



## **Los faros, dinosaurios de la era satelital**

La Costa da Morte, Galicia, España

Tesis de Maestría en Periodismo

Autor: Alejandro Rivas Devecchi

Director de tesis: Jesús Ángel Sánchez García

**Maestría en Periodismo**

Universidad de San Andrés - Grupo Clarín

Buenos Aires

2019

## Índice

### Primera parte: Reportaje

I.	Introducción: El último viaje del Terrace Star .....	4
II.	Los Faros .....	6
III.	A Costa da Morte .....	11
IV.	Los Protagonistas .....	13
Entrevistas		
i.	Antonio Alonso, farero de Cabo Villano .....	14
ii.	Francisco Lijó, farero de Cabo Fisterra .....	26
iii.	Xan García, secretario fundación Neria .....	30
iv.	José Yáñez, Aparejador Diputación de A Coruña .....	34
v.	César González, Encargado de Señales, A Coruña.....	39
vi.	Juan Rebollo, Jefe de Señales Marítimas, Madrid.....	45
vii.	Miguel Sánchez, Encargado de de Señales Tarragona .....	58
V.	Los usos alternativos y el patrimonio .....	61
VI.	Conclusiones .....	63
VII.	Referencias Bibliográficas.....	65

### Segunda parte: Marco metodológico

I.	El Tema .....	69
II.	Delimitación Geográfica .....	72
III.	Marco Teórico .....	73
IV.	Las Fuentes.....	77
V.	Hipótesis.....	79
VI.	Metodología.....	81

## PRIMERA PARTE

### Los faros, dinosaurios de la era satelital

La Costa da Morte, Galicia, España

*“The Fog Horn blew. And the monster answered. A cry came across a million years of water and mist. A cry so anguished and alone it shuddered in my head and my body. The monster cried out at the tower. The Fog Horn blew. The monster roared again. The Fog Horn blew. The monster opened its great toothed mouth and the sound that came from it was the sound of the Fog Horn itself. Lonely and vast and far away. The sound of isolation, a viewless sea, a cold night, apartness. That was the sound” (Bradbury, 1953).*

[La sirena de niebla sonó. Y el monstruo contestó. Un grito llegó a través de un millón de años de agua y niebla. Un grito tan angustiado y solitario que me causó un estremecimiento en mi mente y mi cuerpo. El monstruo gritó a la torre. La sirena de niebla sonó. El monstruo rugió otra vez. La sirena de niebla sonó. El monstruo abrió su enorme boca repleta de dientes y el sonido que de ella salió era el sonido de la propia sirena de niebla. Solitaria y vasta y muy lejana. El sonido del aislamiento, un mar sin vista, una noche fría, apartamiento. Ése era el sonido (Bradbury, 1953).]

## I. Introducción: El último viaje del Terrace Star

La mar estaba agitada en la madrugada del 10 de agosto del 94, el pesquero Terrace Star, con base en el puerto australiano de Eden, navegaba como con rumbo suroeste hacia la zona de pesca. Habían zarpado esa noche, con tiempo suficiente para descansar y estar preparados para la intensa tarea de pesca de la mañana siguiente. Los dos tripulantes más veteranos, Guy Robert y Orlaf Mannes, descansaban en sus literas mientras Dustin Garret, el más joven, comandaba el barco. Comandar un pesquero con el timón automático conectado al navegador satelital<sup>1</sup> es una tarea rutinaria que con el tiempo se vuelve hasta aburrida. Dustin estaba cansado y, pese a que las olas iban en aumento a causa del consistente viento del este, esa era otra noche de tantas; así que bajó unos minutos a la cocina a preparar café y tostadas. Entonces sobrevino la tragedia, un golpe de violencia descomunal seguido de muchos tanto o más fuertes y feroces sacudidas como si Poseidón descargara su furia sobre la pequeña embarcación, el agua invadiéndolo todo y los gritos desesperados de los demás tripulantes completaban la escena caótica que todo marino teme y alberga la esperanza de nunca protagonizar.

El pesquero había embarrancado contra los arrecifes rocosos de la costa de Green Cape a la vista del faro y en poco tiempo las embestidas del mar lo empezaban a desgazar con una violencia inenarrable. Tras una breve y desesperada valoración de las vías de escape posibles, Orlaf y Guy, surfistas fuertes y entrenados, tomaron rápidamente la decisión de abandonar el barco y nadar a aguas profundas a esperar ayuda para así evitar una muerte segura en las rompientes del cabo. Por su parte, el joven Dustin permaneció abordo y fue

---

<sup>1</sup> El sistema de navegación por piloto automático marino vincula el curso marcado en un dispositivo electrónico como el GPS con el timón de la embarcación. De ese modo la nave mantiene el curso predeterminado sin intervención humana.

lo suficientemente afortunado para que el farero, que había visto el accidente y bajado a las rocas presto a brindar asistencia, le alcanzara un cabo y lograra arrastrarlo hasta la costa. La ayuda no llegó a tiempo y los hombres en tierra tan sólo pudieron mirar impotentes cómo los dos nadadores se ahogaban con las primeras luces del día (Mark Sheriff, comunicación personal, 24 de setiembre de 2002).

La pérdida del Terrace Star me fue relatada en Nueva Gales del Sur, Australia en 2002 por el farero de Green Cape y corroborada por Mark Sheriff<sup>2</sup>, el último farero del faro de Sugarloaf Point en Seal Rocks, Nueva Gales del Sur, Australia. Su relato se refería a la necesidad indiscutible, a su criterio, de mantener personal permanente habitando las instalaciones de los faros. Según Sheriff, ese accidente demuestra su teoría doblemente; pues se produjo a causa de la confianza exclusiva en los medios de navegación satelitales y además la presencia del farero en el sitio evitó una tercera muerte.

Luego se supo que el sistema de Global Positioning System (GPS) y piloto automático tenían un error que, sumado al fuerte viento, hizo que la embarcación se apartara del curso trazado derivando hacia tierra hasta que varó en el cabo. Este accidente es efectivamente un caso típico justamente porque se produjo a la vista de un faro; si quien comandaba el barco hubiera buscado la luz del faro para confirmar la posición indicada por el GPS, nada hubiera ocurrido.

---

<sup>2</sup> Mark Sheriff fue el último farero que habitó con su familia el faro de Seal Rocks; hasta 2007. Durante ese tiempo, Sheriff mantuvo el faro funcionando de la forma tradicional, incluso mantuvo en funcionamiento el Semáforo. El Semáforo es un edificio menor asociado a los faros y a los puertos donde se guardan los elementos para la comunicación con los barcos a través de banderas y gestos con los brazos. Este lenguaje se llama también Semáforo.

Este trabajo tiene como objetivo investigar el proceso de automatización de los faros, que se ha venido desarrollando desde los años 90 del siglo pasado y aún no se ha completado y que tiene diversas consecuencias que afectan directamente a la navegación, a las comunidades costeras cercanas a un faro, a los fareros cuya profesión se extingue y a los propios faros en tanto edificios especializados.

Se ha limitado el alcance de este estudio a la franja costera del noroeste de Galicia conocida como Costa da Morte, por las razones que siguen:

- Por la relevancia y significación de los faros en esa región, que es de muy difícil navegación y tiene en su haber varios cientos de naufragios de mayor entidad.
- Porque, a diferencia del resto de España, hay en esa costa varios faros en los que aún reside un técnico en señales marítimas con su familia.
- Porque alberga el único faro romano en funcionamiento y más antiguo del continente, la Torre de Hércules.

6

## **II. Los Faros**

Los faros son señales de ayuda visual a la navegación, construidos en su mayoría en forma de torres, que alojan un artefacto luminoso en su parte superior. Estos edificios están situados en puntos singulares de la costa y su alcance luminoso es mayor de 10 millas náuticas según el criterio utilizado en España. La función de su señal luminosa es de doble propósito, sirve primero como aviso de la existencia de un importante obstáculo a la navegación en el área y además, por medio de un código de colores e intervalos de luz y sombras alternadas que se interpreta usando las cartas de navegación o los libros de faros,

sirve como auxiliar de ubicación geográfica<sup>3</sup>. Las torres de los faros fueron también utilizadas desde un principio como atalayas de observación para la detección del contrabando, de las invasiones, como puesto de ayuda en siniestros marítimos y hasta fueron las primeras estaciones en los inicios de los servicios meteorológicos.

Los faros tienen las mismas funciones en la navegación marítima y aérea, muchos aeropuertos están señalizados con balizas giratorias que se complementan con otras situadas en lugares privados relevantes, como el faro del edificio Palmolive de Chicago, que emite una luz de 2.000 millones de Watts, visible desde el aire a 1000 metros desde 400 kilómetros de distancia en condiciones atmosféricas favorables; o como el faro doble de la Torre Eiffel de París que emite un doble haz permanente, diametralmente opuesto, visible desde 80 km de distancia.

La palabra *faro* proviene del nombre de la isla Pharaos, frente al puerto de Alejandría en el antiguo Egipto. Cuenta la leyenda que allí el arquitecto Sostrato de Cnido construyó, entre 300 a 280 AC, una torre de 180m de altura por orden del entonces rey Ptolomeo II Filadelfo (283-246 AC), hijo del fundador de la mítica biblioteca. (Clayton, 2013, p11). Esta torre, conocida posteriormente como Faro de Alejandría, estaba recubierta de mármol y en su cúspide ardía una hoguera permanente alimentada con leña y resina. Detrás de la llama se había instalado una especie de espejo de forma lenticular que hacía visibles los rayos luminosos de la hoguera a 55 kilómetros de distancia. La leyenda dice que Sostrato buscó durante mucho tiempo un material que resistiese el agua del mar para construir los cimientos y que finalmente decidió utilizar dos gigantescos bloques de

---

<sup>3</sup>Cada faro del mundo tiene un código de luz, ocultamiento y color que actúa como su huella dactilar. Las cartas de navegación identifican cada faro de acuerdo a ese código, de modo que el navegante puede así encontrar su ubicación. Actualmente sirven en realidad de confirmación, pues la posición de las embarcaciones se encuentra por medios satelitales, pese a lo cual ningún marino se siente seguro hasta ver la luz que confirma el dato electrónico.

vidrio. En 1373 las ruinas de la torre fueron destruidas por un terremoto. (Coll, 2015, p 44).

Los antecesores de los faros en España se remontan a torres supuestamente construidas por los fenicios en sus expediciones en busca de estaño y oro. Aunque se nombran en varias crónicas, no hay experiencia arqueológica que respalde su existencia.

En la Edad Media no se construyeron faros; aunque era notoria la necesidad de las ayudas a la navegación, debido a la inseguridad reinante en esos tiempos, prevalecía el temor a que sirvieran para atraer la atención de enemigos y saqueadores. Se instalaron sí las primeras balizas<sup>4</sup> que consistieron simplemente en postes de madera colocados en entradas de puertos o peligros a la navegación, que llevaban un farol en su extremo. El profesor Jesús Sánchez (2004) cita la existencia de un farol colgado en la punta de un palo que estaba colocado para señalar el bajo de Mollabao, a la entrada de A Moureira, en la ría de Pontevedra.

El faro más antiguo de España es la Torre de Hércules, emplazado en la entrada del actual puerto de A Coruña, en la punta de Eiras, entre la ensenada de Lagoa y la punta de Orzán. Una mezcla de leyendas y hechos históricos mantienen un velo de incertidumbre acerca de la autoría de la torre original, que se disputa entre fenicios y romanos. Hay leyendas que hablan de las primeras excursiones fenicias a las costas gallegas en busca de estaño y oro desde el siglo XV AC. De ahí surge la teoría de que antes que la actual torre ya hubiera en ese lugar una construcción realizada por este pueblo de comerciantes-

---

<sup>4</sup> Las balizas, más conocidas en navegación como “boyas”, son señales de ayuda a la navegación de menor orden que los faros, se utilizan para dar información al navegante de las condiciones de su entorno como peligros, reglamentaciones, etc. A diferencia de los faros, su señal no es de carácter individual, sino que define un tipo de peligro.



navegantes, pero no se han encontrado aún pruebas materiales que la avalen. La presencia romana desde el siglo I AC sí fue constatada.

En cuanto a la torre que se alza en la actualidad, su tipología y materiales, una inscripción latina conmemorativa y varias referencias históricas permiten asignarla al período del emperador Claudio, coincidiendo con la conquista de Britania y la ruta de suministros por mar de las legiones allí destinadas hasta Trajano. El Cardenal del Hoyo, quien visitó A Coruña en 1608, escribió al respecto:

*Ay diversidad de paresceres sobre quién fundó esta torre; vnos dicen que la fundó ercoles sobre la caveça que corto a gerión después de aberle vencido en campal vatalla en acimiento de gracias por la Vitoria y que en lo alto della puso vn candil y vna imagen de cobre con vn espejo en las manos de que bia toda la circunferencia del mar, que de suerte que ningún navío avn barco podía navegar cerca della sin ser descubierto en el espejo* (sic)(citado en Sánchez Terry, 2002).

La torre tuvo varios períodos de abandono hasta que en 1684 fue reparada por el capitán general duque de Uceda. Ya en 1790 se llevó a cabo una reedificación dirigida por el ingeniero Eustaquio Giannini que recubrió la torre original con una fachada clasicista y le devolvió su función original.

Durante los S XVI y XVII se construyeron muchos faros a lo largo de las costas europeas que usaban como fuente luminosa la combustión de leña. A partir del siglo siguiente se generalizaron las lámparas de aceite con mechas tubulares y chimeneas de vidrio, que luego fueron sustituidas por lentes de aumento. La invención de los primeros lentes de faro eficaces se debe al físico francés Agustín Jean Fresnel<sup>5</sup>. Luego la luz de energía

---

<sup>5</sup> La lente de Fresnel, es un diseño que permite la construcción de lentes de gran apertura y una corta distancia focal sin el peso y volumen de material que debería usarse en una lente de diseño convencional. Fue inventada en 1822 y probada por primera vez al año siguiente en el faro de Cordouan. Éste es un faro de la costa atlántica de Francia situado en el mar a 7 km del estuario de Gironde, donde desembocan los ríos Garona y Dordoña. Señala los pasos de entrada y salida del estuario que conduce al puerto de Burdeos.

eléctrica, que se empleó en faros por primera vez en 1858, permitió el uso de lentes más pequeñas. No fue, sin embargo, hasta la década de 1970 que este tipo de iluminación llegó a alcanzar a todos los faros del planeta (Serrano, 2010).

La generalización de los GPS en navegación ha reemplazado con mayor eficacia tecnológica las dos funciones principales de los faros, alerta y ubicación. Casi todos los países del mundo han automatizado y centralizado su sistema de balizamiento en los últimos veinte años. Los tradicionales faros-torres, que tenían un alcance promedio superior a diez millas náuticas, han sido reemplazados por pequeñas balizas electrónicas alimentadas por paneles solares, cuya señal luminosa tiene un alcance inferior a cinco millas, ya que deben actuar sólo como elementos de verificación del instrumental de navegación satelital.

La obsolescencia tecnológica de estos edificios-artefacto trae aparejadas una serie de consecuencias en otros campos. La profesión de torrero por ejemplo, ha sido declarada en extinción, lo que significa no sólo el cierre de una escuela, sino además la desaparición de una forma de vida muy particular. Los torreros realizaban su trabajo en lugares muy apartados, generalmente inhóspitos. Hasta el advenimiento de la maquinaria alimentada con energía eléctrica, eran necesarios tres turnos de trabajo de técnicos para mantener el faro en buen funcionamiento<sup>6</sup>, por consiguiente, vivían en las inmediaciones de un faro de primer orden tres funcionarios con sus familias, una comunidad muy especial.

Con la desaparición del faro habitado también desaparece una forma de navegar referida a elementos físicos visibles o audibles; hasta hace muy poco, el marino no precisaba más que sus sentidos y su conocimiento cartográfico para llegar a destino. La navegación

---

<sup>6</sup>Antes de la instalación de sistemas eléctricos, la maquinaria del faro precisaba supervisión humana permanente. Las ópticas de las linternas giraban mediante un sistema de pesos que debían ser izados varias veces en la noche mediante un enrollador manual.

contemporánea se ha automatizado a tal extremo que ha aparecido una nueva causa de accidentes en el mar: el error informático-tecnológico.

Hay además consecuencias culturales referidas al futuro de estos edificios tan particulares que, sin embargo, en su enorme mayoría están cargados de gran significación patrimonial tanto para los integrantes de las comunidades locales, como para las diferentes instituciones que los utilizaron y para la propia disciplina arquitectónica.

### **III. A Costa da Morte**

Hay varias versiones sobre el origen de topónimo Costa da Morte, Enrique Rivadulla Porta, estudioso de las Piedras de A Virxe da Barca y de su Santuario, dice que el nombre de Costa da Morte no procede de los naufragios acontecidos en la zona, sino que otras razones explican su origen. El Fisterra de los antiguos griegos y celtas "comprendía la parte de Galicia que aparece con el nombre de Dutika Mere, que significa región de la desgracia o de la muerte", donde Helios, el Sol, desaparece a diario en el mar, conduciendo la barca de la oscuridad y penetrando en Hades, país de los muertos, que atraviesa para volver por vías misteriosas al este, y aparece a la mañana siguiente con todo su esplendor.

