

EL FARO DE PORTO PI. TERCER FARO MÁS ANTIGUO DEL MUNDO

Fernando de la GUARDIA SALVETTI



OMO ya se ha dicho en ocasiones anteriores, la historia de las señales marítimas en España se remonta a tiempos muy lejanos. Aunque existen pocas referencias sobre el origen primitivo de las señales marítimas, parece lógico que estas se remonten a los primeros intentos de la navegación, para salir de los límites visuales de sus habituales puertos o fondeaderos. En España existen en la actualidad tres faros en funcionamiento cuya antigüedad se remonta a la época romana (anteriores al año de 1500): el faro de la Torre de Hércules (La Coruña) (1), el de San Sebastián (Cádiz) (2) y el de Porto Pi (Mallorca).

Digno de mención por su importancia histórica, como por su antigüedad y por hallarse en perfecto estado de funcionamiento y uso, es el faro de Porto Pi, en la isla de Mallorca, cuyos orígenes se remontan al siglo XIII. Es el tercer faro más antiguo del mundo en funcionamiento, después de la Torre de Hércules (La Coruña) y la Linterna de Génova. También fue torre de señales para informar a la ciudad de Palma de la llegada de buques mercantes nacionales y extranjeros o barcos de guerra amigos y enemigos.

Privilegiado enclave geográfico de las islas Baleares, encrucijada estratégica y refugio seguro de temporales (vientos de tramontana, mistral o lebeche). Cartagineses, fenicios y romanos fueron, entre otros, los que tomaron la isla

(1) DE LA GUARDIA SALVETTI, Fernando: «La Torre de Hércules, Patrimonio de la Humanidad». REVISTA GENERAL DE MARINA, octubre 2009, p. 389.

(2) Ídem: «Faro de Cádiz en el Castillo de San Sebastián». REVISTA GENERAL DE MARINA, junio 2011, p. 793.



Grabado del siglo XIX, panorámica de la Torre y bahía de Palma.

como base para sus acciones guerreras y comerciales, iniciándose un intenso tráfico de embarcaciones que alcanzó su mayor apogeo cuando el rey Jaime I el Conquistador rescató la isla de un largo periodo de dominación berberisca.

El primitivo faro no se hallaba en el lugar actual, sino sobre la loma ocupada hoy por el fuerte de San Carlos, a la entrada del puerto, y parece ser que inicialmente fue utilizado para la defensa, pasando posteriormente a faro, así se hace notar a finales del siglo XIV en el cuadro de Saint Jordi de Pere Niçard (1468) que se encuentra en el Museo Diocesano de Palma, en el que se ven las cuatro torres de Porto Pi.

La primera constancia de su existencia data del año 1300, cuando al morir el rey Jaime II de Mallorca deja escrito, en su testamento o codicilo que se conserva en la Biblioteca Nacional de París, un legado de 20.000 sueldos a sus sucesores «para la conservación y mantenimiento de la *Turris Faraone*», y que si ello no fuera suficiente se apartaría del resto de sus bienes lo necesario para el sostenimiento.

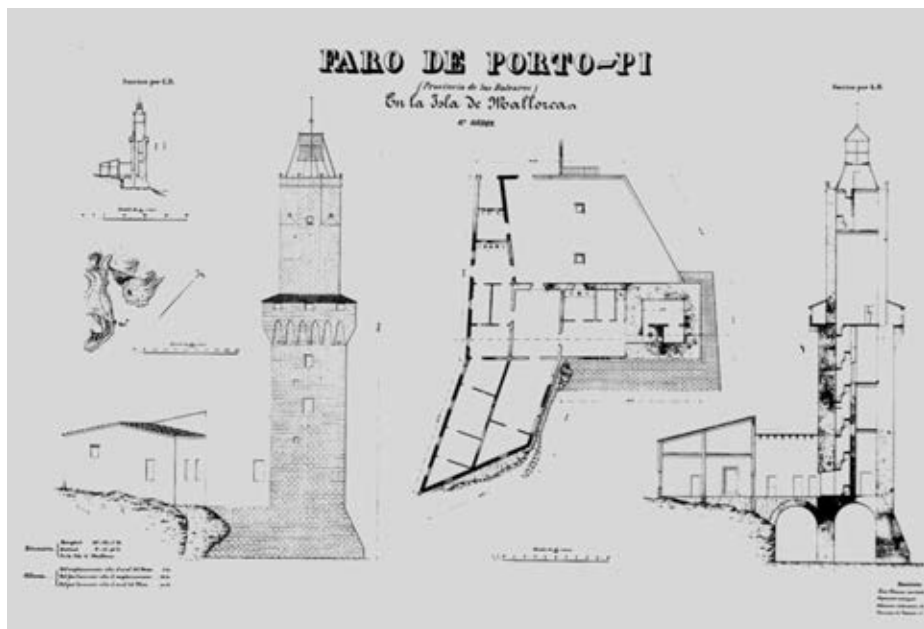
En este tiempo el faro se encendía diariamente desde la segunda quincena de septiembre hasta Pentecostés. A mediados de 1353 el deterioro de la torre del faro impidió su funcionamiento, por lo que se solicitó ayuda económica a los defensores del Colegio de la Mercadería para la restauración y el mantenimiento de las torres. Así, por ejemplo, el 8 de enero de 1483, se decía que «las torres de Porto Pi estaban en ruinas y para su reparación fue decretado un tall



