, per ordre del delegat de Defensa de la vila, el llum restà apagat. Un mes després, rebé l'impacte d'una explosió que malmeté l'aparell òptic i part dels quadres de distribució, i inutilitzà l'habitatge.

El 1975, l'edifici estava en molt mal estat a causa de diverses esquerdes produïdes pels bombardejos durant la guerra i pels moviments provocats per l'extracció de pedra en una pedrera a tocar. Per restaurar-lo, es va aterrar gairebé del tot i s'hi bastí un nou edifici que li dona un aire de xalet burgès. Consisteix en una torre amb la part inferior de planta hexagonal i la superior cilíndrica amb balconada. Al davant hi ha el mirador del far amb un petit penya-segat i la roca anomenada de la Mà del Gegant.

La seva òptica és fixa: la bombeta s'encén i s'apaga mecànicament. Per si falla el fluid elèctric, hi ha un cremador d'acetilè i un grup electrogen.

Balisa de la llosa de Palamós

La balisa de la llosa de Palamós, de forma vagament rodona, té uns 80 metres de diàmetre i només 3,4 metres de fondària. Segons el Pla d'Abalisament hi calia una boia. De resultes del pla, l'escull es va abalisar per primer cop el 1862, cosa que la converteix en la balisa més antiga de Catalunya. Però es va espatllar de seguida. El far de cinquè ordre de la punta del Molí i la llum sideral al cap del moll no van estalviar successius accidents a l'entrada de l'ancoratge. Darrer d'una llarga llista de naufragis, el 1887, el vapor francès *Cheliif* embarrancà a la llosa i el seu capità, home d'honor, se suïcidà deixant-se emportar pel vaixell que s'enfonsava. A conseqüència del fet, la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Palamós va adreçar un carta pública al ministre de Foment en què demanava una senyalització adient. El 1905



Cala S'Alguer

s'hi va col·locar una boia de campana que el 1919 fou substituïda per una boia lluminosa amb una instal·lació d'acetilè. La balisa actual data de 1978. La llum és blanca a cinc metres s.n.m. amb dos esclats cada set segons. Com a senyal diürn, consisteix en una columna cilíndrica, que sobresurt deu metres, de franges roges i negres, coronades per dues esferes negres superposades, que indica perill aïllat. Disposa de placa fotovoltaica, regulador, bateria i generador d'esclats. El novembre de 1982, un temporal va destruir llanterna i equip, i van haver de ser substituïts.

Balisa de Sant Feliu de Guíxols

Malgrat la seva qualificació com a balisa, ha tingut torrer titular entre 1924 i 1981, i de 1986 fins a 2007. Disposava d'una casa al començament del dic fins que quedà derruïda per un bombardeig durant la Guerra Civil i el faroner passà a hostatjar-se al promontori de Guíxols. Els llums d'enfilació del seu port eviten els diversos esculls que hi ha a la bocana. Daten de 1912, amb successius canvis i millores.

Far del cap de Tossa

Tossa de Mar



Des del mar és característic i ben conegut el perfil del recinte murallat que encercla la Vila Vella. Data dels segles ^{xii} al ^{xiv}, i el conjunt, amb carrerons estrets, està catalogat d'interès històric. Integrada dins el nucli urbà hi ha una torre de guaita de planta rodona, datada del segle ^{xvi}.

Entre els motius al·legats per l'abat de Ripoll, senyor de la vila, per augmentar els impostos, el 1662 figuren "los extraordinaris gastos que se li esdevenen cada dia i se li poden esdevenir, per rebatos de moros, avisos que s'han de donar als veïns, provisions de manteniments i vitualles...".

Com en tants d'altres fars, aquest aprofita les runes d'una petita torre medieval, que serví de molí de vent en el segle ^{xviii}.

En un escrit de 1901 signat per la majoria de pescadors de Tossa i adreçat al Servei Central de Senyals Marítims, s'hi diu que "el temporal horrorós que es desencadenà fa pocs dies en aquesta costa mediterrània i que tantes víctimes causà entre els nostres companys d'ofici, ha palesat la necessitat imperiosa que, amb la més gran urgència, s'instal·li el far projectat en el cap de Tossa ...".

Sigui a conseqüència d'aquesta carta oberta, o sigui per altres raons, l'any següent, el Pla de Reforma de l'Enllumenat avalava el far al cap de Tossa i, set anys més tard (el 1908), la Comissió acordà "que s'estableixi un far nou entre Calella i Palamós, en la punta de Tossa, que serveixi de recalada per indicar la proximitat de Sant Feliu...".

El far va ser inaugurat el 1919. Emplaçat en el punt més alt del cap de Tossa, sobre un superb penya-segat, el far va ser l'antepenúltim edificat dels que encara avui estan en funcionament.

Encara que el pla focal de la llum és a 60 metres s.n.m., com que les bromes hi són excepcionals, no ha estat mai un inconvenient que estigui a tanta altura. Emet llum blanca amb grups de tres i un esclat, amb una aparença de vint segons. Té un abast de 17,5 milles.



Tossa de Mar

Potser perquè havia estat tan desitjat per la gent de Tossa, des de final de la dècada de 1920 fins a inicis de la de 1970, tots els infants que feien la primera comunió, i alguns dels qui es casaven, visitaven el far, talment com si fos un santuari de pelegrinatge.

La plaça de faroner va desaparèixer el 1999. Pel conveni amb l'Autoritat Portuària de Barcelona, de 2005, la torre ha esdevingut un espai expositiu gestionat per l'Ajuntament, que proposa al visitant el món dels fars com a element actiu del patrimoni marítim català.

Del far depenen l'abalisament del port de Blanes i els llums d'enfilació i de port de Sant Feliu de Guíxols.

Far de Calella

Calella



Si dins l'actual nucli urbà de Calella hi ha la torre de planta quadrada de Can Bartrina, del segle xv, el far també ens remet a les antigues torres de moros.

El Pla d'Enllumenat, en lloc d'aquest far, en preveia un a Canet de Mar. Poc després canviava de parer i establia que el de Calella seria de tercer ordre, llum fixa i llampades de dos en dos minuts. Desestimava cap far entre Barcelona i Calella, perquè a les muntanyes sovintejaven les fogueres de carboneig, i a la platja, les fogueres relacionades amb la pesca, i tot plegat podria induir que els navegants no discriminessin els llums.

Dominant una vasta panoràmica, el far de Calella s'ubica a l'indret conegut com la Torreta, perquè abans hi havia una torre de guaita, prou important com per disposar d'un canó. De fet, però, el seu estat era tan ruïnós que en l'erecció del far es va aprofitar ben poc l'obra preexistent.

Es va estrenar l'any 1859. L'edifici s'estructurava en quatre elements: el servei del far i tres habitatges: del faroner principal, de l'auxiliar i de l'enginyer. En qualsevol cas, la silueta del far atorga una estampa inconfusible a la població.

El gener de 1936 es va ordenar l'estudi per situar-hi un radiofar, però la guerra el deixà en suspens.

