

El Eco de Cartagena.

AÑO XXIX.—NUM. 8436

DIARIO DE LA NOCHE

TELÉFONOS NÚMS. 4 Y 58

PRECIO DE SUSCRICION.

Cartagena.—Un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—Provincias, tres meses, 7.50 id.—Extranjero, tres meses, 11.25 id.—La suscripción empezará a contarse desde el 1.º y 16 de cada mes. Números sueltos 15 céntimos

CONDICIONES

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

LAS SUSCRICIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCION Y ADMINISTRACION, MEDIERAS 4.

Jueves 19 Diciembre de 1889.

MUEBLES DE PEDRO POSTIGO.

(CALLE DE SAN FRANCISCO, NUMERO 4.)

Gran rebaja de precios.

Por 40 duros sillerías talladas, forradas en tapiz bueno.

Por 65 duros sillerías talladas, sólida construcción, forradas en brocatel de seda.

Comedores de roble macizo artísticamente tallados, compuestos de catorce piezas y mesa para veinticuatro cubiertos, por 200 duros. Comedores de nogal compuestos de 6 sillas, mesa elástica y aparador, por 40, 41 y 42 duros.

Camas de matrimonio de las mejores fábricas, desde 14 duros hasta 200. Camas de cuerpo desde 9 duros.

Grandes existencias en todas clases de muebles y surtidos inmensos en muebles de rejilla de las mejores fábricas de Alemania.

EL CENSO DE 1887.

El ministro de Fomento acaba de publicar los primeros resultados provisionales obtenidos en el recuento general de la población existente en la Península, islas adyacentes y posesiones de África, verificado el 31 de Diciembre de 1887.

Este censo, se formó en cumplimiento de la ley de Junio del mismo año expresado, con lo cual entró nuestro país en el concierto de los principales pueblos de Europa y América, que realizan tan importante operación en períodos de diez años á lo más.

Diez años, en efecto, habían pasado desde el censo anterior, que tuvo lugar en 1877, y á él hay, que referir la comparación de cifras para llegar á conocer el movimiento general y parcial que en la población de España se haya producido.

Por más que los datos publicados no revistan, según hemos dicho, más carácter que el de provisionales, el ministro considera que las modificaciones que pudieran en sentido definitivo, no han de alterar sensiblemente su valor total: y por esta razón, en virtud del Real decreto que firmó la Reina regente en 27 de Junio último, e declaran oficiales los resultados del censo que nos ocupa, á fin de que la nación entera los utilice y se rija desde luego por ellos, dando término á los inconvenientes que nacían de seguir aplicando el censo de 1877, ya que desde aquella han sido brevemente cambiados de notoria importancia.

El censo de 1860 arrojó una cifra de 15.673.536 habitantes.

El de 1877 arrojó la de 16.634.345.

La cifra provisional de los habitantes registrados en el último censo de 1887 aparece ser de 17.550.246.

Por consiguiente mientras en el período intercensal de 1860-77, ó sea en el período de diez y siete años, la diferencia por aumento de población no se elevó más que á 960.800 habitantes, en el período decenal de 1877-87 ha sido algo menor que el del presente, y pesar de haber abrazado éste una extensión casi doble. En 1887 resulta un aumento de población de 915.901 habitantes respecto á las cifras obtenidas en 1877.

En el estado de la población por provincias corresponde la menor cifra de habitantes á la provincia de Alava, que solo

figura con 94.153. Siguen en orden la de Segovia, con 155.941, la de Soria, con 156.959, y la de Guipúzcoa, con 181.530.

Las provincias de mayor población son: Barcelona, que figura en primer lugar, con 876.046 habitantes; Valencia, con 730.946; y Madrid, con 684.494.

Las capitales de provincia se clasifican en este orden: Madrid, 473.815; Barcelona, 268.294; Valencia, 168.740; Sevilla, ciento cuarenta y tres mil 840; Málaga, 133.022.

PUENTE SOBRE EL CANAL de la Mancha.

La idea de unir á Inglaterra con el continente europeo no es nueva. Desde los comienzos del siglo ha preocupado á eminentes ingenieros, y hace 30 años un distinguido hombre de ciencia, Mr. Thomé de Gamond principió con la fe del apóstol los trabajos encaminados á llevar á la práctica el pensamiento. Bajo su dirección se ha estudiado seriamente la hidrografía y la constitución del suelo del Paso de Calais; y ejecutado este trabajo preparatorio, el hábil ingeniero con fecciónó un plan que hizo mucho ruido en su época.

