

La luz del faro de Cabo Silleiro: 150 años guiando en la noche

The light of the Cabo Silleiro lighthouse: Guiding ships for 150 years

Beatriz Bruna Quintas. Técnico en Gestión Documental

Archivo General del Puerto de Vigo. Autoridad Portuaria de Vigo. Vigo (España). archivo@apvigo.es

Resumen: La luz del faro de Cabo Silleiro, en la bocana sur de la ría de Vigo, cumple 150 años de servicio. Se encendió el 31 de marzo de 1862 en un faro de cuarta categoría, el faro viejo, hasta que fue trasladada en 1925 a un nuevo faro, ya de primer orden, mientras que el faro viejo continuó en uso hasta los años '80 con la instalación en él de la sirena de niebla. Los faros de Silleiro se dotaron, además, de otros servicios complementarios, como el radiofaro, el haz aéreo o la boya de control de oleaje.

Palabras Clave: Señalización marítima; Silleiro; Faro; Radiofaro; Sirena de niebla

Abstract: The light of the Cabo Silleiro lighthouse, set on the southern mouth of the Vigo estuary, has been in service for 150 years. It was first lit on 31 March 1862 in a fourth order lighthouse before being transferred in 1925 to a newer, first order lighthouse, while the old lighthouse continued in use up to the 80's after being equipped with a foghorn. The Silleiro lighthouses were also fitted with other supplementary services, such as radio beacon, aerial beam or wave control buoy.

Keywords: Navigation aids; Silleiro; Lighthouse; Radio beacon; Foghorn

El faro de Cabo Silleiro, con su silueta característica, su servicio a la navegación y su ubicación señalizando la entrada sur a la ría de Vigo, ha marcado el devenir de su historia, plagada de anécdotas y mo-

mentos tanto de esplendor como de penuria, durante los cuales la profesionalidad, dedicación e ingenio de sus torreros jugó un papel fundamental en el mantenimiento de su servicio. A ellos dedicamos estas líneas.

