

## PROYECTO DE UN FARO DE 5º ORDEN EN LA ISLA DE ONS

Transcribimos literalmente la memoria descriptiva del documento nº 1 del citado proyecto, con fecha de 20 de diciembre de 1861.

“ La configuración especial de la Costa Cantábrica en la provincia de Pontevedra, indudablemente la mas rica en privilegiados y escelentes puertos, y en frecuentes rías que son la admiración de todos los que tienen ocasión de examinarlas y el constante y frecuente refugio a los atribulados navegantes a quienes los rudos temporales obligan a buscar en aquellas benéficas costas un amparo a sus personas y una salvación a sus fortunas ha motivado que el Gobierno de V.M. siempre celoso, penetrado y convencido de estos repetidos servicios haya procurado hacerlos mas faciles y de mayor aprovechamiento, mejorando en todo lo posible las condiciones naturales de cada localidad construyendo muelles y malecones en los puertos del Carril, Villagarcia, Marín, Vigo y Bayona estableciendo un bien entendido sistema general de boyas y balizas y por último acordando se complete el alumbrado general de aquellos encargando al que suscribe de los proyectos que la Comisión de faros, ha creído necesarios en aquella parte de la Costa.

En ella y abstracción hecha de las luces que fijan sus cabos mas salientes y que sirven para corregir la estima de los buques que de largas navegaciones no les ha sido posible hacer sus observaciones para corregirla, existen ya algunos como en el de las islas Cies y Salvora, el en construcción de Silleiro, y el proyectado para La Guardia que determinan respectivamente la posición de las rias de Vigo, Arosa, Bayona y Miño, quedando unicamente sin luz que la determine las de la ria de Marín, y la de Aldan, á satisfacer esta necesidad há tiempo reconocida yá facilitar el comercio y la navegación de estas, es á no dudarle el objeto que se ha propuesto la Ilustre

Comisión, al acordar el establecimiento de un faro en la Isla Ons, que satisfará perfectamente a esta indicación y que servira de una manera notable para que los buques que navegan en aquella costa y que puedan haberse enseñado por causa de los temporales, puedan evitar ya que no la bravura de la costa en esta situación, a lo menos los peligros que aquella isla les ofrece en las cerrazones y vientos duros del tercero y cuarto cuadrante y tomar con facilidad la ria y puerto de Marín ó alguno de los inmediatos, por el Sur de aquella unica entrada que puede abocarse en los temporales, pues en el resto y alrededor de ella es en estos casos una rompiente general hasta la costa la que ofrece aquella mar; por esta razon y considerando que los pocos colonos que habitan la isla de Ons apenas poseen lo estrictamente necesario para su sustento y que entregados generalmente a las faenas pasan a tierra firme cuando se prolongan durante un largo periodo los temporales, lo cual no podrán verificar los empleados del faro, pudiendo ocurrir con este motivo que en algunas ocasiones no pueda verificarse el servicio del faro, cree indispensable la construcción de un pequeño abrigo para que la lancha del servicio pueda arripar en todos tiempos y no sufra interrupción el del faro, abrigo que pudiera hacerse únicamente con escollera en la pequeña ensenada en que se encuentra la fábrica de salazón pero del que no he creído debia ocuparse especialmente, sin que la Direccion General, hubiera reconocido esta necesidad y cuyo proyecto y presupuesto puede formar facilmente el Ingeniero de aquella provincia.

Justificada en el anterior razonamiento la utilidad y ventajas del faro acordado establecer en la Isla de Ons, me queda aún el hacer lo mismo respecto a su emplazamiento, para el cual tendria que optarse entre las dos Islas Ons y Onza, aún cuando respecto á la segunda aparte de lo que tiene de inaccesible, despoblada y sin abrigo de ninguna especie se reune la circunstancia de que siendo menores sus dimensiones

y altura se hallaria cubierta la luz por la primera en mas de un cuarto de la zona focal, inconveniente que decide por si solo á favor de las ventajas que ofrece la isla de Ons. En esta pudiera dudarse respecto a la altura y posición que pudiese ocupar en la ladera, si la total de la isla fuese tan excesiva que no se hallase en proporcion con el orden del aparato que se trata de colocar, y por otra circunstancia se hallase tambien expuesta á cubrirse con facilidad por las nieblas, mas como quiera que esto no tiene lugar en el caso presente sino en muy raras escepciones, y por otra parte no puede ponerse en duda las ventajas que ofrece una luz que colocada en la desembocadura de una ria como la de Pontevedra pueda verse indistintamente tanto de la parte interior de ella como de alta mar y que no pueda verse cubierta por ningun cabo o puntas de la misma isla, he juzgado que el emplazamiento mas conveniente seria el que reuniese estas condiciones y de aqui el proponerlo en el punto mas elevado de dicha isla; situada de esta manera no ofrecera ni los inconvenientes que presenta el de las Islas Cies por su excesiva altura, ni los que ofrece el de la Isla de Salvora visible unicamente por la parte del mar, faros que por otra parte satisfacen á las mismas necesidades y objeto que el de Ons, pues el primero fija la situacion de la ria de Vigo, al paso que el segundo determinaria la de la Arosa, completandose este pensamiento con el de Ons que al paso que servirá para valizarse respecto a los de Pontevedra podrá llenar este mismo objeto relativamente a la de Aldan. Para hacerse mas palpable la situacion respectiva de estas islas respecto á cada una de las rias que defienden, asi como la de los diversos faros ya iluminados en aquella parte de la costa, acompaño un plano general de ellas en el que se hallan fijados cada uno de estos con el radio de iluminacion correspondiente al orden á que pertenece cada una de las luces, marcando las zonas que pueden ser iluminadas asi como aquellas que los cabos é islas cubrirían, y otro plano detallado de las de Ons y

Onza que se ha levantado con el mayor esmero tomando además perfiles transversales en todas las direcciones necesarias para poder representar con la mayor exactitud la configuración general del terreno, datos que considero absolutamente indispensables para que las ilustradas personas que han de examinar el proyecto puedan emitir su opinión con todos los elementos que estas materias requiere.

