

EL ECO DE CARTAGENA.

Viernes 23 de Enero de 1880.

LA ELECTRICIDAD

EN LOS FAROS.

Entre los grandes beneficios que ha de llevar la aplicación de la luz eléctrica, era natural se pensara inmediatamente en los faros de costa, canales, puertos, etc., para mejorar las condiciones de la navegación costanera.

Inglaterra tiene tres puntos iluminados por medio de la electricidad; la punta Souther, en el Tyne; la punta Sur de Dover con dos faros, y el cabo Lizard también con dos faros.

Francia tiene dos faros eléctricos. Rusia uno en Odesa y otro en Puerto-Said á la entrada del canal de Suez. La América con ser la patria de los inventores no tiene ningun faro eléctrico.

Inglaterra fué la primera en 1857-58 de efectuar experimentos con la luz eléctrica, encendiéndose en consecuencia el faro de Dungeness en 31 Enero de 1862. Luego Francia encendió los faros de la Heve y cabo Gris-Nez.

No hay duda que dentro de pocos años los faros eléctricos serán adoptados universalmente. Las dificultades inherentes al manejo y conservación de los aparatos van desapareciendo, de manera que las luces citadas funcionan con regularidad.

En cuanto á la parte económica, no hay duda que la luz eléctrica es aun mucho más cara que las mejores lámparas de aceite y gas, si en verdad dan en cambio una mayor intensidad de luz. Lo que hay que estudiar es si este aumento de intensidad de luz justifica el mayor precio, por las ventajas que reporte á la navegación.

Si suponemos dos faros de lado, uno eléctrico y otro de aceite, siendo de igual altura, los rayos de ambos en tiempo claro llegarán al horizonte con iguales condiciones para el marino que los observe simultáneamente; pero el faro eléctrico goza de una gran ventaja sobre el otro, y es: que su poder de iluminación es tan grande que forma á su alrededor una atmósfera luminosa visible desde el horizonte mucho antes de ver la luz del faro. Esta propiedad que no goza ninguna otra clase de luz es un argumento á favor de la electricidad, muy particularmente en los cabos y puntos de costa que sirven de recaló á los navegantes que llevan largas travesías.

La luz eléctrica es muy propia para las intermitencias ó sean eclipses pues á los intervalos de luz viva se suceden por contraste intervalos de completa oscuridad, que hacen la luz más distinta y visible. Pueden

también usarse con ventaja los sectores de color, que con la intensidad de la luz eléctrica tienen un carácter distinto que permite reconocerlos prontamente con tiempo claro, y decimos tiempo claro, pues las opiniones no andan acordes acerca de los defectos comparativos de la luz eléctrica con las de aceite y gas en tiempos nebulosos y neblinosos.

Los partidarios de la electricidad afirman que los mejores faros de gas y aceite, en los tiempos espesados no alcanzan á una distancia mayor de 2 millas, y que la electricidad se hace visible á doble distancia, teniendo además en cuenta que aunque no se vea la luz ó focus se ve la atmósfera que lo rodea completamente iluminada, sirviendo de aviso ó guía al navegante.

Los contrarios afirman, que si en verdad goza la luz eléctrica de gran potencia luminosa para atravesar la atmósfera neblinosa, créese no obstante, que teniendo respecto á las otras clases de luz, mucho menos rayos rojos del espectro, puede quedar más fácilmente interceptada por la niebla densa.

Estas divergencias demuestran que todavía hay que estudiar mucho tan interesante asunto de la navegación, antes de dar un dictámen final.

Respecto á la colocación de las luces eléctricas hay que hacer notar, que en la práctica no parece ventajoso adoptarlas cuando se trata de puntos bajos ó poco elevados que salen á la mar; y sobre todo como en el caso de Dungeness, que haya gran navegación á su alrededor, pues priva su intensidad de formarse concepto de las distancias á tierra y distinguir los faros de los otros buques. Tal inconveniente desaparece en puntos elevados sobre el nivel del mar, como en C.º Lizard ó punta Souther. —«G. G. (Revista Marítima)».

CENSO DE POBLACION DE CUBA.

La Gaceta ha publicado el resumen general del censo de población de la Isla de Cuba, aun cuando algunos de sus detalles se hallan pendientes de rectificación.

Los habitantes de la Isla de Cuba ascendían en treinta y uno de Diciembre de 1877.

Poblacion de hecho: Blancos, 889,292; extranjeros, 5,497; asiáticos, 24,068; colonos, 22,768; color libres, 206,759; coartados de color, 3,289; esclavos, 180,566; total, 800,109 varones y 605,159 hembras; total general, 1,405,268.

Poblacion de derecho: Blancos, 917,044; extranjeros, 9,407; asiáticos, 22,216; colonos, 25,223; color libres, 204,802; coartados de color, 3,534; esclavos, 196,909; total,

825,305 varones y 623,877 hembras; total general, 1,449,182.

