

PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL



TÍTULO IV

CAPÍTULO 3

La Senda de los Faros





Vista desde el Faro de Ons.

1.	INTRODUCCIÓN	68
1.1.	Articulación con otras sendas	70
1.2.	Plan de etapas	70
1.3.	Objetivos	70
2.	TRAZADO GENERAL DE LA SENDA DE LOS FAROS	71
3.	RUTA INICIÁTICA: LAS SIETE COSTAS. TRAZADOS EJEMPLO	73
3.1.	Faro de Ribadeo. Illa Pancha	75
3.2.	Faro de Cabo Ortegal	77
3.3.	Faros de Prioriño y A Palma.....	79
3.4.	Senda de Caión a Baldaio	81
3.5.	Senda del Faro de Fisterra al Faro de Cee.....	83
3.6.	Senda de Monte Facho a Cabo Home.....	85
3.7.	Faro de Cabo Silleiro	87
4.	INSTRUMENTOS DE DESARROLLO	88
4.1.	Articulación con otras sendas	88
5.	USUARIOS DE LA SENDA	89

*“El andar condicionaba la mirada, y la
mirada condicionaba el andar, hasta tal
punto que parecía que sólo los pies eran
capaces de mirar.”*

Robert Smithson

1. INTRODUCCIÓN

Recorrer indica movimiento, material o inmaterial; es tanto la acción de transitar un espacio, un lugar, como la acción de registrar o mirar con atención lo que se desea hallar. El camino es una vía que se “construye” para transitar. Esta definición puede dar lugar a interpretaciones diversas: el camino como objeto físico, real y como una dirección espiritual, abstracta. Caminar es un acto intrínseco al ser humano. El testimonio más antiguo de la existencia del hombre es la impronta de un recorrido que ha quedado solidificado en el barro volcánico; la referencia de los pasos del Australopithecus.

Una senda es un camino que se abre, que tiene unas cualidades ligeras y efímeras. Puede ser que la vegetación que la rodea vuelva a cerrarla si pierde su uso, que el viento y otros agentes la erosionen o, simplemente, que caiga en el olvido y el desuso y así desaparezca.

Por otro lado, la delimitación de la senda implica la protección de los hábitats y ecosistemas más frágiles que recorre, al marcar y definir cuáles deben ser las “pisadas”.

El litoral no es sólo un límite físico mar-tierra, tampoco un contorno, es un medio, un espacio donde se han establecido sociedades y modos de vida, creando relaciones de las cuales hoy todavía perviven trazas y objetos.

La Senda de los Faros es por supuesto un camino físico, y como tal puede ser cartografiado y señalizado, pero también es un recorrido en el espacio y en el tiempo. Recorrer esta senda conlleva un reconocimiento del sistema costero al mismo tiempo que una experiencia sensorial.

La puesta en valor de este recorrido incluye un territorio aún mayor, todo el que se percibe con la mirada.

De este modo se generará atracción sobre los núcleos de población que jalonan este recorrido, suponiendo un método de gestión sostenible, evitando el abandono y generando nuevos motores económicos y culturales.



Si preguntamos a un navegante o a un visitante qué es un faro, veremos que la percepción sobre ellos es muy distinta. Los elementos que conforman un paisaje tienen significados diferentes a través de los distintos observadores y su diferente apropiación. El conocimiento, la memoria y el uso “construyen paisaje”.

Faros y balizas constituyen un código básico e imprescindible para los navegantes, mientras que para los demás son símbolos cuyo significado se desconoce. Lo que es universal en estas construcciones es que indudablemente son hitos en el paisaje, un suceso o acontecimiento que sirve de punto de referencia, y que evocan el litoral, el territorio donde se funden la tierra y el mar.

La navegación marítima y la evolución de sus prácticas marcan la aparición de los faros. En un primer momento la navegación se realiza de día, a cabotaje, ciñendo la pesca a aguas cercanas, siempre vislumbrando la costa. Existían sistemas de marcas basados en el reconocimiento y diferenciación de los accidentes naturales más destacados: cabos, golfos, desembocaduras de ríos, etc. Como guía de arribada (llegada) a los fondeaderos se empleaban otras referencias, elementos geomorfológicos menores. A estos últimos se asociaban nombres o leyendas debido a sus formas singulares. A su vez, la necesidad de divisar los navíos desde tierra, lleva a construir atalayas, torres, y elementos de referencia que pasan a ser reconocibles desde los barcos.

Cuando la navegación empieza a requerir estancias de varios días en el mar y salir de los límites visuales de la costa, surge la necesidad de nuevos sistemas de señalización. Nacen las marcas luminosas que hacen segura la navegación nocturna. Inicialmente son hogueras y fuegos que se encendían en las cimas de las montañas, fachos. Comienza el uso de balizas para señalar los bajos, constituidas por postes de madera clavados en el fondo arenoso, evidenciando los peligros a los navegantes.

Los primeros constructores de faros como edificación independiente, son los griegos. Uno de los primeros es el Faro de Alejandría. La raíz del término se vincula bien a la toponimia, situada en una isla de la desembocadura del Nilo, denominada Pharos (Isla del Faraón), bien a la adaptación al griego de una palabra egipcia que significaba casa de Horus, divinidad del sol y de la vida.

La costa gallega a principios del siglo XIX no cuenta con una red de faros adecuada a su escarpado perfil costero, quedando muy lejos de los cuarenta faros que se calcula existían en la Edad Media en la costa británica, de similares características. Nuevos sistemas de señalización irán actualizando y mejorando las marcas de navegación, sobre todo a partir del Plan General de Alumbrado Marítimo de 1847 y el Plan General de Balizamiento de las costas españolas de 1858.

Los faros recogidos para este documento son los denominados de primera y segunda categoría, caracterizados por el largo del alcance de su señal y los que por tradición tenían cierta importancia para la navegación, aunque actualmente la hayan perdido debido a cambios de ubicación de puertos o mejoras en el sistema de balizamiento.

También se pretende dar a conocer la historia y evolución de las marcas de navegación en este territorio por su identidad y características propias. Así, los faros de menor categoría, las balizas, semáforos marítimos y otras señales no lumínicas son recogidos y tratados en esta senda, al ser elementos necesarios para la comprensión del complejo sistema de señalización.

Según el tipo y característica de cada costa, tiene más importancia o representatividad los faros de primera categoría o los de quinta, o las balizas. Así por ejemplo, en las Rías Baixas debido a la cantidad de asentamientos y a la presencia de bajos e islotes, los faros de 5º y 6º orden son muy numerosos, así como las balizas, mientras que los faros de primer orden se ubican en las zonas más abiertas al océano, en el arco de islas: Sálvora, Ons y Cíes. Lo contrario sucede en las costas donde el número de puertos es mucho menor, como las de Bergantiños, Costa Sur y Mariña Lucense, donde los pocos faros que encontramos, sirven de guía para barcos que bordean nuestra costa. En la Costa da Morte, su complejidad sumada a las condiciones climáticas y marítimas, hace que se alternen balizas con faros de primer orden. Las Rías Altas guían a los barcos foráneos con los faros en sus cabos y a los lugareños con el balizamiento de entrada a puerto.

La riqueza y diversidad de estos elementos es reflejo de la diversidad y complejidad de la costa que marcan. De nuevo la cultura se funde con el lugar para establecer un diálogo del que surge un paisaje armónico y excepcional.

Los semáforos nacen como complemento a la navegación diurna, con la función de dar avisos y recibir mensajes de los barcos, por medio de las banderas que forman el código internacional de señales, izadas en un gran mástil. En 1880 un nuevo plan general establece la construcción de tres estaciones electro-semafóricas: una en Bares y otras en Fisterra y Cíes. Estos edificios contenían dos viviendas para vigías y la parte administrativa que constaba de archivo, servicio telegráfico y observatorio. Destaca el mástil, elemento caracterizador donde se izaban las banderas de señales, que servía para comunicarse con los barcos que así lo decidiesen con el posterior cobro de tributos. El de Cíes nunca se construyó y actualmente los de Fisterra y Bares tienen uso hostelero y complementan la señal de los faros que acompañan.

Las tipologías de faros que se construyeron en el siglo XIX, destacan por la homogeneidad. Todos ellos contaban con la edificación que albergaba las viviendas de los fareros, que solían ser dos hombres, con sus familias, que alternaban sus funciones. Las tipologías más frecuentes eran la de torre adosada a edificio de torreros, donde el edificio podía tener o no patio interior y en la que la torre estaba encajada en el centro del edificio. En el siglo XX surgen nuevos modelos, algunos de ellos muy simples, solo constando de torre, ya que los avances no hacían imprescindible la presencia diaria de los torreros. Destacan los de Candieira por su volumen quebrado y los más recientes, contruidos en la década de los noventa, como el faro de Frouxeira y el de Punta Nariga.

El Faro de la Torre de Hércules merece especial atención. Es, de entre los faros en funcionamiento, el más antiguo del Mundo y recientemente nombrado Patrimonio de la Humidad (UNESCO 2009).

Faro de Ons



IV.3.03

Faro de Punta Nariga. Muxía



IV.3.04

Baliza de señalización del río Miño



IV.3.05

Baliza de señalización de peligro en puerto de Burela



IV.3.06

1.1. ARTICULACIÓN CON OTRAS SENDAS

Son numerosos los recorridos ya establecidos en el litoral gallego. Destacan por su historia y particularidad los diferentes Caminos de Santiago, como son el Camino del Norte, el Camino Inglés, el Camino de Arousa, que traza la ruta que describe la leyenda de la llegada del Apóstol Santiago, el camino de Fisterra a Santiago con su variante a Muxía, y otros Caminos de Santiago procedentes del Sur.

Los GR (gran recorrido) y PR (pequeño recorrido) son senderos homologados existentes en varios países europeos que se gestionan mediante un código de señales predeterminado. Los primeros, a diferencia de los segundos, son rutas de más de dos jornadas, con una extensión mayor a 50 Km.

Destaca la existencia de dos Senderos Europeos de Gran Recorrido: la que va desde el Ártánd (Turquía), a los pies mar Negro, hasta Santiago de Compostela (GRE-3) y la que une San Petersburgo con Lisboa (GRE-9). La senda de los faros se incluye en su totalidad dentro de esta última.

No deben olvidarse rutas menores, de uso cotidiano por la población de la zona y otras de carácter cultural que surgen de la unión puntos de interés. Destacan como iniciativas recientes la creación de vías verdes, como la del Eo, que reutilizan los antiguos trazados ferroviarios.

Está en el espíritu de este Plan el interés por recuperar itinerarios desde núcleos del interior hacia la costa, siguiendo antiguos trazados de infraestructuras y caminos de monte.

Estos recorridos de medio o largo trayecto, son en muchas ocasiones susceptibles de realizar en bicicleta, y factibles para la mayoría de los colectivos.

Esta senda litoral en la fase que nos ocupa, únicamente supone una propuesta de trazado, sin entrar todavía en el estudio pormenorizado de las actuaciones necesarias para acondicionar y asegurar el tránsito por el mismo. Este debe ser el objeto de una segunda fase que se desarrollará como veremos por uno o varios Planes Especiales.

1.2. PLAN DE ETAPAS

La Senda de los Faros que se presenta es un recorrido único que se puede dividir en tantos tramos como tengan coherencia y presenten unidad. La longitud aproximada de esta senda es de 1.900 Km. Debido a la escala del recorrido se necesitarían entre 70 y 80 días para recorrerla. Este es el motivo por el cual se han escogido de entre todos los recorridos posibles algunos más significativos.

Ruta de conocimiento de una costa.

Se plantea el recorrido a través de una de las siete costas que el POL establece en el litoral gallego. Debido a la extensión diferente entre ellas, se pueden conocer la que se adapte más al tiempo disponible por los caminantes.

