

PLATAKO ITSASARGIA  
FARO DE LA PLATA



(Santi Yaniz)

Gipuzkoa

Pasaia

Pasai San Pedro

Beatriz Herreras Moratinos

Itsasargiak dorre itxurako instalazio soilak dira, eta, gehienetan, farozainaren etxea atxikita eduki ohi dute. Farozainak ezinbestean egon behar zuen bertan, norbaitek arduratu beharra baitzeukan itsasargiaren funtzionamenduaz. Kostaldetik gertuko muinoetan egon ohi dira; itsasontzien nabigazio-ibilbideak ikusten diren tokietan, hain zuzen. Goiko aldean potentzia handiko lanpara izaten dute, eta horren argia gidari gisa erabiltzen da; hala, itsasoz edota lehorrez ikustean, hurbilean kostaldea edota kai bat dagoela esan nahi du. Aurretik, xvii. mendean, egur-ikatzegaz egiten zuten sua eginkizun horretarako. Itsasargien argiztapenak aurrerapauso handia izan zuen xix. mendean; hain zuzen, Fresnelek mailakako lenteak asmatu zituen. Lente horien erdialdean forma arrunteko beira bat egoten da, lodiera txikiko hainbat eraztunez inguratuta. Iluntasunean itsasargiak argi-sortak igortzen ditu 360 graduko bira egiten duten lenteen bitartez. Itsasontziek kostaldea gertu dutela ohartarazten dien argi-seinalea ikusten dute, itsasargiak bidalitakoa, eta, horrez gain, argia identifikatu ere egin dezakete igorritako argi-bitarteengatik.

Los faros son instalaciones relativamente sencillas, en su gran mayoría torres que suelen llevar adosada la casa del farero, figura inicialmente imprescindible cuando alguien debía encargarse *in situ* de su correcto funcionamiento. Se alzan cerca de la costa en promontorios, en los lugares donde se avistan las rutas de navegación de los barcos; disponen en su parte superior de una lámpara potente cuya luz se utiliza como guía y cuya simple visión desde diferentes puntos de vista, ya sea desde el mar o desde tierra, anuncia la costa o un puerto cercano. En el siglo xvii semejante responsabilidad recaía en simples hogueras de madera de carbón. Hubo que esperar al siglo xix para que la iluminación de los faros diera un paso importante tras la invención por Fresnel de los lentes de escalones compuestos por un vidrio central de forma ordinaria rodeado de una serie de anillos de poco espesor. En la oscuridad el faro emite haces de luz a través de las lentes que giran en 360°. Desde el mar los barcos no sólo ven la luz del faro que les advierte de la proximidad de la costa, sino que también pueden identificarlo por los intervalos de la luz emitida.

Gaur egun, XIX. mendeko bigarren erdialdetik aurrera eraikitako itsasargi gehienak martxan daude oraindik, automatizaturik eta urrutitik kontrolaturik. Gure kostaldean oso urte gutxiko aldearekin eraiki zituzten, eta itsas-jardueraren lekuko bikainak dira, begietarako erreferentzia eszenografikoak izateaz gain. Itsasertzean edertasun handiko tokietan daudenez, ondare-multzo kodetua sortzen dute, antzeko arkitekturarekin eta tipifikaturik; guztietan ere, oro har, diseinu eklektikoa dute, eta soiltasuna eta sendotasuna dira nagusi. Askok eskailera kiribil bikainak dauzkate barnealdean, oso funtzionalak eta ederrak.

