

Las voces silenciosas de las torres de señales: un sistema de comunicación mediterráneo ahora perdido

Sandra SÁENZ-LÓPEZ PÉREZ

Departamento de Historia del Arte I (Medieval)
Universidad Complutense de Madrid

«Sólo vigilo, sólo espío lo que ocurre,
o lo que pudiera ocurrir, en la lejanía...
Soy un hombre alerta, y nada más»¹.
Ana María Matute, *La torre vigía*

La ilustración de ciudades junto a los topónimos escritos es prácticamente una constante dentro de los mapas medievales. No obstante, estas imágenes responden por lo general a convenciones arquitectónicas, lejos de su realidad urbana². Dentro del terreno de la cartografía histórica, las primeras vistas de ciudades en las que se enfatizan los principales monumentos arquitectónicos o aspectos característicos de su trazado urbanístico, aparecen en las cartas náuticas del siglo XIV. Concretamente, cartógrafos italianos destacan las personalidades de Venecia y Génova a partir de aquellos elementos vistos desde sus puertos. Los hermanos Pizzigani de Venecia ilustran su ciudad natal en su carta de 1367³ a través de un edificio cupulado, claro recuerdo de la basílica de San Marco, y una esbelta torre que evoca su *campanile* sobre la que ondea la bandera con el león, símbolo del evangelista. Este mapa abandona la representación convencional de Venecia de las cartas precedentes⁴, para decantarse por una imagen arquitectónica más realista⁵. Génova aparece ilustrada de

¹ A.M. MATUTE, *La torre vigía*, Barcelona, 1971, pp. 145 y 147.

² Para una aproximación a la ciudad en la cartografía medieval, *vid.* J. ELLIOT, «The Medieval City», *The City in Maps: urban mapping to 1900*, London, 1987, pp. 11-25; y P. ARNAUD, «Les villes des cartographes. Vignettes urbaines et réseaux urbains dans les mappemondes de l'Occident médiéval», *Mélanges de l'École Française de Rome*, 96:1 (1984), pp. 537-602.

³ Parma, Biblioteca Palatina (Ms. 1612). Para una reproducción de esta carta, *vid.* G. CAVALLO (dir.), *Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi: mostra storico-cartografica*, Roma, 1992, vol. 1, pp. 432-433.

⁴ Desde la carta del genovés Angelino Dalorto (1330), conservada en Florencia, Archivio Corsini, Venecia aparece concebida mediante dos ciudades simétricas vistas en perspectiva abatida a ambos lados del río Po y encerradas en un círculo. Esta carta ha sido reproducida en facsímil en A. MAGNAGHI, *La carta nautica costruita nel 1325 da Angelino Dalorto*, Firenze, 1898; y A. DALORTO, *The Portolan chart of Angellino de Dalorto, MCCCXXV, in the collection of Prince Corsini at Florence*, London, 1929.

⁵ En relación con el puerto veneciano en la Baja Edad Media, *vid.* É. CROUZET-PAVAN, «Le port de Venise aux XIVème et XVème siècles: faux-semblants, définitions, mutations», E. POLEGGI (ed.), *Città portuali*

forma próxima a la realidad en la carta del genovés Francesco Beccari (1403)⁶, y especialmente en el atlas de su hijo Battista Beccari (1435)⁷. Esta última ilustración, considerada la primera vista de dicha ciudad dentro de la cartografía náutica⁸, destaca el Duomo de San Lorenzo y el puerto en forma de creciente lunar con los muelles de La Ripa y dos torres a los lados, la más baja correspondiente a la torre del Molo Vecchio y la alta identificada con el faro, la *Lanterna*⁹.

En resumen, tanto en el caso de Venecia como en el de Génova, son cartógrafos italianos los que ilustran su propia ciudad enfatizando de forma concreta la vista del puerto. No es de extrañar que así sea, pues teniendo en cuenta que las cartas náuticas son en origen instrumentos empleados para la navegación, es lógico que el puerto fuera lo más conocido por cartógrafos y marinos, y que por ello se ilustrara con más detenimiento, para que las ciudades fueran reconocidas con mayor facilidad. Esta insistencia en la zona portuaria y el que los cartógrafos se aproximen a la realidad de sus propias ciudades, nos permite sugerir, como ya lo hizo Tony Campbell¹⁰, que estas innovaciones iconográficas en las representaciones urbanas sean obra de los propios cartógrafos, y no copia de otros modelos de referencia. Estos mapas son, pues, fuentes artísticas directas de primer orden para el conocimiento de dichas ciudades a finales de la Edad Media. La investigación aquí presentada se fundamenta en ellos: a partir del análisis iconográfico de las cartas náuticas descubrimos el inicio de las vistas realistas de Barcelona, y de forma específica, la ilustración de un monumento bajomedieval actualmente desaparecido, la Torre del Farell de Montjuic, y de su curioso sistema visual codificado de anuncio de los buques que se aproximaban a puerto.

Dentro de las cartas náuticas, la representación de Barcelona se hace más real de la mano de Gabriel Valseca (fl. 1439-1449), un cartógrafo barcelonés trasladado a la isla de Mallorca¹¹. Él también puso de relieve aquello visto desde el puerto de su ciudad natal: la Torre del Farell levantada en la Edad Media sobre la colina de Mont-

del Mediterraneo, storia e archeologia. Atti del Convegno Internazionale di Genova 1985, Genova, 1989, pp. 231-249. Para la representación de esta ciudad dentro de la cartografía histórica, *vid.* J. SCHULZ, «Jacopo de'Barbari's View of Venice: Map Making, City Views, and Moralized Geography Before the Year 1500», *The Art Bulletin*, 60:3 (1978), pp. 425-474.

⁶ New Haven, Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Yale University (Ms. 1980.158). Esta carta está reproducida en <http://beinecke.library.yale.edu/dl_crosscollex/brbldl/oneITEM.asp?pid=2005106&iid=1027149&srctype=>>

⁷ Parma, Biblioteca Palatina (Ms. 1613). Para la representación de Génova en esta carta, *vid.* E. POLEGGI, *Iconografia di Genova e delle riviere*, Genova, 1976, p. 42; o por este autor *Paesaggio e immagine di Genova*, Genova, 1982, p. 39.