Ruta iniciática

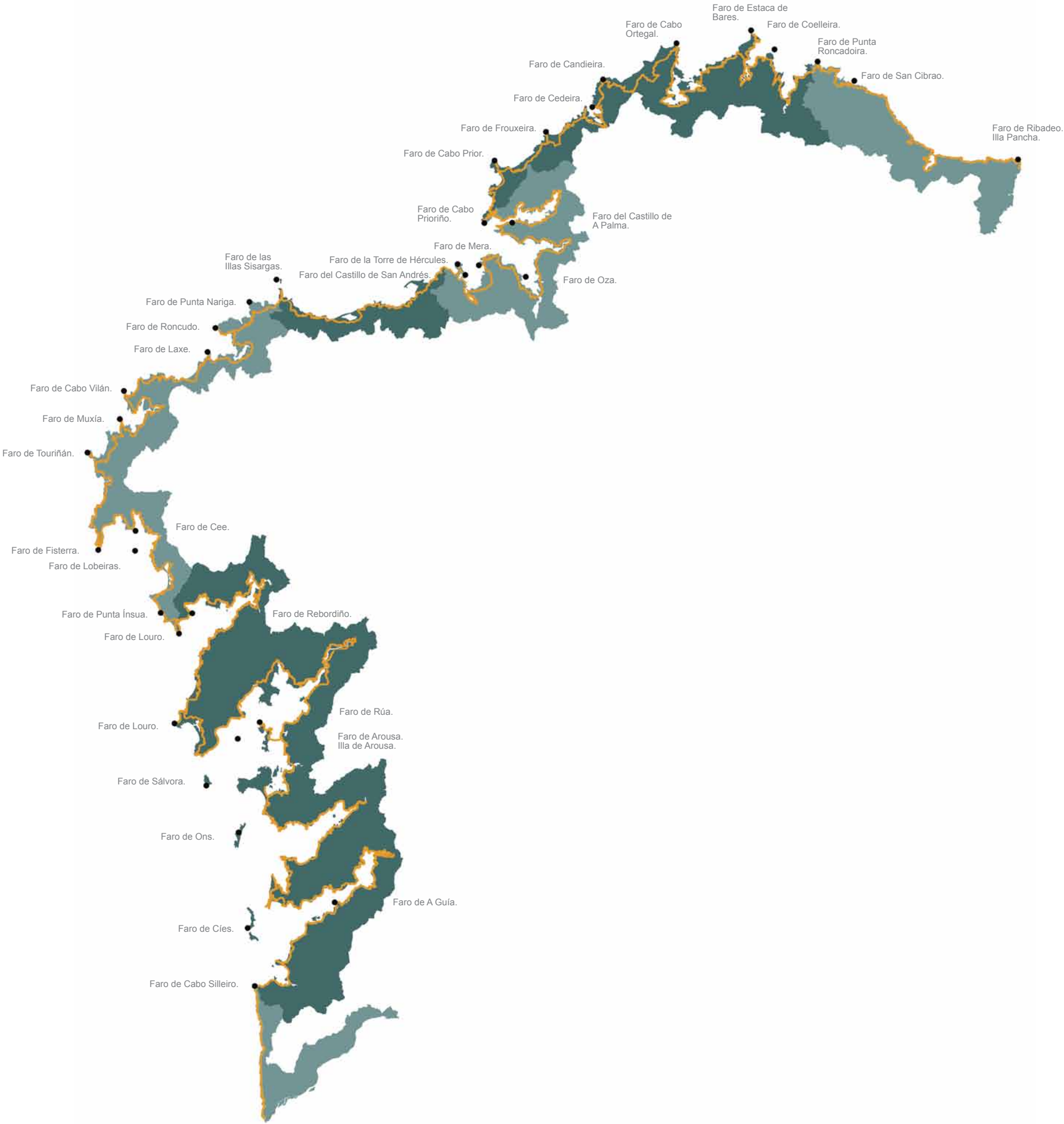
Se propone una ruta corta, de siete etapas de caminata, una en cada costa, con el objetivo de poder tener una visión global de la diversidad del litoral gallego.

Se han escogido los tramos más interesantes, ya no solo por su belleza, sino por ser los enclaves más representativos de este tipo de costa.



1.3. OBJETIVOS

- Integrar a Galicia en el proyecto del Sendero Europeo GRE-9, “Cornisa Atlántica”, que plantea unir con un recorrido peatonal toda la costa desde San Petersburgo hasta Lisboa.
- Dar alternativas al litoral, mediante la oferta de usos como el senderismo, la bici, o el montañismo, generando más opciones turísticas que la playa; equilibrando así el uso de este territorio al ser actividades que se pueden desarrollar a lo largo de todo el año y con condiciones climáticas diversas.
- Generar un recurso económico sostenible mediante una estructura territorial “blanda”, fomentando al mismo tiempo la conservación del medio ambiente.
- Ofrecer medios de uso, conocimiento y disfrute del territorio litoral, mediante el establecimiento de una red de caminos y sendas que permitan recorrer el espacio costero y conectar con el interior.
- Dotar a la senda de elementos que posibiliten su función didáctica y fortalecer el conocimiento del litoral como elemento territorial y cultural.



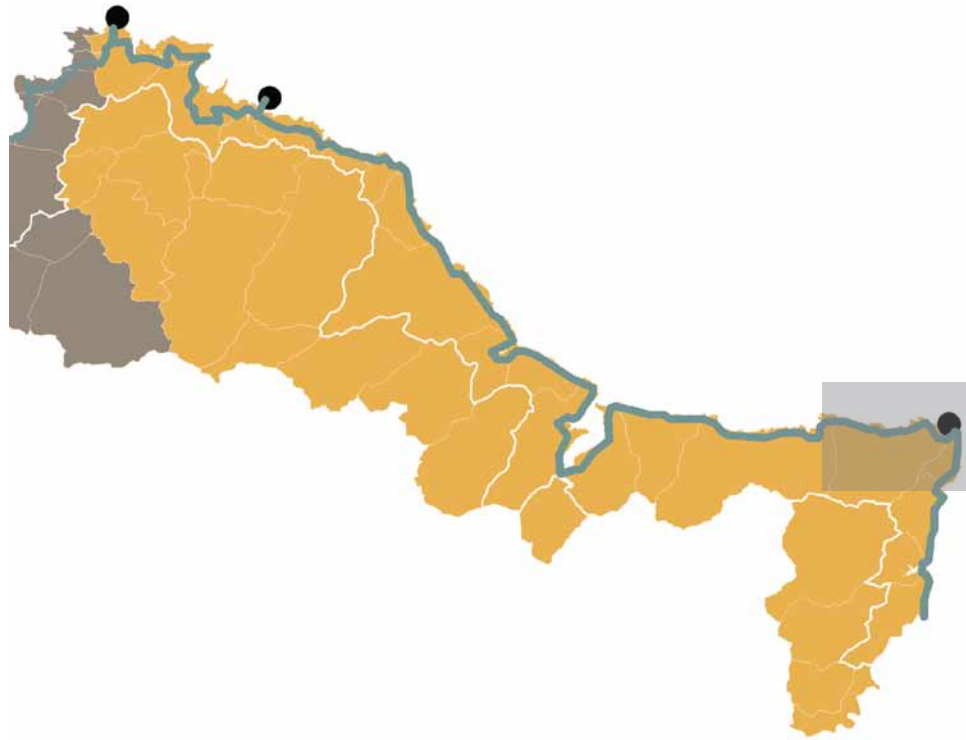
2. TRAZADO GENERAL DE LA SENDA DE LOS FAROS

Independientemente de la elección de los faros del listado adjunto, debido a sus características, ya sea por destacada envergadura, historia o memoria, en la senda se explicarán y tratarán los elementos que fueron o son necesarios en la navegación, recogiendo torretas, balizas, elementos geográficos, y otras construcciones.

1. Faro de Ribadeo. Illa Pancha. (1859)
2. Faro de San Cibrao. (1864)
3. Faro de Punta Roncadoira. (1974)
4. Faro de Coelleira. (1864). Illa Coelleira.
5. Faro de Estaca de Bares.(1850)
6. Faro de Cabo Ortegal. (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 del Castillo de A Palma. (1862)
13. Faro de Mera. (1917)
14. Faro de Oza. (1917)
15. Faro del Castillo de San Antón. (1861)
16. Faro de la Torre de Hércules. (ss. I-II d.C)
17. Faro de las 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 Insua. (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 de A Guía. Vigo. (1854)
37. Faro de Cabo Silleiro. (1862)



3. RUTA INICIÁTICA: LAS SIETE COSTAS.
Trazados ejemplo.



IV.3.08

Planicie litoral desde las codilleras traseras. Ayuntamiento de Barreiros.



IV.3.09

Frente costero. Ayuntamiento de Foz .

Estas imágenes muestran paisajes que recorrerá la Senda de los Faros en la Costa Lucense. Desde Ribadeo a Cangas de Foz destaca la ausencia de entrantes importantes y la textura esquistosa de sus acantilados bajos de pared vertical. Las pequeñas fracturas, llamadas furnas, son el resultado de la erosión que produce el mar al encontrarse estratos que por su disposición espacial son más débiles. La población se asentó en aldeas situadas en la planicie existente entre el mar y las suaves elevaciones montañosas, abrigadas de los fuertes vientos de la primera línea de costa. Los suelos más fértiles estaban dedicados a labradío, y el resto a la silvicultura. A partir de los años 60, el alto índice de emigración supone el abandono del uso agrícola pasando a ser de uso forestal. A partir de la Ría de Foz el paisaje cambia, la forma de la costa ofrece mayor protección concatenándose así los asentamientos, más cercanos al mar, y los puertos.

Los puertos de mayor importancia en la actualidad son Ribadeo, Foz, Burela y San Cibrao. Los únicos que cuentan con faros de primera categoría son Ribadeo y San Cibrao, mientras que en los demás la señalización se limita a un sistema de faros de 6ª categoría, necesario para la recalada de los barcos a puerto. En Burela, debido a la presencia de peligrosos bajos visibles desde la senda, se construyó una baliza que destaca por su tamaño. La construcción del Faro en Ribadeo surge en 1847 cuando los redactores del Plan General de Alumbrado Marítimo ven la necesidad de intercalar dos faros entre Cabo Ortegal y Cabo de Peñas (Asturias).

No existió debate para su emplazamiento en Illa Pancha, lugar donde ya se habían establecido diferentes marcas de navegación: la Torre de la Vela (en el pie del puente de acceso a la isla), un vigía y un facho; todos ellos aseguraban la navegación desde Burela a Tapia. Este faro pertenece a la tipología de torre encajada en el centro del edificio de fareros, que tiene como ventaja la reducción de sillería necesaria (lo que suponía un ahorro económico importante) al estar la base protegida por el volumen construido. Otra ventaja a señalar es la comodidad que le concedía al farero, evitándole caminar desprotegido como sucede cuando el faro es una pieza autónoma.

El faro se enciende en 1859 a 24 metros sobre el nivel del mar y a 8,8 metros del suelo, con un alcance de 9 millas. En épocas posteriores, respondiendo a nuevas demandas, su alcance, autonomía y luz mejoran, llegando ya en 1945 a utilizar sistemas con aprovechamiento de energía solar.

Un gran cambio llega en los años ochenta cuando se decide construir un nuevo faro, un modelo estandarizado de hormigón con torre de 3 metros de diámetro y 12,70 metros de altura, al igual que los de San Cibrao y Roncadoira, también en la Mariña Lucense, y el de Ortegal. Las únicas diferencias que existen entre ellos son los colores del fuste, siendo Roncadoira blanco, San Cibrao y Ribadeo blancos con unas franjas negras. El faro de Ortegal sustituye el negro por el rojo. Actualmente el alcance del faro es de 21 millas.



IV.3.10

Faro de San Cibrao .



IV.3.11

Vista desde el faro de Punta Roncadoira.

Etapa Ribadeo- Rinlo.

Faros o marcas de navegación:	Faro de Ribadeo
Término municipal:	Ribadeo
Kilometraje:	9 Km. Esta cantidad se dobla si se vuelve a Ribadeo
Desnivel :	inapreciable
Duración:	6 horas
Servicios:	los núcleos de inicio y llegada

Este tramo de la Senda recorre paisajes marítimos tras acceder desde Asturias por los parajes fluviales de la ría del Eo; caracterizado por el fondo de escena de elevaciones suaves, que contrasta con la planicie por la que se camina.

La etapa parte de Ribadeo, Núcleo de Interés por su diverso patrimonio arquitectónico con piezas destacadas de art decó y pazos urbanos. Antes de llegar al faro encontramos el cargadero, testigo del pasado minero de la zona y el Castillo de San Damián, fortaleza en ruinas que sirvió como defensa del puerto. A Illa Pancha se accede por un puente, antiguamente de forja de Sargadelos, dejando atrás la pequeña playa de Rochas Brancas y la antigua Torre de la Vela, lugar donde se situaban los vigías. Continúa el camino pasando por el Castro das Grobas y la playa de Gabieira. Toman protagonismo los bajos acantilados y las furnas que se van sucediendo.

