

# *Los faros de las Islas Baleares. Un nuevo proyecto de turismo*

JAVIER PÉREZ DE ARÉVALO

*Doctor en Historia  
Universitat de les Illes Balears*

## *Resumen*

Una de las consecuencias ocasionadas por la evolución tecnológica, así como por los cambios llevados a cabo en la gestión de las señales marítimas de nuestro país, ha sido el que cada vez más faros estén cerrados y con las antiguas viviendas de los fareros abandonadas. Esta nueva situación hace posible que, junto con el mantenimiento del faro como ayuda a la navegación, se puedan además ofrecer unos usos alternativos de aquellas viviendas ahora desocupadas.

*Palabras clave:* faros, Islas Baleares, turismo, nuevos usos

## *Abstract*

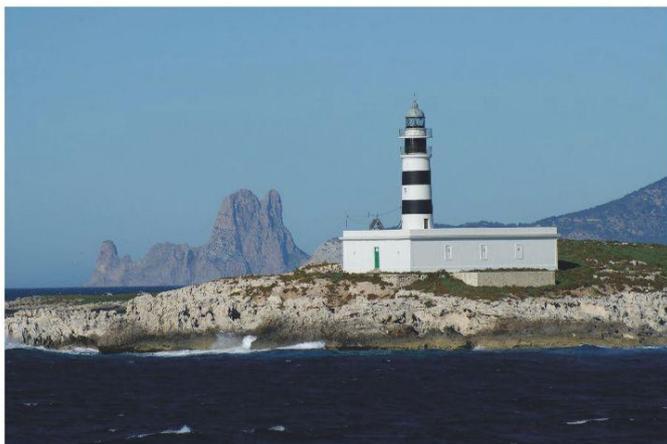
One of the consequences caused by technology evolution, as well as changes into the maritime aids management in our country, is the increase of closed lighthouses with the old dwellings now with no use. This new situation makes possible alternative uses of those rooms, besides the usual function of the lighthouse as navigation aid.

*Keywords:* lighthouses, Balearic Islands, tourism, new uses

Las transformaciones acontecidas en la gestión de las señales marítimas españolas, así como en gran parte del mundo, han generado una serie de consecuencias colaterales que permiten la aparición de nuevos planteamientos funcionales por lo que respecta a aquellos espacios que ahora resultan ajenos a la operatividad del faro como ayuda a la navegación.

Si hacemos un breve repaso histórico para comprender las circunstancias que han permitido estos nuevos planteamientos, nos encontramos con dos acontecimientos decisivos:

1. Aplicación desde la segunda década del siglo veinte, de los nuevos sistemas automáticos alimentados por gas acetileno e inventados por el sueco Gustaf Dalen.
2. Promulgación de la *Ley 27 / 1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.*



Faro dels Penjats. Foto: Kole Seoane.

El punto 1, supuso la automatización de los faros más aislados del territorio español, es decir aquellos que se encontraban situados en islotes y zonas de difícil acceso. El primero de toda España, que se vio afectado por la aplicación de esta nueva tecnología, fue el faro de la Isla de Mouro, situado en la bahía de Santander, lo cual tuvo lugar en 1920. Por lo que respecta a las Islas Baleares fue el faro dels Penjats, en 1929, el pionero en adaptarse a los nuevos tiempos tecnológicos.

Con este proceso de automatización se eliminó la necesidad de mantener permanentemente en el faro a los funcionarios allí destinados y sus respectivas familias, comenzando a proliferar por la geografía española una serie de faros operativos pero cerrados y sin personal residente. Estos iniciales pasos en el camino hacia la modernización, se vieron bruscamente paralizados por el estallido de la Guerra Civil, lo cual supuso que en Baleares no se automatizara otro faro hasta 1960.

