

An aerial photograph of a coastal landscape. In the foreground, a dark blue ocean meets a rugged, light-colored rock cliff. The cliff extends across the width of the image. Above the cliff, a vast, flat, green landscape stretches to the horizon. In the middle distance, a small cluster of buildings, including a prominent red-roofed structure, is visible on the green plain. The sky is a pale blue with some light clouds.

# REVISTA AMBIENTAL

# Marejada

Vol. VII, Núm. 1

Verano 2011

**Edición especial**

Isla de Mona: Un paraíso desconocido



Por: José A. Mari Mutt, PhD

Hacia finales del siglo XIX, el gobierno de Puerto Rico se dio a la tarea de iluminar las costas de la Isla mediante el establecimiento de un sistema de faros ubicados en puntos estratégicos de la costa y de los islotes adyacentes. Estos faros facilitarían no solo el comercio internacional, sino también el que tenía lugar entre los puertos locales, pues en ausencia de buenas carreteras, la vía marítima era la forma más eficiente de transportar productos de una a otra parte de la Isla.

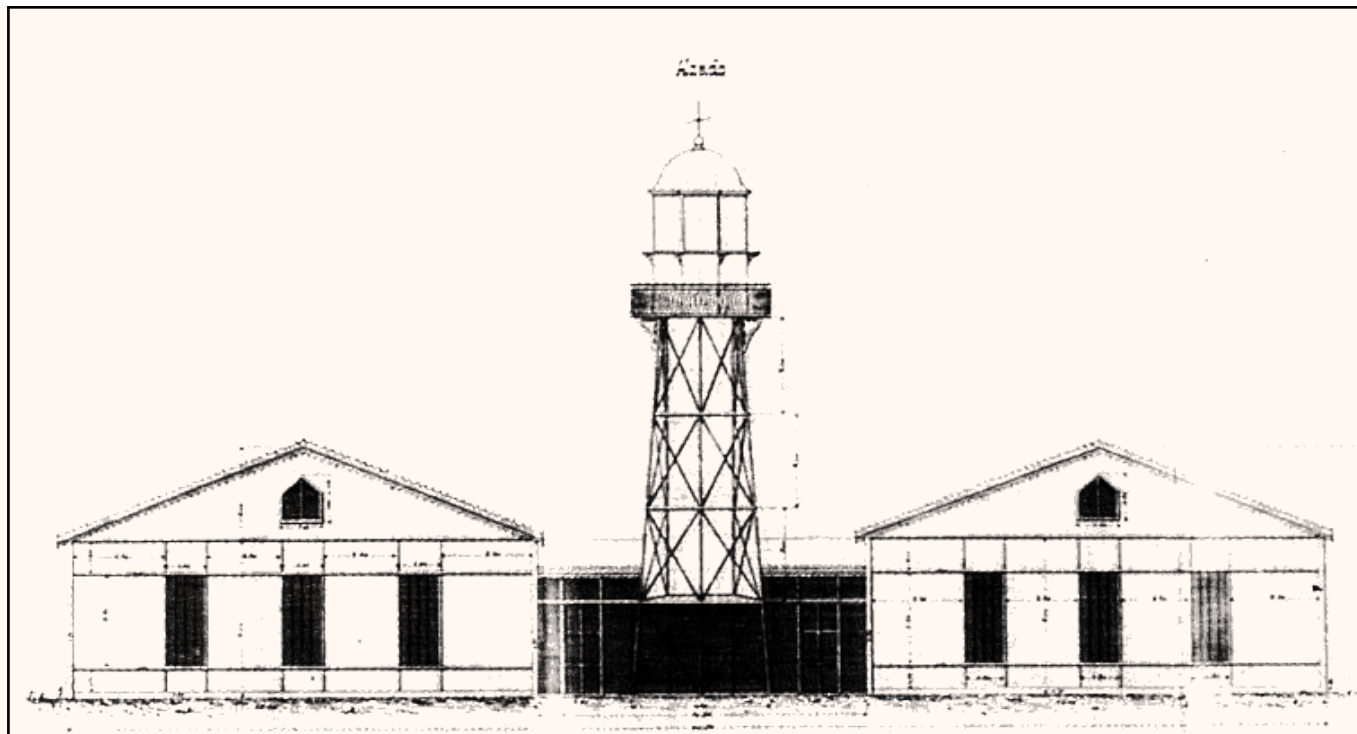
El faro de Isla de Mona se incluyó en el primer plan de iluminación marítima, propuesto en 1869. Aunque siempre se consideró uno de los faros más importantes, las dificultades de transporte y de estadía en la isla, sumadas a las limitaciones económicas de la época, atrasaron su construcción, hasta el punto de ser el último que entró en funciones, encendiendo su luz el 30 de abril de 1900. El faro se ubicó en el punto más alto de Isla de Mona, cerca de la punta este, para guiar la navegación por el concurrido, pero peligroso, Canal de la Mona. La Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos le pidió al ingeniero Rafael Ravena que preparara dos planos: uno para un faro de mampostería y otro, para uno de hierro. El faro de mampostería, con patio central, veinticinco cuartos y viviendas para tres torreros y sus familias, hubiese sido el faro más grande e impresionante del Caribe, pero en 1885, se escogió el faro de metal debido a su menor costo y la facilidad que implicaba su construcción. La dificultad de transportar los materiales a Mona, y otros obstáculos, retrasaron la construcción hasta que, finalizada la Guerra Hispanoamericana, solo se encontraba en el lugar una parte de los materiales. El gobierno estadounidense obtuvo el material restante y terminó el proyecto, pero con una sola residencia en vez de las dos proyectadas por Ravena.

