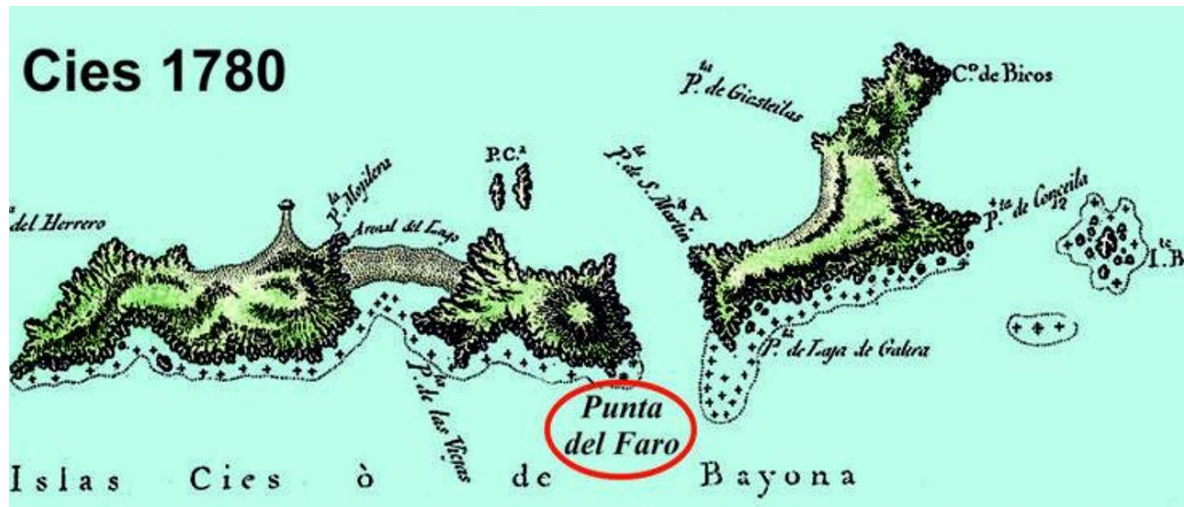


Faros, balizas e boias (I)

O historiador inicia unha serie de catro colaboracións sobre a sinalización na costa de Cangas



Faro de Cies en 1780.

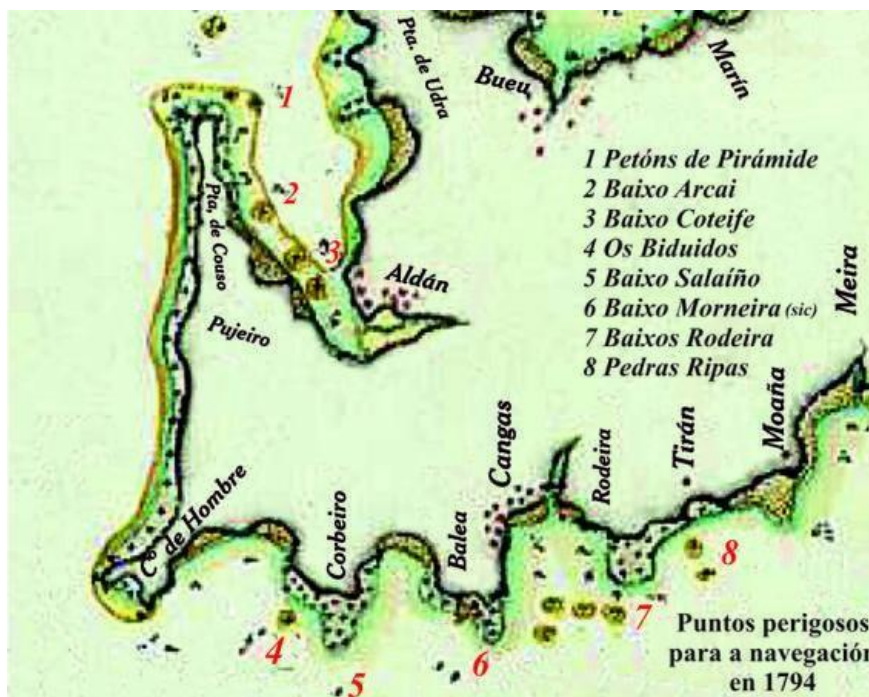
Xerardo Dasairas

14.11.21 | Faro de Vigo-Morrazo

<https://www.farodevigo.es/o-morrazo/2021/11/14/faros-balizas-boias-i-59501831.html>

Como aditamento ao tema dos naufraxios, faise necesario completar unha cuestión que na maioría dos casos estaba moi relacionada cos mesmos cal é a do balizamento, tipos de boias, faros... a súa insuficiencia, os escasos medios ou a lentitude coa que se ía producindo a súa mellora, anovación e modernización con respecto a Europa. Hai constancia das primeiras boias de sinalización en Cangas en 1835; eran barrís ou pipotes con candís ou campás.