⁸ G. PETTI BALBI, *Genova medievale vista dai contemporanei*, Genova, 1978, Lam. I.

⁹ Para la imagen de Génova a finales de la Edad Media, *vid.* L. VOLPICELLA, «Genova nel secolo XV: note d'iconografia panoramica», *Atti della Società ligure di storia patria*, 52 (1924), pp. 251-288.

¹⁰ T. CAMPBELL, «Portolan Charts from the late Thirteenth Century to 1500», J. B. HARLEY Y D. WOODWARD (eds.), *Cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean. The History of Cartography*, Chicago, 1987, vol. 1, p. 397.

¹¹ G. LLOMPART I MORAGUES, «Registro de los cartógrafos medievales activos en el puerto de Mallorca», *Anuario de Estudios Medievales*, 27 (1997), pp. 1124-1125 y docs. 8 a 10.

juic. Se trataba de una torre atalaya, es decir, una torre vigía, que dirigida hacia el mar Mediterráneo informaba a la ciudad de la cercanía, número y tipo de buques que se aproximaban a puerto exhibiendo sus señales: velas latinas, posteriormente sustituidas por banderas, y bolas —llamadas *poms* en la documentación catalana medieval¹². Por dicho sistema de señalización, la torre debe ser considerada una torre de señales. La Torre del Farell está documentada por primera vez en 1073¹³. Desconocemos, no obstante, si ya desde tan pronto emitía dichas indicaciones. A pesar de su temprana mención, hasta la carta de Gabriel Valseca de 1449¹⁴ no la encontramos representada en ninguna obra; en este mapa ya figura exhibiendo las señales (fig. 1). Si es verdaderamente a dicho cartógrafo a quien debemos atribuir esta innovación iconográfica, podríamos pensar que quizá sentía un especial interés por la ciudad en la que nació, y que conocería personalmente dicho monumento. Aunque en esta carta el centro urbano de Barcelona continúa en la línea convencional de muralla de fortificación de la que emergen edificios y torres, dicha ciudad se diferencia de las restantes por la colina de Montjuic en su extremo Sur, sobre la que se asienta la torre vigía rematada con una estructura a modo de tridente con las señales: una vela latina en el centro y bolas pendiendo a ambos lados.



A partir de este mapa, dentro de la cartografía náutica la ciudad de Barcelona fue retratada de forma sistemática con la Torre del Farell de Montjuïc. Así lo hicieron Jacobo Bertrán y Berenguer Ripoll en la carta realizada en Barcelona en 1456¹⁵. Estos cartógrafos, residentes en la ciudad condal en el momento que ejecutan este mapa, conocerían de cerca la torre de señales y por ello la debieron ilustrar. El asta central carece de la vela, pero siguen pen-

Fig. 1. Barcelona y la Torre del Farell de Montjuïc de la carta náutica de Gabriel Valseca (1449). Florencia, Archivio di Stato (Carte nautiche 22). Con permiso del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

¹² En relación con las señales de la Torre del Farell, resulta interesante el inventario del 29 de noviembre de 1461 de cuanto se halló en esta al tomar posesión del cargo de vigías Juan Buçot y Pedro Mitjá, recogido en P. VOLTES BOU, *Historia de Montjuïc y su Castillo*, Barcelona, 1960, p. 50.

¹³ Barcelona, Arxiu de la Catedral de Barcelona, *Liber Antiquitatum Sedis*, vol. 1, doc. 426, f. 176. Este texto está transcrito en *ibid.*, p. 47.

¹⁴ Florencia, Archivio di Stato (Carte nautiche 22).

¹⁵ Londres, National Maritime Museum (G230:1/7). Esta carta está reproducida en <<http://www.nmm.ac.uk/collections/explore/object.cfm?ID=G230%3A1%2F7&picture=1#content>>.



Fig. 2. Barcelona y la Torre del Farell de Montjuic del atlas de Joan Oliva (1592). Barcelona, Museo Marítim (MMB 3233, ff. 2v-3r). Con permiso del Centro de Documentación Marítima. Museu Marítim de Barcelona.

diendo a ambos lados las dos bolas que aparecían en la carta de Gabriel Valseca. Posteriormente, trabajando en Mallorca, Jacobo Bertrán la volvió a representar en sus cartas de 1482¹⁶ y 1489¹⁷. En la primera prescinde también de la vela, pero sí la representa en la de 1489, siendo la torre en esta carta muy semejante a la que hiciera con Berenguer Ripoll en 1456. Las cartas náuticas de la Edad Moderna, que son en esencia una prolongación de los modelos medievales, continúan haciendo de la Torre del Farell un elemento definidor de la ciudad de Barcelona, representándola de forma constante hasta el siglo XVII, momento en que la producción de cartas náuticas llega a su fin. Entre las muchas que a lo largo de este tiempo reproducen la torre de señales, podemos mencionar los siguientes ejemplos: en la realizada por Guilio Cesare Petrucci (ca. 1570)¹⁸, las bolas cuelgan a ambos lados, quedando el astil central vacío; en el atlas de Joan Oliva (1592)¹⁹, al Norte dos bolas penden una de otra y al Sur ondea una bandera con la cruz

de San Jorge (fig. 2); en la carta de Francesco Oliva (1609)²⁰, dos bolas cuelgan una a cada lado y la bandera central exhibe nuevamente la cruz de San Jorge; en la de Plácido Caloiro y Oliva (1626)²¹, tres bolas penden una de la otra al Norte; etc.

Estos mapas ponen de relieve la sistemática representación de la Torre del Farell de Montjuic en la vistas de Barcelona dentro de la cartografía desde el siglo XV al siglo XVII. Deben ser, pues, considerados fuentes de referencia esenciales para la recuperación de dicho monumento. No obstante, aunque reiteran la idea, no ilustran la torre de forma idéntica: varían el número de cuerpos, que oscila de uno a dos; los vanos que se abren en el paramento; y el remate, que puede ser almenado o triangular a modo de cha-

¹⁶ Florencia, Archivio di Stato (Carte nautiche 7). Para una reproducción de esta carta, *vid.* G. CAVALLLO (dir.), *op. cit.*, pp. 436-437.

