

Han terminado las obras de instalación del nuevo sistema eléctrico que tendrá la farola del Morro desde pasado mañana

Se conmemorará el martes 24 un siglo de la inauguración del Faro O'Donnell. El servicio de señales del semáforo será reparado pronto. La luz alcanzará 18 millas de distancia

En la tarde de ayer realizamos una visita al Castillo del Morro, con el propósito de conocer el estado de las obras que se realizan para la electrificación del Faro de O'Donnell que, según publicamos recientemente, comenzará a funcionar con ese nuevo sistema de alumbrado el día 24 del actual, fecha en que tendrá efecto un acto organizado por el Estado Mayor General de la Marina de Guerra, destinado a conmemorar la inauguración de dicho faro, hace un siglo.

El capitán Sayago Feijóo, ayudante del coronel Marcos Pérez Medina, jefe del departamento de Inspección de la Marina de Guerra, y el teniente Rafael Mohecano, jefe del negociado de Prensa del mismo cuerpo armado, de acuerdo con las instrucciones del comodoro José Aguilá Ruiz, nos complimentaron, conjuntamente con el teniente del Ejército, Gerardo Padrón, oficial de guardia en la Escuela de Oficiales del Castillo del Morro.

Durante nuestra visita al faro del Castillo del Morro, se encontraban de guardia Victor M. Fernández y Antonio Villafuerte, pertenecientes a la Marina de Guerra.

También se hallaba el personal encargado de los trabajos de instalación de nuevo sistema de alumbrado para el faro, cuyas obras, incluyendo el montaje de las baterías auxiliares, quedaron terminadas ayer. Sólo falta la instalación del aparato luminoso.

EL SISTEMA

Los empleados alistados de la Marina de Guerra nos explicaron cómo es el nuevo sistema que permitirá, a partir de la noche del día 24 del actual al Faro O'Donnell lanzar su luz en las noches claras a más de 18 millas de distancia.

Consiste el sistema en la alimentación del fluido eléctrico de la ciudad, teniendo como auxiliares, para el caso de una interrupción, cuatro series de 16 baterías Willard, de 32 voltios, que entrarán en función automáticamente, tan pronto como falte el fluido eléctrico del sistema corriente.



El nuevo equipo tiene una potencia de 150 vatios el bombillo, potencia que se puede aumentar en más de 200 mil bujías, de acuerdo con las necesidades de mayor densidad de luz por causas de noches borrascosas, a fin de mantener un alcance de 18 millas.

El comodoro Aguilá Ruiz, que tendrá a su cargo el discurso de apertura del acto que se habrá de celebrar el martes 24 del presente, para dejar inaugurado ese sistema de electrificación del faro, hará una descripción del funcionamiento mecánico del nuevo sistema.

BREVE HISTORIA DE AMBOS SERVICIOS

Hablando con el jefe del Servicio Semafórico del Morro, señor Valdra Barrera, hizo hincapié en lo conveniente que resultaría hacerle saber al público que los servicios del semáforo y los del faro del Morro de la Habana son completamente independientes, pues generalmente el público entiende que pertenecen a una sola



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

2)

oficina. Conviene aclarar que el Faro de O'Donnell se encuentra bajo la custodia del personal técnico llamado torreros de la Marina de Guerra, adscrito al negociado de Alumbrado de Costas y sus Anexos, de dicho cuerpo armado, mientras que el Servicio Semafórico está a cargo del personal civil de las Capitanías de Puerto, organismo civil también dependiente de la Armada.

LOS PRIMEROS SEMAFORISTAS Y TORREROS

El señor Valdés Barrera nos habla del primer grupo de vigías del Servicio Semafórico del Morro, subrayando que el día 1 de enero de 1899 fué nombrado su padre, señor Narciso Valdés Mir, jefe de ese Servicio, habiendo actuado hasta el año 1925, en que falleció. Otros empleados fueron Joaquín Gabriel Prieto, como auxiliar de dicho jefe—que actuó hasta 1906—, los vigías Constantino Mesa, quien fué rebajado del servicio en el año 1900; Francisco-Roca Seguí, que se retiró voluntariamente en 1906, y Andrés Lorenzo Menduño, que falleció en 1923.

Los torreros que estuvieron a cargo del Faro de O'Donnell en 1899 fueron los señores Manuel Almanza Pita, Rafael Alvarez y José Riaño.

El actual jefe de ese servicio, señor Narciso Valdés Barrera, ingresó en 1906, cuando solamente contaba 14 años de edad, ocupando el cargo de auxiliar del señor Valdés Mir.

SERVICIO DE SEÑALES

Teniendo en cuenta que la instalación del fanal del Morro era de tanta importancia para la orientación de la navegación, y reconociendo que se mantenía el viejo sistema de señales por medio de banderas, propio del tiempo anterior a la instalación del mencionado faro, procedía, al instalarse éste, modernizar el sistema del código, adoptando otro más completo y perfecto. Años después de la inauguración del faro se llenó esa necesidad a satisfacción.

En lo más alto de la fortaleza del Morro, al pie del faro que señala la entrada del puerto de la Habana, hay una pequeña caseta donde funciona la Estación Semafórica. Esta destinada a la vigilancia de la entrada a nuestro puerto, cuyo servicio se mantiene permanentemente, de día y de noche, por medio de los vigías que, haciendo uso de los aparatos adecuados de que está provista la Estación, cubren la extensión del horizonte.

