

PLAN DE ORDENACIÓN DO LITORAL



TÍTULO IV

CAPÍTULO 3

A senda dos faros



1.	INTRODUCCIÓN.....	4
	1.1. ARTICULACIÓN CON OUTRAS SENDAS.....	6
	1.2. PLAN DE ETAPAS	6
	1.3. OBXECTIVOS.....	6
2.	TRAZADO XERAL DA SENDA DOS FAROS	7
3.	RUTA INICIÁTICA: AS SETE COSTAS.....	9
	3.1. Faro de Ribadeo. Illa Pancha.....	11
	3.2. Faro de Cabo Ortegal	13
	3.3. Faros de Prioriño E A Palma	15
	3.4. Senda de Caión a Baldaio	17
	3.5. Senda del Faro de Fisterra al Faro de Cee.....	19
	3.6. Senda de Monte Facho a Cabo Home.....	21
	3.7. Faro de Cabo Silleiro.	23
4.	INTRUMENTOS DE DESENVOLVEMENTO	24
5.	USUARIOS DA SENDA	25



IV.3.01

Faro de Ons

“O andar condicionaba a ollada, e a ollada condicionaba o andar, ata tal punto que parecía que só os pés eran capaces de ollar.”

Robert Smithson

1. INTRODUCCIÓN

Percorrer indica movemento, material ou inmaterial; é tanto a acción de transitar un espazo, un lugar, como a acción de rexistrar ou ollar con atención ao que se desexa achar. O camiño é unha vía que se “constrúe” para transitar. Esta definición pode dar lugar a interpretacións diversas: o camiño como obxecto físico, real e como unha dirección espiritual, abstracta. Camiñar é un acto intrínseco ao ser humano. O testemuño máis antigo da existencia do home é a marca dun percorrido que quedou solidificado no barro volcánico; a referencia dos pasos do *Australopithecus*.

Unha senda é un camiño que se abre, que ten unhas calidades lixeiras e efémeras. Pode ser que a vexetación que a rodea a volta pechar se perde o seu uso, que o vento e outros axentes a erosionen ou, simplemente, que caia no esquecemento e o desuso e así desapareza.

Doutra banda, a delimitación da senda implica a protección dos hábitats e ecosistemas máis fráxiles que percorre, ao marcar e definir cales deben ser as “pegadas”.

O litoral non é só un límite físico mar-terra, tampouco un contorno, é un medio, un espazo onde se estableceron as sociedades e xeitos de vida, creando relacións das que hoxe aínda duran trazas e obxectos.

A Senda dos faros é, por suposto, un camiño físico e como tal pode ser cartografado e sinalizado, pero tamén é un percorrido no espazo e no tempo. Percorrer esta senda implica un recoñecemento do sistema costeiro ao mesmo tempo que unha experiencia sensorial.

A valorización deste percorrido inclúe un territorio aínda maior, todo o que se percibe coa ollada.

Deste xeito xerárase atracción sobre os núcleos de poboación que marcan este percorrido, supondo un método de xestión sostible, evitando o abandono e xerando novos motores económicos e culturais.

Se preguntamos a un navegante ou a un visitante que é un faro, veremos que a percepción sobre eles é moi distinta. Os elementos que conforman unha paisaxe teñen significados diferentes a través dos distintos observadores e a súa diferente apropiación. O coñecemento, a memoria e o uso “constrúen paisaxe”.

Faros e balizas constitúen un código básico e imprescindible para os navegantes, mentres que para os demais son símbolos cuxo significado se descoñece. O que é universal nestas construcións é que indubidablemente son fitos na paisaxe, un suceso ou acontecemento que serve de punto de referencia, e que evocan o litoral, o territorio onde se funden a terra e o mar.

A navegación marítima e a evolución das súas prácticas marcan a aparición dos faros. Nun primeiro momento a navegación realizábase de día, a cabotaxe, cinguindo a pesca a augas próximas, sempre albiscando a costa. Existían sistemas de marcas baseadas no recoñecemento e diferenciación dos accidentes naturais máis destacados: cabos, golfos, desembocaduras de ríos... Como guía de arribada (chegada) aos fondeadoiros empregábanse outras referencias, elementos xeomorfolóxicos menores. A estes últimos asociábanse nomes ou lendas debido ás súas formas singulares. Pola súa parte, a necesidade de divisar os navíos desde terra leva a construír atalaias, torres e elementos de referencia que pasan a ser recoñecibles desde os barcos.



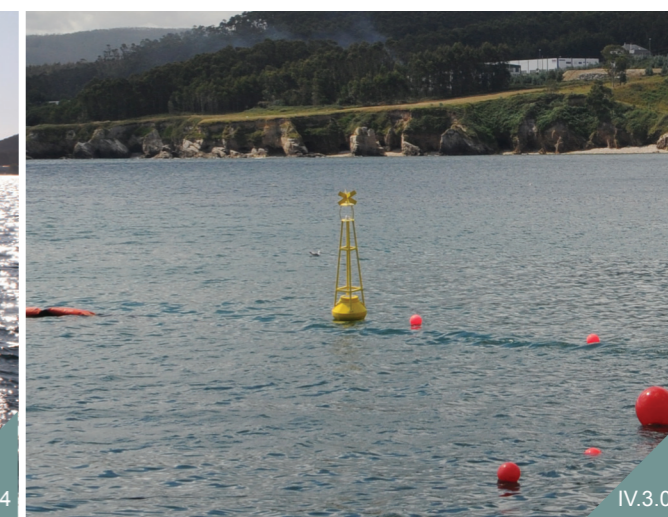
Faro de Ons



Faro de Punta Nariga. Muxía



Baliza de sinalización do río Miño



Baliza de sinalización de perigo en porto de Burela

Cando a navegación empeza a requirir estancias de varios días no mar e saír dos límites visuais da costa, xorde a necesidade de novos sistemas de sinalización. Nacen as marcas luminosas que fan segura a navegación nocturna. Inicialmente son fogueiras e lumes que se prendían nas cimas das montañas, fachos. Comeza o uso de balizas para sinalar os baixos, constituídas por postes de madeira cravada no fondo areoso, evidenciando os perigos aos navegantes.

Os primeiros construtores de faros como edificación independente son os gregos. Un dos primeiros é o Faro de Alexandría. A raíz do termo vincúlase, ben á toponimia, situada nunha illa da desembocadura do Nilo, denominada Pharos (Illa do Faraón), ben á adaptación ao grego dunha palabra exipcia que significaba casa de Horus, divindade do sol e da vida.

A costa galega a principios do século XIX non conta cunha rede de faros axeitada ao seu escarpado perfil costeiro, quedando moi lonxe dos corenta faros que se calcula existían na Idade Media na costa británica, de similares características. Novos sistemas de sinalización irán actualizando e mellorando as marcas de navegación, sobre todo a partir do Plan Xeral de Iluminación Marítima de 1847 e o Plan Xeral de Balizamento das costas españolas de 1858.

Os faros recollidos para este documento son os denominados de primeira e segunda categoría, caracterizados polo longo do alcance do seu sinal e os que por tradición tiñan certa importancia para a navegación, aínda que actualmente a perdan debido a cambios de situación de portos ou melloras no sistema de balizamento.

Tamén se pretende dar a coñecer a historia e evolución das marcas de navegación neste territorio pola súa identidade e características propias. Así, os faros de menor categoría, as balizas, semáforos marítimos e outros sinais non lumínicos son recollidos e tratados nesta senda, ao ser elementos necesarios para a comprensión do complexo sistema de sinalización.

Segundo o tipo e característica de cada costa, teñen máis importancia ou representatividade os faros de primeira categoría ou os de quinta, e as balizas. Así por exemplo, nas Rías Baixas debido á cantidade de asentamentos e á presenza de baixos e illotes, os faros de 5ª e 6ª orde son moi numerosos, así como as balizas, mentres que

os faros de primeira orde se sitúan nas zonas máis abertas ao océano, no arco de illas: Sálvora, Ons e Cíes. O contrario acontece nas costas onde o número de portos é moito menor, como as de Bergantiños, Costa Sur e Mariña lucense, onde os poucos faros que encontramos serven de guía para barcos que bordean a nosa costa. Na Costa da Morte, a súa complexidade, sumada ás condicións climáticas e marítimas, fai que se alternen balizas con faros de primeira orde. As Rías Altas guían os barcos foráneos cos faros nos seus cabos e os autóctonos co balizamento de entrada a porto.

A riqueza e diversidade destes elementos é reflexo da diversidade e complexidade da costa que marcan. De novo a cultura fúndese co lugar para establecer un diálogo do que xorde unha paisaxe harmónica e excepcional.

Os semáforos nacen como complemento á navegación diúrna, coa función de dar avisos e recibir mensaxes dos barcos, por medio das bandeiras que forman o código internacional de sinais, izadas nun gran mastro. En 1880 un novo plan xeral establece a construción de tres estacións electro-semafóricas: unha en Bares e outras en Fisterra e Cíes. Estes edificios contiñan dúas vivendas para vixías e a parte administrativa que constaba de arquivo, servizo telegráfico e observatorio. Destaca o mastro, elemento caracterizador onde se izaban as bandeiras de sinais, que servía para comunicarse cos barcos que así o decidisen co posterior cobramento de tributos. O de Cíes nunca se construíu e actualmente os de Fisterra e Bares teñen uso hostaleiro e complementan o sinal dos faros que acompañan.

As tipoloxías de faros que se construíron no século XIX destacan pola homoxeneidade. Todos eles contaban coa edificación que albergaba as vivendas dos fareiros, que adoitaban ser dous homes, coas súas familias, que alternavan as súas funcións. As tipoloxías máis frecuentes eran a de torre pegada ao edificio do fareiro, onde o edificio podía ter ou non patio interior e na que a torre estaba encaixada no centro do edificio. No século XX xorden novos modelos, algúns deles moi simples, só constando de torre, xa que os avances non facían imprescindible a presenza diaria dos torreiros. Destacan os de Candieira, polo seu volume quebrado, e os máis recentes, construídos na década dos noventa, como o faro de Frouxeira e o de Punta Nariga.

O Faro da Torre de Hércules merece especial atención. É, de entre os faros en funcionamento, o máis antigo do mundo e recentemente foi nomeado Patrimonio da Humidade (UNESCO 2009).

1.1. ARTICULACIÓN CON OTRAS SENDAS

Son numerosos os percorridos xa establecidos no litoral galego. Destacan pola súa historia e particularidade os diferentes Camiños de Santiago, como son o Camiño do Norte, o Camiño Inglés, o Camiño de Arousa, que traza a ruta que describe a lenda da chegada do Apóstolo Santiago, o camiño de Fisterra a Santiago coa súa variante a Muxía, e outros Camiños de Santiago procedentes do Sur.

Os GP (gran percorrido) e PP (pequeno percorrido) son carreiros homologados existentes en varios países europeos que se xestionan mediante un código de sinais predeterminados. Os primeiros, a diferenza dos segundos, son rutas de máis de dúas xornadas, cunha extensión maior de 50 km.

Destaca a existencia de dúas sendas europeas de Gran Percorrido: a que vai desde o Ártánd (Turquía), aos pés do mar Negro, a Santiago de Compostela (GRE-3) e a que une San Petersburgo con Lisboa (GRE-9). A senda dos faros inclúese na súa totalidade dentro desta última.

Non se deben esquecer rutas menores, de uso cotián pola poboación da zona, e outras de carácter cultural que xorden da unión de puntos de interese. Destacan como iniciativas recentes a creación de vías verdes, como a do Eo, que reempregan os antigos trazados ferroviarios.

Está no espírito deste plan o interese por recuperar itinerarios desde núcleos do interior cara á costa, seguindo antigos trazados de infraestruturas e camiños de monte.

Estes percorridos de medio ou longo traxecto son en moitas ocasións susceptibles de realizarse en bicicleta, e factibles para a maioría dos colectivos.

Esta senda litoral na fase que nos ocupa, unicamente supón unha proposta de trazado, sen entrar aínda no estudo pormenorizado das actuacións necesarias para acondicionar e asegurar o tránsito por el. Este debe ser o obxecto dunha segunda fase que se desenvolverá como veremos por un ou varios Plans Especiais.

1.2. PLAN DE ETAPAS

A Senda dos faros é un percorrido único que se pode dividir en tantos tramos como teñan coherencia e presenten unidade. A lonxitude aproximada desta senda é de 1.900 km. Debido á escala do percorrido necesitaríanse entre 70 e 80 días para percorrela. Este é o motivo polo que se escolleron de entre todos os percorridos posibles algúns máis significativos.

Ruta de coñecemento dunha costa

Exponse o percorrido a través dunha das sete costas que o POL establece no litoral galego. Debido á extensión diferente entre elas, pódense coñecer as que se adapte máis ao tempo dispoñible polos camiñantes.

Ruta iniciática

Propónse unha ruta curta, de sete etapas de camiñada, unha en cada costa, co obxectivo de poder ter unha visión global da diversidade do litoral galego.

Escolléronse os tramos máis interesantes, xa non só pola súa beleza, senón por ser os enclaves máis representativos deste tipo de costa.



