

AUÑIÓS

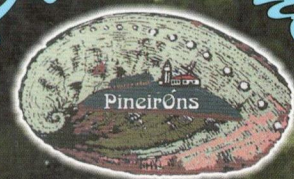
Nº 21

MAIO 2016



ASOCIACION CULTURAL

Pineiróns



O FARO DE SÁLVORA

HISTORIA, CARACTERÍSTICAS E FUNCIONAMENTO DUN DOS ÚLTIMOS FAROS SEN AUTOMATIZAR DE GALIZA

Por: Roberto Castiñeira Lavadores



O faro de Sálvora na actualidade

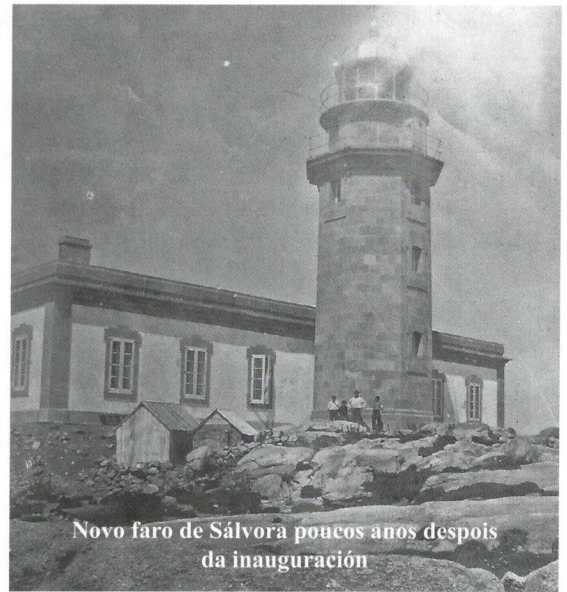
A día de hoxe, a illa de Sálvora mantense como un lugar ó marxe do turismo masivo que na época estival enche as localidades costeiras das rías baixas e incluso as súas illas irmáns de Ons e Cíes. É Sálvora unha illa que mantén unha esencia robinsoniana, onde se pode ser o primeiro en pisar a area da praia, sempre e cando as lontras non o fixeran antes. Impregnado da sensación de ser un naufrago nunha illa abandonada, parece obrigada a búsqueda do faro como lugar de referencia. Despois dun pequeno paseo dende o peirao, preséntase ante nós o imponente edificio do Faro de Sálvora.

En Sálvora existiron outros faros antes. Seguindo as directrices do “Plan xeral para o alumeado marítimo das costas e portos de España e illas adxacentes” aprobado en 1847, constrúese o primeiro faro de Sálvora en 1852, prendéndose a luz en 1853 grazas a unha lámpada de aceite, substituída por unha “Lámpada Maris” de petróleo en 1883 e considerándose dende ese intre unha luz de 4º orden, cun alcance de 12 millas náuticas. Non quedan na localización orixinal, apenas, vestixios deste pequeno edificio. As pedras que quedaban del utilizáronse na década dos sesenta do pasado século na remodelación da fonte da telleira e na residencia que o dono da illa construíu sobre as ruínas do antigo almacén. En 1902 nun novo plan de reforma do alumeado prolectase un novo faro para Sálvora, coa intención de mellorar as características técnicas do vello faro e as penosas condicións de vida dos torreiros. Provisionalmente instalase en 1908 un aparato universal que melloraría as características da luz ata o acendido do novo faro. Deste aparato atópanse as anclaxes nunha rocha próxima ó vello faro e as ruínas do corredor que unía o vello edificio con este novo aparato.