A este lugar de la tierra eran conducidas por Hermes las almas de los muertos que esperaban a que el barquero Charonte, quien tenía una barca que de día era de piedra y de noche de madera, las condujera en a su destino después de atravesar el lago Estigia. El barquero cobraba un óbolo por el viaje.

Según la mitología griega, antes de embarcar las almas, Hermes recogía estas ofrendas en pequeños templos, que fueron llamados ermitas a la llegada del cristianismo, y Hermes

pasó a ser San Roque. Cerca de Muxía, en un monte llamado Corpiño de Chorente, hay una ermita dedicada a San Roque y donde, según testamentos antiguos de familias hidalgas de la zona, había por costumbre poner sobre el pecho del muerto unas monedas para pagar la ofrenda al barquero. Esta teoría, aunque muy sugestiva, carece de toda base histórica (Anxo Lareo, 2013, p192).

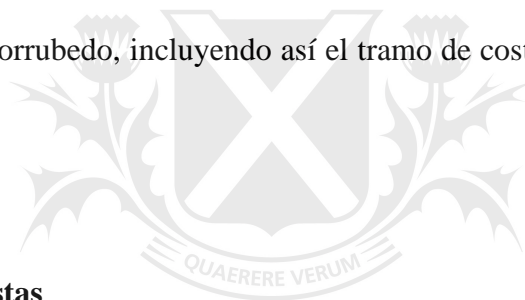
Sin embargo, la mayoría de los estudiosos defienden que el topónimo Costa da Morte tiene su origen en la cantidad de naufragios ocurridos en este peligroso litoral. En un período de aproximadamente cien años, fueron registrados más de ciento cuarenta, con más de medio centenar de víctimas. Este alto índice de siniestros dio origen a una leyenda negra sobre A Costa da Morte, según la cual, algunos habitantes de los pequeños núcleos de población aquí existentes se dedicaban a la piratería marina. Estos provocadores de naufragios, asaltadores de barcos y causantes de la muerte de náufragos utilizaban, con el afán de apoderarse del botín del barco, diferentes astucias para provocar catástrofes: desde colocar faroles en los cuernos de las vacas, que al andar simulan barcos que navegan más cercanos a la costa, hasta encender hogueras en los montes litorales para sustituir las luces de los faros. Conviene destacar el papel que jugaron las exageraciones cometidas por la prensa, sobre todo madrileña y alguna extranjera, al tratar sobre los naufragios ocurridos en Galicia durante el siglo XIX, y alimentar esta leyenda, he ahí el origen de la Costa da Morte. Dos grandes estudiosos de la región, Francisco Ramón y Ballesteros y José Baña Heim, desmienten la veracidad de esta leyenda negra, aunque reconocen la existencia de un cierto pillaje costero, una vez producida la catástrofe. Pero también aluden a la colaboración prestada por los pobladores locales en el salvamento de náufragos en los que tuvieron que arriesgar sus propias vidas.

La zona llamada A Costa da Morte, aún hoy por definir, no es una comarca histórica ya que este topónimo, en un principio, no hacía referencia a un territorio comarcal, sino a

una zona costera con límites variables según distintos autores. De hecho el término “Costa da Morte” ni siquiera está oficialmente reconocido como topónimo por la Xunta de Galicia.

Así, para el inglés Aubrey F.G. Bell, notable historiador y crítico literario, que recorrió Galicia en los años veinte, A Costa da Morte comprendía desde Vigo hasta Malpica (Bell, 1994). Para Francisco Ramón y Ballesteros esta zona costera abarcaba desde Malpica hasta Muros. Según el escritor César Antonio Molina, a Costa da Morte comenzaba en Laracha, en la Villa de Caión y acababa en Muros (Molina, 2003).

A los efectos de este trabajo consideraremos el arco costero comprendido entre las Islas Sisargas y el faro de Corrubedo, incluyendo así el tramo de costa con mayor número de naufragios.



#### **IV. Los Protagonistas**

Hablar con fareros es como entrar en un mundo diferente al cotidiano. Son personas que han desarrollado sus vidas, sus carreras y en algunos casos hasta sus familias, al margen de la sociedad urbana. En su mayoría, han pasado gran parte de sus vidas en soledad, soledad geográfica y horaria. Trabajan en lugares apartados, en horarios opuestos a los de la gente de las ciudades, manteniendo las señales en funcionamiento, esas señales que muestran a los marinos el camino seguro de vuelta a casa.

Cada entrevista comprende la historia de una o más familias, vidas atadas al faro y aisladas de la comunidad a la que sirven; como los antiguos vigías de las torres pre - medievales, los torreros contemporáneos velaron por la tranquilidad de los demás.

Pero en este tema hay varios puntos de vista; en orden jerárquico, por sobre los Técnicos de Señales están los encargados de cada autoridad portuaria de cada región y por sobre todos, el jefe estatal, allá en Madrid, lejos de todos los faros. Los relatos muestran a las claras la diferente visión del tema de cada actor dependiendo del rol que desempeña. Los fareros defienden su modo de vida, las autoridades locales velan por la función del faro en la comunidad y las autoridades nacionales se dedican fundamentalmente a la ejecución del presupuesto asignado a su repartición.

También es importante la opinión de los principales actores de las comunidades costeras, de sus representantes en organizaciones políticas, sociales y gremiales. Porque pese a que los fareros eligieron una vida solitaria apartada de la comunidad, son en muchos casos referentes fundamentales de la comunidad.

Para este trabajo realicé siete entrevistas a personas relevantes al tema de estudio. Los dos primeros son fareros de los faros más emblemáticos de la Costa da Morte, uno habitaba en el faro al momento de la entrevista, el otro ya no. Entrevisté también a los encargados de señales marítimas de las autoridades portuarias de A Coruña, a la que pertenece la Costa da Morte y al encargado de todas las señales del país en Madrid. Como representantes de la sociedad entrevisté al Secretario General de la Asociación Neria, la asociación de fomento de la Zona de la Costa da Morte y al aparejador (Arquitecto Técnico) de la diputación de A Coruña.

Finalmente entrevisté al encargado de señales de la Autoridad Portuaria de Tarragona que, aunque lejos de la zona de estudio, ha estudiado a fondo el tema de los faros en España y en el resto del mundo, publicó varios libros sobre el tema y su propio trabajo lo mantiene al tanto de la actualidad.

Las entrevistas fueron basadas en una serie de seis preguntas para orientar la conversación, que obviamente se fueron adaptando a cada entrevistado y al ritmo de la conversación.

#### **i. Entrevista a Antonio Alonso, farero de Cabo Vilán**

Antonio Alonso Ballester fue farero del faro de cabo Vilán la mayor parte de su vida, pero además nació y creció en ese faro. Casi como consecuencia natural de su historia, Antonio estudió en la “Escuela de Señales Marítimas” y se graduó de Técnico en Ayudas a la Navegación. Fue asignado solamente a dos faros de la costa española durante el ejercicio de su profesión, primero a cabo Silleiro, en Baiona y luego a Vilán. Al momento de la entrevista en 2006, llevaba ya 36 años encargado de su faro natal de Vilán. Alonso falleció en setiembre de 2009 a los 59 años.

Pese a su profesión alejada de los poblados, Alonso desarrolló una intensa actividad social en el curso de su vida. Fue concejal socialista durante 24 años y desempeñó también cargos en Cultura y Urbanismo. Vivió casi siempre en el en el faro donde nació, con su esposa Cristina que también es Técnica en Señales.

Antonio escuchaba las preguntas con la calma del que acostumbra a evaluar lo que oye y pensar lo que dice, luego contestaba al mismo ritmo.

- ¿Cuándo se inició el proceso de automatización y cómo se desarrolló?
- Cuando decimos automatización, hablamos realmente de la ausencia del Técnico de Señales en el propio faro; esa modalidad es, sin duda, la tendencia de las autoridades actuales. Yo creo que nunca dejó de ser necesario el técnico, lo que

sucedió fue que se adaptaron nuevas técnicas a los faros. Por ejemplo Vilán todavía no está automatizado, no está con control de Coruña, o lo que se pretendía llevar a distancia, para nada.

Pero sí se han adaptado nuevas técnicas, como tenemos el RACON<sup>7</sup> (*Radar Beacon*), como tenemos el AIS<sup>8</sup> (*Automatic Identification System*), como tenemos algunos elementos nuevos que van modernizando lo que es la vida de los faros. Quizá sirva para llevar un trabajo más liviano del que teníamos antes. Por ejemplo, antes las balizas de la Ría eran a acetileno, había que cargarlas con botellas de 100 kilos o de 80 kilos, eso evidentemente ya no lo tenemos. Ahora tienen paneles solares o células fotoeléctricas con baterías; eso evidentemente alivió bastante el trabajo de los técnicos. Lo que pasa es que yo soy de los que opinamos que los técnicos todavía somos necesarios en los faros y pienso que no se va a llegar a prescindir totalmente del personal en algunos de los faros, en los de la Costa da Morte sobre todo.

Yo nací en un faro, mi madre nació en una isla, fue la última persona que nació en la Isla Coelleira. Mi abuelo era de Conil, también era técnico de señales marítimas, tuvo doce hijos, mi madre fue la última que nació ahí. Mi padre fue a Faros, una vocación familiar. Mi padre fue destinado a Tagomago, Ibiza, al principio como un año, luego a Estaca de Bares, finalmente se casó con mi madre y vino destinado a Vilán. O sea que soy de una familia que viene de fareros y

---

<sup>7</sup> El sistema RACON, comúnmente conocido como Baliza de Radar, es un dispositivo receptor-transmisor asociado a un punto de referencia fijo de navegación, que al ser activado por la señal procedente de un radar, transmite de forma automática una señal distintiva que puede aparecer en la pantalla del radar y proporcionar información de distancia, marcación e identificación.

<sup>8</sup> El AIS, Sistema de Identificación Automática, que opera a través de la banda marítima de VHF, permite ver en una pantalla la posición de los barcos de nuestro entorno y obtener una amplia información sobre ellos, como su nombre, velocidad, rumbo, estado actual de navegación y mucha más información. El sistema AIS opera a través de la banda marítima de VHF



además estoy casado con una técnica de señales marítimas, Cristina Hernández Fernández, una mujer que era mi novia desde que empezamos a estudiar. Asistimos juntos a Faros, aprobamos los dos, estuve en Cabo Silleiro (Baiona) destinado un año y pico y luego vine para aquí (a Cabo Vilán), llevo ya treinta y un años aquí. Mis hijos nacieron aquí y he visto toda una evolución de los faros. Evidentemente, desde que yo nací en el faro, todo se fue modernizando, fueron cambiando equipos. En el año 50 había cuatro técnicos y un peón. Luego ya en el año 62 cambió a tener tres técnicos y un peón. Y seguimos siendo tres técnicos y un peón hasta que pasamos a depender del ente de Puertos del Estado. De costas pasamos a depender de las autoridades portuarias, que delimitan su zona geográfica. La zona de la Coruña va desde lo que es faro de Mera hasta el faro de Fisterra, con todo el balizamiento. Hay cuatro agrupaciones: por un lado tenemos Hércules con todo el balizamiento de La Coruña, Sisargas y Nariga por otro lado, Vilán que lleva el balizamiento de la Ría de Camariñas más el faro de Laxe, y luego Fisterra que lleva el faro y todo el balizamiento de la Ría de Corcubión.

Quizá (A Coruña) sea uno de los puertos que tiene más personal, somos 13 Técnicos en Señales Marítimas (TSM). Que vivamos en el faro, solamente está Vilán. Tanto en Hércules, como en Nariga, como en Fisterra, se hacen las guardias de día y de noche, pero no los habitan los técnicos con su familia.

- ¿Es necesaria la presencia del técnico en los puntos de difícil navegación?
- Antiguamente no había talleres en los pueblos, no había carreteras ni accesos, así que aquí se hacía desde la masilla a cualquier pieza de ajuste. Cuando las oposiciones era obligatorio saber ajuste, torno, lima, todo porque había que

solucionar los problemas en el mismo faro. Hoy ya hay talleres en todos los pueblos, suministran de otra forma. Es verdad que nos quedamos muy obsoletos en lo que es la formación. Esto es un poco porque a las subcontratas<sup>9</sup>, tanto a Marconi como a las otras, no les interesaba que los técnicos supiéramos tanto o más que los que venían a montar, porque así debían venir sus ingenieros a hacer las reparaciones.

No estoy en contra del automatismo porque nos quitó mucho trabajo, pero veo imprescindible la presencia del técnico en la señal. Ahora más que nunca, porque en el ambiente marino, con la humedad revientan los aparatos electrónicos. Esto está haciendo nuestro trabajo cada día más grande. Los aparatos son muy sensibles, las tierras no están bien, y cuando entra la tormenta no sabes lo que te hace. Desde el teléfono, el fax, a cualquier aparato sensible, te lo jode. Evidentemente eso no va reñido con el avance tecnológico, pero en lugares como Vilán o Fisterra, el tema del vandalismo está cada vez más a la orden del día. Entonces un TSM (y yo soy de la época de los funcionarios de carrera, que fuimos transformados a laborales hace 13 años) hace de vigilante, de telefonista, de guía enseñando la señal, de TSM, de todo un poco.

- ¿La nueva situación deja alguna de las funciones que cumplía el farero sin atender?
- Se habla de solucionar el problema del vandalismo con equipos de seguridad y alarmas, pero también está el problema del tiempo de adaptación al equipo. Si yo voy a Fisterra estaré un tiempo para adaptarme a ese faro, porque las señales no

---

<sup>9</sup>Empresas privadas subcontratadas por el estado para diversas tareas de mantenimiento.

están homogeneizadas. El Aparato de acá no es igual al de Fisterra, el grupo electrógeno no es igual al de Touriñán, ese no es igual al de Nariga, lo que hace que cuando vienes a hacer una reparación, te tienes que venir con un camión de repuestos impresionante, porque al final no sabes lo que te vas a encontrar.

Los jefes nuevos parece que tienen la idea que si se apaga un faro no pasa nada, que es como un semáforo de una ciudad, ya se arreglará, y es que yo eso lo veo muy mal. Porque si tú vives en el pueblo, donde todos los días ves al marinero y él te pregunta por qué no se ha encendido la luz y por qué se apagó a tal hora, y al fin y al cabo, estás jugando con vidas humanas. Porque nunca pasa nada y el marinero está callado, hasta que sucede algo y se buscan responsabilidades, y la cuerda rompe siempre por la parte más floja.

Yo creo que hay que dotar de más medios a los faros, en lugar de quitárselos. Las sirenas para mí son fundamentales y cualquier marino mercante lo puede decir. Sobre todo hay que ver la realidad social donde vives, la gente que va al mar en esta zona tiene embarcaciones pequeñas, que no llevan radar, no llevan sonar. Hay mucha pesca artesanal muy pegada a la costa, como las chalanas que andan a la nécora, al erizo, al percebe, no pueden tener todos esos equipos. Para esa gente fundamentalmente es necesario el tema de la sirena<sup>10</sup>, para que cuando haya niebla le toque y que la luz del faro funcione siempre.

---

<sup>10</sup>Las sirenas de niebla marítimas son dispositivos acústicos instalados en faros, puertos y embarcaciones que tiene la función de alertar de un peligro a la navegación en momentos de baja o nula visibilidad. Por los motivos que se exponen en todo el trabajo, la mayoría se han dejado de usar, pero por varias razones, desde tradición, pasando por turísticas hasta de necesidad real de la navegación costera artesanal, aún subsisten en varios lugares de la Costa da Morte como Cabo Silleiro en Baiona y cabo Fisterra. Las sirenas de los faros más emblemáticos son reclamadas por las comunidades locales, que velan por que se mantengan en funcionamiento.

- ¿Siguen funcionando las sirenas?
- No, ésta se averió y creo que la idea es no restablecerla, Fisterra sí funciona, es una sirena casi única en España, de aire comprimido. Como es un atractivo turístico, el pueblo y los marineros presionaron para que se hiciera funcionar nuevamente. Hércules sigue funcionando, Silleiro también, y creo que Vilán también debería. El problema de callar las sirenas fue por ahorrar personal, porque la sirena te ata las 24 horas del día. Así fue como empezó nuestra revolución, éramos funcionarios y trabajábamos 56 horas semanales, cuando el funcionario tiene que trabajar 40. y ahí empezamos a exigir horas, más personal para las vacaciones, nos teníamos que relevar entre nosotros. Y eso fue un poco el tema que puso en alerta a todos, y mira “vamos a automatizar, nos evitamos personal, etc.”

- ¿Qué sucederá con los edificios de los faros y las construcciones auxiliares? ¿Qué propuestas y experiencias se han hecho para rehabilitar estos edificios?
- Ahora ya están con la idea de hoteles, de paradores, de museos, que creo que pueden ser, en edificios como el de Vilán o Fisterra que son compatibles con los faros en la medida que se pueda separar su funcionamiento de la propia señal. Pero igual creo necesario estar en el faro, inclusive ampliando servicios.

Había un proyecto de hace muchísimos años que los faros iban a transmitir en tiempo real el tiempo atmosférico en cada faro. También acá se podía estar dando a los marineros una información muy detallada del oleaje que tenemos en el mismo faro.

