Año XVI 25 Enero 1876. Núm. 4,306

EL ECO DE CARTAGENA.

PUNTOS DE SUSCRICION.

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

SEGUNDA ÉPOCA.

La correspondencia y reclamaciones se dirigirán á D. Liberato Montells y Garcia, administrador de este periódico.

PRECIOS DE SUSCRICION.

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

Mártes 25 de Enero.

El Eco de Cartagena

PROSODIA.

Hasta hace poco la Academia no se habia dignado publicar en su gramática una de las partes mas esenciales, cual es la Prosodia. La que ha publicado hace algunos años no es más que un principio de ella. Las demas gramáticas no traen más que algunas páginas de supuesta Prosodia que viene á ser un recíproco de la ortografía. En algunas escuelas se contentan con aprender una mala ó incompleta definicion. Concedo que la respetable Academia ha dado un paso en este terreno, y que su trabajo escede á las demas Prosodias que se usan en las escuelas; pero eso no es más que un principio, ó una sombra, que no basta para tener una idea de la Prosodia, ni de su utilidad en sus importantes aplicaciones.

Cuando los poetas españoles como Garcilaso introdujeron el verso, endecasílabo y los sáficos y adónicos de los italianos observaron despues de muchas críticas y burlas que eran buenos y armoniosos, segun el lugar de las sílabas acentuadas y de los diptongos y sinalefas que tenian; y, haciendo como los ciegos que tocan de oido, dijeron: esto parece que suena bien, hagámoslo así, y no se cuidaron de analizarlos, y del hecho elevarse á los principios para hacer aplicaciones convenientes.

Como nunca han faltado hombres que, amantes del trabajo y de investigar la verdad, se hayan sacrificado sin temer las críticas de la muchedumbre que halla más fácil el censurar y ridiculizar que el hacer algo bueno y provechoso, quisieron algunos estudiar los principios de este fenómeno; y, aplicando las leyes de acústica, como sucede en la música, dieron el nombre de segunda, tercera, cuarta, quinta y sesta, á la sílaba acentuada, á contar desde la primera que sigue al acento anterior; y, dando un número de vibraciones ocho, doce, diez y seis.... respectivamente, observaron: que así como en la música una tercera y quinta forman armonía, porque el número de vibraciones del tono agudo de la quinta parece ser divisible por la diatónica, ó por la tercera y no suenan acordes tercera y cuarta por ser indivisibles, aplicaron esta teoría al ritmo del verso y hasta en la prosa; y esto unido á otros muchos preceptos sobre ortología y fonología, cantidad silábaca, diptongos, triptongos y acento, les dió lugar á varios estudios de una Prosodia. ¿En qué archivos ó en qué librerías pudieran hallarse esas obras? ¿En qué cátedras se dá siquiera una idea de ella? A fuerza de trabajos y desvelos, he podido reunir algunos datos; y cediendo á los ruegos de algunos amigos, si las circunstancias me lo permiten, publicaré unos elementos de Prosodia á fin de estimular á los que se crean mas competentes. En ellos me he separado de la imposibilidad que han querido algunos de llevar á la práctica una Prosodia como la latina, y de la nulidad de las llamadas Prosodias, que no son sinó un imperfecto recíproco de la ortografía; y, como recíprocos, están demas, y me fundo en que los recíprocos son necesarios y no necesitan demostracion. Por estos principios, los aficionados al arte poética, conocerán que mientras no se tenga una verdadera Prosodia que llene dichos estremos todo lo que se hace es música de oido.

B. Comellas.

—

LOCOMOTORA DE AIRE COMPRIMIDO.

—

Dimos cuenta á su tiempo de la máquina automotora de aire comprimido del sistema Mekarski, ensayada el 25 de noviembre último en los tram-vías del Norte de Paris, y esperiencias posteriores nos permiten añadir nuevas noticias.

