

El Eco de Cartagena.

AÑO XXIX.—NUM. 8349

DIARIO DE LA NOCHE

TELÉFONOS NÚMS. 4 Y 58

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

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro.—Corresponsales en París E. A. Lorette, rue Caumartin, 6, Mr. J. Jones Faubourg Montmartre, 31, y en Londres, Fleet Street, Mr. C. 466.—Administrador, D. Emilio Garrido López.

LAS SUSCRIPCIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCION Y ADMINISTRACION, MEDIERAS 4.

Viernes 6 Septiembre de 1889

ANTE LA TORRE EIFFEL.

Salvo, esbelto y magnífico coloso,
De la moderna industria hijo querido;
Férreo brazo á las nubes extendido
Por este siglo será famoso!
Síntesis del trabajo victorioso,
Yo, humilde obrero, ante tus piés rendido,
Saludo al genio en tí, que ha concebido
De tu fábrica inmensa el hecho hermoso!
En honor á tu altiva prepotencia
Pulsa la lira este modesto vate;
Grande eres, lo confieso en mi conciencia;
Mas, debo aquí decir para remate
Que también lo es *El Barco de Valencia*,
Soberbia torre Eiffel del Chocolate.

A los consumidores que presenten el día 1.º de Agosto 1500 cubiertas de paquetes de chocolate de *El Barco* se les regalará un palco para las corridas de toros pasando por el dique flotante, un cuello de pieles, una capa y entrada gratis en la Exposición de París.—El del ojo ausente, Caridad 3, Cartagena.

CURA inmediata para

BISMUTO

Y

IVINAS PEREZ

Disenterias, Vómitos y Fiebres (de los niños y de las embarazadas)

Catarrs y úlceras de estómago

Depósito en las principales farmacias

Véase en la 4.ª plana el anuncio *Gran Exito*.

NO MAS CALENTURAS

Se acabarán las calenturas, tercianas y malarías por rebeldes que sean, tomando las píldoras antifebrífugas preparadas por D. Ferrnán Martín y Gil, Farmacéutico de Cáceres.

Es tan grande la eficacia de nuestras píldoras antifebrífugas para estas enfermedades, que no solo hacen al enfermo desterrar las Calenturas desde el momento en que las empieza á usar siempre que sea en la forma que determina el prospecto que cada caja lleva dentro sino que hacen que recobre el apetito perdido y como consecuencia inmediata, la adquisición de las fuerzas que no tiene, perdiéndose también, por causa de la enfermedad, sucediendo todo ello de una manera tan rápida en la economía que permiten que el paciente continúe consagrado á sus ocupaciones constantes, sean las que fueren, sin dejarlas un solo día: Tal es la naturaleza de nuestras píldoras antifebrífugas.

Precio de la caja entera. . . 22 rs.
Id. de la media caja. . . 11 rs.
Se expenden en las farmacias de los señores don Luis Rizo y Blanca, Cuatro Santos 14 y 16 y Sres. Germes hermanos; Carmen 12 y Mayor 14, Cartagena.

PRIMERA MEDIDA.

Una de las primeras causas que imposibilitan nuestro perfecto desarrollo industrial y que podemos competir con otras naciones en los mercados extranjeros, estriba en la dificultad con que en nuestro país se realizan los transportes, base del comercio y por consiguiente de la armonía entre la producción y el consumo.

Por lo que respecta á las líneas férreas, como dice muy bien *La Patria* para hacer comprender el atraso en que en punto á medios de transporte estamos, será suficiente que comparemos el desarrollo de nuestra red de ferrocarriles con cualquier otra de Europa.

Francia y España tienen poco más ó menos igual extensión superficial: 528.572 kilómetros cuadrados la primera y 504.516 la segunda.

La vecina República tenía en 1888 una longitud de vías férreas de 34.191 kilómetros; la de España no pasaba de 9.438, bastante buenos de la tercera parte.

Con Italia, nación pobre como la nuestra, la relación entre su extensión superficial y la longitudinal de sus líneas férreas, está con las nuestras en la razón de dos á uno.

No mencionamos siquiera los caminos fluviales, porque en éstos nuestro atraso es mayor todavía.