¹⁷ Florencia, Biblioteca Marucelliana (Dis. B. 237). Para una reproducción de esta carta, *vid. ibid.*, pp. 318-319, fig. II.13.

¹⁸ Londres, National Maritime Museum (G230:1/11). Esta carta está reproducida en <<http://www.nmm.ac.uk/collections/displayRepro.cfm?ReproID=K1002&picture=1#content>>

¹⁹ Barcelona, Museo Marítim (MMB 3233, ff. 2v-3r).

²⁰ Londres, National Maritime Museum (G230:1/16). Esta carta está reproducida en <<http://www.nmm.ac.uk/collections/displayRepro.cfm?ReproID=K0999&picture=1#content>>

²¹ Londres, National Maritime Museum (G230:1/8). Esta carta está reproducida en <<http://www.nmm.ac.uk/collections/displayRepro.cfm?reproID=K0997&picture=1#content>>

pitel; etc. Estas diferencias no parecen responder estrictamente a una evolución arquitectónica de la torre, pues no se suceden cronológicamente, sino que varían según los cartógrafos. Por ello, podemos considerar que la imaginación de estos intervino en mayor o menor medida en las representaciones de la construcción. Y si la torre en sí es diferente, igualmente varían las señales en las distintas cartas. Quizá, su ilustración estuvo también condicionada por la creatividad de los cartógrafos. No obstante, es interesante mencionar que en este caso, respondieran las señales o no a un aviso real de buques aproximándose a puerto, los cartógrafos han sabido recuperar las variadas disposiciones de las velas, banderas y bolas, haciendo así alarde de la complicación de este lenguaje visual. De esta forma, a través de las representaciones de la Torre del Farell en las cartas náuticas del siglo XV al XVII, conocemos que las señales se exhibían en la triple estructura de remate de la torre a modo de tridente; que las bolas pendían de las astas orientadas al Norte y al Sur; que estas podían figurar en número variado –una, dos o tres– indicando así el número de embarcaciones; y que en el centro se izaba una vela latina, que posteriormente, en la Edad Moderna, fue sustituida por una bandera, como también ocurrió en el caso de la torre de señales de Génova según veremos más adelante.

Para una aproximación más realista a la arquitectura de la Torre del Farell de Montjuic, debemos recurrir a las vistas de Barcelona según los dibujos del artista flamenco Anton Van den Wyngaerde (1563) comisionados por Felipe II. Han sido considerados las primeras representaciones de Barcelona realizadas con gran precisión, y por tanto, con elevado valor documental²². De todos los dibujos que Wyngaerde realiza de esta ciudad, dos de ellos incluyen la Torre del Farell de Montjuic desde diferentes perspectivas: desde el mar y desde las huertas de San Bertrán²³ (fig. 3). Especial protagonismo cobra este último dibujo, ya que Barcelona está retratada con Montjuic y la torre en primer término, y sobre su paramento el artista firma y fecha su obra: *Ant^o van den Wyngaerde f. ad vivum* –se trata, pues, según deja constancia, de un dibujo del natural, y la torre no está inventada. La Torre del Farell retratada por Anton Van den Wyngaerde es una esbelta construcción de sección cuadrada, de un único cuerpo, a la cual se accede a través de una escalera por levante, y está rematada con tres mástiles a modo de tridente que exhiben las señales: la vela en el central, y las bolas al Norte y al Sur. El número de señales es idéntico en ambos dibujos: tres bolas cuelgan del mástil septentrional y una del meridional. Probablemente, fueron dichas señales las que llevaron a interpretar a Richard L. Kagan que la torre estaba «en construcción»²⁴. Este error plantea asimismo que el sistema de señalización de la Torre del Farell ha pasado desapercibido en algunos ámbitos, y consecuentemente, que es muy interesante su recuperación.

²² J. ALEMANY, *El puerto de Barcelona. Un pasado, un futuro*, Madrid, 2002, pp. 87-90, esp. 87. A pesar de la enorme fidelidad en la representación de Barcelona dentro del *Civitates orbis terrarum* de Georg Braun y Frans Hogenberg (Colonia, 1572-1617), esta obra no sirve para el estudio de la torre de señales de Montjuic, puesto que no se incluye este monumento en la vista de la ciudad.

²³ ÖNB/Vienna, Picture Archive (Cod.min. 41, fols. 12 y 3). Para el estudio y reproducción de estos dibujos, vid. R.L. KAGAN, *Ciudades del Siglo de Oro. Las vistas españolas de Anton Van den Wyngaerde*, Madrid, 1986, pp. 166-173.

²⁴ *Ibid.*, p. 166.



Fig. 3. La Torre del Farell de Montjuic de un dibujo de Barcelona de Anton Van den Wyngaerde (1563). ÖNB/Viena (Cod. min. 41, f. 3). Con permiso de la Österreichische Nationalbibliothek, Wien.

Es cierto que hasta los dibujos de Anton Van den Wyngaerde (1563) no recuperamos la imagen arquitectónica de la torre de señales levantada en la Edad Media en Montjuic, y que su representación en las cartas náuticas está condicionada por la tendencia a la simplificación formal y la creatividad de los cartógrafos. Además de los mapas anteriormente mencionados, podemos recurrir a la carta náutica que Mateo Prunes realiza en 1563²⁵, es decir, en el mismo año en que Anton Van den Wyngaerde hace los dibujos, para cotejar ambas obras y confirmar que a pesar de la

proximidad en el tiempo, en el mapa se acusa un cierto esquematismo al representar la Torre del Farell²⁶, mientras que los dibujos son realistas. A pesar de ello, debemos volver a insistir en la importancia de las cartas náuticas, pues desde 1446 hasta 1563, son las únicas fuentes gráficas que recuerdan la existencia de este monumento.

