

EL FANAL DE MENDOZA RÍOS PARA LA TORRE DE HÉRCULES

Javier López Vallo

*Este trabajo fue publicado con ilustraciones en “La Coruña. Historia y Turismo” correspondiente al año 2004.

LA “REPARACIÓN” DE GIANNINI: OBRAS MENORES.

Es de todos sabido que la Torre de Hércules fue restaurada y rehabilitada entre 1788 y 1790 bajo la dirección del teniente de navío e ingeniero ordinario de *Marina* Eustaquio Giannini Pallavecini. Mediante esta obra, denominada en la época *reparación* o *reedificación*, se dotó a la Torre de una escalera interior de piedra, con su correspondiente pasamanos de madera pintada de verde –salvo los remates o “perillas”, a las que se dio color amarillo–; se consolidó la estructura, caleándose incluso la fábrica romana a la vista; por fuera se la revistió con la fachada neoclásica que hoy la adorna, en la que destaca su “faja en espiral alusiva a la antigua rampa, con el fin de conservar el emblema de las armas de esta ciudad”. En la parte superior del edificio, Giannini demolió la cúpula romana junto con los torreoncillos instalados allí entre 1684 y 1685. Tras esta demolición, sin pretender hacer una copia, “*recreó*” la cúpula, y sobre ella situó una cámara de iluminación de sillería y un garitón por el que se accede tanto al tambor de la cámara mencionada, como a la rotonda-mirador.

Al dar principio a la obra, se proyectó una linterna en la que quemar aceite, pero al concluir el año 1788 se modifica este pensamiento. El entonces *secretario* o *ministro* de Marina, Antonio Valdés de Bazán, estaba muy interesado en que se fomentase el uso del carbón de Asturias, y Giannini, de acuerdo con lo que se le había ordenado, levantó una cámara de iluminación de sillería, de planta octogonal, con sus correspondientes ventanas protegidas con bastidores y enrejado de alambre pintado de verde, para quemar allí carbón. Giannini también erigió un almacén de mampostería para este combustible y una cocina, como nos documenta Ana Romero Masiá. La identificación de este “almacén y cocina de la Torre”, así como de una construcción de un solo piso y planta rectangular, que aparece a la derecha del faro en la maqueta de Gil del Palacio que dio a conocer en esta misma revista Felipe Senén, es sólo probable.

La construcción de la maqueta mencionada, se representa con tres huecos en la fachada que mira a la Torre. Podría tratarse de un nuevo cuerpo de guardia levantado con paredes de sillería a principios del siglo XIX. El ingeniero militar José María Segovia, en 1822 o 1823, lo ve sin techumbre: “*se principió la explanada y hay un pedazo construido por la parte del sur, con su antepecho y asiento que la hermosea mucho. También existen cuatro paredes maestras de piedra sillería que parece ser de algún cuerpo de guardia, cosa inútil cuando aquel punto no está fortificado. Más valiera que con aquel material se acabase la plataforma y antepecho*”. Creemos identificar, el edificio del “almacén y

cocina”, en las ruinas de una pequeña construcción, que todavía conserva una *lareira*. Estas ruinas –susceptibles de algún trabajo de consolidación– se encuentran a escasos metros de la Torre, en la línea aproximada que uniría el faro con el *Instituto Ánxel Casal*. Son tres estancias, la de la *lareira* es la más reducida; en la del otro extremo, todo el piso forma un foso, tal vez para almacenar más carbón.

Tras la *reparación* de Giannini, debieron ser pocas las ocasiones en las que en la Torre se empleó carbón, así que cuando se encendía su luz, los torreros se limitaban a colgar en la linterna unos cuantos faroles. El espectador que hoy suba hasta el mirador de la Torre y contemple la vieja cámara de iluminación, todavía puede advertir sobre el zócalo la presencia de unos orificios, cegados por el interior, que comunicaban la rotonda con la antigua linterna. Se supone que son los respiraderos o *tiros de aire* que aparecen representados en el plano coloreado que se conserva en la *Real Academia de la Historia* entre los *papeles de Cornide*. En este mismo plano, se aprecia que la vieja cámara tenía mayor altura que el volumen de sillería actual. Las ventanas, hoy simuladas, eran reales; del mismo modo, se ve que el tambor aparece cubierto con un sombrero que tenía la misma forma que el garitón por el que se accede al mirador, aunque sus dimensiones eran, lógicamente, mayores. Tampoco existía el sombrero de bronce o chapitel que cobija la luz, ni el cono de piedra levantado sobre la rotonda-mirador. Estas innovaciones se practicaron al instalar el fanal giratorio.

JOSEPH DE MENDOZA RÍOS.

A lo largo del siglo XVIII, especialmente en su segunda mitad, la Marina comisiona a una serie de individuos para viajar y mejorar los conocimientos científicos y técnicos de la época. Estos viajes se suelen denominar *comisiones científicas de la Armada*. Son muy conocidas las de Tofiño y Malaspina, pero tal vez no lo son tanto las de Joseph de Mendoza Ríos, cuyos hitos más destacables fueron la adquisición de instrumentos náuticos, astronómicos o libros; su contribución para mejorar la ciencia y la técnica en la España de la época, dirigiendo y supervisando la formación de artífices españoles pensionados por el gobierno para que, de regreso a nuestro país, estuviesen capacitados para aplicar e implantar los conocimientos adquiridos en talleres propios de su oficio: relojeros, constructores de instrumentos náuticos, ópticos, astronómicos, etc.; pero sobre todo, fue Mendoza quien encargó a William Herschel la construcción del segundo telescopio más grande de su tiempo y que se instalaría en el *Observatorio Astronómico Nacional*; y fue Mendoza el que también dirigió la construcción de los fanales giratorios que se dispusieron en el faro del Castillo de San Sebastián (Cádiz), en el del Morro (Montevideo) para la torre proyectada por Eustaquio Giannini, y en la Torre de Hércules de La Coruña. Joseph de Mendoza Ríos fue un hombre de prestigio en su tiempo, equiparable a cualquier científico español de renombre en nuestros días, y como muchos de nuestros días, parece que tuvo más facilidades para trabajar e investigar en Gran Bretaña, que las que le podía ofrecer España, así pues, allí vivió los últimos veinticinco años de su vida.

Nació en Sevilla en 1761 y falleció en Brighton, cerca de Londres, suicidándose de un pistoletazo el día 3 de marzo de 1816. Ingresó en la Armada en 1776, no con el empleo mínimo inferior de guardiamarina, sino que desde un principio se le confirió el inmediato superior de alférez de fragata. Navegó por Europa, y en viaje a Filipinas, fue hecho prisionero por los ingleses y conducido a aquel país, que conocería por primera vez. Una vez que regresa a España, sirvió la Capitanía del Puerto de Cádiz y el empleo de capitán de una compañía de Infantería de Marina del mismo Departamento. También asistió al desastroso sitio de Gibraltar de 1782 a bordo de las baterías flotantes y fue ayudante del duque de Crillon, que era el jefe de operaciones en aquel sitio.

El talento de Mendoza en asuntos matemáticos y de navegación, queda patente en el hecho de que a los 27 años, en 1787, la *Imprenta Real* publica su famoso *Tratado de Navegación* en dos volúmenes. A decir del coruñés Ramón (*sic*) Estrada Catoyra –a quien sigo en parte– el tratado era “el más completo que entonces se conocía en el mundo”, aunque nunca se empleó en España como obra oficial en la enseñanza. Era, sobre todo, “un libro de consulta, o para perfeccionarse en el conocimiento de la Náutica”. Según Ramón Estrada, en 1788, siendo capitán de fragata, fue comisionado por el Gobierno español para realizar estudios en el extranjero y adquirir material científico: instrumentos, libros, mapas y planos, “que enriquecieron o fueron el fundamento del Observatorio de Marina de San Fernando y del Depósito Hidrográfico de Madrid”. Con este cometido, recorrió gran parte de Europa, aunque sus preferencias se fijaron en Francia, y sobre todo, en Inglaterra.

En Londres fijó su residencia a partir de 1791, y además de llevar adelante los trabajos oficiales relacionados con su comisión, desarrolló una serie de estudios particulares que le llevaron a ser nombrado, en 1792, correspondiente de la Academia de Ciencias de París y miembro de la Sociedad Real de Londres, distinciones ambas que no era habitual conceder a extranjeros en estas instituciones.