Por virtud de real orden dictado en 18 de enero de 1888, el Excelentísimo señor Comandante del Apostadero de la Habana hizo saber que, a partir de dicha fecha funcionaría en la parte más alta de la fortaleza del

Castillo del Morro un semáforo compuesto de una caseta pintada con franjas negras y blancas, situada al este del mismo faro y a unos cincuenta metros de distancia de éste, con un mástil semafórico al E.S.E. de dicha caseta, con tres mástiles al de la misma, denominados de Atalaya.

Tres servicios principales cumple esta Estación Semafórica: uno como estación de señales internacionales, destinado a la comunicación con los buques por medio del Código Internacional de Señales; otro como estación horaria, y otro de Atalaya, que así se llaman las señales que hacen a la plaza de la Habana.

El número total de señales combinadas que se hacen por el semáforo, llega hasta 150 y son, por ejemplo, cuando un buque se presenta a la vista y se hace la señal de acuerdo con su clasificación, atendiendo principalmente si es de guerra o mercante si es de vapor o de vela, goleta bergantín, barca, fragata o buque menor, aun cuando sea movido por fuerzas mecánicas, siempre que su porte sea de menos de 300 toneladas. Si es movido por velamen, de acuerdo con el mismo.

Antes de entrar en aguas jurisdiccionales, todo buque debe izar su bandera nacional y la señal distintiva, para poder ser reconocido, y si así no lo hace, se da cuenta a las autoridades. Después de reconocido y cuando se halla a dos cables de distancia, se iza la señal de aproximación al puerto, y estas señales no se arrian hasta que el buque no efectúe su entrada y pase de la boya número 2—el Bajo de la Punta.

Debido a la circulación cada día más grande de buques de gran porte y debido también a lo angosto de la entrada del canal, con fecha 20 de abril de 1922 se creó una nueva señal para la Atalaya, que se hace en el penol de barlovento de la verga; es una bandera blanca, cuadrada, con la insignia nacional al centro, que indica, al ser izada, que el canal está ocupado por un buque de salida. Correspondiendo con estas medidas, todo buque, al efectuar su salida y enfilarse el canal, tiene la obligación de dar aviso al Semáforo del Morro por medio de un pitazo largo, no debiendo el buque señalado, o que entra, hacerlo hasta que no se haya arriado la señal indicada.

Está situada la Estación Semafórica del Morro a 32 metros sobre el nivel del mar, por cuyo motivo alcanza a ver, en días despejados, un radio de 15 millas, más o menos, y un semicírculo que comprende E. $\frac{1}{4}$ N.E. a W., de costa a costa. Hace unos pocos años se deja de ver el sector del horizonte, que se llamaba de Punta Brava o Vedado, debido a las edificaciones realizadas en esa parte de la ciudad.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LAS SEÑALES NOCTURNAS

Desde la inauguración de la Estación Semafórica del Morro, hasta el hundimiento, en la entrada del puerto, del buque de guerra español «Sánchez Barcaiztegui» por el abordaje con el vapor costero «Mortera», ocurrido a las 12:25 de la noche del día 19 de septiembre de 1895, el servicio en la Estación Semafórica se hacía solemente desde la salida a la puesta del sol; pero a partir de esa fecha, se estableció el servicio permanente, implantándose las señales nocturnas por medio de faroles de petróleo, sustituyéndose por la electricidad con fecha 13 de diciembre de 1907, a la vez que se renovaron algunas de las señales y se implantaron otras nuevas. El personal que presta sus servicios en la Estación divide el trabajo en turnos, y señala guardias para los turnos de noche y para los diurnos.

La guardia nocturna empieza a las 6 p.m. y termina a las 6 a.m., subdividida la guardia a su vez en dos turnos de 6 a 1 y de 12 a 6; la guardia de día comienza a las 6a.m. y termina a las 6p.m.

Al efectuarse los relevos se hace una descubierta tanto al horizonte como al litoral y bahía, anotándose cualquier novedad y dándose cuenta inmediatamente a la Aduana o a la autoridad competente.

Si se trata de algún buque, se hacen las señales convenientes y se vigilar sus movimientos, por si hiciera alguna señal: en este último caso, se da cuenta al jefe auxiliar, que se hace cargo de procurar que conteste dichas señales, así como de dar cuenta a las autoridades y consignatarios del buque.

Este importante sistema de comunicación, tanto con los barcos como con la plaza de la Habana, se encuentra interrumpido desde hace tiempo,

primero por haber sido prohibido como consecuencia de la guerra, y después porque el ciclón de octubre pasado derribó la Atalaya.

En el año 1924 fué construido un nuevo mástil denominado Unico, desde el cual se hacían muy variadas combinaciones de señales con las banderas del Código de Señales y las luces nocturnas.

El negociado de Boyas y Faros de la Marina de Guerra trabaja activamente para realizar, en el más breve plazo posible, las obras de reconstrucción de la caseta y la Atalaya, que son de urgente necesidad en ese importante servicio auxiliar de la navegación.

San Julián 22/45