El censo de la esclavitud, según los últimos datos, de fecha treinta de Junio de 1873 arroja el siguiente resultado:

Ocupaciones: En el campo, 231,790; en el domicilio, 55,830; total, 287,620.

Sexos: Varones, 164,855; hembras, 122,765.

De los últimos datos remitidos por el Gobernador general en 15 de Marzo de 1878 acerca de las bajas ocurridas en la población esclava á consecuencia de la ley de 1.º de Junio de 1870, aparecen lo siguiente:

Nacidos libres desde 4 de Junio de 1870 á 31 de Diciembre de 1877, art. 1.º de la ley, 48,663; nacidos desde 17 de Diciembre de 1869 á 4 de Julio de 1870, libres según el artículo 2.º, 13,101; libertos que han producido los art. 3.º, 4.º, 5.º y 19 de la misma ley, 31,071; total, 92,837; libertos por causas ajenas á la ley, 10,847; fallecidos, 17,834; total general, 121,217.

De nuestro apreciable colega La Raza Latina de New York.

Tabaco.—Durante los cuatro meses del presente año fiscal, la renta procedente de los impuestos sobre el tabaco ha sido menor que la de igual período del año anterior en la cantidad de 2,336,599 pesos. La producción total de tabaco y rapé durante el año fiscal que terminó el 30 de Junio de 1879 ha sido en los Estados Unidos de 12,026,821 libras. La fabricación de cigarros puros y cigarrillos fué durante el mismo período de 2,276,534,081, y la importación de los mismos de 40,666,518. La cantidad de tabaco importado para su fabricación en los Estados Unidos fué durante el espacio de tiempo á que hacemos referencia de 6,221,862 libras, y el número de cigarrillos exportados de 25,537,050.

—Nuevo hélice.—El bote torpedo de los Estados Unidos «Alarín» que está ahora en el arsenal de Brooklyn saldrá á la mayor brevedad á probar su nuevo hélice de patente, con el cual se dice que la embarcación arriba mencionada puede ejecutar toda clase de movimientos con prontitud suma. El bote torpedo está construido de modo que entra siempre en acción presentando la proa al enemigo, y como el nuevo hélice, debido á la inventiva del coronel William H. Mallory, comunica al bote una movilidad tan variada, el torpedo dará una vuelta en redondo, si es necesario, en unos cuantos minutos. El hélice está encerrado en un receptáculo de figura de un pez y puede girar á discreción en sentido vertical ó horizontal.

Cosecha de manzanas.—La de New-

Hampshire ha sido bastante crecida este año, pues según una persona bien informada, llegó á trescientos mil barriles, cuyo valor se calcula en 450,000 pesos. Como la producción de esta fruta en New Hampshire data de una época reciente y los

datos que se tienen indican que siga una proporción ascendente en los años subsiguientes.

—Bien por ellas!—Existe en la Union Americana un gran número de sociedades de la Templanza, constituidas por mujeres, cuyas sociedades reunidas alcanzan el número de 100,000 miembros, que en todos tonos predicán en favor de la templanza, y por todos los medios posibles tratan de desterrar el uso de las bebidas fermentadas y alcohólicas.

La frecuencia con que se reúnen estas sociedades varía según el número de habitantes de la localidad en que residen, llegando en algunas poblaciones de primera importancia, á constituirse en sesión veinte veces á la semana. Estas sesiones son en extremo interesantes; en ellas se canta, se declama á voz en grito y con los puños cerrados, y nunca falta uno ó varios que digan que toda su vida han sido unos bebedores de aquilados (lo cual suele ser verdad); pero que han conocido lo execrable de su conducta y se han reformado, en términos de que ya no toman más que agua.

CRONICA.

Disposiciones del ministerio de marina.

Instancias: Se remite á Guerra la del capitán de navio D. Federico Martínez en solicitud de la medalla de la guerra civil.

Destinos: A la Numancia el teniente de navio don Matías de Hita.

Asuntos varios: Se remiten insignias y diploma de la cruz de oficial de la Legion de Honor al teniente de navio don Andrés Revuelta.

—Se remite cédula de plaza de San Hermenegildo para el capitán de navio D. José Vez, D. Juan N. Mesa, D. Serafin Aubareda, y para el de fragata don Indalecio Nuñez.

—Se ha dispuesto sea incluido en el escalafon de aspirantes á pensión de cruz de San Hermenegildo el teniente de navio de la armada don Antonio Paniceira Carbolledo.

—Se remite billete de pasaje á Filipinas para el teniente de navio don Juan Ildefonso Rico.

Infantería. Destinos: Al primer batallon del tercer regimiento el soldado D. Candido Paredes Roman.

—Que continúe en Cadiz el comandante D. Toribio Gonzalez. Al segundo regimiento el sargento segundo José Garcia.