Sen descartar as malas situacións do tempo, o descoñecemento ou a impericia, moitos dos naufraxios tiñan a súa razón de ser debido á falta de sinalización dos perigos costeiros nas cartas e de sinais que axudasen á navegación sobre todo en zonas estreitas e nas de cons ocultos como soen ser as nosas rias. **Descoñecemos en que momento se comezaron a utilizar algún tipo de sinais para indicar a situación dos portos** pois as dos perigos para a navegación xa se fixeron moi posteriormente e facíanse inútiles durante a noite. Porén, os faros nos portos si que contan con moita antigüidade como nos demostran numerosos datos históricos e incluso a mesma palabra deriva do grego pharos en alusión aos coñecidos de Alexandría ou de Rodas. Neste sentido, xa se pode percibir no petróglifo da Borna (Moaña) un porto coas súas correspondentes balizas a cada lado acompañado doutras representacións de barcos con e sen mastros. De ser así cabería revisar a datación destes signos e a súa interpretación pois moitos son da idade media e tiñan unha finalidade lúdica ou de delimitación de territorio como acreditou Ferro Couselo. Tamén **algúns “estudiosos”, alleos a Galicia, apuntan a existencia dun “faro” no monte do Facho** pero o único que sabemos é que foi unha garita principal de vixilancia e alarma (Punxeiro) erguida no século XVII para mediante sinais de lume (noite) e fume (día) prever os ataques corsarios ou de países inimigos. Cando se pensa neste tipo de sinais hai que ter en conta que para que cumprisen o seu labor de referente na noite, precisarían de estaren alimentados con algún tipo de combustible líquido que superase en certa medida as chuvias e temporais.



Baixos perigosos para a navegación en 1794. ARQUIVO DO AUTOR

Como fose, no noso ámbito da costa de Cangas só **temos constancia da existencia dalgúns boias de sinalización desde o ano 1835 que no eran máis que uns barrís ou pipotes con aros de ferro sobre os que se colocaban cruces en forma de aspas, candís ou campás nalgúns casos**. As primeiras foron colocadas na Borneira (baixo de Santa Ana de 1ª importancia pois contaba con campá), no Salgueirón, Castros de Barra, Subride, Rodeira (Illa das Ratas) e na ría de Aldán unha de 4ª importancia no Con do Dado, chamado antes Pirámide. Ao tempo que estas boias, tamén se **colocaron balizas que se iluminaron, igual que os faros, primeiro con aceite, logo con petróleo e despois con gas acetileno como eran as do Con do Pego (Canaval) e as de Castiñeira e Pinténs na enseada de Aldán**. De 1840 temos unha referencia que nos indica que a torre da colexiata de Cangas, ao sobresaír sobre as casas, era utilizada nestas datas como referencia de enfiamento para os barcos que entraban pola bocana norte da ría. En 1853 colocouse unha baliza luminosa en Punta Robaleira, en 1864 as dos Castros (Salaiños) e Biduido e en 1865 a da Pedra ou restinga da Queixeira en Aldán con aspas. Contodo, este sistema era bastante inoperante co mal tempo e pola noite, ao se apagaren as luces co vento ou a auga, e non evitaban os embarrancamentos e naufraxios.



Primeiras sinais marítimas. ARQUIVO DO AUTOR

En canto aos faros, cabe dicir que o único do que se tiña constancia en Galicia era o da Torre de Hércules ata que o 27 de abril de 1844 a Comisión de Faros, creada dous anos antes, instalaría o do monte da Guía, o primeiro da ría de Vigo ao que logo lles seguiron o de Cíes en 1853 e o de Ons en 1864. **Dise que o faro das Cíes, proxectado polo enxeñeiro Alejandro de Olaverria na Punta de Cu da Nao (Illa do Medio)**, daría pé a que esta fose rebautizada con este nome, mais a cartografía do século XVIII, anterior a esta data, xa denomina como Faro o lugar onde se ergueu este novo, o que indica un uso anterior como tal. En Cabo Silleiro comezaría a funcionar en 1866 unha baliza luminosa alumada primeiro con aceite vexetal e en 1909 con petróleo, combustible que seguiría usando cando se converteu en faro de primeira orde en 1924. No ano 1888 o faro-baliza da Robaleira incorporaría unha buguina para avisar do perigo deste punto nos días e noites de néboa pechada mais en xullo de 1890 moitos capitáns de barcos advértenlle á Junta de Obras del Puerto da que hai moitas balizas inutilizadas polo que cómpre a súa substitución.