Inútil es decir que aquellos estudios no se prosiguieron. El silencio se hizo en torno de ellos, si se los recordó un poco, pero solo momentáneamente, fue cuando se comenzaron las obras del túnel.

Nadie duda hoy que sea posible la perforación de un túnel entre Francia é Inglaterra. La ciencia moderna es bastante poderosa para llevar á cabo una obra semejante, y si consideraciones políticas, basadas en mezquinas por cierto, no hubieran venido á detener los esfuerzos de sus promotores, ya esta la próxima hora en que se pudiera partir de París á Londres sin tomar el vapor.

Pero, ya se sabe, la gran idea fue objeto de una oposición encarnizada por parte del calvinismo inglés, éste exhibió una vez más el fantasma de la invasión; demostró que un ejército de cien mil hombres se metería un día ó otro por el pasaje subterráneo para conquistar la Gran Bretaña; que el Reino Unido se vería obligado á gastar millones en su ejército como lo gasta en su marina, y á acimular el servicio militar obligatorio para todos los ciudadanos ingleses, con las enormes cargas que le son anexas. En una palabra el túnel ha sido condenado y no parecen estar muy dispuestos, del otro lado del estrecho, á menospreciar este veredicto.

Llegamos ahora al puente sobre la Mancha una compañía inglesa, la «Channel Bridge», captada la hora en que la empresa, en cuyo éxito cree sinceramente, pudiese dar un paso adelante.

Desde los días de Thomé de Gamond la industria del acero y los métodos de trabajos en el mar han progresado en tales términos que lo que era entonces una utopía puede ahora realizarse.

Las largas extensiones no intimidan ya á los ingenieros como tampoco las fundaciones en profundidades de agua que no se atrevían á abordar 30 años antes.

Así es que la sociedad de «Channel Bridge» reclutó el concurso de dos grandes industrias francesas, M. M. Schneider y Hersent, éste empresario de obras públicas, de un nombre universal, aquel subdirector de la famosa fundición del Creusot, dedicada á la fabricación y manipulación de aceros.

Los dos se han puesto á trabajar y con ayuda de los célebres ingenieros ingleses Sir John Fostler y Benjamin Baquer, jefes del

expléndido puente en construcción sobre el Forth, han establecido el anteproyecto cuyas líneas principales son las siguientes:

El puente partirá de la costa francesa, junto al cabo Gris-Nez, para tocar la costa inglesa, cerca Foskstone. Su longitud será de 39 kilómetros próximamente, pasando sobre dos bancos, el Varne y el Colbart, situados á seis kilómetros uno de otro, hacia la mitad del estrecho, se aprovechará así la presencia de los dos escollos, donde la profundidad del agua no es más que de 6 á 7 metros en las bajas mareas, pero el puente no podrá ser, con este trazado, completamente rectilíneo.

Punto importante: ¿En qué fondo se construirán los pilares?

Partamos siempre de la costa francesa; entre el cabo Gris-Nez y el Ambletuse, se encuentra un sitio llamado el Gran-aux-Oeufs, allí se apoyará el puente y la vía férrea se ligará con el camino de hierro del Norte.

Del Gran-aux-Oeufs al Colbart, 17 kilómetros, el fondo baja bruscamente hasta 40 metros, se deprime más todavía, hasta 55 metros, hacia la mitad del estrecho, después se levanta progresivamente hasta el Colbart, cubierto de 6 á 7 metros del agua, y separado del Varne por un foso cuya profundidad no excede de 25 á 27 metros. Sobre el Varne, kilómetro 23, de 9 á 10 metros de agua, después de este banco rócoso á la costa inglesa, fondos de 24 metros.

Como se ve, es cerca de la costa francesa, donde se hallan las mayores profundidades de agua y donde por consecuencia, se tendrá que luchar con las más grandes dificultades de construcción.