Platako itsasargia Ulia mendiaren ekialdean dago; Pasaia portuko bokalearen mendebaldean, hain zuzen. Kokatuta dagoen haitzaren izen berbera dauka, Plata; antza denez, itsasotik begiratuta, zilarrak eguzki-argitan bezalaxe egiten zuen distira muinoak. XIX. mende erdialdetik Pasaia portuan eratzen joan ziren argiztapen-sistemaren zati da. Carlos Campuzano ingeniariak eraiki zuen, eta 1855eko urriaren 1ean hasi zen martxan. Itsas mailatik 148,25 metrora dagoen itsaslabarra aukeratu zuten ipintzeko, malda handiduna; ondoren, bertikalki erortzen da itsaslabarra. Inguru horretan ez zegoen behar beste toki itsasargia eraikitzeko, ez tontorrean, ez alderdi irisgarri bakarrean. Hori dela eta, itsasargiaren dorrea harkaitzaren gainean zimentatu zuten, eta Erdi Aroko kutsua duen almenadun eraikin baten hirugarren solairutik irteten da. Horrela, bada, almenadun eraikin horren eginkizuna bost metroko linterna babestea da, beste ororen gainetik. Atzealdeko fatxada, bestalde, mendia bera da.

Eraikinak oinplano angeluzuzena eta hiru solairu dauzka. Atal nagusian burudun estalkia du, eta itsasargiko brankargiko estalkian, berriz, gangatxo metalikoa. Alboetako fa-

En la actualidad la mayor parte de los faros erigidos desde la segunda mitad del siglo XIX siguen en uso, automatizados y controlados a distancia. En nuestra costa se construyeron con muy pocos años de diferencia y constituyen testimonios excepcionales de la actividad marítima, además de referencias visuales escenográficas. Su sucesión a lo largo del litoral en lugares de gran belleza crea un conjunto patrimonial codificado, con una arquitectura similar, tipificada, en cuyo diseño, generalmente de línea ecléctica, predominan la sobriedad y la solidez. En muchos casos destacan en su interior notables escaleras de caracol muy funcionales y bellas.

El faro de la Plata se ubica en el sector oriental del monte Ulia, sobre la margen occidental de la bocana del puerto de Pasaia. Toma su nombre de la peña en la que se asienta, llamada de la Plata, que, al parecer, desde el mar brillaba como la plata con la luz del sol. Forma parte del sistema de iluminación que se fue gestando en el puerto de Pasaia a partir de mediados del siglo XIX. El encargado de su construcción fue el ingeniero Carlos Campuzano. El faro comenzó a funcionar el 1 de octubre de 1855. Para su emplazamiento se eligió un farallón que se eleva con gran pendiente hasta 148,25 m sobre el nivel del mar para desplegarse después verticalmente. El lugar carecía, tanto en su cima como en su única vertiente accesible, del espacio suficiente como para levantarlo, por lo que la torre del faro propiamente dicha tuvo que cimentarse sobre la roca y sobresale sobre el tercer piso de un edificio de corte neomedieval almenado. Así pues, la razón de ser de esta construcción almenada es proteger ante todo la linterna de 5 m. Su fachada posterior es la propia montaña.

El edificio es de planta rectangular de tres alturas, con cubierta adintelada en el cuerpo principal y bovedilla metálica en la cubierta del linternón del faro. Las fachadas



La Plata itsasargiaren ikuspegia; gotorleku izaera nabarmentzen da. (Kultura Saila. Eusko Jaurlaritza)  
Vista del Faro de la Plata donde destaca su carácter de fortaleza. (Departamento de Cultura. Gobierno Vasco)



La Plata itsasargiaren linternaren xehetasuna. (Kultura Saila, Eusko Jaurlaritz)   
 Detalle de la linterna del faro de la Plata. (Departamento de Cultura, Gobierno Vasco)

