

bajas y aisladas, como por las de los parques y edificios públicos; suprimidos éstos, y por otras muchas causas que sería prolijo enumerar, Barcelona, por desgracia, no será ya lo que podía ser, y ¡qué más quisiéramos los barceloneses sino que fuera ella una urbe salubre y que pudiéramos citarla como modelo entre los modelos! Entre hacernos ilusiones de decir la verdad tal cual la sentimos, optamos por esto último, siguiendo el ejemplo dado por la Comisión que suscribió el dictamen previo relativo al saneamiento del subsuelo de Barcelona, del cual formaban parte el eminente doctor Rodríguez Méndez y los hoy funcionarios del Ayuntamiento de Barcelona Sres. Falques, Jordán y Guitart.

Que Barcelona no es sana, por desventura nuestra, lo demuestra la misma Memoria del doctor Comenge, pues en ella se consigna, y así es la verdad, que la natalidad es en ella menor que la mortalidad; y aun cuando no podemos, por falta de datos, aquilatar si ciertamente la mortalidad de Barcelona y sus suburbios (en los cuales tienen los agentes regeneradores mayor eficacia que en el hacinado casco antiguo) se acerca al 24 por 1.000, y dando por supuesta esa cifra, es ella mayor de la que en la Memoria que hemos presentado al tema primero, sección segunda, clase primera, tomamos como tipo para considerar á una población como insalubre.

Por si lo expuesto no fuere bastante, mencionaremos otras dos circunstancias, y son la elevadísima cifra de la mortalidad infantil, debida á la tifoidea y á otras muchas enfermedades estables, hecho que sólo se observa en las poblaciones que no se ajustan á los preceptos de la higiene.

Como conclusión proponemos la de que es conveniente que la Administración enmiende los muchos yerros que se han cometido con motivo del saneamiento de Barcelona, á fin de que ésta sea modelo de salubridad; que habría sido, de no haberse incurrido en ellos, y de haberse adaptado á las sabias ideas del inmortal Cerdá.

De *El Mundo Naval Ilustrado*:

DEFICIENCIA DEL ALUMBRADO Y VALIZAMIENTO MARÍTIMOS

¿Quién habrá, entre los marinos, que no reconozca la importancia que el alumbrado y valizamiento de costas tienen para la navegación, sea de buques de guerra, sea de los al comercio dedicados? Bueno será que lo recordemos para que el lego en materias de náutica sepa lo que el tal servicio significa y el marino recuerde lo abandonado que está por los Gobiernos un complemento tan necesario á la ruda y peligrosa vida del hombre de mar.

Hasta hace muy pocos años la inmensa mayoría de los españoles que viven alejados de las costas abrigaba la creencia de que los faros servían para iluminar el mar y las boyas y valizas para el amarre de embarcaciones; hoy ya los medianamente ilustrados saben que los fanales de luz son señales que desde tierra avisan al marino la proximidad de la costa, los peligros de que tiene que zafar y hasta la rectificación de una derrota después de correr el temporal. Pero aun con estas rudimentarias nociones desconocen el alma, si nos es permitido decirlo, de esas es-

trellas de la costa, miradas con relativo desdén por los que de continuo no vivimos sobre la movible superficie del Océano; es necesario servir en un buque ó haber hecho una larga travesía por mar con temporales ó tormentas para comprender el consuelo que experimenta el alma al oír la voz del *serviola* que grita:

—¡Faro á la vista!

Entonces, entre las obscuridades de la noche, y aun á través de la cerrazón producida por la niebla, aquella luz brilla ó se eclipsa, permanece ó destella, según el orden del aparato que la produce, y parece decir al pasaje:

—¡Aquí me tienes; yo te pondré á salvo!

Y el capitán ó el patrón observa su luz y sus apariencias, consulta su *Cuaderno de Faros*, y con toda seguridad puede decir el punto donde se encuentra, los peligros que le amenazan y el rumbo que debe tomar en demanda del puerto.

Pues bien; institución tan importante hizo figurar á España en el tercer lugar de la escala de las potencias marítimas; hoy, por desvíos incomprensibles, por inercias poco disculpables ó por tolerancias indebidas, hemos bajado á ocupar el quinto ó sexto lugar, y llegaremos á formar en el último si la Marina no reclama para sí lo que por naturaleza es suyo.

