

MATEU ALZINA OLIVER

Els ulls de la nit

SA DRAGONERA 1820-2008

Edició a cura de Mateu Ramon i Lidón



EDICIONS **DOCUMENTA** BALEAR

2014

Pròleg

Quan en Mateu em va demanar que li fes el pròleg d'un llibre que acabava d'escriure, el primer que em vaig demanar va ser, per què m'ho demana a mi? Quan vaig saber que el tema de què tractava era sobre els fars i els faroners de sa Dragonera, vaig suposar que el motiu era la meva experiència com a cap dels fars de Catalunya, llevat de l'abaliment portuari, durant uns deu anys. També vaig pensar que la seva petició responia a la nostra forta i llarga amistat.

La lectura del llibre em va fer recordar el meu intens contacte amb els fars i la gent que els cuidaven i els cuiden. El juny de 1962, em vaig incorporar a la Junta d'Obres del Port de Tarragona, on em vaig encarregar dels temes de fars i de les partions del domini públic maritimoterrestre, que en aquella època eren funcions assumides per aquests organismes portuaris.

Vaig tenir la sort de controlar la posada en servei del far de Buda, situat a l'illa d'aquest nom, i no puc oblidar la visita feta a la seva alta torre. Des de l'exterior de la llanterna, vaig contemplar les formes del Delta de l'Ebre que més tard veuria transformades.

Les meves relacions amb el Delta de l'Ebre i el far de Buda varen ser realment singulars. Dos anys després, el setembre de 1964, em vaig fer càrrec de la Prefectura Regional de Costes de Catalunya, servei que pertanyia a la recent creada Junta Central de Puertos, organisme autònom de l'Estat. Així assumia la responsabilitat de tota la costa catalana, de Port Bou a Cases d'Alcanar, inclosos tots els seus fars. I el primer problema que se'm va plantejar, ¡qui m'ho havia de dir!, fou que el far de Buda s'havia abandonat i substituït per un far provisional situat, mitjançant una estructura de metall, en el marge esquerre de l'Ebre. Poc després d'aquella primera visita, el riu Ebre s'obrí pas pel seu marge esquerre, a uns dos quilòmetres de la desembocadura, i l'antiga punta inicià el seu retrocés amb rapidesa. L'abandó s'havia fet necessari a causa d'aquest retrocés i, encara que inicialment, s'havia intentat protegir el far amb escullera. La deformació del Delta era tan grossa i ràpida que no es considerà factible el manteniment d'aquella ubicació. Després d'aquest revés de la naturalesa, vaig tenir la satisfacció de salvar l'òptica del far de Buda: dos mesos després del seu desmuntatge i transport, la torre, construïda amb peces prefabricades, desapareixeria en clavar-se en el subsòl la base de formigó i els seus pilots, descalçats en la part superior, com a conseqüència de la fuga de les arenes i el descens del fons de la mar en aquell lloc.

Deu anys després, deixaria aquest Servei de Costes que, més tard respecte als fars i faroners (tècnics mecànics de senyals marítims) fou intens i d'agradables records. No puc fer referència a ells, perquè li robaria espai al relat sobre els fars i faroners de sa Dragonera que, amb tanta cura i àmplia documentació ens conta Mateu Alzina, *en Màxim*, per als amics. Per la meva intensa relació amb *Els ulls de la nit*, no puc deixar d'aplaudir el títol i el contingut del seu llibre. Els simpàtics detalls de la professió i de la vida dels faroners, de les construccions i dels seus processos constructius. Increïblement minuciosos, són fruit d'un laboriós i fructífer treball d'investigació que el lector agrairà.

Carlos Garau Sagristá

Dr. enginyer de camins, canals i ports
Cap de Costes de Catalunya
Cap de Costes de Balears