- ¿Tienen aquí una estación meteorológica?
- Nosotros siempre dábamos partes de lluvia y de viento y nunca tuvimos un anemómetro ni un pluviómetro, nuestro sistema es mucho más simple. Tirábamos una hoja, si marchaba muy lejos decíamos fuerza 8 y si quedaba cerquita decíamos fuerza uno. Ese era el sistema que llevábamos siempre, y hoy en día tampoco tenemos aparatos para medir nada y seguimos mandando los datos de la misma manera, a ojo. Hoy en día, bueno, Internet es una avanzada muy importante, cualquiera puede usar Internet para saber el parte meteorológico, y a nosotros nos siguen mandando los faxes de temporal, y muchas veces cuando llegan los faxes, bueno, ya pasó el temporal, hay mucho que mejorar.

Yo me alegro de que, por ejemplo en las islas Sisargas<sup>11</sup> hayan quitado el personal porque en el tiempo que estamos no tiene sentido que en unas islas sigan viviendo personas pasando diez días de guardia allí, cuando el automatismo lo puede evitar, ahí es donde hay que empezar. Ayer tuvimos una visita del director, dijo que la idea es poner más medios, automatizar más, para controlar las señales desde pantallas y tenerlas mejor atendidas. El faro de Lage lo llevamos desde aquí, pero el problema es que no lo vemos, con lo cual nos tenemos que desplazar cada cinco o diez días, y aunque vayas cada cinco días, ese tiempo pudo estar jodido, con lo cual tienes que esperar a que te avise marina mercante, tráfico marítimo, o un marinero cualquiera.

Al menos los que somos TSM, no los que son contratados laborales nuevos que vienen ahora a los faros, tenemos un sentido del faro como algo nuestro. Como

---

<sup>11</sup>El Faro de las islas Sisargas se encuentra en la cima de la Isla Grande, al lado del Faro antiguo. Está automatizado desde 2002, pero hasta entonces vivían allí los fareros que eran relevados en turnos de 10 o 15 días, se trataba de un trabajo sacrificado pues con frecuencia el mal tiempo los mantenía aislados y sin suministros.

una profesión que nos gustó y que no nos importa que si hay una avería tengamos que trabajar fuera de horario. Si yo vivo aquí, a mí me da igual que si a las dos de la mañana salta la alarma, ir y repararlo. Lo mismo me da más trabajo dar el parte que está de baja el faro y al día siguiente ponerme a trabajar que, si puedo, hacer el trabajo en el momento. Los que están “contratados laborales” lo mismo te dicen: “mira, a mí no me pagan por estas horas, ya lo arreglaré”.

Yo soy de los optimistas, por muchos adelantos que haya, pienso que en 30 o 40 años volverán a funcionar los faros con personal en todos ellos. Porque el automatismo está muy bien, pero se necesita la presencia humana. Por ejemplo, más automatismo que en una torre de control para el aterrizaje de aviones no lo puede tener nadie, y allí hay personal constantemente.

- ¿Cómo afecta la desaparición de los faros a la navegación mercante, pesquera, militar y deportiva?
- No se sabe nada, pero está habiendo accidentes en el mar causados por demasiado automatismo, en el puente de los barcos ya no va nadie. Yo digo: “más automatismos sí, más medios para brindar el servicio sí, pero con personal, y al personal que lo cualifiquen. Que no nos pongan aparatos y “ahí te queda el aparato con un manual y te buscas tú la vida”, no. Que te reciclen sí, que nos adaptemos a las nuevas tecnologías, que van lentas, más de lo que creerías. Dicen que dentro de unos días nos pondrán correos electrónicos, e Internet, porque no hay ningún faro con Internet. Tenemos tanto automatismo, que ya tendríamos que tener eso como mínimo. La documentación, que se pulsara un botón y se transmitiera y no

tener que imprimirla, llevarla al pueblo y meterla en el correo, como seguimos haciendo.

Nosotros éramos funcionarios <sup>12</sup>, cuando pasamos a la autoridad portuaria, pasamos con todos los derechos, entre ellos el de vivienda, vivienda digna. La temperatura promedio en este faro es de 12 a 13 grados, 80 por ciento de humedad. Si queremos conservar, además se puede decir que Vilán, Fisterra, Hercúles, son casi se puede decir monumentos nacionales. Vilán fue el primer faro eléctrico de España. A mí me fastidia que la gente no pueda visitar el faro. Antes teníamos un peón para acompañar los visitantes, ya no.

- ¿Las actividades como hoteles, posadas, galerías de arte, etc. Le parecen compatibles con la vida del faro, en la medida que pueden captar fondos para aportar al mantenimiento del edificio?
- Si, totalmente compatible, te puedo decir que el peón de Vilán, en el año 80 ganaba más de propinas de visitas que de sueldo. Hoy en día hay mucho más visitantes, una o dos familias podrían vivir en Vilán, enseñando el faro a las visitas. El problema de Vilán es que llegas justo a la linterna, entonces aquí hay que ir acompañado siempre. Con lo cual se necesitan dos personas, una abajo y otra arriba, y eso daría para vivir dos familias perfectamente.

Con respecto a los museos, por ejemplo, hay material suficiente en España para contar la historia de los faros, linternas y aparatos, en el propio Vilán tenemos muchos. Y eso se puede, en este faro hay espacio más que suficiente. La idea

---

<sup>12</sup>En 1993 los fareros españoles, que eran funcionarios estatales, pasaron a ser dependientes de cada autoridad portuaria. Desde entonces ya no hay oposiciones (pruebas de ingreso) ya que cuando los fareros se jubilan no son sustituidos. A esto se suma la generalizada tendencia de contratación de empresas auxiliares (“contratas”) para el mantenimiento.

ahora creo que es con Neria ( la asociación de fomento), hay un convenio ya donde la mitad del faro se va a dedicar a museo<sup>13</sup> y la otra mitad a nuestro taller, una sala de estar, y poco más, luego las viviendas arriba, evidentemente. Yo soy de los que digo que a mi vivir en el faro me evita tener más averías. Me agencio con la mayor rapidez posible el arreglo de la avería. Y aquí nunca está uno solo, lo bueno que tiene Vilán es que en cualquier momento, hay dos TSM (Técnicos en Señales Marítimas).

Vivir en el faro significa una prontitud en el servicio, y eso es lo que deberían de mirar. ¿Qué queremos, una rapidez de servicio o controles cada 15 días? Porque el programa que se contrató no es el que se había programado. El programa PAGE controlaba cada vaso de batería, cada elemento. Pero pusieron un automatismo que controlaba una parte, miraban tensión e intensidad, vale, pero estaba un vaso en corto y esa batería no aguanta. De la sirena controlaba un vibrador de los seis, podía estar funcionando sólo ese. O vas a un automatismo total y general, o tampoco te puedes fiar del sistema.

Mira, más automatismos que los que lleva hoy un barco mercante no los lleva nadie, y tú hablas con un capitán de marina mercante y lo que te dice es que va todo bien, que él lo mira, pero que lo que le interesa es ver la luz del faro. Porque si ve la luz del faro está verificando que los aparatos están andando bien. Eso es fundamental, y si hay niebla, aparte, te tienes que fiar si tienes un sonido que te está orientando y sabes usarlo.

---

<sup>13</sup>En 2011 se inauguró en el faro de cabo Vilán un Centro de Interpretación de naufragios y faros gestionado por la Asociación Neria de A Costa da Morte, cofinanciado por la Deputación da Coruña y dirigido por Cristina Fernández, la esposa de Alonso. Esta institución divulga información de la historia de los naufragios y de los faros de A Costa da Morte a través de proyecciones en vídeo, piezas reales, fotografías y paneles con visores, que finaliza con una simulación de un recorrido por el interior de la torre del faro.



Aquí, en el puerto de Camariñas, hoy hay pocos que puedan entrar en un día de niebla con el sonido de la sirena. Los viejos de antes, con la sirena sabían dónde estaban, no se perdían nunca, pero querían escuchar la sirena. Si no la escuchaban fondeaban y se quedaban quietos. La sirena funciona con visibilidad inferior a una milla, milla y media.

- En cuanto al tema patrimonial, una vez que empezó el proceso de automatización y monitorización a distancia, y los faros empezaron a no estar habitados ¿hubo un proceso de deterioro de los edificios?
  - Se empezaron a deteriorar todos, los que corrieron peor suerte fueron los de Coruña para abajo, la parte norte la arreglaron un poquito más, la parte del Ferrol, pero aquí las obras que hacen no son suficientes, el edificio es enorme y el mantenimiento es carísimo. Se acaba de hacer una obra y seguimos teniendo humedades, y nos entra agua por las ventanas, y acaban de gastar diez millones en ventanas. El problema de los faros es que no representan un ingreso directo, son un gasto, un servicio. A una administración como al puerto, le viene como a joder el presupuesto. Ahora tenemos las carreteras que son de los faros y hay que arreglarlas cada tanto, y ese es un presupuesto gordo que sale de la administración. La limpieza del faro la hacemos nosotros.
- El tejado en Vilán por ejemplo, yo llevo aquí desde el año 74 como TSM. Ya se han hecho tres reformas en el tejado y no se da nunca con ella, siempre entra agua. Yo nací en este faro y mi madre me tenía que poner a dormir en el armario para que no nos lloviera en la cama. Cuando nacieron mis hijos, también llovía por toda la casa.

Otra de las luchas mías es que la Xunta o la diputación lleven el mantenimiento de las carreteras, porque ya no son sólo de servicio de acceso al faro, ya son carreteras turísticas. Antes venía un coche cada mes, ahora pasan seis o siete mil.

## **ii. Entrevista a Francisco Lijó, farero del Faro de Cabo Fisterra**

Lijó es un farero tradicional, como tal defiende la misma posición que Alonso, el farero de cabo Vilán. Su situación es bastante diferente porque el faro de Fisterra ya cuenta con un sistema automático y se encuentra a la vista del poblado, lo que hace que no sea necesaria la presencia del farero en el propio faro. Francisco es nativo del lugar, lo conoce desde niño.

- Mi familia es de Corrubedo, pero yo nací en Fisterra.
- ¿Cuándo se inició el proceso de automatización y cómo se desarrolló?
- Se inicia con la Ley de Puertos, en 1992 se creó un ente público que se llama Puertos del estado, que se divide en Autoridades Portuarias. Entonces hay Puertos de Interés Estatal que los dirige la autoridad del estado y luego hay Puertos Autonómicos que son los puertos de las Autonomías.

Aquí en este caso, Puertos de Galicia, Fisterra depende de la Autoridad Portuaria de A Coruña. Sobre el 93, 94, 95, por esos años hubo un intento de automatización de todos los faros, pero vamos, que el resultado parece que no fue muy bueno. Hubo una empresa que intentó automatizarlos pero con resultados diversos, hubo algunos buenos, algunos más o menos, y otros muy malos. Claro, en el faro hay cosas que son muy difíciles de automatizar, por ejemplo la niebla. La niebla, es que hay que estar aquí, es muy difícil que puedan detectarla porque puede estar a una altura, hacia un lado, o por detrás o al sur o al este o a ras de mar, entonces la

posición del detector es muy complicada. Otras cosas como el vandalismo; al no haber gente, y al no haber nadie que encienda las luces, ninguna señal de presencia humana, el faro queda muy expuesto al vandalismo.

Actualmente, en esta autoridad portuaria, donde hay señales automatizadas es en Coruña, pero en el resto de los faros seguimos como antes. En este faro, nosotros no habitamos, pero hacemos el servicio, los días de servicio el técnico permanece en el faro, unos vienen con la familia y otros solos.

Además los equipos nuevos son más delicados, hay muchos fallos que necesitan atención humana, sobre todo los faros importantes, Fisterra, Vilán, Torre de Hércules, yo pienso que es conveniente que haya personas allí. Porque en este faro por ejemplo, tenemos faro, radiofaro, sirena<sup>14</sup>, GPS diferencial, AIS. Y aunque está todo muy avanzado, y desde Coruña ven como que ya no se precisa el torrero, los pequeños ajustes hay que hacerlos aquí. Viene una tormenta y se carga todo el servicio, y hay que ponerlo en marcha desde aquí.

Este faro estuvo hasta hace poco habitado, aquí vivían tres familias, eran tres técnicos pues hasta diciembre del 93 más o menos, que fue cuando entramos en Puertos del Estado.

Las balizas pequeñas, que en otros países están sustituyendo a los faros, aquí también se están usando, pero como faros de repuesto; se usan durante períodos de reparación de los faros.

---

<sup>14</sup> Sirena de niebla

Ahora tampoco es necesario que el alcance sea tanto, es más importante que el faro sea visible próximo a la costa. En alta mar ha sido reemplazado por otros servicios como el GPS u otras ayudas a la navegación. Pero de todas formas lo que sí apreciamos es que los navegantes notan la falta de la luz. Cuando los sistemas electrónicos fallan, recibimos menos llamadas y menos inmediatas que cuando falla la luz. No pasan más de 15 o 20 minutos del fallo de la luz y ya nos están llamando.

Yo pienso que los navegantes comprueban los datos del GPS instintivamente con la luz del faro, porque es más natural ver algo en la costa que ver números en una pantallita digital.

- ¿Es necesaria la presencia humana en los puntos de difícil navegación? (Lijó se acomoda en la silla, la pregunta apunta al centro de su propia argumentación; está defendiendo a los de su especie.)
- Esto no es un faro solamente, es una agrupación de señales que se controlan desde aquí; la integran los faros de Fisterra, Touriñán, Lobeira, Carrumeiro, y Cabo de Cee. Algunos de estos faros no son visibles para nosotros; entonces, si hay problemas, nos avisan los marineros, o los marinos mercantes. Entonces la base es aquí, y a los otros faros hago visitas periódicas cada dos días, y a las islas tres veces al mes.

- ¿También se encargan de reportes meteorológicos?
- No llevamos ningún servicio meteorológico, sólo llevamos un libro donde anotamos nuestras apreciaciones como antiguamente, no hay anemómetro ni pluviómetro ni nada.
- ¿Qué sucederá con los edificios de los faros y las construcciones auxiliares? ¿Qué propuestas y experiencias se han hecho para rehabilitar estos edificios?
- En este caso, las construcciones de planta baja eran dos viviendas, ahora están dedicadas a sala de exposiciones y cursos, eso se hizo en el 2000. Las actividades en esa sala son bastante independientes del funcionamiento del faro. Si tienen algún problema como el funcionamiento de un enchufe o tal, se les trata de resolver, pero aparte de eso, ellos se encargan de todo en su actividad.

En cuanto al turismo, Fisterra<sup>15</sup> creo que es el segundo o tercer lugar más visitado en Galicia, yo creo que el segundo, después de Santiago. Eso no afecta mucho al funcionamiento del faro, porque en general no vienen a visitar el faro. Aquí vienen primero para visitar el sitio, porque la tradición romana lo consideraba “el fin de la tierra” y además porque es el fin del Camino de Santiago, entonces los peregrinos queman aquí sus ropas del camino, o las dejan en la punta.

Pocos años después de esta entrevista, la sala de exposiciones del complejo del faro de Fisterra se convirtió en sede de la exposición permanente de artistas locales. En particular, se exponen las pinturas al óleo del propio Francisco Lijó, todas tratan del tema de faros.

---

<sup>15</sup> El cabo de Fisterra es el fin del Camino de Santiago, los peregrinos llegan al cabo a realizar diferentes rituales, dejan allí sus calzados y hasta sus ropas.

**iii. Entrevista a Xan García Pouso, secretario de la fundación Neria y presidente de la sociedad de empresarios de Fisterra**

Llegué a Fisterra el 9 de setiembre en día de la fiesta de la Virgen del Carmen, sin saberlo con anterioridad. El pueblo llevaba sus mejores galas y había mucho más gente que la que se ve allí un fin de semana cualquiera. Las fiestas en los pueblos españoles, y particularmente en los gallegos, están cargadas de funciones y significados. En la España de hoy, que atraviesa la transición entre llamarse oficialmente aconfesional y serlo en los hechos; el motivo religioso pasó, para la mayoría, a segundo plano. Aún se hacen las procesiones con las imágenes religiosas, que en los pueblos costeros como Fisterra toman la forma de Procesión Marítima donde participan todas las embarcaciones del pueblo.

En la entrevista se nota la diferencia de hablar con técnicos, como eran los fareros a hablar con un político, que en los hechos el cargo de García es electivo, algunos de los párrafos de la entrevista parecen de hecho un discurso de campaña. En su relato se nota también que su conocimiento del tema, aunque proviene de la relación cotidiana con el faro y los funcionarios que lo mantienen en funcionamiento con los que convive en el pueblo, está cargado de los mitos que normalmente rodean a las profesiones marinas en una comunidad costera.

- ¿Cuándo se inició el proceso de automatización y cómo se desarrolló?
- Yo no lo sé exactamente, lo cierto es que, por ejemplo aquí, todavía no están automatizados al cien por ciento. En Fisterra, aunque los fareros no viven ahí, porque viven en el pueblo que está cerca, pero hacen guardias de noche y hay presencia técnica permanente en la señal. En el caso de Vilán, el matrimonio vive allí, en las Sisargas hasta hace muy poco vivían allí.