Causa vergüenza examinar las *Memorias y Anuarios de Obras públicas* en lo que dicen con referencia á señales marítimas, porque de esos documentos se deduce que no inspira el interés que tiene reconocido por todos los pueblos civilizados del globo.

En 1847, es decir, hace CINCUENTA Y UN AÑOS, se aprobó un plan completo de alumbrado y valizamiento que, si hoy resulta un tanto deficiente, era entonces bastante á llenar las indicaciones del movimiento naval; estamos en los comienzos del 1898, y aquel primitivo proyecto *no se ha terminado, ni creemos que se termine en muchos años*. Y para que no se arguya de fantasía á nuestra aseveración, allá van algunos datos que en su misma sencillez resultan elocuentísimos.

En 1873 se proyectó la instalación de un faro de cuarto orden en el Cabo de Vicos (Pontevedra), y se mandó proceder inmediatamente á su estudio; así permaneció hasta 1882 ú 83, en que el proyecto se reformó, señalando el emplazamiento de esta luz en el Cabo Estay; al finalizar el año anterior continuaba *en estudio*, ¡que ya debe ser arduo cuando en veinticinco años no ha podido terminarse!

En Rota (Cádiz) se proyectó otro de sexto orden, que también figuraba en el *Plan* de 1847; la *Memoria de Obras públicas* de 1882 lo consigna también como un proyecto, y el *Anuario* que tenemos á la vista con *proyecto aprobado*. Su progreso en medio siglo ha sido una sencilla aprobación.

Murcia tiene el de Monte Cope, que estaba en estudio en 1882, y ha necesitado otros *dieciséis* años para salir de esta situación difícilísima; ahora debe estar en construcción. Otro tanto sucede con el de tercer orden de la isla de Benidorm, que lleva en estudio la friolera de otros cinco lustros, y el de Cabo Canet, proyectado en igual fecha y con el mismo progreso.

Los cuatro faros para nuestras posesiones de Africa, que serán emplazados en Melilla, Alhucemas, Chafarinas y Peñón de la Gomera, estuvieron en estudio *doce años* y en *proyecto* desde el primitivo plan; los sucesos de la pri-

mera de dichas plazas los han sacado del sueño letárgico en que yacían, y si no vuelven á la estantería del archivo, creemos que prestarán servicio al finalizar este año. Como se ve, la Administración tiene poca prisa para completar la red de faros. Si este servicio fuese dependiente del Ministerio de Marina ó de una dirección de señales marítimas á él agregada, quizás hubiésemos recuperado en el concierto de las naciones europeas el lugar que nos corresponde; pero tal y como está organizado, dependiendo de una dirección puramente terrestre, será difícil que alcance la perfección que requieren nuestras condiciones de potencia marítima y colonial.

Y no es ciertamente por culpa de los Ministros de Fomento ni de los Directores generales del ramo. Nos consta de propia experiencia que en diferentes fechas se han expedido órdenes apremiantes á los señores Ingenieros Jefes de las provincias para que activasen los estudios y construcción de los faros proyectados; pero sin que alcancemos á comprender la causa, esas órdenes hallan una resistencia pasiva que no logran vencer las circulares de referencia.

Otro día, si la galantería del señor Director de *El Mundo Naval* lo permite y con este insulso trabajo no hemos ocasionado molestias á sus apreciables lectores, nos ocuparemos del estado de valizamiento de costas en la Península, Baleares y Canarias, que también deja bastante que desear.

Bien quisiéramos poscer mejor estilo y más extensos conocimientos para figurar algún tanto más dignamente entre los ilustradísimos colaboradores de esta revista; pero como *nemo dat quod non habet*, hemos de solicitar el perdón de todos, en gracia á la buena fe con que escribimos estas líneas, inspiradas en el sincero y profundo afecto que sentimos por la gente de mar.

ANTONIO PAREJA SERRADA

Al empezar á leer el artículo anterior, creíamos que su autor iba á hablar en favor del alumbrado marítimo y podríamos intentar conseguir entre todos, los que construimos los faros y los que utilizan sus señales, que el Gobierno oyera nuestra voz en bien de la humanidad.