La documentación referente a esta torre poco informa de su estructura arquitectónica. Sabemos que fue restaurada en numerosas ocasiones a lo largo de su existencia. Por ejemplo, a finales de la Edad Media tuvo que ser reparada varias veces a causa de los daños sufridos por los rayos, que causaban además la muerte de los vigías, los cuales, a falta de otro lugar en el que protegerse durante las tormentas,

²⁵ Madrid, Museo Naval (PM-1). Esta carta ha sido reproducida en facsímil en L. MARTÍN-MERÁS, *Carta portulana del Mar Mediterráneo*, Madrid, 2005.

²⁶ Vid. el análisis iconográfico de esta carta que realizo en mi artículo, «La carta náutica de 1563 de Mateo Prunes», A. ROS TOGORES (Coord.), *Piezas del Mes, Museo Naval de Madrid, 2003/2005*, Madrid, 2006, pp. 176-192, esp. 183-184.

perecían en la torre²⁷. Asimismo, los avances dentro del terreno bélico, especialmente a partir del uso de armas de fuego de gran potencia, determinaron que en la década de 1640 la cima de Montjuic comenzara a ser fortificada²⁸. Otros muchos textos, desde el siglo XV al siglo XVIII, prestan igualmente poca atención a la forma arquitectónica de la Torre del Farell, pero inciden nuevamente en lo curioso de su sistema de señales. Antoni de Capmany, historiador del siglo XVIII, recoge el testimonio de Antonio Gallo, genovés del siglo XV, quien cuenta que en 1466 una escuadra de la República de Génova atacó Barcelona, y hace referencia a la «eminencia y magnífica vista de Monjuich, su torre y el uso de su atalaya para las señales, á la manera que aún hoy se executan para el servicio del comercio de aquella plaza»²⁹.

Por su parte, Enrique Cock, quien acompañó a Felipe II en su visita a Barcelona en 1585, describe Montjuic y su torre de la siguiente manera:

En lo más alto del dicho Moniuvi hay una torre ó atalaya de la cual se veen las galeras y navíos que vienen de léxos y se da señal á los çiudadanos cuando vienen. De allí, siendo el dia claro, se veen las islas de Mallorca y Menorca, aunque hay gran trecho de mar en medio³⁰.

De forma semejante son recordados Montjuic y su Torre del Farell en *La descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos* (1634) de Pedro Texeira (1595-1662), una obra comisionada por Felipe IV, al hacer referencia a Barcelona: «Tiene vn monte eminentísimo donde en la cumbre está vna torre que descubre bien la mar y señala los baxeles que uienen de leuante o del poniente, y se son navíos o galeras. Llámánle a este serro Monjuiq»³¹. Además de descrita, la torre vigía de la que penden sus señales está ilustrada en la vista de Barcelona en esta obra³².

La torre de señales de Montjuic ha tenido también cabida dentro del terreno literario. Así por ejemplo, en *Don Quijote de la Mancha*, la obra magna de Miguel de Cervantes (1547-1616), Don Quijote y Sancho Panza presenciaron el aviso dado desde la torre vigía de Montjuic del ataque de una embarcación, pues visitando las galeras del puerto barcelonés, un marino alzó la voz diciendo:

²⁷ A consecuencia de esto, según está recogido en las *Delliberacions del Concell*, 1476 a 1477, f. 72r, en 1476, el Concejo de la Ciudad decidió construir a los pies de la torre un refugio más bajo en el que los vigías pudieran guarecerse. Este texto está transcrito en F. CARRERAS I CANDI, *Lo Montjuich de Barcelona: memoria llegida en la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona los dies 7 y 21 de juny de 1902*, Barcelona, 1903, p. 259. Para la documentación referente a otras obras llevadas a cabo en la Torre del Farell de Montjuic, vid. P. VOLTES BOU, *op. cit.*, pp. 49-51.

²⁸ Vid. al respecto F. CARRERAS I CANDI, *op. cit.*, pp. 260 y ss.

²⁹ A. DE CAPMANY, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, vol. 1, Barcelona, 2001, (1ª ed. Madrid, 1779), t. 1, p. 52.

³⁰ E. COCK, *Relación del viaje hecho por Felipe II, á Zaragoza, Barcelona y Valencia*, Valencia, 1994, p. 127.

³¹ L. ZOLLE, «Transcripción», P. TEXEIRA, *El atlas del rey planeta: la «Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos»*, Hondarribia, 2002, p. 355.

³² ÖNB/Vienna, Picture Archive (Cod.min. 46, f. 80v). Este manuscrito ha sido reproducido en facsímil en *ibid.*

— Señal hace Monjuí de que hay un bajel de remos en la costa por la banda de poniente.

Esto oído, saltó el general en la crujía y dijo:

— ¡Ea, hijos, no se nos vaya! Algún bergantín de corsarios de Argel debe de ser este que la atalaya nos señala³³.

No cabe duda de que es una señal visible, y no acústica, la que emite la torre de Montjuic, pues según se desprende de la narración, Don Quijote y Sancho Panza no reaccionan hasta que escuchan las palabras del marino.

Asimismo, Francesc Vicenç Garcia, rector de Vallfogona (1582-1623) dedicó una poesía a Montjuic, y en ella hace mención a su torre de señales de la siguiente forma:

*Gran senyalador de moros,
que de tos ulls van fugint,
tement, com los teus de foc,
no els cremes de viu en viu!
Mes diuen los que et coneixen,
que ets un covard fementit;
puix no tens sinó la llengua,
i eixa, per donar avís.*

(...)

*Tens hetxisades les dones
i de seny les fas eixir,
que, en dir 'Montjuïc senyal'
fan vela del faldellí.*

(...)

*Sols me enfada aquella torre
que ab una mà de tres dits,
parla ab signes a la costa,
secrets del mar descobrint³⁴.*

Según se desprende de estos textos, a lo largo de su historia, la Torre del Farell de Montjuic avisó a la ciudad de Barcelona —a sus ciudadanos, según dice Enrique Cock— de los buques que se aproximaban a puerto. Podían ser naves comerciales —como recuerda Antoni de Capmany—. De hecho, a partir de la liberalización del

³³ M. DE CERVANTES, *Don Quijote de la Mancha*, Madrid, Real Academia Española, Asociación de Academias de la Lengua Española, 2004, parte II, capítulo LXIII, p. 1037.