- ¿Qué pasa con los fareros cuando cierran los faros?
- Rompe con aquel sentimiento histórico de que el farero y la familia del farero, pues, eran de una pasta especial, y vivían aislados de la humanidad en varias épocas del año y cada farero era una enciclopedia viva. Todo eso, pues ahora está cambiando a consecuencia evidentemente, del progreso y del avance tecnológico.
- ¿Qué sucederá con los edificios de los faros y las construcciones auxiliares?
- Los edificios de los faros están ubicados en sitios emblemáticos y estratégicos, son edificios singulares, y por lo tanto la Administración debe aprovecharlos como elementos de promoción turística. Utilizando, por ejemplo, la posibilidad de musealización (sic.), sobre la historia de cada edificio, sobre la propia historia del faro, la posibilidad de hacer centros de exposición permanente de ciencias marítima, de maquinaria antigua que hay que volver a poner en valor. En algunos casos, como Touriñan, sobre la flora y la fauna del aquel entorno específico. En el caso del Vilán puede ser un museo de naufragios, en el caso de Fisterra, dado que es el fin de la ruta Xacobe<sup>16</sup>, se puede hacer un museo del peregrino. En otros puntos de Galicia, como punta Isa ya se ha hablado de la posibilidad de hacer allí un museo de las artes mariñeiras, algunas de las que ya están en desuso asociado a una taberna mariñeira típica y demás. Inclusive algunos de ellos podrán plantearse la posibilidad de convertirlos en hoteles, hoteles de lujo, dirigidos por gente que sepa idiomas. Porque son puntos emblemáticos que nos identifican y nos unen con el resto del mundo, pero tienen que marcar la idiosincrasia gallega

---

<sup>16</sup> Se conoce como Ruta Xacobe<sup>a</sup> Primitiva, Ruta interior del Camino de Santiago del Norte o simplemente como Camino Primitivo, al trayecto comprendido entre Oviedo y Santiago de Compostela.

El camino de Santiago a Fisterra es conocido como Prolongación Jacobea, Camino a Fisterra, o Epílogo al Camino de Santiago. Este camino histórico ya está descrito en las crónicas del siglo XII. A diferencia de las demás rutas xacobeas, ésta no tiene como destino la capital compostelana, sino que éste es precisamente su origen.

y tienen que generar cierto prestigio desde el punto de vista de la promoción turística.

Neria, la asociación de amigos de los faros de la que soy secretario, tiene un plan para los faros que entregamos al Ministerio de Fomento. La posición de la Autoridad de Puertos del Estado, el organismo estatal que administra los faros es bastante inflexible en ese aspecto. Ellos dicen que los faros siempre han sido así y no se debe cambiar su funcionamiento.

- ¿Qué pasa con los fareros cuando cierran los faros?
- Si, por otra parte están los derechos de los actuales fareros. Según su contrato de servicio, los fareros tienen derecho a las viviendas que están asociadas a los faros. Yo creo que se debería hacer un acuerdo con los fareros para que renuncien a sus derechos a las casas a cambio de una compensación económica, o lo que se acuerde. Porque a esta altura eso ya no tiene sentido. Lo que habría que hacer es unificar criterios de las distintas administraciones, luego hacer un convenio con el cuerpo de fareros, y a partir de ahí dar un uso a los faros que sea compatible con el momento tecnológico.

A nivel de los edificios también se han cometido ciertas aberraciones, por ejemplo aquí en Fisterra destruyeron el túnel que conectaba el edificio del faro con el de la sirena de niebla, la famosa boca<sup>17</sup>. Ahora los fareiros tienen que salir en noches

---

<sup>17</sup>La sirena de niebla del faro de cabo Fisterra tiene carácter patrimonial. Los lugareños la llaman “la vaca” aludiendo a su sonido característico y la consideran parte de la identidad de su pueblo a tal punto que en un período en que había dejado de funcionar, los propios habitantes de Fisterra reclamaron a las autoridades hasta que consiguieron que se restableciera.

*Brúa ño, brúa, como a vaca de Fisterra  
non temas a súa voz,  
uns mareantes han tomala por sinal  
de escollos e baixíos, rachas de nordes e boraxeira.*



de niebla para pasar de un edificio a otro, como sabrás el clima de esta zona no es precisamente benévolo. El arquitecto César Portela dijo que ese túnel era un añadido y por lo tanto había que sacarlo.

Lo importante acerca de todo el patrimonio cultural de Galicia, en particular los faros, es que debemos ponerlo en valor, para que la gente lo aprecie y se convierta en fuente de generación de riqueza. Porque si no, lo que hacemos es dejarlo abandonado, nadie le hace caso, y lo que estamos es destruyendo nuestra propia historia. Por eso es importante recuperar el doble valor del patrimonio: El histórico que refleja nuestras costumbres, nuestra cultura, nuestros antepasados; que muchas veces los propios habitantes de aquí no la conocemos y por otra parte pues, al ponerlos en valor, se transforman en fuentes de generación de riqueza, que no contaminan y traen desarrollo a la zona.

33

- ¿La nueva situación deja alguna de las funciones que cumplía el farero sin atender?
- Los faros son hoy en día, no sólo emisores de luz, sino también emisores y receptores de información. A lo mejor ahí sí que habría que profundizar un poco más, esa información que los faros tienen, a lo mejor habría que divulgarla más para que sirva más a la sociedad civil en general. Porque parece como si esa información quedara en un ghetto, la tienen sólo los técnicos. Creo que habría que recibir más información y ampliarla, convertir a los faros en centros tecnológicos al servicio de la sociedad civil. Yo no sé cómo hacerlo, pero entiendo que se debía aprovechar más los faros.

---

(Marilar Aleixandre, A constelaciun da Xuvenca, citado en diario El Mundo, julio 2001)

Pese a todos los recursos tecnológicos, todos los años hay accidentes marítimos, como en la carretera que está señalizada y tal, pero siempre hay accidentes, eso es inevitable.

**iv. Entrevista José Manuel Yáñez Rodríguez, aparejador de la  
Diputación de A Coruña**

José Yáñez habla de un tema hasta ahora no mencionado en otras entrevistas: el papel social del farreo como referente de su comunidad. Parece paradójico que estos hombres y mujeres que han elegido una profesión específicamente retirada de las áreas pobladas sean, sin embargo, importantes referentes de su comunidad.

La visión de Yáñez es particular, porque si bien ve el tema desde la óptica de la autoridad política, la naturaleza de su trabajo lo pone en contacto directo y hasta cotidiano con los edificios de los faros y su personal. Al mismo tiempo se nota que no es marino por lo que sus impresiones acerca de la función de los faros en cuanto a la navegación son diferentes de las que viven el tema desde el mar.

García hace también reflexiones propias de su profesión, se preocupa de la aplicación de las reglamentaciones de accesibilidad y su efecto en edificios históricos. Llega incluso a llamar “vandalismo institucional” a la intervención con obras en edificios patrimoniales que llegan en algunos casos a aberraciones que afectan seriamente el diseño y la vivencia del edificio como ámbito testimonial. Los faros, en particular, son edificios patrimoniales de difícil adaptación a las reglamentaciones de accesibilidad y en la mayor parte de los casos no es justificable su aplicación estricta.

- ¿La nueva situación deja alguna de las funciones que cumplía el farero sin atender?
- En algunos entornos muy deprimidos socialmente el farero era también una persona un poco de referencia, era la persona más culta y una cierta autoridad en la zona. Entonces había algunas vinculaciones afectivas que ahora se han perdido porque los faros han pasado a ser máquinas que se controlan y el equipo va ahí con medidores con software y hardware.

En ese momento sí había relaciones muy directas, la capacidad de influencia que podía tener el farero en ese entorno era considerable. Creo que el último fue Javier, el de las islas Sisagras, que es de los últimos que vivieron en la isla. Hombre, se ha perdido la imagen romántica que tenía la sociedad del torrero, ahora la técnica la ha eliminado. Pero yo no creo que la repercusión haya sido a mi juicio excesivamente grande en el sentido social de una cierta influencia o ascendencia sobre el entorno.

- ¿Es necesaria la presencia del técnico en los puntos de difícil navegación?
- Vamos a ver, yo creo de todas formas cuando tenía sentido la presencia más del farero era cuando era la navegación por cabotaje, cuando se iba bordeando costa y demás, entonces esa presencia era esencial. Hoy, con los sistemas de detección como radar y GPS que tienen los buques, llega antes una señal electrónica a un dispositivo, a un equipo que lo detecte, que la presencia física del farero. No porque ya no hay una presencia visual con los prismáticos sino que ya es una señal automática, electrónica. Entonces yo creo que esa presencia humana se diluye en

cuanto a que la tecnología te precisa mucho más la ubicación. Yo creo que, desde ese punto de vista claro, esa presencia primera y tal, ya no tiene la connotación que tenía antes de observación visual, es que antes cuando se navegaba por cabotaje, en los semáforos había una señalización de banderas y demás, pero ahora ya las rutas por un tema de seguridad marítima se alejan de las costas, los corredores marítimos están mar adentro, yo creo que esa presencia ya no es necesaria.

- ¿Qué sucederá con los edificios de los faros y las construcciones auxiliares?

¿Qué propuestas y experiencias se han hecho para rehabilitar estos edificios?

- Yo creo que fundamentalmente, primero hay un patrimonio a veces excepcional que sería imperdonable perderlo, pues ya sabemos que todo lo que se abandona acaba por perderse. Segundo, no sólo el valor patrimonial de la edificación que es muy importante, es que va asociada a un entorno único como son Cabo Vilano, o Fisterra en un enclave absolutamente único. Entonces, todo ese conjunto de patrimonio construido con el entorno singular en donde están, hace de los faros elementos únicos y además, a proteger. Si a eso le sumamos que esas construcciones que tienen añadidas, tenemos conjuntos de gran valor patrimonial.

Los Faros de Galicia tienen, por eso, un atractivo excepcional para una reconversión desde varios puntos de vista. En algún caso podría ser del turismo rural, como se ha dado el caso de la transformación del semáforo en la punta de Estaca de Bares, que es ahora una casa de turismo rural, en un enclave único.

Bueno vamos a ver, yo creo que si se hace puede haber una cierta colisión entre la necesidad de algunos usos en concreto, por ejemplo el hostelero y demás, en

cuanto a tener que dar una respuesta a las necesidades que prescriben las normativas de hostelería y tal. Lógicamente un operador de hostelería, aunque sea respetuoso con el entorno y demás, tiene que dar servicios a sus clientes que tienen necesidades de todo tipo desde espacios, de cocinas, de salones, habitaciones y buscan su rentabilidad en muchos casos es estacional, con sólo la temporada de verano para generar el ingreso anual. Aquí en Galicia, tenemos un invierno muy hostil, la estadía del visitante se hace difícil si no lo rodeas de un cierto confort. Pues claro, se te va la gente, porque es que estar encerrado en la habitación no es para nadie. Yo creo que hay usos que son más compatibles con la función del faro, por ejemplo el faro de Fisterra pues, tiene un hostel en la parte del semáforo y luego hay una sala de exposiciones en el faro. Incluso yo hice una exposición sobre los faros en esa sala.

Yo creo que la conservación de los faros dependerá mucho del uso que se le dé y de la agresión del visitante. Si el visitante se aloja allí, entonces sí que puede ser más agresiva; pero si es un visitante que viene de paso que ve el monumento el faro con sus aparatos antiguos o ve, por ejemplo, una exposición de pintura o escultura, entonces el uso sería perfectamente compatible con objetivo de conservación.

El problema es cuando el uso accesorio del edificio se sobrepone al original, por ejemplo la propia ley de accesibilidad, que exige rampas para sillas de ruedas para todos los edificios públicos. De ahí la importancia a lo mejor de su catalogación histórica monumental, que protege a los monumentos históricos del vandalismo institucional. Por ejemplo, hace excepciones como que, evidentemente, no se puede poner una rampa en la entrada principal a la Catedral de Santiago. Del mismo modo, un faro que ha nacido para uso de una persona, con unas escaleras

de caracol, tiene obvias limitaciones al acceso de visitantes, no todo el mundo puede subir.

También hay propuestas de visitas virtuales, mediante el uso de tecnologías de multimedia, el visitante discapacitado pueda ver todo el edificio, aunque tenga acceso sólo a una parte. Como en Cabo Vilán, que puedes entrar en planta baja y tienes una cámara que te recorre las escaleras de caracol como si fueses subiendo hasta la linterna del faro.

**v. Entrevista a César González Cabañes, responsable de Señales Marítimas de la Autoridad Portuaria de A Coruña**

A Coruña se parece a Montevideo, tiene una rambla larga con varias playas en su recorrido. Su arquitectura, por el contrario, refleja una tradición bien establecida de construcción de calidad, sin intromisión indiscriminada del inhumano estilo internacional mercantilista de la segunda mitad del SXX. Los edificios son en general levemente ornamentados, con balcones vidriados como es lógico en un clima frío y una ubicación costera expuesta a los fuertes vientos del Cantábrico. De improviso, tras una curva, como cortada y pegada desde un libro de historia, surge la silueta de la Torre de Hércules. Un amplio basamento circular, que los locales llaman “la sartén”, en el que se apoya la torre imponente de base cuadrada que refleja en su terminación la estructura portante e incluso los materiales que la componen.

César González Cabañes, responsable de Señales Marítimas de la Autoridad Portuaria de A Coruña, me recibió en su oficina en el edificio de la Autoridad Portuaria, junto al puerto. Es la primera entrevista con un jerarca a nivel autonómico, que como hombre de

mar entiende la posición de los fareros, de los navegantes y de las comunidades costeras, pero su cargo le impone una responsabilidad más global, su visión es de conjunto. Ese conjunto no se limita a todos los faros, Gonzáles debe poner en los diferentes platos de la balanza las múltiples exigencias provenientes de abajo y de arriba en la escala jerárquica y lograr que todas estén en equilibrio. Obviamente la primera de las exigencias es económica, la que condenó a los fareros a su extinción hace ya años.

- ¿Cuándo se inició el proceso de reemplazo tecnológico en los faros y como se desarrolló?
- La primera fase de la modernización fue la instalación del suministro de energía con lo que se electrificaron una cantidad de instalaciones que no estaban electrificadas. Eso trajo como consecuencia que se pudieran instalar artefactos que permitían el concepto de automatización.

La automatización consiste en duplicar componentes del sistema, para que en caso que fallasen unos, funcionasen otros. Es lo que se llama efecto redundante, se automatizaron los elementos en cascada. Por ejemplo, se colocaron intercambiadores de lámpara automáticos para evitar tener que ir al faro sólo por eso. Los motores de rotación de las ópticas se colocaron de a dos, etc.

Luego vino lo que algunos países incorporaron en los 80, y nosotros en los 90, la monitorización. La monitorización consiste en controlar los faros a distancia, sin necesidad de permanencia humana en la señal. O sea que esas señales se convierten de analógicas en digitales y se transmiten al centro de control por teléfono o radio. La primera posibilidad que da este sistema son las alarmas que se disparan cuando una

señal no funciona debidamente y, en algunos casos, da la posibilidad de solucionar alguno de los inconvenientes a distancia. Esa fase de la monitorización es la que ha traído como consecuencia la no necesidad del farero permanente en muchos casos.

Este sistema se fue aplicando gradualmente, en orden de dificultad de acceso. Primero en boyas en el mar, luego en islas, más tarde en lugares apartados. Por ejemplo, uno de los sitios que hemos tenido que monitorizar primero fue la señal de Islas Sisagras. Esta es una isla deshabitada, de difícil acceso, y el personal estaba harto de estar allí. La experiencia no es mala, aunque aún hoy tenemos que hacer supervisión in situ, pero no es lo mismo vivir allí que ir cada semana.

- ¿Qué consecuencias tuvo este cambio?
- En las instalaciones tuvo una ventaja y un inconveniente. La ventaja es que los nuevos equipos dan más posibilidades exigiendo menos recursos, en general. El inconveniente es que los artefactos antiguos no siempre son aptos para su adaptación al nuevo sistema, hubo que sustituir completamente algunas ópticas<sup>18</sup>. A veces porque su diseño impide instalar los sensores necesarios, otras porque su gran masa hace imposible su automatización. Los equipos nuevos son mucho más

---

<sup>18</sup>La linterna es el cerramiento acristalado que protege la luz del faro y está situada en la parte superior de la torre, puede ser visitable o no. Una linterna visitable dispone de un amplio espacio entre la óptica y los montantes para permitir a una persona realizar trabajos de limpieza y mantenimiento. Suelen estar dotadas de grandes ópticas giratorias muy pesadas...

La instalación luminosa está constituida por la óptica y la fuente de luz. Una óptica es un conjunto de elementos reflectantes y refringentes (lentes, prismas y anillos) por medio de los cuales los rayos emitidos por una fuente de luz se desvían en la dirección deseada. Otro elemento característico de un faro es el basamento o conjunto que sostiene el sistema óptico y permite su giro. Solía estar formado por plataformas que giraban sobre cojinetes axiales de bolas o bien sobre cubas llenas de mercurio en las que flotaba todo el sistema.

El basamento de mercurio permite un funcionamiento suave y el rozamiento no se altera con la temperatura y permite aumentar la velocidad de giro de la óptica, pero hoy está en desuso por la peligrosidad del manejo de metales pesados (Puertos del Estado, 2006).



pequeños y funcionan con tecnología mucho más sensible. Se ha pasado de usar diferencias de potencial de decenas de voltios a micro voltios, milésimos. Si a esto sumamos el hecho que los faros están, en su mayoría, en sitios sumamente expuestos a condiciones climáticas extremas, en particular sitios donde se registra abundancia de descargas eléctricas (rayos); nos encontramos que, en ocasiones, el nuevo sistema ha sido ineficiente por la frecuencia de las averías, como de un costo de mantenimiento sumamente elevado.