Conocidas las ventajas de velocidad y baratura, de economía de tiempo y de dinero que los ferrocarriles llevan á los antiguos medios de transporte, calcúlese en qué condiciones de superioridad, solamente por este concepto están colocadas las industrias agrícolas de Francia y de Italia sobre la de España.

Pero todavía no se detienen en este punto aquellas ventajas y esta superioridad.

El coste por tonelada y kilómetro en los ferrocarriles viene á costar en Francia, término medio, seis céntimos de peseta, y aquí nos cuesta nueve céntimos, más que menos.

De manera que además de tener una longitud de caminos de hierro cerca del cuádruplo de la nuestra, paga una tercera parte menos por cada unidad de peso que transporte.

Procede esta diferencia de coste en unidad de recorrido, de diversas causas de las cuales, como principales, pueden señalarse la pobreza de nuestra producción, la despoblación de nuestras comarcas y el vicioso procedimiento seguido en las construcciones de los ferrocarriles españoles.

Con sus tarifas módicas, el producto kilométrico de la mayor parte de las líneas francesas asciende anualmente á 40.000 pesetas, y en España rara vez llega á 30.000, señal inequívoca de la pobreza de la producción en este país y de su comercio de transportes por consecuencia.

Por otra parte nuestros ferrocarriles se han construido por extranjeros y con capitales extranjeros, más atento á realizar un negocio inmediato que una verdadera explotación industrial de larga duración.

Con las obligaciones que han emitido y las subvenciones que del Estado han alcanzado, han podido construir holgadamente la mayor parte de las líneas, siendo, por tanto, el capital representado por acciones ilusorio la mayor parte de las veces.

Recargados de este modo los beneficios con la autorización é intereses de obligaciones inútiles, las Compañías tienen que adoptar tarifas elevadas para poder alcanzar el rendimiento necesario.

En estas circunstancias compréndese perfectamente que al productor, sea cual fuese la mercancía, ha de cobibirle para el desarrollo de su iniciativa, el estado de cosas en que nuestro país se halla en lo tocante á transportes, á que pueda aumentar su producción, como quisiera y oportuno á sus intereses, porque coliere ideas en proyectos y combinaciones de larga empresa, que son imposibles de las elevadas tarifas impuestas por las empresas ferroviarias.

Ahora bien, si esto ha de terminar, si ha de ponerse coto á las muchas desgracias que sobre el país pesan, una de las primeras á que ha de atenderse es al rebajamiento de las tarifas mentadas, por cuantos si se facilitan los medios de que el que produce en el interior de una provincia ó en el centro de la Península logre llevar á las costas el resultado de su actividad y presentarlo fácilmente en mercados extraños, no cabe dudar de que á la vez que se ampliarán las esferas del trabajo, aumentándose el número de operarios que en él hallen su sustento, pondránse así mismo en movimiento muchos capitales, hoy pasivos, que contribuirán á enriquecer el país.

La producción y el consumo, esos dos factores más íntimamente ligados de lo que algunos han creído, necesitan, para hallar satisfechas sus necesidades, que se pongan todos los medios para que se hallen uno cerca del otro, y para que esa tercera mano que se llama el *comerciante*, ese mediador entre el que produce y el que consume, no tenga que recargar sus precios, con enormes tarifas de transportes, que pongan sus mercaderías nacionales á precios más altos que las importadas del extranjero.

Esto sucede sin embargo en España donde tan escasas y caras son las vías de comunicación terrestres, y si á esto añadimos la falta de canales y la escasez de puertos y carrteras, nada tendrá de extraño que veamos á los extranjeros enseñorearse de nuestros mercados, presentándonos productos que, como el hierro, carbón de piedra, trigo y otros muchos, que tan abundantes son en España y tan baratos pudiéramos adquirirlos, si los medios de transportes con que contamos tuvieran tarifas más moderadas.

La primera necesidad pues á que hay que atender si quiere detenerse la corriente de emigración que se ha iniciado y nos agobia, lo mismo que parapetarse contra los peligros que en lo futuro se presentarán si nos quedamos rezagados ante el colosal movimiento que en todos los ramos de producción se están realizando en Europa, es á procurar las rebajas en las tarifas de ferrocarriles, para que los productos de inferior de la Península puedan llegar á las costas y desde ellas ser remitidas adonde lo exijan las necesidades del consumo.

