

El Eco de Cartagena.

AÑO XXVIII

DIARIO DE LA NOCHE

NÚM. 8033

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 a contarse desde 1.º y 16 de cada mes. Números sueltos 15 céntimos

CONDICIONES

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro. La Redacción no responde de los anuncios, remitidos y comunicados, se reserva el derecho de no publicar lo que recibe, salvo caso de obligación legal.—Administrador, D. Emilio Garrido López.

LAS SUSCRICIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCION Y ADMINISTRACION, MEDIECAS 4.

Jueves 16 de Agosto de 1888

LA EMIGRACION Y LA MISERIA

Muchas causas determinan la emigración de un país á otro: O la población es demasiado grande para el territorio, ó un conjunto de circunstancias económicas, naturales, industriales, de cualquier orden que sean, impiden á la tierra alimentar sus habitantes. La emigración alemana se encuentra en el primer caso, las emigraciones irlandesa, italiana y española se encuentran en el último.

Mirado desde un punto de vista general, la emigración no es buena ni mala. Conveniente para Alemania, donde la tierra es pobre y la población muy densa, es un verdadero azote para Italia y sobre todo para España, donde la falta de progreso industrial, el suelo esquilado, las abrumadoras cargas fiscales, el espíritu aventurero de los habitantes de ciertas regiones, agrojan á muchos individuos de la madre patria, llevando á otros países brazos e inteligencias condenados á perpetua miseria entre sus compatriotas.

La emigración italiana, pequeña en 1861 en una ascensión á 5.525 habitantes, ha llegado progresivamente á la cifra de 88.229 en 1886 y á la de 171.766 en el año pasado.

Preocupado Crispi por semejante estado de cosas, ha tratado de poner diques al torrente, pintando con sombríos colores el triste porvenir que aguarda á los emigrantes en tierra extraña, es decir, ha hecho lo mismo que inútilmente han intentado nuestros gobernantes sin mayor éxito para el objeto que se proponían por dicho medio.

No debemos extrañarlo. El mal es tan grande, que no bastan la retórica ni las exhortaciones para curarlo. Vigilar las agencias de emigración, imponer graves multas á los alcaldes, eclesiásticos, maestros, á todas las personas constituidas en autoridad, más ó menos directamente cooperadoras en la emigración, poner trabas á la libertad natural de trasladarse donde mejor convenga á los individuos para mejorar de posición y de fortuna, es atentar al espíritu de humanidad y de justicia sin beneficio para nadie y con notorio perjuicio de las personas que en las vicisitudes de la vida se ven obligadas á dejar la tierra nativa para ganarse con su trabajo un pedazo de pan. Pretender contener la emigración por tales medios, resulta tan inútil como poner diques al campo.

Los resultados han tenido hasta ahora las mismas represivas adoptadas para impedir la emigración de los hombres sujetos por la ley al servicio de las armas desde los diecinueve años. El interés desahaga casi siempre con éxito los preceptos de una legalidad dura é inhumana, y en frente de las prohibiciones, de los obstáculos, de las penas de las penas más ó menos graves impuestas á los trasgresores, luchan los individuos, hastiados por la miseria, los sufrimientos, las privaciones, á manera de espartaco á través de los obstáculos, las complicaciones fáciles ó expresas de algunos funcionarios que, según el rumor público, han ayudado en ocasiones, concertados

con las empresas de transporte, la salida de esta clase de emigrantes.

Buenas han sido en el fondo las intenciones de ministros tan patrióticos como los Sres. Albareda y Moret, pero mientras los españoles seamos pobres, mientras el fisco embargue á millares las fincas de los pequeños contribuyentes por no serles posible pagar las exacciones y tributos con que la propiedad está gravada, mientras haya malas cosechas, escasa industria, jornaleros sin trabajo, salarios intermitentes é ilusorios, un pueblo que no consume carne, ni bebe vino, ni come apenas pan, que vive mal y viste peor, el mal de la emigración, ya antiguo en España, exacerbado hasta el extremo por las grandes crisis económicas en que constantemente vivimos, se encontrará cada vez más pese á las medidas restrictivas de los Gobiernos, á los patrióticos propósitos de los hombres de Estado, al dolor de todos los buenos españoles que ven correr con tristeza la sangre nacional en los robustos organismos de los pueblos americanos, segunda patria de los que no encuentran en la suya medios bastantes de subsistencia.

