

LA MEMORIA DEL ÚLTIMO FARO HABITADO



El faro de Mesa Roldán es el único en Almería y Granada que aun mantiene la vivienda para el farero, Mario Sanz, que ha montado un museo dedicado a la memoria de estos edificios y su oficio y conoce la historia, evolución y leyendas en torno a los faros que los han convertido en localización de relatos de misterio con aura romántica

MIGUEL BLANCO
FOTOGRAFÍA: MB / FAMILIA GANDOLFO

Escenarios de historias de terror y misterio, envueltos en cierto halo romántico, los faros son los puntos que unen el pasado de nuestros litorales y la historia misma de la navegación, con sus rutas comerciales asediadas por piratas y todo tipo de peligros, con el presente en el que la tecnología ha ido imponiéndose sobre el ingenio mecánico que iluminó a los navegantes durante tantos siglos. Un presente con cada vez menos futuro, ya que el de farero es un «oficio a extinguir». Así de rotundo se muestra Mario Sanz, el madrileño que desde hace veinticinco años se encarga de que en el faro de Mesa Roldán, en Carboneras, sobre la playa de Los Muertos, todo funcione como se espera.

Sanz es además de los pocos fareros que mantienen la vivienda en el propio faro; el último que queda en la costa de Granada y Almería. Desde Mesa Roldán, es testigo de historias que transportan aquellas peleas de piratas al siglo XXI, ahora transformadas en lucha contra el narcotráfico. También ha vivido cómo los desembarcos de hoy se realizan en patera. O cómo el rodaje de una superproducción estadounidense, con todo el ceremonial hollywoodiense asociado, puede transformar un lugar no solo en la pantalla, sino a lo largo del tiempo, atrayendo curiosos que quieren comprobar de primera mano cómo es ese sitio donde se grabaron escenas de su serie favorita.

A Sanz le gusta relativizar ese halo de misterio y romanticismo que desprenden los faros, por influencia de la literatura y el cine. «Mi experiencia es que los faros son sitios muy ama-

bles», asegura, aunque reconoce que el clima es complicado. «La gente piensa que son un chollo, porque hace muy buen tiempo, pero los vientos te los comes por todos los lados». Aparte de esto y de que «te caigan rayos, aquí nunca ha habido ningún problema, nadie ha entrado a molestar, ni a robar, ni yo me he cargado a nadie, no tengo a nadie por los rincones», bromea.

Por los rincones del faro, lo que hay son piezas de todo tipo que dan forma a un peculiar museo dedicado a la memoria de los faros, unos edificios que, para Sanz, deberían incluirse en el catálogo de patrimonio como Bienes de Interés Cultural ya que «como mínimo son arqueología industrial». En su momento, él y otros compañeros lo intentaron pero en el Ministerio de Fomento no hicieron mucho caso. Por su cuenta, ha ido reuniendo piezas encontradas en distintos faros y otros lugares, y ha ido leyendo toda la documentación que el faro de Mesa Roldán ha ido generando a lo largo de sus más de 150 años de historia, desde que comenzó a funcionar en 1864.

EL ORIGEN DE LOS MUERTOS

Hasta un año antes, a la zona se la denominaba farallón de Mesa Roldán, según cuenta Sanz, que ha investigado para escribir un libro sobre naufragios en Almería durante el siglo XIX que se publicará en breve. Es en un documento del faro, en su primer año de funcionamiento, cuando por primera vez se hace referencia al «sitio de los Muertos», como hoy se conoce a la zona litoral y la playa sobre la que se eleva Mesa Roldán. «Empecé a buscar hacia atrás, a ver si encontraba algún naufragio importante

que le pudiera dar el nombre pero no lo he encontrado», reconoce el farero, para quien también es un misterio el origen del nombre de la playa, que tantas teorías ha generado. Naufragios importantes sí ha habido, pero posteriores a esa primera referencia. Anteriores, no constan por escrito. Un caso importante fue el de tres pescadores del pueblo que fallecieron ahogados al quedar atrapados en una cueva, bajo el faro, durante un temporal, a finales de la década de 1860.