Sin embargo, la implantación de estos equipos automáticos de gas, no afectó de forma traumática al Cuerpo de Torreros de Faros –posteriormente denominado desde 1939, técnicos mecánicos de señales marítimas–, sino que comenzó por parte de la Administración a realizarse una reagrupación de señales y una nueva distribución de la plantilla.

Por el contrario, el punto 2, es decir la publicación en el BOE de la mencionada ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sí que significaría el final de aquel colectivo laboral, al menos entendido como cuerpo funcional, ya que en dicha Ley se declaraba a extinguir el mismo. En ese momento la Administración ofreció a los fareros la posibilidad de continuar su vida laboral como funcionarios del Estado, pero reciclándose y pasando a otro departamento ministerial. Por otro lado, los técnicos que prefiriesen seguir desarrollando sus trabajos en contacto con las señales marítimas, deberían firmar un nuevo contrato con las Autoridades Portuarias, insertas en el Ente Público Puertos del Estado, creado y contemplado en la misma Ley como un holding bajo la dependencia y directrices del entonces Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

A raíz de la publicación de esta Ley, el cuerpo de funcionarios que conformaban el colectivo conocido coloquialmente como fareros se vio fragmentado, de forma que de los 300 técnicos que aproximadamente había a finales de 1992, se pasó a la mitad a principios del año siguiente. Esta modificación, junto con la progresiva jubilación de un importante número de técnicos durante los últimos veinte años, ha tenido como consecuencia directa el abandono en muchos faros de sus tradicionales habitantes: los fareros y sus familias.

Esta situación, así como determinadas posturas políticas inclinadas hacia el neoliberalismo por parte de los dos grandes partidos del país, ha ido generando en las Autoridades Portuarias un interés creciente por dar usos alterativos a las antiguas viviendas de los técnicos de señales marítimas. En las Islas Baleares se comenzó pronto a impulsar estos nuevos usos, y hoy en día existe el siguiente panorama:

- Faros de Formentor y Artrutx: Concesiones administrativas a empresas privadas para el desarrollo de actividades de restauración en el interior del faro.
- Faro de Cap Salines: Convenio entre la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) y el IMEDEA (perteneciente al CSIC) para el establecimiento de un laboratorio y centro de investigación en el interior del faro.
- Faro de Tramuntana: Convenio entre la APB y el Consell de Mallorca, para la instalación de una exposición permanente sobre los faros y la navegación en sa Dragonera.
- Faro de Cavalleria: Convenio entre la APB y el Ayuntamiento de Es Mercadal para desarrollar talleres educativos.
- Faro de Porto Pi: Exposición de Señales Marítimas, la cual se puede visitar tres días a la semana mediante cita concertada.
- Antiguo faro de Coves Blanques: aunque este faro había sido apagado en 1963 por considerarlo obsoleto como ayuda a la navegación, continuó constituyendo las viviendas de los fareros encargados de la Agrupación Faro de Conejera. Hoy en día, mediante un convenio entre la APB y el Ayuntamiento de Sant Antoni, su interior ha sido adaptado para la realización de exposiciones, charlas y diversas actividades culturales.

Ante esta realidad, podemos ahora pasar a considerar si en estos momentos se está realizando algún tipo de actividad relacionada con el turismo cultural en los faros de las Islas Baleares.

Antes que nada, sería oportuno definir qué es el turismo cultural, e incluso la posibilidad de plantearse si ese término no encierra en sí mismo una importante contradicción. Qué duda cabe que el turismo planteado exclusivamente como mero dinamizador económico, exento de cualquier tipo de sensibilidad ante otros aspectos diferentes al puramente crematístico, ha sido en nuestro país, y muy especialmente en el archipiélago balear, un gran taxidermista de entornos, tradiciones y comunidades. Hemos de reconocer que en ese proceso de taxidermia, se ha llegado a eliminar la esencia original del elemento sometido a las actividades turísticas.

