

FAROS E BALIZAS DA RÍA DE AROUSA E A SÚA CONTORNA

Por: Emilio Ferrer Jaureguizar

No ano 1858, reimpreso por Real Orde, ve a luz o *Plan General para el Alumbrado Marítimo de las Costas y Portos de España e Islas Adyacentes* proposto pola comisión Especial de Faros e aprobado por Real Decreto de 13 de setembro de 1847. Tamén en 1858 se imprime en Madrid na Imprenta Nacional, igual que o anterior, o *Plan General para el Balizamiento de las Costas y Puertos de España e Islas Adyacentes*.

En dito decreto e despois de considerar si son convenientes os aparatos catóptricos, ou de reverbero, si os espellos reflectores son convenientes ou non, e si o colorido debe aplicarse só nalgúns paraxes, xa que absorben 1/3 da luz afectando ao seu alcance, coincide en afirmarse e nomear a dous grandes inventores: o astrónomo francés Arago, o enxeñeiro do *Cuerpo de Puentes y Calzadas* A. Fresnel e a aqueles personaxes posteriores que melloraron ditos aparatos luminosos, os fabricantes Soleil, Francois e Lepante de París baixo a dirección do enxeñeiro L. Fresnel (irmán do anterior), ditos aparatos recoñecidos e preferidos ata polos ingleses (sic).

Din que en España temos dende hai 8 anos un faro desta clase, o de Santander e, en Vigo, Alacante e A Coruña tamén se colocaron aparatos da mesma especie. Todo isto ven a colación porque, se afirma con grande cantidade de razoamentos, que a inseguridade dos barcos que navegan polas nosas costas é claramente manifesta. Valga a anécdota, recollida noutra parte do informe, de que na desembocadura do río Bidasoa e na súa extremidade oeste atópase situado o Cabo da Higuera onde o gremio de mareantes de Fuenterrabía (actual Hondarribia) acende unha luz fixa durante as noites de inverno e nas noites tempestuosas das demais estacións.

Entre os faros que deben establecerse atópanse:

Corrubedo, onde debe situarse un Faro de Terceira Orde, gran modelo, que produza luz fixa que ademais de contribuír á mellor iluminación de dita costa, debe facilitar a entrada da Ría de Arousa, sen máis gasto que unha pequena luz que poderá situarse para o mellor servizo da mesma Ría na Illa de Sálvora, e outra de igual clase no Monte Campelo da Illa de Arousa.

Debido ao retraso de 10 anos na publicación do decreto, algunhas obras xa se comezaran e outras incluso finalizaran. Por exemplo, o faro de Corrubedo xa se construíra e ilumina dende o 20 de febreiro de 1853. Na illa de Sálvora colocouse nun edificio construído ao efecto unha luz fixa de Cuarta Orde, variada por escintileos vermellos de 2' en 2', e esta acendido dende o 19 de outubro de 1853. En canto á luz da Illa de Arousa, está situada nun edificio construído sobre a Punta chamada do Cabalo, o seu aparato é de luz fixa de Cuarta Orde e ilumina dende o 19 de outubro de 1853.

Tamén aluden os redactores do decreto, que a numerosa poboación dos portos e enseadas das Rías de Galicia e, o fomento que merecen as pesquerías e outras industrias establecidas nelas, reclaman para o seu mellor servizo unha porción de luces interiores cuxas aparencias nalgúns casos será preciso variar. Por tanto, vense na obriga de chamar a atención que acaso pode merecer a Illa de Ons, onde en 1858 xa se mandara facer o estudo correspondente a fin de sinalala cunha luz local, e algún punto inmediato para entrar con seguridade na Ría de Pontevedra como na pedra chamada Pao, dentro da barra de dita Ría, onde fai falla unha baliza e na chamada San Miguel, na Punta de Millabao (sic) preto do Puerto-Marín (sic), debe conservarse.

Facendo un resumo:

Faro de Corrubedo dotado dun aparato de Terceira Orde, gran modelo, con luz fixa en todas direccións, cunha intensidade de 70 mechas e un alcance de 15 millas.

Illa de Sálvora, luz de Terceira Orde, fixa variada por escintileos cunha intensidade mínima de 6 mechas e máxima de 120 (sic) e un alcance máximo de 15 millas.



Mapa cos tipos de faros dende Corrubedo ata Baiona. Obsérvese que o Faro de 5º ou 6º Orde correspondente a Ons, parece ser que nun primeiro momento radicábase na Illa sur

Illa de Arousa. Punta Cabalo. Sería unha luz fixa e de Cuarta Orde, pero ao non proporcionarnos máis datos, ditas luces de Cuarta Orde podían ser de gran ou pequeno modelo co que a intensidade máxima sería de 15 mechas naqueles e de 9 nestes últimos cun alcance máximo de 10 e 9 millas respectivamente.