O primeiro faro de Sálvora

No ano 1920 conclúense as obras do edificio do faro actual, como recorda o catavento situada no máis alto da torre, acendéndose a luz o 5 de decembro de 1921 coa categoría de *Faro de Tercer Orden Gran Modelo* e cun alcance de 17 millas náuticas. A característica é dende entón 3 e 1 escintileos brancos cada 20 segundos, marcando un sector de perigo entre os 126° e os 160° cunha característica de 3 escintileos cada 20 segundos. Estas novas características técnicas, sumado á gran mellora das instalacións para os torreiros e as súas familias, fixo que se considerara pola prensa da época un dos mellores e máis modernos faros de España. A luz producíase cunha lámpada de incandescencia de vapor de petróleo a presión, orixinalmente da casa alemá “J.Pinch”, substituída anos despois por unha da casa inglesa “Chance”, dado que esta era menos esixente co refinado do petróleo. Este modelo de lámpada funcionou ata xaneiro de 1992, cando se substitúe por unha lámpada eléctrica alimentada por grupos electrógenos e meses despois por un sistema fotovoltaico co apoio de grupos electrógenos. Este faro foi un dos últimos en funcionar con petróleo en España. En Galiza os últimos foron os faros de Ons, Sálvora e Sisargas.



Novo faro de Sálvora poucos anos despois da inauguración

O foco de luz está rodeado pola óptica do faro, que se compón de varios conxuntos de lentes escalonadas ó redor doutra central, o que se coñece como lentes escalonadas de Fresnel. Este enxeño desenvolvido polo físico francés Agustín Fresnel en 1819 refracta e concentra os raios da fonte luminosa nun haz paralelo, incrementando notablemente o alcance do sinal luminoso. Este foi, sen dúbida, o avance máis importante na óptica dos faros.

A pesada óptica xira ó redor da lámpada, para que dende o mar, se identifique o faro ó observar o número de haces luminosos propios deste faro nos 20 segundos que dura a volta completa. Pero facer xirar a óptica a esta velocidade suporía un enorme esforzo, se non fose porque todo o conxunto está flotando sobre mercurio vertido nunha cuba anular, o cal diminúe en gran medida a resistencia ó movemento, podendo facer xirar a óptica en repouso cun pequeno esforzo. O movemento conseguíase grazas a unha máquina de relojería de motor de peso situada por baixo da óptica e que consiste nun complexo sistema de engrenaxes, rodas e piñóns que transmite o movemento dun peso que se deixa caer dende unha altura definida da torre. Este sistema de rotación funcionou ata o ano 2000, ano no que se instala un motor eléctrico de rotación.



Vista parcial da óptica

Este faro ten dúas características luminosas para poder previr ós mariñeiros dos perigosos baixos de Corrubedo, polo tanto a característica principal cambia e dende ese sector obsérvanse tres haces luminosos en vinte segundos. Isto é posible grazas a ocultación dun dos catro haces cando emite cara a zona de perigo por medio dun conxunto de pantallas móbiles, chamado “Pantalla Otter”. Deste xeito o mariñeiro sabe que ata que non observe Sálvora coa característica

de catro escintileos non estará fóra da zona de perigo. A “Pantalla Otter” en funcionamento, hoxe en día, é unha peculiaridade que aínda podemos gozar no faro de Sálvora. Xunto co seu faro irmán en Ons, o faro de Sálvora resístese, case inexplicamente, a súa completa automatización, e polo tanto a presenza do persoal da autoridade portuaria na illa é imprescindible, sendo Julio, Pepe e Carmen uns dos últimos torreiros en activo.

O traballo dos torreiros mudou moito de cando o iniciaron na década dos oitenta. Entón o petróleo era o combustible e a gravidade facilitaba o xiro da óptica. Neses tempos había moito máis traballo, polo cal estaba previsto, ademais da presenza dos tres torreiros en quendas, peóns de faros de apoio ó servizo.



