

El Eco de Cartagena.

Año XXV

DIARIO DE LA NOCHE.

Núm. 7706.

PRECIOS DE SUSCRICION.

CARTAGENA.—Un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—PROVINCIALS, tres meses, 7'50 id.—EXTRANJERO, tres meses, 11'25 id.
La suscripción empezará á contarse desde 1.º y 16 de cada mes.
Corresponsales en París para anuncios y reclamos, Mr. A. LORRETT, rue Caumartin, 61.—JOHN F. JONES, 3, bis rue du Faubourg-Montmartre.—En Londres, 166 Fleet Street E. C.
Números sueltos 15 céntimos.

CONDICIONES.

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro. La Redacción no responde de los anuncios, reutilizados y comunicados, conserva el derecho de no publicar lo que recibe, salvo el caso de ebil gación legal.—No se devuelven los originales.
Administrador.—D. EMILIO GARRIDO LÓPEZ.
REDACCION Y ADMINISTRACION, MAYOR, 24.
Anuncios á precios convencionales.

SÁBADO 23 DE JULIO DE 1887.

VÍAS DE TRANSPORTE

EN LA SIERRA DE CARTAGENA.

La creciente producción de los minerales de hierro en esta sierra, á la vez que el descenso en los precios que esa misma producción ha traído aparejada, han impuesto á los explotadores la necesidad de sustituir el transporte en caballerías menores, desde los puntos de arranque hasta los puertos de embarque, por otros medios más ventajosos y económicos, ya conocidos en otros distritos mineros.

Cuatro son las vías establecidas en la sierra de Cartagena con el indicado objeto desde el año 1884 hasta la fecha: dos planos automotores, y dos cables aéreos.

El primer plano se estableció en dicho año por la *Sociedad anónima de fabricación de aceros*, de Firminy (Loire) en el paraje nombrado de los Cuchillos de Morales, con el fin de bajar los minerales procedentes de un abundante criadero descubierto en la mina *Fragua* y puesto en explotación por la expresada sociedad, bajo la dirección del entendido Ingeniero Sr. Guiraud.

A la amabilidad de éste debo los datos que expongo á continuación, por si pueden ser útiles á quien se ocupe de estudiar los transportes económicos, base principal del desarrollo de la minería.

Consta el plano de cinco secciones con un ancho de vía de 0'60 cm. La primera es un plano inclinado que arranca de las labores de explotación de la mina *Fragua*, se dirige al N. O. y mide una longitud de 195 m con una pendiente de 30°. La segunda sección que está más baja que la anterior, y en su prolongación, es una vía horizontal ó de nivel de 170 m de longitud. La tercera es un segundo plano inclinado que arranca del final de la vía anterior y descende hacia el S. O. con una pendiente variable de 30°, 33° y 24° y una longitud de 164 m. La sección cuarta es también plano inclinado de 140 m longitud y pendientes de 15° y 8°. Y por último la quinta mide 214 m longitud y pendiente de 8° y 7°, terminando en un muelle para carros que conducen los minerales á la playa de la Isla Plana, distante unos tres y medio kilómetros.

La longitud total del plano automotor es de 883 m y el desnivel de 232 m, habiendo reconocido la conveniencia de modificar el trazado, sustituyendo las tres secciones intermedias por una sola de 380 m longitud y 108 m desnivel. Igualmente es posible que el transporte en carros, que hacen solo de cuatro ó cinco viajes redondos al día, se sustituya por un tranvía hasta la playa repartiendo en su trayecto los 156 m

que hay de desnivel desde la base del plano

Por éste bajan al día 80 wagoes, cuya carga repartida en dos toneladas es de 1,600 kg; siendo el peso de cada portawagón de 1,000 kilos.

El régimen del servicio de los planos inclinados está bien entendido, prohibiéndose en absoluto el uso de los portadores para subir ó bajar por la vía, así como el transitar por ésta á toda persona extraña al servicio; disponiendo que en ningún caso la velocidad de los portadores pueda exceder de un metro por segundo, siendo obligación del jefe de la vía el asegurarse con frecuencia de la marcha regular de los trenes, del buen estado de la línea, de los rulos y de todo el organismo de los planos, y girando una vez á la semana por lo ménos, una visita general y escrupulosa á todo el material de la instalación; fijándose especialmente en los cables, en los puntos de amarre de los portadores y en la separación exacta de los carriles. Dicho jefe encadena los portadores y guarda las llaves de los caudados diariamente á la conclusión del trabajo, y no dá la orden de marcha cada día, sino después de estar seguro de que todo se encuentra en orden y de no haberse desarreglado nada durante la ausencia del personal subalterno.

El encargado del freno ejerce una vigilancia continua en la marcha de los portadores y considera como máxima la velocidad de un metro por segundo, que queda indicada; estando siempre dispuesto para detener el portador en un punto cualquiera de la bajada.

No aljoja nunca el freno sino después de haber recibido de una manera clara la señal de marcha, que le da por medio de una campanilla el empleado que está en la parte inferior del plano y que repite de viva voz el que se encuentra arriba.

Estos empleados no dan la señal sin que los wagoes estén perfectamente enganchados y sujetos sobre los portadores, y abiertas las barreras de las estaciones. El arranque del tren se verifica sin sacudida y la velocidad se disminuye al final de la bajada para evitar choques á su entrada en el descargador.

