

# El Eco de Cartagena.

AÑO XXX.—NUM. 8710

DIARIO DE LA NOCHE

TELEFONO NUM. 58

PRECIOS DE SUSCRIPCION.

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 el 1.º y 16 de cada mes. Números sueltos 15 céntimos

CONDICIONES.—El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil sobre.—Corresponsales en París E. A. Loreite, rue Caumartin, 6, Mr. J. Jones Faubourg Montmartre, 31, y en Londres, Fleet Street, Mr. C. 166.—Administrador, D. Emilio Garrido López.

**LAS SUSCRIPCIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCION Y ADMINISTRACION MAYOR 24.**

Viernes 7 Noviembre 1893.

## NAVARRO

19, ISAAC PERAL, 19.

Gran surtido de relojes de bolsillo de oro, plata, níquel y acero. Variedad de los de mesa, pared y despertadores. Excelente taller de composuras.

Cadenas, colgantes y diges.

**EXACTITUD Y ECONOMIA.**

## LA VELOCIDAD EN EL MAR ANTE LAS NIEBLAS.

La concurrencia entre los vapores, para obtener el premio de la velocidad, no es ciertamente nada nuevo, aunque ha llegado hoy día á un grado que no se había visto en otros tiempos.

La atención del mundo está concentrada sobre la preeminencia en la velocidad de los buques trasatlánticos, siendo el vapor su fuerza propulsora.

En días verdaderamente modernos, pero que parecen ya antiguos por la rapidez de los sucesos que les han seguido, los clippers de Aberdeen de este, y los de Baltimore del otro lado del Atlántico, han ganado una alta reputación y mucho dinero sus constructores, por la gran velocidad.

Entonces era cuestión de velas, y por este medio, los clippers que traían el té de China, hicieron las carreras que eran tan notables hace poco tiempo.

En escala menor, las goletas que proveían de fruta, y que eran hermosas y rápidas como los yachts, han hecho esfuerzos admirables también, teniendo por premio las primicias de las ventas.

El vapor ha puesto fin á todo esto, como parece probable que pondrá fin á toda clase de buques de vela, dejando el océano sin estas blancas alas, á no ser que conservemos por medio de un navío de placer la memoria del arte del marinero.

La era moderna de las competencias trasatlánticas de velocidad fue inaugurada por los vapores de la línea «White Star» y por muchos años un célebre buque de Belfast llevaba la palma de la velocidad.

Después, el vapor *Arizona* fue construido en Fairfield y sobrepusó á sus rivales, y por otro largo período éste y su compañero el *Alaska* fueron los premiados.

El desdichado vapor *Oregon* y el *Etruria* llevaron otra vez la palma de la victoria á la línea Cunard, en donde ha quedado, hasta que los últimos cuatro campeones de la velocidad, *City of Paris*, *City of New-York*, *Teutonic* y *Majestic* hicieron que la línea escocesa de vapores trasatlánticos fuera relegada al tercer grado.

El *Teutonic* ganó después para este buque la reputación de ser el más rápido vapor trasatlántico, construido hasta el día.

La Compañía de la línea «White Star» está otra vez á la cabeza de la columna, é Irlanda puede gloriarse de haber producido el vapor oceánico más rápido que el mundo haya visto.

Hay que recordar que el *Teutonic* hizo el viaje en trece minutos menos que el vapor ahora inutilizado *City of Paris*.

Si se pregunta si este juego vale lo que se gasta en él, tenemos que contestar afirmativamente en lo que toque á los dueños de estos buques.

La línea «White Star» debe el éxito mara-

viloso que tuvieron sus primeros ensayos á la velocidad sin par que lograron.

La línea Guion también se distinguió en este sentido, y la línea Cunard se vió precisada, apesar de su posición magistral, á aumentar la rapidez de sus viajes para retener el favor del público.

Tratando la cuestión desde el punto de vista de los pasajeros, las ventajas son más dudosas. Ganar tres ó cuatro horas en un viaje de la duración de una semana, no puede ser una cosa importante para la mayoría de los viajeros, y son los últimos momentos los que más cuestan, como nos han enseñado las experiencias de los torpederos.