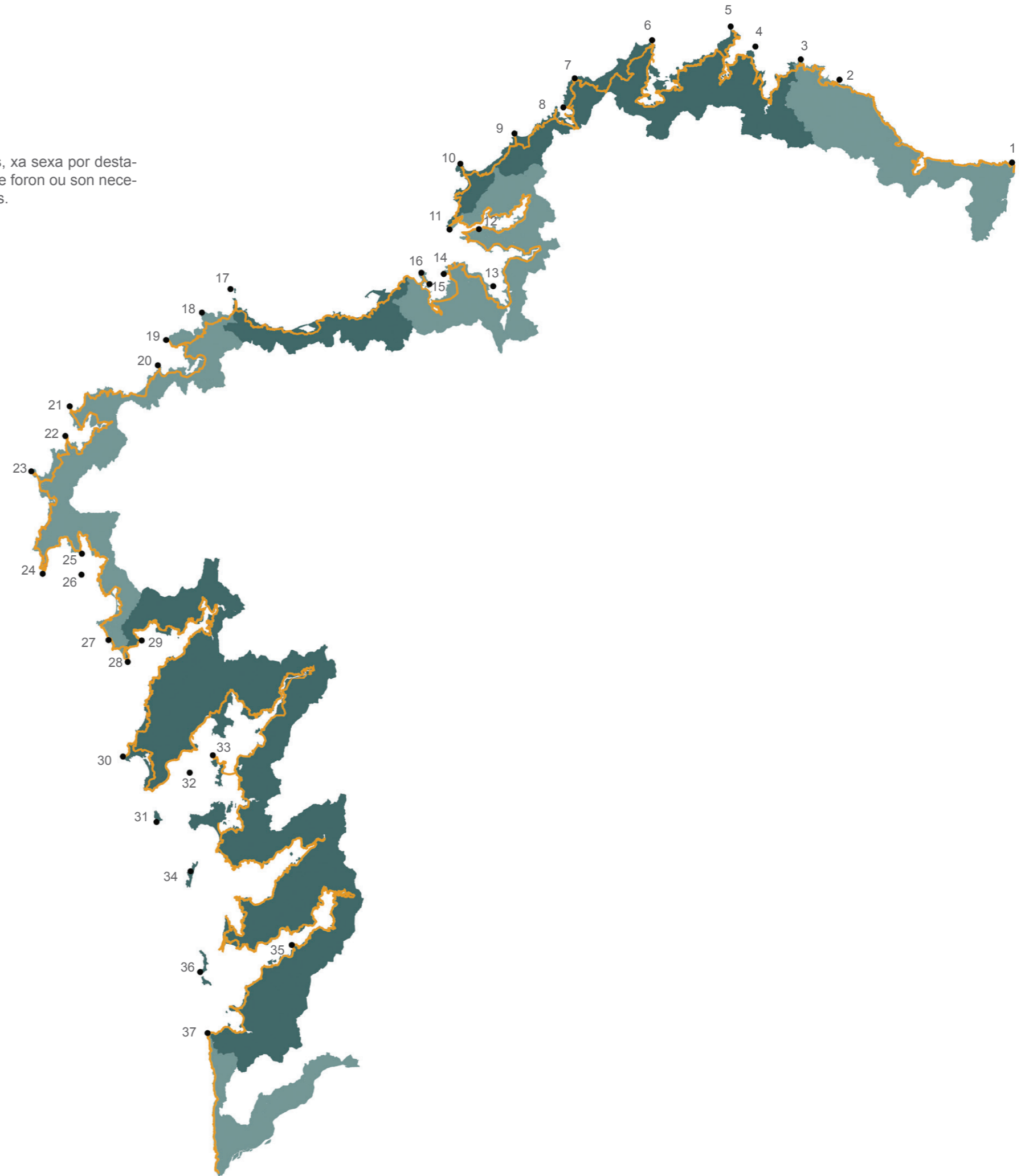
1.3. OBXECTIVOS

- Integrar Galicia no proxecto da Senda Europea GRE-9, “Cornixa Atlántica”, que propón unir cun percorrido peonil toda a costa desde San Petersburgo ata Lisboa.
- Dar alternativas ao litoral, mediante a oferta de usos como o sendeirismo, a bici ou o montañismo, xerando máis opcións turísticas que a praia; equilibrando así o uso deste territorio ao ser actividades que se poden desenvolver ao longo de todo o ano e con condicións climáticas diversas.
- Xerar un recurso económico sostible mediante unha estrutura territorial “branda”, fomentando ao mesmo tempo a conservación do medio e evitando a fragmentación dos hábitats. Para iso deberase evitar a apertura de novos camiños, así como ter en conta as características de cada un dos espazos que percorre a senda. Deste xeito, as intervencións realizaranse sempre en favor dos seus valores ecolóxicos e ambientais e actuando cara unha mellora destes, procurando o máximo respecto das comunidades vexetais e os animais que os ocupan.
- Ofrecer medios de uso, coñecemento e gozo do territorio litoral, mediante o establecemento dunha rede de camiños e sendas que permitan percorrer o espazo costeiro e conectar co interior.
- Dotar a senda de elementos que posibiliten a súa función didáctica e fortalecer o coñecemento do litoral como elemento territorial e cultural.

2. TRAZADO XERAL DA SENDA DOS FAROS

Independentemente da elección dos faros da listaxe adxunta, debido ás súas características, xa sexa por destacada envergadura, historia ou memoria, na senda explicaranse e trataranse os elementos que foron ou son necesarios na navegación, recollendo torres, balizas, elementos xeográficos e outras construcións.

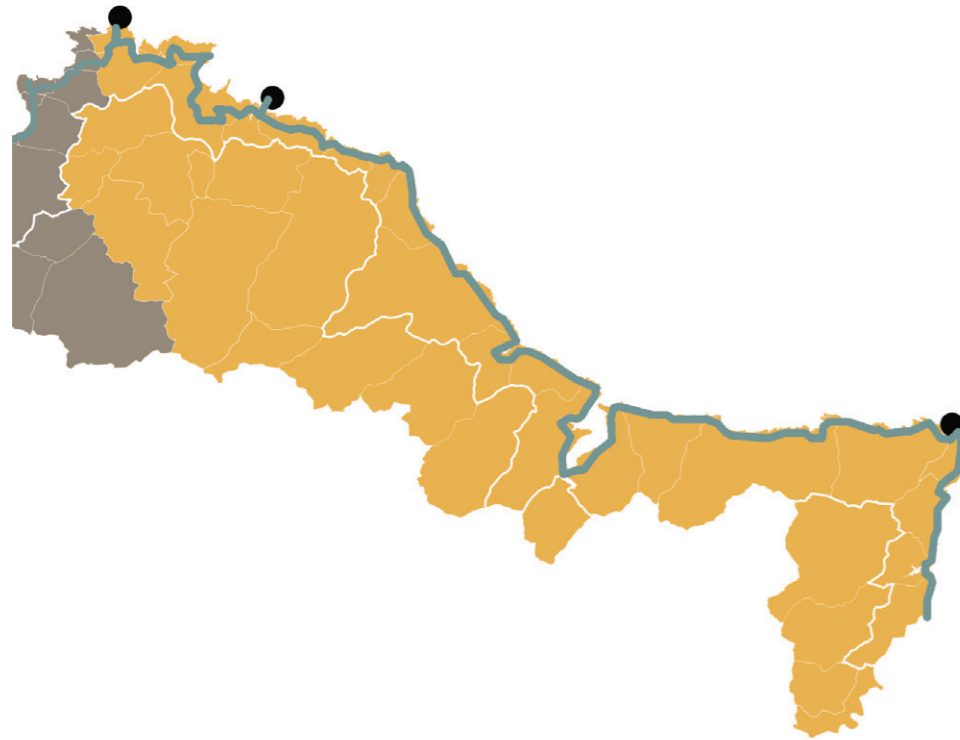
- | | |
|---------------------------------------|-----------------|
| 1. Faro de Ribadeo. Illa Pancha. | (1859) |
| 2. Faro de San Cibrao. | (1864) |
| 3. Faro de Punta Roncadoira. | (1974) |
| 4. Faro de Coelleira. Illa Coelleira. | (1864) |
| 5. Faro de Estaca de Bares. | (1850) |
| 6. Faro de Cabo Ortegá. | (1984) |
| 7. Faro de Candieira. | (1954) |
| 8. Faro de Cedeira. | (1862) |
| 9. Faro de Frouxeira. | (1994) |
| 10. Faro de Cabo Prior. | (1854) |
| 11. Faro de Cabo Prioriño. | (1854) |
| 12. Faro do Castelo da Palma. | (1862) |
| 13. Faro de Mera. | (1917) |
| 14. Faro de Oza. | (1917) |
| 15. Faro do Castelo de Santo Antón. | (1861) |
| 16. Faro da Torre de Hércules. | (s. I-II d. C.) |
| 17. Faro das Illas Sisargas. | (1853) |
| 18. Faro de Punta Nariga. | (1998) |
| 19. Faro de Roncudo. | (1920) |
| 20. Faro de Laxe. | (1928) |
| 21. Faro de Cabo Vilán. | (1854) |
| 22. Faro de Muxía. | (1928) |
| 23. Faro de Touriñán. | (1898) |
| 24. Faro de Fisterra. | (1853) |
| 25. Faro de Cee. | (1860) |
| 26. Faro de Lobeiras. | (1909) |
| 27. Faro de Punta Ínsua. | (1921) |
| 28. Faro de Louro. | (1862) |
| 29. Faro de Rebordiño. | (1909) |
| 30. Faro de Corrubedo. | (1854) |
| 31. Faro de Sálvora. | (1853) |
| 32. Faro de Rúa. | (1869) |
| 33. Faro de Arousa. Illa de Arousa. | (1853) |
| 34. Faro de Ons. | (1865) |
| 35. Faro de Cíes. | (1853) |
| 36. Faro da Guía. Vigo. | (1854) |
| 37. Faro de Cabo Silleiro. | (1862) |





3. RUTA INICIÁTICA: AS SETE COSTAS

Trazados exemplo



Estas imaxes mostran paisaxes que percorrerá a Senda dos faros na Costa lucense. Desde Ribadeo a Cangas de Foz destaca a ausencia de entrantes importantes e a textura de xistos dos seus cantís baixos de parede vertical. As pequenas fracturas, chamadas furnas, son o resultado da erosión que produce o mar ao encontrarse estratos que pola súa disposición espacial son máis febles. A poboación asentouse en aldeas situadas na planicie existente entre o mar e as suaves elevacións montañosas, abrigadas dos fortes ventos da primeira liña de costa. Os solos máis fértiles estaban dedicados a labranza, e o resto á silvicultura. A partir dos anos 60, o alto índice de emigración supón o abandono do uso agrícola pasando a ser de uso forestal. A partir da ría de Foz a paisaxe cambia, a forma da costa ofrece maior protección concatenándose así os asentamentos, máis próximos ao mar, e os portos.

Os portos de maior importancia na actualidade son Ribadeo, Foz, Burela e San Cibrao. Os únicos que contan con faros de primeira categoría son Ribadeo e San Cibrao, mentres que nos demais a sinalización se limita a un sistema de faros de 6ª categoría, necesario para a recalada dos barcos a porto. En Burela, debido á presenza de perigosos baixos visibles desde a senda, construíuse unha baliza que destaca polo seu tamaño. A construción do faro en Ribadeo xorde en 1847 cando os redactores do Plan Xeral de Iluminación Marítima ven a necesidade de intercalar dous faros entre Cabo Ortegá e Cabo de Penas (Asturias).

Non existiu debate para o seu emprazamento en Illa Pancha, lugar onde xa se estableceran diferentes marcas de navegación: a Torre da Vela (no pé da ponte de acceso á illa), un vixía e un facho; todos eles aseguraban a navegación desde Burela a Tapia. Este faro pertence á tipoloxía de torre encaixada no centro do edificio de fa-reiros, que ten como vantaxe a redución de peripiaño necesario (o que supuña un aforro económico importante) ao estar a base protexida polo volume construído. Outra vantaxe que sinalar é a comodidade que lle concedía ao fareiro, evitándolle camiñar desprotexido como acontece cando o faro é unha peza autónoma.

O faro préndese en 1859 a 24 metros sobre o nivel do mar e a 8,8 metros do solo, cun alcance de 9 millas. En épocas posteriores, respondendo a novas demandas, o seu alcance, autonomía e luz melloran, chegando xa no 1945 a utilizar sistemas con aproveitamento de enerxía solar.

Un gran cambio chega nos anos oitenta cando se decide construír un novo faro, un modelo estandarizado de formigón con torre de 3 m de diámetro e 12,70 metros de altura, do mesmo xeito que os de San Cibrao e Roncadoira, tamén na Mariña lucense, e o de Ortegá. As únicas diferenzas que existen entre eles son as cores do fuste, sendo Roncadoira branco e San Cibrao e Ribadeo brancos cunhas franxas negras. O faro de Ortegá substitúe o negro polo vermello. Actualmente o alcance do faro é de 21 millas.



IV.3.08 Planicie litoral desde as cordilleiras traseiras. Concello de Barreiros.



IV.3.09 Fronte costeira. Concello de Foz.



IV.3.10 Faro de San Cibrao.



IV.3.11 Vista desde o faro de Punta Roncadoira.

Etapa Ribadeo-Rinlo

Faros ou marcas de navegación:	faro de Ribadeo
Termo municipal:	Ribadeo
Quilometraxe:	9 km. Esta cantidade dóbrase se se regresa a Ribadeo
Desnivel:	inapreciable
Duración:	6 horas
Servizos:	os núcleos de inicio e chegada

Este tramo da Senda percorre paisaxes marítimas tras acceder desde Asturias polas paraxes fluviais da ría do Eo, caracterizada polo fondo de escena de elevacións suaves, que contrasta coa planicie pola que se camiña.