El trabajo que mayor renombre dio a Mendoza fue su colección de tablas náuticas, cuyo envío a España anunció en 1792, aunque la *Imprenta Real* no las publicó hasta 1800. En 1805 sacó una nueva edición de sus tablas, pero esta vez con la ayuda del gobierno inglés. Las tablas se siguieron publicando en 1809 y 1816 en inglés. En 1843 se publicaron y popularizaron en Francia, ya que las ediciones inglesas alcanzaban un precio elevado. En España se volvieron a editar en 1850, 1873, 1884 y 1898, fecha esta en la que dejan de publicarse de forma oficial. Como las tablas de Mendoza siguieron gozando de popularidad y empleándose durante el siglo XX, D. Ramón Estrada Catoyra, las publicó en edición corregida y aumentada en 1905, 1917 y 1919.

Todavía se conservan algunos objetos que dan testimonio del trabajo realizado por Mendoza en el extranjero para mejorar los conocimientos náuticos y astronómicos en España. El *Observatorio Astronómico Nacional* custodia varias piezas fabricadas por

artífices y astrónomos, como Troughton o Herschel, que probablemente fueron enviadas por el comisionado: el telescopio newtoniano de siete pies, construido por Herschel en 1796; el antejo gregoriano elaborado por los artífices Carlos Rodríguez y Mario Fernández durante su estancia en Londres, entre otros. Nos dice Ramón Estrada que “en Londres tuvo Mendoza a sus órdenes algún oficial de Marina, que le auxiliaba en sus trabajos, y escogidos artistas españoles de instrumental náutico, que bajo su dirección aprendieron y se perfeccionaron”. Uno de los relojes de precisión que empleaba el gran telescopio de Herschel fue confeccionado por el relojero Antonio Molina, que recomendado por Mendoza para ingresar en el *Observatorio de San Fernando* como artista de relojería, pasó a Londres en 1792 para perfeccionarse en su oficio bajo la vigilancia del comisionado. Más adelante se verá que Antonio Molina fue el artífice al que se encomendó el montaje de los fanales enviados por Mendoza.

Según Estrada, “era tan varia la actividad de Mendoza, que a la par se ocupaba de los fanales para la Torre de Hércules de La Coruña; para el Castillo de San Sebastián de Cádiz, y de un gran telescopio que, al fin, vino a España”. Se refiere al ya mencionado *gran telescopio de veinticinco pies* construido por William Herschel para el *Observatorio Astronómico Nacional*. Este instrumento, sin duda el hito más esperanzador para la Ciencia española de la época, y fabricado por el mejor constructor de telescopios de su tiempo, fue destruido por los franceses durante la Guerra de la Independencia. Actualmente se está reconstruyendo mediante los magníficos planos y cuadernos explicativos reunidos por el comisionado, que afortunadamente se conservan y que fueron enviados junto con el gran telescopio.

El capitán de navío Joseph de Mendoza Ríos, fue separado del servicio en 1800 “sin goce de sueldo, fuero ni uso de uniforme”, probablemente por no regresar a España cuando se declararon las hostilidades con Inglaterra (1796), país en el que contrae matrimonio y fallece, como se ha dicho, en 1816, al parecer con unas cuentas poco claras, ya que debía cierta cantidad que el Gobierno le había reclamado sin éxito.

THE “MENDOZA RIOS FANAL”: EL FANAL GIRATORIO PARA LA TORRE DE HÉRCULES

Acabamos de ver que el sistema de iluminación empleado en la Torre de Hércules una vez acabada la obra de Giannini, se improvisaba, seguramente colgando unos cuantos faroles en la cámara de iluminación, aunque al principio se pudo usar carbón, el combustible para el que se había diseñado la linterna. No se conocen los motivos que dieron pie al cambio en el sistema de iluminación del faro, pero tal vez estén relacionados con la suciedad y el humo que produce la llama del carbón, con las dificultades para abastecerse de dicho combustible en La Coruña, y con las incomodidades que entrañaría subir hasta lo alto de la Torre una masa suficiente de carbón que permitiese mantener el fuego durante toda una noche. Por otra parte, tras la *reparación*, consta que la Marina percibía el derecho de *fanal* y era la encargada de mantener el alumbrado, cuando menos

desde 1792 si no antes; por ello, a las razones expuestas, podrían añadirse con más peso, las económicas: los gastos de alumbrado eran inferiores si se empleaba aceite. El fanal giratorio para la Torre de Hércules construido en Londres, es un exponente del atraso científico y técnico en la España de la época, en donde construir una máquina de reloj y tallar unos cuantos cristales, significaba tanto como hacer uso de una tecnología no disponible en nuestro país.

El fanal giratorio que envió Mendoza constaba de una máquina de reloj, una estufa, quinqués con cristales y reverberos, y una linterna. Esta nueva farola, linterna o cámara de iluminación, de bronce y vidrio, es, salvo en el remate, la misma que vemos hoy aunque el interior se haya adaptado con el paso del tiempo para mejorar los sistemas de iluminación.

La máquina de relojería movía un árbol cuya espiga superior rodaba en un centro fijo. Del árbol pendían dos pantallas de cobre diametralmente opuestas, para que cuando una terminase la revolución frente a los quinqués, comenzase la otra, ocultando las luces de forma sucesiva, siendo la duración de este giro, tres minutos. Embebidos en las ocho vidrieras del chapitel que miran al mar, se encontraban otros tantos cristales tallados en forma de hiperboloide, que focalizaban la luz, y todavía se observan en los marcos de las vidrieras mencionadas, orificios y otras señales que nos recuerdan su presencia. La luz se conseguía empleando ocho quinqués, aunque de mayores dimensiones que los utilizados en las casas de la época. Estos quinqués se encontraban tras los cristales hiperboloides y descansaban en una mesilla que formaba parte del aparato, de latón, sostenida por ocho barrotes de la misma aleación. Unas cajoneras talladas en la sillería que cierra el muro recorrían el perímetro de la máquina. Tras los tubos de vidrio de los quinqués, se encontraban los reverberos, piezas de un metal bruñido en los que se reflejaba la luz para aumentar su intensidad. De las once lentes que habían llegado con el fanal, tan sólo se montaron las ocho referidas. La parte metálica de la farola, que también llegó con el fanal giratorio, dispuso en su interior de una estufa de hierro colado para evitar que el aceite se solidificase, pero como los navegantes se quejaban de la poca eficacia del fanal y la experiencia demostró que por su disposición, además de perjudicar la luz, rompía los vidrios de la farola más cercanos por el calor que les comunicaba, fue extraída por Juan Agustín Antelo, que años más tarde dirigiría la *Escuela de Torreros de Faros* (1851-1854) dispuesta en la Torre, a quien se atribuye el “arreglo y decoración interior del edificio, en cuya conservación y mejoras ha tenido una gran parte”. Es posible que se trate del famoso empapelado y cielos rasos que se retiraron en 1905, y tal vez el asiento perimetral de la media naranja, en donde se estableció la *Escuela*. Este asiento –que no aparece en los planos de Giannini que conocemos– por su estereotomía, menos cuidada, sobre todo en los extremos, hace pensar en una obra distinta a la de 1788-1790, e incluso en la posibilidad de que se hubiese reutilizado o rediseñado el asiento perimetral que recorría el interior de la cúpula romana.

El aparato de relojería dispuso de unos contrapesos, tal vez los mismos que hoy

recorren verticalmente el tambor de la cámara que quedó en desuso con la instalación del fanal giratorio. Estas pesas, que se introducen en el suelo, se emplean actualmente para mover la óptica en servicio si falla el motor que la gira. Sobre la cúpula del nuevo fanal se colocó un tubo curvo que servía para desalojar humos, y sobre él, un ancla en posición horizontal a modo de veleta, vinculó la Torre con la Marina. Al retirar la estufa y disminuir las necesidades de desalojo de humos, se pudo eliminar el tubo curvo situado sobre la cúpula e instalar en su lugar el remate esférico actual, empleando únicamente como respiraderos las ranuras practicadas sobre una chapa que ocupa el lugar de un vidrio en la linterna, pero esto es sólo una hipótesis.

Nos faltan fuentes para precisar más. La instalación del fanal giratorio se tramitó en la “mesa de puertos” de la *Secretaría de Marina*, cuyos papeles seguramente se pasaron al *Ministerio de Fomento General del Reino (Inspección General de Caminos)* cuando la *Marina* perdió sus competencias en lo que a obras de faros se refiere (1835). Por su parte, *Fomento* transfirió los papeles más antiguos de su archivo al *Archivo General Central* de Alcalá de Henares, que ardió con toda su documentación en 1939. Es probable que en ese incendio se perdiesen, tanto el expediente de restauración y rehabilitación (1787-1790) como el de instalación del fanal giratorio, y otros que afectaron a la Torre hasta mediados del siglo XIX, época en la que comienzan las series documentales que conserva el *Archivo Histórico Nacional* de aquel *Ministerio de Fomento*. De ahí que se empleen fuentes indirectas para documentar el asunto que nos ocupa, y que no se disponga de toda la información que se desearía.

