

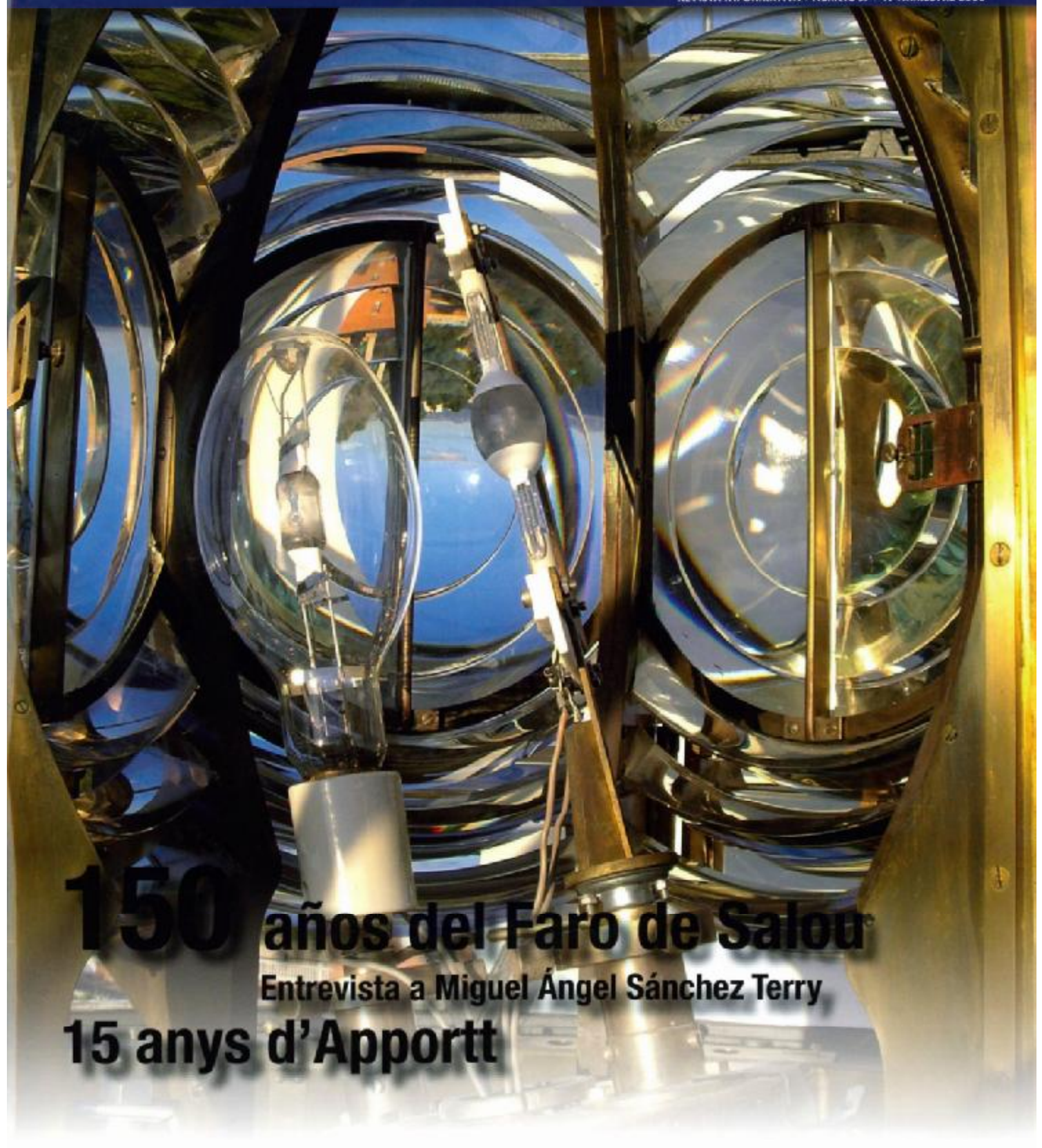
Port de Tarragona  
Autoritat Portuària de Tarragona