A etapa parte de Ribadeo, núcleo de identidade do litoral que destaca polo seu diverso patrimonio arquitectónico con pezas destacadas de *art déco* e pazos urbanos. Antes de chegar ao faro encontramos o cargadoiro de mineral de Vilaselán, testemuña do pasado mineiro da zona e o castelo de San Damián, fortaleza en ruínas que serviu como defensa do porto. A Illa Pancha accédese por unha ponte, que substitúe á anterior, antigamente de forxa de Sargadelos, deixando atrás a pequena praia de Rochas Brancas e a antiga Torre da Vela, lugar onde se situaban os vixías. Continúa o camiño pasando polo castro das Grobas e a praia de Gabieira. Toman protagonismo os baixos acantilados e as furnas que se van sucedendo.

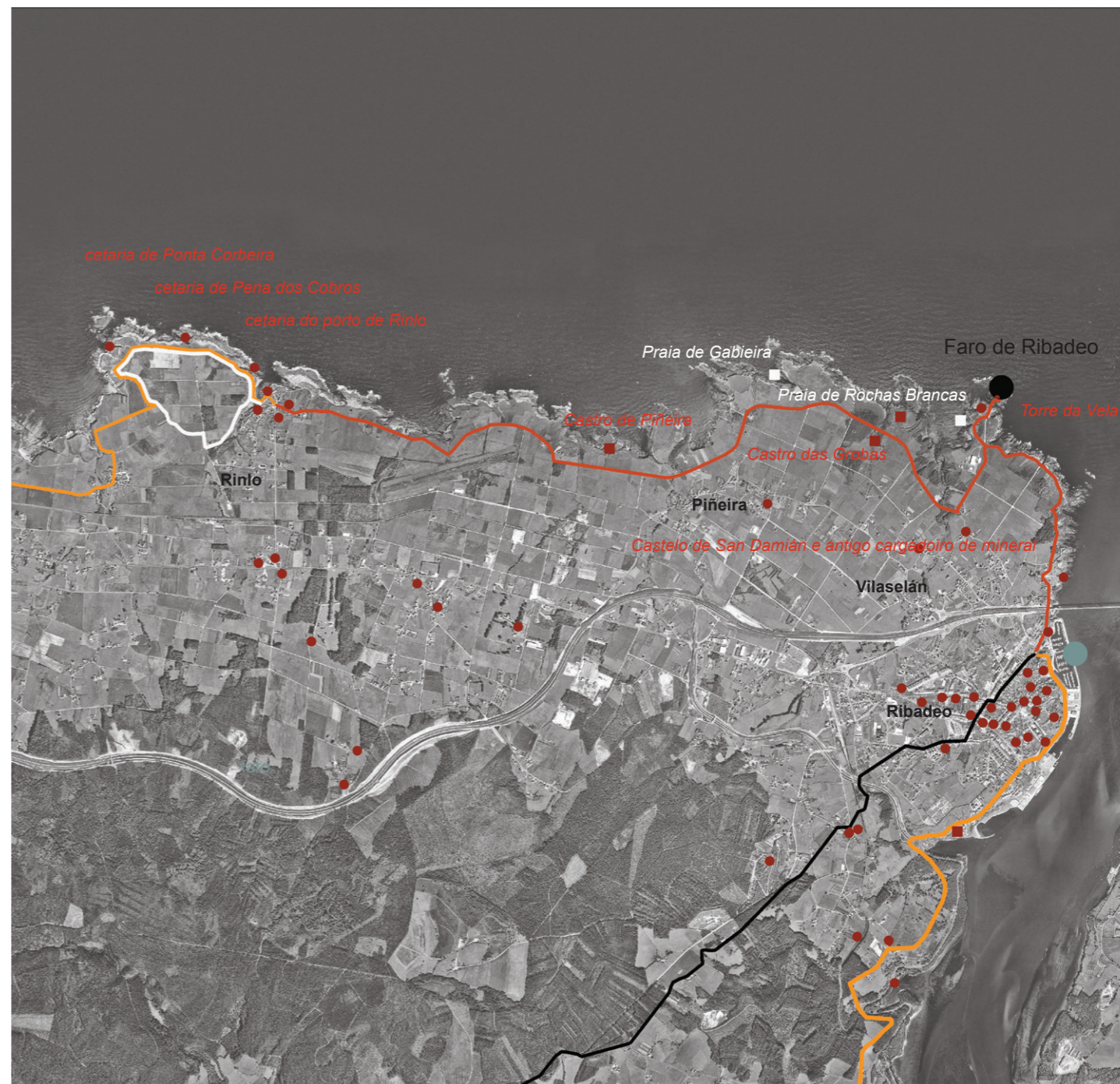
Rinlo, final da etapa proposta, aínda conserva en gran medida a súa morfoloxía e tipoloxía orixinarias. O núcleo está construído sobre unha furna onde desemboca un pequeno curso de auga. Rinlo é o comezo dun pequeno percorrido, a Ruta das Cetarias, que recolle un patrimonio marítimo único, desenvolvido na estratexia 01 do POL.

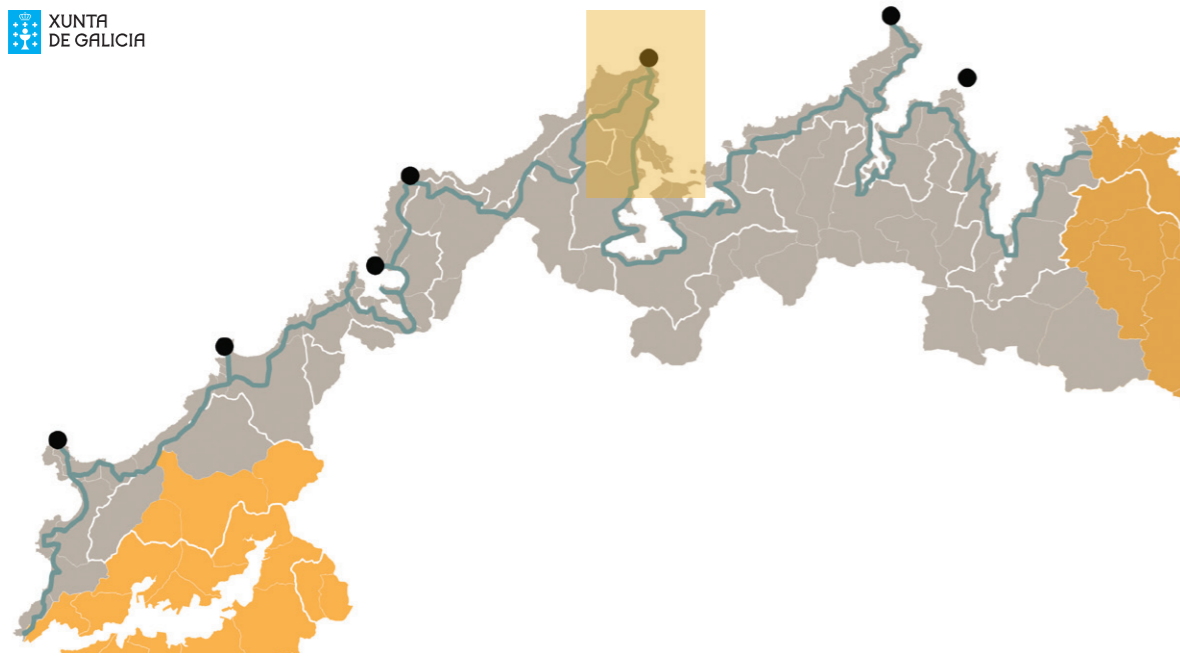
A senda dos faros conflúe en Ribadeo co Camiño de Santiago do Norte e con outras sendas locais, como a subida ao miradoiro da ermida de Santa Cruz. Destaca, entre outros percorridos, a Vía Verde do Eo que enlaza coa Senda dos faros en parte do seu tramo fluvial.



Faro de Ribadeo. Illa Pancha.

3.1. FARO DE RIBADEO. ILLA PANCHA. Mariña Lucense.





As Rías Altas caracterízanse por contar cunha costa abrupta con elevacións importantes, entre as que destaca a Serra da Capelada que forma os cantís máis altos do sur Europa, tan só superado polos fiordes nórdicos, que protexen amplos entrantes onde se acumulan sedimentos e se forman praias. Estas rías son o resultado da variada composición litolóxica, onde parte dos materiais foron fortemente erosionados ata a súa disgregación, dando lugar a estas enseadas interiores. Na primeira imaxe observamos o interior da ría, con grandes depósitos sedimentarios, e o océano ao fondo. Na segunda, tomada desde o mar, cara ao río, obsérvase a vertente acantilada. Na última imaxe destaca a parcelación agrícola e os asentamentos rurais. Son paisaxes caracterizadas pola súa gran variedade: grandes zonas húmidas, praias extensas no interior da ría e praias de menor extensión e cantís abruptos na costa.



IV.3.13



IV.3.14



IV.3.15

Neste tramo das Rías Altas, con escarpados cantís de 600 metros, destaca xa desde a Antigüidade Cabo Ortegal, como unha das referencias xeográficas clave para a navegación. Os Aguilóns, perigosa cadea de penedos rodeados de rompentos, fan facilmente recoñecible este cabo.

En 1847, o Plan Xeral de Iluminación Marítima propón un gran faro tanto para esta zona como para Fisterra. A proposta orixinal de Ortegal mellórase antes de aprobar este plan, cun faro, unha caseta e un destacamento militar. Finalmente óptase por cambiar unha das localizacións e construír un faro en Estaca de Bares e outro en Fisterra. En 1904 vólvese propoñer a construción, esta vez a competencia é Punta Candieira. Propúñase para Ortegal un faro a 120 metros evitando as néboas e cun alcance de 60 millas, que lle daría a categoría de "máis potente de Europa", ademais dunha estación radiogoniométrica. Debido ao desorbitado custo desta, desestímase e instálase un faro con sirena en Candieira e unha estación radio-faro en Estaca de Bares. Ortegal terá que esperar ata moi entrado o século XX a ser iluminado. No 1982 comeza a construción dun faro de modelo estandarizado como os de Ribadeo, San Cibrao e Roncadoira e Touriñán, realizados en formigón con 3 metros de diámetro e 12,70 metros de altura. O vermello do seu acabado busca o contraste co contorno conseguindo maior visibilidade en días de néboa. Ao ser un faro tan próximo no tempo non se propuxo a construción de edificio de residencia para foreiros, sendo controlado o seu aceso desde o porto de Ferrol. O seu empraamento ofrece unhas espectaculares vistas: cara ao mar, a vista dos Aguilóns e de costas a este, a imponente Serra da Capelada. O seu acceso sinuoso e cerrado, na actualidade por plantacións de grande altura, converte a chegada ao faro nunha experiencia inesquecible e sorprendente pola grandeza da paisaxe e a amplitude que ofrece a súa cunca visual.



IV.3.16

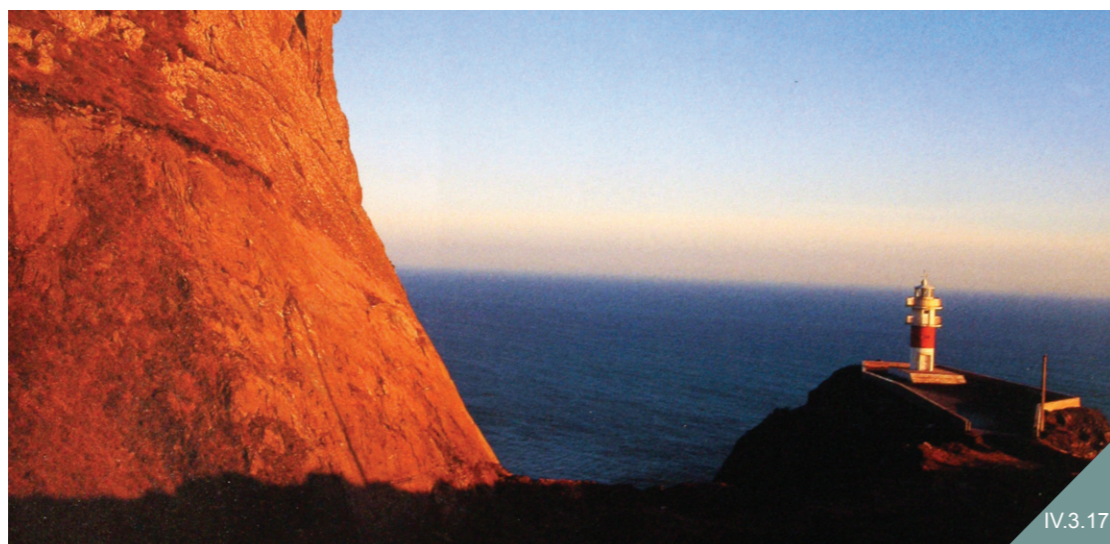
Faro de Punta Candieira. Cedeira.

