



El Eco de Cartagena

Año XXXI.

DECANO DE LA PRENSA LOCAL

Núm. 8989

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

CONDICIONES

Cartagena.—Un mes, 2 pesetas. Tres meses, 5 id.—Provincias.—Tres meses, 7 id.—Extranjero.—Un mes, 10 id.—La suscripción empieza el 1.º de cada mes.—La correspondencia se dirige al Administrador.

El pago será siempre adelantado y en metálico en letras de fácil cobro.—Corresponsales en París, A. Lorette; en Bruselas, J. J. Jans; en Ginebra, J. J. Jans; en Londres, Ag. General Española, 6, Great Winchester Street.

LEGIA JABONOSA

DE JOSÉ IGNACIO MIRABET.

TIENDO SUSPECHAS DE QUE EN ALGUNOS ESTABLECIMIENTOS VENDEN OTRAS LEGIAS, TOMANDO EL NOMBRE DE LA DE MIRABET, Y A FIN DE EVITAR A NUESTROS CONSUMIDORES SE VEAN ENGAÑADOS, HE AQUÍ LOS PUNTOS DONDE SE EXPENDE EN CARTAGENA LA VERDADERA Y LEGÍTIMA LEGIA JABONOSA DE MIRABET.
Operativa del Ejército y Armata, calle de Jara; D. Joaquín Ruiz, Droguería, Cuatro San-
D. Joaquín Barceló, Puerta de Murcia; D. Tomás Seva, calle de Osuna; D. José Ruiz Na-
Comedias 5; D. José Romero, Castellini 1; Sra. Viuda e hijos de Pico, Verduras; Señora
hijos de Máximo Gutiérrez, Verduras 14; D. José Andren, San Francisco esquina Pa-
Gines García Cañavate, Caballos 1; D. Antonio González, San Fernando 57; Sociedad
Operativa del Obrero, Gloriosa, de San Francisco; D. Enrique Aragón, Droguería, Duque 17;
Antonio Conesa, Sta. Florentina 37; D. Juan Reza, Cuatro Santos 18; D. José Pagan, Aire 8;
Francisco González, Plaza de los Caballos 6; D. Diego García, Serrera 5, y D. Victor Mar-
Plaza Sevillano, 5.
Para más informes dirigirse al único representante en las provincias de Albacete y Murcia,
D. Gómez de Berenguer, Lizana 8, principal, Cartagena.

VIERNES 16 DE OCTUBRE DE 1891.

VINOS.

Cette 11 Octubre 1891.

Bajo la presidencia de Mr. Fe-
reunió el 7 del actual la co-
de Aduanas del Senado exa-
mando el estado de sus trabajos
cuatro proposiciones presen-
por Mrs. Seblime, Gouin,
isson y Griffe.
Los miembros de la comisión se
ocupado extensamente de las
proposiciones que hizo en el último
reunión de ministros de la aduana.
El Sr. ministro combatió todas
las de derechos sobre las ma-
de primeras, grandes aceites y
general todas las modificaciones
ha hecho la comisión sena-
alá la tarifa votada por el Ca-
de la tarifa de los vinos de
la vendimia en el Sur y Sudeste
de Francia a su fin. Los re-
tosos son muy iguales, y en
todos convienen en que habrá
de acrecentar parte menor que el
anterior. Las cantidades son en
reguladas, pero las clases
de vinos no abundan.
Como el comercio no compra
los vinos no se han establecido
El año, por lo mismo que hay
necesidades considerables de vi-
viejos, se anuncia muy difi-
este estado de cosas pesará mu-
en las transacciones futuras
por tanto si se considera que el
anterior está bastante surtido en
de las numerosas compras
de la fresca electiladas, las cua-
permiten añadiéndoles el vi-
de pasas, azúcar, piquetes, etc.
esperar por mucho tiempo
de hacer pedidos de alguna
cantidad. De aquí que el clamo-
de general y las salidas muy
de los muelles se ve grande, an-
habiendo llegado la semana
actual mucho vino de España
clases, por ahora al menos, se
confesar que no son superio-
riendo preciso, respondo que
necesario, como ya tenemos di-
anteriormente, es necesario pa-
polo, conservación y brillan-
de los 500 análisis, prácticas
Por esta Estación desde la fi-
último, prueba la ven-