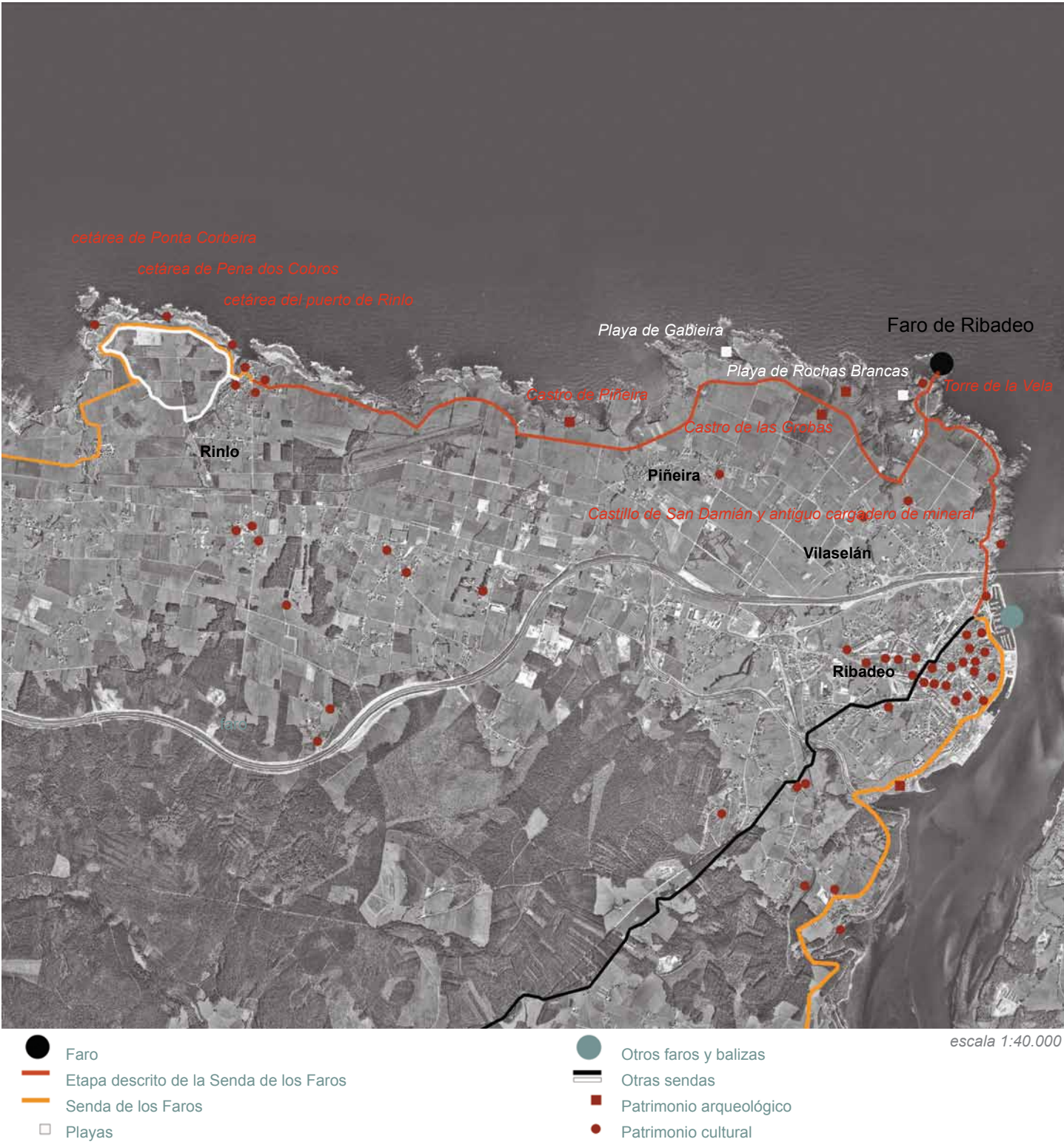
Rinlo, final de la etapa propuesta, aun conserva en gran medida su morfología y tipología originarias. El núcleo esta construido sobre una fuma donde desemboca un pequeño curso de agua. Rinlo es el comienzo de un pequeño recorrido, la Ruta de las Cetáreas, que recoge un patrimonio marítimo único, desarrollada en la estrategia 01 del POL.

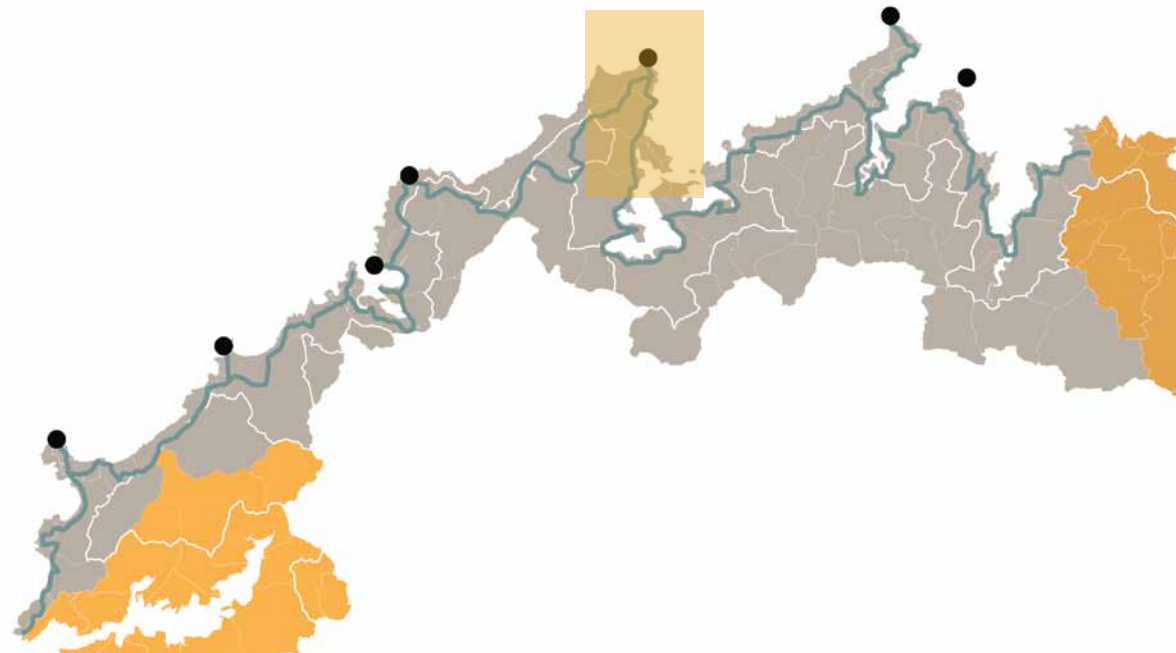
La senda de los Faros confluye en Ribadeo con el Camino de Santiago del Norte y con otras sendas locales, como la subida al mirador de la Ermita de Santa Cruz. Destaca, entre otros recorridos, la Vía Verde del Eo que enlaza con la Senda de los Faros en parte de su tramo fluvial.



Faro de Ribadeo. Illa Pancha

Faro de Ribadeo. Illa Pancha.
Mariña Lucense.





Las Rías Altas se caracterizan por contar con una costa abrupta con elevaciones importantes, entre las que destaca la Serra da Capelada que forma los acantilados más altos del sur Europa, tan solo superados por los fiordos nórdicos, que protegen amplios entrantes donde se acumulan sedimentos y se forman playas. Estas rías son el resultado de la variada composición litológica, donde parte de los materiales fueron fuertemente erosionados hasta su disgregación, dando lugar a estas ensenadas interiores. En la primera imagen observamos el interior de la ría, con grandes depósitos sedimentarios, y el océano al fondo. En la segunda, tomada desde el mar, hacia el río, se observa la vertiente acantilada. En la última imagen destaca la parcelación agrícola y los asentamientos rurales. Son paisajes caracterizados por su gran variedad: grandes zonas de humedal, playas extensas en el interior de la ría y playas de menor extensión y acantilados abruptos en la costa.



IV.3.13



IV.3.14



IV.3.15

En este tramo de las Rías Altas, con escarpados acantilados de 600 metros, destaca ya desde la antigüedad Cabo Ortegal, como una de las referencias geográficas clave para la navegación. Os Aguillóns, peligrosa cadena de peñascos rodeados de rompientes, hacen fácilmente reconocible este cabo.

En 1847, el Plan General de Alumbrado Marítimo, propone un gran faro tanto para esta zona como para Fisterra. La propuesta original de Ortegal se mejora antes de aprobar este plan, con un faro, una caseta y un destacamento militar. Finalmente se opta por cambiar uno de los emplazamientos y construir un faro en Estaca de Bares y otro en Fisterra. En 1904 se vuelve a plantear la construcción, esta vez la competencia es Punta Candieira. Se proponía para Ortegal un faro a 120 metros evitando las nieblas y con un alcance de 60 millas, que le daría la categoría de “más potente de Europa”, además de una estación de radiogoniométrica. Debido al desorbitado coste de esta, se desestima y se instala un faro con sirena en Candieira y una estación radio-faro en Estaca de Bares. Ortegal tendrá que esperar hasta muy entrado el siglo XX a ser iluminado. En 1982 comienza la construcción de un faro de modelo estandarizado como los de Ribadeo, San Cibrao, Roncadoira y Touriñán, realizados en hormigón con 3 metros de diámetro y 12,70 metros de altura. El rojo de su acabado busca del contraste con el entorno consiguiendo mayor visibilidad en días de niebla. Al ser un faro tan próximo en el tiempo no se planteó la construcción de edificio de residencia para torreros siendo controlado su encendido desde el puerto de Ferrol. Su emplazamiento ofrece unas espectaculares vistas: hacia el mar, la vista de Os Aguillóns y de espaldas a éste, la imponente Serra da Capelada. Su acceso sinuoso y cerrado, en la actualidad por plantaciones de gran altura, convierte la llegada al faro en una experiencia inolvidable y sorprendente por la grandeza del paisaje y la amplitud que ofrece su cuenca visual.



IV.3.16

Faro de Punta Candieira. Cedeira

Faro de Cabo Ortegal.
Rías Altas

Etapla Sismundi- Mirador de A Miranda.

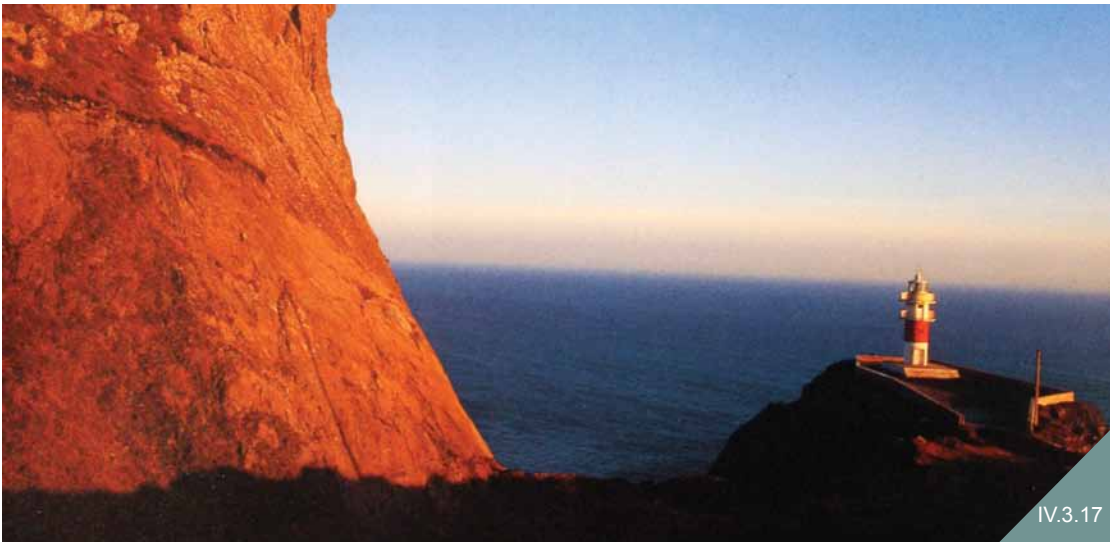
Faros o marcas de navegación:	Faro de Cabo Ortegal
Término municipal:	Cariño
Distancia a recorrer:	20 km, contando la bajada a Cariño
Desnivel:	fuertes pendientes, 500 metros de desnivel.
Duración:	9 horas
Servicios:	Sismundi y Cariño

Se propone este tramo de la Senda de los Faros, debido a la diversidad de hábitats que atraviesa, mostrando el paisaje característico de las Rías Altas. En la Ría de Ortigueira desembocan tres ríos: el Mera, el Ladrado y el Caleira y constituye una importantísima área de aves acuáticas. Desde el núcleo de Sismundi, punto de partida, se recomienda caminar hasta la punta del mismo nombre para apreciar las vistas sobre la villa de Ortigueira cercana la playa de Morouzos y visitar la iglesia de la parroquia de San Estevo y el Caserío de O Pazo. Los interesados en ornitología deben esperar a la pleamar para ver la diversidad de especies que se concentran en la punta de Cabalar. Se continúa el trayecto dejando a mano derecha la ensenada de Caleira. Después de atravesar Cariño, con su importante puerto pesquero comienza el ascenso entre plantaciones de eucaliptos para después de una pronunciada y sinuosa bajada llegar a la recta final, desde donde se puede divisar el faro, blanco y rojo, alineado con Os Aguillóns. Ya en el faro se observan unas maravillosas vistas de la imponente Serra da Capelada. Retomando el camino recorrido, pero escogiendo en la bifurcación la ruta contraria accedemos a la cornisa de la sierra antes divisada.