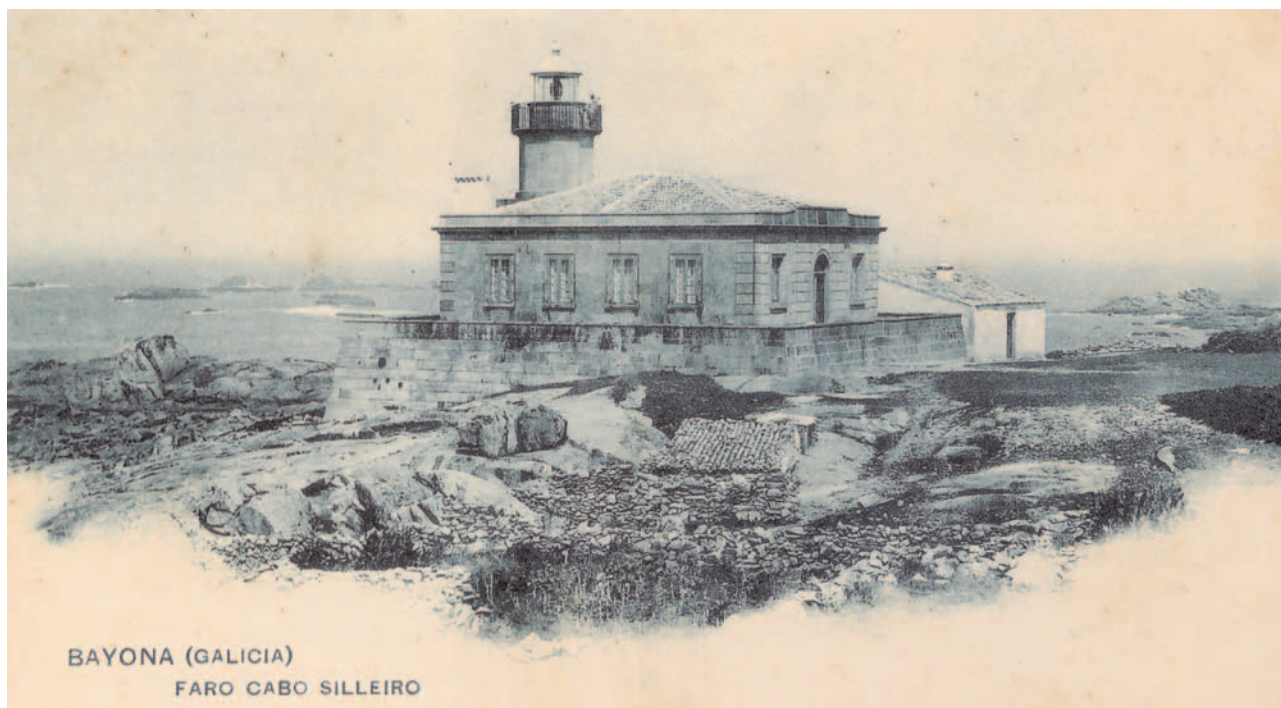


Fig.1. Postal del faro viejo de Silleiro. "Historia y descripción de los faros de Galicia", pág. 519.

Fig. 2.
Documento de
encendido del
faro viejo de
Silleiro. Archivo
General del
Puerto de Vigo,
sig. 4660.

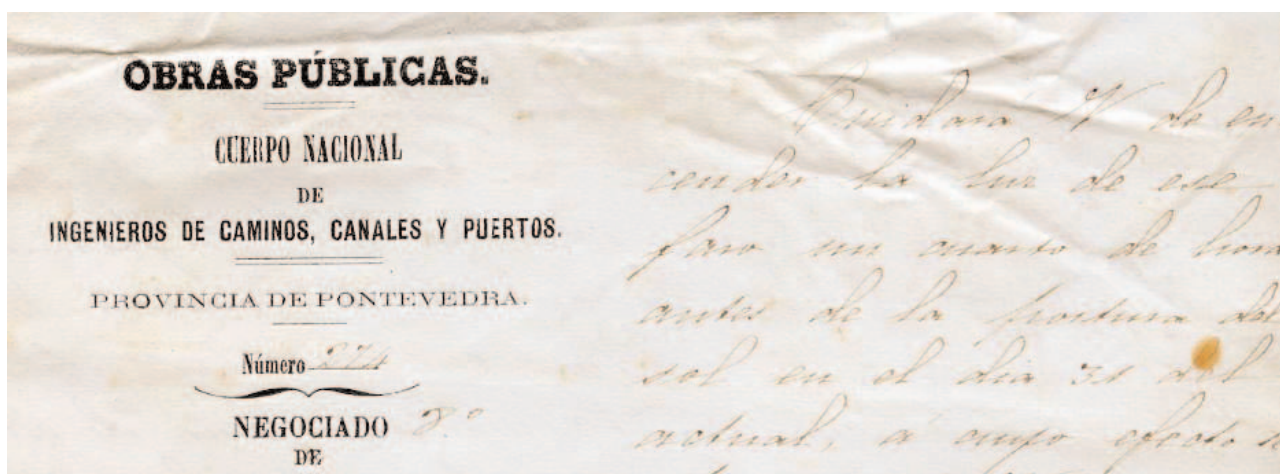
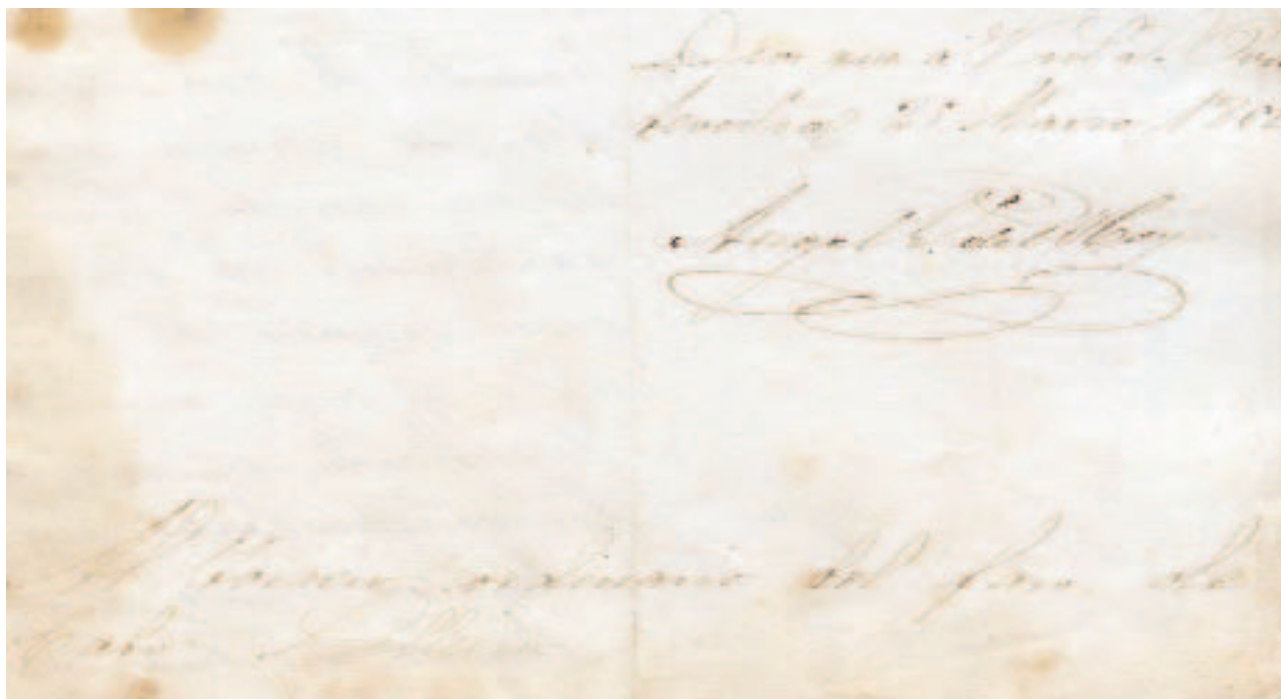