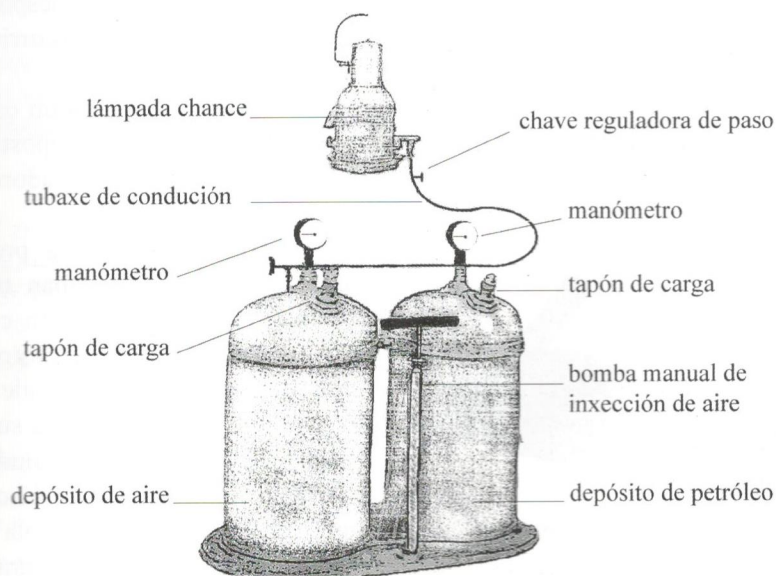
Pantalla Otter

Un dos traballos máis pesados era a recepción anual do petróleo, (refinado especialmente para o servizo de faros por CAMPSA), que chegaba á illa en aproximadamente 100 bidóns de 50 litros na embarcación “Rías Bajas”, contratada para abastecer o balizamento das Rías de Vigo, Pontevedra e Arousa. Esta embarcación, dadas a súas dimensións, fondeaba nas proximidades do peirao e a bordo dun bote a remos se ían, pouco a pouco, levando bidóns ata o peirao, onde os cargaban a man no tractor para almacenalos nas instalacións do faro. En ocasións este traballo solía alongarse máis dun día, polo que os bidóns que non era posible subir ata o faro a primeira xornada gardábase na caseta de formigón que aínda se pode ver no peirao da illa.

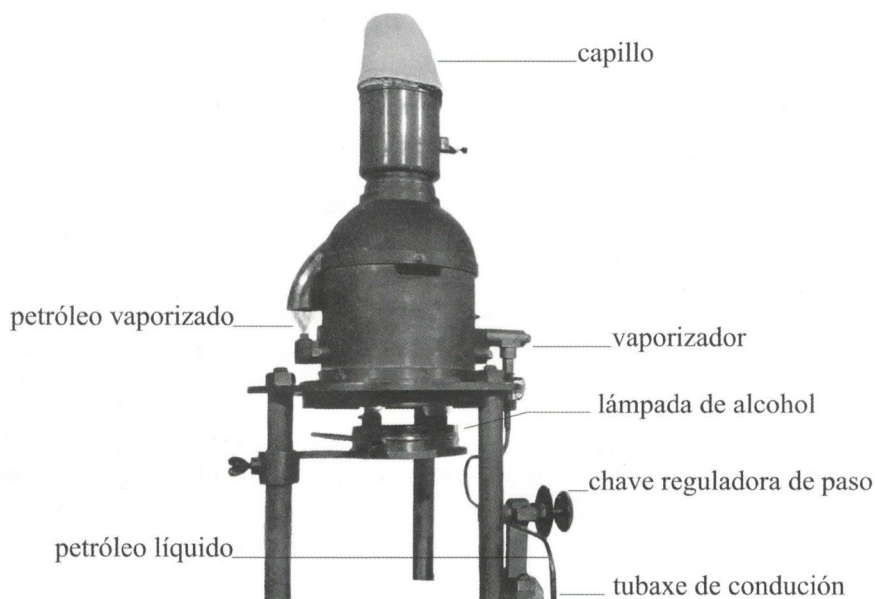


Embarcación “Rías Bajas”

A rutina diaria de acendido do faro comezaba na cámara de servizo, no interior da torre, bastante tempo antes do anoitecer, alí había un depósito de aire e outro de petróleo conectados entre si, (o depósito de petróleo enchíase cuns 50 litros cada tres días en inverno e cada catro no verán). Comezábase accionando a bomba manual de inxección de aire, que comprimía o aire no primeiro depósito ata os 4,5-5 Kg/cm² e isto facía que, ó estar conectados os depósitos, incrementara a presión no segundo depósito mobilizándose o petróleo pola tubaxe de condución ata a chave reguladora de paso, situada antes da lámpada Chance. O manómetro do depósito de petróleo non podía baixar de 4,5 Kg/cm², polo que esta operación realizábase cada noite tres veces no inverno e dúas no verán.



