

PRECIOS DE SUSCRICION EN CARTAGENA.

Eco mes 8 rs.
Trimestre 21.

FUERA DE ELLA.

Trimestre 30.

NÚMEROS SUELTOS
DEL ECO. UN REAL.**ELECO****DE CARTAGENA.**

PRECIOS DE SUSCRICION EN CARTAGENA.

ECO

CARTAGENA ILLUSTRADA
Trimestre. 28 rs.

Fuera de . . . 34.

NÚMEROS SUELTOS
de Cartagena Ilustrada 2 rs

Puntos de suscripcion.

CARTAGENA

Liberato Montells, Mayor 24.

(SEGUNDA EPOCA.)

Madrid y Provincias

corresponsales

de la casa SAAVEDRA.

Martes 16 de Febrero.**El Eco de Cartagena.**

CONOCIMIENTOS UTILES.

FERRO-CARRILES.

I.

Llama poderosamente la atencion la gran maravilla de la ciencia moderna, el camino de hierro; y aunque gracias al tiempo trascurrido desde que por la vez primera admiramos aquel magnifico alarde de la inteligencia y el trabajo, siempre vemos con asombro la locomotora que arrastrando su séquito de carruajes silba, arroja bocanadas de humo, aparece en la boca del túnel camina sobre el viaducto, y luego reposa frente a esos elegantes edificios llamados estaciones.

Todos miran con deleitoso afan el tren que pasa al alcance de nuestra vista y quizá muy pocos se dan cuenta exacta de la historia, del mecanismo, de los detalles del camino de hierro.

Ver y sentir no basta; el hombre necesita mas; mucho mas; y hoy que afortunadamente están en moda, por decirlo así, las publicaciones destinadas a romper el misterio de la ciencia y a poner la ciencia misma en aptitud de ser conocida y apreciada por todas las capacidades, creemos oportuno consagrar algunos apuntes a desentrañar determinados curiosos rasgos que se refieren a los ferro-carriles. Nuestro propósito se reduce no a las consideraciones eruditas, pues estas son inútiles para los hombres que poseen estudios especiales y estériles para los profanos al tecnicismo, a la profundidad de estudios, sino a lo práctico, a lo que puede ser comprendido sin grandes dificultades.

En tal concepto, debemos advertir, que emplearemos un lenguaje llano, sencillo, pues de otro modo incurriríamos fácilmente en el defecto que suele afectar con frecuencia quien deja correr la pluma por el campo de la ciencia en cualquiera de sus numerosas aplicaciones.

Si establecemos un paralelo, si quiera rápido, entre las construcciones de la antigüedad y las modernas (en sus aplicaciones a los caminos) veremos un hecho que revela una singularidad estraña. Los pueblos antiguos que mas sobresalian en ese linaje de obras (los Romanos) las ejecutaban sin titubear, sin detenerse; como de un solo rasgo, apesar de que sus arrogantes vias eran llamadas a subsistir durante muchos siglos.

La ciencia moderna, vacila, interroga, observa, anda con lentitud, y sin embargo, ha llegado casi al ideal de los caminos, pues así debemos considerar el «ferro-carril»; y no decimos que alcanzó la «meta» de sus aspiraciones, porque no siendo bastante a sus fantasias el camino de hierro de las llanuras; ni el del Mont-Canis; ni el subterráneo de Londres; ni el que actualmente se ejecuta en el San Gotardo, ni, por último, el que unirá en breve las costas de Francia con las de Inglaterra bajo las aguas del paso de Calais, ensaya la aplicacion del vapor a los caminos ordinarios para que el «rail» deje de señalar a la locomotora su marcha y desaparezca la especie de esclavitud que existe entre ambos componentes del mecanismo.

En el año 1759 nació la idea de aplicar a los caminos el vapor de agua, como fuerza motriz y solo en 1804 empezó a funcionar en Inglaterra la primera locomotora en la línea de Merthir Tidwill.

Como acontece con todos los inventos, aquel sistema era imperfecto.

Mas adelante se ha mejorado y hoy el hombre ve que los ferro-carriles cruzan el mundo.