Fig. 3. Pie de
firma del
documento
anterior.



Transcripción:

"Cuidará usted de encender la luz de ese faro un cuarto de hora antes de la postura del sol en el día 31 de actual (.../...).

Pontevedra, 29 marzo 1862.

1. El Faro Viejo

El 31 de marzo de 1862, hace 150 años, se ponía en funcionamiento en cabo Silleiro un faro de 4º orden, ubicado prácticamente al nivel del mar y a tan solo 25 m. de la orilla. Se levantaba sobre una plataforma y se había construido en robusta sillería, que aguantase los embates de las olas, para dar servicio en una costa

peligrosa, muy batida por los vientos, y de acceso fundamental a la rías de Vigo y de Baiona (5).

Desde finales del siglo XIX se había intensificado muchísimo el tráfico marítimo en la zona, con enormes trasatlánticos que surcaban estas aguas haciendo escala en el puerto de Vigo para recoger a miles de pasajeros rumbo a América. Son los tiempos de la emigración, y pronto se pondrá de relieve la



Fig. 4. El "Manchuria", de la compañía American Line, en viaje a Nueva York. Foto: Enrique Sarabia. Puerto de Vigo, 1920. Archivo General del Puerto de Vigo, reg. 1871.

insuficiencia de este pequeño faro y hará necesaria la construcción de uno nuevo más potente (3).

2. La Guerra de Cuba y la boya submarina de Sanjurjo Badía (1898)

La independencia de las colonias y la declaración de guerra de los Estados Unidos por el hundimiento del "Maine", atracado en el puerto de La Habana en

1898, provocó una cierta psicosis de una posible invasión americana por las costas gallegas. Eran los días en que el industrial naval Antonio Sanjurjo Badía probaba en aguas de la ría de Vigo la eficacia defensiva de su boya submarina lanzatorpedos (expuesta en el "Museo del Mar de Galicia" – Vigo), mientras que se daba orden de apagado de la señalización marítima en previsión de un posible desembarco, sumiendo al faro en la oscuridad durante los meses de julio y agosto de aquel aciago año (2).



Fig. 5. Boya submarina de Sanjurjo Badía. Foto: Juan Francisco Baliño (8).



Fig. 6. Botadura en la ría de Vigo el 12 de agosto de 1898. Diario "Faro de Vigo" (7).

Fig. 7.
Recreación de
Íñigo
Echenique.
Museo do Mar
de Galicia (8).