# al Port

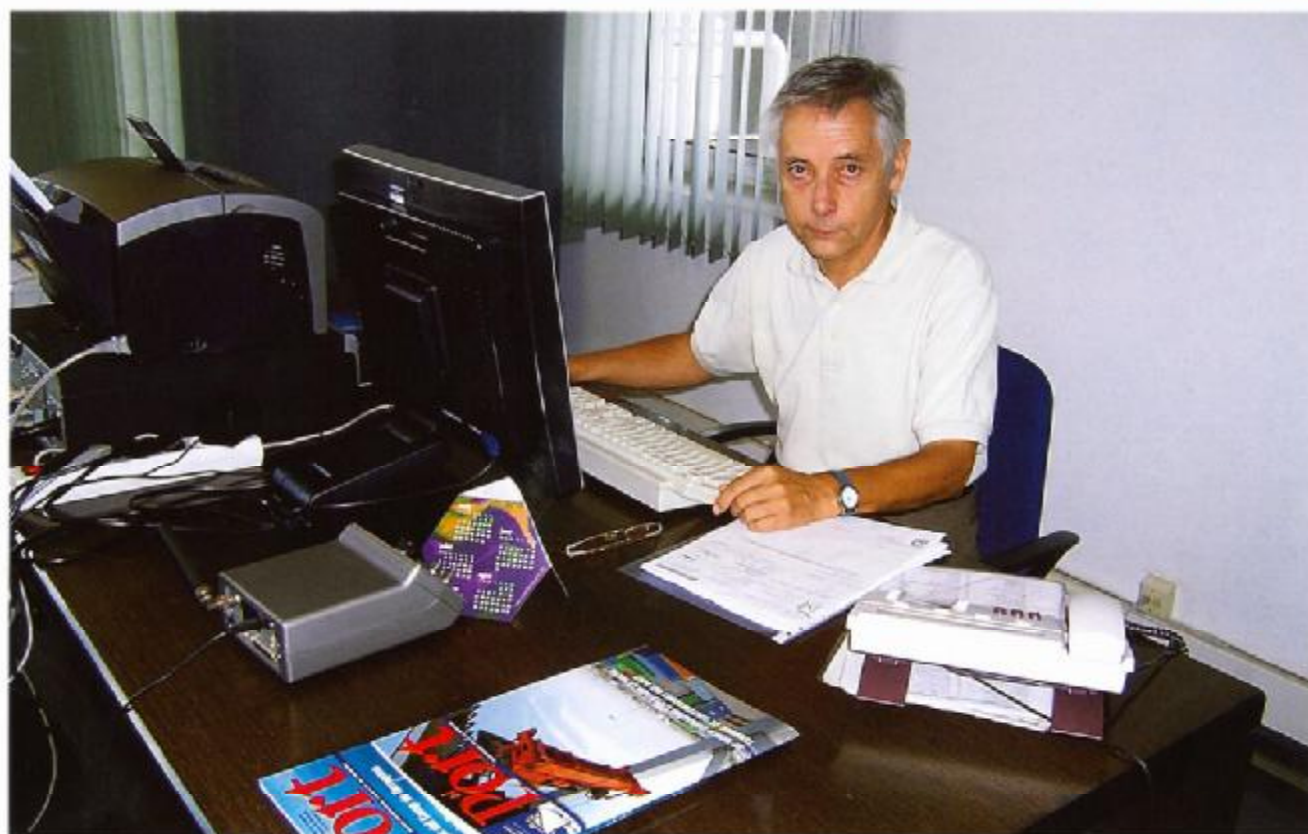
Port de Tarragona  
Puerto de Tarragona  
Port of Tarragona



REVISTA INFORMATIVA • Número 37 • 4t TRIMESTRE 2008



**150 años del Faro de Salou**  
Entrevista a Miguel Ángel Sánchez Terry  
**15 anys d'Apportt**



## Miguel Ángel Sánchez Terry, toda una vida dedicada a la profesión de farero

*"Hace muchos años opté por tener una vida en libertad rodeado de mar y naturaleza"*

**Para introducir la entrevista, brindenos un poco de historia sobre los faros en España.**

El origen de los faros se remonta a los primeros intentos de la navegación nocturna por salir de los límites visuales de sus lugares habituales de fondeo. Siempre han sido objeto de atracción y misterio, y forman parte de la más amplia tradición marinera.