El 2006 va desaparèixer la plaça de faroner.



“El far de Calella no és solament una marca tèxtil summament acreditada arreu d'Espanya, sinó una senya nàutica molt important àdhuc en l'era dels radiofars. Des de fa un segle és una referència imprescindible al navegant nocturn per a situar tots els fondejadors de la costa des de Barcelona fins a Palamós. La roca sobre la qual és instal·lat, el morro de la Torreta o de la Torrella, fa de trencacorrents i ha fet créixer la platja a la part del Nord, de tal manera que la platja de Calella resulta més ampla i generosa que les platges veïnes i fins i tot minvada per passeigs arbrats, és prou abundant per atenuar la calamitat del carril.”

CARLOS BARRAL
Pel car de fora

Far de Barcelona

Barcelona



Antic far construït el 1772 i transformat en rellotge el 1911, conegut com Torre del Relloige

Aviè, en el segle IV, fa esment de Bàrcino dient que “la seu amena dels rics barcelonins, car allà el port estén els seus braços segurs i la terra és sempre temperada per les aigües dolces”.

A l'edat mitjana, a Barcelona també hi havia talaies. El Consell de Cent havia fet construir una torre a Montgat, a uns 15 km al nord de la capital, i en la façana marítima de la muralla barcelonina hi havia la torre de Sant Joan, més tard inclosa dins el monestir de Santa Clara; la torre de Santa Eulària, a les Drassanes, i la de Montjuïc. De 1525 hi ha un projecte de port, que el pla anomena Mandratxe, un mot a la moda per referència a Mandraccio, moll del port de Gènova, aleshores en plena esplendor.

Pel que sembla, la farola del cap del Moll fou alçada el 1616. El 1697 era una torre de base quadrada, que en l'extrem més alt tenia una llanterna i un llum interior. Mig segle després, el 1742, les sorres del riu Besòs ultrapassaren l'escullera i van omplir tot l'interior del port i el van convertir gairebé en un estany. Els enginyers militars, que aleshores eren els únics responsables de les obres portuàries, van elaborar diferents projectes d'ampliació, amb els seus

fars corresponents. La torre que es construeix l'any 1772 encara existeix; és la que actualment es coneix com Torre del Rellotge.

El 1792-1793, l'astrònom francès Pierre Méchain, amb l'objectiu de prendre el metre com a unitat de longitud, va mesurar l'arc de meridià que passa per Dunkerque, París i Barcelona. Aquí va fer servir com a triangulació la porta d'accés al castell de Montjuïc, la terrassa de la Fontana d'Or, al carrer Escudellers —fonda on justament s'hostatjava Méchain—, i el far del port. Fos intenció d'Ildefons Cerdà o no, si mai perllonguessin el Paral·lel i la Meridiana es creuarien en la Torre del Rellotge (per la primera via passa el paral·lel $41^{\circ} 22' 34''$ nord, i per la segona el meridià est de Greenwich $2^{\circ} 10' 20''$).

Amb l'ampliació del port, el 1842 s'aprovà la construcció d'un fanal provisional amb torre de maçoneria i llum giratòria. El 1855 se substituï la instal·lació per un aparell de sisè ordre, visible a 9 milles i que estava servit per dos torrers.

El Pla d'Enllumenat de 1847 preveia mantenir el fanal provisional existent, i una vegada acabades les obres d'ampliació del dic i del seu moll adossat, substituir-lo per un far de quart ordre a



Port de Barcelona. Gravats del segle XVIII

l'extrem, que només servís com a llum de port. El 1858 se'n va fer el projecte, i l'any següent s'inaugurà. Però amb el pas dels anys, l'ampliació del port li llevà la seva utilitat, de manera que el 1903 es va projectar substituir-lo per un de nou a Montjuïc. L'any 1907 s'apagà definitivament en benefici d'aquest.

Com que, entretant, s'havia mantingut l'antic far de 1772 sense cap ús, i atès que l'edifici estava en perfecte estat, el 1911 s'hi instal·là un rellotge a cadascuna de les quatre cares, fet que ha motivat que acabés sent conegut com la Torre del Rellotge.

Segons un projecte de 1901, el port tindria dos fars situats en les puntes del dic de l'Est (anomenat popularment *Rompeolas* o Escullera) i del contradic. El llum del contradic es construí el 1902 i compartia usos amb l'oficina dels pràctics, però el llum del dic es va anar retardant a causa de les grans dificultats tècniques de les obres de perllongament. El 1923 s'aprovaren les obres de reforma i ampliació del morro en la prolongació del dic de l'Est (*Rompeolas*), que incloïen un far. El 1930 va finalitzar l'obra i s'inaugurà un far de quart ordre amb una altura del pla focal de 33,20 metres s.n.m. El perllongament de l'espigó de l'Escullera va suposar l'enderrocament del far l'any 1968.

Com recull una crònica de *La Vanguardia* del 13 de juny de 1954, “a l'acabament de les obres, l'Escullera va quedar transformat en un llarg passeig, fins al punt de ser considerat com l'únic passeig marítim en condicions de la ciutat”.

La base del far del dic de l'Est es va destinar a restaurant, el popular *Porta Coeli*, fins que amb l'enderrocament del far el restaurant hagué de traslladar-se a l'extrem de la part nova de l'escullera. La recuperació del litoral de la ciutat arran de les Olimpíades, amb la rica oferta d'oci i de restauració especialment al Port Vell, així com la inaccessibilitat a què es va veure abocat, van fer que el *Rompeolas* perdés la seva popularitat.

En l'actualitat el far antic, la Torre del Rellotge, és l'emblema del port de Barcelona, mentre que el port de Barcelona, com a tal, no té far, i els seus serveis són substituïts per llums d'abalisament.

De fet, els sistemes moderns d'abalisament fan innecessari un nou far, tot i que Barcelona és un port de primer ordre, connectat amb 850 ciutats. Actualment, les millors referències per al navegant

són el far de Montjuïc, la torre de comunicacions de Collserola, amb llums intermitents, la Torre Mapfre i la Torre Agbar. Finalment, no cal ni dir que el resplendor que desprèn l'aglomeració urbana s'aprecia a gran distància.



Barcelona. Port Olímpic

“Josep Pla, a *Navegació d'estiu*, fa una descripció poc amable de l'indret []. Però per als que hi anàvem a la llum del dia, un matí qualsevol de diumenge, l'efecte era tot el contrari. Hi havia encara un motiu afegit que incitava a l'excursió matinal. El que havien estat les antigues dependències del far es van habilitar com a restaurant: el Porta Coeli, la porta del cel. Era una excusa, amable, per arribar-s'hi. La breu navegació per les aigües del port a bord de les golondrines era com una mena de viatge, una petita aventura guiada potser només per un indefinible sentiment de fugida. L'extrem de l'escullera, una mena de *finis terrae* particular... La llum i la planura del mar batien els grans blocs i assenyalaven camins remots que convocaven la imaginació.”

MARC SOLER

Els fars de Catalunya: un viatge sentimental per la costa.