Fig. 8. USS
Massachusetts.
Recreación de
Íñigo
Echenique.
Museo do Mar
de Galicia (8).



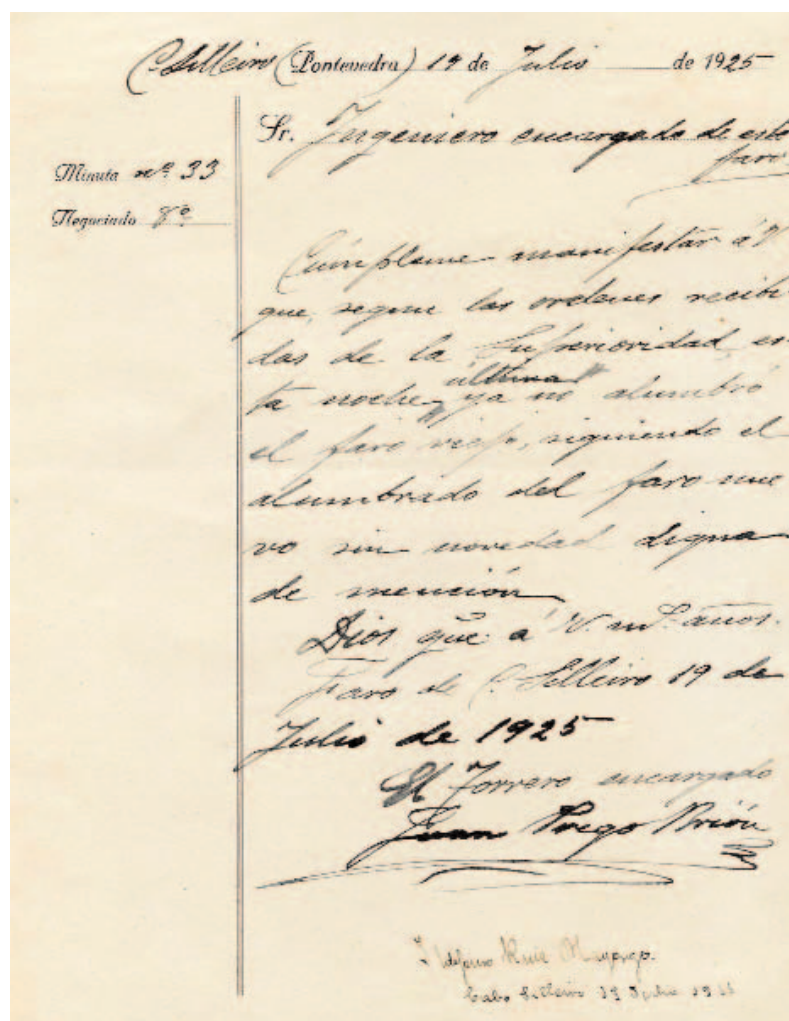
Salvo este pequeño paréntesis, el servicio del viejo faro permanecerá inalterable hasta 1925, en que la entrada en funcionamiento del faro nuevo, es decir, el actual, conduce a su apagón definitivo, lo cual no supone el cese de su servicio ya que, en el lugar que había ocupado su antigua linterna, se va a instalar la bocina de la sirena de niebla que, con su característica señal acústica de 5 millas de alcance, alertará a los barcos del peligro, cuando la escasa visibilidad aumente los riesgos para la navegación, con su inquietante sonido, minuto a minuto, dos sonidos juntos y uno aislado, señal análoga a la del haz de luz del faro nuevo (2).

3. El faro nuevo

Desde 1902 se venía estudiando una posible ubicación para la construcción del nuevo faro, esta vez de primer orden, y que debería reunir dos características, un emplazamiento en una cota más alta y un mayor alcance de su óptica. En 1906, Eduardo Cabello Ebrentz, que dos años después sería nombrado Director de la Junta de Obras del Puerto de Vigo y redactaría el proyecto de modernización del puerto de Vigo (1910), base del puerto actual, marca con un mástil la posible ubicación del nuevo faro, registrándose diariamente datos sobre las nieblas reinantes en la zona (4).

Modificaciones sobre el proyecto original y diferencias presupuestarias provocaron algunos retrasos administrativos en la entrega del edificio y su dotación de un sistema de iluminación para la señalización marítima, la cual tiene lugar el 8 de agosto de 1924, entrando en funcionamiento al día siguiente.