dad de lo que decimos. Por algo
se venía siguiendo esta práctica en
todo el mundo desde hace algunos
siglos.
La paralización es casi completa
en los negocios sobre alcoholes.
En los de industria es difícil asegu-
rarse de la tendencia de los mé-
cades por seguir casi siempre las
disposiciones de la especulación lo-
cal. En Cette y Marsella si bien
son escasas las transacciones se
sostienen los precios. El norte fino
se cotiza a 48 francos el hectólitro.
El de orujo de 85 a 90 y el 3/6,
buen gusto, de 100 a 150. Los
aguardientes y cognacs se venden
con una pequeña baja.
Los azúcares que experimenta-
ron la anterior semana alguna baja
se han recuperado y se venden los
brutos a 18 francos los 100 kilos,
para los refinados hay mucha cal-
ma. Los precios no han variado.
Los trigos y harinas han sufrido
una ligera alza. El cremor y cris-
tales de tartaro son nulas las de-
mandas. Los precios de estos últi-
mos son a 7.75 francos el medio
grado de rendimiento.
Siguió notándose en estos merca-
dos la absoluta carencia de ca-
ñuets. Los melocotones y moscatel
buenos escasean y se pagan muy
bien. Las pasas han bajado de me-
dio a un franco los 100 kilos. Los
precios de los demás artículos no
han experimentado variación res-
pecto a los consignados en nuestro
boletín anterior.
Los de los vinos tanto españoles
como franceses con tendencia a la
baja. El mercado lo mismo en Cé-
te que en los demás centros im-
portantes del Mediodía muy encal-
mado.
ANTONIO BLAVIA.

CAUSAS DE UNA CATÁSTROFE

EL NÚMERO 13
Sr. D. Juan Barat, jefe
de la compañía de los fe-
roviarios del Norte de Es-
paña.
Respectable señor: El tren 4, el
número 13, que salió de Ma-
drid a las 11 y 30 minutos de la
noche, y que iba a Irún, se des-
componió en el momento de salir
de la estación de Irún, durante el
través de un túnel, y como consecuencia
de ello se produjo una catástrofe que
costó la vida a un niño, y que produjo
habitaciones, mira las gargantas,
abriga las cañales, echó un pato,