Barcelona. La Magrana. 2007

Far de Montjuïc

Barcelona



A l'any 1902, el Pla de Reforma de l'Enllumenat considerava convenient de construir un nou far per a la ciutat de Barcelona, atès l'increment del tràfic, l'ampliació ininterrompuda del port que deixava sempre enrere el far del port i la voluntat d'aconseguir un major abast geomètric que no pas el proporcionat pel far del Llobregat.

Un cop es va trobar un lloc prou adient, es bastí una estructura provisional amb un llum de quart ordre (1906). Vistos els resultats, es reemplaçà el petroli per un llum d'incandescència que la feia visible a 30 milles (1915). Més tard s'encarregà el projecte definitiu i, mentre continuava en funcionament l'estructura provisional, s'aixecà l'edifici definitiu que estrenà la il·luminació el 1925. La instal·lació era tan moderna que fins avui no ha sofert cap transformació important, a part de substituir el grup electrogen i d'incorporar un quadre de comandament automàtic i una balisa d'emergència dotada d'un prisma giratori, millores que li permeten una autonomia de vint dies. Actualment, l'edifici també es fa servir com a petit centre de convencions del port de Barcelona.

Al cim de la muntanya de Montjuïc, des del segle *xi* hi ha hagut una torre de comunicacions orientada a la navegació marítima. Aquesta, ben transformada, ha quedat integrada dins del castell.

Hi ha qui diu que els guaites de Londres i de Montjuïc són els més antics del món servint sempre al mateix indret. Durant l'edat mitjana, com a codi de senyals feien servir fogueres durant la foscor i fumeres durant el dia. Es tenen notícies que al segle XV, a més de la torre de Montjuïc n'hi havia una altra a Montgat. En cadascuna hi havia dos guardians que feien ús de veles durant el dia i de foc durant la nit. El 1535, l'emperador Carles demanà als consellers que l'informessin del codi en ús a la torre de Montjuïc. Un viatger de l'època de Felip II diu que "al capdamunt de l'esmentat Montjuïc hi ha una torre o talaia, des de la qual s'albiren les galeres i navilis que vénen de lluny i es fa senyal als ciutadans de quan vénen". A final del segle XVI la torre disposava de tres astes: dues inclinades, als costats, i una vertical al centre. De les inclinades pengen unes boles que de segur servien de codi de senyals. Arran de la construcció de la fortalesa, que encara subsisteix avui, es va mantenir el sistema de senyals des de la torre de guaita. El 1858 el seu sistema se sofisticà a l'extrem, fins al punt que s'afirma que és el més complex dels sistemes de comunicació òptica. Ideat pel capità de la marina mercant Agustí Mauri, consistia en una asta vertical travessada per dos pals, on, a base de banderes i boles de fusta, codificava 220 missatges donant detalls als consignataris, armadors i gent de mar, dels vaixells que s'adreçaven al port.

D'alguna manera, la continuació contemporània d'aquesta torre és l'actual torre de comunicacions de Montjuïc, obra de l'arquitecte i enginyer Santiago Calatrava, inaugurada el 1992, amb motiu dels Jocs Olímpics.



Barcelona. Torre de telecomunicacions (S. Calatrava)

Vicenç Garcia, el rector de Vallfogona, li dedicà la composició següent:

"Gran senyalador de moros
Que de tos ulls van fugint
Tement com los tens de foc
No els cremes de viu en viu.
Mes diuen els que et coneixen
Que ets un covard fementit,

Que no tens més que la llengua
I eixa per donar avís.
Sols m'enfada aquella torre
Que amb una mà de tres dits
Parla amb signes a la costa,
secrets del mar descobrint."

Farola del Llobregat

Barcelona



La zona del delta del Llobregat obliga a navegar amb prudència, ja que hi ha un arenys a 50 metres de la platja i les sondes varien pel moviment dels fons que ocasionen els temporals. Els dies que el vent teral bufa amb força, les ones tendeixen a créixer i a trencar fàcilment, raó per la qual convé navegar lluny de terra, o vigilar molt bé el calat.

De la partida on ara hi ha la farola, al mateix delta, se'n deia la Marina. Colindant amb aquesta, seguint la costa en direcció a Barcelona, hi ha la partida de Can Tunis.

Al segle XVI s'estava contruint una torre de guaita. Se sap que hi feien alimares, que figurava en tots els portolans i llibres de deriva, i que la seva base sempre estava a punt de ser erosionada pel corrent fluvial. Per impedir-ho les autoritats van pagar un sobresou a la guarnició perquè ho evités tant com fos possible. Durant la Guerra dels Segadors, la torre fou enderrocada, refeta i tornada a enderrocar. El 1693 va esdevenir un fortí. Durant la Guerra de Successió va ser enderrocat i reconstruït.

El projecte de farola arrenca de la societat civil barcelonina. Dos anys abans que s'arribés a aprovar el primer Pla d'Enllumenat es va acceptar un projecte per aixecar un far de recalada, tant per reconèixer el port de Barcelona com per senyalitzar els perillous baixos que hi ha a la desembocadura del Llobregat.

El sòl, de sediments fangosos aportats pel riu, aconsellava que l'estructura fos de ferro, com poc més tard es farien els fars de

l'Ebre. Però la Comissió de Fars va acordar fer-la de pedra, utilitzant com a fonament l'antiga torre de guaita.

El Pla d'Enllumenat li atorgava un lloc important en la jerarquia faronera: fou el primer far que es va edificar i en el conjunt de Catalunya era el segon en importància, només per sota del de Sant Sebastià: disposava d'un aparell de segon ordre a 30 metres s.n.m, amb un abast de 18 milles.

Quan l'any 1903 es va plantejar de construir un far a Montjuïc, es va pensar d'eliminar el del Llobregat, i deixar només una balisa en els baixos del riu. Tanmateix, la informació pública oberta per consultar sobre el projecte del far de Montjuïc va palesar que la boira el tapava de vegades. Ateses aquestes circumstàncies, el 1928 es va decidir de preservar el del Llobregat.

Actualment té una òptica catadiòptrica de segon ordre, gran model, amb un abast de 23 milles, i una llampada cada cinc segons. L'edifici és l'original, ampliat en una planta. La forma de la torre, de 35 metres d'altura, és poligonal, de pedra.

Un dels mèrits de la farola és que, situada en la desembocadura d'un riu, no s'ha ensorrat. Avui dia, aquest perill ha desaparegut, però en té un altre: el Pla Director del Port de Barcelona, de 1998, farà que la farola, a partir de 2011, quedi inservible i encerclada d'activitats portuàries.

El Pla d'Abalisament no projectava cap més senyal entre l'Ebre i la desembocadura del Llobregat. En l'actualitat hi ha unes boies cardinals d'aigües navegables que el navegant ha de tenir en compte.

"...Al peu de la farola, tres vintenes de famílies de pescadors hi acampen en barraques primitives, constituint típica barriada de 600 veïns. És remarcable la sanitat que allí regna, observant-se en los matrimonis que tenen tots nombrosa prole."