El vacío de los wagoes en el muelle de los carros se verifica por medio de un movimiento de báscula que se les imprime á aquellos hasta darles media vuelta entera cuando entran cargados en la báscula y volviendo á su posición primitiva en cuanto quedan vacíos.

En toda la línea hay empleados 12 hombres que á 2'50 pesetas de jornal importan 30 pesetas, ó sean 0'25 de peseta próximamente por tonelada que se baja por el plano. El porte hasta la playa es de 2 pesetas por tonelada.

El segundo plano automotor de la Sierra de Cartagena es el que se ha

inaugurado recientemente en Santi-Spíritus.

Mide 700 m. de longitud en rasante quebrada, ó sean con distintas inclinaciones, pero con una sola dirección.

Hay un trazo de 300 m. que tiene una pendiente de 49°.

Sigue al plano propiamente dicho un trozo de vía en curva para empalmar con el tranvía á vapor de Cartagena á La Unión. Tiene la curva 220 m. casi todos en trinchera de 42 m. de altura máxima.

La instalación del freno se compone de una polea Fowler, como polea de cambio, un freno de paletas para regular el movimiento, y un freno de mano ordinario, automático ó instantáneo para las paradas. El material lo ha proporcionado la casa Ransomes y Rapier de Inglaterra.

Los wagoes del plano son los mismos del tranvía que pesan 3 t. y cargan 9; pudiéndose transportar 500 en 10 horas de trabajo.

Las obras han costado 75.000 pesetas y el material 50.000 habiendo estado aquellas bajo la dirección del estudioso Ingeniero Sr. Navarro, por encargo de la Compañía de Portmán, á quien pertenece esta instalación.

Los minerales que se bajan por este plano, son los del *Humo* cuya mina tiene á partido la expresada Sociedad.

Para bajar los minerales al Puerto de Portmán se han establecido dos cables que están funcionando desde 1885 el de la *Crisoleja* y desde Octubre del año pasado el de *Santi-Spíritus*. Pertenecen el primero á la Compañía de Portmán, y el segundo á D. Miguel Zapata partidarios respectivamente de las minas la *Virginia* y la *Lucera*. El de la *Crisoleja* mide una longitud de 2'150 m. con un desnivel de 158 m. El cable lleva una vasija de un cuarto de tonelada á la de 40 m. y transporta 350 t. en 10 horas, tardando cada vasija en la bajada 18 minutos.

La instalación es del sistema Otto, Schkenditz Alemania, cuyo agente J. Pouling está en Siegen.

Para llenar las vasijas hay un gran buzón ó tolvan donde vierten el mineral los wagoes procedentes de un pequeño plano inclinado automotor establecido en la proximidad de las canteras de hierro, de las minas de la Sociedad Victoriana.

El cable de Santi-Spíritus es del sistema Bleichert ligeramente modificado. La longitud de la línea es de 2'200 m. constando de dos secciones en distinta alineación, formando un ángulo muy obtuso. Se pueden transportar por ella de 400 á 500 t. en 10 horas de trabajo.

No entramos en más detalles respecto de estos cables, porque sabemos que un distinguido compañero nuestro se

propone hacer de ellos un estudio completo para publicarlo en esta Revista. (De la *Revista Minera Metalúrgica*.)

ECOS DE MADRID.

22 de Julio 1887.

*Los malos honran los buenos
Como honra la noche al día
Que sin tinieblas tendría
El mundo la luz en ménos.*

Esto dijo el poeta y esto se diría también mi amigo Nombela cuando pensó en mi modesta persona para sustituirle durante su ausencia encomendándome la tarea de hacer *ecos* á pesar de mi falta de condiciones *acústicas*.

Bueno es (sobre todo para Nombela) que sus admiradores puedan apreciar todo el mérito de su fluidez incomparable y de su elegante estilo sufriendo las consecuencias del trabajo forzado que se me impone á título de una amistad, á la que nada puedo negar.

Ni siquiera el mal rato, que sin duda proporcionaré á los lectores de estos *Ecos*.

Las verbenas han perdido su carácter tradicional.

Ya no hay guitarras, ni bandurrias, ni malagueñas, ni citas de amor, ni siquiera navajazos.

Unos cuantos bufuelos, algunas personas pacíficas que se retiran á casa temprano, varios parientes de la Tía Javiera, torraos, albaca y gran número de puestos de á real y medio la pieza. A eso ha quedado reducida la verbena del Carmen.

Las ferias y las verbenas inspiran poco interés, porque lo expuesto en ellas se lo encuentra ya uno á cada paso en la tertulia, en el teatro, ó en la esquina de la calle.

Madrid no es ya una ciudad, es un horno, una sucursal del infierno, donde sufren por anticipado los tormentos de la condenación eterna todos los que no tienen la suerte de poder disfrutar, aunque sea con billete de ida y vuelta, las delicias del paraíso trocado durante estos días en mar Cantábrico.

Los rails del tranvía están próximos á derretirse, el agua de las mangas de riego sale hirviendo, las caras de las mujeres no parecen caras, sino merengues de fresa; si se levanta aire resulta un fogonazo de fusil; como las moscas, ayer se quedaron pegados á una acora de asfalto varios transeuntes; no hay ciudadano que no quiera reducirse á la mínima expresión poniéndose bajo *capa* y no se concibe, ¡oh fuerzas de las circunstancias! que haya nadie, aún siendo el más aventurero de los militares, que ambicione *grados*.

A propósito de militares. No hay nada más terrible que el rigor de la condena.

A un preso de la Cárcel-modelo, por