toca las frentes y llama a cada ins-
tante al médico, inquieta, aturrida,
temblosa, temiendo que se conta-
giera y perecieran los demás.
Es un espectáculo que me ha impresio-
nado vivamente y me ha sugerido
la idea de dirigirme a usted; a
usted, que lleva la batuta en esta
gran orquesta, cuyas falsas entra-
das han ocasionado la catástrofe de
Burgos y soliviantado justamente la
opinión.
Perdóneme usted, señor Barat,
esta franqueza, y deseche la idea—
si acaso la tuviese—de que voy a
hablarle a tontas y a locas, indigno,
furibundo, ebrio de ira.
La explosión del sentimiento pú-
blico manifestada en la prensa,
con apasionamiento a veces, con
ignorancia otras, nunca tan justifi-
cados y excusables como en la pre-
sente ocasión, ha sido inmensa.
Todos han buscado con afán las
causas de la catástrofe, y todos ac-
laman por el remedio inmediato. La
solución del problema es hoy un
hecho.
En tanto los trenes se hallen
provistos del freno automático y di-
mitan los impudicos consejeros de
la compañía, ya no habrá descarril-
amientos, ya no habrá alcances, ya
no habrá choques.
Con esto, y con pedir además la
doble vía, como quien pide café
a un camarero, los trenes patina-
rán divinamente, los coches de ter-
cera se convertirán en hamacas,
los campos de Castilla serán casi
ideales, y a alguna vez, por casuali-
dad inexcusable, chocarán dos ma-
quinarias, se romperán únicamente,
pastosamente como alambres, por
puntos sin detrimento de su fragil-
idad.
Todo eso está perfectamente y yo
lo deseo de todo corazón, y el sen-
tido común me dice que la compa-
ñía lo desea al mismo, y a mil
millones por que no hubiese ocurrido
la catástrofe, pero creo firmemente
que hasta ahora nadie ha dado
con la verdadera causa del choque
de Burgos, y estimo por lo tanto
erroñosos, en su mayor parte, los
comentarios de la opinión.
La mía parecerá a usted preten-
ciosa, señor Barat, y es probable
que piquenle usted el ojo, ante-
ultra crepidam, de Apelles al Zap-
tero, pero tenga usted en cuenta
que me está usted a la altura de
me llevo hace tres años a estudiar
la atractiva e interesante economía
del ferrocarril del Norte, para lo
cual me ayudaron las circunstancias
poderosamente, y que en el trayec-
to que abraza la vía desde San Se-
bastián a Irún he hecho, durante
tres veranos consecutivos, curiosas
observaciones que me han puesto al
corriente de muchas cosas que ig-
noraba.
Fruto de esas observaciones son
estas líneas que enderezo a usted,
leal con benevolencia, y vea si
del juicio de un crítico desapasiona-
do e imparcial puede escarse algún
provecho.
No soy sabio de pacotilla ni pro-
fano de ocasión, soy sencillamente
una persona que se ha enterado
de un asunto antes de ocuparse de
él, y presenta a usted el resultado
de sus humildes investigaciones.

¿Sabe usted cual ha sido la causa
determinante de la catástrofe de
Burgos? El núm. 13. No se sonría
usted, no crea que hablo en broma;
se lo digo a usted con toda seriedad.
El núm. 13, el fatídico núm. 13, ha
venido a justificar nuevamente el
invencible horror en que lo tiene el
vulgo.
Comprenderá usted en seguida que
me refiero al tren 13, como descen-
dente, que sale de Madrid a las ocho
y cuarenta y cinco minutos de la
noche y llega a Irún a las ocho y
seis minutos de la siguiente.
He dicho «llega a Irún», y he di-
cho mal; «debería llegar» sería lo
justo; porque ha de saber usted que,
desde que se estableció el nuevo
servicio, que comenzó a regir el 15
de Mayo último, raro, rarísimo ha
sido el día—quizá no haya llegado
a media docena en cinco meses—en
que el horrible 13 ha salido a su ho-
ra de Miranda y entrado a la suya
en la estación de Irún.
¿Porqué? Usted ha de saberlo me-
jor que yo, señor Barat. Porque el
tren-copra se convertía en Miran-
da en mixto, tenía que esperar allí
a la fruta de la Rioja, y venía car-
gado, como un mozo de cuerda, de
uvas y melocotones, con seis y siete
vagones a la cabeza y acompañado
del ruido infernal, salvaje, del freno
de una máquina 400.
Los retrasos eran siempre de cua-
renta minutos por lo menos, y lle-
gaban muchas veces a una hora y a
hora y media.
Este tren, como usted debe saber
lo también mejor que yo, tenía un
auxiliar: el 23, que salía de Miran-
da a las 8 y 15 de la tarde y debía pa-
sar por San Sebastián a las 8 y 16 de
la noche.
Debía pasar, ha escrito, porque
no pasaba nunca. Si el 13 traía una
hora de retraso, el 23 traía dos, dos
y media y hasta tres. Auxiliario más
precioso no lo he visto en los días de
mi vida, y era compañía entiendo
que se auxiliaba a un tren de esa
manera, no hay sino pedirle. Cri-
neos para que lo relienten a uno
bajo el peso de la cruz.
Ese retraso diario, sistemático,
inaguantable del 13 trajo por conse-
cuencia inmediata la irregularidad
del servicio.
El viajero, supeditado a la uva y
al melocotón, tuvo que ceder ante
los comestibles de la Rioja y esperar
en Miranda la descarga y carga de
la fruta.
De aquí el desquiciamiento del
servicio; de aquí los cruces accidenta-
les; de aquí la acumulación de
trenes; de aquí el azoramiento de
los empleados; de aquí, en fin el cú-
mulo de contingencias que desarre-
glan por completo una máquina y
traen consigo la nerviosidad, la des-
confianza, el miedo del maquinista.
Así ha estado, durante todo el ve-
rano, el servicio del ferrocarril del
Norte entre Miranda e Irún. Victi-
mas de los retrasos diarios del 13 han
sido, más o menos, todos los trenes,
y principalmente el 1, el 3 y el 21,
el 2.042 y el 40 han muerto muchas
veces a manos de los jefes del apea-
dero de Gainchurizqueta y de las
estaciones de Rentería y Pasajes;
con desesperación de los viajeros,
entre los cuales me he contado yo
frecuentemente.