Y el ferro-carril forma, por sí mismo, un mundo, no solo cuando se trata del tren en movimiento, con la rápida locomotora a la cabeza, y los wagones atestados de viajeros y los empleados en sus puestos; sino desde el instante en que se inauguran las obras para la construccion.

¡Cuántos elementos! ¡cuántas inteligencias! ¡Cuántos brazos!...

Son muchas artes, muchas industrias puestas en juego para producir un todo. Son multitud de trabajos, desde los llamados de gabinete hasta los que lleva consigo la terminacion de la empresa.

Hay fabricas en accion, hay talleres que parece brotan del suelo como por arte de magia; y entretanto, el terreno se modifica y aquí se rellena; allí se desmonta; en un lado se abre un túnel; en otro se tiende un puente ó se coloca un viaducto y por todas partes, de trecho en trecho, la arquitectura edifica así la sencilla casa del guarda-via como la suntuosa Estacion.

El ferro-carril es por sí solo una de las mas trascendentales fases de la civilizacion moderna. Es la fórmula exacta de la fraternidad universal. Su influencia estraordinaria y bienhechora alcanza a todos los pueblos que lo poseen; a todas las clases; a todas las circunstancias; a todas las manifestaciones del trabajo.

La conquista del mar, no es a nuestro juicio tan importante como la aplicacion del vapor a las vias terrestres. Las distancias desaparecen para la locomotora; las fronteras se borran a su paso y en pocas horas el hombre, llevado en un tren de ferro-carril, visita los países mas distantes, salva las mas opuestas latitudes.

La Mitología antigua no tiene en su Olimpo un Dios que realice las maravillas que el hombre moderno.

AUGUSTO JERÉZ PERCHET.

Correo general.

Madrid 14 de Febrero de 1875.

Miranda de Ebro, 12.

Los voluntarios moviles de esta villa, dirigidos por su jefe D. Jorge Gordojuela, que protegieron el paso del tren régio por las Conchas de Haro, tuvieron el dia 10 del corriente una accion con los carlistas, en número de 300 hombres, que vinieron de Peñacerrada a la sierra de Yesseraz, cerca de Ircio, a impedir el paso del tren régio, el cual llegó a esta villa sin novedad alguna, quedando en su consecuencia los carlis-

tas burlados en su intento, pero no se contentaron con eso; sino que el tren que de esta salió para Logroño con el gobernador civil de su provincia, diputacion provincial y comision, que vinieron a esta acompañando a S. M. el rey, tuvo que parar por haber levantado unos rails; pero gracias a dichos voluntarios, que se batieron como leones, pudo seguir el tren, despues de desalojar a los carlistas de sus posiciones con bastantes pérdidas, y sin ninguna parte de los defensores de la libertad. Interin se libraba la accion, los gastadores de los voluntarios estuvieron acompañando a la comitiva la cual quedó muy satisfecha y agradecida de los mismos.

La direccion de Infanteria ha elevado al ministerio de la Guerra una propuesta de tenientes coroneles, comandantes y capitanes para su ascenso al empleo inmediato por antigüedad.

Tambien publica hoy el periódico oficial el siguiente documento del ministerio de la Guerra, relativo a los sucesos de Lacar:

Excmo. señor: El señor ministro de la Guerra, desde Larraga, con fecha de hoy, dice al general en jefe del ejército del Norte lo siguiente:

«Deseoso el rey (q. D. g.) de que la justicia y los buenos principios militares de honor y disciplina resplandezcan en el ejército de tal suerte que no quede accion meritoria sin premio, ni hecho alguno deshonesto sin el debido correctivo; enterado S. M. por la pública notoriedad y por el escrito de V. E., fecha de hoy, de los sucesos ocurridos el dia 3 del actual, al ser atacada por las facciones carlistas la posicion más avanzada del monte Esquinza y los pueblos de Allos Lacar y Lorca.

Se ha servido mandar lo siguiente:

1.º Que haga V. E. saber al mariscal de campo D. Ramon Fajardo é Izquierdo, y a los jefes, oficiales é individuos que tuvo a su inmediacion la gloriosa defensa del pueblo de Lorca, en la que tan alto dejaron el honor de las armas y el suyo propio, la satisfaccion con que S. M. se