FRANCESC CARRERAS CANDI
Geografia de Catalunya, 1913-1918

Far de Sant Cristòfol

Vilanova i la Geltrú



En aquest sector de la costa, actualment, el navegant nocturn s'orienta pel campanar de Sitges, l'alta xemeneia tèrmica de Cubelles i pel far de Sant Cristòfol, però un segle enrere tot era d'una foscor informe. En els segles xiii al xvi la contrada va ser un punt habitual d'atac de pirates berberescos, dels quals s'hagueren de defensar amb torres de guaita, com la d'Adarró, Enveja, l'Onclet i Miralpeix. La torre més important és la d'Enveja, també anomenada de Sant Joan. Durant la primera guerra carlina serví de lloc d'observació. El mateix far del municipi de Vilanova i la Geltrú, emplaçat a la punta de Sant Cristòfol, és a tocar d'una antiga torre de guaita.

El Pla d'Enllumenat obviava la instal·lació de cap far entre el de Tarragona i el del Llobregat, però amb la possibilitat d'altres llums menors en ports intermedis. La necessitat d'un senyal més potent menà el 1898 a aprovar una torre nova, de 21 metres d'alçada, de tercer ordre, amb un abast gairebé de 34 milles. El nou far es va encendre el 1905. A partir del primer quart del segle xx es va començar a urbanitzar aquesta zona de platja i s'hi van començar a construir torres d'estiueig noucentistes. Durant la Guerra Civil estigué apagat des del tretze de febrer de 1937 fins al sis de març de 1939.



Vilanova i la Geltrú. Torre d'Enveja

Far de la punta de la Galera

Torredembarra



La torre, actualment anomenada Torre de la Vila, dóna fe de l'origen del nom de la localitat, Torredembarra. Del nucli històric de la població es conserven restes de la muralla del segle XII, i el castell-palau dels Icard, d'estil renaixentista.

El Pla d'Enllumenat desestimava la necessitat d'un llum en tot aquest tram de la costa. Va caldre esperar fins a les acaballes del segle XX perquè el Pla de Senyals Marítims avalés aquesta necessitat. El pla imposava com a condició de visibilitat que en una alçada d'observació

de setze metres des d'un vaixell situat a una distància de fins a vint milles es divisés si més no un far; segon, que un observador en una alçada de quatre metres en una embarcació havia de divisar dos fars quan es trobava a menys de dotze milles de la costa. Les condicions no es complien entre els fars de Vilanova i la Geltrú i el cap de Salou, per la qual cosa se'n construí un a Torredembarra.

L'autoria del disseny és de l'arquitecte Josep Llinàs, que va ser finalista dels premis FAD. Inaugurat l'1 de gener de 2000, és el darrer far construït a la Península, el més alt de Catalunya i un dels pocs construïts a Europa en el segle XXI.

Far d'Aragó i Far de la Banya Tarragona



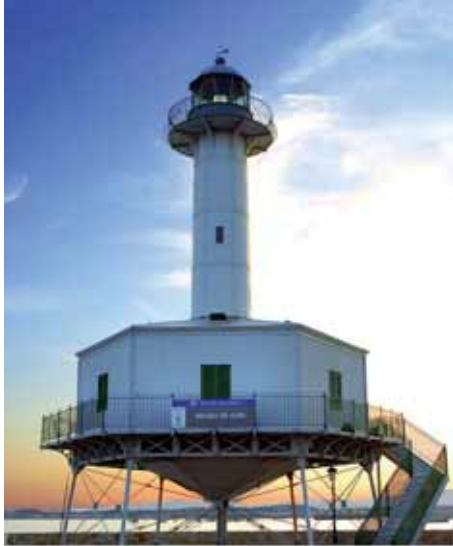
Avui dia, el navegant nocturn que entra a Tarragona s'orienta per la balisa lluminosa de l'oleoducte i el resplendor que emana la ciutat.

Els jurats de Tamarit, amoinats per la pirateria, el 1562 van encarregar una torre de guaita: la Torre de la Mora, ben a prop del terme municipal de Tarragona. Al llarg del segle XVIII, el Camp de Tarragona va progressar de resultes de la forta embranzida econòmica provocada pel comerç amb Amèrica. Amb tot això, el port de Tarragona va assumir molta importància. Ja al segle XIX, el Pla d'Enllumenat (1847) va proposar un aparell de tercer ordre, amb llum fixa blanca i esclats de quatre en quatre minuts. Però les obres d'ampliació del port van fer que el 1849, de manera provisional, es col·loqués a la punta del dic un faral sense òptica, fet de quinqués ordinaris. Una addenda al pla de 1858 permutava les característiques del far de Sa-



Punta de la Mora

l'ou pel de Tarragona, de manera que aquest darrer quedava reduït a un llum local, mentre que el cap de Salou mereixia un aparell de tercer ordre. L'única modificació va ser que els quinqués es van substituir per un llum de parpelleig, suspès d'un suport amb garita metàl·lica. Més tard, s'aixecà una mena de castellet piramidal de fusta, coronat per una llanterna hexagonal sobre una plataforma circular amb barana de ferro. El 1919, amb la fusta del castellet ja podrint-se, s'elaborà un nou projecte, que va permetre, quatre anys més tard, estrenar, per fi, un far definitiu: el far d'Aragó. Havien passat 128 anys des del primer projecte. La manca de definició



Far de la Banya

de la característica que impossibilitava identificar-lo unívocament, va obligar, l'any 1952, a canviar-la per llampades equidistants de llum verda.

Les contínues obres d'ampliació de l'espigó deixaven el far cada vegada més enrere i el llum verd, que hauria de marcar la bocana del port, ja no corresponia a la realitat. Així, el 1978 va recobrar el color blanc amb dues llampades repetides cada dotze segons. Amb un ús cada vegada més marginal, el 1983, el director del port de Tarragona va demanar a la Comissió de Fars traslladar el far metàl·lic de la Banya del delta de l'Ebre a la punta del dic de Llevant. Traslladat peça per peça, i ben restaurat, el 1990 s'apagà el far del moll d'Aragó i s'encengué el far de la Banya, com a llum de port.

El far de la Banya és el darrer testimoni de les antigues estructures metàl·liques faroneres. Des de 1993, en el que fou l'habitatge del torrer, s'hi mostra una exposició permanent, molt didàctica, de senyals marítims. El 2003 es va convertir en el Museu de Fars i extensió del Museu del Port de Tarragona.

Far de Salou



Navegar vora el cap de Salou comporta estar amatent a la llosa que hi ha davant de la cala dels Crancs, al sud-oest del promontori. El far del cap de Salou constitueix la millor referència nocturna per als navegants. Gràcies a l'entrada que el cap fa dins la mar, té un gran angle de visió: des del far s'albira perfectament el de Tarragona i el de l'illa de Buda.