Ha habido que crear parques fotovoltaicos, porque no alcanza con un panel. Esto tiene el inconveniente que, en esta zona, durante nueve meses al año estos parques generan energía suficiente para el consumo, pero hay tres meses en que la luz solar no es suficiente y hay entonces que instalar equipos electrógenos, a los cuales también hay que monitorear, abastecer de combustible y piezas de recambio.

Las consecuencias a nivel de la navegación han sido mayores aún. Hasta los años 60, las señales que recibían los navegantes eran visuales, acústicas o radioeléctricas; luego vinieron los Racones, que son reflectores de radar. Otra revolución importante fue el sistema GPS, que no surgió para navegación marítima, sino para guía de tiro, y fue usado en un principio por los aviones. En la navegación marítima se encontró que usando los mismos radiofaros ya instalados, se podía tener un sistema de GPS diferencial. Todo esto funciona muy bien para mercantes o grandes barcos. Pero los viejos marinos, los pescadores, incluso algunos prácticos<sup>19</sup> prefieren las señales que pueden ver “las del través”<sup>20</sup>,

---

<sup>19</sup>Un práctico es un marino que conduce los barcos en aguas peligrosas o de intenso tráfico, como puertos, canales angostos o ríos.

<sup>20</sup> Nomenclatura náutica, un barco navega "de través" cuando recibe el viento aproximadamente por el través (de costado), formando un ángulo de aproximadamente 90° con su eje longitudinal.

como dicen ellos, independientemente de que lleven de las otras. La diferencia es que al GPS tú le tienes que creer, en cambio a la señal visual nadie te la cuenta, la estás viendo.

Lo último es el sistema AIS, por este sistema cada barco se comunica con las estaciones del sistema cercanas y se intercambia información acerca del buque, su posición, características, mercancías, etc. Las señales marítimas en España fueron transferidas a las autoridades portuarias en 1993, antes estaba en manos de la marina y luego de Obras Públicas.

Otro problema de los faros deshabitados es la vigilancia. Por su situación generalmente aislada, son presa fácil del vandalismo, y un individuo con ansia destructora puede causar daños por millones de euros en algunos minutos. En algunos hay equipos muy costosos. Por ejemplo, en Fisterra tenemos una estación de GPS diferencial que corrige las diferencias del sistema satelital y logra errores de menos de un metro en un 80 por ciento. Ayer mismo, alguien forzó la puerta de esa señal. Así que hemos tenido que mantener la residencia permanente en algunos sitios, meramente por vigilancia. Esto sucede porque estos son edificios que no fueron diseñados tomando en cuenta medidas de seguridad, tanto por su característica de habitación permanente, como por su aislamiento. En algunos casos pues, es demasiado costoso el sistema de seguridad necesario para abandonarlos.

Pero en los últimos años ha habido un gran cambio cultural, una revalorización del patrimonio histórico de los lugares. Los propios ayuntamientos ven ahora justificada la inversión en valores culturales, por lo que se han vuelto proclives a hacerse cargo de la rehabilitación y mantenimiento de los edificios y lugares con

significado histórico-patrimonial. En ese marco, los edificios que ya no son residencia del farero, están siendo aprovechados de diversas formas.

- ¿Cuáles son las propuestas para el mantenimiento de esos edificios de los faros ya deshabitados?
- La Torre de Hércules, por ejemplo. Por las características históricas de este faro, que es el único faro romano en funcionamiento en toda Europa, se decidió convertirlo en museo. Fue rehabilitado desde la sartén, y puede ser visitado en su casi totalidad, incluyendo la base y la torre, con la sola excepción de la linterna, que está en funcionamiento.

En Fisterra se ha instalado una sala de exposiciones y eventos culturales de todo tipo que está administrada por el ayuntamiento local, es un sitio de gran significación histórica y cultural, que lo hace muy adecuado a ese propósito. El edificio del semáforo también ha sido rehabilitado por el arquitecto César Portela y administrado por Fernández Jardón, que lo ha transformado en posada.

El faro de Vilán está en pleno proceso de reciclaje edilicio y, aunque aún no está decidido su destino, tiene gran potencial para transformarse también en galería de exposiciones e incluso un museo.

El faro de Islas Sisagras tiene el inconveniente de su difícil acceso, lo que lo hace casi inútil para las funciones públicas, pero parece una sede ideal para una estación de estudios biológicos.

**vi. Entrevista a Juan Francisco Rebollo, Jefe de señales Marítimas  
de Puertos del Estado en Madrid**

Visité a Rebollo en la sede de Puertos del Estado en Madrid, su visión es obviamente más global, más institucional que la de los fareros. Rebollo no cuestiona los procesos definidos por el estado, su función es gestionarlos. En su planteo, Rebollo no cuestiona la viabilidad del proceso de automatización de los faros y extinción del oficio de torrero, él tiene toda la información necesaria para saber que eso es inevitable. Su preocupación es entonces gestionar ese proceso de modo que las funciones complementarias al mantenimiento de la señal, que antes cumplía el farero y ahora quedarán desatendidas, puedan efectivamente extinguirse sin mayores consecuencias o haya necesidad que gestionar su cumplimiento. Rebollo muestra un costado del tema que los demás entrevistados habían mencionado discretamente. Si bien comparte la necesidad de dar usos alternativos a los edificios de los faros para cubrir algunas de las funciones que deja desatendidas la ausencia del farero residente, deja bien en claro que ve esos usos como una invasión. Habla de los “ciudadanos o turistas”, refiriéndose a los que no tienen vínculo profesional con las instalaciones y se explaya acerca de lo inadecuado de su presencia en este tipo de edificios y de las exigencias fuera de lugar de estas personas.

- ¿Cuándo se inició el proceso de automatización y cómo se desarrolló?
- El sistema de automatización comenzó cuando se empezó a emplear luz eléctrica, cuando se reemplazó las lámparas de petróleo o las de parafina con las que tenías que estar encendiendo y apagando la mecha y en el cuál no había un sistema automático de encendido y apagado del faro. A partir de que tuvieron luz eléctrica, los faros se pudieron automatizar. Entiendo por automatizar, y aquí es donde hay

que definir, porque hay gente que entiende por automatizar monitorizar pero no, automatizar es hacer las funciones sin necesidad de la intervención humana, se automatiza cuando se pueden prender y apagar las señales de forma automática.

Hay aquí dos cosas, por un lado la fuente luminosa y por el otro lado el giro. En muchos casos, al principio el giro era un mecanismo de relojería que cuando caía un contrapeso peso hasta el final había que remontarlo a mano dándole cuerda, entonces evidentemente no estaba automatizado. La automatización llega con la electricidad ,ya que la lámpara se puede encender y apagar de forma automática a través de una célula fotoeléctrica<sup>21</sup> y por otro lado el mecanismo de rotación, que en los que lo tenían mecánico se pudo poner un motor que genera con fin de carrera el repunte automático. O sea que, para tener un faro automático, debemos automatizar tanto la rotación como el encendido y el apagado.

En algunos casos hubo una automatización previa con el gas, porque en algunos faros de gas que no son de linterna giratoria la válvula solar es capaz de cortar y permitir el paso del gas al quemador. O sea que, en los faros no giratorios la automatización pudo llegar un poco antes con el propio gas, de hecho había balizas y algunas boyas que funcionaban de forma automática.

Cuando ya todos los faros son eléctricos y se logran automatizar, durante un tiempo se mantuvo el gas como reserva. Estaban entonces los faros a electro-gas, de manera que gas actuaba como reserva de la electricidad, que eran automáticos porque si había un fallo en la línea o la lámpara se fundía, no era necesario

---

<sup>21</sup>Se refiere a n sensor fotoeléctrico o fotocélula que es un dispositivo electrónico que responde al cambio en la intensidad de la luz y son utilizados para activar interruptores que encienden y apagan sistemas eléctricos de acuerdo a las variaciones de luz natural en el ambiente.

sustituirlo en el momento, porque había un sistema que automáticamente entraba al sistema de reserva.

Luego, ya cuando la electricidad fue suficientemente estable, aparecieron con el mismo concepto de electro-gas, los cambiadores de lámparas y, una vez cuando ya teníamos la electricidad activada por una célula fotoeléctrica, llegamos a tener faros automáticos. El cambiador de lámparas, el motor para el remonte del contrapeso de giro, todo se pudo automatizar.

En ese proceso yo creo que en los años diez o doce empiezan a automatizarse los faros, pero de todas maneras la estructura requería no solamente que el faro se encendiese y apagase automáticamente y mantener el giro, sino todo el mantenimiento de la electricidad que muchas veces estaba al final de línea y era muy precaria. Por supuesto seguía necesitándose atención permanentemente del técnico en el faro, especialmente en el encendido, porque si el automatismo fallaba, pues había que encender el faro a mano. Por eso durante mucho tiempo se mantuvo la figura del farero especialmente en el encendido.

Al tiempo de eso surgieron en algunos faros otro tipo de señales como la radioeléctrica o los radiofaros. Otros tenían sirenas, sirenas acústicas que se encendían cuando había niebla, esa era una de las funciones del farero y por eso el farero permanecía en el faro. Por otra parte estaban los sistemas radioeléctricos, los radiofaros que comenzaron por allá por el año 1910, que utilizaban chispas, o sea que el código en vez de registrarlo con un sistema electromecánico lo hacían con contactores que sacaban chispas o hacían cortos. Esa era la forma de transmitir el código, Medio paleolítico el sistema, pero bueno, los primeros son de 1910 y como estos funcionaban 24 horas al día, también tenían que tener una atención

permanente. Porque no era solamente por la noche que estaban funcionando, también podían tener incidencias durante el día, entre la señal diurna del radiofaro, la señal acústica, y los otros equipos, pues se creyó conveniente que era necesario mantener una dotación de personal permanente en la señal.

Tiempo después, lo que se ha ido viendo es que realmente no se necesita, ya con las tecnologías disponibles desde los años 90, mantener al técnico en el faro. En el plan del 85 prácticamente se empieza a ver que las tecnologías de ese momento empiezan a dar suficiente fiabilidad para que no haya necesidad de tener personal 24 horas en los faros. Entonces empieza una cierta pelea entre la organización de los fareros y la administración del cuerpo. En cuanto a la necesidad, que también es un proceso histórico interesante, y el resultado final, es que se crea Puertos del Estado, el ente que administra las actividades portuarias, en el año 2003. A partir de ahí los cuerpos que eran funcionarios del estado o sea los faros siempre han sido atendidos por un cuerpo de funcionarios específicamente entrenados y habilitados para esto y que además de mantener las señales marítimas, mantenían el edificio, se encargaban del faro en su conjunto. A cambio de eso tenían la vivienda, las cosas de la casa, la ropa de cama la vajilla todas esas cosas los muebles también eran del propio servicio. Tiempo después, los radiofaros empiezan por no ser tan importantes y terminan por desaparecer, ahora mismo no hay ninguno.

Los sistemas eléctricos son totalmente fiables y no requieren una presencia permanente, el otro problema era que las líneas eléctricas que estaban al final del circuito y tenían muchos fallos. Por ejemplo, el caso típico de Galicia, que en el verano por los incendios que cortan las líneas eléctricas y en invierno tienes los temporales que se te caen los árboles. En el Ferrol, por ejemplo, con el temporal

de estos días se han caído los árboles y han cortado la línea eléctrica del faro de Candelaria. Por eso, a pesar de que el sistema eléctrico es fiable, en algunas ocasiones no lo es el entorno.

Entonces empieza la solarización de los faros y eso permite ya tener una independencia de los servicios de energía y tener una automatización más estable que habilita el paso siguiente, que es el de la monitorización remota del faro. La tecnología ya permite hacer una supervisión remota, y en caso de que haya algún fallo en el sistema se puede restablecer, no necesariamente con la presencia de un técnico, sino a control remoto. Ahí es cuando ya se empieza a pensar que no es necesaria la presencia continuada de personal técnico específico en los faros.

- ¿Entonces ya no es necesaria la presencia del técnico en los puntos de difícil navegación? ¿La nueva situación deja alguna de las funciones que cumplía el farero sin atender?
- No es necesaria la presencia humana en los faros porque hay un punto en la historia que no está suficientemente puesto en valor para el gremio de los fareros, pero hay un tema que es muy importante y que es el salvamento marítimo.

Los fareros son la primera organización que se dedica al salvamento marítimo, y se ponen como tú dices efectivamente en sitios particulares. En algunos casos, por ejemplo en Touriñán me parece, no en Vilán que se construye porque había primero un faro pequeño y se construye después de un conflicto con Inglaterra porque había un barco que había naufragado allí varias veces<sup>22</sup>, entonces hubo un

---

<sup>22</sup>El naufragio del crucero de la armada británica HMS Serpent sucedió el 10 de noviembre de 1890, cuando navegaba frente a la costa gallega, murieron de 172 de sus 175 tripulantes.



conflicto diplomático con Inglaterra y se construyó uno nuevo. Los fareros estaban allí para socorrer a los naufragos y de hecho hay muchas historias en la gloriosa época de los faros; primero porque la historia inicia en que el faro no es un servicio público y esto también es importante tenerlo en cuenta, el faro se inicia como una ruta de navegación que pone sus propios digamos propietarios de las rutas de los barcos, los empresarios los armadores y de ahí nace en el año 14 y se crea como una sociedad que va colocando los faros en los sitios por donde va la ruta de los armadores. Es hasta, no sé bien 1840 o 47, es el primer plan pues mil ochocientos y poco fue cuando empieza en toda Europa la conciencia de la obra pública estatal y entonces se genera el concepto de que este es un servicio público que debe de prestar el estado, entonces empieza a haber planificación para cubrir toda la costa.

Hasta ese momento no existe ninguna planificación, existen faros en puntos singulares con peligro, para dar luz y también para tener un apoyo humano en el sitio en el caso de que haya un naufragio. Luego ya vienen los sistemas de planificación y luego ya se intenta tener una red que cubra toda la costa que ya se mantenga en sitios singulares evidentemente también para mantener una persona allí, pero ahora mismo eso lo hace salvamento marítimo entonces no necesitas tener un farero para que vaya a resolver un naufragio. Hay un punto curioso en eso que estas mencionando, tengo un libro en el que menciona una organización que une los fareros con salvamento marítimo actual y es la sociedad de salvamento de naufragos, se llama así y es que tuvo un papel importante estaba a caballo entre los faros y una parte de los fareros pertenecían a ellos y eran como un grupo de agentes del puerto que atendían a la familias y hacían cosas necesarias en cuanto al salvamento.

- ¿Cómo afecta la desaparición de los faros a la navegación mercante, pesquera, militar y deportiva?
- Respecto a la pesca artesanal, ahora mismo han ocurrido dos cosas, el acceso general a los sistemas de posicionamiento por satélite GPS y cartografía náutica es accesible. No entro a cuestionar si es buena o mala pero si es accesible y sistemas integrados con el uso de la cobertura de la telefonía móvil incluso con los sistemas de alarma, la radio que pueda ser obligatoria para emergencias pues con los teléfonos móviles no se está persiguiendo mucho eso pero hay una cosa que se mantiene con el tiempo o sea nadie sensato discute el futuro de estos faros, yo llevo el GPS pero cuando me acerco y veo la luz me da una tranquilidad que no veas.

Hay un tema importante que está produciéndose cada vez más que es la dependencia de los sistemas electrónicos, no quiero decir que sea bueno o malo pero es un hecho implica que son frágiles. Vamos a ver, no es lo mismo tener un ordenador en tu despacho que tener un ordenador en un barco porque primero no puedes llamar al técnico para que venga y te lo arregle y que además cuando tienes un problema en la embarcación lo que suele fallar es el sistema de alimentación o sea si el ordenador es muy bueno vale pero te quedas sin batería.

La señal lumínica estará siempre porque lo que ocurre es que su concesión aparte de servir primero para la navegación más próxima a la costa sirve como comprobación de los sistemas electrónicos. También es un sistema de recambio de las ayudas electrónicas de todos los demás tipos de ayudas que pueda haber y eso se mantendrá siempre porque los nuevos desarrollos en elementos para faros

de luz, o sea la luz la fuente luminosa con el desarrollo de la tecnología de los leds, resolviendo un problema y es que están reduciendo el consumo necesario para producir un alcance alto. Están produciendo mucha intensidad luminosa y muy bajo mantenimiento con lo cual es muy barato, si es barato y útil no tiene sentido de quitarlo. Lo que sí ocurre es que mientras antes era el medio principal de navegación y no podías tener tres o cuatro horas un faro apagado, ahora mismo no pasa nada porque esté una noche apagado un faro. Es un back up, no es tan crítico, porque incluso los que más lo usan tienen también otros sistemas de posicionamiento y de referencias que no hace que el faro sea una ayuda tan imprescindible. En cuanto a las necesidades de mantenimiento, digamos que su exigencia de mantenimiento puede relajarse un poquito.

