

EL ECO DE CARTAGENA.

PUNTOS DE SUSCRICION.

Cartagena: Liberato Montolla 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.

Miércoles 17 de Julio.

El Eco de Cartagena

PUNTES DE HIERRO

Está perfectamente comprobado que los ingenieros de la América del Norte descuellan por la sencillez que se nota en la parte mecánica de sus trabajos, ya sea en maquinaria, ya en ferro-carriles, puentes, trabajos hidráulicos, tranvías y otras obras de ingeniatura.

Los puentes que construyen, no solo se han distinguido desde hace mucho tiempo por su ingeniosa solidez, sino por lo económico de su construcción, que los adapta á las necesidades de países como los Estados de la América del Norte y del Sur.

No solo han construido los americanos algunos de los puentes más grandes sino que han establecido un sistema nuevo que permite montarlos bajo la inspección de un solo ingeniero, capataz ó constructor, ayudado por trabajadores ordinarios, tales como los que se encuentran en todas partes.

Los puentes son ligeros, fáciles de manejar y trasportar; el coste de flete es módico; son baratos, y más fuertes que los puentes ordinarios de Europa.

La sociedad de los Sres. Schmeisser y Bender ha hecho arreglos en Europa para construir allá la mano de obra de hierro de tales puentes, que resultan más baratos que si fuesen construidos aquí, pudiendo ser embarcados desde allá á cualquier parte.

Los siguientes son los largueros más grandes de los puentes construidos en los Estados- Unidos:

Además de millares de puentes, cuyos largueros son de 50 á 100 metros de largo, y que no llaman ya la atención en nuestros días, existen los arcos de acero del puente de San Luis, de 150 metros de largo, hasta hace poco tiempo los más grandes que se habían construido, pues los superaba únicamente en largo el del nuevo puente del Duero, en Portugal.

El puente del ferro-carril de Cincinnati, tiene un larguero de 156 metros; el puente de Poughkeepsie tendra 6 de igual tamaño, y el puente colgante rígido de Pittsburgs es mayor que los que existen en Europa.

Pero el gran puente colgante trazado y construido por el difunto afamado ingeniero prusiano Roebing, excede á todos los que hasta aquí se han hecho. Además del que construyó para el Niágara, 250 metros de larguero, y el de Cincinnati, de 322, vá á entregar el de acero de Nueva-York, que mide 486 metros de largo, doble mayor que el larguero más grande construido en Europa.

Sobre esta clase de trabajos sistema americano, pueden obtenerse gratis folletos descriptivos en español, en inglés, con grabados, precios, peso y otros informes valiosos, dirigiéndose á la Sociedad de Ingenieros y contratistas, Sres. Schmeisser y Bender, núm. 71, Broadway, Nueva-York.

Parece que al fin se ha encontrado la solución de un gran problema de química; uno de los más importantes por estar relacionado con la vida humana. Se sabe el continuo peligro en que han vivido hasta aquí los obreros empleados en las minas de carbon, por la producción en las mismas del «gas gris». El ilustre químico Humphry Davy inventó la lámpara de seguridad; mas catástrofes posteriores y recientes han demostrado que no es garantía suficiente contra el enemigo de los infelices topos humanos, como tampoco la modificación de que fué objeto el invento de H. Davy.

Hoy parece que se ha llegado á obtener una lámpara que satisface todas las condiciones de seguridad apetecibles. Su inventor, Boullenet, la llama autóxida. El aire que la alimenta procede del aire puro exterior, el cual se comprime y, por medio de cañerías, llega hasta la mecha no interviniendo en la combustión de aire de la mina, que queda por este medio más apto para la respiración de los obreros. Con este nuevo sistema se ha obtenido un triple obje-

to, según su autor: seguridad completa de la vida, desaparición de explosiones que destruyen las obras de minería; y obtención de una luz clara sin viciar el ambiente.

El navio inglés «L' Athelstone», que navegaba de Newcastle á San Francisco, ha encontrado en el mar un junco japonés desamparado. En el puente se veían dos hombres muertos y á bordo se encontraron otros cuatro reducidos al último extremo de agotamiento y postración de fuerzas, á causa del hambre. Inmediatamente se les trasportó á bordo del «Athelstone», donde recibieron todos los cuidados que requería su estado. Por ellos se supo que el junco hacia el servicio de guardacostas en la isla de Yesó ó Matamás, y que habia sido combatido por una serie de violentas tempestades que le arrancaron el palo mayor.

Tenia á su bordo, en un principio, 23 personas; pero las continuadas privaciones (el junco habia sido arrastrado á alta mar desde el 17 de Noviembre), habian causado la muerte á toda la tripulación, á excepcion de los cuatro marineros de que hemos hablado. El capitán habia sido la última víctima, pues habia muerto diez días antes de que el junco fuese hallado por el buque inglés.

En New-York se ha inaugurado definitivamente, en los primeros días del mes actual, el camino de hierro aéreo de que hace tiempo venian ocupándose los periódicos, y que tomará oficialmente el título de «Metropolitan elevated Rail-road», ó camino de hierro aéreo metropolitano.

El servicio empezará á las ocho de la mañana y terminará á las ocho y media de la noche, los seis primeros meses, hasta tanto que estén concluidas todas las estaciones de la línea. Entonces habrá trenes nocturnos que circularán hasta después de media noche. Dentro de pocos días, sin embargo empezará el servicio, no á las ocho sino á las seis de la mañana.

El día de la inauguración los trenes se sucedieron con intervalos de tres, cinco y seis minutos.

Créese que durante el primer semestre el número de viajeros no excederá de 12.000 por día, pero después irá aumentando á razón de 1.000 por mes.

En la estación de la calle 58 se despacharon el primer día, hasta la una del mismo, 1.500 billetes, comprados en paquetes por familias que piensan servirse de ellos más adelante.

Los viajeros se han quejado únicamente del excesivo calor que se siente al subir las escaleras que conducen á las estaciones; pero este inconveniente es fácil de remediar cubriéndolas con toldos ó con una techumbre ligera.

La subida no es posible suprimirla, pues es evidente que hay necesidad de subir para buscar un ferro-carril aéreo, del mismo modo que hay que bajar para servirse de uno subterráneo.

Este camino original ha tenido que luchar para establecerse con todas las empresas que hacen en la ciudad el servicio de transporte de viajeros, sobre todo con las de tranvías; pero como estos últimos no satisfacían las necesidades del público, ha sido preciso organizar un servicio que permitiese trasportar en el menor tiempo posible el mayor número de viajeros, dadas las condiciones de febril actividad de una ciudad como New-York.

En la sección de los Estados- Unidos de la Exposición universal de París se ve un arado y una podadora, cuya historia llama la atención hacia tan modestos objetos, y es la siguiente:

La sociedad norteamericana Union universal de la paz celebró en vísperas de la última Exposición un «Meeting», en el cual invitó á los militares de todo el mundo á realizar aquella frase del Evangelio: «Día llegará en que sus espadas forjarán arados y de sus lanzas podaderas.» Un labrador de Indiana, Athaisson, ofreció diez dollars á la primera espada que se presentara, y fué la del coronel Greusel, de Jowa, que tan valiente uso de ella habia hecho en la guerra de Méjico y en el separatista. Cinco dollars fueron ofrecidos