Etapa Ponte de Mera-miradoiro da Miranda

Faros ou marcas de navegación:	faro de Cabo Ortegal
Termo municipal:	Cariño
Distancia que percorrer:	25 km, contando a baixada a Cariño
Desnivel:	fortes pendentes, 500 metros de desnivel
Duración:	9 horas
Servizos:	Ponte de Mera e Cariño

Propónse este tramo da Senda dos faros debido á diversidade de hábitats que atravesamos, mostrando a paisaxe característica das Rías Altas. Na ría de Ortigueira desembocan tres ríos: o Mera, o Ladrado e o Lourido ou Ortigueira, e constitúe unha importantísima área de aves acuáticas. Desde o núcleo de Ponte de Mera, punto de partida, recoméndase camiñar ata a punta Fornelos para apreciar as vistas de inicio da ría. Despois de atravesar diferentes núcleos, recoméndase achegarse ata A Punta, que ofrece unha panorámica excepcional da praia de Morouzos. As persoas interesadas en ornitoxía deben esperar a preamar para ver a diversidade de especies que se concentran na punta de Cabalar. Continúase o traxecto deixando a man dereita a enseada de Caleira. Despois de atravesar Cariño, co seu importante porto pesqueiro, comeza o ascenso entre plantacións de eucaliptos para despois dunha pronunciada e sinuosa baixada chegar á recta final, desde onde se pode divisar o faro, branco e vermello, aliñado cos Aguillóns. Xa no faro obsérvanse unhas maravillosas vistas da imponente Serra da Capelada. A senda discorre pola cornisa da serra de A Capelada, tomando o trazado da ruta do Medioevo, aínda que se recomenda achegarse ao punto de observación da Miranda, excepcional miradoiro sobre a ría, cunha cunca visual moi ampla, facilitándonos a observación e comprensión das paraxes que percorremos, así como os trazos esenciais das Rías Altas.

No mapa observamos un cruzamento que corresponde coa ruta GP 50 que unía o faro con Betanzos, popularmente chamada Ruta do Medioevo, que se volverá cruzar coa Senda dos faros en diversas ocasións. A senda grafada en branco corresponde cun dos camiños usuais dos habitantes de Cariño para ir ao monte Miranda, situado a 545 metros sobre o nivel do mar.



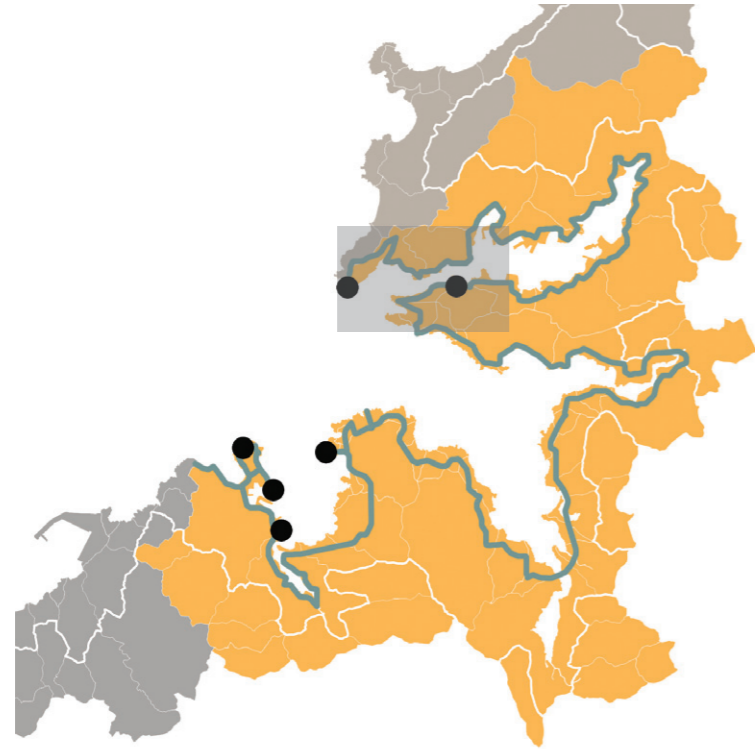
Faro de Cabo Ortegal

3.2. FARO DE CABO ORTEGAL

Rías Altas



- | | |
|-------------------------------------|---------------------------|
| ● Faro | ● Outros faros e balizas |
| — Etapa descrita da Senda dos faros | — Outras sendas |
| — Senda dos faros | ■ Patrimonio arqueolóxico |
| □ Praias | ● Patrimonio cultural |



O Golfo Ártabro, que abarca desde a ría de Ferrol ata a da Coruña, está formado por unha sucesión de rías pequenas, onde desembocan os ríos Grande de Xuvia e Beelle (ría de Ferrol), o Eume (ría de Ares), o Mandeo (ría de Betanzos) e o Mero que forma a da Coruña. Esta extensa área é unha das máis poboadas de Galicia, a rexión urbana A Coruña-Ferrol, proposta polas DOT, e foi intensamente reforestada con eucaliptos, polo que o grao de antropización é moi intenso. O substrato material de partida é metamórfico o que, combinado coa erosión mariña, confire a esta costa a diversidade de formas que a caracterizan, unha secuencia de entrantes e saíntes con praias extensas e pequenas calas.



Faro de Mera



Cabo Prioriño



Castelo de A Palma e baliza

Faro de Prioriño

O plan de 1847 propón un faro na entrada da ría de Ferrol. Unha luz de cuarta orde sería suficiente, xa que a Torre de Hércules e o cabo Prior aseguraban a navegación nocturna na zona.

A situación escollida foi Prioriño Chico, lugar onde xa se construíran unhas instalacións -baterías, baluartes- militares no século XVIII que defendían a ría de Ferrol. O proxecto instalárase aproveitando unha delas, que estaba en desuso, aforrando custos de nivelación. A luz do faro acenderíase a 27 metros de altura sobre o nivel do mar, sobre unha torre de 5 metros. Construíuse en 1853 cunha tipoloxía que lembra aos faros de San Cibrao, Louro ou Arousa. O faro pronto empezou a ser insuficiente para as familias dos dous fareiros que debían permanecer nesta paraxe afastada dos núcleos de poboación e exposta a tempestades. En 1882, ampliase, gañando unha planta e en 1914 modifícase o sinal e alcance chegando xa a 18 millas.

Faro do Castelo da Palma

Ante a necesidade de marcar unha das partes máis estreitas da ría, onde se ocultaba o famoso baixo da Palma, planéase a instalación dunha luz de balizamento na fortaleza do mesmo nome. Esta práctica xa fora realizada anos antes na Coruña, dotando de luz ao Castelo de Santo Antón. Este novo faro sería a terceira marca para navegación, xunto co faro de Prioriño e un fanal próximo ao porto de Ferrol, dando mostra da importancia deste porto na época.

O novo faro constrúese nas inmediacións do castelo da Palma. Óptase por un modelo rectangular sen patio, coa torre inserida no medio do edificio de fareiros, similar ao faro de Illa Pancha. A construción situouse 4 metros sobre o nivel do mar cunha altura de torre de 7,5 metros. Préndese en 1862 cunha luz verde fixa e 8 millas de alcance. Cos avances no sistema de sinalización, o faro pasa a permanecer apagado.

Actualmente pódese observar un gran número de balizas a ambos os lados da ría, sendo este faro unha marca máis do conxunto, ao volver a acenderse cunha luz de 7 millas.

3.3. FAROS DE PRIORIÑO E A PALMA Golfo Ártabro

Etapa Ferrol-Doniños

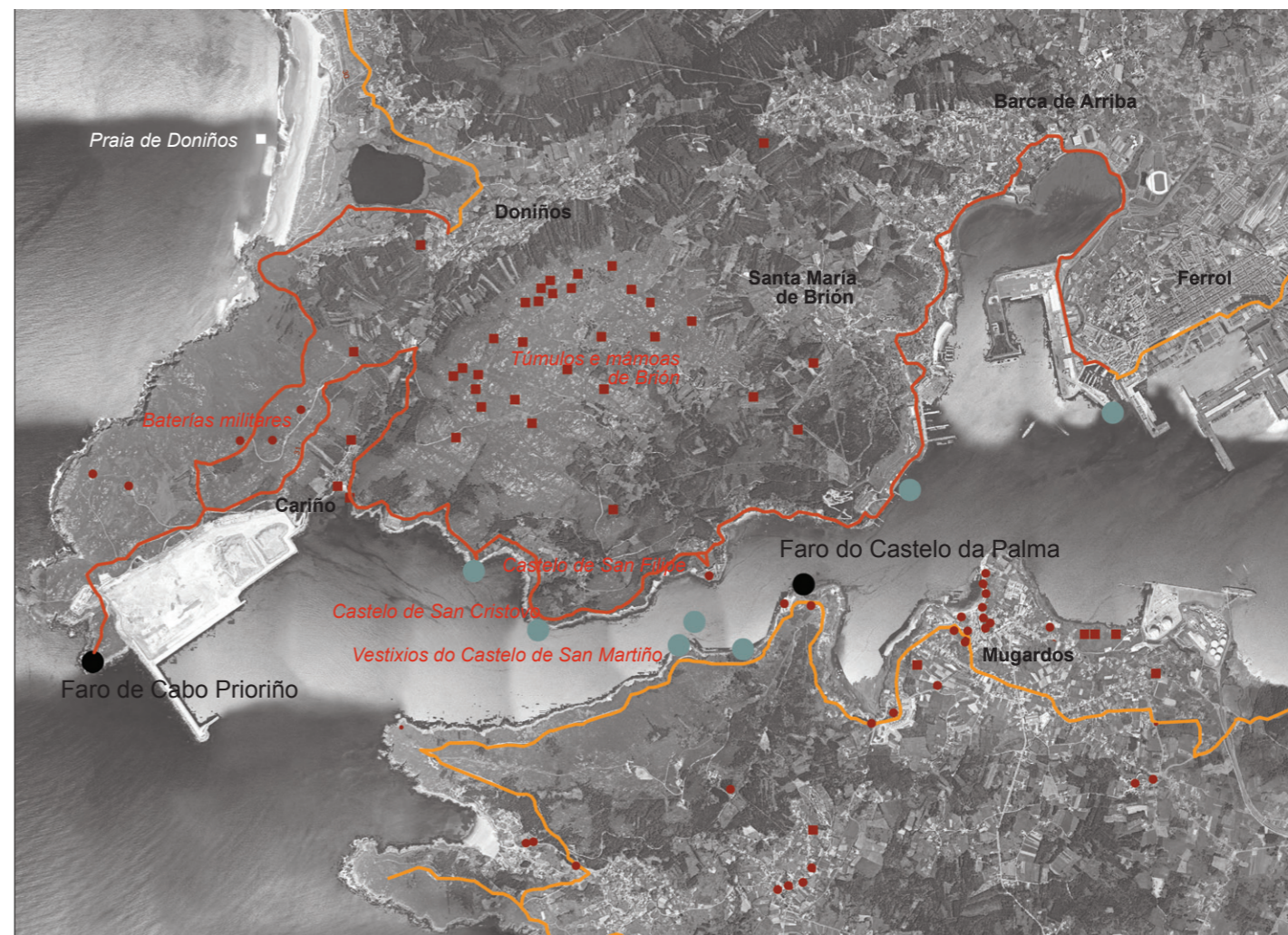
Faros ou marcas de navegación:	faro de Cabo Prioriño e vista sobre o faro da Palma e balizas de entrada da ría
Termo municipal:	Ferrol
Distancia que percorrer:	12 km
Desnivel:	moderado, 200 metros de desnivel
Duración:	6 horas
Servizos:	Ferrol, Cariño e Doniños

Saíndo de Ferrol pola Malata, a senda continúa cruzando instalacións portuarias ata observar nun pequeno cabo o Castelo de San Filipe nun primeiro plano e o Castelo da Palma na beira oposta. Ambas as fortalezas traballaban coordinadas, asegurando a protección do porto de Ferrol grazas aos seus canóns e impedindo a entrada de buques, navíos, mediante as cadeas que os unía. Unha serie de balizas en terra, con forma de torre, guiaban os barcos desde a súa entrada na ría, despois de dobrar o cabo Prioriño. Máis adiante encontrámonos as ruínas do Castelo de San Martiño, destruído ao ser substituído polo castelo da Palma. Na ruta encontrámonos de novo vestixios militares, o castelo de San Carlos. Tamén a praia de Cariño, un pequeno núcleo que se asenta no bordo costeiro. O estreito val, sucado por un pequeno río, foi poboado desde a chegada dos romanos, como o demostra o asentamento próximo. O faro de Prioriño aparecerá ao bordear o porto exterior de Ferrol, actualmente en construción. Desde este contémpanse as afiadas puntas da península de Ares, Segaña e Coitelada, coas súas instalacións militares, similares ás que se suceden conforme nos aproximamos á praia de Doniños. A medida que descendemos somos abrigados polos montes de Brión, importantes pola cantidade de mámoas e túmulos que existen. A praia de Doniños é un importante areal con forte ondada, conservando a súa área lacustre e o seu sistema de dunas.

A senda dos faros conéctase coa circular de Ferrol e outros percorridos que ofrece este municipio.