De los nueve faros de los que se tiene noticia en España, pertenecientes a las edades antigua y media, únicamente subsisten el de la Torre de Hércules (A Coruña), considerado el faro más antiguo del mundo, monumento nacional y en aras de ser declarado patrimonio de la humanidad; el Faro San Sebastián (Cádiz) -aunque no es el original- y el Faro de Portopí (Mallorca).

Con anterioridad al año 1847, España no tenía casi faros en sus costas, tan sólo un número muy reducido construidos a

petición de las instituciones locales y al servicio del propio municipio.

Los frecuentes naufragios y las situaciones de peligro que esta carencia originaba para el cada vez más intenso tráfico marítimo, dio lugar a continuas protestas y reclamaciones nacionales e internacionales, que forzaron al gobierno español a la aprobación del *Primer Plan de Alumbrado de las Costas Españolas* en el año 1847, dando paso a la estatalización del servicio y a la construcción de la mayoría de Faros que hoy subsisten a lo largo de nuestro litoral, entre ellos, los de Tarragona. Asimismo, para mantenerlos y vigilarlos, se creó el cuerpo de funcionarios de torreros de faros y la escuela de fareros, cuya primera sede fue el ya citado Faro de la Torre de Hércules.

Como ejemplos de construcción de Faros a partir de este primer plan de alumbrado, podemos destacar los faros de hierro de

la Isla de Buda, la Banya y el Fangar (Delta del Ebro) los cuales fueron encendidos por primera vez y de forma simultánea, el 1 de noviembre de 1864.

La provincia de Tarragona dispone actualmente de los faros de Torredembarra, Puerto de Tarragona, Salou, Fangar, Cabo Tortosa, Punta de la Banya y Sant Carles de la Ràpita, que junto al resto de las señales marítimas (boyas, balizas luminosas y de radar, sistemas de identificación automática de buques y de posicionamiento por satélite) conforman el mapa de más de 183 ayudas a la navegación distribuidas por nuestro litoral.

Un faro como el de Salou es una compleja construcción integrada por sofisticados mecanismos ópticos, mecánicos, eléctricos, informáticos y radioeléctricos cuya conjunción constituye una importante ayuda a la navegación.



Faro de Salou

**Toda una vida dedicada a la profesión de farero. ¿Es cierto el tópico de que los fareros son hombres huraños, solitarios, antisociales?**

En lo que respecta a mi vida privada, entiendo que la discreción y la falta de notoriedad son virtudes a proteger. Es una cuestión de carácter. No obstante, en el trato social, me considero una persona tan normal como cualquier otra.

**¿Qué le impulsó a hacerse farero?**

Hace muchos años opté por tener una vida en libertad rodeado de mar y naturaleza que me permitiera escoger mi propia agenda, compatibilizar la vida familiar con el trabajo, sin desplazamientos inútiles, disponiendo de tiempo para leer, escribir, pasear y, en definitiva, vivir y hacerlo con

sosego. Es una filosofía que coincide con la deseada por personas tan relevantes como Einstein, descubridor de la relatividad, quien, en más de una ocasión, sugería a sus colegas su ilusión por poder optar a este trabajo ya que para él *"el empleo de farero era una de las situaciones más francamente apetecibles para un científico, pues trataba de un trabajo relativamente sencillo y capaz de proporcionar la tranquilidad y la contemplación necesarias a todo espíritu para abordar la investigación científica"*.

Mis prioridades personales se decantan por la calidad de vida frente al precio a pagar por el éxito social o la riqueza. Como dijo el Dalai Lama, con cuya reflexión me identifico, *"los hombres pierden la salud*

*para ganar dinero, después pierden el dinero para recuperar la salud"*.

En consecuencia, me considero una persona afortunada que disfruta de un trabajo que me ha permitido residir en lugares de paisajes excepcionales, desde que un 2 de abril de 1976 me hice farero.

