

El Eco de Cartagena.

Año XXVII.

DIARIO DE LA NOCHE.

Núm. 7747.

PRECIOS 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 á contarse desde 1.º y 16 de cada mes.
Responsables en París para anuncios y reclamos, M. A. LOUETTE, rue Caumartin, 61.—JOHN F. JOY, rue du Faubourg-Montmartre.—En Londres, 166-Fleet Street E. C.
Números sueltos 15 céntimos.

CONDICIONES.

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro. La Redacción no responde de anuncios, remitidos y comunicados, conserva el derecho de no publicar lo que recibe, salvo el caso de obligación legal.—No se devuelven los originales.
Administrador.—D. EMILIO GARRIDO LÓPEZ.
REDACCION Y ADMINISTRACION, MEDIERAS 4.
Anuncios á precios convencionales.

DIOS 14 DE SETIEMBRE DE 1887.

EL REINA MERCEDES.

En la continuación ampliamos los detalles que ayer dimos á conocer sobre tan hermoso buque y el aparato que ha servido para su traslación al Dique flotante.

Armadura del Reina Mercedes.
En los reducidos seis de popa, sistema González Hontoria; en los dos de 7 cjm., id. id.

Armaduras.—4 sistema Nordenfledt.
A proa dos tubos de lanzamiento, sistema Nordenfeldt; á popa 1 en las aletas de popa dos idem

El crucero lleva como hemos dicho alderas, repartidas en dos compartimentos: la máquina y los pañoles de pólvora y proyectiles van en departamentos que insisten sobre un fondo que corre hasta los extremos de popa y proa y dividido en doce departamentos estancos.

Al terminar el doble fondo van mamparos longitudinales estancos, formando así con el forro del buque callejones laterales que desde la bodega al sollado forman las carboneras laterales del buque. Los callejones citados están fraccionados por mamparos transversales-parciales en 25 compartimentos estancos: cada uno de dichos compartimentos es una carbonera que tiene su registro correspondiente.

Alrededor de las escotillas, de las calderas de las calderas, se ha formado un sollado una doble caja que contiene dos grandes carboneras centrales.

Alrededor de lo dicho, las calderas están también protegidas por proa y popa por dos carboneras centrales en la bodega. Prescindiendo de las cajas ó estancos de las escotillas del sollado, los mamparos transversales longitudinales citados y los nueve grandes mamparos transversales, forman un conjunto de cuarenta y ocho compartimentos estancos.

Las obras de este crucero han experimentado diversos retrasos: después de comenzadas súbitamente uno en espera de materiales, pues el Gobierno quiso favorecer la industria nacional encargando diversas fábricas españolas, todos los trabajos necesarios.

Estas fábricas después de grandes gastos remitieron primeramente dichos materiales para los buques análogos construidos en el Arsenal del Ferrol, en el último lugar los de Cartagena. La falta de operarios hábiles y las diversas epidemias que han sufrido esta ciudad, entre otras causas han retrasado los trabajos, retraso que no resulta de consideración si se tiene en cuenta que al mismo tiempo que se construye este hermoso buque, digno de

la admiración de propios y extraños, por la perfección de su mano de obra; se ha formado una laboriosa maestranza de herreros de ribera, en número de unos quinientos operarios, cuyas condiciones de inteligencia quedan á la vista en el caso de este crucero.

Desde el planteamiento de las nuevas Ordenanzas y gracias á las facilidades que estas ofrecen para los acopios de materiales, se activaron las obras con gran impulso pudiendo decirse, que en cinco meses que este buque hubiera podido ser botado, dado el adelanto en que desde tiempo se encuentra su casco.

El ser preciso el dique flotante para el arrastre del *Reina Mercedes* y las muchas necesidades que dicho dique tiene que cumplir para el servicio, han impedido se verificara antes el arrastre indicado, pero el tiempo transcurrido se aprovechó grandemente, pues el *Reina Mercedes*, como ayer indicámos, entrará en el agua con sus obras muy adelantadas, llevando puesta la bocina del eje porta-hélice, este eje y el propulsor, siendo este último detalle digno de llamar la atención pues será el primer buque en España y uno de los pocos en el extranjero que llevan puesta su hélice: así podrá hacer el *Reina Mercedes* sus ensayos, sin que haya necesidad de que entre en dique otra vez.

La basada que ha servido para transportar el buque, se compone de dos largueros maestros, situados á un metro sesenta centímetros del eje longitudinal del barco, que es la distancia á que se halla la firme vagra cuyos largueros tienen 72'60 ms cada uno y descansan sobre 204 patines curvos de hierro, forrados de cuero y dispuestos para resbalar por una vía perfectamente acepillada y bruñida, compuesta de tres carriles paralelos, resultando un total de seis carriles y 408 patines.

Entre la cara alta de cada patín y la baja de los largueros van colocados 45 trozos de goma vulcanizada que hacen el oficio de muelles para repartir convenientemente las presiones. Estos patines van colocados entre dos guías de hierro.

Los patines están situados perfectamente y dispuestos de manera que haya mayor número en el centro de la basada que es donde corresponde más peso, y además, en los extremos de popa y proa en que va una parte volada del barco, respecto á la basada.

