

PRECIOS DE SUSCRICION EN CARTAGENA.

ECO, mes. . . . 8 rs.

Trimestre. . . . 24.

FUERA DE ELLA.

Trimestre. . . . 30.

NÚMEROS SUELTOS
DEL ECO, UN REAL.

EL ECO

DE CARTAGENA.

PRECIOS DE SUSCRICION EN CARTAGENA.

ECO

Y CARTAGENA ILUSTRADA.

Trimestre. . . . 28 rs.

Fuera id. . . . 34.

NÚMEROS SUELTOS
de Cartagena Ilustrada 2r

Puntos de suscripción.

CARTAGENA

Liberato Montells, Mayor 24.

Madrid y Provincias

corresponsales

de la casa SAAVEDRA.

(SEGUNDA ÉPOCA.)

Lunes 1 de Junio.

El Eco de Cartagena.

SUSCRICION voluntaria para la pro-
cesion del SSmo. Corpus Christi.
Rs. vn.

Suma anterior.	3739	25
D. Natalio Murcia.	20	
Francisco Lopez.	20	
Francisco Lizana Ortiz.	40	
CASINO.		
L. Cándido.	14	
Ramon Arroyo.	20	
José Carlos Roca.	10	
Victoriano Peñafiel.	10	

Total. 3873 25

OBRAS DEL PUERTO.

Basta la enunciacion del título, que encabeza este artículo, para indicar, sobradamente su importancia, y confiamos, que nuestro celosísimo Ayuntamiento y el inteligente comercio de esta plaza, meditarán sobre los datos que en él publicamos y deducirán las consecuencias oportunas.

Todos hemos visto crecer y desarrollarse los dos magníficos rompeolas, que dan completa seguridad á nuestra bahía; todos hemos podido observar la perfecta tranquilidad de sus aguas en días de fuertes temporales; todos recordamos que, anteriormente á la construcción de los rompeolas, quedaban en suspenso las operaciones de carga y descarga cuando soplaban los vientos perturbadores de nuestro puerto; pocos se han apercibido y menos han podido apreciar los hercúleos esfuerzos que la empresa constructora ha tenido que desarrollar para entretener activamente unas obras que exigen cuantiosos desembolsos y que han atravesado las críticas y azarosas épocas (mercantilmente hablando) que ocasionó la revolución de 1868, las insurrecciones republicanas de Sevilla, Cádiz y Valencia; las car-

listas de 1870 y la actual y, finalmente, la cantonal de esta plaza que, como á todos, ha lesionado profundamente á los constructores del puerto. La prolongada guerra civil que nos aqueja y la deplorable situación del Tesoro, que todos conocemos, ponen en peligro la enérgica continuación de estas obras en los críticos momentos en que nuestro comercio debe empezar á tocar sus resultados; resultados, que traduciendo en una gran disminución en los gastos de carga y descarga, contribuiría eficazmente á indemnizarle de pasadas desventuras.

Trataremos de demostrar nuestro aserto, en este punto, y al efecto, estableceremos el movimiento de carga y descarga en nuestro puerto, tomándolo de los datos oficiales, correspondientes al año 1872, últimos publicados.

El comercio exterior dió origen á un movimiento de 81.500 toneladas de 1.000 kilogramos de importación y 208.897 de exportación. El cabotaje movió 46.026 toneladas, total 336.473 toneladas de carga ó descarga, puesto que prescindimos de los barcos llegados ó salidos en lastre y nos ocupamos exclusivamente de los que han hecho operaciones de una ú otra índole.

Sabido es que el precio del barcage, comprendiendo la carga al costado del buque y la descarga en el muelle y recíprocamente, es de 5 reales por tonelada y, como todas las que se han movido en nuestro puerto, han tenido que usar este medio pues los barcos no pueden atracar á los pequeños muelles actuales, el comercio ha pagado, por lo tanto, 1.682.365 rs. vn. por las 336.473 toneladas que han constituido su tráfico. Tan considerable es la cifra, que no queremos acrecerla haciendo el cálculo del tonelage real de carbones y coques, dada su forma especial de aforo, y sumando los inevitables desperfectos á que da origen tan rudimentaria forma de carga ó descarga.