«No hay muchos más accidentes aquí que en otras zonas, y accidentes con muchos muertos no ha habido, en general», explica Sanz, indagando en el origen de esa denominación. Sí ha habido «varios embarrancamientos en la playa de los Muertos, pero no más que en otros sitios», continúa, así como choques entre embarcaciones, ya que en la zona «ha habido mucho tráfico siempre, desde los fenicios». Y aunque el faro está para evitar accidentes contra las costas, a veces el capitán se duerme o se equivoca al interpretar la señal. «Ha pasado mucho que se equivoquen de faro, que lo confundan con otro», relata Sanz, que ilustra añadiendo que «en Cabo de Gata puedes girar a la derecha en cuanto pasas, pero aquí te comes Agua-marga». Un par de casos importantes, en el siglo XIX, fueron los del Sahara, «que embarrancó en la punta de los Muertos», y el Virent, «que se metió de punta por un error de cálculo o porque se durmió».

El Faro de Mesa Roldán no llegó a vivir la época de esplendor de los piratas berberiscos, asiduos en la zona y que han alimentado leyendas y tradiciones como las actuales fiestas de desembarcos piratas que se celebran en localida-



Tres imágenes del faro de Mesa Roldán a lo largo de la historia, y foto de la familia Gandolfo, que durante generaciones se ha dedicado al oficio de farero en la provincia de Almería.

des costeras como San José, en Níjar. De lo que sí ha sido testigo este faro y su actual encargado es de las carreras marítimas entre la Guardia Civil y los narcotraficantes que intentaban huir de ellos. Lucha que a veces acaba en tragedia, como cuando a finales de los noventa del pasado siglo, falleció un agente mientras intentaba recuperar los fardos que una lancha había ido soltando en su huída. «Bajaron a por ellos y al subir uno tuvo un problema y se quedó flotando a medias aguas», rememora Sanz, que fue testigo del suceso. «Se tiraron un mes buscándolo», añade, porque las corrientes, famosas en la zona, habían arrastrado el cuerpo desde el lugar donde se había ahogado.

VIGILANCIA

La Guardia Civil mantiene, desde que se puso en funcionamiento el Servicio Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE), el sistema que escudriña cada centímetro de costa y mar para luchar contra la inmigración ilegal y, de paso, el narcotráfico, antenas en cada faro. Funcionan de forma independiente, con su propio equipo de mantenimiento. Y han hecho disminuir el número de casos de persecuciones de lanchas cargadas de droga, al menos en la zona de Los Muertos. Pateras se ven menos, confirma Sanz, aunque de vez en cuando alguna consigue llegar a tierra firme. «Me he encontrado la ropa de una patera colgada en las vallas del SIVE», asegura el farero, que supone que los inmigrantes habrían subido el cerro desde la orilla «muy perdidos, llegan de noche, siguen un caminitillo y se plantan aquí».

Este moderno sistema de vigilancia remite a la época de las guerras mundiales y la Civil Espa-

Un faro de cultura en Carboneras

«Lo primero que se tendría que haber hecho ya con los faros es hacerlos BIC, que lo intentamos y no nos dejó el Ministerio de Fomento».

Mario Sanz tiene claro que los faros, con el oficio declarado a extinguir, quedarán como lugares a los que se acercará cada cierto tiempo un técnico de mantenimiento. Por lo demás, estarán abandonados y nadie (ya apenas unos cuantos lo hacen) vivirá en las viviendas adosadas. Así que, para darles una nueva vida, cree que sería interesante «utilizarlos como hacemos aquí, como un museo de la memoria de los fareros, como un centro cultural que la gente vea por dentro y lo valore».

En este museo del faro de Mesa Roldán, «lo más importante que hay es todo la documentación escrita de los 153 años que tiene el faro», afirma Sanz, que reconoce que «piezas de valor hay muy pocas, porque todo lo que se ha sacado de inventario ha desaparecido. O ha acabado en casa de alguien o en la chatarra o no sé dónde». Aun así, el museo, en el que se mezclan «coleccionismo, con arte y con historia del faro», tiene lo necesario para ver cómo era y es la vida en un faro, así como obras inspiradas en ellos.