³⁴ F.V. GARCIA, *Antología poética* (A. Rossich i Estragó, ed.), Santes Creus, 1985, pp. 119-123. [«Gran señalador de moros, / que de tus ojos van huyendo, / temiendo porque los tienes de fuego, / no los quemes en vivo. / Mas dicen los que te conocen, / que eres un cobarde mentiroso; / pues no tienes sino la lengua, / y esa para dar aviso. / (...) / Tienes hechizadas a las mujeres / y de cordura las haces salir, / que al decir “Montjuich señala” / hacen vela del faldellín. / (...) / Sólo me enfada aquella torre / que con una mano de tres dedos, / habla con signos a la costa, / secretos del mar descubierto»].

comercio con América y del consecuente aumento de mercancías que arribaban a puerto, la torre de señales se convirtió en una herramienta esencial de los mercaderes, los cuales, al ser informados de la llegada de las naves, se dirigían a su encuentro³⁵. No obstante, las embarcaciones que más se recuerdan son aquellas que atacaban la ciudad. Según el testimonio de Antonio Gallo, en 1466 una escuadra genovesa asaltó Barcelona. Recordemos, por lo que a esto respecta, que en la Baja Edad Media, la Corona de Aragón y la República de Génova se convirtieron en dos importantes potencias navales, rivales en el Mediterráneo. Posteriormente, en la Edad Moderna, naves norteafricanas y turcas se hicieron habituales en las costas del levante español, buscando hacer cautivos o saquear las poblaciones del litoral. De ellas habla Miguel de Cervantes, quien en boca del general reconoce en el aviso de la Torre del Farell «algún bergantín de corsarios de Argel», y Francesc Vicenç Garcia, quien se refiere a la torre de Montjuic como «Gran senyalador de moros».

Es importante mencionar que el sistema de señales de la Torre del Farell de Montjuic que acabamos de analizar se generalizó en varios puertos del Mediterráneo en la Edad Media. Sin duda alguna, esto incrementa el interés de su estudio por lo que supone de aportación para el conocimiento de la arquitectura civil defensiva medieval. Por la antigüedad de sus torres de señales, podemos considerar que este sistema de señalización nació en los puertos italianos, concretamente en Génova y Livorno³⁶. La torre de señales de Génova se remonta hacia 1128. En origen constaba de tres cuerpos retranqueados y rematados por merlones almenados, como se aprecia en su representación más antigua conservada: un dibujo a tinta realizado en la cubierta del *Manuale dei Salvatori del Porto* en 1371³⁷. Fue concebida en origen como torre de señales para la defensa de la ciudad, aunque en 1326 se instaló en lo alto una linterna para que cumpliera también la función de faro. Es por ello, por lo que se conoce como la *Lanterna*, i.e. Linterna, de Génova. Estaba coronada por una esfera sobre la que se dispuso la figura de un pez, a modo de veleta, y sobre esta una cruz. El *Cartulario dei Salvatori del Porto e Molo* de 1405 informa del coste que supuso dorar este coronamiento, el cual, dice, sustituía al viejo³⁸. La figura del pez es visible en el dibujo del *Manuale dei Salvatori del Porto* (1371); en la vista de Génova pintada por Cristoforo de Grassi en 1597, copiando una obra datada hacia

³⁵ E. ROCA I BLANCH, *Montjuïc, la muntanya de la ciutat*, Barcelona, 2000, p. 28.

³⁶ El faro de Livorno (*il Fanale*) se comenzó a construir en 1303 por la República de Pisa. En relación con esta construcción, y las menciones que de ella se hacen en el siglo XIV, vid. G. PIOMBANTI, *Guida storica ed artistica della città e dei dintorni di Livorno*, Bologna, 1969, pp. 380-381. Aunque aparece en varias ocasiones ilustrada con el sistema de señales a base de bolas y banderas pendiendo de mástiles, por ejemplo en la imagen de la «Pianta della Città e Porto di Livorno fatta sotto Principe R. d'Ungheh [?] de Boemia Arciduca d'Aust» reproducida en el libro de G. Piombanti, no he encontrado información alguna, salvo gráfica, sobre el empleo de las señales en esta torre.

³⁷ Génova, Archivio di Stato di Genova, *Antico Comune, Salvatores portus et moduli*, n. 195 (1371) (copertina). Este dibujo está reproducido en G. POGGI, *Genova preromana, romano e medioevale: con molte illustrazioni*, Genova, 1914, entre pp. 64 y 65, Fig. 29.

³⁸ F. PODESTÀ, *Il porto di Genova dalle origini fino alla caduta della Repubblica Genovese (1797)*, Genova, 1913, p. 323.

1481³⁹; en las ilustraciones de esta ciudad en algunas cartas náuticas, como la genovesa de Battista Beccari (1435) o la mallorquina de Jacobo Bertrán (1489); así como en la xilografía de Genova realizada por Michael Wolgemut para ilustrar el *Liber Chronicarum* (Norimberga, 1493) de Hartmann Schedel⁴⁰. En 1543, en la reconstrucción de la torre tras ser destruida, se suprimió la figura del pez, rematando tan sólo en esfera con cruz⁴¹.