Por esta razón y teniendo en cuenta los, a veces, tristes antecedentes que se han producido en estas islas, convendría analizar con mucho detenimiento cualquier actividad que se quisiera llevar a cabo en los faros, con el pretexto de estar proporcionando a la sociedad una actividad considerada como turismo cultural, con todos los eximentes que la palabra cultura puede arrastrar. Sin embargo, esto no quiere decir que, efectivamente, exista ese tipo de turismo y que encierre necesariamente esa contradicción entre los dos vocablos: *TURISMO versus CULTURA*.

De las actividades enumeradas más arriba, que se están desarrollando en la actualidad en algunos de nuestros faros, podríamos afirmar sin mucho riesgo a equivocarnos, que ninguna de ellas podría ser calificada como turismo cultural.

Por lo que respecta a los faros de Formentor y Artrutx, los servicios de restauración que en ellos se ofrece constituye, qué duda cabe, una actividad turística que no por el simple hecho de realizarse en el interior de un faro conlleva en esencia un hecho diferencial con respecto a actividades similares enclavadas en otros entornos. De hecho, el visitante de estos faros encuentra un ejemplo de esa taxidermia antes mencionada como consecuencia negativa de un turismo

insensible a determinadas características del lugar “turistizado”. Me refiero al hecho de que cualquier persona que entre en alguna de estas señales marítimas como cliente de sus servicios de hostelería, no encontrará allí ninguna referencia a la historia del faro, ni de sus fareros, ni de la profesión que se desempeñaba dentro de ellos, ni del entorno y por supuesto, tampoco de la historia de los acontecimientos más significativos que hayan tenido lugar en sus alrededores. Así pues hablaríamos de una actividad turística pero ni mucho menos cultural.

En el faro de Cap Salines ocurre todo lo contrario, ya que allí se llevan a cabo trabajos de investigación científica relacionados con el litoral mallorquín, que sin lugar a duda podríamos calificar como actividad cultural, ya que la ciencia forma parte de esa cultura a la que estamos haciendo referencia, pero que sin embargo ninguna relación mantiene con el turismo. En este caso, por lo tanto, estaríamos ante el desarrollo de una actividad cultural dentro del faro, pero en ningún caso turística.

Por lo que respecta al faro de Porto Pi, su situación es algo especial, puesto que alberga en su interior uno de los museos de faros más completos de toda Europa. Cada año pasan por sus instalaciones alrededor de 1400 personas, principalmente asociaciones de jubilados de Mallorca y alumnos de colegios e institutos también mallorquines, pero por otro lado los turistas que visitan este museo no superarían el 2 % del total.

A pesar de que esté en auge el término “turismo local”, para calificar el desarrollo de actividades –sobre todo con implicaciones culturales– dirigidas a un público local, bien del mismo núcleo urbano, o de poblaciones vecinas, particularmente creo que ese concepto no debería mezclarse con el de un turismo de mayores proporciones, más cercano a su acepción tradicional, y que podría ser definido como aquel viaje de placer que conlleva desplazamientos más o menos largos en espacio y tiempo, donde se produce la necesidad de pernoctar fuera de la propia residencia habitual.

No deja de resultar paradójico que entre el casi millar y medio de personas que visitan anualmente el museo de Porto Pi, no encontremos ni uno solo de los miles de cruceristas que casi cada día desembarcan en el mismo puerto donde se encuentra ubicado este histórico faro. Por estas razones pienso que, al menos por ahora y mientras no se planteen no se modifiquen las formas de acceso al museo, esta actividad no debería formar parte de aquellas que están conformando hoy en día un posible turismo cultural en las Islas Baleares.

Con el faro de Cavalleria, podríamos decir que ocurre lo mismo, ya que los usuarios de esas instalaciones y de esas actividades docentes serían la población infantil y juvenil de Es Mercadal y otras localidades menorquinas.