O 'Urania' en Vigo durante a campaña hidrográfica. ARQUIVO DO AUTOR

Por datos de 1896, as balizas existentes na costa de Cangas eran en realidade barriles de madeira pintados de negro, colocados nos baixos do Salgueirón, na punta da Borneira e nos baixos de Salaiños. Cando se menciona a Borneira (antigamente grafada como Morneira) dise que é un dos puntos máis perigosos da ría onde se perderon moitos barcos ao entraren ou sairen e agora pretenden colocar alí un faro flotante. **O enfilamento que se dá para este punto mira desde o illote Borneirán (sic) ata a punta dos Muiños (de vento?)** que se erguen na parte máis alta do Cabo Balea e faise coincidir a Punta Sobrido coa de Cabalo das Cíes. En caso de que a boia (barril) da Borneira desaparecese ou fose desviada por algún temporal, aconséllase levar sempre enfilada a ermida e monte da Peneda (O Viso) polo centro do estreito de Rande. A garita do monte Castelo e a branca figura da Capela de San Roque tamén servían de puntos de enfilamento na ría, igual que a Torre de Rodeira (monolito) e o Monte Faro.



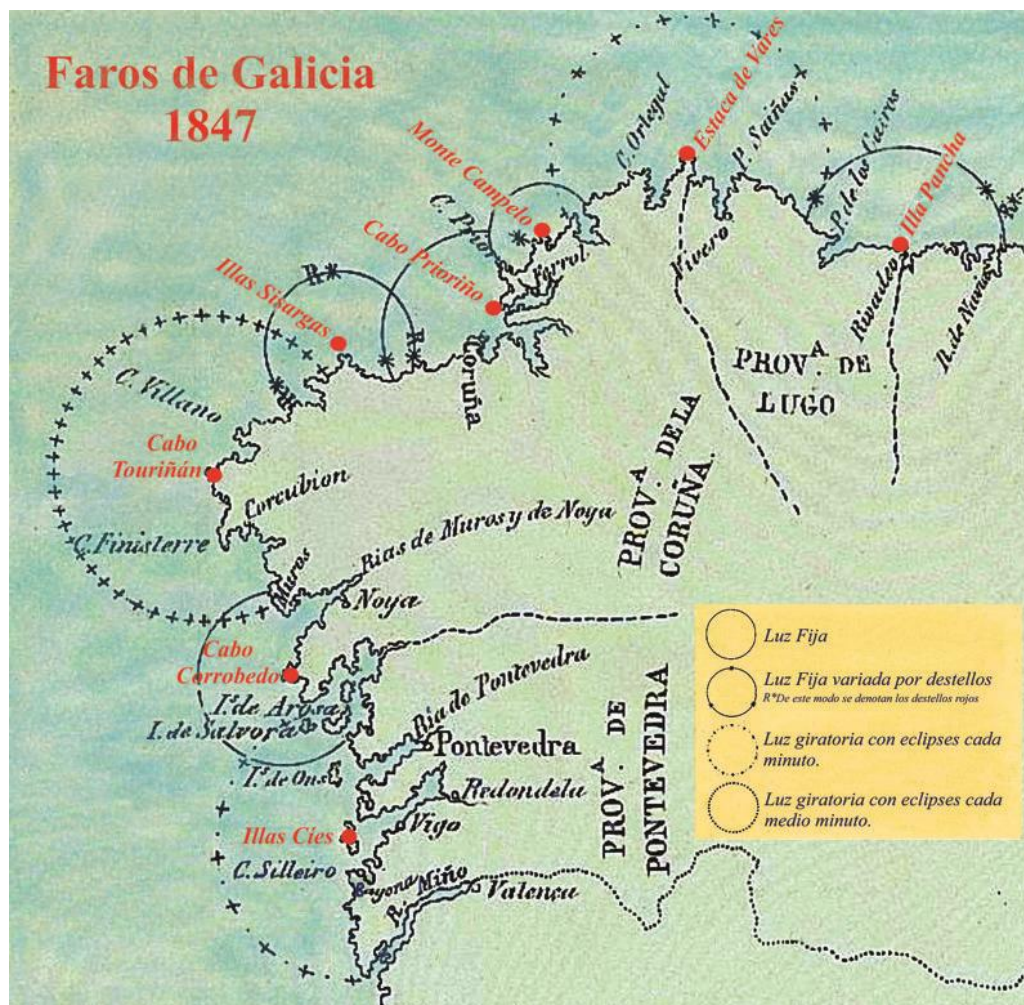
Antigos faros de Cíes e A Guía. | // ARQUIVO DO AUTOR