Si de l'ancoratge de Salou va sortir l'any 1229 l'expedició de Jaume I a la conquesta de Mallorca, també la contrada de Salou va ser la fita d'innombrables expedicions de pirates. Després de les terribles falconades a la costa del Camp l'any 1408, la Mitra de Tarragona va acordar, amb el Consolat i la Comuna del Camp, “posar un home per guarda en la torre de Salou, que avisàs amb focs si estava la terra segura de moros”. El 1455, el corsari provençal Auzinet, conjuntat amb altres pirates, “damnificaren” el port de Salou. Tanmateix, el segle xv fou prou pacífic en comparació amb la centúria següent. El 1509, amb l'excusa dels pirates i de possibles brots de pesta, el port romangué tancat —encara que el motiu real sembla que cal cercar-lo en la competència que feia al port de Tarragona. El 1522, pirates moros desembarcaren al Racó de Salou. El 1530, l'arquebisbe de Tarragona manà la construcció de la gran torre de Salou, coneguda com Torre Vella o Torre de Carles V.

Set anys després bastiren, vora el port, una torre-talaia de defensa i Refug. La ciutat encara compta amb la torre de guaita

anomenada Vella o de Barenys, que acull un centre cultural i un atractiu Museu de l'Esmalt. En el segle XVIII, Salou conegué un gran tràfic lligat a la comuna del Camp de Tarragona i, sobretot, al comerç reusenc, fins que l'any 1789 es decretaren privilegis per al de Tarragona. Malgrat això, els comerciants reusencs intentaren la construcció d'un canal de Reus a Salou, del qual s'arribà a posar la primera pedra, però que després d'un seguit de dilacions, amb la Guerra del Francès pel mig, es deixà en l'oblit. Tot i això, amb el retorn de la pau feren construir un moll (1816-20), duana i capitania; el 1865 encara hi atracaven mercants.

El Pla d'Enllumenat només hi preveia un llum local perquè valorava el cap de Salou de poca entitat. Per contra, advocava per un far més important a la punta externa del dic del port de Tarragona. Més tard, la Comissió de Fars va canviar de parer i primà el cap de Salou perquè, a més de servir per a la recalada del port, tenia un abast superior al previst, cosa que el feia molt útil com a llum de costa. Tot plegat motivà que s'inaugurés, l'any 1858, el cinquè de tots els fars construïts en compliment del Pla d'Enllumenat.

La torre està situada a vint metres de la riba del mar, sobre una roca que s'hi aboca a plom. Per bastir-lo hagueren de portar operaris, estris i materials en barques. Més tard, fins al 1934 no va comptar amb camí de servei, i els faroners salvaven els vuit quilòmetres que dista de Vila-seca camp a través, o en barca. L'estructura constava d'una torre cilíndrica enmig d'un edifici de planta quadrangular, que s'ha preservat amb poques alteracions.



Salou. Port

Fars del delta de l'Ebre

El Delta, que s'endinsa dotze milles en la mar, amb un fons poc profund, mereix una atenció especial per part del navegant. El fons de sorra no presenta una profunditat constant a la vora de la costa, la qual cosa fa que els corrents i els temporals creïn barres mòbils. Amb el mal temps, l'onatge tendeix a créixer i accentuar els corrents. En aquestes condicions concretes els navegants s'han d'allunyar almenys dues milles de la riba.

Junt amb els problemes de navegació, a l'Ebre sempre hi ha hagut un sistema de defensa fluvial per evitar l'entrada de pirates. Un apunt de 1335, en parlar del territori tortosenc, esmenta "lo castell de Sent Jordi, la vila de la font del Perelló, lo castell de Camarles, e lo castell de la Granadella, e la torre de l'Antic, e lo castell de l'Aldeia, e lo castell de Burgacènia, e la torre de la Candela, e la vila de Porqueria, e la torre del lloc de Vinaxarop, e la torre de Roquacorba, e lo castell e lloc de Fullola [...] e la torre de la Carrova, e lo castell e la vila d'Amposta, e lo lloc d'Ametller, e la torre, e monestir de Sancta Maria de la Ràpita ...". Tanmateix, aquesta xarxa defensiva no estalvià que per la meitat del segle ^{xv} el curs inferior de l'Ebre fos una de les contrades més freqüentades pels berberescos i pels moros del regne de Granada.

Quant al segle ^{xvi}, la pirateria configurava un rosari de patiments de mai no acabar. Al 1576, atenent la súplica de la ciutat de Tortosa, Felip II ordena la construcció d'una nova torre al port dels Alfacs: la torre de Sant Joan. Tortosa estava atemorida: el 1580, a la punta de l'Alvet, a l'entrada del port dels Alfacs, la ciutat construïa una fortificació alhora que dotava d'artilleria la torre del Codonyol. Se sap, també, que pels volts d'aquesta data, el municipi tortosí mantingué guarnicions a la torre de l'Àguila i a la cala de l'Ametlla. Però tanta precaució no evità que, el 1588, 22 galiotes de moros saltessin a terra i captivessin molta gent. Els naufragis sovintejats, amb pèrdues molt elevades, en tot el perfil del Delta, feren que el Pla d'Enllumenat proposés tres fars: el del Fangar, el del cap de Tortosa i el de la Banya dels Alfacs. Tots tres es van il·luminar en la seva respectiva estructura definitiva l'any 1864, i donaren servei gairebé una centúria. Aquesta proposta remetia a models anglesos i nord-americans, una tipologia sense precedents a la Península. Els models que es volien copiar tenien una fonamentació a base de pilots de rosca de ferro forjat, endinsats fins a una profunditat que n'evités el desgast, l'erosió i la desestabilització

pels vents i les onades. Ara bé: l'hipotètic avantatge d'aquestes torres disposades perquè l'onatge hi passés a través seu, sense gairebé trobar-hi resistència per l'escàs diàmetre dels pilots, esdevenia un factor de perill greu en cas de grans tempestes, quan l'altura de les ones arribés fins a la construcció central.

Amb un centre de gravetat i de resistència molt alt, la pressió exercida sobre la base es multiplicava proporcionalment per l'efecte de palanca, desestabilitzant els punts d'ancoratge, que com que eren de ferro forjat, s'havien anat rovellant. Aquest procés havia motivat que un dels precedents directes dels fars de delta, el d'Outer Minot, a la desembocadura del Tàmesi, arran d'una tempesta, s'ensorrés tot d'una, i que els cadàvers dels dos guardians no fossin recuperats mai (1851). Per esmenar aquests inconvenients, el far del delta de l'Ebre, primer, tenien el centre de gravetat molt avall; segon, lluny de la línia de costa, no estaven exposats a l'embat de l'onatge; i tercer, en lloc de ser exclusivament de ferro forjat, combinaven diverses qualitats de ferro. Tots tres es van il·luminar en la seva respectiva estructura definitiva l'any 1864, i donaren servei gairebé una centúria.



Parc Natural del Delta de l'Ebre amb far al fons

“Els vents de la zona, tots durs, especialment els mestrals i llevants, les maixelles canviants, un abalisament deficient, han donat lloc a què els Alfacs, el golf de Sant Jordi, amb les platges del Fangar i les Goles de l'Ebre, i la Banya... hagin estat un cementiri de vaixells, que preferentment, si s'ha tractat de bucs de fusta, han anat fent-se llit al fons que l'arena se'ls ha anat engolint i no n'ha quedat rastre.”

