

SE SUSCRIBE
En Cartagena de capacho de
Liberato Montells.
Provincias correspondientes
A. Saavedra.

EL ECO DE CARTAGENA.

Cartagena un mes 4 pes.
trimestre 6 id. Provin-
cias 7 50. Anuncio y so-
municados a precios con-
vencionales.

AÑO XX.—NÚM. 5686

19 DE MAYO DE 1880.

REDACCION, MAYOR 24.

EL ECO DE CARTAGENA.

Miércoles 19 de Mayo de 1880.

LAMARINA MERCANTEINGLESA.

—o—

Los libre cambistas españoles dicen que la abolición de los derechos diferenciales no perjudicó el progreso de la marina mercante española y que ésta no necesita la protección de las leyes para competir y vencer.

El estado de la navegación en bandera española destruye el aserto libre cambiata, y basta hacerse cargo de la importancia de la marina del Reino Unido para convencerse de que no es posible luchar con su fuerza colosal sin apoyarse en todos los medios que pueden dar, reunidos, una actividad inteligente y una legislación atenta a las necesidades del país. No sólo el pabellón español, todas las marinas de Europa sucumbirán si no se fortifican contra la creciente invasión de la marina inglesa.

En los años que á continuación se expresan el pabellón británico daba las siguientes cifras:

Años.	REINO UNIDO. Toneladas de vela.	IMPERIO BRITANICO. Toneladas de vela.	Toneladas de vapor.
1840...	2.636.538	3.215.731	95.807
1850...	3.337.546	4.045.331	187.631
1860...	4.434.300	5.210.824	301.144
1870...	4.506.318	5.947.090	1.202.134
1879...	4.013.187	5.723.095	2.733.359

El progreso es considerable y rápido. Verdad es que se observa algun decrecimiento en la marina de vela si se compara la cifra de 1870 con la de 1879; pero está más que compensado con el aumento del tonelaje de vapor, sobre todo si se recuerda que para el servicio efectivo, cada tonelada de buque de vapor puede considerarse equivalente á cuatro de buque de vela.

Entremos ahora en el terreno de las comparaciones siguiendo la hue-

lla del secretario del Board of Trade. En 1860, el tonelaje de la marina inglesa, vela y vapor reunidos, era de 5.710.968 toneladas, que, mandando la equivalencia de cuatro de vela por una de vapor, representaban 7.211.400. En el mismo año el tonelaje de las demás naciones ritimas, excluyendo el cabotaje de los Estados Unidos, era de 7.000.000 toneladas, ó sea 8.000.000 efectivas. En 1879, las proporciones cambiaron: el tonelaje del imperio británico es hoy de unas 8.500.000 toneladas, ó sea 16 millones efectivos, si multiplicamos por cuatro las toneladas de vapor y el resto del mundo marítimo posee sólo 8.200.000 toneladas de vela y vapor, que suman con el repetido cálculo á 11 ó 11 1/2 millones. La proporción del pabellón inglés era en 1860 de 47 por 100 en la marina del mundo, y es ahora de 58 por 100, observándose la tendencia de aumentar más rápidamente todavía á favor de Inglaterra.

Planteado de otro modo el problema, resulta que en 1860 la marina inglesa guardaba con la de las demás naciones la proporción de 90 á 100; y actualmente la proporción de 145 á 100.

En 19 años la marina de todas las naciones, exceptuando Inglaterra, subió desde 8.000.000 toneladas efectivas á 11.000.000, ó sea un aumento de 37 1/2 por 100. El tonelaje efectivo de la marina inglesa, durante el mismo espacio de tiempo, se elevó desde 7.200.000 á 16.000.000 ó sea un aumento de 122 1/4 por 100.

No es de extrañar por lo tanto que predomine en todos los mares la bandera británica, y que sean buques ingleses la mayor parte de los que entran en los puertos del Reino Unido.

Los buques procedentes del extranjero que entraron en los puertos ingleses durante 1879 representaron un tonelaje total de 16.281.443 toneladas, de las cuales 13.619.092 pertenecían á la marina británica. El pabellón extranjero figuró, pues, por un 16 por 100 de la totalidad.

Estas cifras bastarían, si otros datos no lo atestiguaran, para demostrar la poderosa organización de la navegación y comercio británicos.

La marina española, entregada á sus propios esfuerzos, sin apoyo en la legislación, podrá vivir mucho tiempo ante semejante coloso?

No creemos en milagros económicos.

(Fomento de la Producción Española.)

Miscelánea.

LA CÁMARA DE LOS LORES.