txadak, pentsatzekoa denez, ez dira oso sakonak, eta bao-erregistro bakarra ageri dute, ardatz bertikalean antolatuta eta burudunak. Eraikinerari sartzeko, zirkulu erdiko arkuko atea dago, eta argia zirkulu erdiko arkudun hiru leiho-ardatz bidez sartzen zaio; horiek ere zirkulu erdiko arkudun hiru erregistrotan daude banatuta. Ertzak errematatzen, dorre handi erdizirkularrak daude, hiru saietera-erregistro dituztenak. Linterna daukan dorretxoa azotean dago. Baoak xafla lauz inguratuta daude, eta solairuak banatzeko zerrenda lauak dauzka. Kontraste kromatikoa horixe bera bilatzen da alboko almenetan ere, kolore berarekin margoturik baitaude. Emaizta gotorleku-itxurako eraikin erraldoi ikusgarria da, Erdi Aroko estilokoa eta kutsu klasikoduna –Frantziako kostaldeko itsasargien antzera–, soiltasun eta funtzionaltasun handikoa. Barnealdean burdinurtuzko eskailera kiribil ederra dago, linternaraino eramaten duena. Eduardo Fosseyk garai hartan Lasarten zuzentzen zuen galdategian diseinatu eta fabrikatu zuten. Apainduretan molduradun eraztunak, landare-motiboak eta ildaskak daude, eta eraiki zuten urtea ageri da bertan: 1885.

Non dagoen kontuan izanik, itsas oldarraldiek izugarri astintzen zuten eraikina; horregatik, berehala izan zuen eraikuntza-arazo handiei aurre egin beharra. Hala, Francisco Lafarga ingeniariak itsasargia konpontzeko proiektu zabala aurkeztu zuen 1865ean; proiektu horren bidez, lehengo hormigoian tokian bolumen bereko porlan-morterozko eta harea lodizko 5-7 cm bitarteko geruzak ipini behar izan zituzten (DE RODA, 1998, 17).

Itsasargia martxan jarri zutenean, aparatua laugarren mailakoa zen eta kolore naturaleko argi finkoa egiten zuen, 14 miliara ikusteko modukoa. Irismen mugatua izanik, egiazko arrazoia Pasaiaiko portuko sarrera arriskutsua markatzea zen.

laterales, obviamente de muy poco fondo, presentan un único registro de vanos, en este caso adintelados de eje vertical. Se accede al interior gracias a una puerta en arco de medio punto y se ilumina con tres ejes de ventanas en arco de medio punto dispuestas en tres registros también de arco de medio punto. Remata las esquinas con torreonos semicirculares que se rasgan con tres registros de saeteras. Una pequeña torrecilla alberga en la azotea la linterna. Los vanos presentan recerco de placado liso y bandas lisas separan las plantas. Ese mismo contraste cromático es el que se busca en las almenas laterales, pintadas del mismo color. El resultado nos da la imagen de una fantástica mole con aspecto de fortaleza, de estilo medieval de corte clásico –en la línea de los faros de la costa francesa–, que mantiene la sobriedad y la funcionalidad. En su interior destaca una magnífica escalera de caracol de hierro fundido que conduce hasta la linterna. Fue diseñada y fabricada en la fundición que por aquel entonces regentaba Eduardo Fossey en Lasarte. Está decorada con anillos moldurados, motivos vegetales y acanaladuras, y en ella figura el año de su construcción: 1885.

El edificio, dada su ubicación, donde sufría de manera directa los embates del mar, pronto tuvo que enfrentarse a problemas constructivos de importancia. En 1865 el ingeniero Francisco Lafarga presentó un amplio proyecto de reparación del faro que obligó a sustituir el hormigón antiguo por capas de 5 a 7 cm de espesor de mortero de cemento y arena gruesa en iguales volúmenes (DE RODA, 1998, 17).

En el momento de comenzar a funcionar el faro su aparato era de cuarto orden, con luz fija de color natural y un alcance de 14 millas. Dado que su alcance es reducido, su verdadera razón es marcar la peligrosa entrada al puerto de Pasaia.

Berrikiago, 1986an, instalazio eta makina guztiak birmoldatu zituzten. Hasiara batean, argiztapena pistoi eta malgukidun lanpara baten bidez lortzen zen, oliba-olioarekin. Baina, 1899an serie bakoitiko bi metxako parafina- eta petrolio-lanpara bat ipini zuten haren tokian. Aipatutako lanpara 1934ra arte egon zen martxan; urte hartan, 200W-ko lanpara gorria ezarri baitzuten. Hala ere, 1943ko urriaren 11ra arte argi finkoa izan zuen; hain justu, egun hartan dirudi egiteko AGA gailu berriak ipini zituzten, tartean behin itzali egiten zirela ziruditenak. Gaur egun ere sistema horrek jarraitzen du, eta erreserba-sistema ere badauka, aldagailu automatikoa eta azetilen gasezko erregailua dituena.