El encendido del nuevo faro suponía, en la práctica, el cese en el servicio del viejo, pero un desgraciado accidente (la caída de un quinqué) provoca un gran incendio, el 22 de diciembre de ese mismo año, que inutiliza el faro temporalmente. El esfuerzo titánico de los dos torreros por apagar las llamas antes de que alcanzasen los depósitos de petróleo les provocó graves quemaduras, así como a la hija de uno de ellos, en la vivienda en aquellos instantes. La óptica se vio muy afectada y el encendido resultó imposible. Esto le permite al viejo faro recuperar parte de su protagonismo pasado al entrar en funcionamiento permitiendo, a pesar de las dificultades, seguir guiando la navegación en la bocana sur de



Transcripción:

C. Silleiro, 19 de julio de 1925

Sr. Ingeniero encargado de este faro

Cumplácame manifestarle a usted que, según las órdenes recibidas de la superioridad, esta noche última ya no alumbró el faro viejo, siguiendo el alumbrado del faro nuevo sin novedad digna de mención.

Dios guarde a usted muchos años.

Faro de C. Silleiro, 19 de julio de 1925.

El torrero encargado

Juan Prego Brión

Fig. 9. Documento de apagado del faro viejo de Silleiro. Archivo General del Puerto de Vigo, sig. 4660.

la ría de Vigo. La maldición del fuego se ceba de nuevo con el faro de Silleiro ya que, un incendio en el vapor que transporta la piezas de repuesto que necesita la linterna, destruye los suministros, y no será hasta el 13 de julio de 1925 que se restablezca el servicio en el faro nuevo, ya restañadas sus heridas.



Fig. 10. Torre del faro nuevo de Silleiro.



Fig. 11. Fachada delantera del faro nuevo de Silleiro.



Fig. 12. Óptica y linterna del faro nuevo de Silleiro.





Fig. 13. Sistema de control del radiofaro de Silleiro.

No habiendo novedad, el día 18 el faro viejo es apagado, esta vez, para siempre (2).

Desde 1918, y debido a las quejas de los navegantes sobre la identificación de los edificios destinados a la señalización marítima, una Instrucción obligaba al blanqueo de las fachadas de todos los faros y a su mantenimiento en los meses de abril y octubre de cada año. Así se había hecho, a tal efecto, en el faro viejo, que vio como se tapizaban de blanco sus sólidas fachadas de granito. El nuevo faro, construido en 1924, nació ya con sus paredes blanqueadas, pero las inclemencias del tiempo y el deterioro debido a la cercanía del mar, hacía que la apariencia blanca e identificadora del faro de Silleiro fuese de constante y costoso mantenimiento y, por lo tanto, se hacía necesario el revestimiento del faro con azulejos, copiándose el estilo innovador del faro de la isla de Sálvora, cuyas franjas rojas y blancas habían demostrado ser muy útiles en cuanto a su avistamiento e identificación desde el mar, dotando al faro de Silleiro, en 1929, de la imagen característica que presenta aún en la actualidad (5).

La entrada en funcionamiento del nuevo faro, más alto y potente que el anterior, supone una extraordinaria mejora en el servicio, aunque es otro avance técnico el que reviste a Silleiro de una importancia capital en cuanto a las ayudas a la navegación. En 1926

se le dota de un sistema de radio-faro mediante el cual emite una señal de radio (cuatro veces cada hora con tiempo despejado y cada 6 minutos con niebla) que permite a los barcos, en combinación con la marcación de otras dos señales, establecer su posición exacta en el mar. Son sistemas de posicionamiento que resultarán estratégicamente muy valiosos en los tiempos de guerra que se avecinan, la Guerra Civil española (1936-1939) y la II Guerra Mundial (1939-1945), básicos en la navegación hasta la implantación, décadas después, de los sistemas de posicionamiento por satélite.

La segunda revolución tecnológica llega a Silleiro de la mano de la electricidad. La señal sonora de niebla, la sirena, había nacido ya alimentada por electricidad a través de un grupo electrógeno, mientras que el faro, hasta entonces funcionando con petróleo, es electrificado en 1932.