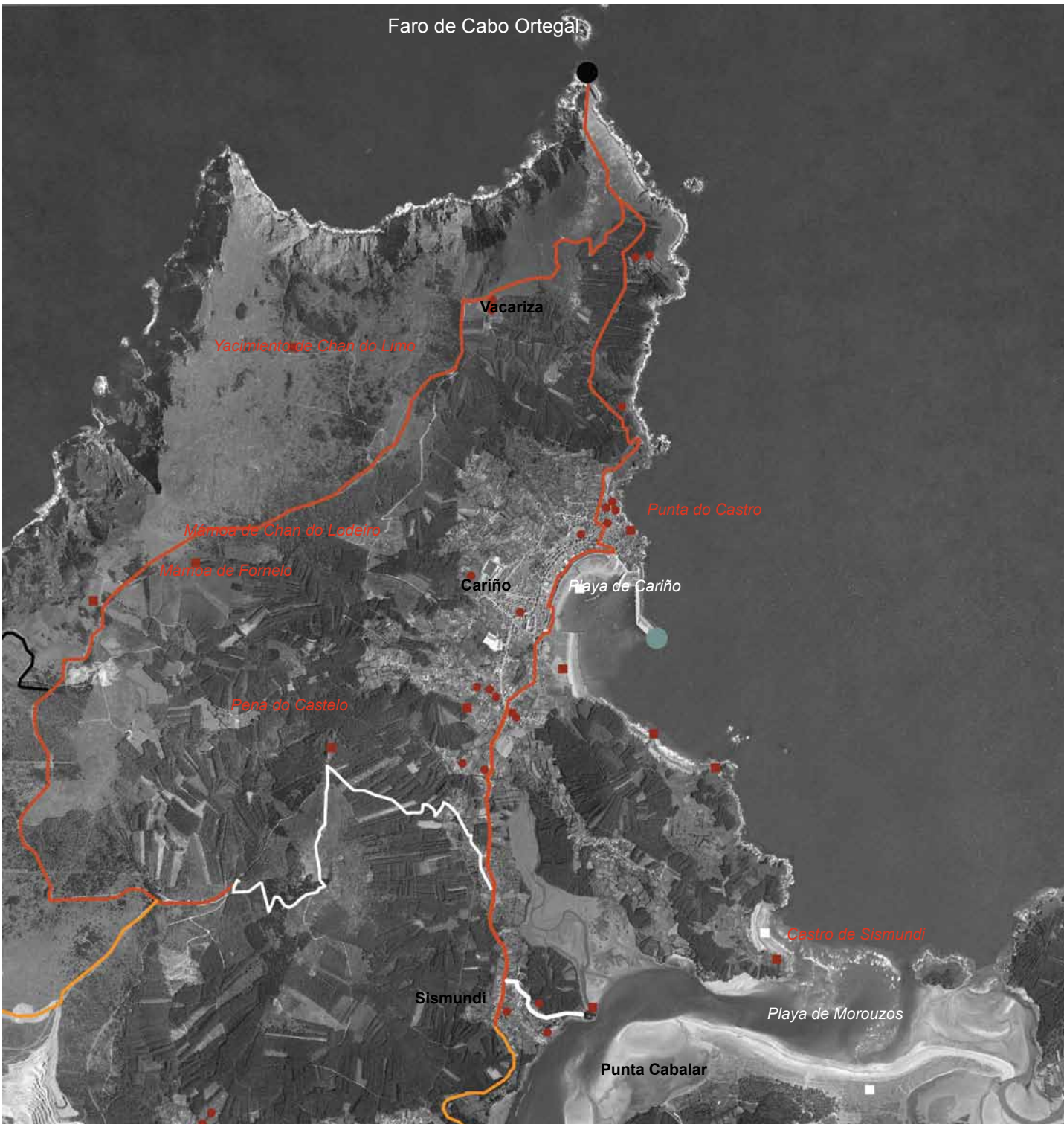
El tramo final nos llevará al observatorio de A Miranda, mirador sobre la ría de Ortigueira, facilitándonos la observación y comprensión de los parajes que hemos recorrido, así como los rasgos esenciales de las Rías Altas.

Llegados a este punto se puede proseguir la Senda de los Faros u optar por volver al punto de partida, tomando un camino de fuerte pendiente.

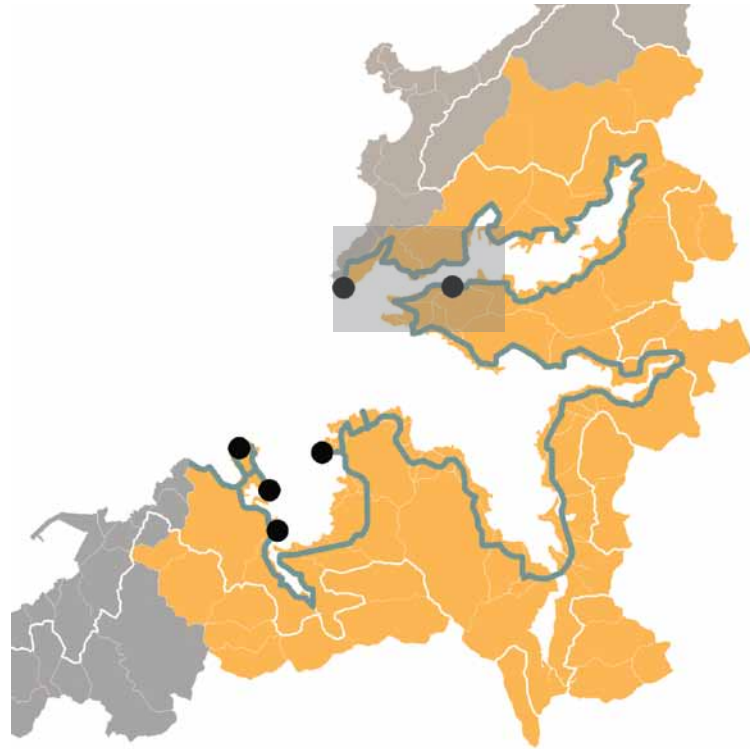
En el mapa observamos un cruce que corresponde con la ruta GR50 que unía el faro con Betanzos, popularmente llamada Ruta del Medioevo que volverá a cruzarse con la Senda de los Faros en diversas ocasiones. La senda grafiada en blanco corresponde con uno de los caminos usuales de los habitantes de Cariño para ir al monte Miranda, situado a 545 metros sobre el nivel del mar.



Faro de Cabo Ortegal



- Faro
- Etapa descrito de la Senda de los Faros
- Senda de los Faros
- Playas
- Otros faros y balizas
- Otras sendas
- Patrimonio arqueológico
- Patrimonio cultural



El golfo Ártabro, que abarca desde la ría de Ferrol hasta la de A Coruña, está formado por una sucesión de rías pequeñas, donde desembocan los ríos Grande de Xuvia y Beelle (ría de Ferrol), el Eume (ría de Ares), el Mandeo (ría de Betanzos) y el Mero que forma la de A Coruña. Esta extensa área es una de las más pobladas de Galicia, el espacio metropolitano A Coruña-Ferrol, propuesto por las DOT, en estado de tramitación, y fue intensamente reforestada con eucaliptos, por lo que el grado de antropización es muy intenso. El substrato material de partida es metamórfico lo que, combinado con la erosión marina, confiere esta costa la diversidad de formas que le caracteriza, una secuencia de entrantes y salientes, con playas extensas y pequeñas calas.

Faro de Prioriño.

El plan de 1847 propone un faro en la entrada de la Ría de Ferrol. Una luz de cuarto orden al sería suficiente ya que la Torre de Hércules y del Cabo Prior aseguraban la navegación nocturna en la zona.

La ubicación escogida fue Prioriño Chico, lugar donde ya se habían construido unas instalaciones-baterías, baluartes- militares en el siglo XVIII que defendían la ría de Ferrol. El proyecto se instalaría aprovechando una de ellas, que estaba en desuso, ahorrando costes de nivelación. La luz del faro se encendería a 27 metros de altura sobre el nivel del mar, sobre una torre de 5 metros. Se construyó en 1853 con una tipología que recuerda a los faros de San Cibrao, Louro o Arousa. El faro pronto empezó a ser insuficiente para las familias de los dos fareros que debían permanecer en este paraje alejado de los núcleos de población y expuesto a tempestades. En 1882, se amplía, ganando una planta y en 1914 se modifica la señal y alcance llegando ya a 18 millas.

Faro del Castillo de A Palma.

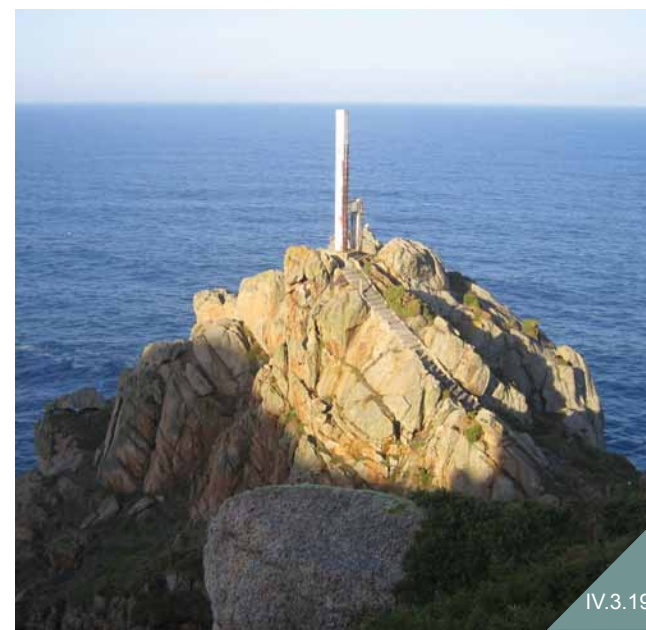
Ante la necesidad de marcar una de las partes más estrechas de la ría, donde se ocultaba el famoso bajo de A Palma, se planea la instalación de una luz de balizamiento en la fortaleza del mismo nombre, Esta práctica ya había sido realizada años antes en A Coruña, dotando de luz al Castillo de San Antón. Este nuevo faro sería la tercera marca para navegación, junto con el faro de Prioriño y un fanal cercano al puerto de Ferrol, dando muestra de la importancia de este puerto en la época.

El nuevo faro se construye en las inmediaciones de Castillo de A Palma. Se opta por un modelo rectangular sin patio, con la torre insertada en el medio del edificio de fareros, similar al faro de Illa Pancha. La construcción se ubicó 4 metros sobre el nivel del mar con una altura de torre de 7,5 metros. Se enciende en 1862 con una luz verde fija y 8 millas de alcance. Con los avances en el sistema de señalización, el faro pasa a permanecer apagado.

Actualmente se puede observar un gran número de balizas a ambos lados de la ría, siendo este faro una marca más del conjunto, al volver a ser encendido con una luz de 7 millas.



IV.3.18
Faro de Mera



IV.3.19
Cabo Prioriño



IV.3.20
Castillo de A Palma y baliza

Faros de Poriño y A Palma.
Golfo Ártabro

Etapa Ferrol- Doniños.