Pero... ¿qué ocurre en otros países? Dejando a un lado aquellas naciones donde la gestión de las señales marítimas depende de las autoridades militares, como es el caso de Portugal, Italia, Argentina o Chile, por poner sólo algunos ejemplos, y también aquellos países del denominado tercer mundo, cuya evolución tecnológica se encuentra a considerable distancia del conjunto de Estados que conformarían el supuesto bloque occidental, nos encontramos con determinadas actividades que no siempre estarían acordes con la imagen de un teórico turismo cultural.

Por ejemplo, son cada vez más los países europeos que ofrecen la oportunidad de celebrar bodas en algunos de sus faros históricos, como es el caso de Alemania o Reino Unido. Sin embargo no creo que esta nueva opción aporte ningún elemento cultural a las alternativas funcio-

nales del faro. Incluso podríamos afirmar que este tipo de celebraciones, desvirtúa considerablemente la esencia del propio faro y puede alejar al visitante, de las verdaderas características históricas y medioambientales que lo envuelven.

En Croacia, por otro lado, el Gobierno ofrece once faros para su posible alquiler a modo de casa rural. Aquí el visitante debe llevarse su propia comida y puede acceder a este tipo de alojamiento por unos precios que oscilan entre los 300 y 1300 € a la semana, en función de la temporada del año. La singularidad de esta oferta radica en que el entorno y la forma de acceso a esos faros, permanece del todo inalterado, de forma que desde el punto de vista ecológico resulta una actividad muy interesante y, además, se toma contacto con el farero que, al contrario de lo que ocurre en la mayoría de países europeos, continúa residiendo en el mismo edificio, algo que aporta al visitante la oportunidad de conocer in situ un oficio que, en algunos de aquellos islotes, lleva más de 200 años desempeñándose. En este caso creo que no cabe mucha discusión en cuanto al carácter cultural de esta oferta, bien sea desde su aspecto medioambiental, bien desde el puramente antropológico y humano. Sin embargo, parece ser que esta interesante vía intermedia adoptada por el Gobierno croata, está ya muy lejos de poder ser imitada en países como España.

Ahora bien, si se plantea la posibilidad de llevar a cabo en algunos faros de nuestra Comunidad, determinadas actividades de carácter turístico, sea cultural o convencional, lo primero que se debería plantear es la realización de un análisis pormenorizado de cada caso en particular, ya que en ningún caso se podría generalizar postura alguna a la hora de proyectar nuevos usos alternativos de aquellos espacios obsoletos de cara a la operatividad del faro como ayuda a la navegación, que no olvidemos es su principal y prioritaria función. Esto no es otra cosa que realizar una Ordenación del conjunto de señales marítimas de las Islas Baleares, y muy especialmente de sus faros históricos, como herramienta política y administrativa con la que poder desarrollar una criba eficiente de las propuestas que en el futuro se hagan en relación a diferentes posibles actividades alternativas o turísticas en los faros.

En las Islas Baleares nos encontramos en un primer análisis, que un importante número de faros se encuentran situados en espacios naturales con un alto grado de protección medioambiental. Hagamos un breve repaso:

- Faro de n'Ensiola: situado dentro del Parque Nacional Marítimo-Terrestre del Archipiélago de Cabrera.
- Faros de Llebeig y Tramuntana: situados dentro del Parque Natural de sa Dragonera.
- Faro de Favàritx: situado dentro del Parque Natural de s'Albufera des Grau.
- Faro de sa Conillera: situado dentro de la Reserva Natural de es Vedrà, es Vedranell y els illots de ponent.
- Faros dels Penjats y den Pou: situados en el Parque Natural de ses Salines d'Eivissa i Formentera.

Estos serían los faros históricos que se encuentran ubicados dentro de zonas de máxima protección medioambiental en el archipiélago balear. Pero serían muchos más los que, a pesar de no verse inmersos dentro de un parque o reserva, sí que lo están en enclaves calificados como ZEPA, LIC o ANEI. Baste por poner sólo algunos ejemplos:

- Faro de Barbaria: LIC y ZEPA
- Faro de Tagomago: LIC y ZEPA
- Faro de Cap Blanc: LIC y ZEPA
- Faro de Punta Nati: LIC y ZEPA

Y la lista podría ampliarse de forma muy significativa.