4. La Guerra Civil y la II Guerra Mundial

De nuevo la guerra marcará la historia de "los faros de Cabo Silleiro", denominación acuñada por Fernando Costas y Manuel Expósito en su obra homónima. El 29 de septiembre de 1936, el faro viejo es incautado por la Guardia Civil de Baiona, y el 14 de

Fig. 14. Base de la torre del faro viejo de cabo Silleiro, en donde estaba instalada antiguamente la linterna cuya óptica fue desmontada para instalar en su lugar la bocina de la sirena de niebla, la cual iba anclada por estos hierro a una placa de hormigón.



octubre es ocupado por un destacamento de artillería, el cual no lo abandonará hasta 1955, dejando sus instalaciones en pésimo estado. Aún con todo, los fareros, desde el faro nuevo, controlan el funcionamiento de la sirena de niebla y mantienen su equipamiento, la cual no enmudecerá hasta 1981 (6).

La postguerra española y la guerra en Europa provocan una falta de abastecimiento de materiales y suministros que ponen en peligro el funcionamiento del faro, servicio que los torreros se afanan en mantener, a pesar de las dificultades, a veces a base de ingenio. En estos tiempos convulsos en los que el hambre aprieta, los fareros y sus familias ven incrementadas sus privaciones por las condiciones de semiaislamiento en la que viven, y que dificultan aún más, si cabe, el suministro de víveres y productos básicos. Dan parte a la superioridad de que el establecimiento que les provee, "España y sus colonias", se niega a abastecerlos en un lugar tan apartado, por lo que se les indica que soliciten al alcal-

de de Baiona cartillas de racionamiento que cubran las necesidades de las familias que viven entonces en el faro; pero Baiona no recibe víveres suficientes para abastecer a su propia población y no puede atender la solicitud. Son años de tremenda penuria (2).

5. Llegan tiempos mejores

La luz gira y gira en la noche; los días pasan y los años difíciles van quedando atrás; y Silleiro continúa, impenitente, cumpliendo con su labor año tras año, modernizándose y ampliando sus servicios. En 1955, su óptica es mejorada con un juego de seis lentes a fin de producir un haz aéreo de 70° sobre la horizontal, visible por los aviones a 20 km. de distancia. En 1959, su servicio de ayuda a la navegación se ve incrementado con la instalación de una estación meteorológica, y en los '80 se le dota de una estación de registro del

oleaje, estación que recoge datos de una boya fondeada a milla y media del faro y que ha llegado a registrar, en esta costa tan peligrosa y de tanta intensidad de tráfico marítimo, olas de hasta 14 metros de altura, que rompen en una costa pedregosa en la que conviven la belleza y la tragedia (2).

6. Naufragios. La increíble historia de Arnhilda, superviviente del "Thalassa"

Imposible saber los miles los barcos que han sido guiados por la luz del faro de Cabo Silleiro; pero no ha sido posible salvarlos a todos. Temporales y galeonas en la zona han hecho sucumbir a muchas embarcaciones, y son numerosas las vidas que se han perdido en sus aguas, aunque de todos los naufragios de los que el faro ha sido testigo en sus 150 años de historia es el del yate "Thalassa" el que

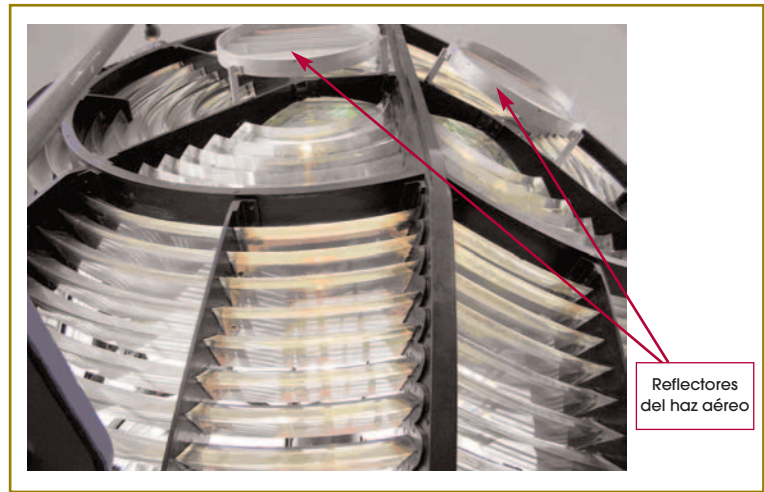


Fig. 15. Óptica del faro nuevo de Silleiro.