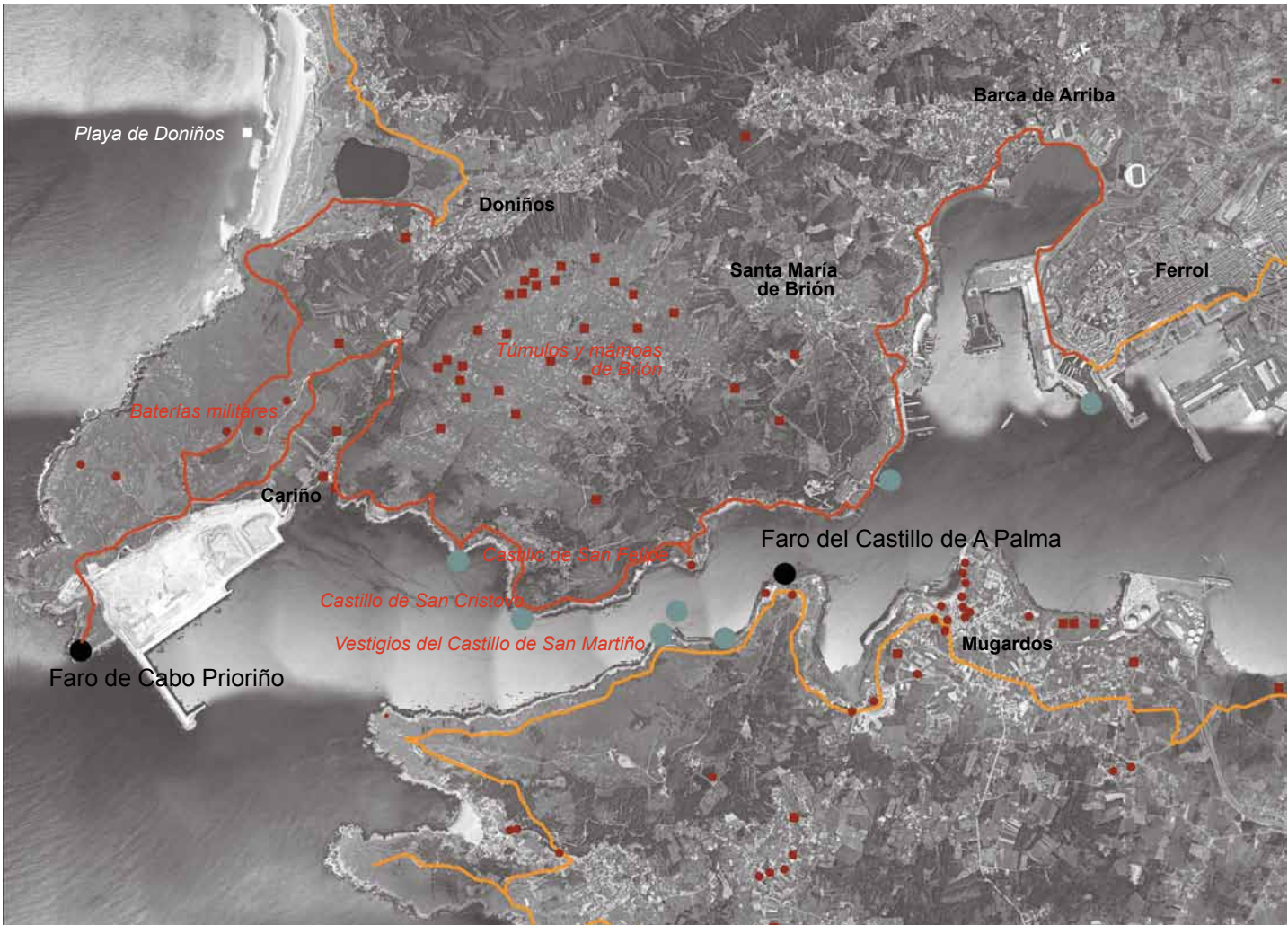
Faros o marcas de navegación:	Faro de Cabo Poriño y vista sobre el faro de A Palma y balizas de entrada de la ría.
Término municipal:	Ferrol
Distancia a recorrer:	12 Km
Desnivel :	moderado, 200 metros de desnivel
Duración:	6 horas
Servicios:	Ferrol, Cariño y Doniños

Saliendo de Ferrol por la Malata, la senda continua cruzando instalaciones portuarias hasta observar en un pequeño cabo, el Castillo de San Felipe en un primer plano y el Castillo de la Palma en la orilla opuesta. Ambas fortalezas trabajaban coordinadas, asegurando la protección del puerto de Ferrol gracias a sus cañones e impidiendo la entrada de buques, navíos, mediante las cadenas que los unían. Una serie de balizas en tierra, con forma de torreta, guiaban a los barcos desde su entrada en la ría, después de doblar el cabo Poriño. Más adelante nos encontramos las ruinas del Castillo de San Martiño, destruido al ser sustituido por el Castillo de A Palma. En la ruta nos encontramos de nuevo vestigios militares, el Castillo de San Carlos. La playa de Cariño, un pequeño núcleo que se asienta en el borde costero el estrecho valle surcado por pequeño río, fue poblado desde la llegada de los romanos como lo demuestra el asentamiento cercano. El faro de Poriño aparecerá al bordear el puerto Exterior de Ferrol, actualmente en construcción. Desde éste se contemplan las afiladas puntas de la península de Ares, Segaña y Coitelada, con sus instalaciones militares, similares a las que se sucederán conforme nos acercamos a la playa de Doniños. A medida que descendemos vamos siendo abrigados por los montes de Brión, importantes por la cantidad de mámoas y túmulos que existen. La playa de Doniños es un importante arenal con fuerte oleaje, conservando su área lacustre y su sistema dunar.

La Senda de los Faros se conecta con la circular de Ferrol y otros recorridos que ofrece este municipio.



Faro de Poriño

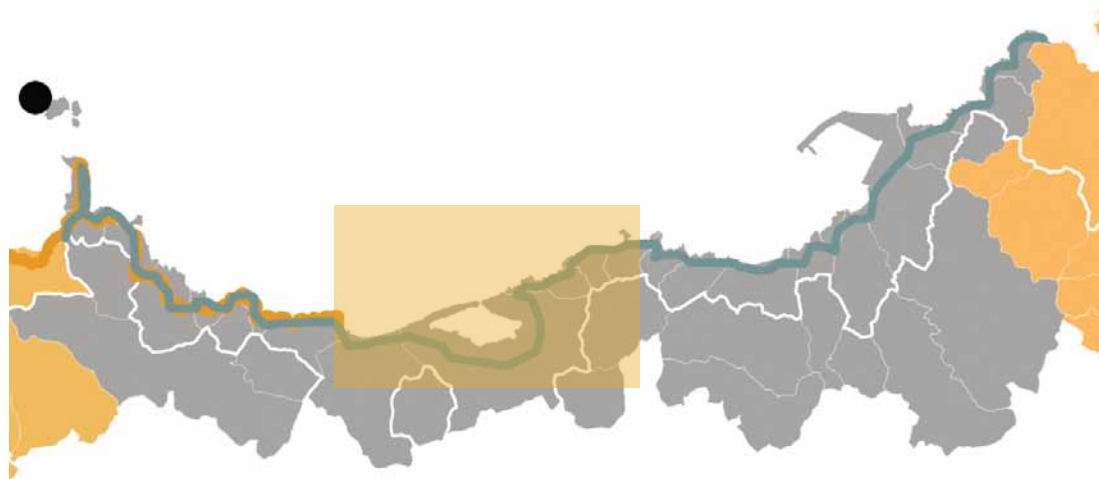


- Faro
- Etapa descrito de la Senda de los Faros
- Senda de los Faros
- Playas
- Otros faros y balizas
- Otras sendas
- Patrimonio arqueológico
- Patrimonio cultural

escala 1:40.000



Panorámica desde Montefaro, Ares, del tramo de senda



La costa de Bergantiños es una estrecha meseta que se abre al norte y se entrega al mar a través de una combinación de tramos acantilados y grandes áreas de arenal, donde destaca Baldaio por su tamaño. Las sociedades que se asentaron en esta costa basaron su economía en la combinación de la agricultura y la pesca. Los núcleos de población más destacados fueron los de Malpica y Caión, ambos construidos en penínsulas que ofrecían protección de los vientos, posibilidad de tener puerto y cultivar en áreas cercanas. Entre Baldaio y Malpica destaca la ausencia de arenales extensos; las playas son menores, resultado de la acumulación de sedimentos en planicies flanqueadas por acantilados. Ejemplos de estas playas son As Rías, Torradas, Pradeira, San Miro, etc... Los montes que se hunden directamente en el mar son numerosos, por lo que los asentamientos se retrasan a una línea secundaria como es el caso de San Martiño de Cambre y Buño. El único faro de Bergantiños es el de las Illas Sisargas.



Praia de Arnela.

Faro de las Illas Sisargas.

El archipiélago de las Sisargas están constituido por tres islas: Sisarga Grande o A Illa, situada al oeste, Malante y Sisarga Chica, mucho menores. En la isla mayor se pueden ver vestigios de viviendas y de la ermita de Santa Mariña.

La necesidad de un faro en este emplazamiento ya se contemplaba en el Plan General de Alumbrado Marítimo, que junto con el faro de Cabo Vilán iluminaría el extenso arco comprendido entre A Coruña y Fisterra. Debido a la elevación importante de la isla, el faro no tenía que ser de gran altura, construyendo una torre de tan sólo 7,20 metros. Empezó siendo un simple faro de 4º orden con luz roja. La consecución de naufragios en esta costa hizo que el faro fuese dotado con un equipo que le permitiese alcanzar la categoría de primer orden. Dada la importancia de las Sisargas como referente marítimo, se encendió un pequeño faro, una simple edificación con una torre de 4 metros de altura, mientras el primer faro era mejorado. A este proyecto le sucedieron otros como la pista de aterrizaje de helicóptero y la línea telefónica, avances que facilitaban la vida de los torreros. Con el fin de mejorar la navegación en días de niebla se instaló una sirena. Actualmente el faro funciona con energía solar y tiene alcance de 23 millas.

Enfilación de Caión.

El puerto de Caión es abierto y sin abrigo a los vientos del este. Para la llegada desde A Coruña, los navíos tienen que tomar de referencia las Sisargas y el faro verde del final del espigón. Si se navega desde el norte, la guía es una enfilación de dos luces situadas al otro lado del puerto, mostrada en la imagen.



Puerto de Razo



Marisma de Baldaio, con el mar de fondo.

Senda de Caión a Baldaio.
Arco bergantiñán.

Etapa Caión- Porto de Razo.

Faros o marcas de navegación:	enfilación en Caión de tres faros de 5/6º orden y faro de entrada al puerto de Razo.
Término municipal:	A Laracha y Carballo
Distancia a recorrer:	14 Km
Desnivel :	poco importante, 150 metros
Duración:	7 horas
Servicios:	Caión, playa de Baldaio y Razo

La localidad de Caión marca el inicio de este recorrido. Caión fue una pequeña población marinera con un pasado marcado por la caza de ballenas. En época de migración las ballenas surcaban el océano desde el Atlántico Norte al Golfo de Vizcaya, bordeando la costa de Bergantiños. Estas eran avistadas desde la Atalaya, punto más alto del Monte dos Foios que servía a su vez de guía para los navíos. Destaca la casa blasonada del Conde de Graxal y la imponente iglesia ambas situadas en la plaza principal de la villa. Desviándonos de la ruta marcada, el Monasterio de los Milagros es un punto de peregrinación de la zona que goza con una amplia vista sobre la costa. Después de una caminata bordeando el acantilado se llega a una pequeña planicie donde se asienta el núcleo de Leira, que conserva molinos hidráulicos. Las pequeñas playas cercanas (Leira, Arnelas- Montafonte) contrastan con la extensa playa de Baldaio con su amplia marisma, poco conocida. Después de un recorrido marcado por la presencia de acantilados el paisaje cambia. Un gran arenal, una laguna, una marisma y plantaciones agrícolas son los nuevos escenarios a experimentar. El cordón de dunas de casi 3 Km protege este importante hábitat. La ruta bordeará la laguna visitando algunos de los núcleos que aún hoy conservan una actividad mixta, agrícola y pesquera. Destacan, entre estos, Rebordelos, San Cristovo de Lema, y Castrillón. Muchos de ellos conservan la morfología tradicional y todos ofrecen un rico patrimonio cultural que visitar tales como iglesias, caserones, u hórreos. Desde el campo de la Iglesia de Santa Irene encontramos una de las mejores vistas.

En las proximidades de este recorrido encontramos el parque del Megalitismo.



- Faro
- Etapa descrito de la Senda de los Faros
- Senda de los Faros
- Playas
- Otros faros y balizas
- Otras sendas
- Patrimonio arqueológico
- Patrimonio cultural



Faro de las Illas Sisargas



Faro de entrada a puerto y las balizas de enfilación



Faro de Fisterra

Se sitúa en la punta suroccidental del Cabo de Fisterra, el probable Promotorio Nerio del que hablan los cronistas y geógrafos romanos y griegos. Fue considerada el fin de la Tierra como indica su nombre, durante muchos siglos, aunque el punto más occidental de la Península Ibérica es su vecino Touriñán. Esta ubicación especial hace que le hayan atribuido leyendas, y poderes mágicos. Lo cierto, es que no pasó desapercibido para los romanos ni para los pueblos que se habían establecido con anterioridad.

Antes de la instalación del faro ya había una torre y un facho. El faro está formado por una torre de sección troncopiramidal adosada a un gran volumen, superando los 143 metros de altura sobre el nivel del mar. Es uno de los primeros faros gallegos de primer orden, con un alcance de 31 millas. En días de niebla emite potentes señales acústicas que alcanzan las 25 millas. Las demás edificaciones que se encuentra acompañando al faro son un edificio accesorio, el edificio de la Sirena y el Semáforo. Este último, que se sitúa más alto que el propio faro, se construye en 1879 con una instalación electrosemafórica y con el fin de emitir señales de navegación diurna. La suma de todas las edificaciones, es señal de la importancia de este cabo, constituyendo un interesante conjunto arquitectónico. Antes de la instalación del faro ya había una torre y un facho.

