

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-

(1) En España los *destellos* son una combinación de luz fija y eclipses, y se distinguen en esta apariencia una variedad de *destellos prolongados*.

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.