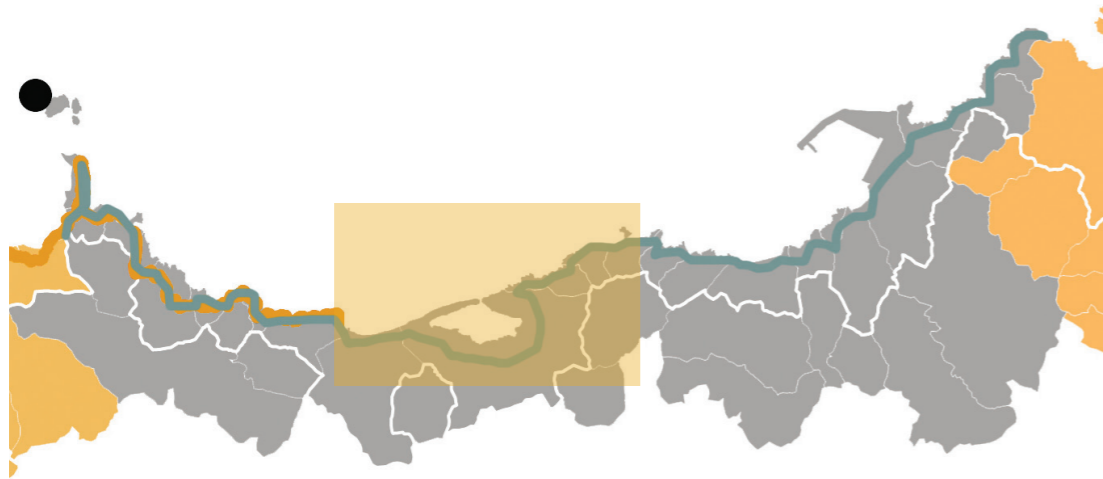
IV.3.21
Faro de Prioriño



escala 1:40.000



IV.3.22



A costa de Bergantiños é unha estreita meseta que se abre ao norte e se entrega ao mar a través dunha combinación de tramos acantilados e grandes áreas de areal, onde destaca Baldaio polo seu tamaño. As sociedades que se asentaron nesta costa basearon a súa economía na combinación da agricultura e a pesca. Os núcleos de poboación máis destacados foron os de Malpica e Caión, ambos construídos en penínsulas que ofrecían protección dos ventos, posibilidade de ter porto e cultivar en áreas próximas. Entre Baldaio e Malpica destaca a ausencia de areas extensas; as praias son menores, resultado da acumulación de sedimentos en planicies flanqueadas por cantís. Exemplos destas praias son As Rías, Torradas, Pradeira, San Miro... Os montes que se afunden directamente no mar son numerosos, polo que os asentamentos se atrasan a unha liña secundaria como é o caso de San Martiño de Cambre e Buño. O único faro de Bergantiños é o das Illas Sisargas.



IV.3.23
Praia de Arnela.

Faro das Illas Sisargas

O arquipélago das Sisargas está constituído por tres illas: Sisarga Grande ou A Illa, situada ao oeste, Malante e Sisarga Chica, moito menores. Na illa maior pódense ver vestixios de vivendas e da ermida de Santa Mariña.

A necesidade dun faro nesta localización xa se contemplaba no Plan Xeral de Iluminación Marítima, que xunto co faro de Cabo Vilán iluminaría o extenso arco comprendido entre A Coruña e Fisterra. Debido á elevación importante da illa, o faro non tiña que ser de grande altura, construíndo unha torre de tan só 7,20 metros. Empezou sendo un simple faro de 4ª orde con luz vermella. A consecución de naufraxios nesta costa fixo que o faro fose dotado cun equipo que lle permitise acadar a categoría de primeira orde. Dada a importancia das Sisargas como referente marítimo, acendeuse un pequeno faro, unha simple edificación cunha torre de 4 metros de altura, mentres o primeiro faro era mellorado. A este proxecto sucedéronlle outros como a pista de aterraxe de helicópteros e a liña telefónica, avances que facilitaban a vida dos fareiros. Co fin de mellorar a navegación en días de néboa instalouse unha sirena. Actualmente o faro funciona con enerxía solar e ten un alcance de 23 millas.

Enfilación de Caión

O porto de Caión é aberto e sen abrigo aos ventos do leste. Para a chegada desde a Coruña, os navíos teñen que tomar de referencia as Sisargas e o faro verde do final do espigón. Se se navega desde o norte, a guía é unha enfilación de dúas luces situadas á outra beira do porto, mostradas na imaxe.



IV.3.24
Porto de Razo



IV.3.25
Marisma de Baldaio, co mar de fondo.

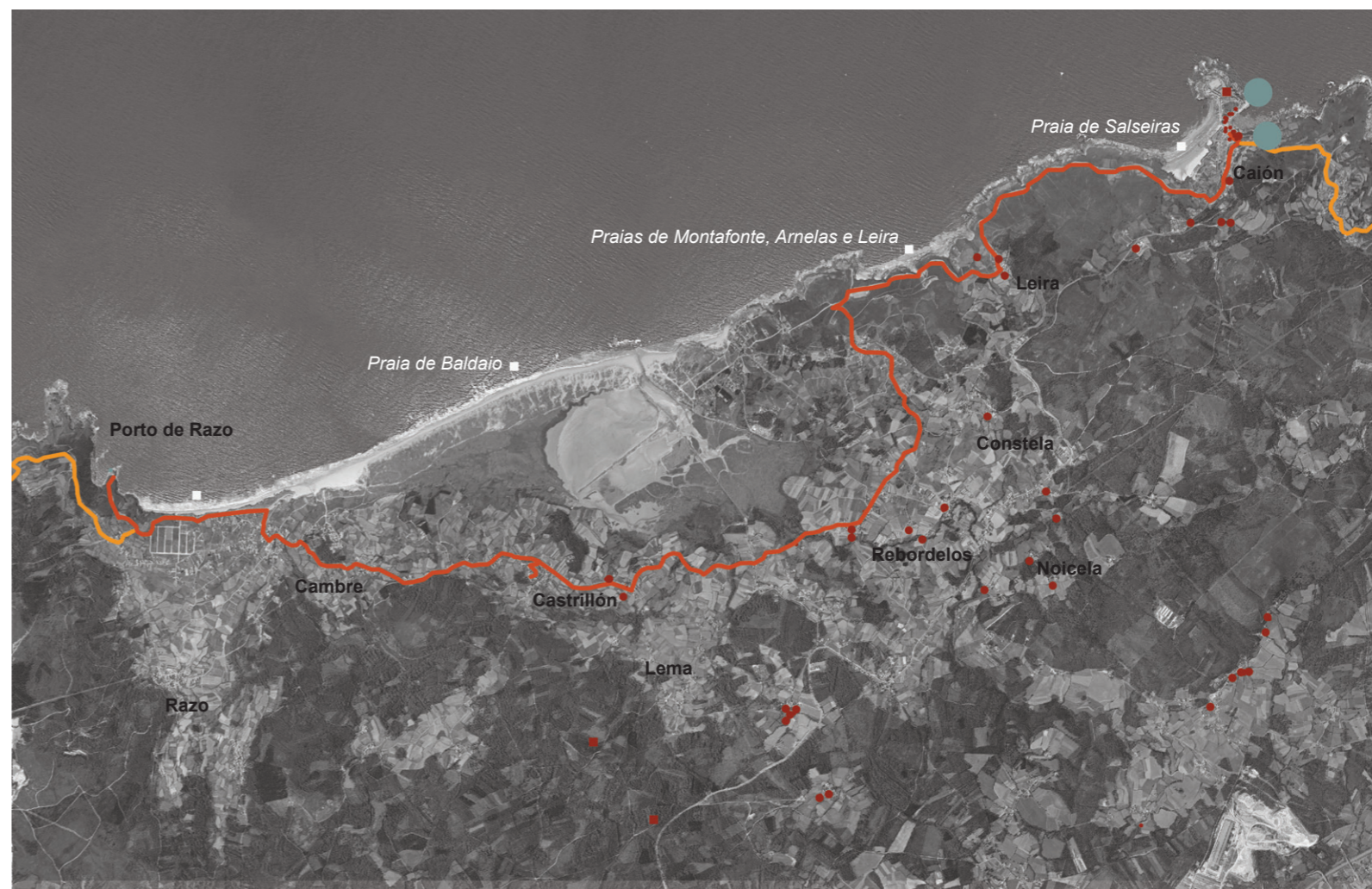
3.4. SENDA DE CAIÓN A BALDAIO Arco bergantiñán.

Etapa Caión-porto de Razo

Faros ou marcas de navegación:	enfilación en Caión de tres faros de 5/6ª orde e faro de entrada ao porto de Razo
Termo municipal:	A Laracha e Carballo
Distancia que percorrer:	14 km
Desnivel:	pouco importante, 150 metros
Duración:	7 horas
Servizos:	Caión, praia de Baldaio e Razo

A localidade de Caión marca o inicio deste percorrido. Caión foi unha pequena poboación mariñeira cun pasado marcado pola caza de baleas. En época de migración as baleas sucaban o océano desde o Atlántico Norte ao Golfo de Biscaia, bordeando a costa de Bergantiños. Estas eran avistadas desde a Atalaia, punto máis alto do Monte dos Foios que servía á súa vez de guía para os navíos. Destaca a casa brasonada do conde de Graxal e a imponente igrexa, ambas situadas na praza principal da vila. Desviándonos da ruta marcada, o mosteiro dos Milagres é un punto de peregrinación da zona que goza cunha ampla vista sobre a costa. Despois dunha camiñada bordeando o cantil chégase a unha pequena planicie onde se asenta o núcleo de Leira, que conserva muíños hidráulicos. As pequenas praias próximas (Leira, Arnelas-Montafonte) contrastan coa extensa praia de Baldaio coa súa ampla marisma, pouco coñecida. Despois dun percorrido marcado pola presenza de cantís a paisaxe cambia. Un grande areal, unha lagoa, unha marisma e plantacións agrícolas son os novos escenarios para experimentar. O cordón de dunas de case 3 km protexe este importante hábitat. A ruta bordeará a lagoa visitando algúns dos núcleos que aínda hoxe conservan unha actividade mixta, agrícola e pesqueira. Destacan, entre estes, Rebordelos, San Cristovo de Lema, Castrillón. Moitos deles conservan a morfoloxía tradicional e todos ofrecen un rico patrimonio cultural que visitar tales como igrexas, casas grandes, hórreos. Desde o campo da Igrexa de Santa Irene encontramos unha das mellores vistas.

Nas proximidades deste percorrido encontramos o parque do Megalitismo.



escala 1:40.000

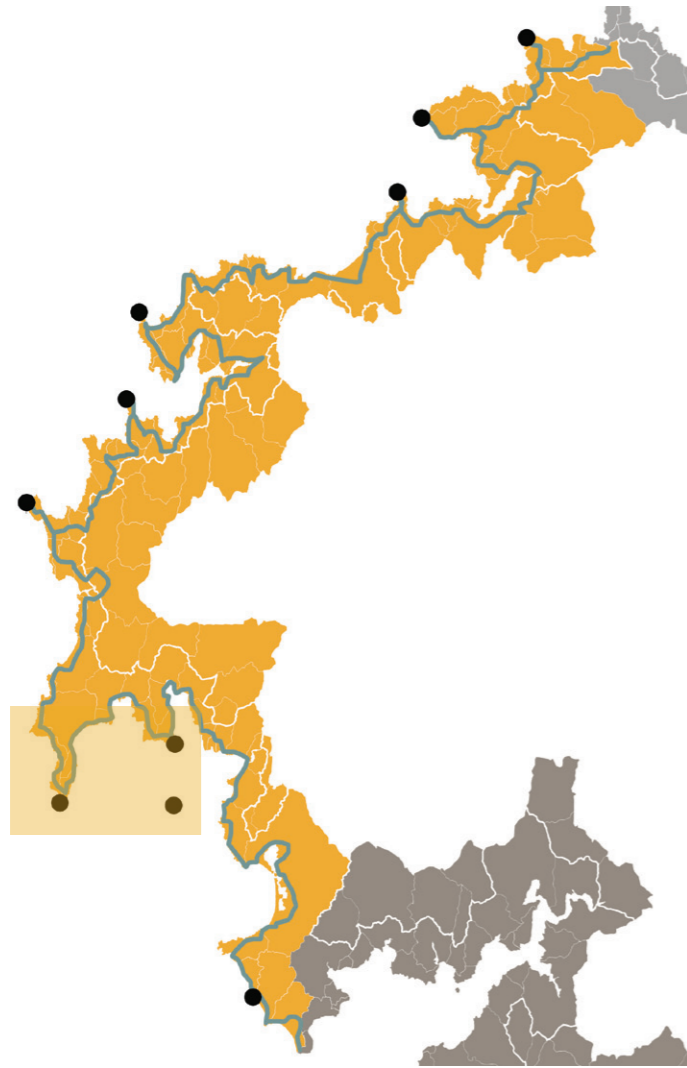
- Faro
- Etapa descrita da Senda dos faros
- Senda dos faros
- Praias
- Outros faros e balizas
- Outras sendas
- Patrimonio arqueolóxico
- Patrimonio cultural



IV.3.26 Faro de las Illas Sisargas



IV.3.27 Faro de entrada a porto e as balizas de enfilación



Faro de Fisterra

Sitúase na punta suroccidental do cabo de Fisterra, probablemente o promontorio Nerio do que falan os cronistas e xeógrafos romanos e gregos. Foi considerado a fin da Terra, como indica o seu nome, durante moitos séculos, aínda que o punto máis occidental da Península Ibérica é o seu veciño Touriñán. Esta situación especial fai que lle atribúan lendas e poderes máxicos. O certo é que non pasou desapercibido para os romanos nin para as vilas que se estableceran con anterioridade.