DE LONDRES A LA CORUÑA PASANDO POR BILBAO, SANTOÑA Y FERROL

El fanal giratorio para la Torre de Hércules tuvo un transporte largo y *accidentado*. Debió encargarse en Londres hacia 1794, y no llegó a La Coruña hasta el año 1800.

La ruptura de hostilidades entre España y Gran Bretaña, a mediados del año 1796, seguramente fue el primer obstáculo. El fanal debió salir de la capital británica y llegar a Bilbao en los últimos meses del año 1797. Las ocupaciones del artífice encargado del montaje y su fallecimiento a mediados del año 1798 retrasaron las operaciones.

En marzo de 1799, el fanal hizo viaje desde Bilbao a Santoña, en donde se desembarcó debido al mal tiempo. Se reembarcó en junio con destino Ferrol. En el Arsenal ferrolano permaneció cuando menos hasta enero de 1800 y por fin, llegó a La Coruña, probablemente entre enero y marzo de ese mismo año.

Veámoslo con más detalle. Según Alcalá Galiano, en noviembre de 1795 comunicó D. Joseph de Mendoza desde Londres al gobierno español que “pocos asuntos le quedaban por arreglar y que estarían pronto listos los fanales para la Torre de Hércules de La Coruña y para el Castillo de San Sebastián de Cádiz”. Pero la ruptura de hostilidades

con Gran Bretaña a mediados del año 1796, debió dificultar el envío de los primeros fanales giratorios que se iban a instalar en faros españoles. Añade Alcalá Galiano que estas dificultades se solventaron en marzo de 1797, fecha en la que se despachó un buque americano con salvoconducto del gobierno inglés en el que Mendoza envió ciento cincuenta y tres cajones “con libros, instrumentos y los expresados fanales”, de los que ciento uno se correspondían con las piezas del fanal giratorio para la Torre de Hércules.

Efectivamente, en marzo de 1797 escribió Mendoza al coruñés Juan de Lángara y Huarte, que desde el año anterior era el titular de la *Secretaría de Marina*, participando que con motivo de la salida del buque americano *Harriot*, aprovechaba “esta ocasión para remitir el fanal destinado a la Torre de Hércules de La Coruña y todos los demás efectos de mis comisiones (...) proponiéndome enviar los pocos que quedan aquí en la embarcación que se ha de fletar para conducir el gran telescopio que se ejecuta bajo mi dirección”. Añade que el artífice “Antonio Molina ha adquirido toda la instrucción práctica necesaria para establecer el fanal. Pero para auxiliar su memoria y recomendar algunas experiencias que convendría hacer con el aparato, remito los apuntes y planos que acompañan a los otros papeles y suplico a V.E. –dice Mendoza a Juan de Lángara– que se sirva disponer que se tengan presentes”. Joseph de Mendoza debió ejercer, además, una labor que hoy podríamos denominar de “espionaje industrial”. En la misma misiva que estamos copiando, dice el comisionado al ministro Lángara que “no convenía, ni me hubiera sido posible el remitir por este navío los varios diseños y planos que existen en mi poder, pero el Sr. D. Simón de las Casas, me ha prometido el sacarlos a su salida de este Reino”. Simón de las Casas era el comisario de prisioneros, el único representante español en Londres.

Transcurrida una semana desde la redacción de esta carta, el primero de abril de 1797, vuelve a escribir Mendoza a Lángara para comunicarle que “los ciento y cincuenta y cuatro cajones y fardos de que trata mi representación adjunta y que conduce el navío americano *Harriot*, capitán Tomas Clouthman, son consignados a D. Salvador de la Azuela, del comercio de Bilbao, quien los tendrá a la orden de V.E. para lo que guste prevenirle (...) Es necesario conservar los cajones sin alteración hasta que lleguen a sus respectivos destinos, pues en caso de abrirlos podrían peligrar los muchos efectos delicados que contienen”.

En la *Secretaría de Marina* se despacha la correspondencia de Mendoza el 14 de octubre de 1797, fecha en la que se le acusa recibo, añadiendo que “D. Antonio Molina se encargará de establecer el fanal de La Coruña y armar la máquina móvil de firme para el de Cádiz por la información práctica que tiene en ese ramo”. Estos planes se truncan a mediados del año 1798 con el fallecimiento del artífice Antonio Molina.

Otras dificultades retrasarán todavía más el montaje del fanal. Los cajones habían salido del puerto de Bilbao a bordo del quechemarín *San Pedro de Alcántara*. En marzo de 1799 el capitán de este puerto, Joseph de Piles y Hevia, escribe a Lángara

advirtiéndole que debido al mal tiempo, el buque estaba fondeado en Santoña y dada la imposibilidad de realizar el transporte del fanal por mar, se habían desembarcado los cajones.

En junio de 1799 Joseph de Piles y Hevia, comunica a Lángara que el comandante del *San Pedro de Alcántara* le había acusado recibo de los efectos enviados por Mendoza, que había embarcado de nuevo y se disponía a transportar.

El buque había estibado, 98 de los 101 cajones “con la marca M.R.F. que contienen todas las piezas del fanal giratorio que ha de colocarse en la Torre de Hércules de La Coruña y que se ha construido en Londres bajo la dirección del capitán de navío D. Josef Mendoza”.

La voz “fanal”, en inglés y en español, designa el mismo objeto, un farol, no sería extraño, pues, que las iniciales “M.R.F.” se correspondiesen con el inglés “Mendoza Ríos fanal”, y el español “Fanal de Mendoza Ríos”.

MONTAJE ACCIDENTADO

El inopinado fallecimiento del artífice Antonio Molina hace que sea otra la persona encargada de armar e instalar el fanal giratorio. A tal fin, se destina por Real Orden de 2 de noviembre de 1799, que traslada el secretario de Guerra Antonio Cornel, al maestro instrumentista, teniente de fragata graduado y director del obrador de instrumentos náuticos del Departamento de Ferrol, Joseph María Baleato. Tanto éste como su hijo Vicente, siendo el primero “maestro mayor de fundiciones de Ferrol”, habían permanecido pensionados en Londres entre 1785 y 1787, perfeccionándose y estudiando nuevas técnicas.

Joseph María Baleato solicita y logra que le acompañe en los trabajos su operario de confianza Francisco Manuel Tellado. En uno de los almacenes de las fortificaciones coruñesas, a partir de marzo de 1800, abren 98 de los 101 cajones enviados; los tres restantes, se correspondían con herramientas propias de Antonio Molina y de las que éste se había hecho cargo con anterioridad.

Aunque en principio se barajó la posibilidad de armar el fanal en algún cuarto bajo de la Torre, como “se hizo en Cádiz con el de la de San Sebastián”, realizan esta operación en uno de los almacenes de las fortificaciones coruñesas. De acuerdo con los planos e instrucciones de Mendoza, Baleato y Tellado numeran las piezas, arman el fanal provisionalmente para conocer su estado y para valorar la necesidad o no de realizar algún tipo de ajuste, reposición o reparación.

Como Baleato fallece a mediados del año 1801, será Tellado el que, en su caso, ultime los trabajos. El fanal giratorio debió adquirirse e instalarse con cargo a la *Real*

Hacienda, aunque una parte de los gastos de instalación se sufragaron mediante una suscripción pública organizada por el *Real Consulado de La Coruña*, que recaudó 2.559 reales para esta empresa.

Las obras desarrolladas por el *ramo de Guerra* en 1800 se iniciaron con el montaje de unos andamios de madera en la rotonda-mirador y un pescante con el que subir y bajar los materiales hasta la base del edificio; la obra en sí, consistió en demoler el tercio superior de la cámara de iluminación erigida diez años antes, hasta dejar una superficie rasa sobre la que se instalaría la nueva farola.

Si se observa atentamente la vieja cámara de iluminación, puede advertirse que se aprovechó el tambor de Giannini hasta la hilada de cantería que se encuentra más abajo de aquella en la que las jambas de las ventanas, hoy simuladas, comienzan a curvarse para formar el arco de medio punto. A partir de esa altura, todo es nuevo –o reutilizado– desde el año 1800.