Nos hemos equivocado; el autor habla en favor del personal que debe encargarse de la construcción de faros; se empequeñece algo la cuestión.

Olvida sin duda que los que colocaron á España en el tercer lugar de la escala en alumbrado marítimo, han demostrado con hechos saberle conquistar este lugar, y que deben buscarse un poco más alto los medios prácticos para conseguir conservarlo.

Decíamos en 15 de Octubre de 1896:

REFORMA DEL PLAN DE ALUMBRADO MARÍTIMO DE 1847

Los faros españoles se clasifican por la apariencia de sus luces en faros de luz fija, con eclipses, de destellos (1) y centelleantes, usándose los colores blanco, rojo y verde. Hay un faro, el de Cabo Higuer (Guipúzcoa), que se distingue por no ser los intervalos iguales, sino dos de duración distinta (10" y 50"), que se suceden alternativa-

mente. La luz *centelleante* data entre nosotros del año de 1892 (1), y corresponde á la *clignotante* francesa (*parpadeo*).

El alumbrado marítimo de nuestras costas se ajusta hoy á las prescripciones del plan aprobado por Real decreto de 13 de Septiembre de 1847. Los eclipses y destellos se suceden con intervalos muy largos, y habiendo aumentado desde aquella fecha la navegación á vapor y las velocidades de marcha de los buques, se requiere mayor intensidad y alcance de las luces y mayor rapidez en la sucesión de los destellos.

En el extranjero se consigue lo primero con las lámparas de 8 y 10 mechas y las eléctricas; la fuerza de los destellos, con grandes lentes, y la mayor rapidez con el nuevo sistema de luces relámpagos, cuyos aparatos permiten dar la vuelta entera en diez segundos, y que los destellos duren tan sólo una décima de segundo. Esta velocidad no puede obtenerse con las máquinas motoras y sistema de rodillos que hoy se emplean en los faros giratorios, que efectúan la rotación completa en ocho minutos, sino que se disminuyen los rozamientos haciendo descansar el aparato en un flotador que se mueve en una cubeta de mercurio.

Un plan que resultaba muy bueno en 1847 es hoy ya anticuado y es preciso que no nos detengamos en el camino del progreso y que conservemos el buen nombre que en este punto tenía España conquistado. Hace falta una reforma radical; que se oiga á los Ingenieros Jefes de las provincias marítimas, á los Ingenieros Directores de obras de puertos, á las Comandancias de marina, á los Ingenieros afectos al Depósito Central de faros, á la Comisión de faros y á la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y resuelva la Superioridad en breve plazo.

Y en la reforma del plan debiera tenerse en cuenta el alumbrado de las costas de Canarias y costas de Africa y acaso de las posesiones de Ultramar, de todo lo cual no se trató en el plan de 1847.

Y á la vez que el alumbrado, debiera tratarse del valizamiento, pues hoy casi todas las valizas sirven solo de día, excepto las de campana, que conservan su forma y disposición de la primera mitad de siglo; hay algunas, pero pocas, luminosas, que eran desconocidas en 1847, y hoy existen ya en otras partes luces en pequeños faros sin torreros permanentes.

Debemos hacer aquí mención especial de la valiza de «Las Puercas» (Cádiz), de luz eléctrica con destellos de diez segundos y eclipses de veinte, y la de gas Pinch, que señala la extremidad del rompeolas del abra de Bilbao.

Hoy no podrá el Tesoro costear esa reforma total; pero eso no es obstáculo alguno para que se estudie, y en su día, cuando haya que reemplazar aparatos por el mal estado en que se hallen, sustituirlos por los propuestos, y cuando se pueda destinar más consignación á este servicio, ir realizando la reforma en los demás faros.

La Junta Consultiva de Caminos, comprendiendo esta necesidad, ha propuesto dicha reforma á la Dirección general de Obras públicas, y celebraremos se den pronto las órdenes de estudio del nuevo plan.

(1) En 1892 se instaló un aparato en el faro de Tarifa para hacer centelleante el sector que valiza el bajo de los Cabezos. El intervalo de los destellos es de cinco segundos. Igual apariencia tiene el faro de luz eléctrica de Cabo Villano.