Cuando llega á ser una cuestión de minutos una ventaja tan insignificante, obtenida á costa del más mínimo peligro para los pasajeros, no solamente es insensata sino también criminal; navegar á razón de 14 á 18 millas náuticas por hora, es cosa fácil para un buque del largo de los vapores trasatlánticos, pero aumentar esta velocidad desde 20 hasta 21 millas náuticas necesita esfuerzos casi sobre-humanos.

La cuestión vital para el pasajero es la del peligro ¿Qué peligro hay en aumentar la velocidad hasta su último límite? Creemos que este se exagera frecuentemente.

El mayor peligro que amenaza á un buen vapor en el tránsito del Atlántico es el de una colisión, y este peligro está aumentado terriblemente cuando las nieblas envuelven toda la atmósfera.

Pero el peligro de andar en una niebla espesa, con la mayor velocidad, es por ciertas consideraciones menor que el que lleva consigo una rapidez más pequeña.

Es menester acordarse que la casualidad, el acaso tienen mucho que ver en esta cuestión: la casualidad de que otro navío esté en el camino que sigue el primero en el mismo momento.

Si tenemos una zona de niebla de unas 100 millas es evidente que podemos contar que el riesgo de encontrar en esta zona otro buque que venga de un punto opuesto al nuestro será menor si cada buque la atraviesa en cinco horas, que si necesita diez horas para hacer este tránsito. Pero, dirán nuestros contrarios, si la velocidad fuera menor, tendríamos tiempo para evitar el choque. Prácticamente, esto es falso. Un buque que marcha con la mayor velocidad, está completamente gobernado por su timón y especialmente hoy, cuando con la maquinaria de gobernar, el timonel tiene un poder sin límites para variar la dirección instantáneamente. Los vapores trasatlánticos nunca irán con tan poca rapidez que puedan parar y ciar para evitar un choque en la obscuridad de una niebla. Los capitanes se fiarán siempre de las cualidades efectivas de sus buques para la maniobra, y como ya tenemos dicho, cuanto más á prisa van, más fáciles son de guiar; así es que la velocidad, elemento por un lado de peligro, tiene sus ventajas por otro. Los capitanes ingleses creen que sus buques están más asegurados contra el peligro de un choque con otros vapores en una niebla, cuando marchan con la mayor velocidad.

Esto por lo que toca al peligro exterior de un choque. No es lo mismo cuando el vapor se acerca á la tierra, en tiempo de niebla y hay que considerar los peligros de la rotura de la maquinaria. Aquí el terreno es más dudoso. La cuestión de las calderas se puede dejar á un lado considerando únicamente las máquinas. No hay duda que el marchar á altas velocidades es causa de esfuerzos en las partes del trabajo, que en la práctica más ordinaria y moderada evitaría hasta cierto punto. A esto se puede contestar que las

máquinas están hechas expresamente para resistir estos esfuerzos, y que la maquinaria toda está tan bien construida, que en efecto los puede sufrir. La rotura más completa de la maquinaria del vapor trasatlántico *City of Paris* no fue causada por la gran velocidad de su marcha. Un error popular, basado en la verdad de que este buque fue el primero entre los que llegaron á la mayor velocidad, hizo creer que así fue, pero los anales de la desgracia de las máquinas no se prestan á la creencia de que una gran velocidad de movimiento en una maquinaria bien construida conduzca á siniestros deplorables. La maquinaria de un buque trasatlántico está mejor cuidada y conservada que la de un navío más ordinario, y el descuido y la negligencia es lo que causa la mayor parte de todas las desgracias.

Tendremos que juzgar la cuestión de las carreras transoceánicas en sus aspectos menores. Para sus dueños es cuestión de gasto: gasto mayor de carbón, gasto para la construcción de vapores más perfectos, con menos capacidad para el transporte de viajeros ó mercancías. Para los pasajeros es sobre todo una cuestión de vibración. En uno de los buques de mayor velocidad la vibración es tan grande, que pocos son los pasajeros que no preferirían tardar un día más en su llegada si podían lograr un poco de descanso en el ruido continuo de la maquinaria y en el cansancio corporal causado por la eterna vibración y el movimiento. Sin duda la mecánica allanará esta dificultad con el equilibrio de las partes propulsoras y de movimiento.

