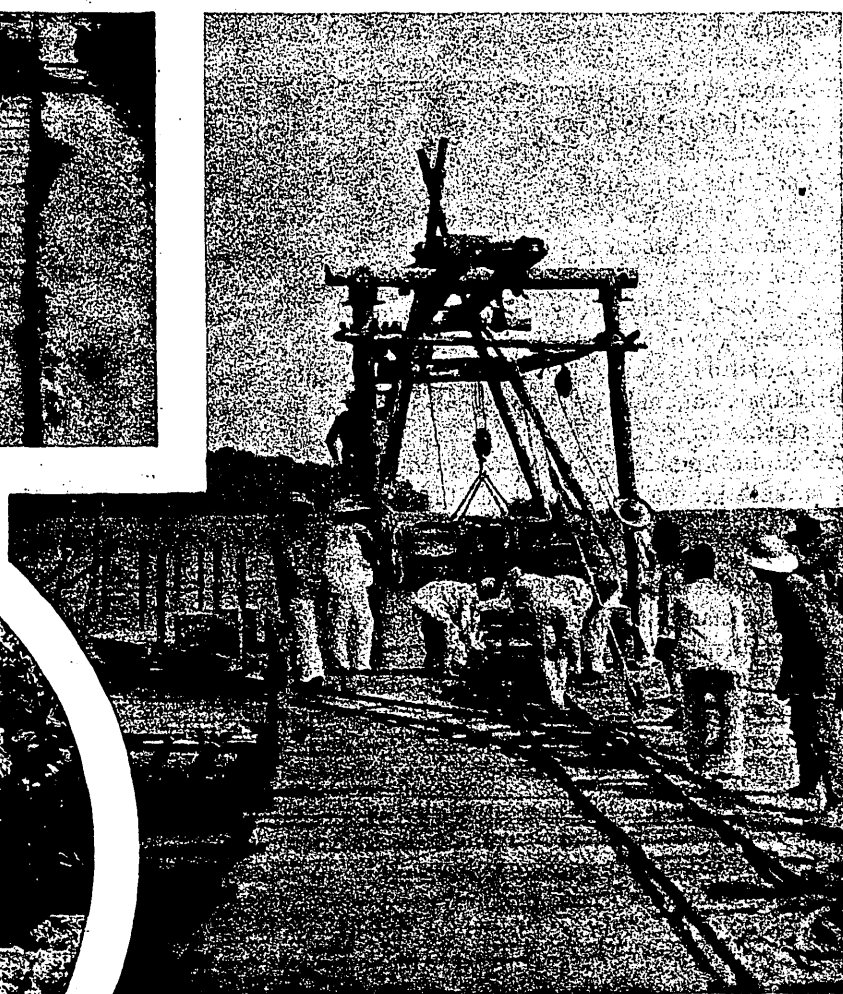
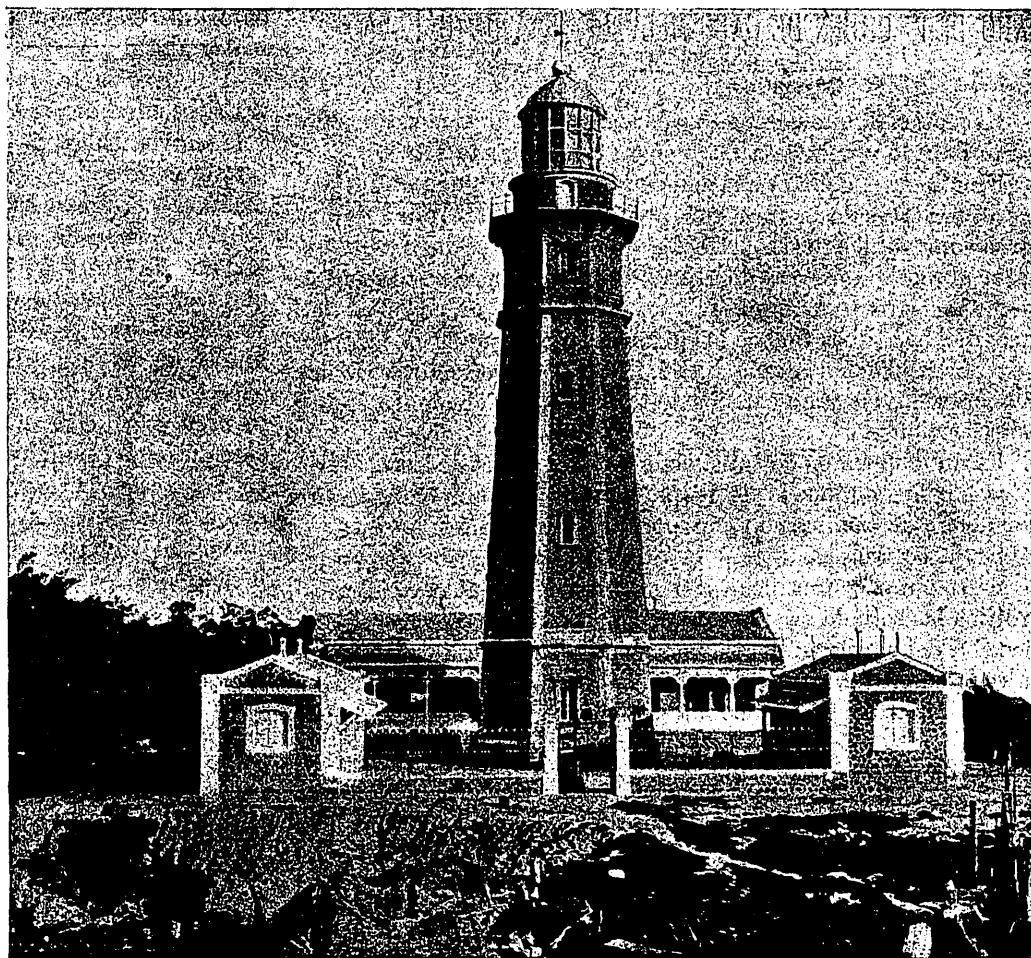
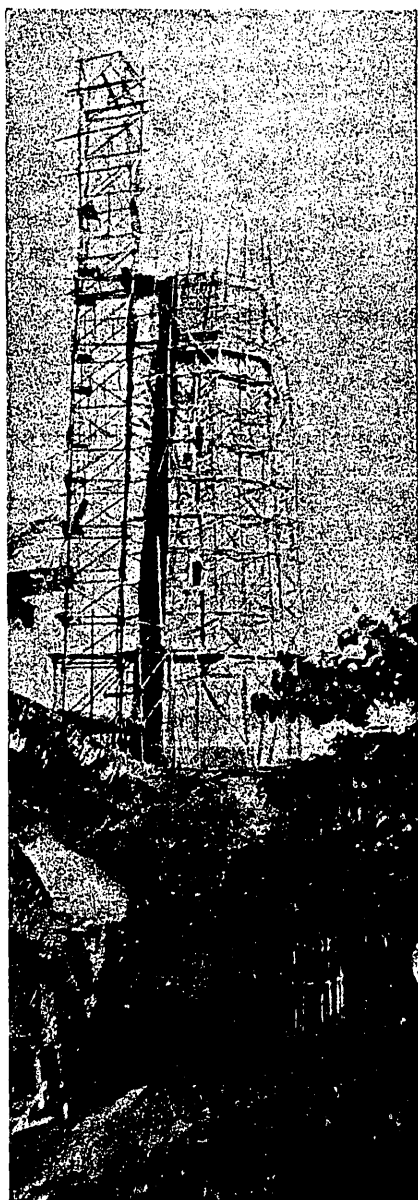


