

# EL ECO DE CARTAGENA.

**PUNTOS DE SUSCRICION.**

Cartagena: Tiburcio Mostells y Garcia, Mayor 24, Madrid y Provincias, corresponsales de la casa de Saavedra.

**SEGUNDA EPOCA.**

**PRECIOS DE SUSCRICION.**

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

**Miércoles 24 de Mayo.**

**El Eco de Cartagena**

**LEÑO-CARRILES.**

(Conclusion.)

Se calcula en el Canadá que para construir un camino de rails de madera de 60 millas de largo, capaz de trasportar 200 toneladas por día, se hace necesario el empleo del siguiente material:

	PESOS.
3 locomotoras. . . . .	22.800
60 carros de carga de cuatro ruedas. . . . .	13.500
3 carros de carga de ocho ruedas. . . . .	2.400
3 carros de pasajeros. . . . .	4.500
10 carros para arena. . . . .	2.000
10 carros ligeros. . . . .	600
4 carros de mano. . . . .	500
<b>Total. . . . .</b>	<b>46.300</b>

Para rodar dos trenes diarios de 100 toneladas cada uno, quedando una locomotora de reserva, se necesita hacer un gasto diario de:

	PESOS.
Dos ingenieros. . . . .	6
Dos fogoneros. . . . .	3
Dos ayudantes. . . . .	4
Leña. . . . .	10
Aceite. . . . .	2
<b>Total. . . . .</b>	<b>25</b>

El costo de transporte por cada tonelada es de 12 1/2 centavos de peso.

	PESOS.
Promedio del costo de construcción, no entrando grandes puentes. . . . .	4000
Extraordinarios. . . . .	1000
<b>Total. . . . .</b>	<b>5000</b>

Comparando las ventajas de un carril de hierro con otro de ma-

dera en un camino recién abierto en un distrito nuevo, y suponiendo que la carga sea tan ligera que el camino de hierro permanezca quince años sin renovacion, que los rails tengan 56 libras de peso por yarda, y que los rails de madera se renueven cada tres años, el cálculo siguiente dará una idea comparativa de los gastos ocasionados por el costo y conservacion de los rails durante los quince años;

	PESOS.
Rails de hierro para una milla, 56 libras de peso por yarda, 88 toneladas á 55 pesos. . . . .	4400
Chaspas, á un peso par. . . . .	500
Pernos. . . . .	200
2.112 ataduras. . . . .	122
Carril anclado. . . . .	250

Costo por milla. . . . . 5772

Cálculo por milla de construcción de un camino de madera.

	PESOS.
2.640 ataduras. . . . .	528
25.000 piés de rails de madera fuerte. . . . .	250
1.500 cuñas. . . . .	50
Colocacion. . . . .	250

Costo por milla. . . . . 1078

Siendo la diferencia respecto del primer avalúo de 4.694 pesos por milla, y calculando que basta un hombre para el cuidado de la conservacion de los rails por cada milla en ambos sistemas; siendo igual la duracion de las ataduras, pernos y demas objetos; la diferencia del costo de conservacion por un periodo dado, será el que resulte entre el costo de la renovacion de los rails de hierro, planchas, y pernos en la una, y en los rails de madera y cuñas en la otra, con el agregado de los gastos por la mayor frecuencia de renovacion, lo cual puede establecerse del modo siguiente, cuando la renovacion de los rails de hierro se haga cada quince años.

PESOS.

88 toneladas (menos el va-

lor del hierro viejo.) . . . . .	2484
Planchas y pernos, mitad del costo de la renovacion. . . . .	350

Costo por milla. . . . . 2834

PESOS.

Renovacion de los rails de madera á 300 pesos por milla cada tres años. . . . .	1500
Maniobra. . . . .	750

Costo por milla en 15 años. 2250

Por lo cual se ve que la diferencia en el costo de la renovacion resulta á favor de los rails de madera.

La diferencia primerá en el costo de la construcción resulta en favor de los rails de madera por 4.694 pesos, cuyo interés al 6 por o/o asciende á cosa de 276 al año, ó sea 4.140 en quince años, para cuyo tiempo se halla restablecida la renovacion de los rails.

No cabe duda, pues, que los «leño-carriles» suplen perfectamente á los «ferro-carriles» en las comarcas que abundan en maderas y no cuenten con los recursos suficientes para sufragar los gastos de las vias ordinarias; y ademas, la construcción de los «leños-carriles» en los países fértiles que ofrecen porvenir á la industria y al comercio, da casi de seguro por resultado que al llegar el periodo de la renovacion de los rails, se ha alcanzado un tráfico de tanta consideracion que basta aumentar ligeramente el costo de la construcción primitiva para sustituir definitivamente la via de madera por la de hierro.

(El Economista.)

**Miscelánea.**

El jardin zoológico de Amberes acaba de hacer la adquisicion de dos monstruos marinos tan raros como curiosos.

Estos anfibios, de la familia de

las focas, llamados por los naturalistas «otarios» y por los marinos leones de mar, habitan en el Océano Pacífico y se los encuentra con frecuencia en las costas de California, donde han sido cogidos los dos ejemplares de que hablamos.

Un periódico francés dá la siguiente noticia, que pretende haber recibido de Nueva-York con fecha de 29 de Abril:

«De las orillas de Cape Fear River (Carolina del Norte) nos escriben dándonos cuenta de un suceso verdaderamente extraordinario, relativo á la persona del mariscal Ney, que, segun se dice en las historias, fué fusilado en Paris el 7 de Diciembre de 1815, victima del odio y de las venganzas de los emigrados de Coblenza y que, si hemos de dar crédito á nuestro corresponsal, no murió el dia de su supuesta ejecucion, sino muchos años despues, en Noviembre de 1840, en el condado de Rowan (Carolina del Norte) donde vivia bajo el nombre de Peter Stuart Ney.

Hé aqui los hechos. Parece ser que al pasar el dia fatal por delante del peloton que debia fusilarlo, advirtió el mariscal que los soldados que lo componian lo eran de cuerpos que habia él tenido bajo sus órdenes; y comprendiendo que solo el deber de la obediencia les hacia cumplir con la orden de ejecutarlo, dijo en voz baja; pero de modo que pudieran oirlo:—Tirad alto.—Despues, mandó él mismo el fuego, y las doce balas fueron á clavarse en el tronco de un árbol inmediato, cayendo desplomado al propio tiempo el mariscal, aparentemente muerto.

Se le dió por tal, y su cuerpo quedó pocos momentos mas tarde en poder de sus amigos, que lo enviaron sin pérdida de tiempo á Burdeos, en cuyo puerto se embarcó Ney en calidad de marinero á bordo de un buque americano que se hizo á la vela para Charleston. Allí desembarcó el 7 de Enero de 1816, estableciéndose como profesor de idiomas y permaneciendo largo