DISCREPANCIAS SOBRE LAS OBRAS A REALIZAR

Al poco de haberse iniciado las obras debieron surgir discrepancias entre Baleato y el ingeniero director del Ejército, Miguel Hermosilla. Baleato era partidario de demoler en su totalidad la cámara de iluminación construida por Giannini, y Hermosilla entendía que para evitar “la fealdad”, sólo debía eliminarse el tercio superior de la misma, con lo cual se podría instalar encima el fanal giratorio sostenido por cuatro arbotantes. Las discrepancias se solucionan en junio de 1800 destituyendo a Hermosilla y pasando la dirección de obra al ya “ingeniero en segundo de la Real Armada”, Eustaquio Giannini, el mismo que había restaurado y rehabilitado el edificio.

Opinaba Baleato que de colocarse el fanal en el lugar que ocupaba el tercio superior de la cámara de iluminación, habría que montar andamios que encarecerían la operación, y que además, los fuertes vientos reinantes en la zona, acarrearían su “total descomposición”. El subinspector del Arsenal de Ferrol, José de Ezquerro, sostuvo este criterio, y añadió que “estando en Inglaterra el año de 94 (*sic*) mandando el navío San Ildefonso, me encargó D. José Mendoza de los Ríos, inventor y director de este fanal, que si a mi regreso a España arribaba al puerto de La Coruña, enterase de su composición al ingeniero que entonces corría con la renovación de la Torre, a fin de que la concluyese con una superficie plana, y no con un remate que tenía entendido se le quería poner, que es el de que en el día se trata, y no es parte de la obra antigua, como han querido hacer comprender a S. M.”.

El párrafo anterior es contradictorio, pero interesante. Sabemos que las obras de la Torre se dieron por concluidas en diciembre 1790, aunque no se tiene noticia de que hubiese comenzado la construcción de la plataforma poligonal situada en la base del faro, ni se continuó el camino –que se quería dotar de arbolado– iniciado por el capitán general

Pedro Martín Zermeño; tampoco hay noticia de que prestase servicio el cañón ideado para que el vigía diese aviso en caso de sorprenderle algún naufragio. Entra dentro de lo posible que Giannini conservase algún tipo de responsabilidad sobre las obras inacabadas a la altura de 1794, pero parece poco probable; sí parece más probable que Mendoza estuviese mal informado, o que el subinspector del Arsenal hubiese equivocado la fecha. Todavía resulta más chocante el hecho de que Ezquerro tuviese que informar al ingeniero que corría con la *renovación* de la Torre para que adaptase el remate del edificio al nuevo fanal giratorio. Esto podría significar que el encargo se hizo directamente desde la *Secretaría de Marina* o que Mendoza, dados sus conocimientos científicos y técnicos, podría actuar con cierta autonomía a la hora de adquirir efectos que podrían servir de modelo para dar a conocer en España la tecnología inglesa del momento, y abonaría la sospecha que hemos apuntado sobre la labor de lo que hoy denominaríamos “espionaje industrial”, realizada por Mendoza.

El nuevo director de la obra, Eustaquio Giannini, de acuerdo o no con Baleato y Tellado, construye sobre la zona demolida una nueva farola. A tal fin, tapia los huecos de las ventanas, levanta cinco hiladas de cantería en el lugar que ocupaba el tercio superior de la antigua cámara; sobre ellas, dispone una cornisa que por la parte superior haría de balconcillo. Sobre esta cornisa-balconcillo, sitúa un cilindro pétreo en el que encastrar la estructura de bronce y vidrio. Como el interior de la farola no se comunica con el balconcillo, necesario para limpiar los vidrios en su parte exterior, erige sobre la rotonda-mirador un cono hueco, por cuyo interior asciende una escalera de caracol. Dentro de la cámara de iluminación que quedaba en desuso, recrece las paredes, tal vez actúa sobre el piso, y en él levanta dos muretes curvos, que además de soportar las cargas generadas por la nueva planta, permiten apoyar otra breve escalera de hélice que da acceso al interior de la nueva farola. En estos trabajos, al parecer, se aprovechó la cantería procedente de la demolición.

Eustaquio Giannini, también es relevado en su *comisión* al ser destinado, por R.O. de 21 de noviembre de 1800, a la Primera Ayudantía de la Comandancia de *Correos Marítimos* de La Coruña. Lo sustituye su hermano Josef Giannini el 10 de enero de 1801. Josef Giannini afirma que continúa dedicado a esta *comisión* en 1805. Resulta extraño que se tardasen al menos cinco años en instalar el fanal, cuando la Torre se había rehabilitado en dos. Es posible que Josef Giannini se refiera a las obras proyectadas en 1804 que se reflejan en un plano publicado por el profesor Taín Guzmán, y tal vez consistiesen en hacer una plataforma e instalar el pararrayos.. Éste, contaba con una casilla, prácticamente adosaba a la pared exterior de la plataforma, en la que se encontraba y se encuentra el pozo de descarga y depósito de agua, hoy colmatado. De su cubierta sobresalía un gran cono horadado por el que pasaba la cadena que llegaba a lo alto del cono situado sobre el mirador.

La documentación consultada atribuye a Eustaquio Giannini el proyecto de instalación del fanal giratorio y también le atribuye la dirección de las obras, salvo las de demolición.

Josef Giannini resulta ser así, el ingeniero encargado de culminar el proyecto de su hermano. De acuerdo con la documentación revisada, Eustaquio Giannini aventajaba a su hermano Josef, en grado, en formación y en la dificultad de las obras o planes que se le encomendaban. Estamos, pues, ante un edificio rehabilitado por un único proyectista. No sabemos si influyó en el proyecto de Eustaquio Giannini, el plano de la Torre que envía el ministro de *Marina*, al de *Guerra* el 4 de enero de 1788, comunicándole que se había aprobado el “*reparo de la Torre con el farol que demuestra el [plano] número 4º*”. Este plano, al parecer se refiere a la linterna. Sabemos que en octubre de 1788, Giannini modificó el primer proyecto desde la cornisa arriba, así que el enviado en enero entre los ministros, no influiría.

LA PLATAFORMA, CASA DE LOS TORREROS Y CAMINO DE LA TORRE.

Es probable que el proyecto de 1804 pretendiese levantar la plataforma hexadecagonal sobre la que se asienta el faro. Cuando Vedia escribe su *Historia y descripción de la ciudad de La Coruña* (1845), todavía no se había puesto fin a las obras. Según Tettamancy, se habrían concluido en 1861, al igual que la casa de los torreros. Con documentos oficiales, se puede decir que en enero de 1861 se anuncia la “subasta de las obras de la explanada de ingreso y muro de recinto de la Torre”. Otros documentos aluden a estos trabajos como los de “construcción del terraplén de la Torre de Hércules”. Se entiende que en 1861 se saca a subasta la terminación de la plataforma, y de la rampa que parte de la “sartén” y llega hasta el faro. En algunas estampas de mediados del siglo XIX aparece la casa de los torreros, y resulta llamativo constatar que la plataforma seguía sin terminarse. En estos dibujos tampoco había desaparecido el cono que sobresalía de la casilla correspondiente al pozo del pararrayos, que tal vez se eliminó al concluir estas obras de la plataforma. Se ha comprobado que en marzo de 1853 sale a pública subasta “la construcción de habitaciones para los torreros del faro de esta ciudad”: la *casa de los torreros*. Tal vez el origen de esta vieja casa de los torreros, desaparecida con la reforma de 1955, se encuentre en la creación del *Cuerpo de Torreros de Faros*, en 1851.

Por lo que se refiere a las obras del *camino de la Torre*, consta que se retomaron en torno 1829. En 1849 el Ayuntamiento saca a pública subasta la construcción de 400 varas de camino [ca. 336 m] con proyecto del arquitecto municipal José María Noya. A la altura de 1863, el gobernador civil, a la sazón, presidente de la Diputación, propone a la misma construir el trecho que faltaba, hoy conocido por calle de Orillamar, y la Diputación aprueba por unanimidad hacerse cargo de estas obras con sus fondos. En 1865 la institución provincial decide ampliar el camino desde Veramar hasta el Campo de la Estrada y estudiar la construcción de una glorieta, con toda probabilidad la popular “sartén” hoy adornada con un Breogán, y cuando se hizo, tan sólo con unos bancos de piedra en su perímetro. Redactó este proyecto el arquitecto provincial Faustino Domínguez Domínguez. Así pues, las obras correspondientes al camino de la Torre, que había iniciado el capitán general Pedro Martín Zermeno antes de 1788, se concluyeron en torno a 1865.