Antes da instalación do faro xa había unha torre e un facho. O faro está formado por unha torre de sección troncopiramidal pegada a un gran volume, superando os 143 metros de altura sobre o nivel do mar. É un dos primeiros faros galegos de primeira orde, cun alcance de 31 millas. En días de néboa emite potentes sinais acústicos que acadan as 25 millas. As demais edificacións que se encontran acompañando o faro son un edificio accesorio, o edificio da sirena e o semáforo. Este último, que se sitúa máis alto que o propio faro, constrúese en 1879 cunha instalación electrosemafórica e co fin de emitir sinais de navegación diúrna. A suma de todas as edificacións é sinal da importancia deste cabo, constituíndo un interesante conxunto arquitectónico. Antes da instalación do faro xa había unha torre e un facho.

Faro de Cee

O faro de Cee sitúase no cabo máis próximo á boca da ría de Corcubión. Esta era un fondeadoiro usual para os navíos cando os ventos do norte e nordeste lles impedían remontar o cabo de Fisterra. A forma da costa adoitaba levar a confusión polo que cumpría sinalizala. Proponse construír un faro aos pés do monte Quenxe, un fanal de luz fixa vermella, de 5ª orde, que se complementaría con outras balizas e boias, como as de Carrumieiro e Illas Lobeiras. A súa situación non era a propia para unha marca deste tipo, demasiado elevada respecto ao nivel de mar (25 metros). Pertence á tipoloxía de torre pegada a edificio de torreiros como o faro de San Cibrao entre outros. No 1960 acéndese por primeira vez cun alcance de 8 millas. Na actualidade funciona en combinación con Carrumieiro Chico, baixo moi coñecido "alcumado" como cemiterio de barcos gregos, debido aos numerosos sinistros de barcos desta nacionalidade. Despois de varios modelos, todos eles destruídos pola forza do mar, construíuse con éxito unha torre troncocónica pintada a franxas negras e vermellas (indicación de perigo) de 7 metros de alto.

Faro de Illas Lobeiras

O faro das Illas Lobeiras, pertencentes a Corcubión, constrúese en 1909; conta cunha iluminación que o clasifica como faro de 4ª orde, para sinalizar os perigosos illotes rochosos. A edificación de pedra pintada de branco axúdalle a ser distinguida en días de visibilidade reducida. Construíuse para responder aos duros embates das tempestades, só así podemos entender os seus grosos muros de 1,10 metros de gordo. Estes illotes foron declarados espazo natural protexido. Na actualidade o seu sinal luminoso ten un alcance de 11 millas e é mantido polos técnicos de Fisterra.

A Costa da Morte esténdese desde o cabo de Santo Adrián (Malpica) ata Monte Louro (Muros). A costa, de natureza principalmente granítica, é variada: pequenas rías, como a de Camariñas e Lires, amplos areais, como o de Carnota ou o de Traba e franxas acantiladas.

O nome de Costa da Morte aparece no século XIX, ao acontecer alí gran número de naufraxios. A recortada costa, con cabos destacados e salpicados con baixos rochosos, facíase moi perigosa en combinación coa forte ondata, as néboas persistentes e os cambiantes ventos. A estas particularidades había que sumarles a falta de sinalización; ata 1853 non se acende ningunha luz e na entrada do século XX só existían cinco faros nesta ampla franxa litoral. O tráfico era moi intenso ao ser paso obrigado para as comunicacións entre o norte de Europa e África e América. Actualmente o sistema de marcas é complexo, combinando faros e balizas nas zonas de baixos.



Balizas na praia de Lago. Muxía.



Mar de Fóra. Fisterra.



O faro de Cabo Vilán visto desde o Cemiterio dos Ingleses.



Faro de Cee.

Etapa de Cabo Fisterra ao Faro de Cee

Faros ou marcas de navegación:	faros de Fisterra e Cee. Semáforo de Fisterra. Vista do faro das illas Lobeiras e da baliza de Carrumieiro Chico.
Termo municipal:	Fisterra, Corcubión e Cee
Quilometraxe:	12 km
Desnivel:	150 metros
Duración:	6 horas
Servizos:	Fisterra, praia de Langosteira, Sardiñeiro e Cee

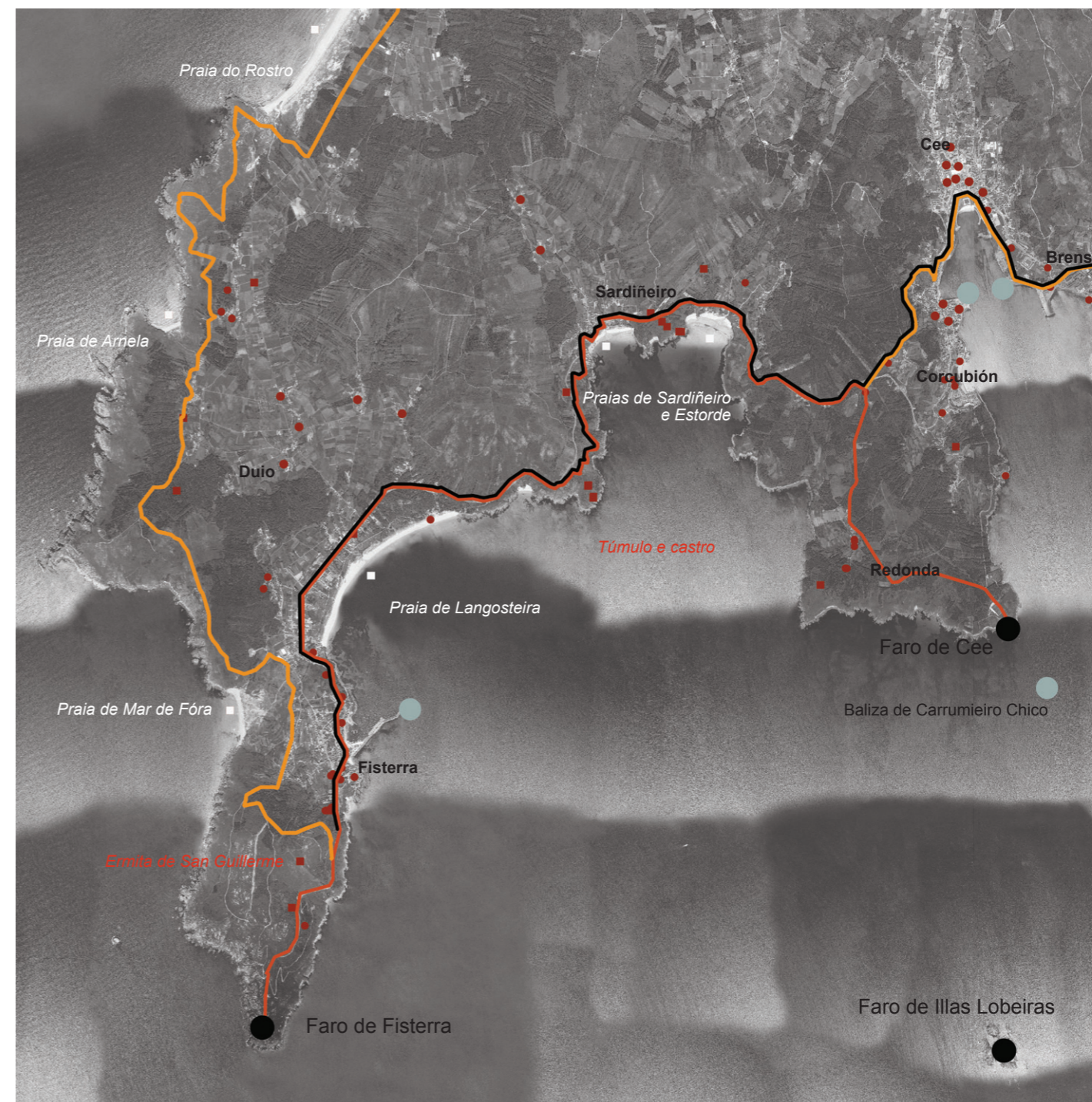
O percorrido proposto parte do cabo Fisterra, onde se encontra o interesante conxunto arquitectónico que forman todas as edificacións de sinalización marítima e capela de Santo Uxío. É o final do Camiño de Santiago para os que o continúan ata o final do mundo romano. Dirixímonos ao núcleo urbano de Fisterra, en cuxa entrada destaca o conxunto románico da Igrexa de Santa María das Areas, con cruceiro e cemiterio. Chégase á extensa praia de Langosteira, que contrasta coas dúas pequenas que deixamos atrás, chamadas Corveiro e Ribeira. No extremo leste desta praia hai unhas casetas de mariñeiros e unha antiga carpintaría de ribeira, elementos destacados de patrimonio marítimo. A continuación chegamos a un pequeno entrante ao abeiro de punta da Alba e punta Sardiñeiro, onde se achan restos dun castro e unha mámoa. Se continuamos camiñando chegamos á ampla enseada onde se asenta Sardiñeiro de Abaixo, cun conxunto de hórreos a pé de praia. Finalmente chegamos ao faro de Cee, onde podemos observar case aliñadas a baliza de Carrumieiro Chico co faro de Illas Lobeiras, Carrumieiro Novo, sinalízase só cunha marca que carece de luz. Estas tres luces, as de Cee, Illas Lobeiras e Carrumieiro Chico, aseguran a entrada aos protexidos portos de Cee e Corcubión, antes salvagardada polos castelos de Cardeal e do Príncipe, que se visitarán se continuamos o noso camiño pola Senda dos faros. O monte Quenxe ofrécenos unha vista máis ampla do conxunto debido á súa altitude.

O Cabo de Fisterra é un punto de grande afluencia. A última etapa do Camiño de Santiago formará parte da Senda dos faros, xa que seguen o mesmo trazado. Desde Cee pódese continuar o camiño cara a Muxía, variante deste final da peregrinación.



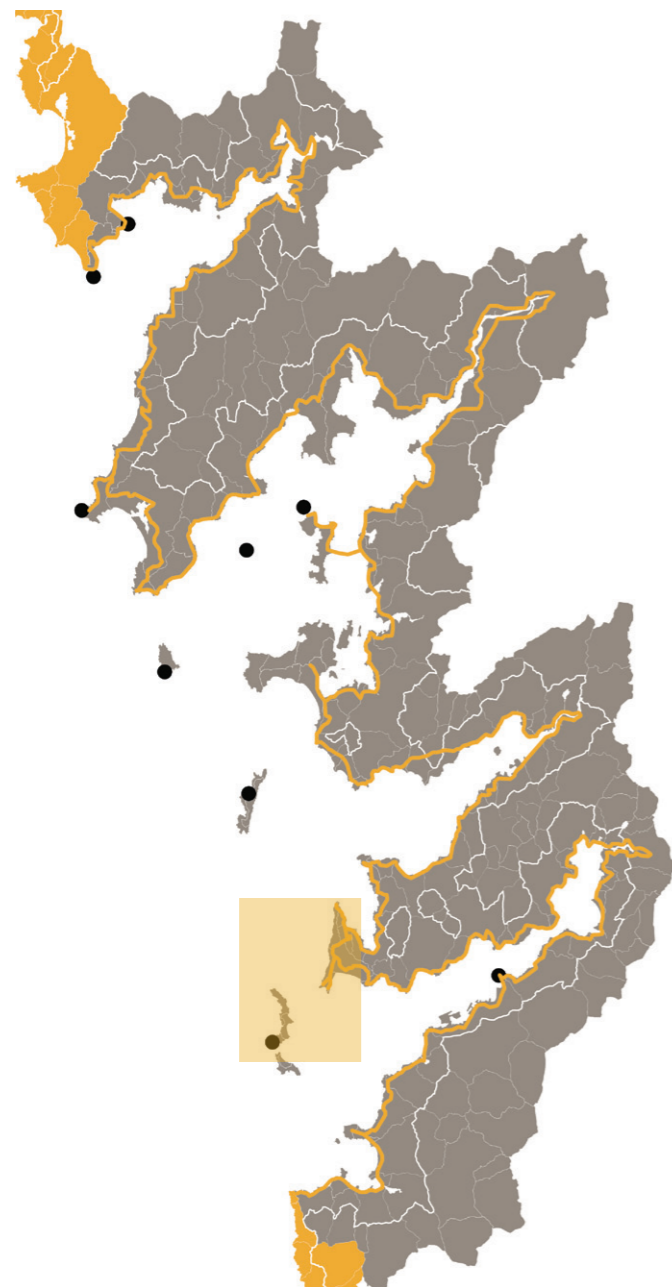
Cabo Fisterra.

3.5. SENDA DEL FARO DE FISTERRA AL FARO DE CEE Costa da Morte



escala 1:50.000

- Faro
- Etapa descrita da Senda dos faros
- Senda dos faros
- Praias
- Outros faros e balizas
- Outras sendas
- Patrimonio arqueolóxico
- Patrimonio cultural



Esta costa esténdese desde o Monte Louro ata o Cabo Silleiro. De natureza principalmente granítica, están constituídas por un conxunto de bloques afundidos e erguidos que van conformando e dando particularidade ao perfil litoral. Os parámetros que entran en xogo son a distancia e altura entre bloques erguidos e o grao e intensidade de fractura. Son formas abertas, alongadas de suroeste a nordeste. Os principais ríos que desembocan en cada unha das rías son, por orde de norte a sur: o Tambre, o Ulla, o Lérez e o Verdugo.