El Brasil, la República Argentina, África, aumentan á ojos vistos su población italiana y española; la estadística registra mes por mes, casi semana por semana, el crecido número de emigrantes españoles que salen de los puertos del Norte para las tierras americanas, de los puertos de Levante para las colonias francesas de Argelia, ¿Por qué no se dirigen á las Antillas y Filipinas: por qué emigran tan pocos á las posesiones españolas de África? Comprendemos la emigración italiana á Trípoli, Túnez, Egipto, comprendemos igualmente á las naciones subamericanas: Italia carece de colonias y mientras no las posea se dirigirán con preferencia sus emigrantes hacia aquellos pueblos donde el transporte sea más fácil y donde la existencia de una colonia numerosa de compatriotas facilita en gran manera el acceso de los que salen de Europa.

Lo incomprensible á primera vista, es que España haga lo mismo. Decimos á primera vista, porque para nadie es un secreto que nuestras provincias de Ultramar, visto el estado en que se encuentran, no pueden ofrecer atractivos al emigrante, necesitado de un trabajo bien retribuido, de seguridad personal en los campos, de medios fáciles de comunicación para transportar los productos de la industria, temerosa de pagar impuestos por todo, sobre la tierra, sobre los aperos, sobre los consumos y hasta sobre el aire que respira. La costumbre, además es difícil de romper, y la costumbre de tres siglos impelió á nuestros compatriotas hasta la regiones del Nuevo Mundo. ¿Cómo romperla? ¿cómo dirigirla y encauzarla por otro lado? Tal es el problema planteado y no resuelto todavía por los Gobiernos españoles.

Varietades.

UN PALACIO FLOTANTE.

Una de las más distinguidas de la aristocracia inglesa, lady Randolph Churchill, bautizó como madrina, en el mes de Marzo, el vapor más magnífico que se ha construido

hasta el día por la casa Thompson (que ha construido nuestro famoso *Reina Regente*) y cuyo nombre de *Ciudad de Nueva York* expresa su destino de hacer la travesía entre Liverpool y Nueva York.

Sólo viéndolo es posible comprender que puedan encerrarse tantas maravillas dentro de un casco de hierro de 560 piés de largo, 63 de ancho y 44 de alto.

Como seguridad, el *Ciudad de Nueva York* ofrece cuanto es dado alcanzar en lo humano, siendo casi insubmersible. En cuanto á lujo y comodidad, no cabe superar el primero ni aumentar la segunda.

Aun cuando el destino del buque es exclusivamente hacer la travesía que hemos indicado, ha sido construido en previsión de tener que trasformarlo en buque de guerra, armado con 15 cañones.

La distribución de las habitaciones está hecha al estilo de las casas, es decir, con gabinetes, retretes de tocador, alcobas y cuarto de baño, comunicándose entre sí unas piezas con otras. La tapicería de los muebles es de terciopelo azul y encarnado. Las paredes de maderas finas, con espejos de gran precio. El salón general está decorado con un gusto y lujo extraordinarios. Los techos son obras de arte, de maderas finas, artesonados dorados, y los sofás tapizados de brocado de seda color gris perla. En uno de los extremos hay un magnífico piano de cola.

El salón y el comedor son lo más notable del buque, sobre todo este último, por su originalidad.

Caben en el comedor, sentadas á la mesa, 300 personas, con todo desahogo. En vez de techo tiene un abovedado de cristal montado en acero, y para aboventar los golpes de mar ó viento una cubierta de hierro, con tragaluzes de trecho en trecho para dar claridad.

La altura del abovedado desde el suelo al techo es de 20 piés, y la anchura de siete yardas y media.

Ambos lados del abovedado hay camarotes que forman parte del comedor; pero en caso necesario, pueden trasformarse, y convertirse en comedores particulares.

En uno de los extremos del salón hay una ventana circular, por la cual puede verse á los que están en el comedor, y al extremo opuesto hay una galería, con un magnífico órgano para el servicio divino los domingos y días festivos.

Las cocinas y despensa están unidas y provistas de ascensor de motor hidráulico.

En el salón de fumar caben holgadamente 150 personas, sentadas con toda comodidad.

Las sillas de este salón están farradas de piel, las mesas son de mármol.