LA DESCRIPCIÓN DE JOSÉ MARÍA SEGOVIA EN EL TRIENIO LIBERAL

Aunque ya se ha comentado con la información disponible, cómo era el fanal de Mendoza Ríos, dejamos casi para el final la interesante descripción del ingeniero militar José María Segovia, realizada en 1822 o 1823, mientras permaneció confinado en La Coruña debido a su antiliberalismo. No deja de tener interés cuando nos informa que en la Torre trabajaba un atalayero, sin incumbencia en el faro, que cada noche daba aviso al capitán del puerto sobre las embarcaciones que arribaban, ya que la Torre carecía de astas para señales. Con anterioridad a las obras de 1788-1790, estas astas –algunas con garfios para colgar los faroles– se encontraban sobre los torreoncillos que se levantaron en el siglo XVII. Añade José María Segovia, que en el segundo piso había “otro cuarto con dos piezas donde habita con máquinas y fragua un maestro armero que cuida del fanal”. Con respecto a este último, dice:

“Se entra en la farola. Ésta consta de un mirador o cierro de cristales de figura polígona de 16 lados que presentan otras tantas facetas o frentes, duplo número de lados que el del torreoncillo y balaustrada, cubierto con su sombrero de hierro [sic]. El fondo de la farola tiene tal diámetro, que hemos estado ocho dentro sin opresión, además de un tambor de reloj que ocupa su centro y cajones de cerca de dos pies de latitud que hay alrededor. En los ocho frentes que miran al mar están las luces. En la espalda que corresponde a tierra no hay nada más que las vidrieras. Las luces son quinqués como los que se usan en las salas, sin diferencia ninguna más que ser más grandes. Están colocados en una mesilla o chapa de hierro delgado de 7 a 8 pulgadas de latitud [ca. 18 cm], sostenida por barrotes de latón. Detrás del tubo de cristal hay reverberos de más de veinte pulgadas de diámetro [ca. > 47 cm], barnizados de un estaño claro que usan los ingleses. Mucho mejor serían de plaqué o de platina. Delante de las luces y embebidos en las vidrieras, entre bastidores, hay unos cristales macizos representando un exacto hiperboloide de más de un pie de diámetro [ca. 28 cm] y siete pulgadas de altura [ca. 16 cm], con lo que se aumenta la luz terriblemente. Para la ocultación no se ha hecho el fanal giratorio como el de Cádiz. Aquél es una pirámide triangular giratoria, en cada frente hay, guardando la misma figura, seis reverberos. En cada minuto da una vuelta. Cuando presenta las caras es el claro máximo y cuando presenta las aristas es el obscuro. Así el vulgo dice que se enciende y se apaga en cada minuto. La de La Coruña tiene un volante de hierro que gira alrededor del espigón que desde el piso sobresale por encima, según he dicho. Al extremo del volante están dos pantallas diametralmente opuestas, las que girando van ocultando sucesivamente las ocho luces. El volante anda por medio de una máquina de reloj y contrapeso que está dentro del tambor de hierro (...).

Desde el andito de la Torre se sube a la balaustrada de hierro por un tambor de piedra encima del que han formado un cono truncado del mismo material. Por dentro de este se sube un caracolillo de 18 peldaños hasta dicha balaustrada, y la parte superior está maciza. En el extremo hay una aguja de conductor eléctrico y la cadena va a parar por el frente del sur a una cisterna hecha dentro de una casilla de piedra, al pie del terromontero. Sobre la casilla y encima del antepecho han colocado un gran cono truncado oblicuo horadado por donde atraviesa la cadena. Mas tanto este como el de arriba desfiguran, quitan la simetría y la gracia de esta hermosa Torre”.

SUSTITUCIÓN DEL FANAL DE MENDOZA RÍOS

De acuerdo con la *Enciclopedia* de Mellado, el fanal giratorio para la Torre de

Hércules fue “corregido y perfeccionado” por Agustín Antelo, pero como en algunos rumbos dejaba grandes espacios sin iluminar, se pensó en su sustitución. Por R.O. de 15 de enero de 1844, trasladada por el *Ministerio de la Gobernación de la Península* al director general de caminos, se mandó sustituir el fanal por un faro de tercer orden. Un faro de primer orden alcanzaba entre 9 y 10 leguas; el de segundo, de 7 a 8; y el de tercer orden, de 4 a 5 [ca. 25 km], encontrándose el observador de 43 a 50 o 52 pies sobre el nivel del mar. En virtud de esta R. O., acudió a la Torre un ingeniero civil, tal vez el del distrito de La Coruña, Juan Rafó, que realizó sus mediciones, y en 1847 se sustituyó el viejo fanal por el aparato lenticular tipo Fresnel, de tercer orden gran modelo, que adquirió y abonó en calidad de reintegro, José Víctor Méndez, coruñés residente en Madrid, que había propuesto y solicitado llevar adelante esta empresa el 11 de julio de 1846. Los gastos de adquisición e instalación ascenderían a 125.000 reales, que la *Dirección General de Caminos, Canales y Puertos*, restituiría a Méndez a razón de 10.000 reales cada mes. Méndez, además, se beneficiaría del derecho de fanal que abonaban los buques al entrar en el puerto de La Coruña, descontando los gastos de personal y de mantenimiento de la Torre. El nuevo faro, construido en París por Mr. François V., “sucesor de Mr. Loleil, padre”, de la *Casa Letourneau*, en cuyos talleres se fabricaban los mejores aparatos de este tipo, también se había corregido por el constructor, ya que la Torre alcanzaba triple altura que la requerida para un faro de tercer orden gran modelo. El instalado en La Coruña producía una luz fija variada por destellos de tres en tres minutos, y según Mellado se encendió por primera vez el 4 de junio de 1847. Rey Escariz, en 1886, refiere que el faro se encendió en 1847 y Tettamancy, en 1900, coincide en día mes y año con Mellado. La escritura de instalación, sin embargo, se firma el 30 de junio de 1847. Este faro sufrió algunas alteraciones, como la modificación del carro circular y el aumento de la parte óptica que daba al mar (1861), o la sustitución de las lámparas para adaptar el equipo a nuevos combustibles como la parafina de Escocia o el petróleo. El faro *Letourneau* prestó servicio en la Torre de Hércules hasta marzo de 1927 en que se encendió el actual, fabricado por la casa *Barbier Bernard y Turenne (BBT)*, de París, conservándose el antiguo en un cuarto situado en el segundo piso de la Torre. En la restauración conmemorativa del bicentenario, la antigua *Junta de Obras del Puerto* recogió el faro *Letourneau* y lo almacenó en una nave del muelle de San Diego. ¡Lástima que no se exhiba y ponga en valor una pieza tan interesante!.

Quien se acerque por primera vez a lo que fue la Torre de Hércules debe leer –y seguramente lo hará con

mucho gusto— las *Investigaciones sobre la fundación y fábrica de la torre llamada de Hércules situada a la entrada del puerto de La Coruña*, de José Cornide, publicadas en Madrid, en la “oficina” de D. Benito Cano, durante el año 1792. Esta obra –tan interesante– no ha perdido actualidad y conoció varias reediciones facsimilares, algunas de las cuales están todavía a la venta.

Por lo que se refiere a bibliografía reciente, tal vez lo más interesante se encuentre en:

-José Ramón SORALUCE BLOND. *El revestimiento neoclásico de la Torre de Hércules*. En: *Abrente* 21-22(1989-1990), págs. 250-277.

-VV AA. *Fuentes para el estudio de la Torre de Hércules*. La Coruña : Instituto ‘José Cornide’ de Estudios Coruñeses, 1991.

-*Ciudad y Torre : Roma y la Ilustración en La Coruña* [Catálogo de exposición]. La Coruña : Ayuntamiento, 1991.

-Ismael GUTIÉRREZ PASTOR. *El manuscrito M-536 de la Biblioteca del Instituto de Estudios Riojanos sobre la Torre de Hércules y su relación con la obra de José Cornide*. En: *VI jornadas de Arte : La visión del mundo clásico en el arte español*. Madrid, s.n., 1993, págs. 283-292. En este interesante trabajo aparecen varios documentos y dibujos no conocidos.

-Alfredo VIGO TRASANCOS. *Criterios ilustrados de restauración de un monumento antiguo : Giannini, Cornide y la Torre de Hércules de La Coruña*. En: *Tiempo y espacio en el Arte : homenaje al profesor Antonio Bonet Correa*. Madrid : Universidad Complutense, 1994, págs. 963-979.

-José María BELLO DIÉGUEZ. *Excavaciones bajo el faro romano de la Torre de Hércules*. En: *La Coruña : Paraíso del Turismo*, 1997.

- Felipe Senén LÓPEZ GÓMEZ. *Gil del Palacio, modelista del “Madrid antiguo” y de la Torre de Hércules*. En: *La Coruña : Paraíso del Turismo*, 1999.