Lo que ha hecho estructura ésta sometida a dos procesos que llegan a un equilibrio, o sea, que la presencia continua del técnico del faro no es necesaria. Hay que resolver dos problemas que son el vandalismo y el deterioro del edificio. Además tiene un valor patrimonial, que además es independiente del valor real o del valor artístico o histórico del suelo porque va ligado al pueblo a la ciudad al tránsito local. El peor faro que te puedas encontrar en el mundo es su faro para los de ese sitio y para ellos es importantísimo. Si yo le digo que la torre de Hércules es el más importante yo digo: “mira me parece muy bien, que es muy bonito, pero el de mi pueblo primero” y eso genera un icono además a nivel sociológico. Sociológicamente la función del faro, porque en todos los sitios que hay faro verás que hay una romería todas las tardes de gente que pasea del pueblo hasta el faro y vuelve. O sea, no sé por qué la gente va la faro, qué atracción tiene, pero es un punto de referencia, “Voy hasta el faro y vuelvo”. O sea, en todos los sitios que hay un faro todas las tardes la gente se dedica a pasear hasta el faro, pero es un

hecho que está muy ligado como icono local, a la ciudad con el asunto que tampoco se puede poner fin a los faros. De hecho, cuando hay una incidencia en un faro el que nos llama primero es la gente, ni siquiera el navegante, que no nos llama nunca porque ve el faro apagado y tiene otros medios y tiene otro faro para posicionarse. Pero la gente de la ciudad llama y dice: “oiga que el faro está apagado, que acabo de dar un paseo y que he visto que está apagado”. Siempre es la gente la que avisa, raramente, muy raramente es un navegante el que nos dice que está apagado; a no ser que este durante mucho tiempo apagado, no?

Lo que ocurre ahora es que tienes que mantener el equilibrio entre la no necesidad de una persona con sus turnos correspondientes, no vas a tener a una persona trabajando durante 24 horas, tendrá que tener algún día libre. Con lo cual necesitas una plantilla que haga suplencia y que tenga su propio tiempo libre. Con lo cual necesitas otra que la reemplace, y así. Pero hay que resolver el problema del deterioro de la infraestructura, para mantenerlo como legado histórico para las siguientes generaciones y necesitas resolver el problema del vandalismo y del deterioro por cuestiones ambientales. Hay humedad, se destrozan las ventanas, se levanta el parquet, hay humedad por todos los sitios y el vandalismo. Porque en algunas experiencias cuando se han cambiado puertas y ventanas, el deterioro interior es todavía mucho más grande con lo cual no resuelves el problema, lo mejor es que haya alguien allí y que lo cuide y que evite las dos cosas el vandalismo y el deterioro.

Hay dos alternativas, una manteniendo al técnico en el sitio pero con unas funciones distintas. Ahora lo que tienes en Fisterra por ejemplo es un centro de mantenimiento para las señales marítimas de la zona, en vez de que los técnicos que requieran mantenimiento de esa zona estén en Coruña que está muy lejos

tienen al faro como un centro de trabajo entonces no atienden el faro atienden todas las señales que hay en el faro es decir es un centro de trabajo. Palamós también cumple esa función, Barcelona está muy lejos entonces todos los fareros de la zona están en Palamós entonces ahí se van a trabajar se van a hacer el mantenimiento de sus faros, balizas o los que os toque. El faro se utiliza como un centro de mantenimiento que se le está dando una utilización dentro del servicio con presencia de farero pero no necesariamente vinculados exclusivamente a la relación biunívoca faro-farero así se mantienen alrededor de 50 faros habitados, faros habitados normalmente con una persona que vive pero el faro se utiliza como centro de mantenimiento de una zona, no es que viva allí y se encargue exclusivamente del mantenimiento del faro eso es muy raro, alguno queda pero no es la tendencia.

53

- ¿Qué sucederá con los edificios de los faros y las construcciones auxiliares? ¿Qué propuestas y experiencias se han hecho para rehabilitar estos edificios?
- Los usos complementarios que se puedan permitir en los faros están muy ligados a la legislación del país en que están, por ejemplo en España como los faros están en zona de dominio público no se pueden hacer hoteles.

Salvo que haya, la ley 48/ 2003 contempla que para el mantenimiento de los faros se pueden hacer en ellos actividades distintas a los de función marítimas, siempre que sea compatibles con el servicio. Se requiere una autorización expresa del consejo de ministros porque esto interesa a la opinión pública. En otros países donde los faros son privados como en Inglaterra que son una asociación privada, pues entonces los ponen de hotel, es una fuente de recursos. ¿Qué es lo que se

pretende las autoridades portuarias con usos complementarios? Pues que no les cuesten dinero. Con el uso complementario no quieren sacar dinero, lo que quieren es que el responsable de la infraestructura que la cuide, si hay una gotera la repare, que cuiden el césped, que cuide el entorno y listo, fundamentalmente eso es lo que se pretende.

Todo esto tiene un riesgo que ya propuse en la última conferencia de <sup>23</sup>IALA en China en el debate, a mí me gustaría no tenerlo que hacer. O sea, si yo tengo recursos públicos para mantener los faros, encantado de la vida, no necesito inquilinos ni vecinos que siempre es molesto. Si tengo suficiente dinero para mantener los faros, pagar personal y tenerlo allí todo precioso, pues no necesito nada más. Ahora como eso no es real, no es viable, necesito utilizar los faros a través de usos complementarios para tener recursos bien directos en cuanto a contraprestación económica, o bien recursos humanos, que haya gente que se encargue del mantenimiento que yo no puedo hacer, entonces es una necesidad. Ahora, el riesgo que hay con eso, alguien me dijo ya me ha pasado en un faro, es que la presión pública del visitante haga que tengas que apagar el faro. Porque ha pasado en toda la historia. Tú vas a un sitio y vas a un faro, porque vas a un faro pero es muy posible que la luz del faro te moleste por la noche. Si estás muy cerca no ves la luz, pero hubo uno de Irlanda en el que la vivienda está un poco separada de la torre y le molestaba la luz. En algunos casos el ruido del grupo electrógeno es muy fuerte, en otros los móviles no funcionan todo lo bien que deben funcionar o la televisión. En cuanto metes al ciudadano, el ciudadano como sujeto de voto

---

<sup>23</sup>Asociación Internacional de Autoridades de Señalización Marítima y Ayudas a la Navegación (IALA) es una asociación internacional de carácter técnico, no gubernamental y sin fines de lucro, que tiene como finalidad armonizar globalmente las ayudas a la navegación para velar porque desplazamientos de los buques sean seguros, rápidos, económicos y no dañen el ambiente marino.

político empieza a tener mucha más importancia que lo demás y de hecho la ciudad ha echado a los puertos en todo el mundo. El puerto estaba antes, te has hecho una casa la has vendido a buen precio no le vas a poner una tolva de carbón delante porque el señor se queja. Digamos que no sea ético que se queje, pero lleva razón porque le está entrando carbón en su casa que ha pagado un montón por ella, y se llena de contenedores y pide que se lo quiten y al final hacen los típicos puertos exteriores donde te alejas de la ciudad y el puerto tradicional se queda la ciudad con él. Por eso, donde empecemos a meter ciudadanos en los faros se adueñaran de los faros, habrá que poner una torreta con una luz en algún sitio y el faro a lo mejor lo llevan hacia tierra o cosas extrañas pero quiero decir que está bien que es una buena tendencia en el futuro pero la historia me dice que cuando la ciudadanía empieza a entrar donde hay un equipo técnico al final va a prevalecer el uso civil, digamos ciudadano, sobre el uso técnico, a medio plazo puede haber problemas.

El tema es importante, para poder complementar lo que es el mantenimiento del patrimonio que nos ha llegado y como eso desde el punto de vista arquitectónico también se puede mantener utilizando otro tipo de instalaciones y demás. Porque por ejemplo, las viviendas y los propios faros aunque pareciera que están muy bien y que son sitios muy bonitos, son muy bonitos cuando estas fuera del faro. Cuando estás dentro del faro es muy difícil, son edificios incómodos, no tienen bien aislamiento, la construcción no es de buena calidad, es muy antigua. Entonces es más el patrimonio por la antigüedad y la fachada y el interior no es de buenas calidades. Después tienes los problemas para poder visitar el faro. Uno que el paso de escalera, que la huella o contrahuella no cumple la norma, que el arquitecto municipal a dicho no, aquí no porque la escalera hay que cambiarla,

que no hay salida de emergencia, ni acceso de discapacitados. Entonces ese tipo de requisitos, del punto de vista de la construcción hace que a lo mejor no tengas un uso alternativo, o sea, implica nuevos riesgos, sobre todo a los ligados a los temas de la adecuación del punto de vista de la arquitectura, de la adecuación a las normativas de construcción actuales de los edificios de los faros y de seguridad. Porque claro, tienes un entorno precioso, pero atrás del faro tienes un acantilado y si un niño o un mayor se caen, es que vamos, es un follón tremendo. O sea, son edificios que no se han construido para ser visitados por los ciudadanos o los turistas.

**vii. Entrevista a Miguel Ángel Sánchez Terry, Encargado del Balizamiento de la Autoridad Portuaria de Tarragona**

56

Sánchez Terry es una de las personas que más ha investigado y escrito acerca de los faros españoles. Al momento de la entrevista en 2006, era Encargado del Balizamiento de la Autoridad Portuaria de Tarragona. Fue justamente en el puerto de Tarragona donde me citó. Después de perderme un par de veces en el enorme territorio ocupado por establecimientos industriales, zonas de descarga, de estiva, galpones y playas de contenedores, llegué esquivando los enormes elevadores a un edificio de oficinas. Sánchez Terry bajó a recibirme e instantáneamente me invitó a almorzar, a todos los españoles les gusta hablar mientras comen, incluyendo a los catalanes.

Miguel Sánchez es un tipo tranquilo, habla pausado pero seguro, en cierta forma me hace acordar a Alonso, el farero de Cabo Vilán, Pero Sánchez tiene una visión más global. Aunque también se formó en la Escuela de Ayudas a la Navegación, sus años de



investigaciones acerca de los faros y su cargo de responsabilidad en una de las principales Autoridades Portuarias de España, le dan la capacidad de ver la globalidad de la situación, su evolución y su futuro. Sánchez tiene muy claro que los fareros son una casta en extinción.

- ¿La automatización de los faros se va a revertir?
- No, que va, que va, para nada. Vamos a ver, en Galicia, afortunadamente para los fareros aún no se han puesto las pilas. Yo soy farero también, te voy a hablar desde el punto de vista del farero porque yo elegí vivir en faros. Hice una selección de profesiones y me dije: “¿dónde se vive mejor?” y escogí el faro. Entonces hay mucha gente en faros que se resiste a que eso ya se acabó y que ya no es necesaria la gente y que el futuro ya no va por ahí, y que buscan argumentos creo que para auto convencerse a sí mismos, pero no. En la costa mediterránea por ejemplo, donde estamos nosotros, eso ya ha desaparecido. No hay faros habitados, pero se están conservando los principales.  
Ahora cuando salgáis podéis ir hasta el extremo de la escollera y encontrareis un faro de metal, totalmente desarmable, el último que queda en España. En este momento está en obras, pero por un lado mejor, así veis el momento de transición de la conservación del patrimonio.  
En Barcelona por ejemplo, a los fareros les dieron un retiro anticipado para que se fueran. Y lo que están haciendo es conservar los edificios, no sólo a nivel nacional sino a nivel europeo, ya ha habido varias conferencias sobre el uso del patrimonio. Porque se va el farero y el edificio queda vacío.
- Y se degrada?

- Por lo contrario, se han mantenido. En Santander, por ejemplo, el faro Mayor que es el faro emblemático de Cantabria, ha sido desalojado y se ha convertido en sede de la exposición permanente de un pintor que se dedica a pintar faros.

En definitiva, no se justifica que un farero esté en un faro ni por conservación del patrimonio; porque han sacado los fareros y le han dado otra utilidad a los faros.

Por ejemplo en el faro de Tossa, en Gerona, han hecho un centro de interpretación de los faros de la costa Mediterránea, en el Faro de Cap de Creus funciona el centro de visitantes del Parque Natural de Cap de Creus; o sea que les están dando utilidad a todos.

- ¿A los de Galicia también? Porque en conversaciones con los fareros se nota que ven estas nuevas actividades como algo muy ajeno al faro.

- No, no, lo ven como una moda.

- Usted seguramente conoce a Alonso, el farero de Cabo Vilán. Yo conversé con él y descubrí que es un gran defensor de la presencia del farero en el faro.

- Hombre, claro. Una cosa es que defiendas tu parcela, como los pilotos de líneas aéreas que están acostumbrados a que les paguen dos millones de pesetas<sup>24</sup> por mes, a trabajar treinta horas al mes, a ir a los mejores hoteles y cuando alguien les dice que eso va a cambiar no les gusta nada. Pero se van a tener que acostumbrar, porque su industria está cambiando.

Yo te puedo dar ejemplos de cómo lo han solucionado en varios países, en alguno de ellos fue a las bravas, en Escocia por ejemplo llegaron hasta el punto que las viviendas del faro las vendieron. No les dieron uso ni cultural ni nada, venta pura

---

<sup>24</sup>12.000 euros

y dura. Por eso te digo que la información que te puedan dar los fareros de Galicia es interesante y nada más. Pero nosotros que trabajamos en servicio de mantenimiento de todas las señales del país tenemos una visión a la vez global y centralizada.

Vamos a ver, vamos a poner los pies en el suelo, desde el punto de vista de la seguridad es mucho más importante un semáforo en un cruce de calles de la ciudad que un faro. Otra cosa es que por tradición le asignemos relevancia, pero si establecemos una jerarquía de prioridades según su importancia para la sociedad toda, los faros definitivamente no estarán en las primeras posiciones.

## **V. Los usos alternativos y el patrimonio**

El escritor uruguayo Juan Antonio Varese, autor de varios trabajos dedicados a las costas de este país, dedica el último capítulo de su último libro “Faros del Uruguay”, publicado el 18 de julio de 2005, a resaltar el carácter patrimonial de los edificios de los faros.

Por su parte el Doctor Jesús Ángel Sánchez García, profesor de Historia del Arte en la Universidad de Santiago de Compostela, cierra la primera parte de su libro “Faros de Galicia”, publicado en 2004, con un párrafo que comenta la actual situación de estos edificios.

En su carácter especialista en el tema por su profusa actividad académica respecto a los faros españoles, en particular los gallegos, y como profesor universitario de Historia del Arte, el profesor Sánchez es de las mayores autoridades académicas en el tema y región particulares de este trabajo. Su posición es favorable a los usos alternativos de estos edificios como medio material para garantizar su conservación física y patrimonial.

En su catálogo “Faros. La luz nunca debería apagarse”, presentado en Coruña en 2014 , Jesús Ángel Sánchez García<sup>25</sup>, se refiere a la ley del Sistema de Puertos de 2003 como la llave que abrió el camino para la adaptación de faros a usos alternativos, al tiempo que salvaguardar su función como ayudas a la navegación. A través del programa “Faros de España”, estos edificios están siendo usados ahora como museos, locales para exhibiciones, centros de educación ecológica y, más recientemente como hoteles. Faros como el de Vilán, Fisterra, Vilánova y Geltru albergan exposiciones permanentes (Sánchez García, 2014).

En Cabo Vilán, aún en 2017 reside Cristina Fernández, esposa del farero Antonio Alonso y Técnica en Señales Marítimas a su vez. Además de ser farera, lleva hoy a cabo una actividad educativa en la exposición permanente instalada en las instalaciones del faro:

En los últimos años he tenido la suerte de juntar mis dos pasiones: el faro y la enseñanza. Dos años después de la muerte de mi marido decidimos llevar a término uno de sus sueños y creamos una asociación para difundir la cultura farera. La voz de los sueños es energía que anida en nosotros.

En dos salas vacías del faro conservamos las piezas obsoletas que, de otra manera, se habrían convertido en chatarra. Disfruto especialmente cuando explico a los niños el significado del faro. Llegará el día de mi jubilación y tendré que abandonarlo. Pero, mientras tanto, lucharé para que las personas sepan de qué manera, a través de los faros, las personas dialogaron con el mar, con la vida y con la muerte (A. Lorca,2017).

Pero no todos los fareros se avienen fácilmente a los usos alternativos de los faros, fundamentalmente porque en diferentes áreas el reemplazo ha sido más agresivo que en

---

<sup>25</sup>Jesús Ángel Sánchez-García

Profesor Titular de Historia del Arte (Universidad de Santiago de Compostela)

El profesor Sánchez-García ha publicado, entre otros tantos, numerosos libros y trabajos de investigación acerca de la historia de los faros de Galicia y del patrimonio histórico y cultural de Galicia y España. Ha tenido además la amabilidad de colaborar con esta investigación como Director de tesis.

otras. Mientras en los faros de Galicia se ha intentado que el uso alternativo conviva con los técnicos que aún habitan el faro, en el Mediterráneo no ha sido tan fácil.

Surgen entonces las quejas de los fareros, en una nota realizadas por Rafael Méndez, publicada en el periódico El Confidencial de Cartagena en julio de 2017, los fareros

Javier Argul y Jesús Álvarez, de Cabo palos, plantean su oposición a la decisión aprobada por el Congreso el 28 de junio pasado cuando el diputado del Partido Popular defendió en la Comisión de Fomento la idoneidad de dar un uso privado al faro.