**Aprende el oficio en el faro de Cabo de Peñas. ¿Cuáles fueron sus siguientes destinos?**

Después de un periodo previo de preparación en el Centro Técnico de Señales Marítimas de Alcobendas, en 1976 fui destinado al Faro del Cabo de Peñas (Asturias), donde consolidé de forma práctica los conocimientos adquiridos. Desde 1977 hasta 1982, mi nuevo destino fue el Faro de Estaca de Bares (La Coruña), situado en el punto más septentrional de España, del que, como curiosidad, puedo señalar que fue el primer faro encendido (1 de septiembre de 1850) después de haberse aprobado el primer plan de alumbrado marítimo.

Mi tercer destino fue el faro de Salou, donde vivo actualmente. Desde 1982, hasta el día de hoy, es una de mis responsabilidades.

**Háblenos sobre la profesión de farero. ¿Ha cambiado considerablemente desde sus inicios?**

Originalmente éramos funcionarios por oposición. Los destinos los podíamos elegir en función de las vacantes. A partir de 1993 la profesión de farero se declara a extinguir y los que decidimos continuar con el trabajo en los faros pasamos a depender de las Autoridades Portuarias. Desde entonces se ha producido un cambio radical. Es necesario destacar que hemos tenido que ir actualizando nuestros conocimientos para adaptarlos a la constante evolución técnica de los aparatos que gestionamos, de lo que es fiel reflejo nuestra denominación actual de Técnicos de Sistemas de Ayudas a la Navegación, que ha venido a desplazar oficialmente, aunque no en el lenguaje coloquial, el título original, mas entrañable, y que mejor nos identifica, de torrero de faros, faroner o farero (o como dicen los americanos e ingleses al guardián de la casa de la luz).

Nuestras responsabilidades también se han ampliado y van más allá del mantenimiento técnico de los faros. Los días que no toca revisión de los faros o de los balizamientos,

asistimos a la oficina en el Puerto de Tarragona, en donde nos ocupamos de la gestión administrativa de las ayudas a la navegación, incluso la redacción, cálculo y diseño de los proyectos de balizamiento propios e informe técnico y administrativo de los ajenos. Periódicamente, realizamos inspecciones nocturnas y diurnas, por mar y por tierra, para comprobar el buen funcionamiento de la señalización marítima dependiente de terceros, como la existente en los puertos deportivos e industriales, embarcaderos y piscifactorías, advirtiendo de las incidencias y averías a los propios interesados, y a los organismos oficiales correspondientes.

En otro orden de cosas, también intentamos difundir nuestra profesión, un tanto desconocida para el público en general, de lo que son buena prueba los libros y artículos de revista que sobre la historia de los faros hemos venido publicando, o la colaboración que hemos prestado para hacer realidad el que hoy es el Museo de Fars de Tarragona.

Como ejemplo de nuestro interés en conservar la tradición, puedo citar el acto de puesta en servicio del Faro de Torredembarra. Recuperando un antiguo protocolo que desde hace muchos años no se empleaba, un telegrama remitido por el ingeniero encargado del servicio me instruyó para que, coincidiendo con la entrada del nuevo siglo y nuevo milenio, a las 00,00 horas del día 1 de enero del año 2000, procediese al encendido por primera vez del nuevo faro de Torredembarra y a que, durante toda la noche y hasta



el amanecer, permaneciese al cuidado del alumbrado para prevenir cualquier anomalía que pudiera producirse.

**Tras conversar con usted, Miguel Ángel, no hay duda de que es la persona que sabe más de faros de España. Alguna anécdota de las muchas que seguro usted conoce.**

Son variadas las que afectan a naufragios y situaciones derivadas de la lejanía y aislamiento de los faros de antaño, afortunadamente ya pasadas. Como por ejemplo, la desaparición del faro de la Hormiga (Murcia) junto a la esposa del torrero encargado, de sus tres hijos y del torrero auxiliar, a consecuencia del temporal sucedido el 1 de noviembre de 1869; el secuestro por los marroquíes de los torreros del Faro de Cabo Bojador (Sáhara) que se produjo el 29 de noviembre de 1957; el naufragio del buque inglés *Serpent*, ocurrido el 10 de igual mes del año 1890 en las proximidades del Faro de

Villano (La Coruña), en el que perecieron 172 hombres y oficiales que lo tripulaban; o las extremas situaciones de hambre y padecimientos que llegaron a vivirse en el Faro de Columbretes (Castellón) y que consta, junto con otros sucesos, relatada en la sesión del Diario del Congreso de los Diputados de 4 de julio de 1912.