Faro de Cee

El faro de Cee se ubica en el cabo más cercano a la boca de la ría de Corcubión. Ésta era un fondeadero usual para los navíos cuando los vientos del norte y nordeste les impedían remontar el Cabo de Fisterra. La forma de la costa solía llevar a confusión por lo que era necesario señalizarla. Se plantea construir un faro a los pies del Monte Quenxe, un fanal de luz fija roja, de 5º orden, que se complementaría con otras balizas y boyas, como las de Carrumieiro e Illas Lobeiras. Su ubicación no era la propia para una marca de este tipo, demasiado elevada respecto al nivel de mar (25 metros). Pertenece a la tipología de torre adosada a edificio de torreros como el faro de San Cibrao entre otros. En 1960 se enciende por primera vez con un alcance de 8 millas. En la actualidad funciona en combinación con Carrumieiro Chico, bajo muy conocido “apodado” como cementerio de barcos griegos, debido a los siniestros de barcos de esta nacionalidad. Después de varios modelos, todos ellos destruidos por la fuerza del mar, se construyó exitosamente una torre troncocónica pintada a franjas negras y rojas (indicación de peligro) de 7 metros de alto.

Faro de Illas Lobeiras

El faro de las Illas Lobeiras, pertenecientes a Corcubión, se construye en 1909, cuenta con una iluminación que lo clasifica como faro de 4º orden, para señalizar los peligrosos islotes rocosos. La edificación de piedra pintada de blanco le ayuda a ser distinguido en días de visibilidad reducida. Se construyó para responder a los duros embates de las tempestades, sólo así podemos entender sus gruesos muros de 1,10 metros de espesor. Estos islotes han sido declarados espacio natural protegido. En la actualidad su señal luminosa tiene un alcance de 11 millas y es mantenido por los técnicos de Fisterra.

La Costa da Morte se extiende desde el Cabo de San Adrián (Malpica) hasta Monte Louro (Muros). La costa, de naturaleza principalmente granítica, es variada: pequeñas rías, como la de Camariñas y Lires, amplios arenales, como el de Carnota o el de Traba y franjas acantiladas.

El nombre de Costa de A Morte aparece en el siglo XIX, al sucederse gran número de naufragios. La recortada costa, con cabos destacados y salpicada con bajos rocosos, la hacían muy peligrosa en combinación con el fuerte oleaje, las nieblas persistentes y los cambiantes vientos. A estas particularidades había que sumarle la falta de señalización; hasta 1853 no se enciende ninguna luz y en la entrada del siglo XX sólo existían cinco faros en esta amplia franja litoral. El tráfico era muy intenso al ser paso obligado para las comunicaciones entre el norte de Europa y África y América. Actualmente el sistema de marcas es complejo, combinando faros y balizas en las zonas de bajos.



Balizas en la playa de Lago. Muxía.



Mar de Fôra. Fisterra.



El Faro de Cabo Vilán visto desde el Cementerio de los Ingleses



Faro de Cee

Etapas de Cabo Fisterra al Faro de Cee.

Faros o marcas de navegación:	Faros de Fisterra y Cee.Semáforo de Fisterra. Avistamiento del faro de las islas Lobeiras y de la baliza de Carrumieiro Chico.
Término municipal:	Fisterra y Cee
Kilometraje:	12 Km
Desnivel :	150 metros
Duración:	6 horas
Servicios:	Fisterra, playa de Langosteira, Sardiñeiro y Cee.

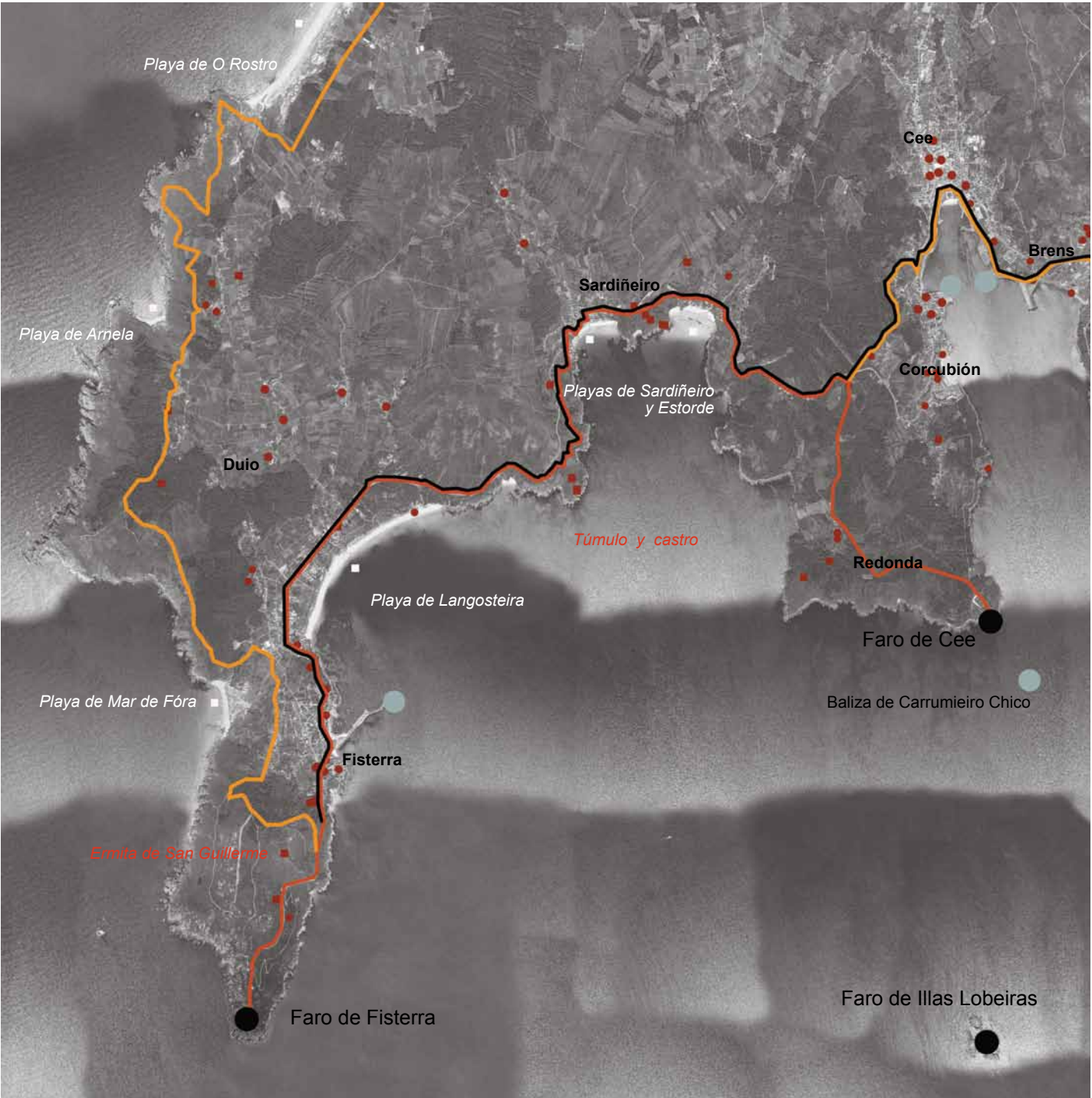
El recorrido propuesto parte del Cabo Fisterra, donde se encuentra el interesante conjunto arquitectónico que forman todas las edificaciones de señalización marítima y Capilla de San Eugenio. Es el final del Camino de Santiago, para los que lo continúan hasta el final del mundo romano. Nos dirigimos al núcleo urbano de Fisterra, en cuya entrada destaca el conjunto románico de la Iglesia de Santa María das Areas, con cruceiro y cementerio. Se llega a la extensa playa de Langosteira que contrasta con las dos pequeñas que hemos dejado atrás, llamadas Corveiro y Ribeira. En el extremo este de esta playa hay unas casetas de pescadores y una antigua carpintería, elementos destacados de patrimonio marítimo. A continuación llegamos a un pequeño entrante al abrigo de punta del Alba y punta Sardiñeiro, donde se hallan restos de un castro y una mámoa. Si continuamos caminando llegamos a la amplia ensenada donde se asienta Sardiñeiro de Abaixo, con un conjunto de hórreos a pie de playa. Finalmente llegamos al faro de Cee, donde podemos observar casi alineadas la baliza de Carrumieiro Chico con el Faro de Illas Lobeiras. Hacia el interior de la ría otro bajo, Carrumieiro Novo, se señaliza sólo con una marca que carece de luz. Estas tres luces, las de Cee, Illas Lobeiras y Carrumieiro Chico, aseguran la entrada a los protegidos puertos de Cee y Corcubión, antes salvaguardada por los Castillos de Cardenal y del Príncipe, que se visitarán si continuamos nuestro camino por la Senda de los Faros. El monte Quenxe nos ofrece una vista más amplia del conjunto debido a su altitud.

El cabo de Fisterra es un punto de gran afluencia. La última etapa del Camino de Santiago formará parte de la Senda de los Faros, ya que siguen el mismo trazado. Desde Cee se puede continuar el camino hacia Muxía variante de este final de la peregrinación.

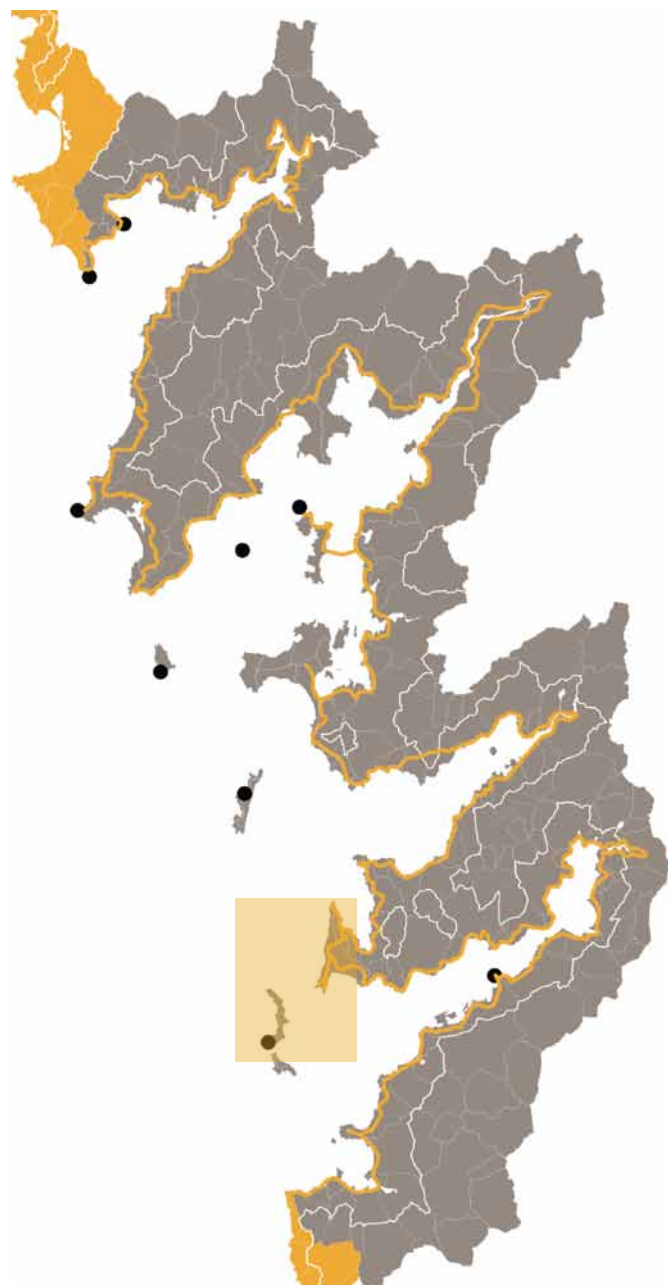


Cabo Fisterra

Senda del Faro de Fisterra al Faro de Cee.
Costa da Morte.



- Faro
- Etapa descrito de la Senda de los Faros
- Senda de los Faros
- Playas
- Otros faros y balizas
- Otras sendas
- Patrimonio arqueológico
- Patrimonio cultural



Esta costa se extiende desde el Monte Louro hasta el cabo Silleiro. De naturaleza principalmente granítica, están constituidas por un conjunto de bloques, hundidos y levantados que van conformando y dando particularidad al perfil litoral. Los parámetros que entran en juego son la distancia y altura entre bloques levantados y el grado e intensidad de fracturación. Son formas abiertas, alargadas de sudoeste a nordeste. Los principales ríos que desembocan en cada una de las rías son, por orden de norte a sur: el Tambre, el Ulla, el Lérez y el Verdugo.