Tamén engade o decreto un estudo pormenorizado do custe dos faros, distinguindo entre prezo da edificación e dos aparatos.

En canto ao prezo das construción dos edificios:

10 Faros de Primeira Orde	1.610.000	reais
12 Faros de Segunda Orde	1.130.000	“
20 Faros de Terceira Orde	1.125.000	“
Torres precisas os de Cuarta Orde e demais luces.....	2.000.000	“
TOTAL	5.865.000	reais

En canto aos aparatos, con embalaxe, transporte e colocación nas torres:

11 Aparatos de Primeira Orde	2.297.360	reais
15 Aparatos de Segunda Orde	2.674.420	“
25 Aparatos de Terceira Orde	2.327.120	“
54 Aparatos de Cuarta Orde máis fanais de todas clases	1.257.200	“
TOTAL	8.556.100	reais

Podemos entón facer un cálculo preciso do custe total tanto do Faro de Corrubedo que ascendeu a 149.334 reais, como o custe dos aparatos dos faros de Sálvora e Illa de Arousa que ascenderon a 23.281 reais cada un; non podemos sen embargo precisar o custe destes dous últimos edificios.

O combustible usado para as luces era aceite e xustificábase da seguinte maneira:

Suposto que o servizo dos Faros faise por empregados públicos e a coste do Estado, o sistema de administración que parece preferible para esta clase de establecementos é o de contratar por un ou máis anos a provisión do aceite necesario para o alumado de cada un ou de certo número deles. E conclúen que farían falla dúas contratas, unha para a costa Norte e Oeste e outra para Mediodía e Levante incluídas Baleares.

Debido á súa abundancia e calidade en España, exclúese outro tipo de aceite que non sexa o de oliva, non debendo admitirse (para o alumado) senón o mellor aceite polo seu bo olor, sabor, color e pureza (sic) e para comprobalo se someterá ao aceite a unha proba consistente en colocar dúas ou tres *mariposas* que floten acendidas na cantidade de aceite que se necesite para 16 horas e cando as *mariposas* se apaguen espontaneamente antes de que pases 10 horas, considerarase ese aceite inservible para o alumado dos Faros.

Estiman o consumo de aceite dun Faro de Primeira Orde en 3.165 quilogramos anuais que cun prezo de 5'30 reais(kg. dará un total de 16.774'5 reais ao ano.

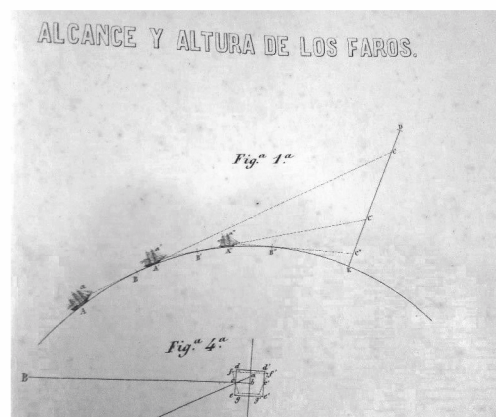
En canto aos salarios a percibir polos fareiros, eran os seguintes:

Torreiro principal, 14 reais día.

Torreiro ordinario, 11 reais día.

Torreiro auxiliar, 8 reais día.

Xa dende facía un século recadábanse nos portos de España, baixo a denominación de Arbitrios de Lanterna ou Fanal, moito antes do establecemento do novo *Plan General de alumbrado Marítimo* un imposto xenérico coñecido co nome de Lanterna. Dito imposto establecido por Real Arancel do Almirantazgo o 23 de decembro de 1748 nos portos da Coruña, Cádiz, Málaga, Tarragona, Barcelona e Palma, consistía nas cotas que pagaban os buques:



Navíos, 6 reais.

Bergantíns e demais barcos de cruz, 4 reais.

Velas latinas ata 3.000 quintais, 2 reais.

Velas latinas ata 1.500 quintais, 1 real.

Velas latinas ata 800 quintais, libres.

Estes impostos alteráronse en:

Cádiz, por R.O. 24 de xuño de 1795, onde ademais do dito, 12 marabedís por tonelada a buques españois e 24 a estranxeiros.

Coruña, por R.O. de 23 de agosto de 1815 e 5 de setembro de 1816, gravábase 1 real por tonelada aos buques españois e 2 reais aos estranxeiros.

Málaga, por R.O. de 18 de abril de 1827, aumentouse igual que en Cádiz.

Máis tarde outras cidades con faros e fanais non comprendidos no arancel do almirantazgo, variaron tamén as súas taxas.

Os produtos dos anteriores arbitrios cobrados polas aduanas no ano 1846 ascenderon a 779.047'32 reais.