ULTRAMAR



Filipinas.—Faro de primer orden de Cabo Melville.

FARO DE 1^{er} ORDEN DE CABO MELVILLE, ISLA DE BALABAC ⁽¹⁾

El material que compone el aparato y la linterna, ha sido suministrado por la casa Barbier y Compañía, de París.

Finalmente, dada la ausencia de fuentes de agua potable en los alrededores de la obra, fué preciso, en la totalidad de los faros construídos hasta la fecha en el Archipiélago filipino, dotar al que se describe de aljibes capaces para la subsistencia de los torreros y sus familias y atender á las necesidades del faro; dichos aljibes fueron las primeras obras que se ejecutaron á fin de aprovechar desde luego las aguas procedentes de las primeras lluvias y no carecer de tan principal elemento en las construcciones.

Están dispuestos de tal suerte, que las aguas de lluvia vertidas por las cubiertas de los edificios son conducidas á ello por medio de canales convenientemente dispuestos.

En la voluminosa memoria que forma parte del proyecto de estas obras se justifican con profusión de datos y cálculos prolijos las soluciones adoptadas, no sólo en lo referente á la elección del emplazamiento más conveniente de la obra, sino en todo cuanto se refiere á las dimensiones generales de la misma y á la naturaleza de los materiales propuestos para su ejecución.

Los de origen pétreo que forman las sillerías, mamposterías y hormigones se han extraído de unas canteras de arenisca encontradas en la isla, no lejos del emplazamiento de las obras y explotadas únicamente para la ejecución de las mismas.

El resto de los materiales, maderas, metálicos, cales, cementos, etc., fué preciso transportarlos de Manila en el vapor que periódicamente fleta la comisión de faros para este servicio y desde el desembarcadero situado en la bahía de Clarendon al pie de obra, el transporte se verificó con un *decaville* de tracción animal tendido á lo largo del camino de servicio.

En cuanto al tipo elegido para las construcciones, refiriéndonos especialmente á la torre, que es la de más importancia, no sólo por su destino, sino también por sus proporciones, se discutía si debía emplearse en su ejecución el hierro ó la fábrica, toda vez que las de este material no deben excluirse, aunque tratara de elevarse en una comarca donde los fenómenos sísmicos hagan sentir sus destructores efectos.