Detalle de la pintura de De Pere Niçard, siglo xv. (Museo Diocesano de Palma).

de dos mil libras», logrando finalmente los defensores del colegio fondos para el sostenimiento del muelle y para el mantenimiento de las torres.

Durante este tiempo y hasta el siglo xvi existen pocas novedades. A comienzos del año de 1600 se iniciaron los trabajos de reconstrucción. Se hicieron diversas reparaciones en la torre de señales. Se suprimió la escalerilla de mano y se sustituyó por una interior de caracol, y fue renovada la puerta del pañol de armas y municiones. En 1612 se añadió una segunda estancia a la torre, pasando a partir de entonces a ser torre de señales y faro. El farero tenía la obligación de vigilar la llegada de buques, advirtiendo por medio de un sistema de señales (bolas de madera alquitranadas) el número de naves divisadas. En este servicio, que era similar al que se empleaba en la Linterna de Génova, fueron precisas algunas reparaciones, decidiéndose sustituir la antigua máquina por una nueva giratoria para que su luz (faro giratorio) no se confundiese con la luz fija del muelle. Esta luz giratoria, fabricada por el maquinista suizo Matías Edel, constaba de 14 luces, a cuyo alrededor giraban tres espejos parabólicos que daban una vuelta cada cinco minutos, ocultando su haz minuto y medio que tardaban en hacer una rotación completa alrededor del lamparón.

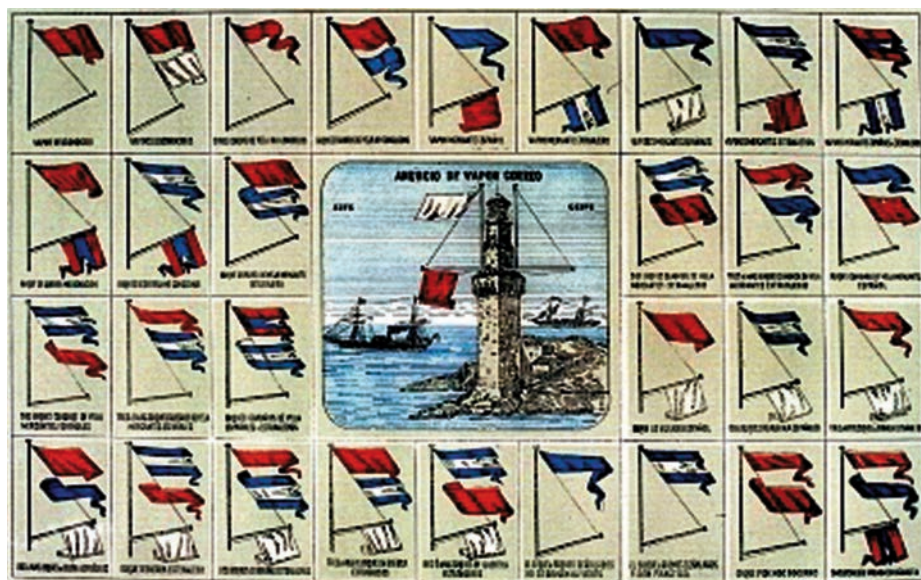


Plano de emplazamiento, alzado, planta y sección del faro de Porto Pi (año 1878).

