



EL ECO DE CARTAGENA.

PUNTOS DE SUSCRICION.

Cartagena: Liberato Montella, Mayor 14, Madrid y Provincias, corresponsales de la casa de Saavedra.

SEGUNDA ÉPOCA.

La correspondencia y reclamaciones se dirigirán á D. LIBERATO MONTELLA Y GARCIA, administrador de este periódico.

PRECIOS DE SUSCRICION.

En Cartagena un mes 8 rs.—Trimestre 24.—Fuera de ella, trimestre 30.—Números sueltos un real.

Jueves 16 de Diciembre.

El Eco de Cartagena

Un artículo publicado por el «Times» sobre el túnel submarino entre Inglaterra y Francia, contiene los siguientes detalles acerca del coste y probables rendimientos de tan atrevida vía:

«El túnel de Monte-Cénis ha costado 195 libras esterlinas por yarda lineal, lo que para una longitud de 22 millas que tendría el del estrecho representaría un coste de 7.450.000 libras.

Los tres túneles que han costado más caros en Inglaterra son el de Kilaby, el de Saltwood y el de Bletchingley, los cuales se han ejecutado todos en terrenos difíciles y que contenían gran cantidad de agua. Al construir el de Kilaby se encontró un banco de arena movediza donde se hundían las construcciones y durante largo tiempo todos los medios de establecimiento intentados fueron ineficaces, hasta que por última, empleando 1.200 hombres, 260 caballos y 13 máquinas de vapor trabajando noche y día, se consiguió sacar la arena y á razón de 1.800 galones de agua por minuto. Los gastos de esta obra se elevaron desde 90.000 libras, importe del cálculo primitivo, á 350.000, ó 145 libras por yarda en una longitud de 2.400. El mismo promedio de gasto exigiría para 22 millas, la suma de 5.646.620 libras.

El túnel de Saltwood ha costado 118 libras por yarda; el Bletchingley 72, ó sean, para 22 millas, 4.568.960 libras el primero y 2.787.840 el segundo.

El coste de los túneles de los ferro-carriles de Francia ha variado desde 30 libras por yarda; en el de Terre-noire, perteneciente á la línea de Paris-Lyon-Mediterráneo, hasta 95 libras en el de Batignolles, cerca de Paris, en la línea del Oeste.

En Bélgica, el túnel de Baine-le-Compte, ha costado 40 libras por metro, y los de la línea de Lieja á Verviers, han salido á razón de 50 libras también por metro.

En Suiza, el túnel Hauenstein, entre Basilea y Berna, que ha exigido obras difícilísimas, ha costado 30 libras por metro.

En América, el túnel de Hoosac, en el Massachusetts á través de rocas de mica y de cuarzo, viene costando hasta el día 180 libras por metro, en la Nueva-Zelandia, penetrando en una capa de lavas, ha costado á 68 libras 15 chelines por yarda.

Como punto de comparacion para estos diferentes precios de coste, conviene observar que 25 libras por yarda representan, sobre poco mas ó menos, un millón de libras para 22 millas de túnel.

Toda evaluación sobre el coste del túnel de la Mancha no puede forzosamente pasar de una conjetura. Sin embargo, se calcula que esta obra, si es practicable, se concluiría en cinco años y costaría 5 millones de libras.

Hasta aquí el coste; veamos ahora los cálculos de productos del túnel.

Puede afirmarse que en cualquier forma que se realizase, la apertura de medios de comunicacion fáciles, directos y rápidos entre las dos grandes capitales, que contienen más de 6 millones de habitantes, sin contar la poblacion de las provincias produciría un enorme acrecentamiento en el número de viajeros y en la cantidad de mercancías que se trasladan hoy á través del estrecho. Actualmente, el número de viajeros que cruzan el canal de la Mancha entre Calais, Boulogne y Dieppe, de un lado, y Dover, Folkestone y Newhaven del otro, es próximamente de 340.000 al año: esta cifra se acrecienta en un 3 por 100 anual.