En el Japón, donde tan frecuentemente se dejan sentir estos fenómenos, se han construído en faros varias torres de fábrica de ladrillo de tanta altura como la proyectada y ejecutada en Balabac, habiendo resistido perfectamente las oscilaciones del subsuelo.

En Filipinas pueden citarse además de las torres de otros faros, la de la Iglesia de Bacawa en el N. de Luzón, construída en época remotísima, que permanece en pie á pesar de lo azotada que es aquella región por los fenómenos sísmicos.

El secreto de estas atrevidas construcciones estriba en el esmero de su mano de obra á fin de obtener en cuanto sea posible el monolitismo de las fábricas.

Aunque, según los datos que para el estudio de los terremotos ha publicado el Observatorio de Manila, aparece la isla de Balabac aislada de los focos sísmicos probables de aquel Archipiélago, el autor del proyecto no ha prescindido de la posibilidad de que puedan tener lugar dichos fenómenos, y en su consecuencia calcula las dimensiones de la torre de suerte que su estabilidad no se viera comprometida de hallarse sometida á esos esfuerzos extraordinarios.

Calculando el coste de una torre de fábrica construída en estas condiciones y el de una de hierro resultaba á favor de éste una pequeña economía insignificante y que podía reducirse y aun convertirse en exceso de gasto, dado el factor variable de los cambios con Europa de aquella colonia que obliga

en cuanto es posible á prescindir en las construcciones de los materiales de fabricación europea.

Por otra parte, la facilidad de emprender desde luego los trabajos cuya urgencia había sido varias veces recomendada y la conveniencia de disminuir los gastos de conservación de las obras fueron las razones que decidieron la elección del sistema de torre proyectada tal y como ha sido construída.

El proyecto de estas obras fué debido al Ingeniero jefe del servicio D. Guillermo Brockman, el cual ha dirigido las obras que se han llevado acabo por el sistema de Administración: justificaba este sistema de ejecución elegido, el estado de insubmisión de los naturales de la isla, que si bien no se demuestra constantemente con actos de hostilidad, se consideró bastante para producir con relación á las obras una situación excepcional casi permanente, que de hacerse por contrata, se traduciría en caso de fuerza mayor, siendo, por lo tanto, inconveniente este sistema.

Grandes fueron las dificultades conque se tropezó, para dar principio á las obras; la gran distancia de Manila, centro del servicio, al punto en que había de elevarse al faro, unas 600 millas; la falta de medios de comunicación, pues los vapores correos interinsulares, únicos buques que hacen escala en Balabac, salen de aquella capital cada veintiocho días y Balabac, el solo punto ocupado por España en la isla, hasta que el personal de Obras Públicas desembarcó en la punta Sur de la bahía de Clarendon para empezar los trabajos, dista 13 millas de Cabo Melville y no existía camino alguno que lo pusiera en comunicación con la estación naval: la imposibilidad de encontrar en la isla trabajadores para las obras, pues los pocos habitantes que allí existen, de raza mora, procedente de Joló, si bien algo degenerada, lejos de poder ser utilizados eran motivo de temor para los obreros indios, por la ferocidad de aquella raza, y la triste fama, harto justificada, por desgracia, de la insalubridad de aquella comarca, en la cual perecieron veintiocho operarios, la mayoría de Beriberi, el Ayudante don Antonio López Martín, víctima de intensa fiebre y el capataz peninsular José Vivero, habiendo tenido que abandonar las obras, gravemente enfermos, al poco tiempo de su permanencia en ellas, los Sobrestantes, Fernando González y Ramón Robles, y el Ayudante D. Sixto Terreros.

Todas estas dificultades, así como las que ocasionó el transporte de los materiales adquiridos en Manila al faro, para lo que fué preciso abrir el camino de servicio, tanto más difícil, por la espesura del bosque virgen, y construir un muelle provisional de 142 metros de longitud, fueron vencidas con celo y perseverancia, dignas del mayor elogio, y al fin pudo abrirse á la explotación, obra tan importante, encendiéndose por primera vez la luz en la noche del 30 de Agosto de 1892.

Para dar á nuestros lectores una idea de estas obras, en el número anterior de esta Revista aparecen seis vistas representando respectivamente el emplazamiento de las mismas, un estado de adelanto en Diciembre de 1889, Diciembre de 1890 y Mayo y Noviembre de 1891 y las canteras de arenisca explotada para la ejecución de las obras.

En el presente número se da á conocer el estado de las mismas en Febrero de 1892, un trozo del camino de servicio, el aparato de carga y descarga en la bahía de Clarendon y el faro completamente terminado.

La situación del faro es muy importante; con él se marca la frecuentada entrada Sudeste del mar de Joló, y señala el límite de nuestro territorio, ya que la isla de Banguay, que con la de Balabac forma el estrecho de este nombre, no pertenece desde hace pocos años al dominio de España.

(1) Véase el número anterior.