En primero de Enero último se

componía de 501 miembros: 5 príncipes, 2 arzobispos, 21 duques, 19 marqueses, 115 condes, 25 vizcondes, 24 obispos, 247 barones, 28 pares de Irlanda (vitalicios) y 16 de Escocia [que se eligen por un año].

El número de Pares del Reino es limitado. Al conferir á cualquiera de sus súbditos el título de duque, marqués, conde, vizconde, ó baron, el soberano le concede un puesto en la cámara de los Lores.

Los títulos de nobleza no se conceden en la actualidad sino por *letras patentes* y son hereditarios; excepto cuando se trata de un magistrado que debe presidir el tribunal de apelación de los Lores, que es el primero y más costoso de los tribunales de justicia de Inglaterra. Los derechos de chancillería que se pagan por las *letras patentes* son bastante considerables. Para un duque, 8.750 francos; marqués, 7.500; conde, 6.250; vizconde 5.000; y baron, 3.700.

No hay ceremonia de investidura por el soberano. El nombrado toma posesión de su título de Par en la misma cámara, acompañado de dos padrinos de rango igual al suyo y llevando el traje parlamentario, y presta un juramento solemnemente ante el gran canciller.

Lo que se llama *traje parlamentario* consiste en un ropón de lana roja, forrado de tafetán del mismo color y guarnecido de armiño. Todos los Lores lo llevan igual, pero los duques llevan sobre los hombros anchas tiras de armiño; los marqueses, cuatro tiras en el hombro derecho y tres en el izquierdo; los condes, tres tiras á cada lado; los vizcondes, tres á la derecha y dos á la izquierda; y los barones, dos sobre cada hombro. Para la cabeza un birrete de terciopelo encarnado guarnecido de armiño. Dicho traje no se usa para las sesiones.

El presupuesto de la Cámara de los Lores asciende á 1.117.300 francos. El Lord Canciller, á cuyo cargo vá anejo el de presidente de la alta cámara, cobra 100.000 francos, además de 150.000 como juez. El ugiere de la vara negra, cuyo principal cometido se reduce á atravesar un pasillo una vez al año, para ir á llamar á la puerta abierta de la cámara baja, tiene 50.000 francos de sueldo.

El príncipe de Gales, el duque de Edimburgo, el duque de Connaught, el de Cambridge y el de Cumberland son los príncipes de la familia Real que se sientan en la cámara.

En la cámara de los Lores están los propietarios más opulentos de Inglaterra. Los duques de Westminster, Bedford, Norfolk, Devonshire y Portland, el marqués de Salisbury, el conde Derby y lord Dudley no saben ellos mismos lo que tienen; la

mayor parte de Londres pertenece á los duques de Westminster, Bedford y Portland, y al marqués de Salisbury; el duque de Norfolk, jefe del partido católico, es dueño de una provincia entera.

Por costumbre se llama *Lores* á los hijos de duques, marqueses, etc., aunque no tienen asiento en la cámara. Lo mismo sucede con el lord-alcalde de Londres, cuyo título es puramente honorífico.

Los Pares de Irlanda y de Escocia no ocupan asiento en la cámara. Los últimos se hallan en una situación muy especial; fuera de los 16 que se eligen cada año para representar á Escocia en la Alta Cámara y de los que han sido nombrados Pares de Inglaterra desde 1707, fecha de la reunión de los dos países, los Lores escoceses no son electores, ni elegibles, hallándose, por lo tanto, privados de sus derechos políticos.

VARIEDADES.

Solución á la charada anterior:

RAMONA.

Charada.

En mi todo nací yo,
y en mi todo he caminado,
lo he vendido, lo he comprado
y una vez se me perdió.

En dos y prima entregó
mi Juan lo que más quería, y en
y esto á la pobre Juana
le ocasionó tal pesar, omeñete
que la llegó á dominar,
hasta el punto que moría.

La solución en el número próximo.

CRONICA.

El camino de Sta. Lucía, por efecto del mucho tránsito que tiene, se halla cubierto de baches, y de una gran cantidad de polvo que asfixia al desgraciado que por necesidad transita por él.

Esperamos que el Sr. Garcia, presidente de la comisión de caminos, tomará las disposiciones convenientes para que en término breve, se recomponga este camino, que tan interesante es para el comercio su conservación en buen estado.

También en Reus y en Tarragona ha adquirido grande importancia el embarque de vinos.

Durante el primer trimestre de este año, los comerciantes de las ciudades han embarcado en el puerto de la última sobre 500.000 hectolitros, ó sean unas 400.000 cargas de aquel valioso caldo, la mayor