Cuando salió el tren 4 de Irún, el
día de la catástrofe, llegó sin nove-
dad hasta Zumárraga, donde debía
verificar el cruce reglamentario con
el 13; pero el 13 venía retrasado,
como todos los días, y allí tuvo que
perder el 4 quince ó veinte minutos
esperando al «jetattore».
Con esos minutos de retraso salió
de Zumárraga, y con ellos llegó a
Burgos, dando margen el retraso a
la negligencia del desdichado subje-
fo que lanzó al 4 sobre el 21 y pro-
dujo la desgracia.
El 13, el 13 siempre! Si hubiese
llegado a su hora a Zumárraga, el
4 hubiese llegado a su hora también
a Burgos, y a su hora se habría ve-
rificado el cruce reglamentario en
Quintanilleja; pero se interpuso el
número fatal y produjo el sinies-
tro.
El 13 ha sido, señor Barat, el
causante de él, el 13, que ha esta-
blecido la deplorable irregularidad
que ha perturbado el servicio du-
rante la temporada de verano.
No quiero recriminar a nadie, no
quiero que ninguna pasión—fuera
de la humanitaria—venga a des-
componer la serenidad de ánimo con
que escribo estas líneas; quiero des-
cartar de ellas toda acrimonia, toda
censura que represente ignorancia
ó obcecación.
Cuento a usted que lo he observado,
y trato de hacerlo tranquilamente,
como quien presenta un documento
que puede ser de alguna utilidad,
sin atenuaciones de obligado, ni ri-
dículos desplantes.
Debe proveerse de frenos automá-
ticos a los trenes; deben establecerse
las campanas de aviso que anuncian
a una estación la salida de un tren
de la estación inmediata; deben ha-
cerse esas y otras cosas que usted
sabría seguramente y yo ignoro; pe-
ro lo que urge establecer ante todo
y sobre todo es la regularidad del
servicio, de la cual dependen la
marcha normal del ferrocarril y la
seguridad del viajero.
No está en lo humano percibirse
contra lo imprevisto, y los barcos se
perderán y los trenes chocarán y
descarrilarán mientras haya mar y
caminos de hierro; pero toda medi-
da preventiva es poca cuando está
en las manos del hombre aplicarla
para defender la vida de sus seme-
jantes.
Con el servicio regular, un niño
maneja cualquiera estación; con el
servicio irregular, la máquina se
descompone, el empleado se turba,
todo se altera y producense catás-
trofes como la que todos lamenta-
mos.
El jefe de estación, el subjefo, el
telegrafista, el guardaagujas, son
de carne y hueso como nosotros, co-
mo nosotros tienen sangre y nervios
y están sujetos como todos a error;
su serenidad depende de la marcha
reposada y natural de las labores
que les están encomendadas, y
normalizarlas en lo posible es hacer
en pró del viajero, tanto ó acaso
más que las precauciones mecáni-
cas.
La compañía tendrá, como todas
las compañías del mundo, emplea-
dos malos y buenos; pero la calidad
debe buscarse siempre con prefe-
rencia a la cantidad.
A este propósito, Sr. Barat, pon-