Este sistema giratorio fue el segundo que se ponía en España, después del de Cádiz. La arquitectura en un principio era una torre circular, que más tarde se trasladó a la que aún permanece de planta cuadrada; tenía unas cristalerías para proteger la combustión del iluminante y se alzaba sobre el cuerpo recreado, que es de forma de tronco de pirámide de sección transversal. Para subir a ella había una escalera de madera que comunicaba el último rellano con la cámara de iluminación, alrededor de la cual había un balconcillo exterior que la circundaba.

Hubo un periodo, desde el año de 1641 a 1691, en que el faro estuvo a punto de desaparecer a consecuencia de los graves desperfectos sufridos por los fuertes temporales, rayos, etc., y se hizo necesario construir un contramuelle y tapar con sillares de piedra las troneras del primer cuerpo. También se restituyó la cubierta de plomo que resguardaba la linterna de la intemperie y se realizó una reparación general de paredes y balcones.

El paso del tiempo hizo necesario acomodar el faro a los nuevos adelantos de la técnica, siendo elevado el torreón y sustituida la antigua máquina por otra de luz blanca con destellos cada tres minutos. A principios del siglo XX se le aplicó el fluido eléctrico, que producía la empresa La Palma de Mallorca, aumentando muy considerablemente la intensidad de los destellos, y por tanto



Plano de señales marítimas para el puerto de Porto Pi.

el alcance óptico del faro. Se mejoraron los reflectores metálicos y espejos, movidos por una máquina de relojería para dar destellos. Se instaló una nueva linterna poliédrica acristalada, apoyada por 16 ángulos de madera que le servían de armadura. El faro tenía 38 m de altura y ocho millas de alcance.

En 1913 hubo otras modificaciones. Se sustituyó la linterna y aumentó la altura del faro, respetando el valor histórico y arquitectónico del torreón. También se le dotó de un aparato que daba luz fija blanca con destellos cada tres segundos. Las últimas reformas se produjeron en 1918 cuando se electrificó el faro, y en 1927 se le dio la actual apariencia: grupos de dos destellos blancos cada 15 segundos y un alcance de 27 millas náuticas.

El servicio de vigía también fue reformado. En febrero de 1820 se adoptó un nuevo código de señales por medio de banderas, completándose más tarde, en 1834, con otras nuevas para identificar los correos a vapor. En 1869 se implantó el definitivo código basado en la combinación de banderas de diferentes colores y tamaños, y un registro de movimientos de entrada y salida de buques.

En 1971 la Diputación Provincial tomó el acuerdo de suspender definitivamente el servicio de vigía de Porto Pi en contra de la opinión de los mallorquines, que veían así la pérdida de su identidad y costumbres adquiridas a través de muchas generaciones; y hoy en día se plantea de nuevo el deseo de

revitalizarla como parte del acervo cultural de la isla. Afortunadamente, el faro no ha seguido el mismo camino, aunque estuvo a punto de desaparecer.

En 1949 la Comisión de Faros debatió la posibilidad de convertirlo en «señal aéreo-marítima», pero al final se decidió que tuviera luz roja, aumentando los alcances de cala Figuera y cabo Blanco, verdaderos faros de recalada en el puerto. Esto no llegó a producirse, ni tampoco otro acuerdo tomado en 1958, cuyo fin era «sustituir el Faro de Porto Pi por otra luz instalada en el ángulo de la primera y segunda alineación con apariencia de grupos de dos destellos blancos y alcance de 15 millas».

Es de destacar, por último, que el faro de Porto Pi es el único de España en el que la óptica está formada por superficies catópticas metálicas reflectoras, al antiguo uso, que giran en dos grupos alrededor de una lámpara eléctrica de 1.000 vatios, alcanzando una distancia de 27 millas, en contraste con los sistemas del siglo XIX, cuyos alcances eran muy inferiores.

Características técnicas del faro de Porto Pi

- Altura de la torre: 38 metros.
- Altura del foco sobre el mar: 41 metros.
- Óptica: catóptica de cuatro reflectores.
- Lámpara: 1.000 W.
- Alcance: 27 millas náuticas.
- Baliza radar: Racon de 22 millas de alcance.
- Sirena de niebla: cuatro millas.

Como reserva de energía dispone de un grupo electrógeno que sirve además para alimentación de emergencias de la sirena de niebla, baliza de radar y tres balizas de puertos, situadas en el dique del oeste.