No era habitual que el ingeniero usase su segundo apellido, pero en algunos documentos, sí lo hace. Una exposición dirigida al Rey comienza así: “Señor: D. Eustaquio Giannini Pallavecini, puesto a los reales pies de vuestra majestad (...)”. Archivo General de Marina, Ingenieros, leg. 3.408/30. Doc. de fecha marzo de 1784. (no aparece el día).

Giannini declara a mediados del año 1799 que había tenido a su cargo en el Arsenal ferrolano “la construcción de la 6ª grada donde se construyen los navíos de tres puentes, la del grande edificio de las Herrerías, y el difícil reparo de el Dique Grande”. A.G.M., Ingenieros, leg. 3.408/30. Doc. de fecha 22-VI-1799.

El expediente de *reparación* se inició en 1787. Cf. los documentos que *colgué* en: HYPERLINK <http://www.estudioshistoricos.com> www.estudioshistoricos.com (artículos).

Felipe Senén LÓPEZ GÓMEZ. *Gil del Palacio...* ob. cit., s.p.

Esta maqueta es interesante, aunque no se ajusta del todo a la realidad. En parte porque algunas piezas se desprendieron, como la casilla del pararrayos y el almacén y cocina, aunque se ve el hueco. El cuartel de Monte Alto y el almacén de pólvora del mismo nombre, aparecen demasiado próximos a la Torre, etc.

Sobre la pintura y acabados: Archivo General de Indias, Gobierno (Indiferente general), legs. 2.389 y 2.390.

Francisco TETTAMANCY GASTÓN. *La Torre de Hércules*, La Coruña : s.n., 1920. Cito por reedición de Arenas, 1991, pág. 144, nota 1. Tettamancy identifica el edificio de la cocina y almacén de carbón con la “anterior vivienda”.

“Relación de la obra ejecutada en el almacén de carbón y cocina de la Torre de Hércules, de pared de mampostería, caleado y carpintería”. Cf. Ana ROMERO MASIÁ. *A restauración da Torre de Hércules e o Real Consulado da Coruña*. En: VV AA. *Fuentes...*, ob. cit., p. 171.

En una relación de “adelantamiento de obras” de fortificación que firma Balthasar Ricaud, consta que entre enero y noviembre de 1772 “en el [cuerpo de guardia] de la Torre de Hércules se han reparado algunos derrumbes de la muralla y se caleó haciendo su tablado y puerta principal de nuevo”. Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, leg. 3.384, doc. de fecha 21-XII-1772. Se refiere a la Torre y no a un edificio próximo, que en los planos, descripciones y dibujos de la época no aparece. Así, en 1772 había de cuerpo de guardia el piso bajo de la Torre, probablemente las dos piezas por las que se accede a través de la puerta derecha de la Torre, cuyas escaleras de acceso aparecen protegidas por un muro cortina en 1772. Se entiende también que se repuso la puerta de acceso al mismo, además de entarimar el suelo, calcar las paredes interiores y reparar algunos derribos que se habían producido en las paredes de la Torre o en el muro curvo que protegía las escaleras de subida a una de las puertas. Cuando se terminan las obras de “reparación”, en diciembre de 1790, nos documenta Ana ROMERO MASIÁ, que “se compuso la tarima del cuerpo de guardia”, es decir, se arregló una tarima preexistente. Cf. Ana ROMERO MASIÁ. Ob. cit. p. 171.

Junto al artículo que publicó Benito Vicetto en el *Semanario Pintoresco Español* de 1847 (p. 275-277),

aparece un dibujo de la Torre con el *nuevo cuerpo de guardia*. Aunque la maqueta y este dibujo reflejan una realidad muy similar, en el dibujo, el *nuevo cuerpo de guardia* aparece con algún ventanuco más.

Según José María Segovia “en primero de octubre de [17]91, se mandó que el alumbrado de la Torre fuese un fogarón de carbón de piedra, empleándose el de la provincia, pero esto no se efectuó nunca y se dispuso un fanal de piedra sillería, dentro del cual se ponían las luces”. Real Academia de la Historia, Col. Pérez de Guzmán, 11/8335. El autor equivoca la fecha. Debió anotar el mes de octubre de 1788.

En 1792 ya se empleaba aceite como combustible. Cfr. Ana ROMERO MASIÁ. Ob. cit. p. 140 (30-VIII-1792).

Ramón Estrada. *Biografía de D. José de Mendoza y Ríos*. Madrid : Imp. del Ministerio de Marina, 1926, p. 8. Otros autores afirman que su comisión se inició en octubre de 1789. Cf. *El gran telescopio de W. Herschel del Observatorio Astronómico Nacional de Madrid*. Madrid : Instituto Geográfico Nacional, 1978, p. 11.

AGS, Estado, leg. 8159. Oficio del Embajador español en París, conde Fernán Núñez, de 18-VIII-1791, dirigida a su homólogo en Londres, marqués del Campo, anunciando la partida hacia la capital inglesa de Joseph de Mendoza Ríos e indicándole que los gastos generados por éste en la adquisición de instrumentos y demás, se debían suplir por la embajada y girar contra D. Antonio Valdés, tal y como él había hecho.

Minuta del oficio de 10-X-1791, enviado por el embajador español en Londres al ministro de Marina Antonio Valdés, solicitando que se comunicase desde el Ministerio el alcance de los gastos ocasionados por Joseph de Mendoza Ríos.

Real Orden trasladada por el ministro Antonio Valdés, de 2-XI-1791, al marqués del Campo, embajador en Londres, autorizándole para que abonase a Joseph de Mendoza Ríos los gastos originados en su comisión, incluso la enseñanza de Cayetano Sánchez, salvo los que juzgase de cierta consideración y que no fuesen urgentes, en cuyo caso, debía consultar con el Ministerio antes de realizar cualquier libramiento, que siempre se cargaría contra el ministro Valdés.

ESTRADA, R. Ob. cit., p. 9. El museo del *Observatorio* también conserva otras piezas que tal vez se relacionen con el trabajo de Mendoza en Londres: un círculo de reflexión (ca.1790) y un cuadrante (ca. 1788) construidos ambos por Trouhgton; un globo lunar fabricado en Londres por J. Russell en 1797, entre otras piezas. Se puede realizar una visita virtual a este museo en <http://www.oan.es/museo/museo.shtml>

Pere PLANESAS. *Elementos ópticos del telescopio de Herschel de 25 pies del Observatorio Astronómico de Madrid*. Es el informe técnico OAN 2001-14.

Sabemos que Mendoza también envió planos y cuadernos explicativos para realizar el montaje del fanal giratorio en la Torre de Hércules, pero no se han podido localizar.

Las cuentas correspondientes al envío del gran telescopio y otros instrumentos en Archivo Histórico Nacional, Estado, caja 5.615 (2º legajo).

A.G.S., Estado, leg. 8263. Expediente del año 1816 sobre reclamación de 340 libras esterlinas que se le habían facilitado al difunto Joseph de Mendoza Ríos para la adquisición de herramientas y maquinaria.

El atraso técnico en España impidió fundir artillería entre 1762 y 1783. Antonio Valdés, siendo director de la fábrica de la Cavada, recuperó la técnica para fundir cañones, evitando así los cuantiosos gastos que ocasionaba la importación de armamento. Cf. José Antonio ESCUDERO. *Los orígenes del Consejo de Ministros*. Madrid : Editora Nacional, 1979, vol. I, p. 565-566, nota 27.

En un proyecto para el fanal de Tarifa (1800), la linterna es igual a la de la Torre de Hércules. Cf. Juan A. PATRÓN SANDOVAL. *Tarifa, el faro más meridional. Apuntes sobre la historia del primer faro del Estrecho de Gibraltar*. En: *Aljaranda*, 40 (2001). Recuperable en: <http://www.tarifaweb.com/cultura/aljaranda/num40/art3.htm>

Francisco de P. MELLADO. *Enciclopedia moderna : diccionario universal de literatura, arte, agricultura, industria y comercio*. Madrid : establecimiento tipográfico de Mellado, 1852, t. XIX, voz *Faro*.

El profesor Meijide Pardo documenta que en 1811, Antelo se estableció como relojero en La Coruña. Según este autor, nace en 1784 y fallece en 1844, cosa improbable porque varios autores nos indican que dirigió la *Escuela de Torreros* entre 1851 y 1854. Apuntamos tan sólo la posibilidad de una errata de imprenta en la fecha de fallecimiento, y que se tratase en realidad de 1854, año de la epidemia de cólera, en cuyo caso, se podría explicar el traslado a Madrid de la *Escuela* por falta un profesor cualificado. Cf. Antonio MEIJIDE PARDO. *Datos biográficos sobre artífices extranjeros de relojería en la vieja Coruña*. En: *Temas y personajes de la historia coruñesa contemporánea*. La Coruña : Diputación, 1997, p. 93.