más conmocionó a todos, torreros, soldados y gentes, en general, que se afanaron en la recuperación de los tripulantes desaparecidos. Es una historia trágica con final feliz para Arnhilda, que conta-



Fig. 16. Vista de la costa desde la linterna del faro nuevo de Silleiro, con indicación de la ubicación del faro viejo y de los bajos de O Lobo, lugar del naufragio del "Thalassa".

ba entonces 10 años y que resultó única superviviente del barco en el que viajaba con sus padres y hermanos. Huyendo de la destrucción y pobreza en los que la guerra les había sumido, partía el 17 de diciembre de 1948 de Noruega la familia Karlssen, junto con 10 personas más, rumbo a un mundo de nuevas oportunidades (1).

La mañana del día de Nochebuena atracaban en el muelle del Real Club Náutico de Vigo e instalaban sobre su cubierta un vistoso árbol de Navidad que les hizo famosos entre los paseantes y curiosos que se acercaron a verlo. Abastecidos de agua y víveres, el día 30 soltaban amarras con la intención de pasar el Fin de Año en Oporto. Pero al doblar la desembocadura del Miño, las malas condiciones climatológicas les obligan a dar vuelta. Se ciñen a la costa y el avistamiento de la luz de faro los tranquiliza. La tripulación se retira a descansar sin saber que un traicionero golpe de mar los arrojará contra los bajos de O Lobo, justo frente al faro, aquellos mismos bajos que marcaban el encendido de la sirena de niebla cuando no podían ser avistados desde el faro.

El torrero informa que no se produce ninguna señal de socorro. Los botes salvavidas se rompen con-

tra las rocas y solamente la generosidad de uno de los tripulantes, que arroja a Arnhilda hacia la orilla antes de perecer ahogado, le salva la vida. A las 8 de la mañana, un soldado de guardia del destacamento de artillería afincado en el faro viejo ve, alucinado, como corre hacia él una niña cubierta, únicamente, por un chaleco salvavidas. Sus padres y sus hermanos habían perecido en el naufragio pero ella no presentaba más que unos pequeños rasguños.

Casimiro Durán, consignatario y, a la sazón cónsul de Noruega en Vigo, y la familia Somme, industriales noruegos afincados en la ciudad, se hicieron cargo de la niña hasta su repatriación en 1949.

Actualmente, el faro depende de la Autoridad Portuaria de Vigo, tiene un alcance de 30 millas y su funcionamiento está automatizado. Pero Silleiro conserva el sabor de los viejos faros. Continúan allí viviendo, acompañados de sus familias, los fareros que se ocupan de su mantenimiento, hoy en día convertidos en personal técnico especializado en señalización marítima, y a los que seguimos debiendo la imponente presencia de ese magnífico haz de luz blanca que gira en la noche a razón de 2 + 1 destellos en 15 segundos, cuatro veces al minuto. ♦

Referencias:

Fuentes documentales

Archivo General del Puerto de Vigo

Bibliografía:

- (1) DÍAZ GUERRERO, Francisco; Naufraxios no mar de Vigo; Vigo; Xerais; 2002; 206 págs.; ISBN 84-8302-768-2
- (2) EXPÓSITO ÁLVAREZ, Manuel; COSTAS GO-

BERNA, Fernando Javier; Los faros de Cabo Silleiro: luces del Sur de la Ría de Vigo; Vigo; Instituto de Estudios Vigueses; Fundación Provigo; Consorcio Zona Franca de Vigo; 2004; 333 págs.; ISBN 84-89599-27-0

- (3) MONTERDE, Agustín; Dirección de Hidrografía; *Revista de Obras Públicas (ROP)*; 1862, 10, tomo I (7), pág. 88
- (4) Los puertos gallegos: radiofaro de Silleiro; *Revista de Obras Públicas (ROP)*; 1926, 74, tomo I (2461), págs. 407-408