Una tercera parte de los patines llevan entre los carriles unos suplementos de madera, forrados de cuero que sirven de guía para que no pueda desviarse la basada lateralmente. Los expresados largueros maestros de que se compone aquel aparato, se hallan divididos cada uno en doce trozos y travados estos por medio de contretes y tirantes de hierro; y además provistos cada cual de dichos largueros, de una serie de planchuelas

de hierro que forman cuatro cadenas, laterales, las que se enlazan con dos juegos de tirantes oblicuos y cruzados, situados al extremo de la basada, cuyos tirantes á su vez se unen á un cuadernal de hierro compuesto de cinco poleas para verificar la tracción.

Sobre cada trozo de larguero van situados, á distancia entre sí de un metro veinte centímetros y debajo de cada cuadernal, un juego de cuñas de madera sobre las que descansan las almohadas y columnas que escoran el barco. Dichas cuñas van provistas de un aparato para templarlas y adaptar, de este modo toda la basada al casco del buque.

El arrastre ó deslizamiento desde la grada al dique flotante, se ha efectuado estableciendo en el extremo opuesto del dique, un cuadernal fijo con cadenas de retención que hacían firme en morais establecidos en el andén de la dársena. Dicho cuadernal se hallaba guarnido al del extremo de la basada, formando diez ramales de cadena, dos de los cuales pasaban por los poleas de retorno establecidas en puntos fijos en el dique, yendo á parar á los cabrestantes situados en tierra á babor y á estribor del dique y movidos por 28 hombres cada uno.

Local y provincial.

En la tercera plana de este periódico, va inserto un anuncio con el epígrafe «Regalo á nuestros suscritores.»

Recomendamos eficazmente su lectura.

Un distinguido facultativo murciano, que accidentalmente ha residido en Alicante, ha estudiado la organización de aquel Laboratorio Municipal, con objeto de gestionar á su regreso á la ciudad del Segura, la instalación de un establecimiento análogo al que tan excelentes resultados está dando en Alicante.

Como se vé por lo transcrito, Murcia como todas las poblaciones de España, por poco importantes que sean, se creen obligadas á subvenir á la apremiante necesidad de instalar un centro donde con el auxilio de los elementos indispensables, se pongan de manifiesto para salvaguardia de la salud é intereses del público, las sofisticaciones que la ambición de ciertos industriales, han introducido como cosa lícita y corriente en los artículos destinados á la alimentación.

Este adelanto que siempre se ha considerado como indispensable en sumo grado, lo es hoy mucho más, dado el desarrollo alcanzado por el abuso que se trata de perseguir.

Si los escasos medios de este Municipio, no le permiten instalar un gran laboratorio, bien puede establecer uno que contando con los elementos más indispensables, sea la base para que periódicamente se le agreguen los que nues-

tro Ayuntamiento adquiera poco á poco.

Por el procedimiento indicado, además de servir al público en la escala que permitan los recursos que desde un principio se acumulen, se conseguirá el que en un día no lejano, cuente Cartagena con dicha mejora, que como ya hemos dicho es indispensable, pues según el dictamen de los peritos que dirigen los laboratorios de otras localidades, son numerosísimos los artículos de primera necesidad que van á poder de los compradores en condiciones nocivas para su salud.

Actualmente, la acción de nuestras autoridades, se reduce en tan importante asunto á perseguir por temporadas á los lecheros, imponiéndoles multas que como hemos demostrado muchísimas veces, son completamente inútiles ó tal vez contraproducentes; también se denuncian algunos artículos por encontrarse en estado de descomposición y como quiera que los encargados de este servicio no cuentan con medios apropiados para mayores investigaciones, de aquí el que sea nula en resultados beneficiosos la intervención de la autoridad en tan importante ramo de la administración municipal.

Por telegrama que han recibido estos señores Bosch hermanos, se sabe que ayer llegó y salió de Adén para Suez, el vapor correo *Santo Domingo*.

Los vecinos de la Plaza del Rey han solicitado de la Alcaldía, se cierre el pozo artesiano allí establecido, por hallarse sus aguas mezcladas con las inmundicias de la alcantarilla que por aquel sitio discurrir; originándose con ello graves perjuicios á la salud pública.

Por un error de los cajistas dijimos ayer, que el sexto tercio de Infantería de Marina que asistió al arrastre del crucero *Reina Mercedes*, fué mandado por el teniente coronel Sr. Franco, siendo así que era nuestro buen amigo el Sr. Aranzo quien mandaba dicha fuerza.

En muchas ocasiones hemos denunciado el abuso que tan frecuentemente se viene cometiendo en esta ciudad, con respecto al desagüe de los pozos.

Como era natural, nuestras indicaciones no han sido atendidas, siguiendo verificándose aquella operación casi diariamente.

Nuestro colega *El Amigo* se ocupa de este asunto en su número de ayer, en un largo suelto que deseamos obtenga mejores resultados que nuestras reclamaciones.

La tiple de ópera Srta. Boi-Gilbert, tan conocida de nuestro público, ha sido contratada para el teatro de la zarzuela de Madrid, donde se cantarán en la próxima temporada óperas españolas.