Con los avances de las nuevas tecnologías en la navegación marítima, la mayoría de los faros han perdido su función principal...Por eso el grupo parlamentario Popular opina y propone que para conservarlos (los faros), para cuidarlos, para abrirlos a la gente, qué mejor que permitir su uso como infraestructura turística o científica (El Confidencial, 2017)

Por su parte, los fareros plantearon su oposición al proyecto esgrimiendo los argumentos analizados desde varios puntos de vista en este trabajo. Javier Argul plantea su discrepancia explicando la naturaleza de su trabajo

Desde aquí controlamos ocho faros y las balizas del puerto de Cartagena. Dicen que los faros no tienen uso, pero en el mar cada vez hay más luces y la señalización marítima es cada vez más importante. Se está vendiendo que aquí no se hace nada cuando no es así. (El Confidencial, 2017).

## **VI. Conclusiones**

Varias opiniones se repiten y coinciden en las entrevistas a los fareros. Según su punto de vista, hay servicios que prestan los fareros que con la automatización quedarán sin atender. La atención primaria a los naufragos salva vidas y sólo puede ser brindada por

quienes están allí, en los lugares de difícil navegación, donde se producen los accidentes con mayor frecuencia.

Otros servicios, como el mantenimiento del edificio y fundamentalmente del equipamiento podrían ser atendidos de modo mucho más eficiente por un farero en sitio que enviando una camioneta con varios técnicos cada vez que hay un problema, después de cada tormenta. A veces esos equipos de tres o más técnicos llegan al faro para encontrar que solamente hay que reiniciar un servidor. Otras, descubren que les falta una pieza de recambio y entonces otro vehículo tiene que desplazarse, la mayoría de las veces algunos cientos de kilómetros.

El aspecto patrimonial de los edificios y su protección contra el vandalismo parece poderse solucionar con los usos alternativos de los edificios, pero los usos comerciales en particular son necesariamente zafrales, lo que dejaría la mayor parte del año sin atención. Por otro lado, se trata de edificios sumamente específicos, tanto en su diseño como implantación, de modo que su adaptación a otros usos necesariamente afectará su diseño original.

En el aspecto social, efectivamente se extinguirá el oficio del farero, al menos el farero que habitaba las instalaciones del faro. Incluso doce años después de la entrevistas, varios de los entrevistados ya han fallecido. Verdad es que este proceso se inició hace más de treinta años y las dificultades de todo tipo hacen que siga siendo necesario que algunos faros sigan habitados, pero obviamente es sólo cuestión de tiempo, y no mucho, para que la tecnología alcance los niveles de confiabilidad necesarios para que el proceso se complete y todos los faros de España se manejen desde un centro de informática en Madrid. Se extinguirá entonces definitivamente otro de los modos de vida que va cegando el avance tecnológico, el de los capitanes de esos edificio-barco en sus puertos perpetuos.

## VII. Referencias Bibliográficas

Amendares Pedro Enrique (1999) La investigación periodística computarizada en América Latina, artículo periodístico. Revista Chasqui 67, setiembre 1999

Anxo Lareo, Miguel (2013) Navegando Galicia, de Rivadeo al Miño

Alvarellos Editora, Santiago de Compostela, A Coruña, España

Bell, Aubrey Fitz Gerald (1994) Galicia vista por un inglés.

Editorial Galaxia, Vigo, España

Bradbury Ray (1953) The golden apples of the sun, Short story: The fog horn,

Doubleday & Company, New York USA

Caminos Marcet, José María(1997): Periodismo de Investigación. Teoría y Práctica

Editorial Síntesis SA, Madrid

Clayton, Peter A. y Martin Price (1989) The Seven Wonders of the Ancient World

Psychology Press, Abingdon, USA

Coll, Pieter (1986) Esto ya existió en la antigüedad

Editorial Orbis, Barcelona España

De los Ríos Ángel / Molero José Antonio (2004) Los seis faros del litoral malagueño,

nota periodística en Diario Sur. Recuperado de edición digital del 13 de junio de

2004. <https://www.dariosur.es/>

Diccionario de la Asociación internacional de Señalización Marítima (AISM/IALA)

Feliciano, Héctor (2005) Taller de Reportaje de Investigación Sobre Artes y Cultura,  
Fundación Nuevo Periodismo, Caracas

Lee Hunter Mark (2013) La investigación a partir de historias

Ediciones UNESCO, Montevideo Uruguay

Álvaro Llorca (11 de marzo de 2017) Vivo y trabajo en un faro desde hace 43 años

Entrevistas con Cristina Fernández, Verne, El País de España

Mazzorra, Javier (noviembre 2004) Vivir en un faro en el sur de Inglaterra diario El

Mundo, Suplemento de viajes No 36

Molina César Antonio (2003) Viaje a la Costa da Morte

Huerga & Fierro editores, Madrid

Navarro Rodríguez (21 de mayo de 2005) Fidela La cultura y su periodismo No 529

Recuperado de [www.saladeprensa.org](http://www.saladeprensa.org)

Puertos del Estado (2006) Faros de España [CD Multimedia]

Ministerio de Fomento, Madrid , España

Rodriguez, Pepe (1994) Periodismo de Investigación: Técnicas y Estrategias

Paidós Comunicación, Barcelona, España

Rossi, Aldo (2015) La arquitectura de la ciudad

Editorial Gustavo Gili, Barcelona , España (2ª edición, 3ª tirada).

Sánchez García, Jesús Ángel (2004) Faros de Galicia

Fundación Caixa Galicia, España.



- Sánchez García, Jesús Ángel (2014) Faros. La luz nunca debería apagarse  
Cat. Exp. A Coruña, 26/05/2014-30/08/2014
- Sánchez Terry, Miguel Angel (1986) Los faros españoles, historia y evolución  
Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid, España
- Sánchez Terry, Miguel Ángel (2003) Bibliografía sobre Faros, [CD]  
Editorial Puertos del Estado, Madrid, España
- Santoro Daniel, (2004), Técnicas de Investigación. Métodos desarrollados en diarios y  
revistas de América Latina. FCE, Buenos Aires, Argentina
- Serrano, Salvador G.(2010) Faros: símbolos de luz en vías de extinción (Agosto 2010)  
Recuperado de [http://www.tecnicaindustrial.es/TIFrontal/a-3312-faros--  
simbolos-luz-vias-extincion.aspx](http://www.tecnicaindustrial.es/TIFrontal/a-3312-faros--simbolos-luz-vias-extincion.aspx)
- Universidad Austral de Chile, Facultad de Ciencias de la Ingeniería, Tema: “Faros”  
Ramo: Programación y Computación, info – 095 1.10. 2002
- Varese, Juan Antonio (2005), Faros del Uruguay. Edición conmemorativa en homenaje  
a los diez años de fundación del Academia Uruguaya de Historia Marítima y  
Fluvial. Torre del Vigía Ediciones, Montevideo.
- Verón, Eliseo, El análisis del “Contrato de Lectura”, un nuevo método para los estudios  
de posicionamiento de los soportes de los media, en “Les Medias: Experiences,  
recherches actuelles, applications”, IREP, París, 1985.P2-3

### **Referencias a sitios en Internet**

Sitio web de la Diputación de A Coruña, [www.dicoruna.es](http://www.dicoruna.es)

Sitio web Comunidade virtual da Costa da Morte, <http://www.finisterrae.org>

Puertos del Estado, España, [www.puertos.es](http://www.puertos.es)



66

Universidad de  
**San Andrés**

SEGUNDA PARTE

ALEJANDRO RIVAS DEVECCHI: Los Faros, dinosaurios de la era satelital

## Marco metodológico



67

### **El proceso de cambio tecnológico en los faros y sus consecuencias**

La elección del tema de este trabajo se basó en la observación de un cambio histórico-tecnológico, que ya lleva décadas y está aún en proceso; pero ya al momento de la investigación se vislumbraba claramente que estábamos ante las últimas oportunidades de acceder al relato directo sus protagonistas. De hecho, algunos de los entrevistados ya han fallecido y su oficio ya prácticamente no existe, al menos no del modo en que ellos lo practicaron. El cambio de la modalidad de faros habitados por técnicos que se encargaban de su correcto funcionamiento a sistemas automáticos comandados y monitoreados de modo remoto, ha tenido y seguirá teniendo consecuencias que afectan a

varios ámbitos del quehacer humano, ese proceso y sus consecuencias constituyen el tema que este trabajo se propone investigar.

En su libro "Cómo escribir una Tesis"(Eco, 1977, p. 22), Humberto Eco plantea cuatro reglas que considera fundamentales para la elección del tema de un trabajo de tesis:

- 1) Que el tema corresponda a los intereses del autor
- 2) Que las fuentes a que se recurra sean asequibles, es decir, al alcance físico del autor
- 3) Que las fuentes a que se recurra sean manejables, es decir, al alcance cultural del autor;
- 4) Que el cuadro metodológico de la investigación esté al alcance de la experiencia del autor.

En el texto citado, Eco se refiere a que el trabajo tiene que estar en todo sentido al alcance del autor, tanto de sus posibilidades, su formación académica, recursos materiales, temporales y alcance geográfico inmediato.

Todas las entrevistas de este trabajo se hicieron en el entorno geográfico próximo a nuestra residencia en cada momento. A su vez, el temase refiere a varias de las áreas que manejo a nivel académico, deportivo y profesional. Así, como navegante, conozco de primera mano los problemas relacionados con las costas con peligros y los problemas de posicionamiento que no han sido aún solucionados en su totalidad por los dispositivos satelitales, que no siempre funcionan.

Como Arquitecto, he estudiado el tema de los edificios patrimoniales en varios países y conozco en detalle las consecuencias de la pérdida de función de un edificio. Conozco además la acción de los fenómenos atmosféricos sobre edificios en implantaciones particularmente expuestas, como generalmente están los faros.

Acerca de la validez del objeto de estudio, Eco plantea las condiciones que debe cumplir un trabajo para que pueda considerarse científico:

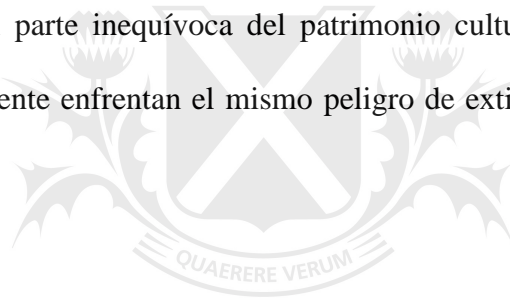
- 1) La investigación versa sobre un objeto reconocible y definido de tal modo que también sea reconocible por los demás.
- 2) La investigación tiene que decir sobre este objetos/cosas que todavía no han sido dichas o bien revisar con óptica diferente las cosas que ya han sido dichas. Un trabajo matemáticamente exacto que viniera a demostrar con los métodos tradicionales el teorema de Pitágoras. Hay que tener presente una cosa: que una obra de compilación sólo tiene sentido si no existe todavía ninguna parecida en ese campo. Si ya existen obras comparativas sobre sistemas de casetas para perros, hacer otra igual es una pérdida de tiempo (o un plagio).
- 3) La investigación tiene que ser útil a los demás. Es útil un artículo que presente un nuevo descubrimiento sobre el comportamiento de las partículas elementales. Es útil un artículo que cuente cómo ha sido descubierta una carta inédita de Leopardi y la transcriba por entero. Un trabajo es científico (una vez observados los requisitos de los puntos 1 y 2) si añade algo a lo que la comunidad ya sabía y si ha de ser tenido en cuenta, al menos en teoría, por todos los trabajos futuros sobre el tema. Naturalmente, la importancia científica es proporcional al grado de indispensabilidad que presenta la contribución. (Eco, 1977, pp. 44-46).

69

La bibliografía sobre los faros es profusa y variada, Miguel Ángel Sánchez Terry, Técnico de Señales Marítimas del Antiguo Cuerpo de Torreros de Faros de Galicia Publicó en 2002 el libro “Bibliografía sobre Los faros”, un compendio de todos los libros, catálogos, guías turísticas, manuales técnicos, y artísticos que se han publicado sobre los faros de todo el mundo en 21 países en sus respectivos idiomas, el libro enumera 89 publicaciones con un resumen temático de cada uno. En base al análisis de los títulos compendiados se pueden agrupar las siguientes categorías: arquitectónicos, cuentos, catálogos, descriptivos

regionales, discos compactos, fotográficos, guías turísticas, históricos, de historias de vida, novelas relacionadas a faros, de dibujos y pinturas, manuales técnicos, catálogos, libros de instrucciones, cartas de navegación, textos didácticos, de poesía y notas periodísticas. Pero no hay publicaciones dedicadas al último cambio tecnológico, las formas en que se ha dado en las últimas décadas, y sus consecuencias.

Este trabajo analiza, entre otros aspectos, los posibles destinos de los edificios de los faros; que ciertamente son del interés de los habitantes de las comunidades costeras y para todas las profesiones y disciplinas deportivas relacionadas a la navegación. Es también de interés a nivel arquitectónico y patrimonial, en tanto que los faros son edificios singulares, que forman parte inequívoca del patrimonio cultural de las comunidades costeras, y que obviamente enfrentan el mismo peligro de extinción que sus originales habitantes.



70

## **II. Delimitación geográfica del tema**

Según Eco "Cuanto más se restringe el campo mejor se trabaja y se va más seguro.... Es mejor que la tesis se asemeje más a un ensayo que a una historia o una enciclopedia" (Eco 1977, p28).

Por eso, pese a que el tema escogido es aplicable a todas las costas del planeta en las últimas décadas yante la obviedad de que estudiar 600.000km de costa es impracticable e inútil, restringimos el estudio a la Costa da Morte gallega, porque en el momento de la investigación de campo me era accesible y porque, por sus características es un ejemplo representativo del tema de estudio. Ese tramo de la costa cantábrica es una de las zonas de navegación más peligrosas del planeta. De hecho, fue la primera entre las costas españolas atendida por dos faros de primer orden, uno de ellos el de Estaca de Bares, el

primero en ser construido de todos los previstos en el Plan Nacional de Alumbrado Marítimo de 1847. También se yergue allí el faro en funcionamiento más antiguo del continente, la Torre de Hércules.

El pueblo gallego ha sido pescador desde los inicios de su historia y aún lo sigue siendo. La relación de esta gente con el mar es sumamente estrecha. Un claro ejemplo de esta dependencia es la catástrofe que significó para esta provincia el accidente del buque perolero Prestige, que sucedió el 13 de noviembre de 2002. Esta particular situación ha hecho que los faros gallegos hayan pasado a formar parte de la identidad de estas comunidades; a través de sus 2300 años de funcionamiento, sobrepasaron su cometido estrictamente técnico para asumir funciones culturales, patrimoniales, testimoniales, e icónicas.



### **III. Marco teórico**

Este trabajo fue realizado como un reportaje en profundidad en el entendido que, aunque no desenmascare un hecho delictivo ni lleve a nadie ante los tribunales, este tipo de investigación es de interés para los habitantes de las localidades involucradas, para las personas relacionadas de algún modo a la navegación y a los faros y para el público en general que suele tener gran curiosidad acerca de esas torres que se alzan en las costas.

Caminos Marcet, define al periodismo de investigación como un periodismo basado en la información amplia, exhaustiva y profunda de temas desconocidos para el público. Es por lo tanto un periodismo que se puede denominar también de profundidad. Desde el punto de vista de las cualidades textuales, el relato de investigación tiene una estrecha conexión con el reportaje en profundidad y tanto es así que el texto resultado de una

investigación lo podemos considerar como un tipo especial de reportaje: el reportaje de investigación (Caminos Marcet, 1997)

En el reportaje de investigación el periodista hace un trabajo sistemático de búsqueda de información acerca de un tema que, aunque no sea acerca de un delito, no es del dominio de la opinión pública, analiza con este método temas que interesan a sus lectores, pero que no son habitualmente tratadas en artículos de la prensa cotidiana. Este aspecto es particularmente válido para la prensa escrita contemporánea.

El profesor Eliseo Verón acuñó el concepto de Contrato de Lectura; según Verón:

La relación entre un soporte y su lectura reposa sobre lo que llamaremos el contrato de lectura. El discurso del soporte, por una parte, y sus lectores, por la otra. Ellas son las dos “partes”, entre las cuales se establece, como en todo contrato, un nexo, el de la lectura. En el caso de las comunicaciones de masa, es el medio el que propone el contrato. El éxito de un soporte de la prensa escrita se mide por su capacidad de:

- proponer un contrato que se articule correctamente a las expectativas, motivaciones, intereses y a los contenidos del imaginario de lo decible visual.
- de hacer evolucionar su contrato de lectura de modo de “seguir” la evolución socio-cultural de los lectores preservando el nexo.
- de modificar su contrato de lectura si la situación lo exige, haciéndolo de una manera coherente (Verón, 1985, p2).

Aludiendo al concepto anterior, este trabajo interesa al público que haya establecido un contrato de lectura no inmediatesta con el diario, a aquellos que buscan historias, no noticias. En tiempos de comunicación inmediata, el lector de prensa escrita no busca primicias. Ya nadie lee el diario de papel buscando información de último momento, para



eso tenemos la televisión, la radio e Internet. El lector del diario contemporáneo busca historias no inmediatas, que traten temas menos efímeros, que vayan a la profundidad de cada asunto. El propio lema de The Economist de Londres lo dice claramente: “*You’ve seen the news, why not discover the story?*” [Ya ha visto las noticias, ¿por qué no descubrir la historia?]

