



EL ECO DE CARTAGENA

AÑO XLIII

DEOANO DE LA PRENSA DE LA PROVINCIA

NÚM 12486

PREMIOS DE SUSCRIPCIÓN

En la Península.—Un mes, 2 ptas.—Tres meses, 6 id.—Extranjers.—Tres meses 11'25 id.—La suscripción se contará desde 1.º y 16 de cada mes.—La correspondencia a la Administración

Administración y Redacción, Mayor 24

MIÉRCOLES 27 DE MAYO DE 1903

CONDICIONES

El pago será siempre adelantado y en metálico ó en letras á fácil cobro.—Corresponsales en París, A. Lorrain rue Cassini n.º 61; y J. Jones, Faubourg-Montmartre, 31.

PROCESO del tratado de París

Con este título ha publicado el ilustrado comandante de caballería D. José María González Bernard un bien escrito folleto, en el que se demuestra, sin género de duda, que la política del Norte América, desde poco después de declararse independiente el citado país, se ha encaminado a anexionarse a Cuba. Si alguna vez ha aparecido interesada en que no saliera de nuestro dominio la citada isla, debióse al recelo de que nos la tomaran los ingleses.

En el folleto del señor González Bernard aparecen intercaladas notas diplomáticas de distintas épocas y de varios ministros de los diversos gabinetes españoles y yanquis que se han sucedido desde que los Estados de la Union constituyeron nacionalidad; y en la primera de ellas, escrita ya hace un siglo por el conde de Aranda, ya predecía éste que la nueva nación sentiría muy pronto deseos de anexionarse a nuestra gran colonia para que le sirviese de ventinela avanzado en las probables contiendas con el viejo mundo.

leyendo las notas—varias de ellas no conocidas ó olvidadas—y fijándose en los razonamientos que emplea el autor del folleto para hacer resaltar la intención que encierran las de procedencia americana, se ve la idea manifiesta de que la isla saliera del poder de los españoles para ir a parar a los americanos, pero á nadie más.

La labor de los yanquis ha sido constante, porfiada. En tanto no estuvieron en condiciones para despojarse de la máscara, nos ofrecieron sus buenos oficios para acallar ambiciones de Inglaterra; pero no perdían el tiempo y se preparaban para hacerse fuertes.

Cuando se consideraron poderosos alzaron la tea de la discordia ayudando á los insurrectos, y cuando nos vieron desangrados y pobres, tomaron prestado de la voladura del «Maine» para arrastrarnos á una guerra en la que estaba descontento que habíamos de perder.

A nuestra legendaria imprevisión atribuye el ilustrado comandante el desastre colonial de España; pero lejos de atribuir la culpa á este ó al otro partido, por sí dió tal reformas ó dejó de darlas, ni a todos, aunque en totalidad no respondieron a los deseos del país; atribúyelo á la nación, al enorme consumo de energías gastadas durante el siglo diez y nueve, que ha sido para los españoles de perpetua guerra.

Tiene razón el abogado militar—por que el señor González Bernard es abogado.—En lucha primero por la independencia; en lucha luego por la libertad, y en lucha siempre (trece años contra los carlistas) nuestra atención ha estado fija siempre dentro de la casa y apenas si de vez en cuando hemos mirado al exterior.

¿Hay medios de rectificar para impedir que en el futuro lluevan sobre España nuevos males?

El autor del folleto cree que sí y para ello piensa en la defensa de las islas Canarias y en la costa norte de África que fué un día aspiración legítima de los españoles.

¿No será tarde?

De todos modos, cosa es esa que corresponde a los gobiernos; pero hay que dejarlos en condiciones de paz para dedicarse á esa labor.

El Proceso histórico del Tratado de París, se halla a la venta en el establecimiento de los hermanos García.

TIJERETAZOS

Tratando de la carrera de automóviles y de los sensibles accidentes en ellos ocurridos, dice «El Imparcial»:

«Si esas desgracias hubieran ocurrido en tierra española, se nos culpaba del mal estado de las carreteras, del descuido de la administración, de la barbarie nacional. ¿Quién sabe si detrás del automóvil vendría una nota diplomática?»

Sin duda ninguna.

En la comunidad internacional no ocupamos el puesto que debemos sino el que los demás nos asignan.

El más malo.

Alí está la fiesta taurina que nos granjea una fama de bárbaros que no hay más que pedir.

Sin embargo, alí está la carrera de automóviles vivita y coleando.

¿Y qué dicen ustedes del boxeo inglés?

¿Y de los matches de trenes de la gran república, atestados de viajeros que se juegan la bolsa y la vida?

Serán bárbaras las corridas de toros, pero los citados espectáculos ¿no son culmos de barbaridad?

Pues entonces....

Leemos:

«En Algarrobo han sido detenidos Sebastián García Fernández y Antonio Guerra Vázquez que incendiaron, para vengarse, la casa agrícola de Sebastián Sagovia Camacho.»

Entre la sequía que ha mermado la cosecha, la langosta que se está engullendo la poca que hay y los incendiarios que aciman la tea para hacer luz en la cuestión del hambre, no va á quedar un grano, salvo los que padecen algunos en la piel.

Cuentan los periódicos, que la suspensión de las carreteras de automóviles, representa una pérdida de una regular cantidad de miles de duros.

Los que más pierden son los funerarios.

¿Porque apenas si prometían entierros de primera clase las tales carreritas!

Por la muestra....

SINIESTROS DE AUTOMÓVILES

«El automóvil de Gabriel viene caminando á 138 kilómetros por hora.»

«El automóvil núm. 5 por anteponersele un perro, ha sufrido una desviación y se ha estrellado. Los conductores han quedado muertos en el acto.»

Telegramas de la prensa.

