

El Eco de Cartagena.

AÑO XXX.—NUM. 8630

DIARIO DE LA NOCHE

TELÉFONO NÚM. 58

PRECIO DE SUSCRICION.

CONDICIONES

Cartagena.—Un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—Provincias, tres meses, 7'50 id.—Extranjero, tres meses, 11'25 id.—La suscripción empezará á contarse desde 1.º y 16 de cada mes. Números sueltos 15 céntimos

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro.—Corresponsales en París, E. A. Lorette, rue Caumartin, 6, Mr. J. Jones Faubourg Montmartre, 31, y en Londres, Fleet Street, Mr. C. 166.—Administrador, D. Emilio Garrido López.

LAS SUSCRICIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCION Y ADMINISTRACION, MAYOR 24.

Sábado 2 de Agosto de 1890.

NAVARRO

19, ISAAC PERAL, 19.

Gran surtido de relojes de bolsillo de oro, plata, níquel y acero. Variedad de los de mesa, pared y despertadores. Excelente taller de composturas. Cadenas, colgantes y diges.



EXACTITUD Y ECONOMIA.

CÓLERA.—Véase en la cuarta plancha del anuncio Coalitar Saponiné.

ECOS DE MADRID.

1.º de Agosto de 1890.

En pocos días y como por encanto han desaparecido de paseos y teatros las caras conocidas. En vano la temperatura se muestra amable con los que por necesidad ó por gusto se quedan en Madrid. La moda, la costumbre, la nostalgia del mar y de las montañas que ataca al espíritu, en fin no sé la verdadera causa; pero lo cierto es que los propósitos de quedarse en la corte se han evaporado. Bien es verdad que el temor de que la epidemia se desarrollase ha desaparecido en gran parte; y luego como puede decirse que en Madrid hay unas doscientas ó trescientas personas que animan con su presencia los espectáculos, los paseos, las funciones de iglesia, etc., constituyendo la sociedad madrileña visible, en cuanto estas figuras desaparecen de la escena parece que Madrid se queda sin gente.

En el Jardín del Retiro que era su centro de reunión en las noches de las tres primeras semanas de Julio, se nota su falta y la corte tan animada de ordinario se ha quedado como un teatro cuando actores y espectadores se han marchado después de la función.

A este casi desierto exige la política que vuelvan aunque solo por dos ó tres días, los políticos más eminentes que aprovechan su cesantía ó su alejamiento del poder disfrutando de las frescas brisas de las playas ó emprendiendo excursiones por los más pintorescos países de Europa.

El planteamiento del sufragio universal obliga á sus prohombres á abandonar las dulzuras del descanso para venir á echar las bases de las elecciones populares de modo que no se demore y malogren las esperanzas que sus autores acarician.

Pero hay que confesar que es imponer un verdadero sacrificio á los que suponian que hasta Septiembre por lo menos podrían dormir tranquilos sobre sus laureles.

La gloria, la fortuna, la importancia son otras tantas esclavitudes que las gentes vulgares modestas é insignificantes aceptan con el mayor placer.

—Que trabajen como yo y se fastidien, decía un funcionario de mil quinientas pesetas al año con descuento.

—Qué poca caridad! Las verbenas continúan animando los barrios. La clase media acomodada se reparte por las noches que es cuando se puede salir á la calle entre los teatros por horas, donde los estrenos son poco afortunados salvo contadas escepciones, el Jardín del Retiro y el paseo del Prado. En este último parage puede el observador pasar el rato entretenido. En los puestos de agua suelen arrellanarse algunos militares retirados que se permiten el lujo de gastar 25 céntimos en un vaso de agua con azucarillo y gotas de aguardiente refiriendo la historia de las injusticias de que han sido víctimas en su carrera á las buenas mozas que administran los puestos, las cuales parecen interesarse en el relato, opinando como ellos que la sociedad está perdida y que aquí los que no son listos no medran.