O seguinte paso realizábase dentro da óptica, un espazo moi estreito e con pouca manobrabilidade, onde se situaba a lámpada nun soporte. Para que o petróleo pasara do estado líquido ó gasoso ó entrar na lámpada conducíase polo vaporizador. Esta peza tiña que estar quente para o acendido, polo cal uns 15 minutos antes quentábase cunha lámpada de alcohol de dúas mechas.

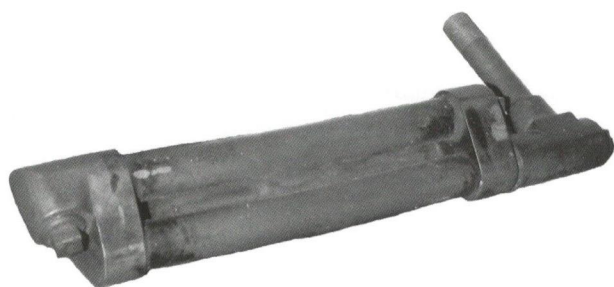


No máis alto da lámpada situábase o *capillo*, (saquiño de tecido de seda empapado nunha sustancia especial), que ó inflamarse a mestura de oxíxeno e petróleo vaporizado, emitía unha potente luz branca. O mesmo *capillo* podía durar moitas noites máis despois do primeiro uso.

Unha vez quente o vaporizador e en consecuencia o conxunto da lámpada, abríase a chave reguladora de paso e cando o vapor de petróleo saía con forza por entre o tecido do *capillo* acercábaselle unha estopa prendida comezando así a combustión do petróleo e a emisión da potente luz branca do faro, ó tempo prendíanse os quentadores da lámpada que mantiñan o vaporizador a temperatura óptima para o seu correcto funcionamento. A continuación debíase retirar a lámpada de alcohol do soporte, esta era una operación delicada e precisaba de bo pulso, pois calquera erro podíase traducir nun perigoso incendio.

Prendida a lámpada podíase pór en marcha a rotación da óptica, para o que previamente se elevaba manualmente o peso motor ata a posición inicial dando unhas mil voltas de manivela, substituída anos despois por un vello motor eléctrico de lavadora. Unha vez arriba o peso descendía durante unhas seis horas e media e transcorrido ese tempo tocaba dar corda unha vez máis de madrugada no verán ou dúas veces máis nas noites de inverno.

Ó comezo de prestar servizo no faro un dos problemas crónicos que se toparon os torreiros foi que os repostos orixinais da casa “Chance Brothers” de Berlín practicamente non existían e os novos repostos que chegaban dos “Talleres Cerezo” de Madrid eran de peor calidade, sendo a paciencia e o enxeño dos traballadores quen supliu esas carencias impostas.



Vaporizador

Un dos primeiros problemas foi cos *capillos* da lámpada. Os que chegaban tiñan menor diámetro que os orixinais, polo que rompían con facilidade. Foi neste caso María, a parella dun dos torreiros, quen deu coa solución cosendo un *capillo* coa metade doutro co mesmo fío de seda, desta maneira se chegaron a superar as cen noites co mesmo *capillo*. Outro problema, aínda que máis ocasional, era a rotura do *capillo* polo roce á hora de manipular a lámpada ou por algún insecto atraído pola luz, pois unha vez queimado por primeira vez o , a estrutura que queda era moi feble.

O vaporizador foi sen dúbida o elemento que precisaba de máis atención. A súa limpeza debía ser metódica e concienciada, pois ensuciábase continuamente polo uso. Un vaporizador limpo era garantía para o bo funcionamento da lámpada. De todas maneiras debíase cambiar con frecuencia, pois se se apagaba a lámpada, a substitución do vaporizador supoñía a lo menos 20 minutos co faro fóra de servizo, pois debíase ademais de cambialo por outro, quentar antes este.