Aunque se ha escrito y a menudo se comenta que la torre de Isla de Mona fue diseñada por Gustavo Eiffel, el hecho no se menciona en el estudio que el historiador Benjamín Nistal-Moret realizó como parte de un esfuerzo por declarar a todos

# Notas sobre el faro de Mona

Foto: Rafael Rodríguez, 2007 caribbeanaturephotography.com





Arriba: El ingeniero Rafael Ravana diseñó dos proyectos: uno de mampostería y uno de metal. Se optó por el segundo, que tenía un edificio a cada lado de la torre. Este es el plano original para el faro de metal. Les tocó a los estadounidenses armar las estructuras y solo ensamblaron un edificio.

nuestros faros monumentos históricos, ni en la muy bien documentada obra *Faros Españoles de Ultramar* del torrero y autoridad en el tema Miguel A. Sánchez Terry. Más importante aún, el proyecto de Ravana describe e ilustra la torre tal como se construyó. En el texto, la describe con el simple lenguaje propio de una estructura sencilla.

¿Por qué entonces la conexión con Eiffel? Todos los componentes de metal de los faros, incluyendo la escalera de la torre, la linterna que alberga el lente y el mecanismo de reloj que lo giraba, se compraban en París, donde existían varias fábricas especializadas en equipos para faros y el gobierno español tenía un ingeniero residente que hacía las compras. Algo similar sucedió con los puentes de metal que los españoles instalaron en Puerto Rico: se diseñaban aquí, se construían en Francia o Bélgica, llegaban por barco y se armaban en el lugar de la obra. La construcción de los componentes del faro de Mona coincidió con la Exposición Universal de París en 1889, la misma feria cuya puerta de entrada fue la Torre Eiffel. La compañía contratada, *Sauter & Lemmonier Cie*, solicitó y obtuvo el permiso para exhibir en la feria los componentes del faro de Isla de Mona. No sabemos cómo Eiffel y la torre de Mona se conectaron, pero los planos

nos dicen que fue Rafael Ravana, no Eiffel, quien la diseñó.

El faro de Mona contó con el único lente de segundo orden, empleado en Puerto Rico, capaz de proyectar su luz a 22 millas de distancia. Este lente está en Mona desarmado y bajo la custodia del DRNA, que lo exhibirá en el futuro Centro de Investigaciones y Visitantes de Mona. El faro fue electrificado en el 1938 y automatizado en 1973. El edificio fue abandonado, finalmente, en 1976 y, desde entonces, la torre se ha oxidado hasta el punto de ser ya prácticamente insalvable. Dado su mal estado y ubicación remota, es probable que este faro, a pesar de las buenas intenciones, nunca sea restaurado. ✕



Foto: US Coast Guard