En lo relativo a edificios, me gustaría resaltar la figura del Faro de la Banya, que es símbolo de nuestro Puerto, único superviviente de los famosos faros de hierro del Delta del Ebro que ya he citado, y entre los que el de la isla de Buda, con sus 51,5 m de altura fue, en su momento, el más alto del mundo de su clase. Atendiendo a su valor histórico, en 1985, el Faro de la Banya fue rescatado del abandono y trasladado desde el Delta al Puerto de Tarragona, en donde se restauró y rehabilitó. La inauguración y el encendido tuvieron lugar en 1990, coincidiendo con la celebración del Bicentenario del Puerto Moderno. Actualmente, alberga el Museo de Fars como extensión del museo de Puerto de Tarragona.

**2008, una fecha para recordar pues se cumplen 150 años del Faro de Salou.**

Sin ninguna duda, es una fecha importante para un edificio que nos recuerda sus muchos años de servicio al navegante y en el que he pasado una buena parte de mi vida. Para conmemorarlo, el día 1 de abril de este año, he procedido de forma íntima a encenderlo manualmente, rememorando simbólicamente el acto que mi antecesor había realizado por primera vez el mismo día del ya lejano año de 1858.



**MACYR6, S.A.L.**

- **Reparaciones navales**
- **Maquinaria industrial: construcción y reparación**
- **Mecanizados**
- **Soldaduras**
- **Mantenimiento**

Pol. Ind. Francolí - Parc. 19 - Nave 17 - 43006 Tarragona  
 Tel. 977 552 071 - Fax 977 554 292  
 MACYR6JH@telefonica.net



Faro de Salou.

## Faro de Salou. 150 años de historia 1858-2008

*Este equipamiento comenzó a funcionar en el mes de abril de 1858 en uno de los lugares más elevados del Cabo de Salou, desde donde aún continua prestando servicio, aunque modernizado con nuevas tecnologías.*

### EL ENCENDIDO

Se encendió por vez primera en la noche del 1 de abril de 1858 y estaba provisto de un aparato de la casa francesa Henry Lepaute, compuesto de tres zonas de las cuales la superior y la inferior eran fijas y la central giraba sobre un carro circular de tejos accionado por una máquina de relojería por gravedad, con peso y cuerda de cáñamo. Daba la característica de luz fija blanca variada por destellos de 3 en 3 minutos que se veían a una distancia de 14 millas. Para iluminarse, contaba con una lámpara para aceite de oliva atendida por dos torreros. El costo de la linterna y del aparato fue de 28.499 ptas.

### NUEVAS LÁMPARAS Y COMBUSTIBLES

En enero de 1881 se cambió la lámpara por otra de parafina y en mayo de 1902, por otra moderadora de émbolo y peso dispuesta para quemar petróleo.

Con objeto de darle mayor alcance, el 16 de diciembre de 1920 se sustituyó la instalación luminosa por otra de

incandescencia por vapor de petróleo a presión para capillos de 35 mm del afamado fabricante inglés Chance Brothers. Como reserva para caso de avería contaba con dos lámparas de gasolina.

### SE MODERNIZA LA ÓPTICA PARA MEJORAR SU IDENTIFICACIÓN

Sólo cuatro años después, el 24 de mayo, estrenaría la apariencia de giro rápido, con luz fija blanca variada por destellos del mismo color repetidos cada 30 segundos, para lo cual se cambió la óptica por el antiguo aparato reformado procedente del Faro de Oropesa (Castellón). Los trabajos de adaptación fueron realizados por la casa española "La Maquinista Valenciana" y consistieron en disponer un basamento provisto de una cuba con 60 kgs de mercurio sobre la que giraba un flotador que soportaba un juego de cuatro lentes verticales accionadas por una máquina de relojería de movimiento persistente y peso motor. La modificación supuso, además, añadir una lente vertical más a las tres que ya tenía. Se aprovechó también para

reemplazar la lámpara por otra del mismo fabricante que la anterior, pero de mayor potencia, capaz para capillos de 55 mm de diámetro, lo cual proporcionó un alcance teórico de 31 millas para los destellos y 22 para la luz fija.