Platako itsasargiak ez zuen erabat konpondu Pasaia portuko segurtasun-arazoa, eta seinale gehiago ere jarri behar izan zituzten. Horretaz gain, xx. mende osoan, seinale-zerbitzuak itsas teknikaren aurrerapen antzeko bilakaera izan zuen. 1906ko azaroan, Joaquín Arguedas bide-ingeniariak handik gertu zegoen Senoko zuloko itsasargira joateko bidea, etxebizitza eta dorrea eraikitze proiektua aurkeztu zituen. Azken hori ere kutsu klasikoko eraikina da, Frantziako kostaldeko itsasargien ildo berekoa, soila eta funtzionala. Ondoren, argiztapena indartzeko, balizamendu-argiak ere jarri zituzten. Arandotxikian eta Arandoandian jarri zituzten 1946an. Geroago, badiaren barnealdeko beste toki batzuetan ere ipini zituzten argiak; esate baterako, Gurutzeko Punta aski berriean, edota Santa Ana arkua izenez ezagutzen den tokian. Azken hori kareharri-harlanduzko zirkulu erdiko dobeladun arkuan jarrita dago, eta horma-bularra mendi-hegaleko malkar harritsuan dauka oinarrিত.



#### BIBLIOGRAFÍA

DE RODA LAMSFUS, P., 1998; HERRERAS, B.; ZALDUA, J., 2009, 289-330.

En 1986 se remodelaron todas las instalaciones y la maquinaria. En un principio la iluminación se conseguía gracias a una lámpara de émbolo y resorte por aceite de oliva. En 1899 se cambió por una lámpara de parafina y petróleo de dos mechas serie impar que estuvo funcionando hasta 1934, momento en el que se instaló una lámpara incandescente de 200 W. Sin embargo continuaría con la apariencia de luz fija blanca hasta el 11 de octubre de 1943, día en que entran en funcionamiento los nuevos destelladores AGA, que darían la apariencia de ocultaciones aisladas. Este sistema subsiste, además de un sistema de reserva con cambiador automático y quemador de gas acetileno.

El faro de la Plata no solucionó totalmente el problema de la seguridad en el puerto de Pasaia por lo que fue necesario reforzar la señalización. Además durante todo el siglo xx el servicio de señales vivió una evolución paralela a los avances de la técnica marítima. En noviembre de 1906 Joaquín Arguedas, ingeniero de caminos, presentó el proyecto de construcción de la cercana casa-vivienda, torre y camino de acceso al faro de Senekozulua. Éste es también un edificio de corte clásico en la línea de los faros de la costa francesa, que mantiene la sobriedad y la funcionalidad. Posteriormente luces de balizamiento vinieron a reforzar también la iluminación. En el año 1946 se ubicaron en Arando Chico y Arando Grande. Más tarde, hacia el interior de la bahía las luces se asentaron en los lugares conocidos como Punta Cruces, de factura reciente, y en el Arco de Santa Ana, un arco de medio punto adovelado en sillería caliza cuyo estribo se apoya en el escarpe rocoso de la ladera.

Lasarteko Eduardo Fossey galdategian eraikitako eskailera kiribila. (Santiago Sanchez-Beitia. Arkitektura G.E.T. UPV/EHU)

Escalera de caracol construida en la fundición Eduardo Fossey de Lasarte. (Santiago Sanchez-Beitia. E.T.S. de Arquitectura de Donostia. UPV/EHU)

#### BIBLIOGRAFÍA

DE RODA LAMSFUS, P., 1998; HERRERAS, B.; ZALDUA, J., 2009, 289-330.