-(5) SÁNCHEZ GARCÍA, Jesús Ángel; VÁZQUEZ-IGLESIAS, José Luis (fot.); YÁÑEZ RODRÍGUEZ, José Manuel (il.); Faros de Galicia; A Coruña; Fundación Caixa Galicia; 2004; 668 págs.; ISBN 84-95491-38-9

- (6) Siglo y medio de la Comisión de Faros; Madrid; Puertos del Estado; 2006; 205 págs.; ISBN 84-88975-54-6
- (7) <http://perso.wanadoo.es/pfcurto/>
- (8) <http://uboat.freehostia.com/sanjurjo/sanjurjo.htm>

The light of the Cabo Silleiro lighthouse: Guiding mariners for 150 years

Cabo Silleiro, is set on a rocky windswept coastline at the southernmost mouth of the Vigo estuary, where the Galician coastline turns to the south to meet Portugal, and at the confluence of two important north-south and east-west shipping routes. This is where Christopher Columbus arrived aboard "La Pinta" with news of the discovery of the New World.

In 1862 a fourth order lighthouse was built at the foot of the coast, which served as a navigational aid. This light continued to work uninterrupted right up to the time of the Cuban War of Independence (1898) when the naval engineer Sanjurjo Badia, based in Vigo, successfully tested his submarine torpedo launcher in the estuary to fight against a potential American invasion on the Galician coast. After this time the lamp continued to operate in the lighthouse until 1924 when it was transferred to a new, first order lighthouse set higher above the coast and from which it has continued to guide mariners to the present day.

In 1918 and as a result of complaints from mariners regarding the identification of the buildings employed as navigational aids, the authorities ordered the whitening of the walls of all lighthouses and their continued maintenance and repainting in April and October of each year. The new Silleiro lighthouse built in 1924, was designed with white walls in accordance with these new regulations. However, the inclemency of the weather and the deterioration due to the proximity of the sea required constant and costly maintenance and it was subsequently decided to face the walls in tiles, copying the innovative style of the lighthouse on the Island of Salvora, whose red and white bands had proved to be extremely useful for the sighting and identification of the lighthouse from the sea and, as from 1929, giving the Silleiro lighthouse the characteristic image that is retained to this very day.

The operation of the new lighthouse led to a considerable improvement in the service, though it was another technical advance that gave the lighthouse its capital importance as a navigational aid. In 1926 a radio beacon was installed which emitted a radio signal (four times an hour during clear weather and every 6 minutes during fog) which, in combination with the other two

signals, helped ships establish their precise position in the sea.

These positioning systems proved to be highly and strategically valuable over the war periods that were to come, the Spanish civil War (1936-1939) and the Second World War (1939-1945), and were essential to navigation right up to the introduction of satellite positioning systems, several decades later.

The second technological revolution to reach Silleiro came hand in hand with electricity. While the foghorn had always operated by electricity by means of a generator, the light was oil fuelled until being electrically connected in 1932.

The Spanish Civil War was accompanied by periods of poverty and the isolation of the lighthouse made it even more difficult to bring food and supplies to the lighthouse keepers and their families, and led to complaints that their supplier in Vigo "España y sus Colonias" had refused to supply such remote places. They asked the mayor of Baiona to issue them with the town's ration cards, but Baiona could hardly look after its own population let alone any other mouths to feed. These were extremely hard years.

In 1955 the lamp was improved with a set of six lenses in order to provide an aerial beam of 70° over the horizontal and visible by airplanes from 20 km away. In 1959, its navigational aid service was further enhanced by the installation of a weather station and a wave recording station was installed in the 80's which recorded data from a buoy anchored a mile and a half from the lighthouse and which has since recorded waves as high as 14 metres.

The now fully automated lighthouse is currently operated by the Vigo Port Authority and has a range of 30 miles. However, the Silleiro lighthouse still manages to conjure the allure of the old lighthouses. Lighthouse keepers entrusted with maintenance continue to live there together with their families, though these keepers are now technicians specialized in maritime signalling and to whom we owe the continued and imposing presence of this magnificent beam of white light that turns in the night at a rate of 2 + 1 flashes every 15 seconds and 4 times a minute. ♦