En las espaciosas salas al ire libre que por medio de las sillas de hierro dividen el gran salón del Prado, se forman animados grupos de mamás que se cuentan sus vidas y milagros, dedicando la mayor parte de su conversación á dolerse del mal estado del servicio doméstico, de lo escamados que andan los hombres casaderos y de lo bien que se pasa el verano en Madrid calificando poco menos que de estúpidos á los que dejan sus casitas y se van á que los desuelen vivos en fondas y casas de huéspedes.

Entre tanto los niños y las niñas juegan. Las niñas se ven rodeadas de soldados que las regalan el oído, y las aguadoras gritan de cuando en cuando con gran oportunidad.

—Agua fresca, agua... agua como la nieve!

La otra noche me chocó ver sentadas y conversando con la mayor formalidad á dos niñas que podían tener á lo sumo de siete á ocho años. Estaban muy bien vestidas y muy engolfadas en un diálogo, que sentándome al lado de ellas pude sorprender. Mejor dicho su diálogo fue el que me sorprendió:

—Tiene V. relaciones? preguntaba la una á la otra.

—Todavía no, contestó la interpelada, pero yo eré que mis papás piensan casarme con un primo mío que va á estudiar para cadete.

—Mala carrera es esa, añadió con mucha formalidad su interlocutora.

—Sí, pero puede llegar á general.

—Lo que es yo no quiero nada con militares.

—Tampoco á mí me llaman la atención; pero hija mía como nosotras no podemos elegir.

—Tiene V. dote?

—Creo que sí, pero no lo sé á punto fijo.

—Pues á mí me ha dicho mi mamá que tengo dos mil duros. Así es que no me casaré con el primero que venga.

—Creerán los lectores que es invención este diálogo.

Les aseguro que es auténtico.

—Qué precocidad de niñas... y sobre todo qué mamás.

Julio Nombela.

LA NAVEGACION AÉREA

Todos los sabios consideran ligados íntimamente los problemas de la navegación aérea y submarina, puesto que en ambos casos el punto capital de la cuestión consiste en imaginar un motor poderoso y ligero

que no cambie de peso durante su funcionamiento.

Cualquiera que sea la forma bajo la cual se ponen en acción las fuerzas naturales para obtener la fuerza motriz, sea ésta de origen calorífico, químico ó eléctrico, la condición esencial es que se presenten bajo un volumen y un peso relativamente pequeños.

El conocido principio de Arquímedes, que establece que la pérdida de peso que sufre un cuerpo sumergido en un medio cualquiera, es igual al del peso del volumen del medio que desaloja, no ha de olvidarse nunca al intentar la solución de estos áridos problemas.

Hoy que los notables trabajos realizados por el ilustre Peral para dar cima á la navegación submarina llaman la atención en toda España, no dejan de tener cierta oportunidad los siguientes datos relativos á los esfuerzos más importantes hechos hasta el día para llegar al descubrimiento de la navegación aérea.

Las evoluciones del globo colosal que Enrique Giffard construyó en el año 1878 y sus repetidas ascensiones cautivas, constituyen el primer paso para llegar á la solución práctica del problema de la dirección de los globos.

Veintisiete años antes, Giffard, alumno todavía de la Escuela central de artes ejecutó la experiencia más audaz que hasta entonces hubiera sido registrada en la aerostación.

En Septiembre de 1852, Enrique Giffard se elevó en los aires con un globo lleno de gas del alumbrado, sosteniendo en su parte inferior una máquina de vapor y una hélice directriz.

Llevaba también 250 kilogramos de agua y coke; sin el menor temor encendió el generador de vapor á algunos metros de distancia de un gas eminentemente inflamable.

Salió del Hipódromo el globo de vapor, evolucionando en el aire con mucha facilidad, llegando á tierra sano y salvo cerca de Trappes, y habiéndole convencido esta experiencia de la posibilidad de dirigir los globos con el empleo de una fuerza motriz tal como el vapor.

Enrique Giffard hubiese corrido la suerte de la mayoría de los inventores, que, faltos de recursos, véanse precisados á encerrar en sí mismos el material de sus pensamientos y proyectos, si su talento no le hubiese proporcionado una fortuna imprevista.