Mientras tanto, es seguro que se construirán vapores de una velocidad siempre mayor. Una Compañía de vapores no tiene mejor medio de anunciarse que el hecho de arrebatarse la palma de la velocidad de las manos de todos sus concurrentes, y mientras que la naturaleza humana conserve sus rasgos distintivos, habrá personas que seguirán con entusiasmo la bandera del campeón victorioso, y habrá otras que se ocuparán únicamente de conseguir su mayor comodidad y seguridad.

## LO QUE GASTAMOS EN TABACO.

Pocas personas han hecho la cuenta de lo que en metálico representa el sostenimiento del vicio del tabaco.

Empecemos por el fumador de clase más modesta y poco fumador, que gasta próximamente 20 céntimos diarios en tabaco. Suponiendo que haya empezado á fumar á los 17 años y que no viva más que 50 años, habrá gastado unas 2.300 pesetas en tabaco.

Un fumador más serio y de mediana posición social fuma por lo menos una cajetilla habana (veinte ó veintidós cigarrillos) y un cigarro del mismo precio al cabo del día, lo cual representa en igual plazo de vida que el fumador antes citado un gasto de cerca de 12.000 pesetas.

Si el aficionado se corre un poco más y fuma dos cigarros en vez de uno, es decir, uno despues de cada comida, habrá gastado á los 50 años 18.000 pesetas en tabaco.

Es decir, una pequeña fortuna.

Y todo ello en un vicio que es humo é ilusión, porque está probado que es tan ilusorio el fumar que cerrando los ojos no se entera uno de si está fumando un cigarro encendido ó un cigarro apagado.

## LAS PULGAS.

La Mancha tiene sus invasiones de langosta. París está siendo víctima actualmente de otra más rara y dolorosa: una invasión de... pulgas.

Los afanipteros (á esta familia científica pertenece el irritante insecto) han invadido una porción de barrios de la capital francesa, principalmente en el noveno y décimo octavo «arrondissements», pero en legiones tan enormes que el suelo se pone negro en las casas donde entran y los vecinos tienen que desalojar las casas y combatir la plaga á fuerza de sahumerios energéticos.

El fregado de los suelos no da resultado, porque las pulgas se refugian en los muebles en las ropas y en el papel de las paredes.

Tan extraordinaria invasión ha coincidido con otra enteramente igual en la ciudad de Reading, en los Estados Unidos. Pero como en América todo es grande, la plaga ha sido allí tan terrible, que ha habido que desalojar barrios enteros: han tenido que intervenir las autoridades y funcionar las brigadas de desinfección ni más ni menos que como si se tratara del cólera ó de cualquier otra epidemia terrible.

Es el caso de que parisienses y yankees canten con La Fontaine en coro:

«Puissant Dieu du tonnerre, extermine les peccés!»

## Variedades.

Solución á la charada inserta en el número anterior:

ZAMORA

## Charada

A una hermosa prima dos que guarda primera cuarta con tres dos, sin que me viera di una todo ayer mañana.

Tomás.

La solución en el número próximo.

## INOCULACIONES

El furor de la moda no respeta ni aun el sagrado templo de la medicina.

A los médicos de manga estrecha suceden los de manga ancha y viceversa.

Los doctores tienen ya, como cualquiera poeta, sus *chifladuras* correspondientes.

Como un mediquito alemán ó norte americano descubra que la lana de los colchones es perjudicial á la salud, ya estamos dormiendo en el suelo medio género humano, por prescripción facultativa, y cate usted cesantes y condenados á gábian perpetuo á todos los horregos del mundo.

Por hoy no son los borregos, sino las terneras, las que amarradas de sus cuatro patas y paiza arriba lamentan los rigores de la moda.

Porque la inoculación es la última palabra de la última moda médica elegante.

El tener un arma, blanca ó negra, es una ventaja en estos tiempos.

Las grandes potencias están bayonetas y verifican ensayos generales de la gran guerra obra de destrucción que pronto se pondrá en escena con todo el aparato que su argumento requiere.

Los médicos calan lanceta y atacan los brazos de sus pacientes, en columna cerrada, haciendo el ensayo general de una epidemia en los gigantismos más sanos y mejor constituidos.

No hay vecino de Madrid que no esté graduado de teniente ó de capitán, según que le