El alumbrado de todo el buque lo constituyen mil lámparas de luz eléctrica graduadas como las de gas para dar más ó menos luz á voluntad.

Hay profusión de cuartos de baño de agua dulce y del mar.

Tiene el buque cinco puentes y pueden acomodarse hasta dos mil pasajeros, de los cuales 550 en primera cámara, 300 en segunda y 600 en la antecámara.

La tripulación es de 370.

Los camarotes de segunda clase son menos lujosos y algo más pequeños: pero tan confortables como los de primera. La carga llega á 10.500 toneladas.

La maquinaria del *Ciudad de Nueva York* es de triple expansión de veinte mil caballos de vapor (más del doble que el *Great Eastern* que se ha sabido días pasados) y de una velocidad mínima de 18 ó 19 nudos por hora. En su excursión alrededor de Irlanda no anuvo á una velocidad; pero en la prueba hecha el día anterior á su salida del dique en el río Clyde anduvo veintitrés millas por hora

velocidad que podría alcanzar sólo por cortas distancias.

Las anclas y grúas son movidas por fuerzas hidráulicas.

No caben mayores refinamientos en la construcción de un barco.

EL ACORAZADO PELAYO.

Segun nos escriben de Tolon, hánse verificado en la gran rada de las islas Hyeres, las pruebas de velocidad de este hermoso buque de nuestra marina de guerra, sobre la base oficial de 12.430 metros.

Con tiro natural, con el viento y la mar en calma y dando la máquina 84 revoluciones, la velocidad alcanzada en la primera corrida fué de 15'87 millas por hora. Recorriendo la misma base en sentido contrario, se obtuvo con 85 revoluciones una marcha de 16'33 millas, cuyo resultado, unido al anterior, de un promedio de 85 revoluciones y 16,1 millas.

Hechas dos corridas con tiro forzado, el *Pelayo* alcanzó en la primera una marcha de 16,40 millas con 88 revoluciones, y 16'63 en la segunda, que ofrece un promedio de 16'51 millas.

Realmente la velocidad obtenida con tiro forzado no corresponde á la que se obtuvo con tiro natural; pero así y todo, es superior á la de todos los grandes acorazados ingleses, franceses y alemanes que concurren á la gran manifestación naval en el puerto de Barcelona, y aún á la de los mismos italianos, si se exceptúan el *Italia* y el *Lepanto*, cuya marcha es superior á 17 millas, á juzgar por las relaciones oficiales.

Las pruebas de velocidad del *Pelayo* han sido, por tanto, muy satisfactorias, si bien pudo esperarse con fundamento que alcanzara con tiro forzado las 17 millas, de esos colosos italianos.

A estas pruebas de velocidad siguieron varias evoluciones moviendo el timon de cuatro maneras con los servo motores, y de tres á la mano, pudiendo notarse en ellas que las conexiones y desconexiones para pasar de uno á otro sistema se hicieron en pocos minutos.

El *Pelayo* tiene mucha analogía con los acorazados italianos que hemos visto en Barcelona durante el mes de Mayo último. Sin embargo, es menor que éstos, puesto que desplaza toneladas 9.900, midiendo el *Italia* y el *Lepanto* 13.854 toneladas. La quilla se puso en 1884, siendo ministro de Marina el general Antequera quien contrató su construcción con la sociedad *Forges & Chantiers de la Méditerranée*. Tiene 102 metros de eslora, 20'2 de manga y 7'95 de calado medio, desarrollando sus máquinas una fuerza de 7 á 8.000 caballos.

La coraza va extendida por toda la flotación, formando una faja de dos metros de altura y 45 centímetros de espesor, cuyas planchas, construídas en el Creuzot, son del mejor acero Schneider. Una cubierta blindada de siete centímetros de espesor protege las máquinas principales del buque, como son las cuatro que mueven las dos hélices gemelas y 40 auxiliares, dos servo-motores, cuatro ventiladores, tres dinamos, bombas de achique, etc., etc.

Lleva el *Pelayo* cuatro torres á barbata, dos á popa y proa respectivamente y otras dos á los costados, protegidas por un blindaje de 45 centímetros.

En ellas se montarán en su día dos cañones de 32 centímetros y 50 toneladas de peso, y otros dos de 28 centímetros, todos sistema González Hontoria. Además montará en batería 12 cañones de 12 centímetros y uno de 16 á proa, que servirá para rectificar las punte-