El inyector de vapor, concebido fuera de todas las ideas conocidas de mecánica, y constituyendo una paradoja física, pero de una aplicación sumamente práctica, enriqueció á Giffard.

Entonces no tuvo otro pensamiento que consagrar su capital á la aerostación, realizando en la edad madura cuanto había soñado y constituía la pasión de su juventud.

Por primera vez, el cálculo fue aplicado de una manera racional á todos los elementos de la construcción de los globos, elementos que por su naturaleza era difícil someterlos á leyes matemáticas.

En la memoria de todos aquellos que prestan alguna atención á los progresos científicos, está el recuerdo del globo cautivo que funcionó á las puertas de la misma Exposición de París, demostrando por vez primera al público, bajo una forma material, el resultado de los estudios de Giffard sobre la aerostación.

Existían en este globo cautivo una serie de disposiciones tan nuevas, tan originales, tan maduramente calculadas, que todo el público y los hombres de arte no podían contener la expresión de su admiración.

Para producir el gas hidrógeno necesario á fin de hinchar el globo cautivo, se emplearon 190.000 kilogramos de ácido sulfúrico y ochenta mil de limaduras de hierro, preparación que costó 62.000 pesetas.

Las ascensiones se efectuaron durante 72 días, transportando 35.000 viajeros que produjeron 840.000 pesetas, suficientes á cubrir los gastos de explotación de este «Leviatán» aéreo.

Enrique Giffard murió en 1882. La enfermedad vino á entristecer y abatir al gran inventor; su vida se debilitó y bien pronto se vio privado de leer ó escribir. Encerróse en sus habitaciones y, él, que tanto amó la luz, la independencia y la acción, murió en la obscuridad del día y de la noche apagándose poco á poco.

Las tentativas hechas para utilizar las velas ó el vapor en la dirección de los globos han fracasado siempre, lo mismo en América que en Europa.

Conocidos los pequeños motores eléctricos, era de esperar que su aplicación á la navegación aérea fuese un hecho; los aerostatos eléctricos se encuentran en mejores condiciones que los globos de vapor; aparte del peligro siempre inminente de la inflamación del hidrógeno, el peso de la máquina es enorme y variable.

Con la electricidad, estos inconvenientes no existen; el peso es constante al propio tiempo que muy reducido.

Los hermanos Tissandier siguen ocupándose con acierto de la dirección de los globos, empleando el motor Trouvé. Las ascensiones efectuadas dieron una demostración experimental de la dirección de los aerostatos oblongos con hélices, y esto sin que hubiese nada que reprochar á la construcción y centros de tracción y resistencia.

Los ingenieros militares Renard y Krebs, persiguen sin descanso la solución de sus importantes ensayos.

Las condiciones que se proponen seguir son: estabilidad en el camino recorrido, obtenida por la forma del globo y disposición del timón; disminución de resistencias en su marcha; aproximación de los centros de tracción y resistencia para disminuir el momento perturbador de la estabilidad vertical; obtención de una velocidad capaz de resistir á los vientos que con más frecuencia reinan en el país donde las ascensiones deban verificarse.

Nuevas experiencias verificadas sobre el campo de Chalons, fueron como las anteriores, coronadas de feliz éxito.

Los Sres. Renard y Krebs se elevaron á 300 metros, y á pesar del viento fuerte y contrario que reinó durante las diversas evoluciones efectuadas, el globo se mantuvo contra el viento, dirigiéndose después lentamente al lugar designado con anterioridad, cerca ya de tierra, volvió á elevarse nuevamente, evolucionando con perfecta regularidad.

Al descender por segunda vez, se mantuvo inmóvil durante algunos segundos, aun cuando el viento había duplicado de velocidad, alcanzando la tierra bajo la acción de un peso fijo en la barquilla y haciendo sucesivamente girar la máquina atrás y adelante, descenso final que se efectuó sin sacudidas de ningún género.

El motor eléctrico se construyó de manera