Las cuatro rías presentan diferencias notables entre ellas. La de Muros es la de menor longitud. La ría de Arousa es la más ancha, con cabos pronunciados e islas interiores de mayor tamaño que en las otras rías. La señalización de la ría es compleja debido a la cantidad de islotes y bajos. La de Pontevedra es larga y estrecha con pocas dificultades para la recalada. Por último la ría de Vigo, de mayor calado y con un gran puerto en el interior, como es la ciudad que le da nombre, presenta en su boca, en las inmediaciones de Baiona complicaciones para la navegación, por lo que el sistema de balizamiento es muy complejo con gran número de boyas, balizas y faros.

En estas rías se ha concentrado gran parte de la población gallega. Las condiciones climáticas, tierras aptas para el cultivo y la protección de los vientos, han favorecido el establecimiento de poblaciones. La actividad pesquera fue mayor que en otras costas, aunque en regiones como Arousa el cultivo tuvo gran importancia.

En la actualidad debido a la falta de planeamientos adecuados se puede hablar de continuos urbanos, como puede ser Pontevedra-Sanxenxo, Vigo-Baiona, o Carril-Vilanova de Arousa.

En punta Couso y en Cabo do Home no existe ningún faro de primer orden. Los elementos de señalización que se visitan en la ruta propuesta son faros de entrada a las rías. En el Monte Facho se encuentra uno de los testigos mejor conservados del sistema de marcas de navegación anterior a la existencia de faros, donde un fuego guiaba a los barcos

En punta Robaleira, Cabo do Home, una baliza instalada en una torre cilíndrica de sillería y de color rojo, al igual que su luz, marca la entrada norte y el canal de la ría de Vigo. Años después se instalan las dos balizas-torre que se ven desde cada una de las puntas que protegen la playa de Melide. Estas torres de 17 metros de altura son las balizas de mayor elevación de la costa gallega y sirven para salvar los bajos cercanos. En realidad constituyen las luces anteriores de dos enfilaciones. La luz posterior se encuentra en Monte Subrido. Se construyeron para sustituir la referencia de la alineación de la capilla del Alba y el Cabo do Home, no visible en días de niebla.

La baliza de punta Couso, marca la entrada a la ría de Pontevedra emitiendo grupos de destellos de color verde cada 9 segundos, con alcance de 8 millas. Su forma es similar a las balizas anteriores pero con tan sólo 5 metros de altura.

Desde la parte de la senda se pueden observar otras balizas. En Cíes, uno de los faros queda fuera de la cuenca visual al estar en la parte este de la isla. La baliza de punta Vicos, marca la entrada sur de la Ría de Vigo junto a las balizas de punta Lamela, en Nigrán. Otra importante es la de Monteagudo, en combinación con la de Robaleira que marcan la entrada norte a la ría de Vigo. La tipología es similar a esta última, pero su luz es verde, como corresponde a una marca de estribor.

La ría de Vigo presenta complejidad en su recalada debido a su forma y la situación de bajos, roquedos e islas. La baliza Borneira y la enfilación de Estai son otras marcas de gran importancia, solo visibles por la noche desde Cabo Home.



Etapa de Punta Couso a Cabo Pequeno (Cabo Home).

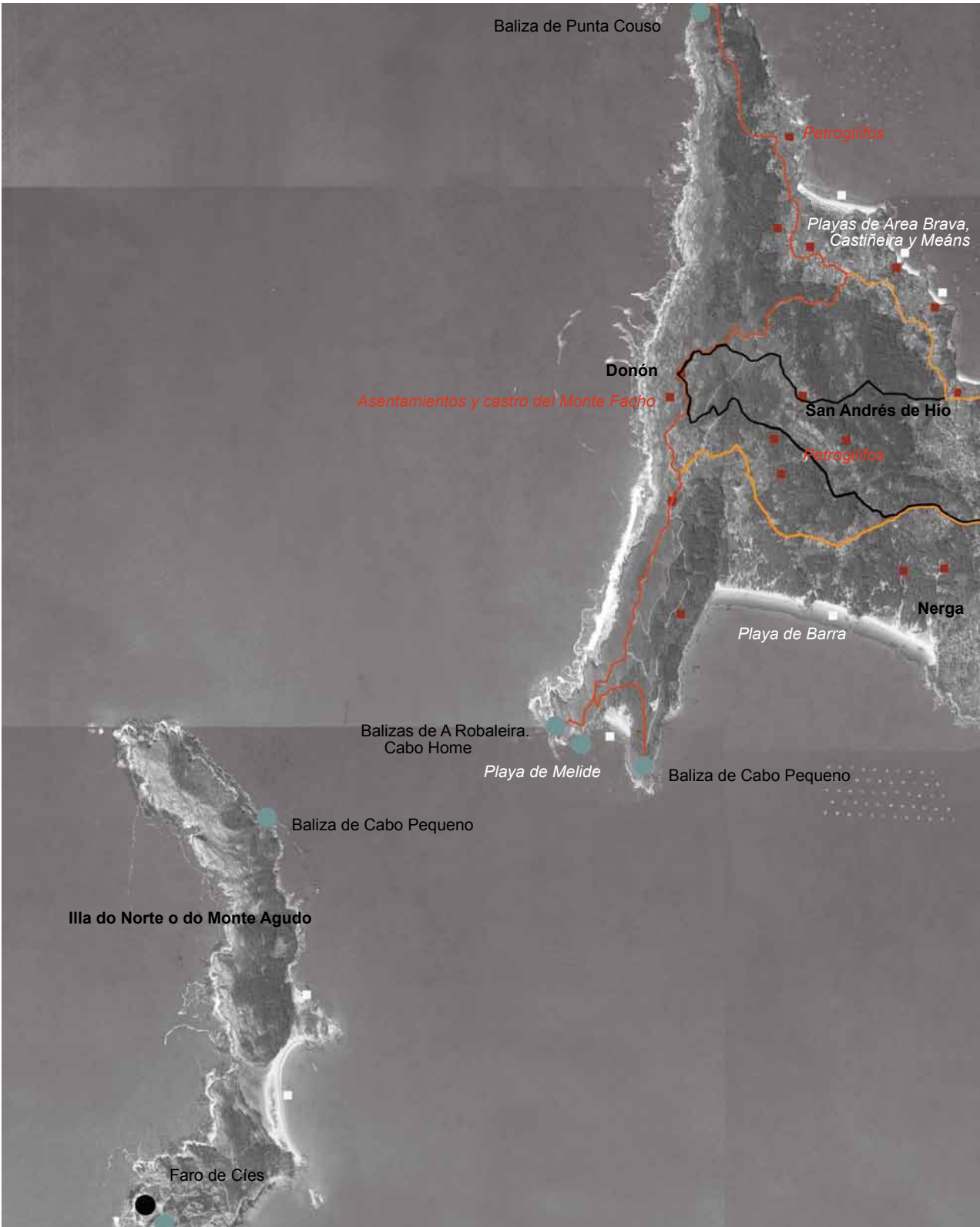
Faros o marcas de navegación:	Sistema de balizas de la ría de Vigo
Término municipal:	Cangas
Distancia a recorrer:	9 Km
Desnivel :	100 metros
Duración:	4 horas
Servicios:	Donón e Hío

El recorrido propuesto ofrece hermosas panorámicas sobre dos rías: la de Pontevedra y la de Vigo, ofreciendo así una visión relativamente completa de la diversidad de esta costa. Punta Couso goza de una amplia cuenca visual: al este la ría de Aldán, una pequeña ensenada; al norte, la ría de Pontevedra y al oeste la vista sobre las islas de Onza y Ons, coronadas por su faro en la parte más alta de la segunda. La baliza que nos encontramos aquí emite tres tipos de luz (roja, blanca y verde) marcando la entrada a la ría de Pontevedra. El recorrido propuesto prosigue descendiendo hasta Hío, en el interior de la Ría de Aldán. Esta población es conocida por su cruceiro, único debido a su fino tratamiento de cantería. El camino vuelve a retomar las laderas hasta llagar a los restos de un asentamiento romano y en la parte más alta se ha encontrado un castro y una garita de vigía. A esta se le atribuye relación con el sistema de señalización de aquellos tiempos. Según indican los historiadores es probable que existiese un facho, como indica el topónimo del monte. Se retoma en camino pasando por la aldea de Donón. Desde ella tanto la vista del frente acantilado sobre el que caminamos como la de las Cíes es impresionante. En dirección a Cabo Home encontramos tres balizas y la espectacular playa de Melide. A lo lejos en las Cíes se ve la baliza de señalización de Monteagudo; enfrente, en la península que forma Monte Ferro, otro grupo de balizas.

La ruta representada en negro en el plano corresponde con el GR 59, que recorre la península de O Morrazo. Este tramo de senda enlaza con otras rutas menores propuestas por los diferentes ayuntamientos.

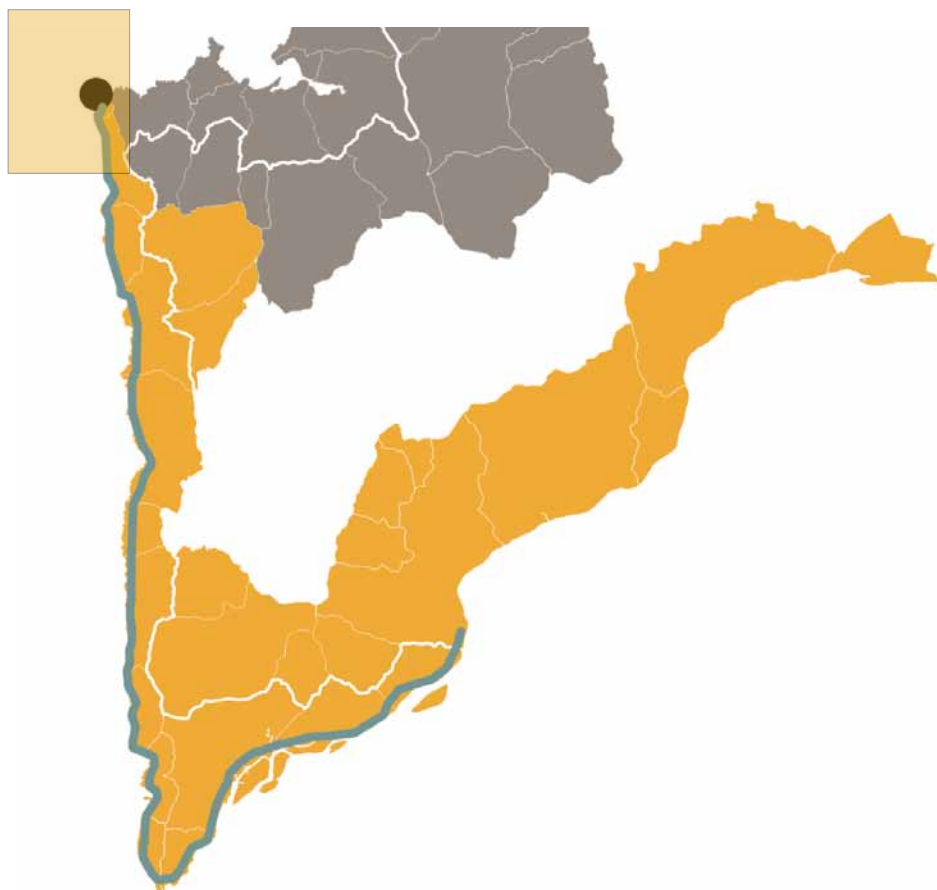


Senda de Monte Facho a Cabo Home.
Rías Baixas.



escala 1:50.000

- Faro
- Etapa descrito de la Senda de los Faros
- Senda de los Faros
- Playas
- Otros faros y balizas
- Otras sendas
- Patrimonio arqueológico
- Patrimonio cultural



La Costa Sur se particulariza por su gran tramo fluvial, la desembocadura del río Miño y su litoral rectilíneo en dirección norte a sur, a modo de corredor estrecho entre el mar y la Serra de Argallo y A Groba. Está formada por un conjunto de bloques levantados hacia el interior. Carece de playas de arena ya que los depósitos sedimentarios son bolos formados en el Cuaternario. Las sociedades se asentaron en los relieves menos acentuados, entre las faldas de las diferentes elevaciones montañosas. Destacan Mougás, O Serrallo, Oia, Ponteceso y A Guardia, la de mayor envergadura y con un puerto. Los núcleos de colocaban en la mitad de la falda, hasta donde las pendientes no les suponían una barrera infranqueable. Siempre quedaban protegidos por las elevaciones y utilizaban la energía de los ríos que nacían o recogían aguas más arriba. Las sociedades estaban basadas en una economía primordialmente agrícola, debido a la ausencia de puertos naturales y al mar abierto de sus costas lo que les impedía cualquier práctica en temporales.