Además, se hacen «lecturas de poemas, presentaciones de libros y reuniones de fotógrafos», entre otras actividades culturales. Mario Sanz ha publicado, como coordinador ('La narrativa tenía un precio') o como autor ('Faros sobre un mar de tinta'), libro con el faro como eje conductor. Junto a los responsables de la editorial Playa de Ákaba, Noemí Trujillo y su marido, el conocido escritor Lorenzo Silva, organiza un evento, Carboneras Literaria, que cada año suma prestigio más allá del propio pueblo donde se celebra.

Sobre los libros que ha coordinado, Sanz reconoce que «a mí me gusta mezclar los faros con el arte y la literatura y hemos hecho varios libros, implicando a escritores, pintores y fotógrafos, sobre los faros». El resultado es variopinto, ya que cada uno se lo plantea desde su punto de vista, «que es curioso porque algunos tienen ese en plan misterioso y a otros les da por el rollo fálico, a otros por el religioso, como el faro que guía las almas», comenta.

En cuanto a Carboneras Literaria, Mario Sanz explica que «está teniendo mucha repercusión». En la cuarta edición, «habrá unos cien escritores entre los cuatro días». Silva y Trujillo, que además de editora es poeta, se encargan de traer a buena parte de ellos y además habrá una amplia representación de autores almerienses. Con motivo de las jornadas, editarán libros de Juanma Gil, de Mar de los Ríos y uno con un guion del propio Sanz, 'Los pájaros de mi playa', con el que se hace un guiño al Concurso de Guiones que han convocado para esta edición.



Mario Sanz, en la linterna del faro.



► ñola, en las que los faros tuvieron un papel fundamental, que alimentó además otra leyenda: la de funcionar como centros de espionaje. En Almería, hubo una historia de estas en el faro de Cabo de Gata, «una denuncia que al final no era cierta», cuenta Mario Sanz. Sucedió durante la Primera Guerra Mundial y al farero le acusaron de «¡comunicarse con los submarinos alemanes!». Durante la Guerra Civil apagaron todos los faros para que no sirvieran de referencia al enemigo. «Este fue el que más tardó en apagarse y el único de los importantes que no ametrallaron los aviones nacionales», asegura Sanz, que explica que a los fareros los utilizaron como «vigías de la costa, en los faros sin funcio-

de arreglar lo que estuviera fallando, en cada faro vivían al menos dos familias. Había dos turnos durante la noche, cuando había que vigilar dentro de la propia linterna del faro que la lampara permanecía encendida y que no se producía un incendio, dos de los problemas a los que se enfrentaban, en cuanto al funcionamiento del faro. En esta situación, la convivencia podía ser buena o un desastre. Esto último era lo que ocurría en 1932, cuando uno de los fareros acabó disparando al otro, que logró huir corriendo hasta Carboneras. Al día siguiente, llegó con la Guardia Civil y estuvieron al agresor, tras encontrar la pistola escondida en un retrete. «Lo que más gracia me hace es que en el libro de servicio, el que disparó puso «sin novedad» ese día», comenta Sanz. «¿Qué habría puesto si le hubiera dado?». Aunque no acabaran a tiros, las peleas entre fareros eran frecuentes. El problema, según deduce Mario Sanz tras haber leído los libros de servicio, es que «el que llegaba primero se hacía a la idea de que era el dueño de todo y al que venía después lo veía como si fuera a quitarle el sitio».

Y eso que para llegar allí había que aprobar una oposición y que «la tradición familiar pesa mucho, porque si en tu familia son fareros todos saben muy bien qué hay que hacer y es mucho más fácil». Las oposiciones no eran sencillas, ya que se buscaba gente con «caligrafía perfecta» para elaborar informes de todo tipo, hábiles con las cuentas, con buenos conocimientos de óptica y electrónica y, además, «tenían que dibujar muy bien, porque cualquier pieza que se rompiera tenían que dibujarla y acotarla para mandarla a pedir, porque no había fotos como ahora ni la pieza era estándar, y si se había roto había que hacer una exactamente igual». La tradición familiar ha pesado y mucho en los Gandolfo, una familia que está asociada al oficio de farero en Almería. «Hubo momentos en que los dos de Sabinal y de Cabo de Gata, y el suplente, eran Gandolfo», cuenta Sanz, que añade que «el único que queda aquí es Antonio Zea Gandolfo, hijo de una de las hermanas, a las que no dejaron ser fareras, que está de encargado en Almería».