As catro rías presentan diferenzas notables entre elas. A de Muros é a de menor lonxitude. A ría de Arousa é a máis ancha, con cabos pronunciados e illas interiores de maior tamaño que nas outras rías. A sinalización da ría é complexa debido á cantidade de illotes e baixos. A de Pontevedra é longa e estreita con poucas dificultades para a recalada. Por último a ría de Vigo, de maior calado e cun gran porto no interior, como é a cidade que lle dá nome, presenta na súa boca, nas inmediacións de Baiona complicacións para a navegación, polo que o sistema de balizamento é moi complexo con gran número de boias, balizas e faros.

Nestas rías concentrouse gran parte da poboación galega. As condicións climáticas, terras aptas para o cultivo e a protección dos ventos, favoreceron o establecemento de poboacións. A actividade pesqueira foi maior que noutras costas, aínda que en rexións como Arousa o cultivo tivo grande importancia.

Na actualidade debido á falta de planeamentos axeitados pódese falar de continuos urbanos, como pode ser Portonovo-Pontevedra, Bueu-Pontevedra, Cangas-Moaña, Vigo-Redondela, Baiona-Vigo, ou Cambados-Vilagarcía de Arousa.

En punta Couso e en Cabo Home non existe ningún faro de primeira orde. Os elementos de sinalización que se visitan na ruta proposta son faros de entrada ás rías. No Monte Facho encóntrase unha das testemuñas mellor conservadas do sistema de marcas de navegación anterior á existencia de faros, onde un lume guiaba os barcos

En punta Robaleira, Cabo Home, unha baliza instalada nunha torre cilíndrica de perpiaño e de cor vermella, do mesmo xeito que a súa luz, marca a entrada norte e a canle da ría de Vigo. Anos despois instálanse as dúas balizas-torre que se ven desde cada unha das puntas que protexen a praia de Melide. Estas torres de 17 metros de altura son as balizas de maior elevación da costa galega e serven para salvar os baixos próximos. En realidade constitúen as luces anteriores de dous enfilacións. A luz posterior encóntrase en Monte Subrido. Construíronse para substituír a referencia da aliñación da capela da Alba e o Cabo Home, non visible en días de néboa.

A baliza de punta Couso marca a entrada á ría de Pontevedra emitindo grupos de escintileos de cor verde cada 9 segundos, con alcance de 8 millas. A súa forma é similar ás balizas anteriores pero con tan só 5 metros de altura.

Desde a parte da senda pódense observar outras balizas. En Cíes, un dos faros queda fóra da cunca visual ao estar na parte leste da illa. A baliza de punta Vicos marca a entrada sur da Ría de Vigo, xunto ás balizas de punta Lamela, en Nigrán. Outra importante é a de Monteagudo, en combinación coa de Robaleira, que marcan a entrada norte á ría de Vigo. A tipoloxía é similar a esta última, pero a súa luz é verde, como corresponde a unha marca de estribor.

A ría de Vigo presenta complexidade no seu recalado debido á súa forma e á situación de baixos, rochedos e illas. A baliza Borneira e a enfilación de Estai son outras marcas de grande importancia, só visibles pola noite desde Cabo Home.



Faro da Illa de Arousa.

IV.3.33



Cruceiros no Camiño da Santiago de Arousa, etapas navegables.

IV.3.34



Península do Grove desde o Faro de Ons.

IV.3.35

3.6. SENDA DE MONTE FACHO A CABO HOME

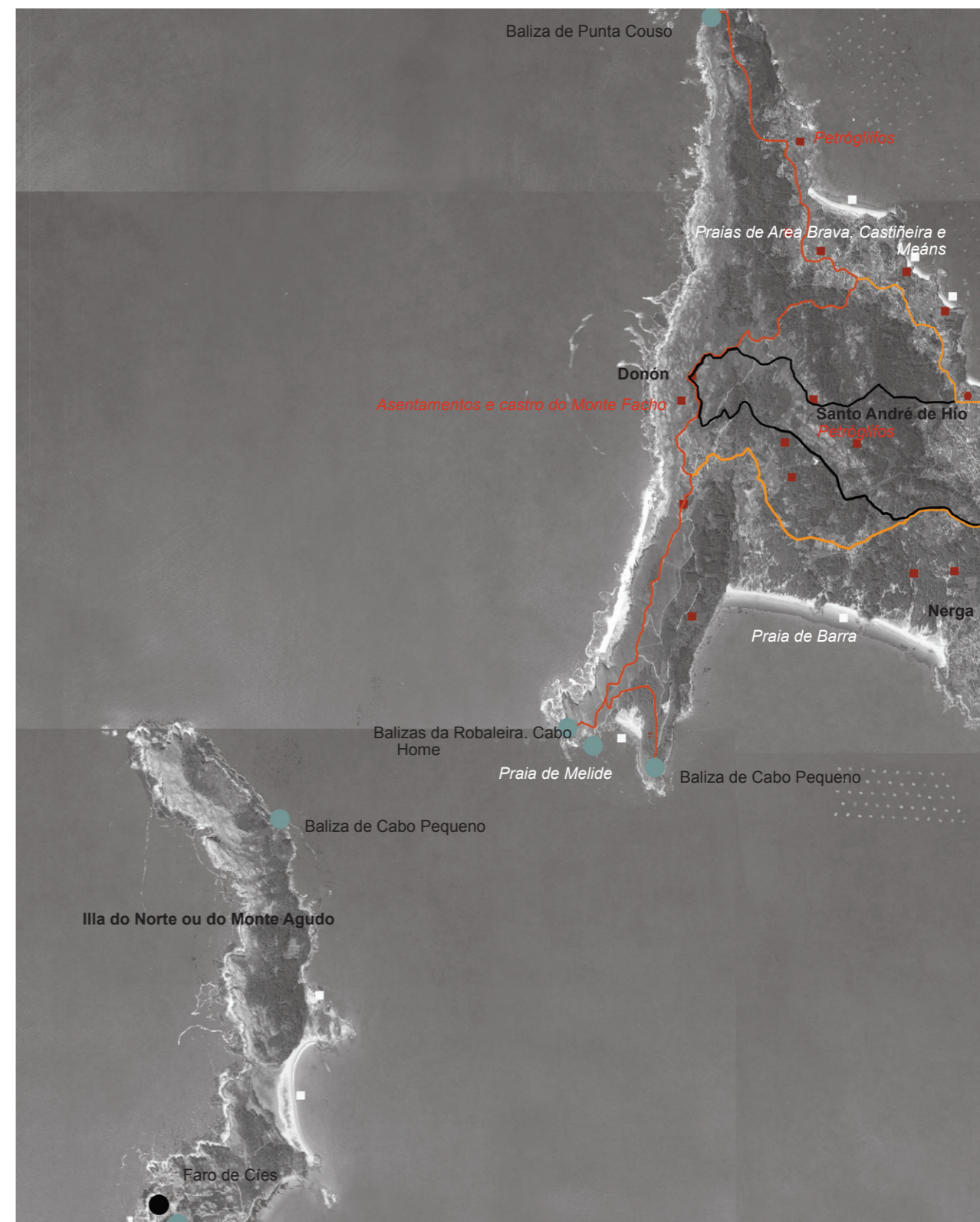
Rías Baixas.

Etapa de Punta Couso a Cabo Pequeno (Cabo Home)

Faros ou marcas de navegación:	sistema de balizas da ría de Vigo
Termo municipal:	Cangas
Distancia qu percorrer:	9 km
Desnivel:	100 metros
Duración:	4 horas
Servizos:	Donón e Hío

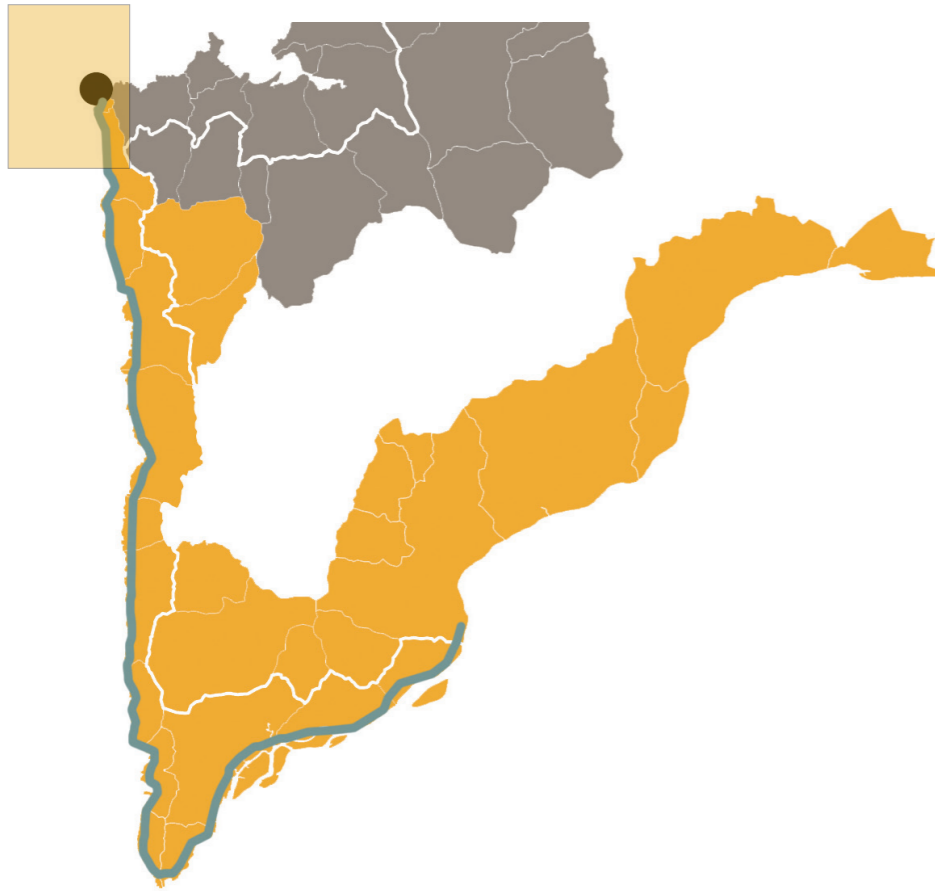
O percorrido proposto ofrece fermosas panorámicas sobre dúas rías: a de Pontevedra e a de Vigo, ofrecendo así unha visión relativamente completa da diversidade desta costa. Punta Couso goza dunha ampla cunca visual: ao leste a ría de Aldán, unha pequena enseada; ao norte, a ría de Pontevedra e ao oeste a vista sobre as illas de Onza e Ons, coroadas polo seu faro na parte máis alta da segunda. A baliza que nos encontramos aquí emite tres tipos de luz (vermella, branca e verde) marcando a entrada á ría de Pontevedra. O percorrido proposto prosegue descendendo ata Hío, no interior da ría de Aldán. Esta poboación é coñecida polo seu cruceiro, único debido ao seu fino tratamento de cantería. O camiño volve retomar as ladeiras ata chegar aos restos dun asentamento romano e na parte máis alta encontrouse un castro e unha garita de vixía. A esta atribúeselle relación co sistema de sinalización daqueles tempos. Segundo indican os historiadores é probable que existise un facho, como indica o topónimo do monte. Retómase o camiño pasando pola aldea de Donón. Desde ela tanto a vista da fronte acantilada sobre a que camiñamos como a das Cíes é impresionante. En dirección a Cabo Home encontramos tres balizas e a espectacular praia de Melide. Ao lonxe nas Cíes vese a baliza de sinalización de Monteagudo; enfronte, na península que forma Monte Ferro, outro grupo de balizas.

A ruta representada en negro no mapa corresponde co GP 59, que percorre a península do Morrazo. Este tramo de senda enlaza con outras rutas menores propostas polos diferentes concellos.



escala 1:50.000

- Faro
- Etapa descrita da Senda dos faros
- Senda dos faros
- Praias
- Outros faros e balizas
- Outras sendas
- Patrimonio arqueolóxico
- Patrimonio cultural



A Costa Sur particularízase polo seu gran tramo fluvial, a desembocadura do río Miño e o seu litoral rectilíneo en dirección norte a sur, a xeito de corredor estreito entre o mar e a Serra de Argallo e A Groba. Está formada por un conxunto de bloques erguidos cara ao interior. Carece de praias de area xa que os depósitos sedimentarios son bolos formados no Cuaternario. As sociedades asentáronse nos relevos menos acentuados, entre as abas das diferentes elevacións montañosas. Destacan Outeiro (Mougás), O Serrallo, Oia, Portosanín e A Guarda, a de maior envergadura e cun porto importante. Os núcleos colocábanse na metade da aba, ata onde as pendentes non lles supuñan unha barreira infranqueable. Sempre quedaban protexidos polas elevacións e utilizaban a enerxía dos ríos que nacían ou recollían augas máis arriba. As sociedades estaban baseadas nunha economía primordialmente agrícola, debido á ausencia de portos naturais e ao mar aberto das súas costas, o que lles impedía calquera práctica en temporais.