Además de estos planos he acompañado el perfil general y transversal de un camino de servicio que es indispensable ejecutar para el transporte de los diferentes efectos, y en especialidad el de el aceite, pues en la actualidad no existe ninguno que permitiera ejecutar aquel con la facilidad y economía necesarias, camino que he supuesto terminaría en el punto en mi opinión más conveniente para la construcción de un pequeño fondeadero para la lancha destinada al servicio de aquel faro y del cual no puede prescindirse atendido el fondo de roca que rodea a la isla y que no permite un anclaje de mediana seguridad aún en los tiempos frescos, ni atracar a la costa con pequeño oleaje y por consiguiente que hace sumamente difícil la carga y descarga.

La naturaleza especial del servicio en estos faros, la necesidad de que los encargados de su vigilancia y limpieza dispongan de los medios adecuados para su mejor desempeño, la de que el Ingeniero encargado de la inspección se halle a cubierto de las eventualidades que con frecuencia pueden ocurrir de no poder reembarcarse en ocasiones dadas y el combinar estas circunstancias con la economía que requiere este género de construcciones por lo repetidas y frecuentes, han sido motivo para que reduzca tanto el número como las dimensiones de las diferentes habitaciones afectas a este servicio a las estrictamente necesarias para los objetos y aplicaciones anteriormente enunciadas pero con la capacidad suficiente para no producir embarazos en su desempeño, encontrándose en su distribución las necesarias para el

Ingeniero, los dos torreros, un almacén de efectos y pequeño taller de reparación y los transitos, escaleras y servidumbre necesarias al servicio del faro.

El edificio cuya planta es un cuadrado de trece metros de lado solo consta de un piso, y comprende una habitación para el Ingeniero, las correspondientes para los torreros primero y segundo, un almacén y un taller para las recomposiciones. Sus fachadas de sillería de cuatro metros veinte y cinco centímetros de altura se apoyan sobre un zócalo de la misma fábrica, de un metro con un retablo de diez centímetros; terminando con una cornisa de 0,30 m. de altura.

Tanto los arcos de ventanas como el de la puerta principal son de medio punto.

La torre consta de dos cuerpos, ambos de sección cuadrangular. El primero empotrado en el edificio tiene una altura igual a la de este y sirve de apoyo al segundo de cinco metros de altura sobre el cual descansa la linterna. Sostiene además una plataforma de sesenta centímetros de ancho cerrada por una barandilla de hierro fundido la cual sirve para la limpieza exterior de la cámara de iluminación; la escalera que dá salida a esta se compone de peldaños de sillería de veinte centímetros de altura, veinte centímetros de huella en la hélice media y ochenta centímetros de longitud, empotrados por un lado en los muros de sillería que forman la torre y por el otro apoyados en un revuelto de veinte centímetros de diámetro, formado por las cabezas de los mismos peldaños.

En cuanto a la elección de materiales he creído que atendida la abundancia de canteras de excelente granito que existen en la costa inmediata y el en comparación reducido precio á que se obtiene la sillería en aquella provincia debía emplearse esta clase de material en toda la parte exterior del edificio y torre, pues además de las ventajas que por sí ofrece para resistir los temporales y defender el interior de los perniciosos efectos de las aguas, le he juzgado más en

armonia con el caracter del edificio y mas propio y digno de las construcciones del Gobierno atendida la escasa diferencia de precio que ofrecia respecto a otros materiales que pudieran substituirle. La mamposteria podrá obtenerse en la misma isla, y tal vez la arena; las maderas de pino de cualquiera de las rias inmediatas en donde abundan este género de árboles, y el castaño en Marin ó Vigo; careciendo completamente la provincia de todo género de cales podrá emplearse, de las hidráulicas la de Zumaga ó San Sebastian, y de Asturias la ordinaria de cuyo punto ó de Sargadelos podrá conducirse la parte de hierro fundida, obteniendose la forjada de la misma provincia ó de la de Bilbao.

Al señalarse los jornales de los diferentes operarios, he tenido en cuenta el aumento de precio que constantemente han reclamado al trabajar en los demas faros situados en islas, cuyas especiales circunstancias las dificultades que les ofrece procurarse de alimentos que tienen que venir de tierra firme, y la de tener que permanecer inactivos aún cuando ganando su jornal, en los dias de fuertes lluvias ó temporales, son todas ellas causas que producen el efecto anteriormente enunciado.

La altura del punto elegido para el establecimiento del faro sobre la baja mar de aguas-vivas es de 112m,39 de la que deducida la escavacion necesaria para los cimientos y agregada la de la torre hasta el plano focal que es de 11m-40 queda como total de la dicha luz 122m,19.

La exposicion que acabo de ofrecer a la consideracion de esa superioridad respecto a las ventajas del emplazamiento designado para la torre, distribucion del edificio, altura del mismo, y naturaleza de los materiales que en él han de emplearse, juzgo son las suficientes para que la ilustrada corporacion que ha de examinarlo pueda formar un juicio exacto de las ventajas y acierto conque haya podido redactarse este proyecto, y en el caso que lo juzge oportuno proponer su aprobacion.

Madrid 20 de Diciembre de 1861

Fdo: J. Elduayen