Noutro apartado de dito Plan de Alumeado, faise referencia á sinalización con Boias dos seguintes puntos:

Cabo Corrubedo: No baixo da Pragriña, o máis franco do Cabo Corrubedo e que só se descubre cando hai mar grosa ou en baixamares, debe establecerse unha Boia de Campá modelo A ou B.

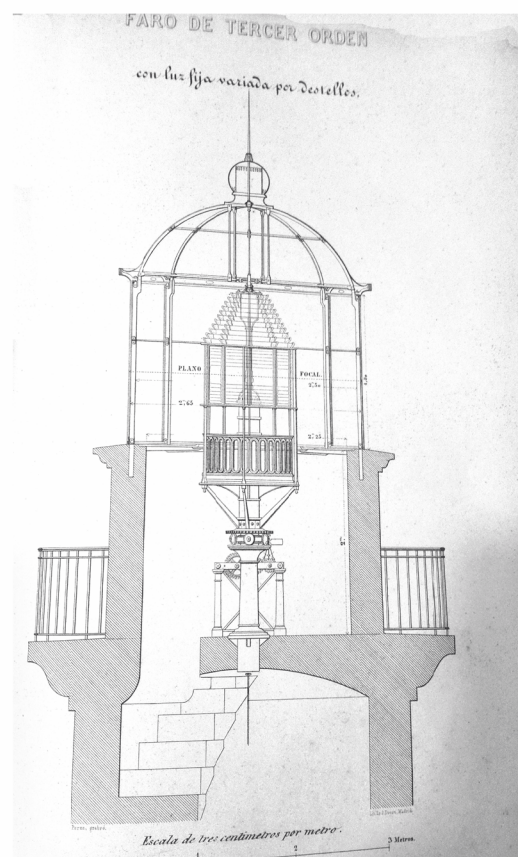
Ría de Arousa: Son tamén necesarios e se designarán con Boias dos modelos C, D e E os seguintes puntos:

- Unha no punto máis cara ao oeste dos arrecifes de Sagres.
- Outra no Meijón, outra en Torcadiña ou Torcadeira, ídem no punto máis ao sur da Laxe de Sálvora, ídem ao norte de Punta Asadoiros, ídem na Centoleira Chica, ídem no sinal de Castro, ídem na Piedra Seca e unha por última de Campá na pedra que hai ao oeste da Punta Barbafeita.
- Ademais débense sinalar con Boias sinxelas os baixos próximos e ao sur de Lobeira, o Sinal do Maño e algúns outros cuxa enumeración omítese por non ser de tanta importancia.
- Isla Rúa. Baliza de luz. É incuestionable a utilidade que ha de prestar aos buques que xa entraran no Canal Grande para dirixirse de noite, aínda que con moi mal tempo, a fondear ao abrigo da Illa Rúa, a baliza de luz que convén establecer na paraxe conveniente dela, coidando de que non se poda confundir coas demais luces daquela Ría.

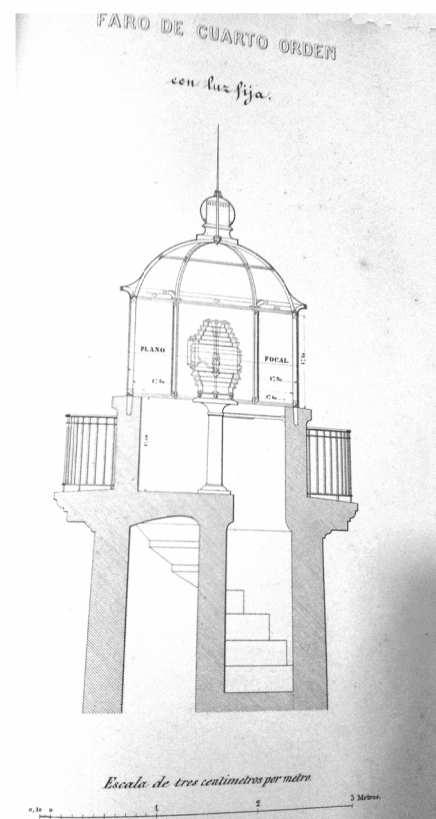
San Jenjo: Para a enseada que hai ao sur do pobo de San Jenjo, na entrada da Ría de Pontevedra, designáronse e poderán ser útiles algunhas Boias-balizas coas que se distinguirían algúns baixos, pero non puido formarse idea deles por non dalos a coñecer o plano nin derroteiro, e así se apraza a súa especificación pareia cando se faga o estudo local correspondente.

No mesmo caso atópase os canais do N.S. por onde pasan os buques maiores, pola parte N.O. da Illa de Ons.

Ría de Aldán: Unha boia do modelo C no baixo Dado-con (sic) e outra D en Cabeza de Arcay serían convenientes.



Faro de Terceira Orde similar ao de Corrubedo



Faro de Cuarta Orde, instalado en Sálvora e Punta Cabalo na Illa de Arousa