En su *Il porto di Genova dalle origini fino alla caduta della Repubblica Genovese (1797)*⁴², Francesco Podestà aporta información muy detallada del sistema de señales realizado desde la *Lanterna*. Este texto es una fuente imprescindible para entender dicho sistema de comunicación. Consistía en bolas -conocidas como *coffini* en la documentación genovesa-, velas latinas, posteriormente sustituidas por banderas y banderitas, y fuego. Es sin duda interesante analizar este último elemento, el fuego, como parte del sistema de señalización, puesto que difiere de lo visto hasta ahora. Aunque no lo hemos encontrado como tal entre las señales de la Torre del Farell de Montjuic, es de suponer que también se utilizara, puesto que ya en el siglo XIV se ordenó que la torre hiciera señales tanto de día como de noche⁴³, y además, porque la señalización con fuego de la presencia de embarcaciones es uno de los sistemas de comunicación más antiguos⁴⁴. Por ejemplo, según Esquilo (525 a.C.-456 a.C.), una señal de fuego fue la utilizada para avisar al centinela de Clitemnestra de la caída de Troya y del regreso de las embarcaciones a Esparta con Agamenón a bordo⁴⁵. Asimismo, es interesante mencionar que la utilización del fuego en las torres vigía de la costa catalana forma parte de las tradiciones populares, que se hacen eco, por ejemplo, en el cómic *Moros a la costa*, del dibujante de humor Antoni Batllori Jofré (1915-1999), donde unos pescadores catalanes recuerdan las incursiones musulmanas, y junto a la representación de una torre vigía encontramos la siguiente explicación: «Arreu de la costa s'aixecaren torres de guaita encarregades d'avisar, per un senyal de fum, l'arribada i el pròxim atac de les naus barabers i turques»⁴⁶.

³⁹ Para una reproducción de esta pintura, *vid.* G. CAVALLO (dir.), *op. cit.*, pp. 234-235.

⁴⁰ Reproducida en E. POLEGGI, *op. cit.*, (1976), p. 71, fig. 43.

⁴¹ F. PODESTÀ, *op. cit.*, p. 324.

⁴² Concretamente en «Il Capo di Faro», pp. 303-374, esp. 303-320.

⁴³ Barcelona, Instituto Municipal de Historia, *Consell* (1390-1392), t. XXV, f. 37. *Vid.* P. VOLTES BOU, *op. cit.*, p. 49; E. ROCA I BLANCH, *op. cit.*, p. 27; y F. CARRERAS I CANDI, *op. cit.*, pp. 255-256.

⁴⁴ *Vid.* S.V. TRACY, «Darkness from Light: The Beacon Fire in the Agamemnon», *The Classical Quarterly*, 36:1 (1986), pp. 257-260; y J. MARTÍNEZ MAGANTO, «Faros y luces de señalización en la navegación antigua», *Cuadernos de prehistoria y arqueología. Universidad Autónoma de Madrid*, 17 (1990), pp. 67-89.

⁴⁵ Este pasaje está recogido en ESQUILO, *Tragedias* (M. Fernández Galiano, introd. y B. Perea Morales, notas), Madrid, 1993, pp. 373-374. En relación con este tema, *vid.* E. METZGER, «Clytaemnestra's Watchman on the Roof», *Eranos*, 103:1 (2005), pp. 38-47, y H.L. JONES, «The Beacon Signals and the Time Element in the "Agamemnon" of Aeschylus», *Classical Studies Presented to Edward Capps on His Seventieth Birthday*, Princeton, 1936, pp. 182-190.

⁴⁶ A. BATLLORI JOFRÉ, *Moros a la costa*, Barcelona, 1956, p. 3. [«En cualquier parte de la costa se levantaron torres vigía encargadas de avisar, por una señal de humo, de la llegada y el próximo ataque de las naves beréberes y turcas»].

Dentro de la documentación genovesa tenemos repetidas noticias desde el siglo XII del *dirictus ignis*, i.e. derecho de fuego, según el cual todas las embarcaciones que llegaban a Génova debían realizar un pago *pro igne facendo in capite fari*, i.e. por el fuego hecho en la torre del faro⁴⁷. Las señales nocturnas para indicar las embarcaciones que se aproximaban a puerto se realizaban con fuego. Este se encendía en el lado en el que eran divisadas, a levante o a poniente, dejándolo fijo (dos fuegos distantes diez pies el uno del otro), indicando así su presencia, y parpadeante, tantas veces como era el número de naves divisadas. Si este era elevado, el guardián debía disparar un fuerte tiro con arma de fuego⁴⁸. Además de por la noche, el fuego era utilizado también de día. La señal de fuego se emitía desde lo alto de la torre, en la parte correspondiente a la cual eran vistas las embarcaciones, dando a conocer a Palacio si el guardián las consideraba, o no, posibles enemigas. Según esto, se emitían dos tipos de señales llamadas *netto* y *brutto*. La señal de *netto*, realizada a base de una luz clara, indicaba que las embarcaciones no eran sospechosas; cuando sí lo eran, se señalaba con la de *brutto*, mediante una luz o fuego alternante indicando el número de embarcaciones, y si este era elevado, el guardián debía igualmente hacer un disparo⁴⁹. Para realizar el fuego, inicialmente se quemaba paja húmeda, pasando con el tiempo a utilizarse el alquitrán y la pez.

Por lo que respecta a las bolas, velas, banderas y banderitas, estas se disponían a levante y a poniente para informar de la proximidad, número y tipo de buques que se aproximaban a puerto. Las bolas se ubicaban en el extremo del asta si las naves estaban distantes, a unas veinte millas, o a media asta, si estaban próximas, a unas quince millas⁵⁰. El número de señales dependía del número de naves: una bola y una vela para menos de cinco; dos bolas para diez; tres bolas y la vela para quince; y cuatro y la vela para veinte o un número superior. En este último caso, además del disparo, uno de los vigías debía correr a la ciudad, o enviar a una persona de confianza, para dar noticia a Palacio del número de embarcaciones divisadas⁵¹. Las bolas eran de madera. A partir del siglo XVI conservamos noticias documentales de la existencia de bolas para distinguir las naves de los trirremes, de lo que se deduce que debían ser diferentes unas de otras. Las velas eran latinas. Posteriormente, en el siglo XV, fueron sustituidas por banderas de tela o banderitas de madera pintada. Las cuerdas de la que colgaban las bolas, velas, banderas y banderitas estaban hechas de juncos, esparto, etc⁵².

Por lo que respecta a la ilustración de la torre de señales de Génova, debemos señalar que esta también hace su aparición en las cartas náuticas. Como veíamos al principio, Génova es una de las primeras ciudades que dentro de estos mapas se ilustra de forma realista, y la esbelta *Lanterna* contribuye a ello. No obstante, a pesar de

⁴⁷ F. PODESTÀ, *op. cit.*, p. 304.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 309.

⁴⁹ *Ibid.*, pp. 308-309.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 311.

