

EL ECO DE CARTAGENA.

PUNTOS DE SUSCRICION.

Cartagena: Liberato Montells, Mayor 24, Madrid y Provincias, corresponsales de la casa de Saavedra.

SEGUNDA ÉPOCA.

La correspondencia y reclamaciones se dirigirán á D. LIBERATO MONTELLS y ~~UZZETA~~, administrador de este periódico.

PRECIOS DE SUSCRICION.

En Cartagena un mes 8 rs.—Trimestre 24.—Fuera de ella, trimestre 30.—Números sueltos un real.

Sábado 15 de Enero.

El Eco de Cartagena

«El Fomento de la producción nacional» que se publica en Barcelona tenemos el siguiente artículo:

LA MARINA MERCANTE.

Lo que pasa con la marina mercante de España, dudo le pase á otra nación, excepto la Grecia, y es: que más del cincuenta por ciento de buques de vela son de construcción extranjera.

De los vapores no hay que hablar, pues todos son obra inglesa. ¿De qué proviene esto? ¿Acaso en nuestra patria, en las Antillas, en Filipinas y posesiones del golfo de Guinea no tenemos buenas maderas de construcción? ¿Por ventura no tenemos buenos constructores? Los talleres como la Maquinista, el Vulcano, Alexander y otros ¿no se atreverían á fabricar cascos de hierro? Creo que todas estas condiciones reunidas, la cuestión está en estudiar de donde proviene tan gran falta.

Maderas las tenemos, tan buenas como las mejores que se emplean en Inglaterra; lo que nos falta es vías de fácil transporte á los astilleros, y que el gobierno prive esta furia de tala que ha entrado á los agricultores, para plantear viñedos.

Que no nos faltan buenos constructores, lo prueba los cascos tan marineros y hasta hermosos que salen, aunque contados, de Lloret, Blanes, Arenys, Barcelona, Mahon y Palma, además de algunos de otras provincias.

No hay más que mirar las fragatas «Pländolt», obra maestra admirada en los Estados-Unidos y construida en Mahon, la «Flora» de Pombó construida en Arenys, la «Joaquín Sorra» en Blanes, la «India» en Barcelona y otros muchos buques. El nombre del constructor conocido por Pa y als, es de fama entre la marina catalana. El que nuestros talleres de máquinas harían,

también como en el extranjero, cascos de hierro, lo prueba las reparaciones que continuamente hacen á los vapores, dejándolos como nuevos. Actualmente el Vulcano, se puede decir que ha hecho nuevo el vapor América, y en cuanto á máquinas, nuestra armada usa algunas muy superiores á las inglesas, del Vulcano y de una casa de Sevilla, y nuestra marina mercante las tiene muy buenas, como las de los vapores D. Pablo Tintorer que son de casa Alexander y otras construidas en la Maquinista y Vulcano.

Actualmente en esta plaza cuando hace falta un buque ya es proverbio decir: en Génova lo encontraremos, y en efecto cada día entran cascos italianos y no pequeños que avergüenzan al pabello español que anda en sus puertos.

Porque que nuestro comercio va mendigando por todos los puertos los buques que los extranjeros construyen por especulación, ó dar al escluido para fabricarse otros mejores.

Es triste que nuestra bandera sirva de enseña á cascos de todas las naciones, pues en nuestro puerto hasta se ha comprado buque griego, antes italiano y cansado de navegar con ambas banderas.

Que esta clase de comercio fuera recíproco, muy corriente, pero el caso es que nosotros no construimos ni para nuestras necesidades. Los buques de esta matrícula ó inscripción, de porte de más de 400 toneladas, seguro que los 80 por 100 son todos cascos extranjeros. Particularmente en el último semestre del año anterior han entrado más de diez buques de gran porte comprados á Italia y á últimos de año entró el pailebot de tres palos «Trinidad», casco americano.