### LA ELECTRIFICACIÓN

A partir de 1951 el ingeniero Fernando Berenguer realizó una serie de proyectos para electrificarlo y modernizarlo. Su ejecución supuso el reemplazo de la linterna existente por otra aeromarítima de 2,25 m de diámetro de la casa Racional; nuevo basamento con flotador de mercurio y máquina de rotación del mismo fabricante; óptica catadióptrica aeromarítima de 250 mm compuesta por cuatro paneles y un sector de oscuridad de la casa francesa Barbier Bernard y Turenne, y un cambiador del mismo fabricante provisto de dos lámparas eléctricas de 1.000 w de potencia. Como emergencia, para casos de fallo de corriente, se instaló un grupo electrógeno Farman Diesel. A partir del 19 de agosto



característica que tiene el faro, destinada a funcionar automáticamente en caso de avería de la luz principal. Se situó en el espacio frontal del primer balconcillo, es del sistema de lámparas de haz sellado del fabricante "La Maquinista Valenciana", tiene un alcance de 18 millas y se alimenta por medio de baterías. Entró en servicio el 12 de febrero de 1986 y se modernizó en el año 2004 con una lámpara de descarga de 150 w y una óptica giratoria.

#### TELECONTROL A DISTANCIA, RADAR, NUEVAS LÁMPARAS, ESTACIÓN DE CORRECCIONES DIFERENCIALES GPS Y SISTEMA AIS

En septiembre de 1988 comenzó a funcionar, en los faros de Tarragona, un

sistema de televigilancia a distancia que fue la primera experiencia de este tipo que se realizaba en España y perduró hasta el 4 de abril de 1998, año en que fue sustituido por uno más moderno que aún subsiste.

Paralelamente, la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo instaló, dentro de los terrenos del faro, una antena de radar desde la que se ejerce la vigilancia de toda la navegación en un radio de 30 millas.

Para compensar la disminución en el alcance producido por el aumento del fondo luminoso de toda la costa, el 1 de julio de 1994 se reemplazó la lámpara de incandescencia de 1.000 w que poseía

de 1953 y mientras duraron los trabajos, el lugar quedó señalizado por medio de una linterna provisional con aparato universal e instalación luminosa sistema Dalen para quemador y capillo de 25 litros que estaba alimentada por gas acetileno. Finalizados éstos, el 8 de noviembre de 1954, comenzó la andadura del nuevo equipo y con él pasó a dar la característica de grupo de cuatro destellos blancos repetidos cada 20 segundos y 32 millas de alcance en tiempo ordinario (23 nominales) que es la que aún exhibe hoy. La energía eléctrica necesaria para alimentarlo se transportaba mediante una línea aérea procedente del pueblo de Salou. Un transformador situado a 15 m del edificio del faro reducía la tensión hasta los 125 v necesarios.

#### EL PRIMER RADIOFARO

En 1969 se refuerza la seguridad con otro grupo electrógeno Ruston de 5 KVA y el 28 de octubre de 1974 entra en servicio un radiofaro cuya vida se prolongó hasta el 7 de julio del 2000, en que fue reemplazado por otro. Se conserva como pieza histórica en el Museo del Puerto de Tarragona.

#### NUEVOS GRUPOS ELECTRÓGENOS Y UNA BALIZA PARA EMERGENCIAS

Otras novedades introducidas fueron la sustitución, en 1984, de los grupos electrógenos por otros VMS de 5 KVA, cada uno, la modernización de los cuadros de distribución y control, y la colocación de una baliza de emergencia que da la



Faro de Salou. 1953.

por otra de descarga de 400 w, de 38.000 lúmenes, y, en el año 2004, por un nuevo modelo de 1000 w y 90.000 lúmenes. La modificación ha permitido una mejora de la visibilidad en cualquier condición y que se distinga la luz del faro de una forma más efectiva entre el fondo luminoso del litoral.