⁵¹ *Ibid.*, p. 312.

⁵² *Ibid.*, pp. 318-320.

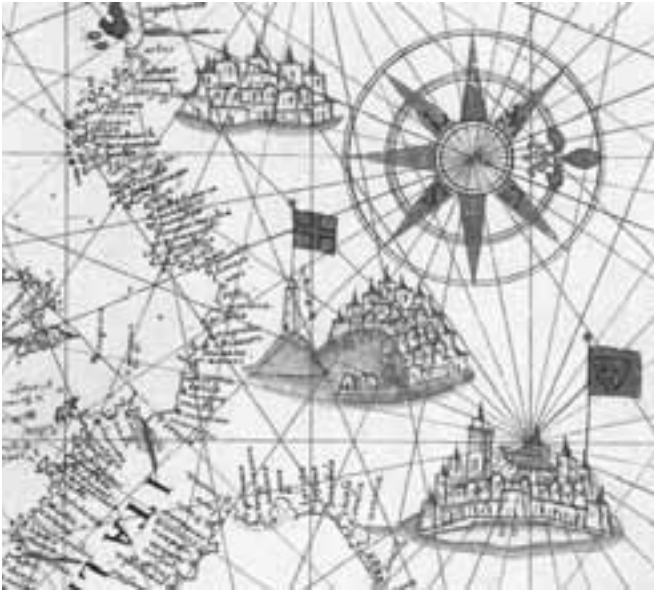


Fig. 4. Génova y la Lanterna del atlas de Joan Oliva (1592). Barcelona, Museo Marítim (MMB 3233, ff. 3v-4r). Con permiso del Centro de Documentación Marítima. Museu Marítim de Barcelona.

su temprana representación, y frente a lo que estudiamos en el caso de la Torre del Farell de Montjuic, el sistema de señales no aparece hasta el siglo XVI, y son especialmente cartógrafos mallorquines, como Joan Oliva en su atlas de 1592 (fig. 4)⁵³, quienes van a popularizar su imagen, quizá porque estaban sensibilizados con el sistema de señales de Montjuic desde el siglo XV.

Probablemente, la isla de Rodas tuvo también una torre de señales, pues con ella está representada en el *Libro de Horas de Pierre de Bosredont* (ca. 1460-70)⁵⁴, realizado por Guillaume Hugueniot (fl. 1465-1472) en la ciudad francesa de Langres (fig. 5). Según se recoge textualmente, la

ilustración hace referencia a la victoria de los caballeros Hospitalarios, con Pierre de Bosredont a la cabeza, contra los turcos hacia 1460. El texto en el f. 141v dice así:

Sensuyent les nomes des freres commandeurs de l'ordre Saint Jehan de Rodes quy furent es galees de la garde frere George de Bosredont commandeur de Montchamp capitainne de la ditte armee contre les turcs. Et estoient deux galees de christiens contre trois de turcs. Et fuerent prys et occys les dis turcs.

En la imagen, dos galeras aparecen en primer plano junto a la isla. Una de ellas presenta las armas de la orden de los caballeros Hospitalarios, cuartelado de veros y gules, y cruces de plata sobre fondo de gules, y exhibe dos estandartes, uno con San Juan Bautista con el Cordero y otro con la Virgen María y Cristo Niño. De la isla salen dos grupos humanos que parecen converger, a la izquierda los caballeros Hospitalarios que visten con las armas de la orden, y a la derecha posiblemente los turcos por el carácter orientalizante de sus tocados. Algunos de ellos están desmembrados en las aguas teñidas de rojo, entre las dos embarcaciones, con lo que se pone de relieve el triunfo cristiano. Las naves turcas son posiblemente las tres representadas en el horizonte, anunciadas por la torre de señales en lo alto de la isla: de dicha torre sobresalen a ambos lados dos astiles horizontales de los que penden tres bolas,

⁵³ Barcelona, Museo Marítim (MMB 3233, ff. 3v-4r).

⁵⁴ Nueva York, Pierpont Morgan Library (Ms. G.55, f. 140v).

una por cada navío, ubicadas en el lugar en el que estos son divisados, es decir, dos en el extremo izquierdo, una de ellas más centrada, y la tercera en el derecho. Las naves son de diferente tipo, dos galeones y una galera, y quizá por ello, las bolas son también distintas, siendo menor la de la última embarcación.

Otro de los puertos mediterráneos defendido por su torre de señales fue el de Porto-Pí de Palma de Mallorca, es decir, Puerto del Pino en honor a un hermoso árbol que crecía en la loma a su entrada. En la Edad Media se levantaron aquí torres



para orientar a la navegación y defender la ciudad⁵⁵: la Torre del Faro, la Torre de Señales y la Torre de Peraires. La Torre de Señales, también llamada Cistera, era la encargada de indicar la presencia de buques aproximándose a puerto. Su existencia es anterior a 1344, pues ya en esta fecha tenemos noticias de su utilización, junto con la de Peraires, situadas ambas en riberas opuestas, para tender de una a otra una cadena destinada a bloquear la entrada y salida del puerto en horas nocturnas, o cuando las circunstancias lo hacían necesario⁵⁶. El sistema de señalización se inauguró en fecha indeter-

Fig. 5. Torre de señales de Rodas del Libro de Horas de Pierre de Bosredont (ca. 1460-70). Nueva York, Pierpont Morgan Library (Ms. G.55, f. 140v). Con permiso de The Pierpont Morgan Library, New York.

⁵⁵ En relación con las torres de Porto-Pí, *vid.* M. BARCELÓ CRESPI, *La ciudad de Mallorca: la vida cotidiana en una ciudad mediterránea medieval*, Palma de Mallorca, 2006, pp. 94-96.