Pues bien, cuando navieros obran de esta manera, es prueba de que la construcción nacional no les sale á cuenta, y esto que todo buque comprado al extranjero ha de pagar el derecho diferencial de bandera; por consiguiente hora es ya de que el Gobierno mire de poner remedio á tal escándalo, ya aumentando de un modo correspondiente

el pago de abanderamiento, ya protegiendo á los constructores navales de modo que las obras que fabriquen no resulten más caras que sus iguales del extranjero. Reuniendo como hemos dicho todos los elementos para poder fabricar en nuestros astilleros todos cuantos cascos se necesiten, somos muy culpables ante la Patria si no hacemos todos los esfuerzos para conseguirlo.

Ya casi dá vergüenza correr la mar, y no encontrar buque que por su estampa se pueda decir es español; ó es de «casa», como decimos los marinos catalanes.

Nuestros navieros y marinos, por su parte, también tienen el deber de hacer todos los medios posibles para que cese esta importación de buques extranjeros, y si no les favorecen los aranceles y derecho de abanderamiento, hagan una representación razonada al Gobierno para que se estudie la cuestión y se le aplique correctivo. En nuestra marina mercante entra desgraciadamente mucha rutina, esto es, que de muchas cosas que se hacen no se estudia el «por qué» de ellas.

La inscripción marítima de Barcelona ha aumentado en poco tiempo en más de 50 buques que casi todos son extranjeros, y que si los apreciamos en un valor mínimo de 10.000 duros, tenemos medio millón de pesos salidos de España y gastados en recoger lo que á los extranjeros no les aprovecha.

Es preciso que hasta en nuestros negocios nos acordemos que somos españoles dejando esas doradas teorías que tienden á hacer desaparecer el carácter nacional de los pueblos.

José Ricart Giralt.

MISCELÁNEA.

El vapor de guerra de la Gran Bretaña «Valereux» ha traído noticias de los dos vapores «Alert» y «Discovery», que zarparon el día 5 de Julio último de Portsmouth para ir á explorar el polo Norte, ha-

biéndoles acompañado hasta la isla Disco (70 próximamente latitud N.), en cuyo punto les hizo entrega de toda clase de provision, dejando otra gran cantidad de depósito en la referida isla, lo propio que las cañanas de dicha embarcación, por haber perdido los suyos los dos vapores en las violentas tormentas que han corrido en la travesía.

Grandes son los peligros que deben desafiar los expedicionarios desde este punto hasta llegar al término de su viage, á pesar de las eventuales condiciones que reúnen dichas embarcaciones, construidas á propósito para sufrir la terrible presión de los hielos: sus cuadernas son hechas de la mejor madera de roble, y están reforzadas con piezas de hierro; un espalon de acero para abrirse camino al través de los grandes témpanos de hielo; máquinas de gran potencia, con los fogares dispuestos para la alimentación con carbon ó bien con grasa (que pueden obtener por la pesca de ballena y de focas;) gran repuesto de víveres, y otro gran número de precauciones que se han tomado para la satisfacción de las necesidades de los tripulantes, son pocas para las contingencias á que están espuestos en aquellos mares, donde se han llevado á cabo tantos actos de abnegación y heroísmo, por el deseo de suministrar noticias referentes á aquellas regiones poco conocidas siendo muchos víctimas de sus nobles propósitos, intentados con tanta intrepidez y sin otro estímulo que el deseo de reportar la gloria de hacer imperecedero su recuerdo en los anales de la navegación.

Esta expedición, exclusivamente inglesa, está protegida por el gobierno de dicha navegación, que ha consignado en los presupuestos de 1876 la cantidad necesaria para enviar un barco á aquellas regiones en busca de los expedicionarios si de ellos se dejase de tener noticias en dicha época. Tal ha sido el orgullo nacional y el exclusivismo que ha dominado en este asunto, que se ha rehusado la cooperación de varios sabios alemanes que deseaban