A velocidade de xiro da óptica tamén foi tema de estudo por parte dos torreiros, por máis que se axustase o regulador de velocidade a óptica daba as voltas en 18,5 segundos e non en 20 como marca a característica do faro. Segundo Pepe, (un dos torreiros), parece que o problema ven de lonxe, pois revisando as anotacións nos libros de servizo do faro parece ser que un cambio nas pantallas de aluminio da pantalla Otter por outras máis anchas puido desequilibrar a óptica e polo tanto afectar o xiro. Dende entón algúns intentaron solucionalo. En 1970 engadiuse unha pedra no peso motor e con posterioridade engadíronse contrapesos na óptica e volveuse a engadir peso cuns discos de chumbo artesanais, pero non se chegou a corraxir o problema. Non foi ata a incorporación no ano 2000 do motor eléctrico de rotación, cando este problema se solucionou en parte.

Hoxe en día os problemas son ben diferentes, ter repostos de lámpadas alóxenas de 250W, (que substitúen a vella lámpada de petróleo), a célula fotoelétrica da alarma e o mantemento dos equipos electróxicos, baterías e placas solares, son algunhas das preocupacións dos torreiros.

Cando Julio, Pepe e Carmen chegaron a Sálvora, este era un destino pouco cobizado polos compañeiros de profesión. Ata a súa chegada, os torreiros evitaban permanecer moito tempo traballando na illa. A condición de insularidade, o estado das instalacións e a falta de luz eléctrica, non seducían á maioría, pero nesta nova xeración de torreiros houbo quen se sentiu atraído por unha illa privada e deshabitada, que tan só compartirían co garda Francisco e o peón de faros.

Hoxe, unha estancia no faro supón unha viaxe no tempo, a ausencia de subministro eléctrico nas vivendas condiciona a vida diaria, tan só se pode gozar da electricidade cando se acende un dos dous ruidosos grupos electróxicos dos que se dispón. O silencio e a escuridade da noite remóntanos máis dun século atrás, podendo un identificarse con aqueles primeiros torreiros que en 1853 comezaron o servizo nesta illa, utilizando, coma eles, os vellos quinqués para alumear as estancias na escuridade da noite.

Os primeiros anos os torreiros gozaron da pesca na illa, aínda que os que máis aproveitaron da pesca e da caza foron os peóns, que en ocasións tras apagar o faro apurábanse para ir á seca na costa da illa. Ó ser a illa un coto privado, a caza non lles estaba permitida, aínda que se poderían contar a milleiros os coellos abatidos a tiros ou atrapados en trasmallos que encheron os estómagos e algunha vez a carteira dos habitantes do faro.

Hoxe a vida do torreiro é, en xeral, moito máis tranquila, o vixiante do agora Parque Nacional e os dous cans do faro son a única compañía, aínda que en ocasións as visitas dos vellos amigos ou a familia rompen a rutina. Cóntanse por meses o tempo que lle queda ós torreiros en Sálvora, a automatización do faro parece inminente. Nese momento a illa perderá parte do romanticismo que aporta a presenza dos últimos torreiros da illas galegas.

AGRADECEMENTOS:

Este traballo tería sido imposible sen a colaboración dos propios torreiros do faro de Sálvora, polo que manifesto o meu agradecemento a Pepe Pertejo pola súa axuda na documentación, consulta dos libros de servizo e testemuñas, e a Julio Vilches e Carmen Carracedo pola colaboración na búsqueda de imaxes e por compartir a súas vivencias no faro de Sálvora.

BIBLIOGRAFÍA:

- GUTIERREZ GRACIA, JUÁN. *Faros y señales marítimas*. Madrid. 1926.
 PAZOS PÉREZ, LINO J. *Faros de Galicia*. Ed. galaxia. 2003.
 SANCHEZ TERRY, MIGUEL ÁNGEL. *Los faros españoles: historia y evolución*. Ministerio de obras públicas y transportes. 1986
Señales Marítimas (Revista). N ° 18. Madrid. 1943.
 V.V.A.A. *Faros de Galicia*. Fundación Caixagalicia. 2004.

FOTOGRAFÍAS:

- Corral, Santiago: Novo faro de Sálvora.
 Carracedo, Carmen: Primeiro faro de Sálvora.
 Castiñeira Lavadores, Roberto: O faro na actualidade, óptica, persiana e figuras explicativas.
 Vilches, Julio: Embarcación "Rías Baixas"



Regulador de velocidade