⁵⁶ M.A. SÁNCHEZ TERRY, *Faros españoles del Mediterráneo*, Madrid, 1993, p. 220. *Vid.* sobre esta cadena, J. MUNTANER BUJOSA, «La cadena de Porto Pí», *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana*, XXX (1949), pp. 450-451.

minada, pero con anterioridad a 1470, pues está ilustrado en la tabla central del *Retablo de Sant Jordi* de Pere Niçard (1468-1470)⁵⁷ (fig. 6). Al fondo se representa Porto-Pí con sus torres, y entre ellas la de Señales, con dos mástiles horizontales de uno de los cuales pende una bola. En 1612, la construcción del castillo de San Carlos implicó el traslado del faro a la Torre de Señales, para lo cual se recreció en altura añadiéndose un segundo cuerpo, pues se encontraba en un nivel inferior a la Torre del Faro original y la loma de San Carlos obstaculizaba su visión. Desde ese momento, esta torre sirvió tanto para señales como para faro. Así aparece representada, por ejemplo, en los varios óleos con la *Vista de la Ciudad de Mallorca* pintados por Miquel Bestard (1592-1633)⁵⁸. En estas obras, que ilustran la entrada de Carlos I en Mallorca el 13 de octubre de 1541, se produce el anacronismo de mostrar la Torre de Señales, de uno de cuyos mástiles pende una bola, convertida ya en faro.

El sistema de señales estaba basado en dos bolas de madera alquitranada que pendían a levante o poniente, según la procedencia de los buques. En 1607, el Lugarteniente propuso que fuese aumentado el número de bolas a ocho, es decir, cuatro a cada lado, de forma que la torre pudiera avisar simultáneamente de hasta un total de ocho naves. No obstante, el Colegio de la Mercadería, mediante un acuerdo firmado el 7 de marzo de ese mismo año, decidió sumar tan sólo



Fig. 6. Torre de Señales de Porto-Pí de Palma de Mallorca del Retablo de Sant Jordi de Pere Niçard (1468-1470). Palma de Mallorca, Museo Diocesà. Con permiso del Museo Diocesà, Palma de Mallorca. Museu Marítim de Barcelona.

⁵⁷ Palma de Mallorca, Museo Diocesà. Para una reproducció de esta obra, *vid.* J. ALEMANY, «Ports i ciutats portuàries mediterrànies a la Baixa Edat Mitjana», *Mediterraneum: l'esplendor de la Mediterrània medieval*, s. XIII-XV, Barcelona-Madrid, 2004, p. 435.

⁵⁸ *Vid.* J. TOS MELIÀ, *Palma a través de la cartografia (1596-1902)*, Palma de Mallorca, 2002, pp. 236-239; y especialmente A.I. ALOMAR y M. CAPELLÀ, «Miquel Bestard i una vista de la ciutat de Mallorca com a tema patriòtic al segle XVII», M. BARCELÓ CRESPI (coord), *Al tombant de l'Edat Mitjana, tradició medieval i cultura humanista. Jornades d'Estudis Històrics Locals, Palma, del 15 al 17 de desembre de 1999*, Palma de Mallorca, 2000, pp. 113-128.

cuatro más a las dos bolas iniciales⁵⁹. El 7 de diciembre de 1746 se incorporó a este código de señales las banderas para así dar una información más detallada. El código de señalización está explicado de la siguiente forma:

Por un navío, se pondrá una bola a media asta,
Por dos, en la extremidad del asta.

Por tres, la bola en la extremidad del asta y además se izará una bandera en lo alto de la torre.

Por una escuadra, se levantarán dos bolas en las extremidades de las dos astas y la bandera al lado del levante o poniente, según de donde vengan los barcos.

Si fueran galeras, la única modificación sería que las banderas en vez de ponerse en lo alto de la torre, se izarían en las astas cuando fueran más de dos⁶⁰.

Finalmente, el 1 de febrero de 1820 se suprimieron las bolas y se dispuso un conjunto de banderas con treinta combinaciones, modificándose levemente catorce años más tarde, en 1834, para recoger los barcos a vapor⁶¹. Aunque la función de los vigías desapareció definitivamente en 1961 y 1962, en la actualidad, la Autoridad Portuaria de Baleares, de quien depende esta torre, despliega en algunos días señalados las banderas recordando su tradición⁶². En 1983 fue declarada monumento histórico-artístico nacional⁶³.

En conclusión, la Torre del Farell de Montjuic, actualmente desaparecida, y su sistema de señalización de los buques que se aproximaban a puerto, son recuperados a través de las fuentes gráficas y textuales. Así ocurre también en el caso de otras torres de señales, como las de Génova, Rodas y Porto-Pí de Palma de Mallorca. No obstante, estas son solo unas pocas de todas las torres de señales que debemos de imaginar existieron en los puertos del Mediterráneo, generalizándose como torres defensivas en la Edad Media. Los ecos de sus imágenes, o aquellas que aún siguen en pie, son testigos, ahora mudos, de los siglos en los que las ciudades portuarias del Mediterráneo vivían volcadas hacia ese mar, escudriñado el horizonte desde ellas, y sus gentes las miraban como punto de referencia de sus vidas cotidianas. Su estudio permite no solo recuperar dichos monumentos arquitectónicos y profundizar así dentro del terreno de la arquitectura civil defensiva, sino también conocer este sistema de comunicación visual desaparecido, de suma importancia histórica, empleado en el Mediterráneo desde la Edad Media, hasta que los vigías y sus torres fueron suplantados por los avances tecnológicos.

⁵⁹ J. POU MUNTANER, «El Puerto de Palma de Mallorca», *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca*, 650 (1966), p. 9.

⁶⁰ M.A. SÁNCHEZ TERRY, *op. cit.*, p. 221.

⁶¹ Para los cuadros de señales de los vigías de Porto-Pí, *vid.* R. SOLER GAYÁ, *Curiosidades del puerto de Palma de Mallorca*, Palma de Mallorca, 1994, p. 75; y VV.AA., *Las ayudas a la navegación marítima en la historia*, Madrid, 2003, p. 49. Resultan interesantes también los materiales para señales inventariados el 31 de diciembre de 1869, cuyo listado está recogido en J. POU MUNTANER, *op. cit.*, p. 11.

⁶² *Vid.* la fotografía de M.A. SÁNCHEZ TERRY, *op. cit.*, p. 222.

⁶³ F. CONTRERAS, *Libro de los faros*, Palma de Mallorca, 2001, p. 92