No seremos nosotros los que pongamos en duda las dificultades con que ha de tropezarse para llegar á obtener lo que las necesidades del país demandan, pero ante las circunstancias en que nos encontramos, ante el estado crítico en que se halla el país, precisa que se tomen las medidas necesarias para atajar, no tanto los males del presente como los peligros del porvenir, y esa es la causa de que hoy unamos nuestra pobre voz, á la de todos los hombres pensadores y pidamos como primera medida para aumentar nuestro movimiento comercial, que se rebajen en lo posible las tarifas de los ferrocarriles españoles.

EL VELOCÍPEDO

De un periódico suizo extractamos el siguiente artículo:

«Según el doctor Ekarius, los velocipedistas son los que aspiran más cantidad de aire puro de todos los hombres.

Pasear diariamente á pie es muy cansado, y llega á fastidiar á cualquiera, y no obstante, no todo el mundo puede pagarse el lujo de tener coche para hacerlo cómodamente.

El que posee un velocipédo no se cansa y puede alejarse en sus paseos del ruido de las ciudades, gozando del placer de estar en el campo sin necesidad de emplear mucho tiempo para hallarse en él.

Las personas que llevan una vida sedentaria les es muy necesario el velocipédo, porque por poco tiempo de que dispongan, pueden aspirar aire puro del campo, tan necesario á los que pasan bastantes horas en un despacho ú oficina.

Lo mismo se les puede aconsejar á los que están delicados del pecho; no debían temer el ejercicio del velocipédo, usándolo con moderación, pues necesariamente les fortalecerá los órganos respiratorios.

En velocipédo se está obligado á respirar á grandes bocanadas, lo que no sucede paseándose á pie y despacio.

En el primer caso, el pecho se desarrolla, la parte alta de los pulmones, la que es más propensa á enfermarse en las personas acostumbradas á respirar un aire viciado, se limpia y vivifica respirando á plenos pulmones el aire sano del campo.

Los doctores suelen aconsejar, para desarrollar los pulmones, grandes paseos, como ya se ha dicho, recomendando hacer aspiraciones hondas, ó bien ejercicio de pesas en las habitaciones cuando el tiempo no permite salir.

«Pero ¿cómo se siguen estos consejos?»

Temo mucho que pocos hayan dado el resultado apetecido. Estos ejercicios, de por sí monótonos y aburridos, no se ejecutan la mayor parte de las veces, mientras que el velocipédo, más distraído y variado, su ejercicio es excelente para el cuerpo y el espíritu.

Para las personas obesas el velocipédo es especialmente recomendable; este ejercicio aumentando el trabajo de los músculos y pulmones, consume la grasa superflua del cuerpo, procura un sudor copioso que absorbe el agua de él, evitando el engordar.

El velocipedista trabajado, ó acostumbrado por decirlo así, no vive tan pronto agitado, no teniendo más cantidad de agua que la justa.

Nadie debe temer un sudor copioso, como dice Redem, el célebre profesor de higiene de Leipzig: «Todo hombre que quiera conservarse en perfecta salud, debe hacer un ejercicio por día que le procure un sudor abundante».

«Por la inmensa mayoría de hombres europeos para los cuales el ejercicio del velocipédo es el remedio más saludable que se les puede recetar, cuántos hay que por falta de ejercicio padecen de falta de circulación de la sangre, malas digestiones, dolores de riñones, hipocondría, etc.»

«Todos estos síntomas desaparecen pronto por la actividad que imprime el velocipédo á los músculos del vientre y riñones.»

Bajo el punto de vista higiénico, el mismo es el biciclo que el triciclo, con ambos el ejercicio se hace con la parte inferior del cuerpo; el biciclo exige un mayor esfuerzo de la columna vertebral y brazos, para guiar al equilibrio, y principalmente al subir las montañas la actividad es mayor en los músculos de los brazos y pecho.

Resumen: todo el que practique el velocipédo con moderación, necesariamente ha de gozar de buena salud; por tanto este ejercicio es muy recomendable, y los doctores harán bien en aconsejarlo como el más sano,