Según la definición del profesor Daniel Santoro en su curso de Investigación Periodística, periodismo de investigación es el que cumple con tres condiciones:

- Que la investigación sea el resultado del trabajo del periodista, no la información elaborada por otros profesionales.
- Que el objeto de investigación tenga importancia razonable para un amplio sector de la sociedad y que no se trate de hechos personales o íntimos.
- Que alguien quiera ocultar el hecho investigado.

Pero en su taller dictado en Cartagena de Indias el 10 de diciembre de 2001, luego de elaborar esta definición, Santoro aclaró que una investigación periodística no debe ser necesariamente sobre hechos de corrupción política, sino que puede girar alrededor de otros temas de interés público. (Santoro, 2001)

Por eso hay periodistas que plantean que el hecho estudiado no tiene por qué ser ocultado deliberadamente por una persona o grupo.

Bourdin, por su parte, analiza la definición de lo oculto y llega a la conclusión que, aún en el caso que no haya una voluntad de esconder un hecho, si este no es del dominio de la opinión pública, se puede considerar oculto para el público en general, porque nadie lo ha comunicado hasta el momento con la suficiente profundidad. Es el caso de los temas

tratados en un reportaje en profundidad. Bourdin cita también a Pepe Rodríguez, quien afirma que “Investigar no consiste en acumular datos y más datos sino que, por el contrario, debe ser un proceso coherente y continuo que, hilvanado por una serie de estrategias adecuadas, lleve a detectar, seleccionar, obtener y relacionar una serie de datos específicos capaces de cubrir los vacíos informativos de un objetivo previamente definido.” (Rodríguez, 1994)

Por lo anterior, pese a que no haya una voluntad de individuo o colectivo alguno de ocultar los hechos que se abordan en este trabajo, la profundidad de análisis y el método de trabajo lo convierten en periodismo de investigación.

La investigación muestra que, si bien el cambio que está produciendo en la modalidad de gestión del sistema de faros en el mundo es evidentemente irreversible, deja por el camino necesidades sin cubrir. Algunas de esas carencias ya han costado vidas y otras están generando problemas ahora y lo harán en el futuro.

Este tipo de trabajo periodístico es además necesario en los medios de prensa especializados en temas de arquitectura o patrimonio, y puede ser el punto de partida de políticas y proyectos de protección del patrimonio histórico y cultural.

En esta línea de pensamiento, queda entonces claro que esta investigación no tiene por objeto descubrir algo que a alguien le interese ocultar ni desenmascarar un ilícito que termine con la encarcelación de un delincuente. Se trata aquí de hacer conocer un proceso de cambio, mostrar las bondades y defectos tanto del sistema antiguo como del sistema que lo reemplaza y evidenciar las funciones que quedarán sin atender y cómo ese cambio afectará a diferentes colectivos.

En su manual de investigación, Mark Lee plantea:

“no deben buscar únicamente lo delictivo: a menudo es más difícil hacer un buen trabajo periodístico sobre algo que marcha bien”, y agrega luego: “En primer y en último lugar, déjense guiar por su pasión. Este principio tiene dos aspectos. El primero de ellos es lo que llamamos el “síndrome de la pierna quebrada”, porque recién cuando uno de nosotros se quebró una pierna es que comenzó a notar cuánta gente cojea. Ya que en general no advertimos los fenómenos amenos que ya estemos sensibilizados hacia ellos, permitan que sus pasiones los sensibilicen hacia historias que nadie más parece tomar en serio.”  
(Lee Hunter, 2013, p11)

Durante el proceso de preparación de esta investigación definimos etapas de trabajo que, con avances, retrocesos, verificaciones y rectificaciones; sirvieron de estructura para su construcción: la definición del tema a estudiar, su delimitación geográfica, las fuentes de las que obtendríamos la información, la hipótesis de trabajo que fue mutando a medida que obteníamos la información y la metodología de trabajo para convertir todo lo anterior en un conjunto coherente.

75

#### **IV. Las fuentes**

Cuando analiza el tema de las fuentes Eco hace hincapié en su accesibilidad, "... Es muy importante definir cuanto antes el verdadero objeto de la tesis a fin de poder plantear desde el principio el problema de la accesibilidad a las fuentes. "(Eco, 1977, p. 67).

Las fuentes seleccionadas para este trabajo son de dos tipos:

- Fuentes bibliográficas
- Entrevistas directas

La primera etapa de trabajo consistió en la recopilación y ordenamiento de fuentes documentales. Recopilamos bibliografía, notas periodísticas, revistas y diarios de comunidades locales y publicaciones especializadas. En particular, los artículos periodísticos de la prensa local pues los faros son , como plantea el análisis de entornos urbanos de Aldo Rossi, elementos primarios de un entorno construido, por tanto catalizadores de costumbres y comportamientos de la comunidad en la que se implantan (Rossi, 2015, p56). En esa etapa contactamos a un experto en investigación acerca del tema de faros, el profesor Jesús Sánchez García, quien nos facilitó la recopilación bibliográfica y la comunicación con las personas a entrevistar.

Las fuentes documentales fueron particularmente útiles a la hora de llegar a hacer las entrevistas, porque el entrevistado se abre mucho más ante un entrevistador que demuestra haberse interesado en el tema y dominarlo aunque sea parcialmente.

Siempre es más fácil hacer que alguien confirme algo que ustedes ya saben o ya comprenden, que lograr que les ofrezca información nueva...las fuentes de dominio público son una fuente de poder”.... Las fuentes abiertas nos ubican en una posición de poder relativo, en comparación con la situación más usual, que consiste en pedirle a alguien que nos cuente una historia. Pedir la confirmación de una historia es algo bastante distinto: es la diferencia entre preguntar “¿Qué sucedió?” y “Esto es lo que sucedió, ¿verdad?” (Lee Hunter, 2013, p28-32).

Hunter enfatiza el concepto de las fuentes de acceso público que dan al investigador cierta independencia con respecto a los entrevistados, dice que al manejar estas fuentes antes de las entrevistas mostramos a nuestras fuentes que:

1. Estamos tan interesados en el tema que le hemos destinado tiempo y energía.
2. No esperamos que hagan nuestro trabajo.
3. No dependemos de ellos para obtener nuestra información.

4. Tenemos información para compartir.
5. Por el solo hecho de que alguien no quiera hablarnos no nos veremos obligados a cancelar la historia. (Hunter 2013,p32)

Las entrevistas fueron realizadas justamente a los protagonistas del proceso: fareros, especialistas en temas relacionados, escritores, personas destacadas en las comunidades costeras y autoridades vinculadas a los faros.

Héctor Feliciano, planteó en un taller dictado para la fundación Nuevo Periodismo en Caracas, 2005, que la posición ideal del periodista frente a la fuente es la de convertirse en un ser invisible. Feliciano dice que “hay que hacer lo posible por desaparecer frente a ella, de manera que poco a poco empiece prácticamente a pensar en voz alta. En otras palabras, hay que lograr que el entrevistado llegue a su “velocidad de crucero, y desaparecer” (Feliciano, 2005).

Los entrevistados en este trabajo son meramente una muestra representativa de los varios grupos de actores asociados al tema. Los fareros como protagonistas se presentan como un grupo de opinión bastante homogéneo. Habiendo conversado anteriormente con fareros australianos y uruguayos, encontramos grandes coincidencias al hablar con los españoles del Mediterráneo y también con los gallegos. Cuando los fareros asumen cargos de responsabilidad más regionales se da el fenómeno del cambio de perspectiva y, aunque conocen la realidad del faro, saben muy bien que las directivas de las autoridades regionales, nacionales, e incluso supranacionales en el caso de la Unión Europea, priman sobre la problemática cotidiana del faro y las poblaciones costeras.

Otro grupo de entrevistados fue el de las autoridades portuarias, que a la vez dictan las directivas en sus respectivas jurisdicciones y gestionan las que les llegan de las autoridades superiores en el orden jerárquico. De estos jefes, que en general transitaban

otras posiciones en la escala de mando, muchos hasta fueron fareros. Conocen entonces, con mayor o menor detalle, el trabajo en los faros, sus necesidades y sus carencias. Pero también conocen las razones detrás de las nuevas normas y su aplicación y por sobre todo saben bien que cuando se dicta una norma hay poco margen de maniobra para modificarla.

## V. Hipótesis

La hipótesis inicial de trabajo, que fue definida luego de las primeras entrevistas exploratorias con fareros y personas vinculadas a la navegación y a la literatura náutica, era: **los faros volverán a estar habitados permanentemente por técnicos.**

Esa idea surgió de haber visto al principio el tema desde la óptica de los fareros, de los que batallaban su existencia como cualquier otra especie en extinción y se resistían a desaparecer.

Pero a medida que entrevistaba autoridades portuarias, autoridades nacionales y otras personas con visión más global del tema, empezó a hacerse evidente que los faros serían sólo otros de los efectos colaterales de la racionalización de los servicios del estado que, utilizando a las nuevas tecnologías como excusa, pasa por alto los temas que quedarán sin resolver y lleva adelante un plan de presupuesto que avasalla la realidad. La realidad es que los faros no volverán a estar habitados por técnicos, no en el futuro previsible y nunca como antes lo estuvieron. El cambio tecnológico que estudia este trabajo es a todas luces irreversible.

Mark Lee hunter plantea que hecho que la hipótesis no se confirme, no necesariamente invalida la investigación:

Por qué no tiene importancia si debemos refutar la primera hipótesis. ... Como mencionamos más arriba, aunque a veces no podamos verificar una hipótesis, sí es posible probar alguno o algunos de sus términos de manera independiente. Si este no es el caso, es necesario regresar al primer paso y elaborar una nueva hipótesis. Una hipótesis que no puede ser verificada ni en el todo ni en las partes es mera especulación. Si la afirmación se ve ratificada por la evidencia, estupendo: allí tienen su historia. Y aunque no lo parezca a simple vista, también es estupendo si la afirmación no es verdadera, porque significa que detrás puede haber una historia aún mejor (Lee Hunter, 2013, p28).

## VI. Metodología de trabajo

Una vez elegido el tema y aprobado el proyecto de tesis, inicié la recopilación de material escrito, para luego organizarlo.

### Fase de estudio

#### - Recopilación bibliográfica y documental

Recopilé notas periodísticas, relatos de pobladores de la zona, navegantes y fareros de la zona de estudio y de otros lugares de España y del resto del planeta. También consulté libros referidos al tema de los faros, libros de naufragios, folletos turísticos. Visité todos los faros de la Costa da Morte y muchos otros faros en España y en otros países, llegué a visitar faros en las antípodas españolas, como el faro de Seals Rock, el de Green Cape y el de Macquarie (Sídney) en Nueva Gales del Sur, Australia.

#### - Análisis crítico del material recopilado

Del análisis del material nombrado y las experiencias recogidas en los viajes previos por Sudamérica, Polinesia, Australasia y Europa obtuve los primeros datos con los que tracé los lineamientos del trabajo y plateamos la primera hipótesis. En ese momento, basándome en las primeras entrevistas a fareros, pensé que el trabajo podía demostrar que los faros volverían a estar habitados por personal técnico permanente en un futuro bastante cercano. Los técnicos de los faros sostienen que es más práctico e incluso barato, mantener un técnico en cada faro que tener que enviar equipos técnicos a realizar tareas de mantenimiento después de cada tormenta a esos sitios remotos.

### **Fase de trabajo de campo**

#### **Selección y preparación de entrevistas**

Cuando me afinqué en España y conocí la Costa da Morte, su realidad y a sus moradores entendí que esa podía ser una zona ideal para el estudio porque reúne todas las características de interés del tema. Es una de las costas de más difícil navegación en toda Europa y del mundo. Esto trae como consecuencia una gran cantidad de naufragios, lo que a su vez fue causa directa de que los primeros faros de España se instalaran justamente allí y que justamente los últimos faros habitados de España permanezcan justamente en esa costa. Elegí entonces algunos de los faros más icónicos de la zona.

A la lista de fareros agregué autoridades en todo el escalafón estatal dedicado a las ayudas a la navegación, esto me ayudó a acceder a visiones que abarcaran un espectro cada vez más amplio del tema de estudio pero que a la vez miraban esa realidad desde puntos de vista dispares, a veces incluso opuestos.



## Realización de entrevistas

Las entrevistas fueron realizadas en los lugares de trabajo de cada entrevistado entre 2006 y 2007, en base a un cuestionario que no siempre seguí estrictamente, sino que se fue adaptando a las particularidades de la conversación y a los intereses del entrevistado. El hecho de realizar las entrevistas en los propios faros nos ayudó a transitar los espacios a los que se refieren los relatos de los fareros, a entender sus entornos. La propia ubicación de los faros, que en su mayoría siguen hoy estando en lugares apartados, donde la naturaleza se manifiesta las más de las veces en forma violenta, nos da una idea de qué tipo de personas eran los que decidieron pasar su vida allí, dedicados a ayudar a los que vinieran por mar, alertándolos de los peligros de esas costas. Luego ví en los hechos la refutación de la primera hipótesis, estos hombres y su forma de vida en torres apartadas no tienen ya cabida en la sociedad de la información inmediata. Pero Lee Hunter tiene razón al plantear que la no confirmación de la hipótesis no invalida la historia, sino que de algún modo la orienta y le da validez al emparentarla con la realidad.

Continué entonces el trabajo poniendo el peso del análisis en los usos alternativos de los edificios de los faros. Tenía experiencia en el tema por haber pernoctado justamente en las instalaciones del faro de Green Cape, en Nueva Gales del Sur, Australia. Las antiguas residencias de los fareros de Green Cape fueron recicladas recientemente para uso turístico como parte del proyecto que creó la *Australian Lighthouses Association* en 1980, una asociación dedicada al mantenimiento de los edificios patrimoniales de los faros.

La nueva hipótesis entonces fue: **Los edificios de los faros subsistirán en la medida que se encuentren y gestionen usos alternativos al original.**

Como muestra el trabajo, los países europeos han buscado también una variedad de destinos para estos edificios y han conseguido así garantizar su permanencia pese a las inclemencias climáticas eternamente persistentes en sus lugares de implantación.

### **Verificación de datos**

En una historia de este tipo hay pocas mentiras porque no hay en general testimonios en que haya que refutar, sino más bien diferentes visiones de un mismo proceso que, por su propia dispersión geográfica, tiende a abarcar situaciones muy variadas. Cada uno desde su experiencia, y fundamentalmente con la información que cuenta, tiene la capacidad de ver un sector del problema, más de un sector o el todo en el caso de las autoridades de mayor rango. Claro que, como en la Parábola de los tres hermanos de Silvio Rodríguez, los que manejan el tema en su totalidad desde sus oficinas en Madrid pierden el detalle cotidiano de la problemática en la costa y en la comunidad inmediata al faro. Uno de los elementos fundamentales que este trabajo saca a la vista es la evidencia de esa visión de la realidad local que está perdiendo y se perderá aún más en el futuro.

Fueron las propias entrevistas las que actuaron en gran parte como verificadores de datos unas de otras. La comunidad de fareros es bastante limitada en número y sobre todo cuando se la acota a un área específica. Lo que más sirvió como contraste fue exponer los datos obtenidos en una entrevista a una persona de oficio diferente al entrevistado anterior. Es decir, contrastar con un Jefe de Puertos lo que dijo un farero y viceversa, luego contar lo mismo al presidente de una asociación de comerciantes y luego a un aparejador; entonces se evidenció la gran diferencia que hace a cada historia el punto de vista desde el que se la cuenta.

## **Fase de redacción de la investigación**

### **Estudio y cotejo de materiales**

Ya desde antes de la desgrabación de las entrevistas empezó a quedar claro que la hipótesis original no se sostenía y empecé a plantearme otros modos de ver el tema. Resultó obvio que la razón económica guiada por el gobierno central a través del mandato de todas las autoridades portuarias locales avasallaría la realidad de quienes viven el día a día de las costas peligrosas y sus necesidades reales. Elaboré entonces la nueva hipótesis y continué el trabajo.

### **Redacción de conclusiones**

Entendí entonces que la vuelta al antiguo sistema de faros habitados por sus técnicos no se va a dar en un futuro inmediato y que la permanencia física de estas construcciones dependerá casi exclusivamente de que la inventiva empresarial encuentre un modo de hacer de cada faro una empresa rentable.

Esa es justamente la conclusión final de este trabajo: **los faros serán automatizados en su totalidad y sus edificios servirán para alojar los usos alternativos descritos.**

### **Compaginación y edición**

El trabajo de edición consistió en gran parte en la selección de materiales que fueran realmente relevantes al tema y que, durante doce años transcurridos no hubieran perdido su vigencia. Con el paso del tiempo se ha confirmado la extinción del oficio de farero en España y actualmente los pocos fareros que quedan actúan más como guardias de seguridad que como técnicos. Luego de la investigación y desarrollo realizados a través

de 12 años en varias localizaciones de tres continentes y de muchas de tenciones y reinicios de cada etapa, finalicé la edición de este trabajo en agosto de 2018, en Montevideo, Uruguay.



Universidad de  
**San Andrés**