Parécenos evidente que si, el comercio local, encontrase fórmula adecuada para economizar el grava-

men de 1.682.365 rs. vn. anuales, había hecho un buen negocio en conjunto y un detalle facilísimo le sería á cada comerciante averiguar su importe, dadas el número de toneladas que actualmente mueva.

También, es indudable que existen medios para realizar un importante resultado; que hay voluntad de emplearlos, no podemos dudarlo, lo contrario, sería ofender el reconocido crédito de inteligencia que siempre ha tenido nuestro comercio y, para probar y justificar nuestro aserto, estimulando, al propio tiempo, á nuestros comerciantes, vamos á relatar un hecho de cuya exactitud respondemos.

Allí, en el momento de escribir, había un pequeño pueblo dotado de un mal puerto, que, por constantes gestiones de sus vecinos, decidió el gobierno mejorar, aunque por exigua manera, pues su presupuesto de contrata era próximamente de cinco millones de reales. También allí se iniciaron las obras con actividad, mas al año, poco mas ó menos, de su inauguración, hubo que disminuir considerablemente su desarrollo por el eterno y desconsolador desbarajuste de nuestro Tesoro que, cuando paga, lo hace con notable retraso. Pronto se apercibieron los comerciantes de aquella localidad de la lentitud con que marchaban las obras y no les fué difícil averiguar la causa y, como los referidos comerciantes saben sumar y restar, comprendieron que, cada día de retraso, equivalía á una pérdida segura para ellos; ya en este orden de ideas, y estimulados por lo que á cada cual interesaba, se reunieron, acordando formar un fondo colectivo de 500.000 rs. vn. que, con garantía de los libramientos que las obras tuviesen contra el Estado y con interés de 6 p. o/o al año en la cuenta corriente, pusieron á disposición del contratista, con la única y exclusiva condicion de habilitarles prontamente un trozo de muelle. En gran prosperidad hoy, aquel entonces pequeño pueblo, creemos que su comercio haría gustoso sacrificios mas importantes, si el go-

bierno se decidiera á gastar allí los cuarenta millones de reales que se invierten en el nuestro.

La paridad de casos no puede ser mayor, salvo que el anticipo de nuestro comercio no tiene que elevarse á la cantidad proporcional con el importe total del contrato á que aquel se elevó y no dudamos que también sabrá apreciar las enormes ventajas de tener, al cabo de un año ó quince meses, ciento ó ciento cincuenta metros lineales de muelle, que le ahorran para siempre los 1.682.365 rs. vn. que anualmente gasta, en las condiciones actuales.

Vamos á terminar, sin perjuicio de reanudar otro día nuestra tarea en la calle de la Caridad y nos permitiremos únicamente una trascendental reflexión y una insistente excitación.

¿Se ha preocupado alguna vez Cartagena de la situación que, en las obras del puerto, constituiría una rescisión forzosa á que se viese compelido el contratista, contra sus deseos, por el retraso con que el Estado le paga?

No lo creamos en vista de su inercia y la situación á que la rescisión daría lugar es gravísima para los intereses locales, pues con arreglo á los principios que hoy rigen, rescindidas y liquidadas las obras, el Estado no las contrataría de nuevo; autorizaría á petición de la localidad, la creación de una Junta de obras del puerto que arbitrara recursos y continuase las obras, que el Estado dejaría plenamente abandonadas. Así se ha hecho en Barcelona, Tarragona, Valencia, Palma, Santander y otros puertos, cuyos contratos fueron rescindidos en algunos y en los otros que no los tenían.

La excitación consiste en el patriótico deseo de que puestos de acuerdo y de consuno el Ayuntamiento, el comercio y la empresa constructora de las obras, se busque pronta y favorable solución para las dificultades que preveemos, en bien de los intereses generales y perma-