LLUÍS MILLÁN
Naufregis a la mar de l'Ebre

Far de la punta del Fangar

Deltebre



El Pla d'Enllumenat hi preveia un servei local, de cinquè o sisè ordre, per indicar-ne la situació.

Sobre una torre provisional es va encendre el llum el 1860, encara que quatre anys després ja quedava substituït per una definitiva estructura de ferro, amb un llum fix de sisè ordre, a una altura de vuit metres s.n.m.

A partir de 1929, el far va deixar de comptar amb faroners, i fou annexat al far de Buda, factor que n'accelerà el deteriorament. L'any 1956 es desmuntaren les parets i només subsistí la torre escarida.

El 1972 es va substituir per una torreta metàl·lica situada sobre una plataforma, i el 1986 s'inaugurà una torre de formigó, amb una banda vermella, de vint metres d'altura i tres de diàmetre, certament útil, però sense l'encant de la vella.

Farola del cap de Tortosa (o far de l'illa de Buda) Deltebre



El cap de Tortosa és el punt més sobresortint de l'illa de Buda, a les boques de l'Ebre. Per això el far també és conegut com el far de l'illa de Buda o simplement la Farola.

Segons el Pla d'Enllumenat era la torre més important del Delta, tant que en el seu moment fou el far metàl·lic més alt del món, amb el problema consegüent d'estabilitat. Va encendre el llum el 1860, sobre una torre provisional, per bé que quatre anys després ja era substituïda per una estructura de ferro que sostenia tant la torre de la llanterna com l'habitatge dels tres faroners.

L'estructura de tubs de ferro forjat tenia 50 metres d'altura i tres de diàmetre, estintolat verticalment sobre el terreny i travat per una estructura prismàtica en gelosia. Al capdamunt hi havia un llum amb eclipsis de minut en minut, amb un aparell de segon ordre.

Finalitzada la contesa bèl·lica, se'n restablí el servei, però amb la construcció successiva d'embassaments per la conca de l'Ebre, no arribava tanta terregada, i la mar anava avançant, descalçant les construccions protectores del far i els seus fonaments.

El 1958, un temporal, combinat amb la crescuda del riu, va arrambar la caseta d'acumuladors i deixà la farola sense llum. A partir d'aleshores restà encerclada d'aigua, tota rovellada. Mentre es discutia un nou projecte, una tempesta la nit de Nadal de 1961 ensorrà definitivament l'estructura.



Poques setmanes després aixecaren una construcció efímera, de 48 metres d'altura. Un informe de la Inspecció Central alertà del continuat avenç de les aigües marines. Malgrat les obres de defensa, els fonaments cediren, la farola s'inclinà i al capdavall s'ensorrà el 1965. El 1984, per fi, s'estrenà la torre actual. Consisteix en una torre metàl·lica aïllada, situada a dues milles de la riba, de color negre i alumini. Disposa d'un castellet metàl·lic, amb una instal·lació fotovoltaica que fa llampades aïllades blanques. També té reflector de radar i sirena de boira.

“Quan el van plantar era bastant a prop de l'aigua, però en una dècada va quedar quasi a dos quilòmetres terra endins; després el bec del delta va començar a minvar i la mar va anar acostant-se a aquell far de forma pintoresca. Era com una baldufa metàl·lica de la qual sortia, cimera, la columna que rematava el llum, i el conjunt que semblava com engabiada per uns tirants de ferro. La mar es va menjar el far...”

CARLOS BARRAL
Pel car de fora

Far de la Banya

Sant Carles de la Ràpita



Es té notícia que pel 1504 hi havia una torre de guaita a la península dels Alfacs.

Segons el Pla d'Enllumenat calia un far per tal de facilitar l'entrada de les embarcacions que volien arrecerar-se als Alfacs, bo i evitant els baixos que hi ha a la zona. A tal efecte hi preveia una llum fixa i un aparell de tercer ordre.

D'altra banda, el Pla d'Abalisament comentava que calia una boia de campana a la punta del Galatxo per assenyalar l'entrada de la rada dels Alfacs, com a complement del far de la Banya. El far, una gran estructura de ferro de 19 m d'alçada, va ser estrenat el 1864 amb un llum fix de tercer ordre, i va esdevenir el segon en importància dels tres previstos al Delta.

No tenia camí de servei i l'abastiment se solia fer per mar. Si això era impossible es feia a peu per la punta del Clot, recurrent deu quilòmetres de distància. Servit per dos faroners, els habitatges eren minúsculs: una estança i una cuina, i fins al 1913 no disposaven ni d'una cisterna d'aigua potable. El 1943 es va automatitzar. A iniciativa del director del port de Tarragona, es va traslladar peça per peça a aquell port, on s'ha posat en valor.

La torre actual que hi ha al Delta es va elevar l'any 1978. És de formigó, cilíndrica, més ampla a la base, amb bandes blanques i negres i de 26 metres d'altura.

Far de la punta de la Senieta

Sant Carles de la Ràpita



La torre del Moro, d'Alcanar, si bé més a prop de Sant Carles de la Ràpita que del cap del seu municipi, sembla que correspon a la torre del Codonyol (torre de guaita).

Que la torre era necessària ho deixa ben clar que, a final del segle XVI, les religioses del monestir de la Ràpita abandonessin l'indret, excusant-se en el fet que era massa exposat a la pirateria. Quant al far en concret, és el successor dels focs que de temps enrere s'encenien a la torre de Sant Carles.

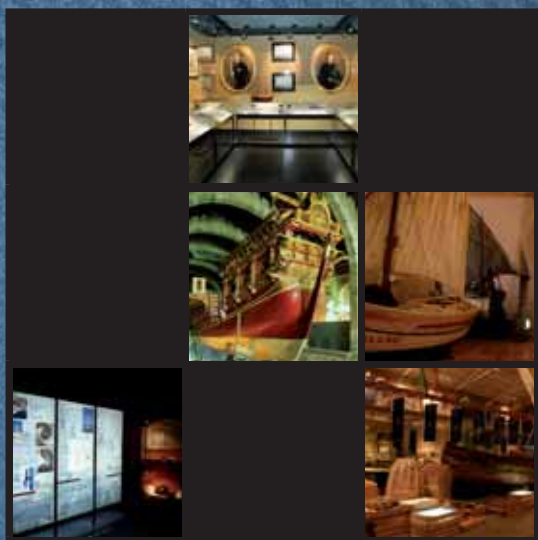
El Pla d'Abalisament preveia un llum de port, que va ser estrenat el 1864 amb un llum de sisè ordre.

L'expansió urbana de Sant Carles va diluir la llum, que cada vegada més es confonia amb les de la resta de la població. El 1956 la Comandància de Marina va queixar-se'n, i va motivar que fossin substituïdes les pantalles per un joc de centellejadors elèctrics, mentre que l'anterior sistema òptic fou donat al Museu Marítim de Barcelona.