Este sistema lo caracteriza el empleo del aire saturado de vapor de agua á una alta temparatura, y la emision del aire por un regulador. Del empleo y combinacion de estos dos procedimientos resultan para la máquina condiciones enteramente especiales suyas; una gran tension, sin ninguno de los inconvenientes habituales: ningun ruido de escape; ningun vapor sensible; ligereza de la máquina, que sube las pendientes con la misma soltura que marchando por un plano á nivel; facilidad de para la casi instantánea; facilidad tambien para pasar por las curvas de pequeño rádio sin disminucion sensible de velocidad.

La máquina últimamente ensayada ha sido construida por los dibujos de los señores Déletrez hermanos y dirigida en su ejecucion por el ingeniero M. Eugéne Delétrez.

El trayecto de ida y vuelta, desde Courbevoie al arco de triunfo de la Estrella, ó sean siete y medio kilómetros, lo ha recorrido sin ruido ni trepidacion, y los caballos de los numerosos carruajes que frecuentan la venida del Gran-Ejército no han dado muestras de apercibirse del aparato automotor, que ha recorrido 3,600 metros á la subida y otros tantos la bajada en veinte minutos.

Esta máquina automóvil se compone, como estructora mecánica, de cuatro partes principales: los depósitos el recalentador ó caldera, el regulador ó tenedor de presion y el mecanismo motor.

Los depósitos de aire comprimido son unos recipientes cilíndricos de Chapa, de 30 á 40 centímetros de diámetro, colocados en el bastidor del carruaje. Estos depósitos se ponen en comunicacion entre si por tubos de cobre rojo, y componen dos séries distintas; una de 1500 litros de capacidad constituye la batería principal; la otra de 500 litros, es la «reserva.»

Al salir de este depósito, el aire se dirige al recalentador, donde atraviesa una columna de agua caliente, en la cual se satura de vapor de agua á una alta temperatura. Esta agua introducida en el recalentador ó caldera antes de ponerse en marcha, á una temperatura de 170 á 180 grados, pierde en calor á medida que la máquina va marchando, y al final varia entre 100 y 120 grados. Para un consumo de aire de 1,500 litros, es suficiente por regla general un volúmen de agua de 70 á 80 litros. En la parte superior del recalentador, existe pues una mezcla de aire y de vapor á la presion inicial de los depósitos. Así se aumenta el volúmen del aire, se evitan las congelaciones procedentes del enfriamiento durante las paradas, y se envia á los cilindros motores una pequeña cantidad de vapor de agua, que asegura la buena conservacion de las superficies de rozamiento, y mantiene el engrasado á la temperatura conveniente.

La mezcla gaseosa no se introduce en los cilindros á la presion de los depósitos, presion necesariamente variable y que va constantemente disminuyendo, se la hace pasar primero por el regulador ó tenedor de presion. Este aparato lo constituye una válvula tendente siempre á cerrar el orificio de salida, pero que se puede abrir ejerciendo un esfuerzo determinado sobre un piston solidario de gran superficie. Por este mecanismo, difícil de esplicar sin un dibujo, se obtiene un doble resultado: 1.° La presion de la salida se arregla automáticamente á una cantidad dada, á pesar de la presion del aire en los depósitos: 2.° Esta presion se hace variable á voluntad del conductor de la máquina.

El aire cogido en el regulador mueve los pistones de los dos cilindros, como lo haria el vapor ordinario, y estos cilindros son de carrera variable á mano, con cambio de marcha por medio de una corredera Stephenson.

Completaremos lo relativo al aparato motor, añadiendo que, al lado del recalentador, hay dispuestos dos pequeños cilindros, que permiten acumular la fuerza desarrollada por la gravedad á las bajadas, empujando el aire á los depósitos. Si esta fuerza recuperada no tiene una gran importancia, basta sin embargo á compensar el esfuerzo necesario para el desamarraje que, en las condiciones de las vías actuales, debe operarse en las curvas muy pronunciadas.

De la forma del vehículo ya dimos