Es imposible dar ni la más ligera idea de las disposiciones ingeniosas adoptadas, de una parte, por el proyecto Hersent para la construcción de los pilares, de otra parte por M. Schneider para la superestructura metálica que debe recibir el tablero sobre el cual rodarán los trenes del ferrocarril; bastará decir que los pilares no tendrán menos de 25 metros de largo y que los más grandes, los que se establecerán por 55 metros de agua tendrán en la base, es decir, sobre el suelo submarino, 1.605 metros cuadrados de superficie.

Construidos de mampostería que se consolidará con armazones metálicos, terminarán en cúpulas móviles que se podrán desmontar cuando se juzgue conveniente.

Las armazones preparadas en Ambletuse y en Foskstone, serán remolcadas hasta los puntos en que hayan de colocarse y ajustadas con todas las precauciones posibles.

Los pilares de cerca de la orilla hasta los veinte metros de profundidad, no ofrecerán dificultades en su colocación; pero en cuanto á los trabajos para fondos superiores, hay que imaginar soluciones nuevas.

Mr. Hersent, con su gran competencia, la ha ideado, no en todos sus detalles, pero sí en sus líneas principales y agregué que su anteproyecto ha sido concluido con el concurso de los eminentes ingenieros del puente Forth, de quienes ya he hablado.

Los 55 pilares del proyecto consumirán cerca de cuatro millones de metros cúbicos de material de piedra y 76.000 toneladas de hierro.

Se necesitarían, por término medio, 477 días para la construcción de un pilar, comprendidas las operaciones en tierra y 160 días de descuento de labor que se praveo para las intemperies y fiestas.

La construcción de los pilares, de albañilería será seguramente la parte más difícil de la empresa, pero debemos confiar en la

potencia de la industria, que todo lo vence.

Esta opinión no es solamente de Mr. Hersent; sir John Fostler y Mr. Baker también la sostienen.

En las plataformas de los pilares, se fijarán sólidamente pilas metálicas sensiblemente cilíndricas, y cuya altura variará de 40 metros á 42 m. 78 y sobre las que reposarán las vigas principales del tablero.

Habrà entre la superficie inferior de los postes y el nivel del agua, en el momento de las altas mareas, una altura de 54 á 56 m. 78 lo que es más que suficiente para los barcos de gran calado y del mayor tonelaje.

Para los tramos, es decir, los pasajes entre los pilares, se han admitido tres tipos á fin de conciliar tanto como sea posible las exigencias de la navegación con la economía: 1.º tramos alternados de 300 á 500 metros; 2.º tramos alternados de 200 á 350 metros; 3.º tramos alternados de 160 á 250 metros.

El metal elegido para la superestructura es el acero; se le ha preferido porque asegura una economía de peso de 50 por 100 con relación al hierro, en condiciones de seguridad absoluta, y esto es un punto capital.

Los autores del anteproyecto estiman que los gastos ascenderán á 860 millones de francos—pongamos mil millones—para efectuar la unión de Inglaterra con Francia, es decir, la red de vías férreas de la Gran Bretaña con la del continente.

Es casi innecesario decir que se da una garantía á los que del lado allá del estrecho piensan periódicamente en la invasión; los tramos terrestres del puente serán móviles, de suerte que las comunicaciones por el camino de hierro podrán interrumpirse á la primera orden.

Siendo así, no habrá ejército francés que se atreviese á internarse en el puente, por que estaría seguro de encontrar sobre la costa inglesa un precipicio de cincuenta metros de alto, muy difícil de franquear, á pesar de los recursos del arte militar.

El gran proyecto de puente sobre el Canal de la Mancha, llama y con justicia la atención del mundo entero.

Se asegura que el ilustre Gladstone, en su visita á la Exposición de París, exclamó al ver los planos del puente: «Por el túnel ó por el puente, la paz del mundo está asegurada.»

Varietades.

Charada

En una primera tercia que tiene un súbdito inglés, he visto una dos tercera que denuncia á D. Andrés como muy ferviente todo; y hubo de creerlo, pues con datos fehacientes me lo demostró un francés, en un viaje que hicimos desde Málaga á Moguer. Por cierto que el tal viaje desagradabilísimo fué; porque falta de una tercia, el patrón del San Ginés le dió un trompazo en un bajo y don el no percar, á un prima en que por fortuna súbito me afiancé; salvándose allí conmigo una dos tercia mujer,