El faro de Cabo Silleiro no estaba previsto en el Plan General de Alumbrado Marítimo de 1847, al confiar que el faro propuesto para Cíes cubriera la Costa Sur por completo. Después de la construcción de este se evidenció la necesidad de construir más faros, constituyendo Ons y Cabo Silleiro lugares idóneos. Los primeros estudios apuntaban como suficiente una luz de 4º orden. El primer emplazamiento que se señala era de difícil acceso, a 900 metros de la costa en un islote llamado Pena Cebeiro. Finalmente se construirá a 25 metros de la costa, en tierra firme. El edificio que destacaba por su diseño innovador, enciende su luz, a 10,27 metros sobre el nivel de mar ya en 1862, con un alcance e 17 millas. En 1902, se ve necesaria la sustitución este faro por otro de mayor alcance, al menos de 30 millas. Como resultaba imposible aprovechar el edificio anterior, que era demasiado pequeño para los tres fareros que se encargarían de la nueva luz, se proyecta otro, muy similar al de Sálvora. El emplazamiento nuevo a una cota mayor aseguraría la efectividad de este faro.

El primer faro no se apagará hasta un mes más tarde del encendido del nuevo, para dar tiempo a las embarcaciones de cabotaje a cambiar sus referencias. En 1926 el edificio sufre unas mejoras con la instalación de una radio-faro y, en 1929, se decide pintar la torre del edificio a franjas rojas y blancas, siendo así más visibles en los días de niebla.



Foto aérea de la Costa Sur



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



Puerto de A Guardia

Faro de Cabo Silleiro.
Costa Sur.

Faros o marcas de navegación:	Faros de Cabo Silleiro (actual y antiguo)
Término municipal:	Baiona y Oia
Kilometraje:	19 Km
Desnivel :	200 metros
Duración:	8 horas
Servicios:	Puestos hosteleros entorno a la PO-552

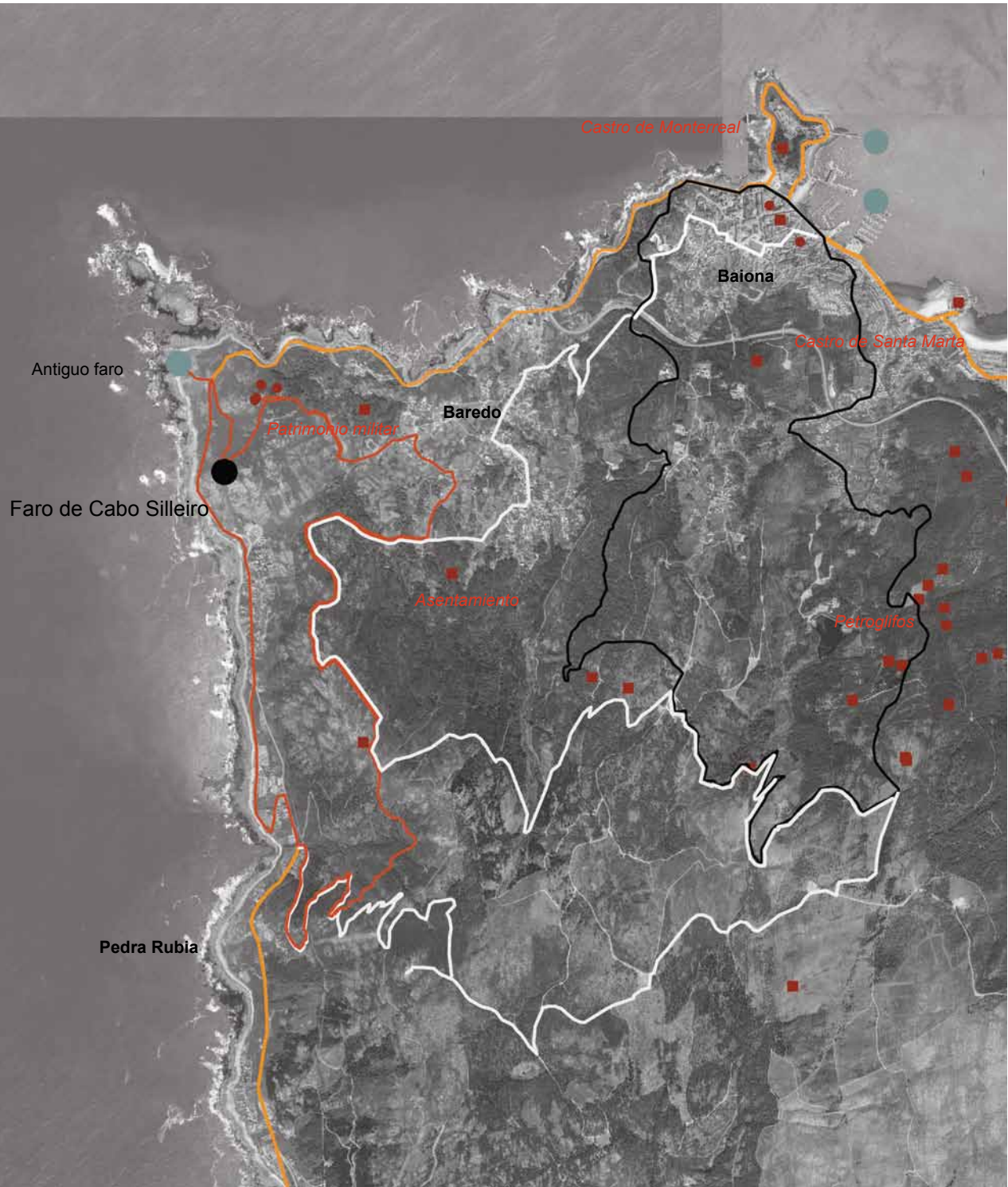
El recorrido propuesto parte del Cabo Silleiro. Se recomienda la visita al antiguo faro, donde se puede ver el actual faro flanqueado por las elevaciones montañosas. Se continúa por la senda en dirección sur. Este trayecto es fácil debido a su planeidad y rectitud por lo que se pueden observar fácilmente las particularidades de esta costa. Si seguimos caminando encontramos un pequeño entrante en la ladera que nos ayudará a tomar el camino en zig-zag que transcurre por cotas más elevadas. La llegada a la cima del Monte Facho de Silleiro, nos permite una gran panorámica: al oeste, la Costa Sur; al norte, las Islas Cíes y la Península de O Morrazo. La ruta pasa cerca del yacimiento de Samarrón, los petroglifos de A Fonte das Vacas y San Cosme. En lo alto del monte se pueden tomar otras sendas que tienen como objetivo continuar conociendo el patrimonio neolítico, muy abundante en las sierras de A Groba y Argallo.

En el descenso encontramos un antiguo asentamiento militar, entre los que destacan diferentes tipos de vigías, cañones, edificaciones militares, etc. La vista sobre el arco de islas de las Rías Baixas es única.

En la Costa Sur confluyen varias sendas, destacando uno de los Caminos de Santiago que vienen desde el sur de la península. En el plano se han representado los PR-G 62, también conocida como Carreiro dos Petroglifos de Baiona, y el GR-45.



Faro de Cabo Silleiro



escala 1:40.000

- Faro
- Etapa descrito de la Senda de los Faros
- Senda de los Faros
- Playas
- Otros faros y balizas
- Otras sendas
- Patrimonio arqueológico
- Patrimonio cultural

4. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO

El itinerario recogido en el presente capítulo se entiende como punto de partida, un recorrido orientativo, de un trazado que deberá pormenorizarse a través de un Plan Especial.

El citado Plan Especial establecerá la Senda de los Faros como un corredor teórico que atraviese toda la región de Norte a Sur y que permita su recorrido continuo y pueda enlazar con el Principado de Asturias y con Portugal, constituyendo así el tramo del GRE-9 que atraviesa nuestras costas.

Puesto que se trata de un recorrido de gran longitud es posible también que se realicen varios planes especiales para su desarrollo, siempre y cuando estos se circunscriban al menos a cada una de las 7 costas diferenciadas en el presente documento.

El Plan, o los planes especiales, deberán desarrollar los siguientes estudios complementarios con el fin, entre otros, de evitar que se promuevan intervenciones excesivas o las duplicidades de caminos. Estos estudios consistirán en:

- Riesgos geomorfológicos.
- Estudio local de población, al objeto de identificar la percepción de la población acerca de los paisajes e itinerarios más valorados.
- Estudio de configuración del firme y sus bordes.
- Estudio biológico al objeto de valorar el impacto sobre la flora y la fauna.
- Relación con los caminos históricos y las sendas existentes.
- Inventario del patrimonio cultural y etnográfico del entorno.
- Inventario de faros.

La Senda de los Faros tiene por objeto fomentar el descubrimiento del litoral, la puesta en valor de los recursos territoriales y la lectura de los paisajes que se van recorriendo. Se busca, al mismo tiempo, la conexión con otras rutas alternativas que recorren núcleos asentados en el entorno de su recorrido y que ofrecen un rico patrimonio cultural y etnográfico, muchas veces desconocido y tristemente olvidado.

Mediante este recorrido se pretende establecer una red de senderos claramente delimitados, accesibles y seguros para el uso y disfrute de la sociedad.

Determinaciones del Plan, o los planes especiales.

1. El modo básico de utilización será el uso peatonal, que por ser el más genérico, abarca en su uso a la mayor parte de las personas con independencia de edad y condición. Sus características básicas son las de un camino de tierra con pendientes suaves y anchura de 2-3 metros que permitiera el uso simultáneo de varias personas en un entorno próximo a la costa.

En función del tramo se valorará la compatibilidad con el uso de bicicletas de paseo. La experiencia y estudio en concreto de cada tramo motivará esta decisión.

2. Se buscará la proximidad o interferencia con otras sendas para fomentar su interrelación. De tal manera que el usuario conozca que eligiendo la zona de costa a visitar se le presentará la posibilidad de recorrer, descubrir y disfrutar su entorno próximo, pudiendo gozar así de la complejidad y diversidad del patrimonio natural, cultural y etnográfico de la costa.
3. La primera premisa es que éstas no deben convertirse en un inicio de una mayor urbanización, ni suponer una mayor alteración de las condiciones naturales de la costa. La Senda de los Faros se ha propuesto inicialmente, en su mayor parte, por caminos y sendas ya existentes. Es probable, por lo tanto que en su mayor parte las actuaciones se limiten a la señalización de la ruta, el desbroce del sendero, el saneamiento en casos de inundabilidad o inestabilidad, y el control del uso limitando hasta donde sea posible y conveniente el tráfico rodado de turismos y manteniendo, el uso agrícola y ganadero de los caminos que tengan este carácter.
4. Las actuaciones en tramos de senda de nueva creación, deben ser los mínimos necesarios para completar los existentes dando continuidad a la red en el caso de que no existan alternativas viables, aunque eso nos obligue en ocasiones a separarnos de la línea de costa. No se trata tanto de bordear la costa, como de recorrerla. Para comprender su sistema de organización, su modelo, sus marcas e hitos y así poder apreciar sus valores es necesario seguir los trazos ya existentes, memoria de su estructura y funcionalidad.
5. Las condiciones de una senda para su adecuado funcionamiento son la continuidad del trazado, la ausencia de obstáculos, la distancia adecuada a cada tipo de formas de recorrido, el interés específico de cada tramo. Se establecerán etapas que serán completadas por caminos existentes que nos llevarán a núcleos con servicios adecuados a los caminantes.
6. Se prestará especial atención a la señalización y divulgación de los recorridos desde puntos de atracción del territorio, tales como aparcamientos, iglesias, plazas, ayuntamientos o playas. Las indicaciones deben ser adecuadas al entorno, prestando especial atención a los colectivos vulnerables.



IV.3.41

Faro de Corrubedo

5. USUARIOS DE LA SENDA

- La iniciativa de crear esta senda surge de la pretensión de ofrecer al mayor número de personas el disfrute del litoral, y para ello se establece que discurran en lo posible, por zonas no agrestes ni de excesivas pendiente.

Esta opción, cumplida literalmente, conllevaría al asfaltado de caminos e instalación de protecciones constantes en zonas expuestas con el fin de adaptar esta ruta a personas de movilidad reducida. Esto llevaría a realizar una actuación de gran dureza sobre el espacio litoral originando daños irreparables. Por lo tanto la voluntad de conciliar la protección y gestión de los valores naturales con la accesibilidad de personas con movilidad reducida llevará consigo una reflexión particularizada en el instrumento de desarrollo de la senda. Facilitando la accesibilidad sobre todo en los ámbitos más antropizados, como los entornos urbanos.

- Los colectivos con deficiencias visuales pueden realizar la casi totalidad de los recorridos en compañía. Es aconsejable, sin embargo, que el sendero tenga un firme más o menos homogéneo. La dificultad en la visión hace aflorar con mayor intensidad otros sentidos. Los paisajes costeros son especialmente interesantes en este sentido puesto que en un paisaje marítimo, el viento, el olor y el sonido cobran un gran protagonismo.
- El Plan, o planes especiales que desarrollen la Senda de los Faros deberán favorecer en cada tipo de camino o senda los usos característicos de su entorno, dando prioridad al peatón.

