

# EL ECO DE CARTAGENA.

## PUNTOS DE SUSCRICION.

Cartagena: Liberato Montells, Mayor 24, Madrid y Provincias, corresponsales de la casa de Saavedra.

## SEGUNDA ÉPOCA.

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

## PRECIOS DE SUSCRICION.

En Cartagena en mes 8 rs.—Trimestre 23.—Fuera de ella, trimestre 30.—Números sueltos un real.

Lunes 31 de Enero.

### El Eco de Cartagena

#### EL ORIGEN DE LOS FERROS-CARRILES.

Hace unos cincuenta años, el director de un periódico inglés, «El Quarterly Review,» ocupándose en la cuestion de la aplicacion del vapor al transporte de viajeros, dijo que mejor queria que le amarrasen á un «coheté á la congreve,» que ser conducido por una máquina de vapor á la velocidad «insensata» de 15 kilómetros por hora.

Semejante declaración era muy á propósito para sembrar el escepticismo en el público, pero no impidió, sin embargo, que se verificase el famoso «meetin» de Liverpool de 20 de Mayo de 1826, en el cual quedó resuelta la formacion de una compañía encargada de llevar á efecto la construcción de una línea férrea desde Liverpool á Manchester.

Esta línea iba á marcar la era de la construcción de ferro carriles en todos los países civilizados. En 1829 estaba casi terminada; pero ningun ingeniero habia tenido todavia la audacia de intentar el transporte regular de viajeros por medio de una máquina de vapor; la línea solo debia ser utilizada por la conducción de mercancías.

Los directores de la empresa se apresuraron á fundar un premio, destinado á la mejor locomotora que les fuese presentada. La máquina debia arrastrar tres veces su peso con una velocidad mínima de diez y seis kilómetros por hora. Tres máquinas fueron presentadas: la primera Rocket, de Jorge Stephenson; la segunda Sans-Pared, de Hackworths, y la tercera Novelty, de Britwait y Ericson. El examen de las máquinas no careció de cierta solemnidad; la distancia que debían recorrer era de dos mil metros, diez veces hacia adelante y diez veces hacia atrás. La máquina de Stephenson, Rocket, fué la única que llenó

las condiciones del programa; su superioridad para debia sobre todo á la construcción tubular de la caldera. La Rocket, pues, obtuvo el premio entre los aplausos y las aclamaciones de los peritos y de la concurrencia.

Sabido es que la locomotora Rocket no era la primera que habian construido dichos fabricantes; en 1825, en la línea de Stockton á Darlington, una máquina, también debida á Stephenson, habia funcionado ya, conduciendo algunos viajeros en el primer wagon que hasta entonces habia visto la luz. Este wagon llamado Experiment, no se parecía á los que hoy se construyen.

Los resultados obtenidos por la nueva locomotora escedieron á todos los cálculos, y permitieron á los directores de la línea de Liverpool á Manchester abrir esta, no solo al transporte de mercancías, sino al de viajeros. En 1830 se inauguró el servicio público y la Europa entera fijó sus ojos con asombro en esta línea férrea, que apenas construida, se veia inundada de viajeros y arrastraba sobre sus rails trenes con una velocidad que á veces llegaba á 46 kilómetros por hora.

Muy pronto imitaron los Estados-Unidos el ejemplo de los ingleses, pero el establecimiento de los caminos de hierro en Francia encontró obstáculos inesperados, por parte de los hombres que menos parecia habian de oponerse á este progreso.

El 29 de Junio de 1833 fué concedida la construcción de la línea de Alais á Beaucaire, y poco tiempo despues, gracias á la inteligente iniciativa de Emillo Pereire, se concedia la de Paris á Saint-Germain.

Para que se vea de que modo era combatida en Francia la nueva invencion, y como documento curioso citaremos algunos párrafos del discurso pronunciado por el ilustre Arago en la Cámara de diputados el 14 de Junio de 1836, con motivo de la discusión del proyecto de ley relativo á la construcción del ferro-carril de Paris á Saint-Germain.

«No se llegará sin dificultades á la boca del túnel. La parte del cami-

no inmediata á este está formada por trinchera profundas, comprendidas entre dos planos verticales muy inmediatos y donde la renovacion del aire será lenta y el calor asfixiante. Asi se encontrará en el túnel una temperatura de ocho grados Reamur, despues de haber experimentado otra de 40 á 45 grados. Yo no vacilo en afirmar que en esa transicion súbita las personas que traspasan con facilidad se verán molestadas y adquirirán males de pecho, pleuresias y catarros».

«Apelo á todos los médicos para que me digan si un descenso repentino de 45 á 8 grados, no tendrá consecuencias fatales... Ya sabeis, señores, cuales son mis ideas sobre la explosion de las máquinas de vapor. Sabeis que no temo mucho la explosion de las máquinas de alta presión; yo he sostenido que con las precauciones que la ley prescribe, deben ser menos frecuentes que las de las máquinas ordinarias. Pero á pesar de todo, es posible que una locomotora estalle, si bien á la distancia á que están colocados los viajeros, el peligro no es inmenso. Mas no sucederia lo mismo en un túnel. Allí habria que temer los golpes directos y los golpes reflejos; habria que temer también, que la bóveda se derrumbase.»

«Debemos añadir, en justicia, que si hubo en Francia algunos espíritus eminentes que se dejaron dominar por preocupaciones ridiculas, á las que no era extraño el espíritu de partido, no faltaron hombres enérgicos que defendiesen la gran causa de los ferro-carriles. Digamos, por último, que no faltaron los detractores, ni en Inglaterra ni en ninguna otra parte como lo atestigua la cita que dejamos copiada. Jorge Stephenson, en su propio país, tuvo que sostener una gran lucha contra la rutina y las preocupaciones. Su locomotora Rocket no se deslizó sobre los rails sin que muchos ignorantes ó envidiosos intentaran detener su carrera.

La locomotora de Stephenson existió todavia en Inglaterra, y es cuidadosamente conservada en Palen Museum, en South Kensington. Los

periódicos ingleses, y con particularidad «El Times,» han visitado recientemente estas curiosas reliquias del origen de los ferro-carriles. X.»

## MISCELÁNEA.

El «Boar of trade (Direccion de Comercio) ha publicado el resumen de las indemnizaciones de daños y perjuicios á que han sido condenadas las compañías de ferro-carriles del Reino-Unido, á consecuencia de accidentes ocurridos en la explotación, durante el año que se cumplió en el mes de julio último.

El total asciende, en números redondos, á 32 millones de reales por daños á las personas, y á 26 por pérdidas ó averías de mercancías en el tránsito. La mayor suma es la pagada por la compañía de London and Northwestern, que asciende á más de 15 millones.

El Great Eastern viene condenado en cerca de cuatro millones de reales por causas de heridas y contusiones, y ochenta mil reales por averías.

Una sola línea resulta que no tuvo ninguna condena: la de Malyppor á Calisle, que sirve una cuenca carbonífera.

Los ferro-carriles subterráneos de Lóndres han tenido que pagar un millon de reales por heridas y contusiones, á pesar de que su responsabilidad está limitada, en virtud de sus estatutos, á diez mil reales por cada accidente en caso de tener que indemnizar á viajeros de tercera clase.

Desde 1870 á 1874, se han establecido 206 cables submarinos, con una estension total de cincuenta mil setecientos diez y seis millas marítimas de los cuales 61 han dejado de funcionar. Las dos naciones que han creado más cables son Inglaterra y Francia: la primera posee 29 y la segunda 16, siete cables en ambos países.

Los de mayor extension son el de Irlanda á Terranova, que mide mil