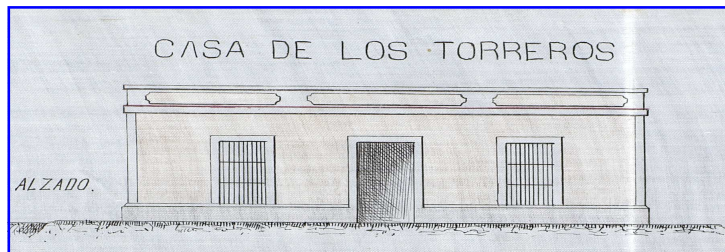


“Habilitada la nueva Torre-fanal Roncali, construida en la corona del cabo de San Antonio de esta Isla, [...] ha resuelto el Excelentísimo Señor Gobernador y Capitán General, [...] que desde la noche del día 15 de septiembre próximo empiece a exhibirse su luz, [...] desde el oscurecer hasta la salida del Sol.”

Gaceta de La Habana
29 de agosto de 1850



BIBLIOGRAFÍA

SÁNCHEZ TERRY, MIGUEL ANGEL. *Faros españoles de ultramar*. [Madrid]: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Centro de Publicaciones, D.L. 1992.

Archivo Histórico Nacional
C/Serrano, 115
28006 MADRID
<http://www.mcu.es>
ahn@mcu.es



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE CULTURA



AHN. ULTRAMAR, MPD. 3203

Plano y alzado del faro “Roncali” en el cabo de San Antonio (Cuba), examinado por el ingeniero Jefe Francisco Quiñones.

1878-08-28

Papel vegetal, 34 x 127 cms.

Contiene plano general, planta, alzado y secciones de la torre y casa de los torreros, detalles de la escalera y perfil general. Escala 1:100.

Tintas coloreadas.

Procede del expediente: ULTRAMAR, 242, Exp. 2

Durante la primera mitad del siglo XIX son frecuentes las peticiones para la instalación de señalización lumínica en el mar, en todas las colonias de Ultramar; pero no será hasta el 24 de julio de 1843 cuando en la Isla de Cuba, una Comisión de la Junta de Fomento, Agricultura y Comercio, apruebe la construcción, de entre otros, de faros en La Habana y en Santiago de Cuba. Este retraso se debió a la situación política de la isla, la falta de fondos y las continuas guerras, que hicieron que los planes de construcción (que incluían faros, faros móviles en barcos, luces de puertos, boyas y balizamientos en general) sufrieran sucesivos aplazamientos.

Federico Roncali, conde de Alcoy, Gobernador de Cuba, mandó el 4 de enero de 1849, bajo la dirección de José Pérez Malo, Teniente Coronel y Capitán de Ingeniería, la construcción del faro del cabo de San Antonio. El lugar, dispuesto en la parte más al oeste de la isla, era un lugar inaccesible, rocoso y con acantilados, plagado de mosquitos y alimañas. Se terminó el 31 de agosto del año siguiente, con un coste total de 61.929,87 pesos.

La torre se construyó en dos cuerpos, separados ambos por un antepecho de verja de cobre, que rodeaba el segundo cuerpo, el cual era la base de la linterna del faro. Toda la torre era de sillería. Se señalaba la obligación de que este edificio, junto con sus anexos, debería contener, al menos: vestíbulo, almacén, cuarto de la limpieza, habitaciones para los torreros, que estarían dotadas de: cómoda, seis sillas, un brasero, un tintero, un reloj, una escupidera, un catre de hierro, una percha del mismo metal, un colchón, dos almohadas, un jergón, un aguamanil con servicio completo de jarra, palangana y orinal.

En principio, el coste de las construcciones, incluido la linterna, el aparato óptico, y su posterior mantenimiento, se sufragaban con un impuesto denominado “derecho de fanal y linterna”, variable en cada puerto. Los buques extranjeros siempre pagaban el doble que los nacionales.

La óptica de segundo orden de Fresnell, estaba dotada de anillos catadiópticos, y accionado por una máquina de rotación que le hacía dar una vuelta completa cada seis minutos. Su luz blanca se hallaba elevada 39 metros del nivel del mar, lo que equivalía a un alcance de 13,7 millas de distancia, pero siempre dependiente del estado de la atmósfera y de la altura del observador.

Inicialmente la plantilla la componían un torrero, un ayudante, dos sirvientes y un patrón, que se encargaba del abastecimiento con su goleta. Para el alumbrado se utilizó aceite de oliva para la lámpara mecánica. El agua se almacenaba en un aljibe y las comunicaciones se realizaban por medio de enlace radiofónico.

La edad mínima para ingresar en el Cuerpo de Torreros eran los 21 años. Desde 1871, se creó una escuela oficial en la isla: los estudios duraban un año y había dos exámenes anuales. Las prácticas se realizaban en el faro del Morro de La Habana.

Como muestra de las complicadas situaciones a las que se enfrentaban por su lejanía y soledad, se instó una Orden gubernativa del 20 de noviembre de 1861, destinada a corregir una situación vergonzante: *“Con objeto de evitar los escándalos a que ha dado lugar el abuso cometido por los torreros al introducir en los faros mujeres de mala nota, viviendo con ellos en amancebamiento, [...] se ha servido disponer que los torreros hagan constar su estado y que se les prohíba terminantemente vivir con mujer alguna no estando legítimamente autorizados para ello”*.

El conjunto de planos de faros de la isla de Cuba, forman parte del fondo documental del Ministerio de Ultramar, conservado en el Archivo Histórico Nacional, y en menor medida, complementándolo, en el Archivo General de Indias.