Agustín Antelo publicó: - *Cartilla de instrucción para el servicio de los faros catadióptricos y catóptricos*. Coruña : imprenta de Manuel Portela, 1851. 28 p.

-*Pormenores necesarios al conocimiento servicio y situación de los aparatos lenticulares de Fresnel y cartilla de instrucción para el manejo de las lámparas de nivel constante*. Coruña : imp. Manuel Portela, 1852. 24 p.

A día de hoy [21 de agosto de 2006] sé que hubo dos Antelos: Juan Agustín Antelo, y su hijo Agustín Antelo.

Real Academia de la Historia, Col. Pérez de Guzmán, 11/8335.

José TORRE REVELLO. *Archivo General Central en Alcalá de Henares :Reseña histórica y clasificación de sus fondos*. Buenos Aires : Facultad de Filosofía y Letras, 1926.

Pelayo ALCALÁ GALIANO. *Estudio sobre la vida y las obras del célebre marino don José de Mendoza y Ríos*. En: *Revista de España*, 13-I-1875, pág. 47.

AGM, sección Archivo Histórico, leg. 4.834.. Carta de Joseph de Mendoza Ríos a Juan de Lángara fechada en Londres a 25 de marzo de 1797 y tramitada en España el 14 de octubre de 1797.

AGM, AH, leg. 4.834. Carta de Joseph de Mendoza Ríos a Juan de Lángara, fechada en Londres a 1 de abril de 1797.

AGM, AH, leg. 4834. Minuta del oficio de Juan de Lángara a Joseph Mendoza Ríos, fechado en San Lorenzo del Escorial a 14 de octubre de 1797.

AGM, AH, leg. 4834. Minuta del oficio de Juan de Lángara a Joseph de Mendoza Ríos fechada en Madrid a 26 de julio de 1798.

AGM, AH, leg. 4834, Oficio del capitán del puerto de Bilbao, Joseph de Piles y Hevia al ministro Juan de Lángara, fechado en Bilbao a 16 de marzo de 1799.

A.G.M., A.H., leg. 4.834. Oficio del capitán del puerto de Bilbao Joseph de Piles y Hevia al ministro de Marina Juan de Lángara, fechada en 18-VI-1799.

En R. O. de 2 de noviembre de 1799 dirigida al Comandante General interino del Departamento de Ferrol y R.O. de 28 de diciembre de 1799. AGM, Ferrol (RR OO), leg. 5.976.

José M^a BELLO DIÉGUEZ. *La Torre después de la Reforma*. En: *Ciudad y Torre*, ob. cit, p. 194-195.

A.G.S., Estado, leg. 8.165.

En el *Museo Naval* de Madrid se conservan varias piezas metálicas, de bella factura, realizadas por Joseph María Baleato.

Antonio Cornel, secretario o ministro de la Guerra, se encargó interinamente de los asuntos de Marina a partir del año 1799.

En R. O. de 2 de noviembre de 1799 dirigida al Comandante General interino del Departamento de Ferrol y R.O. de 28 de diciembre de 1799. AGM, Ferrol (RR OO), leg. 5.976.

AGM, Ferrol, RR OO, Minuta de un oficio del subinspector del Arsenal de Ferrol, José de Ezquerria al capitán general de Marina, Francisco Melgarejo, de fecha 21-XII-1799. Con esta fecha Baleato se hace cargo en el Arsenal de Ferrol de los 98 cajones.

AGM, Ingenieros, leg. 3.389/4.

“Se ha visto una relación de los señores que han contribuido por suscripción para la colocación del farol de la Torre de Hércules, importante 2.584 reales de vellón (...)”. Biblioteca del Real Consulado de La Coruña, libro segundo de acuerdos, sesión de 16-VI-1800, fol. 200. Cito por ROMERO MASIÁ, A. Ob. cit., p. 152.

Los 2.559 reales constan en: A.G.S., D.G.R., inv. 16 (guión 6), leg. 40 (2º). Doc. de fecha 28-I-1801.

“Con esta fecha digo al Sr. Secretario del Despacho de Hacienda lo siguiente:

‘Excmo. Sr:= Habiendo manifestado el Comandante General Interino del Departamento de Ferrol que para que el maestro instrumentario de aquel Arsenal D. Josef Baleato, pueda colocar en la Torre de Hércules de La Coruña el fanal giratorio construido en Londres al efecto, es necesario desbaratar el farol de piedra de sillería que tiene en su remate, para que quede la Torre en una superficie plana. Ha resuelto el Rey que por la Real Hacienda se costee esta obra que debe dirigir el comandante de Ingenieros de Ejército de La Coruña y la conducción del fanal desde dicho Arsenal donde se halla, a la Torre. Pero como de este establecimiento han de resultar al comercio de dicha plaza ventajas considerables, no sería extraño que el Consulado, viendo las escaseces del erario, contribuyese a estos gastos; y así es la voluntad del Rey que si V. E. lo juzga conveniente, lo exhorte al fin’.

Y lo traslado a V.E. de Real Orden en contestación a su carta de 25 del mes próximo anterior nº. 781. Dios guarde a V.E. muchos años. Madrid 10 de enero de 1800.

Cornel (*rúbrica*)

Sr. D. Francisco Melgarejo”. AGM, Ferrol (RR OO), leg. 5.977.

En una “Relación del adelantamiento e importe de todas las obras que se han ejecutado en las fortificaciones de este Reino [de Galicia] desde 1º de diciembre de 1799 hasta 30 de noviembre de 1800” que firma el ingeniero director de Galicia D. Miguel Hermosilla, se lee:

“En cumplimiento de la Real Orden de 11 de enero del presente año [1800] se dio principio en 17 de marzo último a la obra necesaria para poder colocarse en la expresada Torre (que se halla situada al extremo de la península de esta Plaza) el fanal giratorio construido en Londres para el mismo efecto. A este fin, se recogieron los cajones que condujeron las piezas que componen el citado fanal hasta uno de los almacenes

de la fortificación, y las maderas para la formación de la estada y pescante que se ha hecho nuevo (por no tenerlos estas [oficinas de] Obras) hasta la misma Torre. En cuyo almacén se armó provisionalmente dicho fanal para reconocer de este modo si estaban cabales todas las piezas o componer las que se han encontrado rompidas y desarregladas, y determinar la obra necesaria para su colocación. Se hicieron dicho pescante y estada y se dio principio a la demolición del farol de piedra que se hizo en la altura de la Torre al tiempo de su reedificación, con la prolijidad que pedía una obra reducida y peligrosa por su elevación y construcción sólida, a fin de aprovechar la cantería y bajarla desde su altura al pescante y desde éste al pie de la Torre, cuya obra se ha concluido en 19 de julio del presente año [1800], dejándola enresada y en estado de colocar el citado fanal giratorio, en cuyo día se encargó el ingeniero en segundo de la Real Marina don Eustaquio Chanini (*sic*) en cumplimiento de la Real Orden de 25 de junio último. En cuyas obras se gastaron (*en blanco*).

Nota:

Que el importe de estas obras no se incluye con lo restante de lo gastado en las fortificaciones por tener su asignación particular”. A.G.S. *Secretaría de Guerra*, leg. 5.855.

“He dado cuenta al Rey de una representación del ingeniero comandante de ese Reino D. Miguel Hermosilla, que me ha pasado el Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Guerra en la que hace ver la fealdad con que va a quedar la Torre de Hércules de La Coruña si se lleva a efecto la demolición total del farol de piedra para colocar el fanal giratorio venido de Londres, según se mandó en 11 de enero último; y en su consecuencia, deseoso S.M. de evitar toda deformidad en un edificio tan apreciable por su antigüedad y solidez, como también los crecidos gastos que además resultarían, ha venido en mandar se coloque el expresado fanal sin demoler más que la tercera parte del farol de piedra, en la misma forma que manifiesta el adjunto plan formado por el mismo ingeniero comandante, siempre que el maestro instrumentario D. Josef Baleato encuentre esta obra de suficiente consistencia para sufrir el peso del fanal. Todo lo que prevengo a V.E. de Real Orden para que disponga su cumplimiento.

Dios guarde a V.E. muchos años. Aranjuez, 31 de mayo de 1800.

Cornel (*rúbrica*).

Sr. D. Francisco Melgarejo”. AGM, Ferrol (RR OO), leg. 5.977.