Los coches automóviles, pueden recorrer sin peligro las carreteras actuales, á las velocidades de los vehículos que ordinariamente transitan por estas vías. Las marchas forzadas, los grandes desarrollos de longitud en pequeños intervalos de tiempo, ocasionarán aun en las alineaciones rectas del camino, siniestros inevitables, mientras no se pongan en relación las condiciones que requiere el movimiento del automóvil á gran velocidad, con las de la asfáltica en que efectúa la rodadura.

Se construyen coches motores, provistos de máquinas ligeras y resistentes, con las que se alcanzan velocidades superiores á las producidas por las máquinas de los trenes expresos más rápidos; pero así como estas locomotoras han obligado á modificar los antiguos trazados de vías férreas, con carriles de mayor peso, con inclinaciones más suaves y con curvas de grandes radios y elevados peraltes, de igual modo aquellas máquinas obligan á construir caminos en condiciones muy diferentes de los que bastan para el servicio de las carreteras ordinarias.

El tren en marcha sigue una trayectoria cuyas ondulaciones, dibujadas en el terreno por la línea del carril asecan la firmeza, la precisión y la seguridad, con que materializan la solución exacta de un problema de dinámica. Las huellas que marcan las llantas, indican el paso del automóvil por la carretera, señalan en cada inflexión, un peligro venido: en cada rodada un siniestro evitado, en cada punto que avanzan una habilidad que va extinguiéndose, una serenidad que se va fatigando, una inteligencia que se obscurece hasta impossibilitarse en apreciar el peligro y de salvarlo.

Es la causa que más accidentes ha producido en las jornadas largas y rápidas: el cansancio del guía. Y es raro el conductor que en las carreras de automóviles no ha

experimentado sus efectos, á los que se suman siempre los del vértigo, con la peligrosa atracción que ejercen sobre la voluntad, de los corredores, al transformar la noción de todo temor, en imperioso deseo de buscar el mayor riesgo.

Otro peligro para los corredores, lo constituyen los obstáculos que puedan encontrar en la marcha. Para salvarlos debe desviarse el automóvil, y hacen falta condiciones excepcionales en el conductor, porqué al movimiento angular de la rueda guía, por pequeño que sea y en el tiempo en que se produce, ocasiona á causa de la velocidad una desviación considerable, que saca al coche del camino, sin que materialmente haya lugar ni espacio para evitarlo.

Las condiciones especiales de las carreteras y la frecuencia ordinaria de estas vías, constituyen para el carrista los obstáculos mencionados; y es de advertir, que las entradas y salidas de curvas apenas se advierten á tiempo de manejar la guía convenientemente, y al salir, siempre desviado del camino, que rara vez va percibido un vehículo á más de 500 metros, en las condiciones especiales de curvas y resaltes, no tiene en los quince segundos que tarda el automóvil en recorrer aquella longitud, tiempo suficiente para situarse en el lado de la vía que respectivamente los reglamentos de policía de carreteras. Todo esto justifica que los choques ocurran siempre con vehículos ó personas atravesadas en el camino, y que las desviaciones que hacen el automóvil fuera de la vía, son por el lado de la tangente al entrar en las curvas y por el lado del radio al salir de estas alineaciones.

Ocurrirán muertes en las grandes carreras de automóviles, aun suponiendo á estos coches en perfecto estado de marcha, si no se modifican los trazados de carreteras, como se han modificado los de ferrocarriles, aumentando el ancho de los caminos y el radio de las curvas, modificando el perfil transversal de la vía, y resplazando las firmes de piedra partida por hormigones de asfalto.

El remedio es costoso y contrario á las ideas de los ingenieros que proyectan estas vías de comunicación, pero tal vez constituya la única manera de transformar los transportes, aumentándoles y abaratándolos y seguramente, la modificación radical que se consiguiera en los medios de verificarlos, evitaría los enormes gastos que ocasiona la conservación de las carreteras,

182 BIBLIOTECA DE EL ECO DE CARTAGENA

ber así lo que uno piensa; ¿hace mucho que no le habéis visto.

—Le encontré ayer, respondió Valentina; quizás iría como nosotros al salón de pinturas, y notaría que yo admiraba este cuadro.

—No importa, repuso Mr. de Toutvenel; no me quitaréis la idea que esto oculta alguna cosa extraordinaria.

—Confieso que tengo mis escrúpulos, dijo Mma. de Champéry; bueno que Mr. de Lorrille sea el hijo de un amigo de mi madre, pero no le conozco bastante tal vez para aceptar...

—¡Ah! guardáos de dar importancia á una cosa tan simple, y no le aflijáis con un desaire, que de seguro le haría desgraciado!

—¿Lo creéis así? dijo Valentina sonriendo.



BIBLIOTECA DE EL ECO DE CARTAGENA 185

—Espero que no; es un accidente... una caída; su cabriolé ha volado, y... se ha roto una pierna.

—¿Quién se ha roto una pierna? esa aturdido de Guersy, le apostaría, exclamó Mr. de Toutvenel; ha dado en la manía de tener caballos tan vivos, tan indomables, que no me estraña.

Y Mr. de Guersy, que estaba en el otro salón, vino á tranquilizar á los que deploraban su imprudencia.

XIX

MOVIDA de tan amable atención, Mma de Champéry presumió que Mr. de Lorrille iría aquel mismo día á casa de su madrastra para ver el efecto que esto había producido.

Mma. Clairange esperaba en aquella noche mucha gente; Valentina llegó muy temprano, vestida con esmero, graciosa como mujer satisfecha de su compostura, y animada con esta coquetaría ociosa, que las hace siempre benévolas y lindas. Pocas eran las personas que habían llegado cuando ella entró en casa de