

There are no translations available.

Iniciada la cinquena dècada del segle XX Espanya portava un notori retard en la implantació de l'enllumenat marítim, de que ja disposaven els països avançats. El general Espartero, Cap de Govern aleshores , va disposar, doncs, el 1842 la formació d'un pla. Aqueix Pla va arribar a contemplar cent onze fars a tot Espanya, nombre molt superior al de vint que, segons recull el mateix Pla -alguns realment només llums de port- existien en aquell temps en la totalitat de la costa costejats institucionalment.

{gallery}embarcat{/gallery}.

El Pla va sistematitzar els fars en sis ordres, seguint el model francès de lents escalonades de l'enginyer Fresnel, de major a menor abast i complexitat d'aparença -la qual cosa tenia la seva conseqüència en la grandària de les òptiques i llums a més de llanternes- i es van dotar de far els principals accidents geogràfics, sense pretendre una rigorosa continuïtat de cobertura al llarg de la costa, amb models dels primers ordres, reservant els dels últims ordres a abalisament de passos o recalades de ports. Al far de Formentor es va assignar el 2n ordre -màxim a Balears- i al de Capdepera el de 3r. A les Balears el Pla contempla inicialment set fars de 2n ordre, tres del 3r, 3 de 4t, quatre de 5è i tres de 6è. El Pla es va aprovar per RD el 1847 i des de llavors ençà el Servei de fars depèn de l'Estat.

Tot i que inclosos els fars en el pla aprovat les obres no s'inicien fins a 1857 a Formentor i fins a 1859 a Capdepera per l'enginyer de camins, canals i ports Emilio Pou, en aquell temps cap dels serveis d'Obres Públiques de Balears, d'acord amb un dels models d'edifici de torre circular i clàssic estil -amb certa obsessió per la simetria- amb la solució constant de disposar en un vestíbul, o passadís general a cel obert, els accessos a la torre, al despatx magatzem, ala denominada "inspecció" (una o dues habitacions destinades als facultatius inspectors dels muntatges o del funcionament) i les habitatges dels torrers (d'ordinari d'una a tres segons a la importància del far). Correspongueren dos als dos fars.

Això no vol dir que no pogués haver-hi hagut altres llums i de fet se sap de l'existència a les Balears, en segles anteriors, de senyals a Sóller, a Maó i a Eivissa. A Balears van correspondre al Pla vint i un fars, onze a Mallorca, cinc a Menorca i cinc a Eivissa i Formentera.

Far de Capdepera

Les obres es realitzen per administració en el camí, i subhasta en el edifici, a Formentor- avui el més alt de les Balears amb el seu focus a 210 m d'alçada damunt la mar- començant pel camí de ferradura de més de disset quilometres, i per subhasta a Capdepera de 76 m d'alçada de focus. Els fars s'encenen en 30 d'abril de 1860 el de Formentor i en 30 de novembre de 1861 el de Capdepera després de notòries i curioses incidències a Formentor –com la d'emprar més de dos-cents obrers i topar amb l'Església- i sense incidències apreciables a Capdepera, i després de ser dotats de les corresponents llanternes de 3,00m de diàmetre en un i de 2,25m en l'altre, i pertinents instal·lacions franceses amb llums d'oli d'oliva de l'enginyer Degrand i òptiques amb elements diòptrics, és a dir per refracció, i catadiòptrics, és a dir per refracció i reflexió, amb perfil de Fresnel (Fresnel va ser un enginyer de "ponts de chaussées", director del Servei francès de Fars, que, en 1819, va revolucionar la tecnologia de fars en aconseguir les lents escalonades que ràpidament s'estendrà per tot el món i encara perduren). Els dos fars que van participar, doncs des del primer moment, de les solucions tècniques en aquell temps més avançades en matèria de senyalització marítima.

Un nou Pla de 1902, que tracta d'esmenar els inconvenients del de 1847 (en el més essencial augmentar el ritme dels llampecs i evitar les llums blanques fixes), dona lloc a les primeres dècades del segle XX - unit a l'aplicació de la nova tecnologia de la llum de petroli a pressió canca a la substitució de les columnes de basament per altres amb cub de mercuri substituïnt a Formentor l'òptica diòptrica per quatre panells procedents de Conillera, instal·lacions que, bàsicament, persisteixen fins a les electrificacions de 1962 a Formentor i de 1960 a Capdepera, sense substituir òptiques ni basaments.

Digna de menció es la inauguració el 1951 del camí de servei de Formentor convertit avui en important ruta turística que permet abandonar el secular camí de ferradura i el proveïment per mar des del mollet de Cala Murta.

D'acord amb les previsions de l'ambiciós Pla de 1967 es produeix, el 1971 a Formentor, i el 1969 a Capdepera, un profund canvi de les instal·lacions substituïnt sendes llanternes decimonòniques i les instal·lacions òptic lluminoses que, a Formentor, de nou canvien el 1995, llevat de la òptica, per solaritzarles com es troben en l'actualitat.

Far de Formentor

Els primitius abastos reconeguts el 1847 en “temps mig”, respectivament de 16 i 15 milles nàutiques, per als segon i tercer ordres, ha experimentat un notable augment, doncs després d'una reforma de 1985 del Projecte de 1967, els seus abastos “nominals” són, respectivament, de 21 i 16 milles la qual cosa suposa, de fet, mes del doble de l'inicial. Segons les ultimes planificacions el pilot d'un vaixell de gran port (a 16 m da munt de la mar) ha de veure al menys un far a vint milles de la costa en temps mitja i un de petit port (a 4 m damunt la mar: pesquers, iots) almenys dos fars a dotze milles en temps estandard.

Excepte en els períodes en que els fars van romandre apagats per haver-se així decretat en la generalitat dels fars per motius de guerra (americana i civil) els senyals han prestat servei ininterrompudament d'ençà del seu establiment.