

EL ECO DE CARTAGENA.

PUNTOS DE SUSCRICION.

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

SEGUNDA ÉPOCA.

PRECIOS DE SUSCRICION.

La Cartagena en un trimestre.—Fuera de ella, trimestre 30.—Números sueltos un real.

Lunes 3 de Abril

El Eco de Cartagena

LA NAVEGACION DE ALTURA.

I.

(Conclusion.)

Hoy todo ha cambiado: Al llegar un buque español á un puerto de España, es tratado de igual manera que se trata á los extranjeros, sin tener en cuenta que éstos, ó son mas favorecidos que los nuestros en sus respectivas naciones, ó encuentran aqui ventajas que no hallamos nosotros en ninguna otra parte; y lo mismo se considera al buque nacional que ha hecho una penosa navegacion por ambos hemisferios que al mas pequeño buque costanero. Se celebraron unos cuantos tratados internacionales para hacer obligatorias é ineludibles estas leyes, que establecen una igualdad aparente que se traduce en una desigualdad práctica, porque no contribuyen los extranjeros en igual proporcion que nosotros á los sacrificios, cada dia mayores, que en dinero y en sangre se nos exigen....

Los vapores franceses, ingleses, alemanes é italianos, doblemente favorecidos por la legislación española y la de sus respectivas naciones, hacen á nuestra bandera desigual competencia en el tráfico de pasajeros y carga de exportacion para América. La emigracion española de todo el litoral cantábrico ayuda á sostener empresas extranjeras que no contribuyen al alivio de nuestras cargas públicas. Un vapor inglés de 1.800 toneladas, por ejemplo, puede tocar en Santander, la Coruña, Vigo, etc., sin sufrir demora en su detota para el Rio de la Plata ó el Pacífico, disfrutando del beneficio gratuito de nuestros puertos y faros, y embarcar 200 ó 300 pasajeros que le producirán 40 ó 60 mil pesetas, que habrá cobrado anticipadamente de los mismos pasajeros. En cambio, un buque nuestro que intentase hacer igual operacion en Liverpool; aparte de

prolongar estérilmente su carrera, pagaria allí unas 6500 pesetas en concepto de faros, fondeaderos muelles y otras gabelas, sin contar con los grandes gastos de consulado.

Hácese luego cargo la Exposicion del abandono de las construcciones navales y de las condiciones de la marina española, provisiones y abundante dotacion, que si aumentan los gastos disminuye las contingencias de desgracias.

Otras circunstancias colocan á las principales marinas extranjeras en situacion ventajosísima sobre la española, pues cuentan con un inmenso capital acumulado de buques, muebles, dársenas, talleres de construccion y reparacion, transportes seguros de ida y vuelta, digero barato y posicion geográfica especial, respecto á nosotros, que les permite visitar de paso nuestras puertos y recojer la poca ó mucha carga y pasajeros que hay en ellos. Las gravosas tarifas consulares completan la desventaja de la marina mercante española.

Francia, grava con fuertes recargos de importacion las procedencias indirectas, y muchos artículos, cuando proceden directamente de puntos productores, ó pagan muy módicos derechos, ó son completamente libres.

Si un buque español lleva de Barcelona á Marsella una caja de azúcar refinada, no podrá desembarcarla, como no sea para la reexportacion; y si lleva café ó cacao, sufrirá por cada 100 kilogramos un recargo de 20 francos sobre los altos derechos que allí pagan las procedencias directas; pero si nosotros vamos á buscar tales productos á Marsella, los introduciremos aqui, pagando los mismos derechos que en España se imponen á los que directamente proceden de América ó Asia; de lo cual resulta que Francia nos inunda de toda clase de géneros ultramarinos procedentes de sus depósitos, en tanto que nosotros no podemos llevarles de los nuestros ni un saco de café, ni un quintal de algodón, ni un cuero, ni una libra de canela. Asi los grandes centros mercantiles van absorbiendo

todo nuestro movimiento marítimo. Véase, si no, lo que sucede en Bilbao, en Santander, en la Coruña, en Vigo, en Cádiz y Málaga, cuyas navegaciones á América, antes crecientes, han disminuido y tienden á disminuir mas cada dia, siendo ya nulas en algunos de dichos puntos. De todos ellos y de Barcelona mismo han desaparecido completamente las navegaciones al Oeste del Cabo de Hornos. La importacion del cacao Guayaquil, que antes se hacia casi toda en buque español directamente y que asciende á mas de 140 mil quintales anuales, ahora se verifica bien en buques extranjeros, ó bien acudiendo á los depósitos de Londres, Burdeos ó Hamburgo. Medio millon de quintales de guano, que se importan del Perú, vienen todos en bandera extranjera y otro tanto puede decirse de los demas productos que proceden de aquellas remotas longitudes.

Nuestros buques no pueden hoy emprender con ventaja la carrera directa de los Estados-Unidos, ni van ya al Baltico, ni frecuentan los puertos del Mar Negro ni del de Azof. Continúan yendo á Inglaterra: pero del total de transportes marítimos que se verifican entre aquella nacion y la nuestra, solo un décimo toca á la bandera española, correspondiendo siete décimos á la inglesa y los dos restantes á las demas banderas.

El considerable tráfico del algodón en rama, que antes se hacia exclusivamente por buques nacionales, lo van absorbiendo ya los extranjeros, y lo habrian absorbido en mayor escala, á no ser por la ventaja que dá á los nuestros, en su retorno, el privilegio de bandera que disfrutaban aun á sus entradas en las Antillas españolas. Tanto es así, que el algodón de Smirna, donde no tenemos ventaja alguna, se importa ya todo en bandera extranjera. La importante navegacion española del Norte de Europa ha desaparecido: alimentábase principalmente de bacalao. De las 30.000 toneladas de este artículo de todas procedencias que anualmente se im-

portan en España, 23 ó 24 mil venian en bandera española; en 1871, correspondieron 16,400 toneladas á la bandera extranjera. Hoy puede asegurarse que nuestros buques no conservan siquiera la cuarta parte de este tráfico. La supresion del derecho diferencial sobre el bacalao, no ha hecho bajar de un céntimo el precio á que pagamos este producto exótico.

(Fomento de la Produccion Nacional.)

MISCELANEA.

CAPRICHOS.

Los gatos, esos animales domésticos cuya ingratitud remeda al natural la de ciertos hombres, ha tenido á pesar de esos numerosos y muy célebres aficionados, acaso por esa misma ingratitud; porque tambien las mujeres suelen sacar á menudo las uñas, y no por eso dejan ni dejarán de tener apasionados.

Entre los de los gatos se cuenta, entre otros, el célebre cardenal Richelieu, gran político y fundador de la Academia francesa.

Nuestro Félix de los ingenios, el inmortal Lope de Vega, demostró su inclinacion á tales cuadrúpedos en su precioso poema de la «Gatomauquia»

El gran trágico Corneille y el sensible Racine tuvieron no menor afecto á la raza felina.

Lesueur, apellidado el Rafael francés, pintaba acompañado de dos ó tres gatazos enormes, que roncaban al rededor del caballete.

Thompson, poeta inglés, sintió á par de la muerte, haber hallado una gata que tenia ahogada en una enorme pecera, cuyos huéspedes habia querido trasladar á su estómago.

El gran trágico Le Kain, el creador de los principales personajes de las tragedias de Voltaire, estudiaba sus papeles jugueteando con un gato de Angola que ponía sobre sus rodillas.

Talma, no menos célebre, tenía