“A fin de desvanecer de raíz las diferentes opiniones que ocurren sobre la obra que debe hacerse en la Torre de Hércules de La Coruña para colocar en ella el fanal giratorio venido de Londres al efecto, y no aventurar su éxito, ha venido S. M. en mandar, conformándose con el parecer del Sr. Secretario del Despacho de la Guerra, que el ingeniero en segundo de Marina D. Eustaquio Gianini (*sic*) la dirija de acuerdo con D. Josef Baleato, relevando en su consecuencia de este encargo al de Ejército D. Miguel Hermosilla. Lo que de Real Orden participo a V.E. para que disponga su cumplimiento y le acompañe para lo que pueda convenir el plano formado al intento por el expresado Hermosilla con su explicación.

Dios guarde a V.E. muchos años. Aranjuez, 25 de junio de 1800.

Cornel (*rúbrica*). AGM, Ferrol (RR OO), leg. 5.977.

En un oficio de Baleato a Francisco Melgarejo, le dice que colocado el fanal en el lugar que ocupa el tercio superior de la cámara demolida “no le hallo mas ventajas que de parecer algo mejor a la vista; los cuatro arbotantes que deben sostenerle se separan poco de la base del fanal; su emplomadura viene casi al extremo de la cornisa y el cimbreo que con los vientos impetuosos tendrá el fanal colocado así, acarrearán su total descomposición”. AGM, Ferrol, RR OO, leg. 5.977, doc. de fecha 10-VI-1800.

AGM, Ferrol (RR OO), leg. 5.977.

Biblioteca del Real Consulado de La Coruña, Libro Primero de Acuerdos, Junta de 2-I-1791, fol. 141.

SÁNCHEZ TERRY afirma que en 1794 se proyecta una nueva linterna con doce reverberos para el faro del Castillo de San Sebastián. El encargo se hizo a Mendoza. Cf. Miguel Ángel SÁNCHEZ TERRY. *Los faros españoles : historia y evolución*. Madrid : Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1991, p. 164.

“En 10 de enero de 1801, por Real Orden me entregué de la comisión de la obra de la Torre de Hércules y colocación del fanal giratorio en que me hallo, habiendo en este tiempo atendido a la reedificación de las casas vigías de la costa del Sur y a la situación de otras”. Hoja de servicios de fecha 24-IV-1805. AGM, Ingenieros, leg. 3.408 /30. En las oficinas madrileñas de la *Secretaría de Marina*, no se da crédito a este testimonio y sí se afirma que Josef Giannini “al presente lo está en la reparación de la Torre de Hércules y vigías hasta el cabo de Finisterre, pues la obra de la composición de la Torre y establecimiento de su fanal, la ordenó y proyectó su hermano D. Eustaquio”. Joseph Giannini falleció en Ferrol el 15-I-1809. AGM, ingenieros, leg. 3.408/30. Doc. de fecha 10-V-1805 y AGM, cuerpos generales, 626/481, doc. de fecha 9-IV-1806.

Miguel TAÍN GUZMÁN. *Dibujos históricos, epigráficos y heráldicos del Archivo de la Catedral de Santiago*. La Coruña : Diputación, 2002, p. 174 y 175.

“Bajo este concepto aprueba S.M. la obra del muelle frente de la Aduana que señala el plano número 2º. y

el reparo de la Torre con el farol que demuestra el número 4^o. AGS. Secretaría de Guerra, leg. 3.388
Alfredo VIGO TRASANCOS. Ob. cit, p. 963-980.

Es contemporáneo de Eustaquio y José, Pedro Giannini, profesor del Real Colegio Militar de Artillería de Segovia y autor, entre otras obras, de un *Curso matemático para la enseñanza de los caballeros cadetes del Real Colegio Militar de Artillería* editado, ampliado y reeditado entre los años 1779 a 1803. No se ha comprobado el parentesco entre los tres.

Enrique de VEDIA y GOOSSENS. *Historia y descripción de la ciudad de La Coruña*, La Coruña, 1845. Cito por reedición del Instituto José Cornide, 1975, pág. 263.

Francisco TETTAMANCY GASTÓN. *La Torre ...*, ob. cit., p. 144, nota 1.

La subasta de obras de la explanada y plataforma, con un presupuesto de 96.280,10 reales en: *Boletín oficial de la provincia de La Coruña*, 11(14-I-1861). Sobre este mismo asunto: Archivo del Reino de Galicia, Delegación Especial de Hacienda, *Diario de entrada de caudales y efectos en la caja general de depósitos* (7 y 8-II-1861, fol. 11v-12r), L-4.092.

Imposiciones de cinco mil reales para optar a la subasta de las obras correspondientes a la vieja casa de los torreros, desaparecida con el proyecto de 1955 en: ARG, D.E.H, *Registro de inscripciones de los depósitos*, L-3.824, 2 y 3-III-1853.

Por lo que se refiere a las estampas, cf. *Crónica gráfica La Coruña, siglo XIX* [Material gráfico] : *carpetas de 32 láminas reproducidas en facsímile de los originales*. La Coruña : Ayuntamiento : Museo arqueológico, 1999, nº 15 y 22.

Juan de Dios de la RADA Y DELGADO. *Viaje de SS. MM. y AA. Por Castilla, León, Asturias y Galicia*. Madrid, por Aguado, 1860, p. 700.

En una sesión que celebra el Ayuntamiento de La Coruña en 1829, se ve una solicitud de “Francisco Crego sobre el perjuicio que dice se le ha seguido en una de sus heredades con el motivo del camino que se intenta establecer para la Torre de Hércules”. Archivo Municipal de La Coruña, fondo del Ayuntamiento de id, C-2.483, 12-XII-1829, fol. 79.

Jorge GARCÍA BARROS. *Medio siglo de vida coruñesa : 1834-1886 : del miriñaque al “tren veloz”*. La Coruña : s.n., 1970, p. 294.

Archivo de la Diputación Provincial de La Coruña, actas, L-678 (6-III-1863), L-679 (24-IV-1865, 29-IV-1865).

Jesús Ángel SÁNCHEZ GARCÍA. *Faustino Domínguez Domínguez y la arquitectura gallega del siglo XIX*. A Coruña : Diputación Provincial, 1997, p.95.

A.H.N., Estado, leg. 2934(1), nº. 20.

R.A.H., Col. Pérez de Guzmán, 11/8335.

"En 1833 tenía ocho lámparas fijas y la característica se formaba por el giro de las pantallas citadas". Cf. M. A. SÁNCHEZ TERRY. *Los faros españoles...*, ob. cit. p. 158.

Lorenzo DONADO ROBLES. *Señales marítimas*, 1(junio 1988), p. 6-10. En "junio de 1857" no consta que se instalase el nuevo faro, y sí que se encendió en "junio de 1847" como recogen los planos de la Torre que se conservan en la Biblioteca del *Consejo Superior de Obras Públicas*, exhibidos en la Exposición Universal de París de 1867. Sánchez Terry y Donado Robles comparten el mismo criterio. Tampoco nos ofrece demasiada confianza lo indicado por estos autores sobre la existencia en 1847 de once reflectores grandes (espejos parabólicos), otros once pequeños, con sus correspondientes luces frente a ellos, más doce lentes convexas, empleándose como combustible aceite de oliva. Los autores no citan la fuente, y en las que hemos consultado, no hay ninguna referencia sobre esta modificación en el fanal, que no es imposible, pero se debe documentar.

Santiago DAVIÑA SÁINZ. *La historia y descripción de la ciudad de La Coruña de Antonio Rey Escariz*. La Coruña : Ayuntamiento ; Archivo Municipal, 1996, p. 211.

Francisco TETTAMANCY GASTÓN. *Apuntes para la historia comercial de La Coruña*, La Coruña, 1900, p. 344.

Plan general para el alumbrado marítimo de las costas y puertos de España é islas adyacentes propuesto por la Comisión Especial de Faros, y aprobado por Real Decreto de 13 de setiembre de 1847. Madrid : en la Imprenta Nacional, 1847, p. 18, 40, 115, etc. Consta en esta obra que se *acababa* de instalar el nuevo faro: “el constructor Letourneau ha practicado en el aparato que se acaba de colocar”, p. 72, nota 1.

Antonio MATILLA TASCÓN. *Instalación de faro en la Torre de Hércules*. En: *Revista*, 8 y 9 (1972-1973), p. 197-199.

Pascual MADOZ. *Diccionario geográfico estadístico histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Madrid, s.n., 1846-1850. *Voz Coruña*. En esta obra se encuentra la famosa “memoria” del Consulado que reproduce Tettamancy.

F. de P. MELLADO. Ob. Cit. *Voz Faro*.