Esta singularidad, que hace de los faros casi un binomio entre arquitectura y medioambiente, resulta insoslayable a la hora de plantear determinadas actividades de carácter turístico. No parecería coherente, ni tampoco ético, producir cualquier tipo de deterioro en unos enclaves tan delicados y privilegiados, con la débil excusa de potenciar una actividad turística aunque ésta estuviese barnizada con el calificativo de cultural. No podemos obviar que, en algunos casos, como por ejemplo sería el faro de sa Conillera, o los de Llebeig y Tramuntana en sa Dragonera, estaríamos hablando de verdaderos santuarios para la reproducción de especies tan amenazadas como la pardela balear, por otro lado todo un emblema de la avifauna isleña.

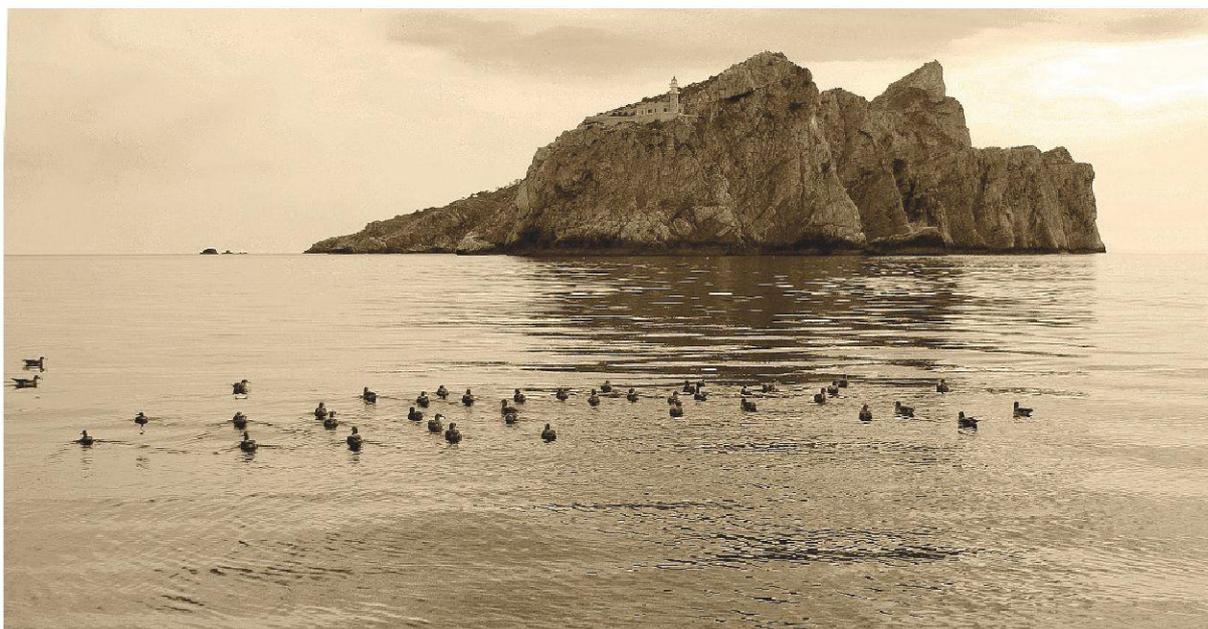
Se hace necesaria, pues, la interacción consensuada entre las diferentes instituciones implicadas en el desarrollo de un posible turismo cultural relacionado los faros de las Islas Baleares.