El 14 de julio del año 2001 entró en servicio una estación DGPS dotada también de radiofaro (diferencial GPS) que sirve para corregir los errores de las transmisiones de los satélites que forman la constelación GPS, lo que permite situar a los buques con una precisión inferior a 10 m en una línea paralela a la costa de 100 millas y con una elevada integridad.

Como última novedad introducida en el Faro de Salou, cabe señalar que, en agosto de 2008, las Universidades Politécnica de Catalunya y de Cantabria, en un proyecto patrocinado por Marina Mercante, instala un receptor AIS (sistema de identificación automática de buques) para determinar mapas de riesgos y de accidentes marítimos derivados del tráfico de buques y tipo de carga de la zona.

#### EMPLAZAMIENTO Y COMUNICACIONES

El faro está situado en las coordenadas 41º 33' N y 1º 10,3' sobre una planicie destacada hacia el mar, conocida desde antiguo como Punta Falconera. Este topónimo se relaciona con la existencia de halcones y cernicalos que aún hoy en día se siguen viendo ocasionalmente. También se le viene llamando Punta de la Farola, en alusión al Faro, y Punta del Tall o Penya Tallada, por el corte vertical que forma el mirador del Faro sobre el acantilado, cuyo extremo fue demolido en los años 80 por el peligro de desprendimiento que representaba.

Hasta el 1934 el faro del Cabo Salou no tenía más que un mal camino para comunicarse. En 1956 todavía estaba clasificado como alejado, contaba con abastecedor oficial que tenía contratados dos viajes semanales a Vilaseca y el torrero recibía el 10% del importe de su sueldo como indemnización.

A día de hoy, aún subsiste el antiguo muelle desde donde se descargaba el combustible y efectos de servicio y parte del camino primitivo de Tarragona al Faro de Salou, que discurre en terrenos del



Libro de servicio del Faro de Tarragona. MPT 536.

parque temático Universal Port Aventura, paralelo a la autovía.

#### INCIDENCIAS RESEÑABLES

Son pocas las incidencias a resaltar ocurridas en las proximidades del Cabo. El 31 de enero de 1911 un fuerte temporal que azotó toda la costa provocó el naufragio de una embarcación, otra se estrelló contra las rocas y una tercera quedó destrogada en la playa de Salou. Once pescadores fueron víctimas del temporal.

Entre los aspectos trágicos ocurridos en el Faro cabe reseñar la muerte por fusilamiento, a comienzos de la guerra civil de 1936, del torrero Severià Martínez, natural de Morella, de 28 años de edad, por haber escondido en el faro al doctor Abadal de Salou y a un vecino de la Ametlla que estaban perseguidos por los republicanos.

En lo que respecta al edificio original es de destacar el peligro que corrió de desaparecer bajo la picota si hubiera prosperado el proyecto redactado con motivo de las previsiones para instalar el primer radiofaro y que proponía sustituirlo por otro de mayores dimensiones, con torre de 20 m y edificio de dos plantas,

previsto para albergar un centro de formación. Afortunadamente, no llegó a ejecutarse.

Como sucedió en un gran número de faros españoles, el Faro de Salou estuvo apagado entre el 18 de julio y el 20 de agosto de 1898 a causa de la guerra de Cuba y para evitar que su luz pudiese servir de referencia a una supuesta invasión norteamericana. También estuvo apagado durante la pasada guerra civil, cuando sirvió de punto de observación. En la fachada norte aún conserva las señales de ametrallamiento aéreo.

Para celebrar los 150 años del servicio al navegante, el club náutico de Salou organizó una serie de actos que dieron comienzo el día 26 de julio de 2008 con una charla sobre su historia en los salones del Club a cargo del encargado del Faro y continuaron al día siguiente con una concentración náutica a pié del acantilado, donde más de 20 embarcaciones saludaron el encendido nocturno con el pitido de sus sirenas, para continuar en tierra con una sardinada y cantos de habaneras.

Miguel Ángel Sánchez Terry