Hoy, con todo el proceso automatizado, el oficio de farero se declaró a extinguir en 1993, al poco de llegar Mario Sanz a Mesa Roldán, tras aprobar la penúltima oposición que hubo. Por ello, «cada vez hay menos gente y cada farero se dedica a llevar varios faros», cuenta, «yo llevo este de Mesa Roldán y voy a La Polacra, a Garrucha y a la Isla de Alborán». Otra diferencia es que, si se apagaba una luz durante la noche, se activaría al instante la baliza de repuesto, «que dura varios días, pero en lugar de llegar hasta 23 millas náuticas como el original, llega a 14». Lo que se mantiene es el código que identifica a cada faro, que en «Mesa Roldán son cuatro destellos cada veinte segundos,

La Polacra son tres destellos cada catorce segundos, en Cabo de Gata es uno cada cuatro y Garrucha es un grupo de tres ocultaciones», enumera Sanz.

De entre las piezas que se exhiben en el museo del faro de Mesa Roldán, al farero le llaman de forma especial la atención «los equipos de acetileno antiguos, que son muy ingeniosos» y que servían precisamente para enviar las correspondientes señales. Sanz explica que «son los primeros automatismos que había, que ya en 1912 se encendían y se apagaban con el sol». Así, afirma que «la gente eso no lo sabe, se piensa que los automatismos son de hoy, que todo es muy moderno ahora y antes nada era moderno, pero los aparatos antiguos mecánicos de los faros son la hostia, con una precisión y un trabajo alucinantes, no como lo electrónico, que es un poco extraño y muy débil». Un ejemplo de aquellos mecanismos son los sistemas de rotación, que funcionaban con un sistema parecido al de los «relojes de cuco» a los que el farero tenía que «dar cuerda».

LA TORRE DE 'JUEGO DE TRONOS'

En la actualidad, el faro de Mesa Roldán y su entorno, además de continuar guiando a las embarcaciones para que no embarranquen en la playa de Los Muertos, es también una localización preciada para producciones audiovisuales de todo tipo. Una de las más conocidas es 'Juego de Tronos', que rodó escenas de su sexta temporada en la Torre de Mesa Roldán, situada frente al faro. Esto se ha notado en el número de visitantes casuales que tiene la zona, asegura Sanz, «porque se ha visto en todo el mundo». Aunque, puntualiza, «aprovecharon poquísimo el paisaje bestial que hay aquí». Aprovecha para contar una anécdota sobre un miembro del equipo, de los 350 «sin contar actores ni extras» que estuvieron rodando en Mesa Roldán, que «vino el primer día a conectar un motor y el último día lo apagó, y eso es lo que hizo en ocho días».

Además de 'Juego de Tronos', recientemente se han rodado escenas de un película de Violeta, el personaje de Disney, en la que se grabaron escenas con drones en la linterna del faro. También se han utilizado drones en la grabación de un publibreportaje para la marca de neumáticos Bridgestone que se ha rodado en marzo, en el que uno de los protagonistas es Mario Sanz. «Han cogido a varias personas que ellos creen que ayudan a la gente, y uno era yo, porque los faros damos la luz a los barcos», comenta riendo y, ya serio, añade que «salen Gemma Mengual, una chica que busca con perros a gente perdida en el monte y otra gente que hace cosas así». A los que hacían lo que él, le gusta mirarlos en las fotos que recubren las paredes de una de las salas del museo. Es una manera de recordar una historia, la de los fareros, que, año a año, va llegando a su final.



Museo del faro de Mesa Roldán.



Objetos en el museo del faro.



Torre de Mesa Roldán, escenario de 'Juego de Tronos'.

nar», con unas «cartillas con las siluetas de los buques alemanes, italianos y nacionales para que pudieran identificarlos y avisar».

PELEAS ENTRE FAMILIAS

Poco antes de la guerra, se produjo una anécdota que podría haber sido tragedia y que ilustra cómo era vivir entonces en un faro. Antes de que todo estuviera, como hoy en día, automatizado y que los fareros se encargaran de supervisar que todo funcionaba correctamente y