Por otro lado, si queremos que realmente el término cultural cobre un verdadero significado a la hora de aplicarlo sobre determinados usos alternativos de aquellos espacios que en otro tiempo conformaron las viviendas de los fareros y sus familias, se deberían tener presente alguna serie de cuestiones, para que la historia de este colectivo profesional no caiga en el olvido, ya que una especial dedicación así como las duras condiciones de vida por las que debieron pasar, son indisociables de esos edificios tan emblemáticos de nuestro paisaje costero.

De hecho resultaría muy difícil encontrar otro cuerpo funcional de estas características y, más aún, que haya desempeñado labores de rescate tan continuadas como es el caso de los torreros de faros y técnicos de señales marítimas en el todo el archipiélago balear durante más de siglo y medio de actividad profesional.

Así por ejemplo sería muy interesante que desde esas instituciones implicadas, tanto en la gestión como en la ubicación de los faros, se procediera a llevar a cabo algunas iniciativas de cara a la recuperación y conservación del patrimonio asociado y vinculado a ellos. Algunas posibles iniciativas podrían ser las siguientes:

- Recuperación de documentación gráfica, en manos de particulares generalmente descendientes de antiguos torreros y técnicos, para la creación de un fondo con el que dar apoyo a futuras publicaciones así como acompañar dentro de los mismos faros, a posibles actividades culturales que se puedan llevar a cabo en un futuro.
- Realización de publicaciones monográficas sobre los faros históricos de las Islas Baleares en diferentes idiomas, de cara a su divulgación entre el turismo, algo hasta ahora inexistente por completo.
- Restauración del viejo mobiliario a veces de más de un siglo de antigüedad y todavía almacenado en algunos faros, para la posible recreación de las antiguas viviendas de



Faro de Tramuntana (sa Dragonera) con un grupo de pardelas en las cercanías.

Foto: Jaume García Delgado.

los torreros, algo que podría materializarse al menos en un faro de cada uno de los cuatro Consells.

Quizás se eche en falta la existencia de una Asociación de Amigos de los Faros de las Islas Baleares, algo que podría colaborar de manera importante a la divulgación de todo este patrimonio, y que en otros países son ya grupos bien asentados y muy numerosos.

Es momento por lo tanto de debatir, de abrir las puertas al diálogo y poner sobre la mesa las diferentes ideas que actualmente se plantean de cara a un futuro uso alternativo de las dependencias que en los faros ya no prestan servicio alguno de cara al funcionamiento de esa señal como ayuda a la navegación. También es momento de escuchar a la opinión pública, puesto que la polémica está servida y los medios de comunicación ya se están haciendo eco de esa nueva forma de entender estas estructuras inseparables del paisaje de nuestras islas.

La Islas Baleares es precisamente, la Comunidad española que más propuestas ha remitido al Ente Público Puertos del Estado, promotor del proyecto "Faros de España", que plantea estos nuevos usos alternativos y pretende coordinar su tramitación administrativa ante el Ministerio de Fomento. Hasta ahora se han recibido en Madrid 14 propuestas para impulsar diferentes actividades, algunas de carácter hotelero, en los faros de España. De ese conjunto de propuestas, 11 corresponden a faros de las Islas Baleares, 2 a faros de Alicante y 1 a la comunidad gallega, lo cual deja claro qué parte del Estado español está más interesada en este proyecto, pero también dónde existe un mayor riesgo de generar algún tipo de conflicto entre esa nueva actividad y el entorno donde se encuentra ubicado el faro.

Particularmente pienso que una Comunidad como la balear, en la que el turismo ha ofrecido sus dos caras más extremas, la de poder ser un motor económico de primera magnitud dentro

del tejido empresarial de la zona, pero al mismo tiempo la de constituir todo un mecanismo de alteración paisajística y patrimonial llegando incluso a destruir zonas enteras desde el punto de vista del valor ecológico y cultural de la misma, debería ser absolutamente escrupulosa a la hora de plantearse esas nuevas actividades en el interior de lo que fueron durante muchos años las viviendas del personal encargado del mantenimiento de la señal marítima, es decir los fareros.