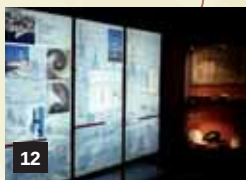
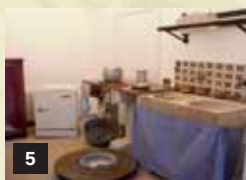
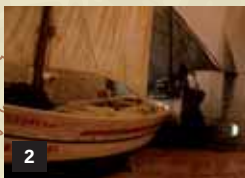
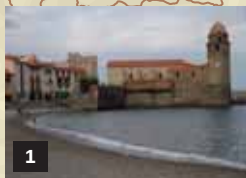
Actualment, el far, junt amb la boia de campana i de salvament que està fondejada al sud-oest de la punta del Galatxo, marquen de nit l'entrada al port dels Alfacs.



Alcanar. Torre del Moro



EQUIPAMENTS DE LA XARXA DE MUSEUS MARÍTIMS DEL LITORAL CATALÀ





Consell General dels Pirineus Orientals

Castell Reial de Cotlliure

Place du 8 Mai 1945

66190 Collioure

Telèfon: (00 33) 04 68 82 06 43

www.cg66.fr



El Castell Reial de Cotlliure és una gran fortalesa construïda sobre l'emplaçament d'un antic *castrum*. Va ser habitatge dels reis de Mallorca entre els segles XIII i XIV. El castell esdevé fortalesa al segle XV i després ciutadella els segles XVI i XVII. Una exposició permanent presenta el patrimoni marítim: la navegació amb vela llatina, la pesca i la tècnica de construcció.

L'església de la Mare de Déu dels Àngels, pràcticament rodejada pel mar i el seu cèlebre campanar, un antic far medieval que anunciava la posició del port de Cotlliure, de dia amb fum i de nit amb foc, va ser construïda l'any 1684, aprofitant com a campanar el far existent, que va perdre el seu ús, el d'assenyalar l'entrada del port.

Museu de l'Anxova i de la Sal L'Escala

Av. Francesc Macià, 1
17130 l'Escala
Telèfon: 972 776 815
www.anxova-sal.cat



L'Escala ha conservat, al llarg dels segles, una indústria que li ha donat fama arreu del món: la salaó d'anxoves. El Museu de l'Anxova i de la Sal mostra la història de la pesca i de la salaó de peix blau, des del segle XVI fins avui, i ens submergeix en un temps, un patrimoni i uns coneixements únics a la costa catalana. Disposa de sala d'audiovisuals, conferències i espectacles amb capacitat per a 75 persones, foto aèria lluminosa i pantalla tàctil amb informació sobre el patrimoni cultural i natural de l'Escala, sales d'exposició permanent, sala d'exposicions temporals, sala de consulta i tallers, rutes i visites culturals i literàries, guarda-roba, botiga, venda de pots d'anxova i accés adaptat.

Museu de la Mediterrània

Torroella de Montgrí

Ullà, 31

Can Quintana

17257 Torroella de Montgrí

Telèfon: 972 755 180

www.museudelamediterrania.org



El Museu de la Mediterrània us obre les portes a la descoberta de l'espai humà de la Mediterrània. Una experiència participativa per a grans i petits que ens convida a flairar les aromes de la Mediterrània, escoltar-ne els sons i músiques, tocar-ne la història i gaudir d'un audiovisual panoràmic que ens acosta a la realitat d'avui.

Museu de la Pesca Palamós

Moll pesquer, s/n
17230 Palamós
Telèfon: 972 600 424
www.museudelapesca.org



El Museu de la Pesca, únic a la Mediterrània en la seva especialitat, presenta el passat, el present i el futur de la pesca a través d'una exposició permanent i d'un conjunt d'activitats vinculades al fet marítim i pesquer de la Costa Brava.

Exposicions temporals, visites, tallers, itineraris, activitats, congressos, cursos, jornades i seminaris i actes diversos.

Museu d'Història

Sant Feliu de Guíxols

Seu principal: Edifici Monestir - pl. Monestir, s/n

Secció Salvament Marítim - Turó Guíxols, s/n

17220 Sant Feliu de Guíxols

Telèfon: 972 821 575

www.guixols.cat



El Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols té els seus orígens en l'exposició, el 1904, de les troballes arqueològiques del poblat ibèric dels Guíxols. Des d'aleshores ha anat creixent i ha esdevingut una institució amb una clara vocació de servei a la comunitat. A la seu principal, dins el conjunt monumental del Monestir de Sant Feliu, s'hi explica l'evolució de la ciutat i s'hi mostra part dels fons arqueològics, artístics, marítims i industrials. Un capítol a part mereix l'espai dedicat al metge rural, l'objectiu del qual és d'exposar la situació sanitària i els condicionants en la salut a Sant Feliu de Guíxols i la Vall d'Aro, així com els aspectes que han caracteritzat l'acció d'aquests metges i metgesses de poble. A més, el museu disposa d'una subseu dedicada al salvament marítim.

Museu del Mar Lloret de Mar

Passeig Camprodon i Arrieta, 1
17310 Lloret de Mar
Telèfon: 972 364 735
www.lloret.cat



La història de Lloret és la història d'un poble situat ran de mar i de les vivències d'una gent emprenedora que sempre ha optat pels camins que els oferien les aigües de les seves platges. La tematització de Can Garriga és com un viatge que s'inicia amb els records d'una relació antiga, entre Lloret i el mar. Continua amb els viatges i el comerç de cabotatge per la Mediterrània i les grans aventures d'altura dels pilots i navegants lloretencs.

Museu de Mataró

Can Serra - Museu de Mataró

El Carreró, 17-19

08301 Mataró

Telèfon: 93 758 24 01

www.mataro.cat

Tancat per reformes



Es preveu que el nou muntatge expliqui els futurs projectes museogràfics i també d'investigació que es desenvoluparan durant els propers anys a Mataró.

Museu de la Marina de Vilassar de Mar

Museu Municipal de Vilassar de Mar

Av. Eduard Ferrés i Puig, 31
Edifici Sènia del Rellotge
08340 Vilassar de Mar
Telèfon: 93 750 21 21
museudelamarina.net



Situat a l'edifici històric de l'arquitecte modernista Eduard Ferrés i Puig, el Museu de la Marina de Vilassar, fundat l'any 1955, mostra col·leccions datades entre els segles ^{xvii} i ^{xx}: arts de pesca, eines de mestre d'aixa, instruments per a la navegació transatlàntica, mobiliari de vaixells, objectes relacionats amb el salvament marítim i una col·lecció cartogràfica. També s'hi pot trobar documentació sobre el tràfic d'esclaus entre els segles ^{xvii}-^{xix}, models nàutics a escala, armament i altres objectes. Posseeix, així mateix, un arxiu tant d'imatges com documental i una galeria de capitans i oficials de màquines.