No ano 1898, despois de perder Porto Rico e Cuba a mans dos EEUU, correron noticias dunha invasión ianqui ás nosas costas co que se comezan a realizar obras de defensa na ría (o Forte de Balea), ordenando o goberno español que o 23 de xullo se apagasen os faros e sinais da costa, correspondéndolle na ría de Vigo aos de Cíes, ao de Cabo Silleiro e ás balizas, procedéndose tamén a retirar cara a terra as boias luminosas. Esta situación a penas se prolongaría pouco máis dun mes pois o 2 de setembro do mesmo ano foron recuperados para a navegación todos os sinais luminosos.

Faros Rías Baixas 1859	Clase de aparello	Alcance millas	Encendido estado
Illa de Sálvora	Luz fixa con escentileos. Orde 4º.	12	19-10-1853
Illa da Rua-Arousa	Luz fixa en todas direccións: Orde 5º e 6º.		En construc.
I. de Arousa-Pta. Cabalo	Luz fixa en todas direccións. Orde 4º.	10	19-10-1853
Illa de Ons	Luz fixa en todas direccións. Orde 5º e 6º.		En proxecto
Cíes-Monte Faro	Luz xiratoria con eclipses. Orde 2º.	20	19-11-1853
Illote Boeiro	Luz fixa en todas direccións. Orde 5º e 6º.		En construc.
Vigo-A Guía	Luz fixa variada por escentileos. Orde 4º.	7/12	27-4-1844
Cabo Silleiro	Luz fixa en todas direccións. Orde 5º e 6º.		En proxecto
*No porto da Guarda por estar aberto ao mar tamén se proxecta un faro de 5º e 6º orde con luz fixa en todas as direccións.			

Faros das Rías Baixas en 1859. ARQUIVO DO AUTOR

As melloras no balizamento con boias das rías de Vigo e Aldán virían apuradas polos naufraxios e polo incremento das flotas a vapor (pesca ou pasaxe), instalándose no porto de Vigo en 1902, un farol dióptrico de luz branca intermitente e erguéndose no ano 1904 o faro de Monteagudo nas Cíes. Neste mesmo ano proxéctase a construción dunha baliza na Borneira sobre os baixos de Santa Ana e outra en Cabo de Mar (Alcabre), fronte por fronte na ría. Mentres esta tivo que agardar a súa instalación, a da Borneira, a imitación dunha baliza francesa, foi posta en funcionamento o 2 de novembro de 1908. Para evitar que os encargados do seu mantemento tivesen que subir ata a lanterna por unha escada exterior, esta fíxose en tres niveis polo que só había que subir ata o primeiro e logo alcanzar a luz, situada a nove metros de altura por escaleira con varanda. **O farol de sinalización do porto de Cangas ubicábase na metade do muro de contención (na altura do bar Alondras)** que se tiña levantado a finais do século XIX e contaba cunha luz alimentada por petróleo que logo en agosto de 1906 vai ser substituída por gas acetileno. Coa realización do recheo e a construción do dique-porto o farol portuario ubicaríase na punta deste, evolucionando a súa estrutura ata a torreta de pedra que, inutilizada no seu servizo, aínda se conserva hoxe.



Faros de Galicia en 1847. ARQUIVO DO AUTOR

A campaña do Urania

No ano 1910, o vapor Urania, **pertencente á Armada, realizaría unha campaña de cartografado e sondaxe da Ría de Vigo** que serviría logo para o balizamento dos puntos perigosos e críticos para a navegación. Este barco de 60 metros de eslora estaba tamén aparelado en goleta de tres paus e fóralle donado á Armada española o 22 de Novembro de 1896 polo antigo oficial Francisco de Recur y Sola. **Artillado con dous canóns de tiro rápido Nordenfelt de 57 mm. de calibre serviu en principio como buque aviso e instrución para substituír logo ao vello vapor de rodas Vulcano** que servía na Comisión Hidrográfica. Ademais do material e dotación para cumprir o seu papel hidrográfico, foi utilizado tamén de xeito esporádico como iate real nos primeiros anos do século XX. Ademais dunha das máis completas cartas de navegación da Ría de Vigo, os seus estudos permitirían un grande avance na instalación de novos sinais marítimos para evitaren a alta sinistralidade na zona.

(*) Mestre e investigador da historia de Cangas