

EL ECO DE CARTAGENA.

PUNTOS DE SUSCRICION.

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

SEGUNDA ÉPOCA.

PRECIOS DE SUSCRICION.

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

Jueves 21 de Junio.

El Eco de Cartagena

LOS TRAMVIAS A VAPOR.

La «Revue Industrielle» en su número de 9 del mes actual, publica un notable artículo sobre el empleo del vapor en la tracción de los tramvías. Son tan oportunas las observaciones que en este artículo se contienen, combaten tal copia de razones las preocupaciones por desgracia entre nosotros tan arraigadas, que consideramos de mucho interés su publicación.

Dice así:

«El establecimiento de los tramvías en París y de las ciudades más importantes de Europa, el desarrollo rápido de este nuevo medio de locomoción que ha conquistado en todas partes las simpatías del público, permiten asegurar que una revolución radical no tardará a enviar el clásico ómnibus a reunirse en el fondo de las más apartadas provincias, con los «puchaches» (especie de tartanas) y las diligencias.

El progreso no debe reducirse al empleo de un rails para rodar sobre él, de un modo más ó menos estudiado y generalmente defectuoso. La introducción del vapor sobre los tramvías nos parece ser la única solución satisfactoria bajo el doble punto de vista de la rapidez del servicio y de los beneficios que á las empresas puede producir.

Gracias á la iniciativa inteligente de Mr. Harding, hemos visto abordar francamente el problema, y empezamos á poseer noticias verdaderamente prácticas, de incontestable valor.

El éxito que ha coronado la perseverancia de Mr. Harding, es debido á una justa apreciación de las dificultades que se habían de vencer y á un estudio profundo de las mejoras que se habían de introducir en los coches y en las máquinas. No se poseían todavía elementos

prácticos que permitiesen decidir «á priori» la cuestión de los tramvías á vapor en las ciudades, pues que no se trataba ni de un camino de hierro, ni de un ómnibus. La solución dependía mas bien de la conciliación feliz de varias condiciones en apariencia contradictorias, que de la observación de las reglas establecidas hasta ahora para la explotación de las vías férreas u otras.

En la cuestión de los tramvías á vapor, ante todo y en general, es preciso ocuparse de suprimir: 1.º Todo peligro de colisión con los otros carruajes; 2.º Todo riesgo para los transeúntes á pié; 3.º Toda causa de espanto para los caballos.

Una velocidad demasiado moderada es positivamente causa de peligro, porque inspira una falsa confianza que no se puede desarraigar desde luego. En París, la experiencia ha demostrado que el principio que se ha de inculcar á los cocheros y á los carreteros es el miedo, de modo que no sientan deseos de usar y abusar de la vía de los tramvías, habiendo espacio suficiente al lado de ella.

Los reglamentos de policía urbana tienden á reconocer que ya que el tramvía no puede cambiar su dirección, el público es culpable en caso de accidentes, excepción hecha de los cruzamientos de las calles.

Los ingenieros del Estado, y principalmente Mr. Rousel, por sus doctos consejos y su apoyo moral, han contribuido grandemente al éxito alcanzado por M. Harding y compañía. Hoy día parece reconocido que el tramvía á vapor, cuyo principal mérito es la velocidad, debe tener la carrera lo más despejada posible. Para evitar accidentes desgraciados, quizá será conveniente invertir para el tramvía, el sentido adoptado en la circulación, el cual hace tomar su derecha respectiva á los carruajes ordinarios; así los cocheros verán, en la mayoría de los casos, venir sobre ellos el tramvía y podrán separarse mejor.

Bajo el punto de vista del peligro

basta recordar que en el espacio de ocho meses, los tramvías de vapor en París no han muerto ni estropeado á persona alguna, á pesar de que marchan frecuentemente á una velocidad de 16 kilómetros por hora; los ómnibus, por el contrario, con sus caballos, de los que no es dueño el cochero para poder dominarlos siempre y por completo, hacen diariamente numerosas víctimas. A más de que las locomotoras de Mergueather llevan una especie de delantal inferior que cierra toda la parte baja del coche y que los ómnibus no pueden adoptar.

En cuanto á los caballos, lo que más los espanta es el ver avanzar el coche sin el menor ruido. Creen entonces que el coche retrocede, y por su parte se retiran instintivamente. Un poco de ruido, la vista de los maquinistas, y sobre todo la costumbre, triunfarán ciertamente de la desconfianza de estos animales, bastante inteligentes para no dejar de comprender que la locomotora de tramvías es para ellos un aliado y no un enemigo.

Una máquina que no produzca ruido ni deje escapar la menor cantidad de humo, sería tal vez un error, sería tan peligrosa en las vías públicas, como lo fuera un gas absolutamente inodoro en el interior de las habitaciones, y no parece útil, por más que se diga, perseverar en su aplicación.

En una palabra, es necesario aprovechar la superioridad de la tracción por vapor, sin querer imponerle condiciones incompatibles con su empleo ó incompatible con los intereses bien entendidos del público y de las Compañías.

Hasta aquí el escrito de Mr. Ph. Delhay. Las conclusiones que de él pueden deducirse con aplicación á España serán objeto de otro artículo.

Misceláneas.

LOS DARDANELOS.

El estrecho que lleva este nombre,

que sirve de punto de contacto entre el archipiélago griego y el mar de Mármara mide casi 40 millas de extensión. Su título se deriva, no dudarlo, de la antigua ciudad de Dardanus, sobre la sierra Oriental.

Cuatro fortificaciones, conocidas con el nombre del estrecho, que de cada lado, guarnecen la vía hacia Constantinopla desde el Mediterráneo; pero, no obstante, buques de guerra en varias ocasiones han conseguido forzar su paso sin recibir daños de consideración.

Los dos fuertes, uno frente al otro, en la embocadura del archipiélago, fueron construidos en 1759 por Mohamed IV, para proteger su escuadra contra los ataques de los venecianos quienes sabían hostilizarla hasta en plena vista de los enemigos. Estos se conservan en bastante buen estado, á pesar de los siglos de existencia, pero como el canal en aquella localidad mide casi cinco millas de diámetro, los hace inútiles para la defensa contra el andar rápido de los buques modernos de guerra.

Los dos fuertes en la embocadura dominan el estrecho en un punto que mide escasamente unas 300 varas de diámetro, donde se podría estorbar el paso por cadenas extendidas de uno á otro lado.

De ambos lados, la principal defensa consiste en fuertes baterías sobre el agua, puesto que los fuertes caerían como barrajas ante los fuegos de artillería moderna.

Estas baterías están dotadas de artillería del más grueso calibre y de la más moderna construcción.

Del lado de Asia, un miserable pueblo se destaca del antiguo fuerte y del lado del Norte una pequeña bajada de tierra se une al mar.

Este es el lugar por donde Alejandro el Grande penetró en el Asia con sus legiones. También es el sitio