Museu Municipal de Nàutica

El Masnou

Josep Pujadas Truch, 1 A, 3a planta

Edifici Centre

08320 el Masnou

Telèfon: 93 540 50 02

www.elmasnou.cat



Va néixer l'any 1962, amb el nom de Museu Històric Arqueològic, fruit de l'esforç i la iniciativa d'un grup de ciutadans entusiasmats per conservar el patrimoni històric i cultural de la vila; l'any 1990 es va acordar denominar-lo Museu Municipal de Nàutica del Masnou, perquè l'element marítim anà adquirint importància.

Al museu es conserva el patrimoni cultural de la vila i es pot veure, a l'exposició permanent, el llegat arqueològic i importants testimonis del món marítim. L'exposició està distribuïda en diferents àmbits: La mar blava, L'antiguitat, El naixement d'un poble, Les embarcacions del Masnou, La navegació, El comerç, L'herència marinera i un espai on es projecta l'audiovisual *Fem memòria. El Masnou dels segles XX-XXI*.

Consorci El Far Barcelona

Escar, 6-8

08039 Barcelona

Telèfon: 93 221 74 57

www.consorcielfar.org



El Consorci El Far és una entitat pública formada per l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Barcelona i l'Autoritat Portuària de Barcelona. L'entitat té per finalitat promoure i desenvolupar els valors associats al mar i al litoral. Des dels inicis, el Consorci El Far ha establert la seva actuació entorn de les següents línies de treball:

- Foment i difusió dels valors socials, econòmics, ambientals i culturals del mar i el litoral en el marc de la sostenibilitat.
- Formació professional en els oficis del mar.
- Promoció del sector nàutic.

El Consorci El Far desenvolupa la seva activitat a través de diferents àrees de treball i serveis que tenen per objectiu generar projectes i potenciar el treball en xarxa amb altres institucions i entitats. D'aquesta manera, el Consorci El Far dóna suport a les polítiques d'actuació impulsades per les institucions que l'integren, i constitueix un centre de referència en allò que és el seu àmbit d'actuació: el mar i el litoral.

Museu Marítim

Barcelona

Av. de les Drassanes, s/n

08001 Barcelona

Telèfon: 93 342 99 20

www.mmb.cat



El Museu Marítim de Barcelona ha iniciat un procés de renovació absoluta. Aquesta transformació, que culminarà l'any 2013 amb l'obertura d'un nou museu, s'articula en tres eixos fonamentals. D'una banda, la renovació total de l'exposició permanent amb un projecte que proporcionarà als visitants una nova visió del patrimoni i la cultura marítimes, a través de les experiències i les veus de la Barcelona marítima. De l'altra, una presència molt més activa del museu en la societat, gràcies a la seva oferta d'activitats culturals i ciutadanes, tant a la seu del museu com al territori. I, finalment, una intervenció arquitectònica que permetrà retornar la màxima esplendor a les Drassanes Reials i adequar-les com a equipament cultural del segle XXI. Durant aquest llarg període de reformes, però, el museu continuarà obrint les portes per a la realització de les activitats programades i la visita a les exposicions temporals. També es podrà accedir a la rèplica de la Galera Reial de Joan d'Àustria i veure alguns models de vaixells de les col·leccions del museu.

Museu del Port de Tarragona Tarragona

Refugi 2, moll de Costa

43004 Tarragona

Telèfon: 977 259 442

Museu de Fars (extensió del Museu del Port)

Far de la Banya, dic de Llevant

www.porttarragona.cat



Recorregut per la història del port des que els romans hi desembarcaren fins a l'actualitat. Les diferents tipologies de port: comercial, pesquer i esportiu també hi són representades. El far de la Banya, únic testimoni dels fars metàl·lics instal·lats a la desembocadura del riu Ebre, es va bastir a final del segle XIX i l'any 2003 es va convertir en Museu de Fars i extensió del Museu del Port de Tarragona per tal de mostrar, a l'antic habitatge del torrer, una exposició permanent relacionada amb el món dels senyals marítims.

Museu d'Història de Cambrils

Passeig Miramar, 31

43850 Cambrils

Telèfon: 977 794 528 / 977 361 141

www.cambrils.org



El Museu d'Història de Cambrils és un organisme autònom municipal amb la finalitat principal de gestionar, preservar i divulgar el patrimoni cultural del municipi de Cambrils. S'estructura en una xarxa d'espais patrimonials oberts al públic: Museu Molí de les Tres Eres, torre del Port, torre de l'Ermita, vil·la romana de la Llosa i Museu Agrícola de Cambrils. Des de la inauguració de la Torre del Port, aquest edifici del segle xvi s'utilitza per revalorar el patrimoni i la cultura marinera del municipi.

Museu Comarcal del Montsià Amposta

Gran Capità, 34
43870 Amposta
Telèfon: 977 702 954
www.museumontsia.org



El Museu Comarcal del Montsià conserva i gestiona les col·leccions més importants de la natura, l'arqueologia i l'etnologia de les Terres de l'Ebre, un fons que comprèn més de 30.000 objectes i diverses sales permanents que combina amb exposicions temporals i d'altres activitats culturals de temàtica històrica, naturalística, artística, per tal de difondre el ric llegat patrimonial de les Terres de l'Ebre. El museu, com a entitat cultural dinàmica i oberta a la societat, ofereix nombrosos serveis, com els de biblioteca i documentació, i la consulta de col·leccions. També posa a l'abast del món turístic i educatiu un conjunt de propostes i serveis de qualitat, vinculats al patrimoni natural i cultural de les Terres de l'Ebre, segons tres modalitats: visites guiades, itineraris i tallers.

Bibliografia

ALEMANY, Joan. *Els fars de Catalunya*. Autoritat Portuària de Barcelona, 2006.

CATALÀ I ROCA, Pere. *De cara a la Mediterrània. Les torres del litoral català*. Rafael Dalmau. Col·lecció Nissaga, núm. 7. Barcelona, 1987.

MORÉ AGUIRRE, David. *Fars i senyals marítims de la Costa Brava*.

SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel. *Faros españoles del Mediterráneo*. Serie Monografías. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Madrid, 1993.

SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel. *Los faros españoles: historia y evolución*. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Madrid, 1991.

Altres títols de la col·lecció

El Camí de Sant Jaume

del Port de la Selva-Sant Pere de Rodes i de la Jonquera a
Montserrat

de Montserrat a Alcarràs, de Tàrrrega a Alfarràs

de Tarragona a Lleida

de Barcelona a Montserrat

de Tortosa a Batea

Guia dels escenaris de la guerra del Francès

Camins de l'Abat Oliba, viatge a la Catalunya de l'any 1000

Pirineu Comtal, un viatge pel naixement de Catalunya

La Catalunya Jueva, viatge per les Terres d'Edom

Verdaguer, una geografia mítica de Catalunya

Santuaris de Catalunya, una geografia dels llocs sagrats

La mirada aliena

Catalunya, 1714. Un viatge als escenaris de la Guerra de Successió
i el temps del barroc