En 1880, puede aceptarse que, con los actuales medios de transporte, el número de viajeros llegará á 570.000. Por un ferro-carril directo y sin interrupcion, este número se cuadruplicaría sin duda; pero, suponiendo que solamente se duplique, un millón de viajeros, al precio anual de siete chelines cinco peniques, produciría 375.000 libras. Los vapores entre los puertos antes citados transportan anualmente dos millones de tonela-

das de mercancías al año, á un precio medio de dos peniques por tonelada y milla.

Suponiendo que solo la mitad de esas mercancías tomasen la vía del túnel, y que el precio medio por milla y tonelada fuese de tres peniques el producto sería de 400.000 libras. Se calcula que, segun una evaluación muy moderada, el transporte de caballos y ganado, de metales preciosos, etc., y las líneas telegráficas producirían además 100.000 libras. En suma, el producto bruto llegaría á un total de 850.000 libras.

MISCELÁNEA.

Londres.—Ocupa un círculo cuyo centro es Charing-Cross, cuyo radio tiene 15 millas inglesas y cuya superficie es de 700 millas cuadradas. Contiene muy cerca de cuatro millones de habitantes, habiendo en él mas judíos que en Palestina, mas católicos romanos que en Roma, mas irlandeses que en Dublin y mas escoceses que en Edimburgo. Cada cinco minutos nace en Londres un niño, cada ocho se muere una persona, de manera que cada día ve aumentar su poblacion en 12 personas, ó sean 40 mil cada año. Cada año se construyen 9 mil casas y se crean por término medio, 28 millas de calles nuevas, y cada día hay en el puerto de Londres mil barcos y 9 mil marinos. La administracion de Correos ha repartido en 1874, 238 millones de cartas, y la policia tiene bajo su vigilancia directa 120 mil malhechores de profesion. Los cafés y tabernas de Londres, colocados en fila, ocuparían una extension de 73 millas, y en ellos ha aprehendido la policia en 1874, 38 mil borrachos.

Hay en Londres mas de un millón de habitantes que no profesan religion alguna ni pertenecen á culto alguno. Para que todos los vecinos pudieran ir los domingos á la iglesia sería menester construir 900 nuevas, capaces de contener 2000 personas cada una.

Ha muerto en Paris un vendedor de trapos, que ha dejado una fortuna de consideracion: los herederos han hallado 300.000 fr. en títulos de la deuda y títulos de propiedad; en una cazuela de tierra, escondidos, 15.000 francos en lises de oro; y escondidos también en una vieja Biblia 12 billetes de á 1000 fr. Entre las sábanas de la cama habia ocultos 90.000 francos en billetes de Banco y títulos de la deuda.

Se trata en el ministerio de obras públicas de la vecina república de promover á la vez las obras destinadas á mejorar las condiciones de la navegacion de los rios Ródano, Yonne y Sena y del canal de Borgoña, debiendo formarse con este objeto un sindicato entre las diversas cámaras de comercio interesadas en ello.

Segun lo propuesto por el ingeniero jefe de la navegacion del Ródano y aceptado por la cámara de comercio de Lyon, una altura mínima del agua normal de un metro sesenta centímetros, se necesita gastar cuarenta millones de francos.

Para aumentar la altura de agua del Yonne entre Laroche y Montreuil, y la del Sena entre este último punto y Paris, será preciso emplear unos cinco millones, y diez entre la capital y Rouen. La misma cantidad de diez millones es indispensable para obtener un metro ochenta centímetros de altura normal de agua en el canal de Borgoña.

Si llega á lograrse la formacion del sindicato que se proyecta, las Cámaras mismas de comercio adelantarán al Estado los 65 millones que son necesarios para llevar á cabo este vasto proyecto, con el que se dotaría en seis y siete años á la Francia de una magnífica vía navegable, accesible á los barcos de gran tonelaje; uniéndose así sin solucion de continuidad el mar del Norte con el Mediterráneo.

Para los numerosos casos de apariciones milagrosas que registra la prensa francesa, es un correctivo de