O faro de Cabo Silleiro non estaba previsto no Plan Xeral de Iluminación Marítima de 1847, ao confiar que o faro proposto para as Cíes cubrixe a Costa Sur por completo. Despois da construción deste evidenciouse a necesidade de construír máis faros, constituíndo Ons e Cabo Silleiro lugares idóneos. Os primeiros estudos apuntaban como suficiente unha luz de 4ª orde. A primeira localización que se sinala era de difícil acceso, a 900 metros da costa nun illote chamado Pena Cebeiro. Finalmente construírías a 25 metros da costa, en terra firme. O edificio que destacaba polo seu deseño innovador, acende a súa luz, a 10,27 metros sobre o nivel de mar xa en 1862, cun alcance de 17 millas. En 1902, vese necesaria a substitución deste faro por outro de maior alcance, polo menos de 30 millas. Como resultaba imposible aproveitar o edificio anterior, que era demasiado pequeno para os tres fareiros que se encargarian da nova luz, proxectouse outro, moi similar ao de Sálvora. A situación nova, a unha cota maior, aseguraría a efectividade deste faro.

O primeiro faro non se apagará ata un mes máis tarde do aceso do novo, para dar tempo ás embarcacións de cabotaxe a cambiar as súas referencias. En 1926 o edificio sofre unhas melloras coa instalación dunha radio-faro e, en 1929 decídese pintar a torre do edificio a franxas vermellas e brancas, sendo así máis visibles nos días de néboa.



Foto aérea de la Costa Sur



Santa María de Oia. Referencia para la navegación antes de la existencia de faros



Puerto de A Guarda

Faros ou marcas de navegación: faros de Cabo Silleiro (actual e antigo)
 Termo municipal: Baiona e Oia
 Quilometraxe: 19 km
 Desnivel: 200 metros
 Duración: 8 horas
 Servizos: postos hostaleiros ao redor da PO-552

3.7. FARO DE CABO SILLEIRO. Costa Sur.

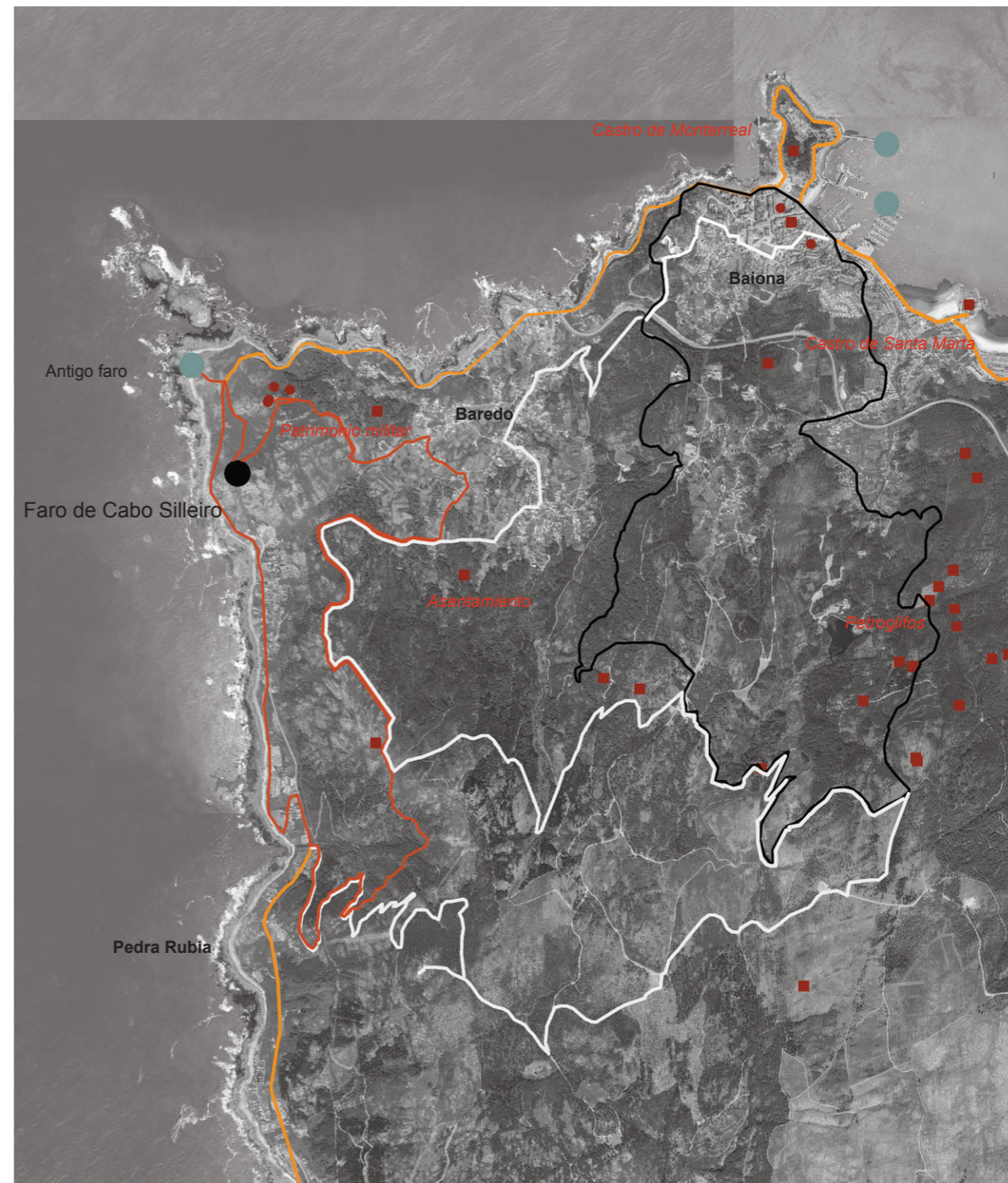
O percorrido proposto parte do Cabo Silleiro. Recoméndase a visita ao antigo faro, onde se pode ver o actual faro flanqueado polas elevacións montañosas. Continúase pola senda en dirección sur. Este traxecto é fácil debido á súa planicie e rectitude polo que se poden observar facilmente as particularidades desta costa. Se seguimos camiñando encontramos un pequeno entrante na ladeira que nos axudará a tomar o camiño en zig-zag que transcorre por cotas máis elevadas. A chegada á cima do monte Facho de Silleiro permítenos unha gran panorámica: ao oeste, a Costa Sur; ao norte, as Illas Cíes e A Península do Morrazo. A ruta pasa preto do depósito de Samarrón, os petróglifos da Fonte das Vacas e San Cosme. No alto do monte pódense tomar outras sendas que teñen como obxectivo continuar coñecendo o patrimonio neolítico, moi abundante nas serras da Groba e Argallo.

No descenso encontramos un antigo asentamento militar, entre os que destacan diferentes tipos de vixías, canóns, edificacións militares... A vista sobre o arco de illas das Rías Baixas é única.

Na Costa Sur conflúen varias sendas, destacando un dos Camiños de Santiago que veñen desde o sur da península. No plano represéntanse o PP-G 62, tamén coñecido como Carreiro dos Petróglifos de Baiona e o GP 45.



Faro de Cabo Silleiro



escala 1:40.000

- Faro
- Etapa descrita da Senda dos faros
- Senda dos faros
- Praias
- Outros faros e balizas
- Outras sendas
- Patrimonio arqueolóxico
- Patrimonio cultural

4. INSTRUMENTOS DE DESENVOLVEMENTO

O itinerario recollido no presente capítulo enténdese como punto de partida, un percorrido orientativo dun trazado que deberá pormenorizarse a través dun Plan Especial.

O citado Plan Especial establecerá a Senda dos faros como un corredor teórico que atravesese toda a rexión de norte a sur e que permita o seu percorrido continuo e poida enlazar co Principado de Asturias e con Portugal, constituíndo así o tramo do GPE 9 que atravesa as nosas costas.

Considerando que a senda discorre por un ámbito onde distintas administracións, tanto municipais como autonómicas e estatales, teñen competencias, é necesario o establecemento de mecanismos adecuados de coordinación e colaboración.

Tendo en conta que se trata dun percorrido de gran lonxitude é posible tamén que se realicen varios plans especiais para o seu desenvolvemento, desde que estes se circunscriban polo menos a cada unha das 7 costas diferenciadas no presente documento.

O Plan, ou os plans especiais, deberán desenvolver os seguintes estudos complementarios co fin, entre outros, de evitar que se promovan intervencións excesivas ou as duplicidades de camiños. Estes estudos consistirán en:

- Riscos xeomorfolóxicos.
- Estudo local de poboación, co obxecto de identificar a percepción da poboación acerca das paisaxes e itinerarios máis valorados.
- Estudo de configuración do firme e os seus bordos.
- Estudo biolóxico co obxecto de valorar o impacto sobre a flora e a fauna.
- Relación cos camiños históricos e as sendas existentes.
- Inventario do patrimonio cultural e etnográfico do contorno.
- Inventario de faros.
- Estudo dos ecosistemas que atravesa, asegurando a ausencia de riscos para as comunidades vexetais e animais.

A Senda dos faros ten por obxecto fomentar o descubrimento do litoral, a valorización dos recursos territoriais e a lectura das paisaxes que se van percorrendo. Búscase, ao mesmo tempo, a conexión con outras rutas alternativas que percorren núcleos asentados no contorno do seu percorrido e que ofrecen un rico patrimonio cultural e etnográfico, moitas veces descoñecido e tristemente esquecido.

Mediante este percorrido preténdese establecer unha rede de carreiros claramente delimitados, accesibles e seguros para o uso e gozo da sociedade.

Determinacións do Plan, ou os Plans especiais

O xeito básico de utilización será o uso peonil, que por ser o máis xenérico, abarca no seu uso á maior parte das persoas con independencia de idade e condición. As súas características básicas son as dun camiño de terra con pendentes suaves e largura de 2-3 metros que permitise o uso simultáneo de varias persoas nun contorno próximo á costa. En función do tramo valorarase a compatibilidade co uso de bicicletas de paseo. A experiencia e estudo en concreto de cada tramo motivará esta decisión.

Buscarase a proximidade ou interferencia con outras sendas para fomentar a súa interrelación, de tal xeito que o usuario coñeza que elixindo a zona de costa que visitar se lle presentará a posibilidade de percorrer, descubrir e gozar o seu contorno próximo, podendo gozar así da complexidade e diversidade do patrimonio natural, cultural e etnográfico da costa.

A primeira premisa é que estas non se deben converter nun inicio dunha maior urbanización, nin supor unha maior alteración das condicións naturais da costa. No ámbito establecido polo POL atópanse multitude de espazos de alto valor ecolóxico. Á hora de plantexar a senda por zonas de especial fragilidade haberá que ter en conta o tipo de hábitat que se percorre para establecer un itinerario compatible con estes ecosistemas. A Senda dos faros propúxose inicialmente, na súa maior parte, por camiños e sendas xa existentes. É probable, polo tanto que na súa maior parte as actuacións se limiten á sinalización da ruta, o roce da senda, o saneamento en casos de aso-lagamento ou inestabilidade, e o control do uso limitando ata onde sexa posible e conveniente o tráfico rodado de turismo, e mantendo o uso agrícola e gandeiro dos camiños que teñan este carácter.

As actuacións en tramos de senda de nova creación deben ser as mínimas necesarias para completar as existentes dando continuidade á rede no caso de que non existan alternativas viables, aínda que iso nos obrigue ás veces a separarnos da liña de costa. Non se trata tanto de bordear a costa como de percorrela. Para comprender o seu sistema de organización, o seu modelo, as súas marcas e fitos e así poder apreciar os seus valores cómpre seguir os trazos xa existentes, memoria da súa estrutura e funcionalidade

As condicións dunha senda para o seu axeitado funcionamento son a continuidade do trazado, a ausencia de obstáculos, a distancia axeitada a cada tipo de formas de percorrido, o interese específico de cada tramo. Establécense etapas que serán completadas por camiños existentes que nos levarán a núcleos con servizos axeitados para as persoas camiñantes.

Prestarase especial atención á sinalización e divulgación dos percorridos desde puntos de atracción do territorio, tales como aparcadoiros, igrexas, prazas, concellos ou praias. As indicacións deben ser axeitadas ao contorno, prestando especial atención aos colectivos vulnerables.



IV.3.41

5. USUARIOS DA SENDA

- A iniciativa de crear esta senda xorde da pretensión de ofrecer ao maior número de persoas o gozo do litoral, e para iso establécese que discorran no posible, por zonas non agrestes nin de excesiva pendente. Esta opción, cumprida literalmente, implicaría o asfaltado de camiños e instalación de proteccións constantes en zonas expostas co fin de adaptar esta ruta a persoas de mobilidade reducida. Isto levaría a realizar unha actuación de gran dureza sobre o espazo litoral orixinando danos irreparables. Polo tanto a vontade de conciliar a protección e xestión dos valores naturais coa accesibilidade de persoas con mobilidade reducida levará consigo unha reflexión particularizada no instrumento de desenvolvemento da senda, facilitando a accesibilidade sobre todo nos ámbitos máis antropizados, como os contornos urbanos.
- Os colectivos con deficiencias visuais poden realizar a case totalidade dos percorridos en compañía. É aconsellable, porén, que o carreiro teña un firme máis ou menos homoxéneo. A dificultade na visión fai aflorar con maior intensidade outros sentidos. As paisaxes costeiras son especialmente interesantes neste sentido tendo en conta que nunha paisaxe marítima o vento, o cheiro e o son cobran un gran protagonismo.
- O Plan, ou plans especiais que desenvolvan a Senda dos faros, deberá favorecer en cada tipo de camiño ou senda os usos característicos do seu contorno, dando prioridade ao peón.

