

# EL ECO DE CARTAGENA.

## PUNTOS DE SUSCRICION.

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

## SEGUNDA ÉPOCA.

## PRECIOS DE SUSCRICION.

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

Viernes 31 de Marzo.

El Eco de Cartagena

### UN ASUNTO TRASCENDENTAL PARA CARTAGENA.

Dedicados exclusivamente al fomento y prosperidad de los intereses de Cartagena, vamos a ocuparnos hoy de un asunto de una trascendencia para el porvenir de nuestro querido pueblo.

Trátase por el Gobierno de S. M. el Rey de establecer una línea de vapores correos que sañendo de uno de los puertos del litoral lleguen á las importantes islas de nuestro archipiélago filipino. La realización de este pensamiento es tan necesaria como conveniente, no solo para los intereses del Estado sino también para los del comercio de toda España y de aquellas Islas. Si pues el Gobierno ha iniciado para honra propia, esa idea altamente beneficiosa á todos, nos parece segura y pronta su realización. Así también ha debido parecerles á varios pueblos á juzgar por lo que dice un diario de Madrid respecto á cierta proposición presentada á las córtes, pidiendo que la salida de vapores del litoral lo sea de la vecina ciudad de Alicante. Las poblaciones de Cádiz y Barcelona se han apresurado á hacer igual petición y sin que pueda calificarse de exagerado egoísmo, nos parece que Cartagena podía aspirar á lo que otras poblaciones reclaman con menos motivo y menos condiciones favorables al objeto.

Cartagena reúne circunstancias especialísimas en pró de su pretensión y creemos que el Gobierno no puede olvidarlas siendo este un servicio que se trata de establecer y para el cual existe el deber de procurar la mayor comodidad posible á las empresas y la disminución de gastos que en otros puertos serian exorbitantes.

Como departamento marítimo y capital tiene Cartagena una gran ventaja sobre Barcelona y Alicante,

como poseedora del primer Arsenal de la nación, reúne las circunstancias de que las empresas pueden aprovechar en el mismo puerto, un magnífico dique único en su clase; como población marítima de importancia tiene una magnífica vía férrea directa á Madrid no interrumpida nunca á pesar de las discordias civiles y un puerto de condiciones naturales y de tal seguridad, que es conocido como el mejor del Mediterraneo: es la población que se encuentra casi á menos distancia de la corte y en su puerto hay establecidas líneas directas de magníficos vapores al Havre, á Marsella y Argelia. Sus espaciosos muelles en construcción tienen lugar bastante, para construir toda clase de almacenes de depósitos, factorías y cuanto fuese necesario.

Nadie pues se atreverá á disputarnos todas esas ventajas, todas esas condiciones y cuanto queda dicho de nuestro hermoso puerto, si sabemos aprovecharlo.

Nosotros que siempre entusiastas por el bien de nuestro querido pueblo, hemos iniciado un asunto de importancia para el porvenir de Cartagena nosotros, repetimos, veríamos colmados nuestros deseos y aspiraciones si todas las asociaciones y particulares de la población poniendo en juego sus influencias hasta realizar esta idea, trabajasen con verdadero entusiasmo y con inquebrantable fe en beneficio de los intereses locales, harto descuidados por desgracia.

Llamados están á ello cuantos se precien de buenos cartageneros, llamados vienen en primer lugar el Municipio, la sociedad económica y Junta de Comercio y no creemos posible que la apatía y el abandono puedan hacer que Cartagena no obtenga lo que parece lógico debe concedérsele.

Toda la provincia está interesada en que la concesión se verifique y los diputados de toda Murcia, cuyo amor á su país nadie puede poner en duda, harán por su parte cuanto de ellos dependa para realizarlo.

La redacción de nuestro periódico

co deja iniciado el pensamiento y hecho cuanto de su parte era posible. Que todos coadyuven en la medida de sus fuerzas y la esperanza de conseguir algo beneficioso para Cartagena, no habrá desaparecido por completo.

### LA NAVEGACION DE ALTURA.

I.

Comerciantes y navieros que en su conjunto representan buques destinados á la navegación de altura por mas de cuarenta mil toneladas, han elevado una razonada exposición al Ministerio de Hacienda impetrando la aplicación de pronto y eficaces remedios que pongan fin á los males que á dicha navegación, y, por consiguiente, al comercio directo y á la marina mercante española, viene ocasionando el régimen comercial y marítimo establecido para la Península á islas Baleares desde 1869.

El «Fomento de la Producción Nacional», que combatió enérgicamente la abolición del derecho diferencial de bandera; que ha defendido en varias ocasiones la conveniencia de fomentar la navegación de altura; que reclamó contra las actuales tarifas consulares; que pidió el cabotaje para la navegación entre la Península y sus posesiones de Ultramar; que defendió la conveniencia de levantar de su actual prostración los astilleros de las costas españolas; que se opuso en su día á la celebración de los tratados de comercio, pudiendo solo conseguir que se les añadiese la cláusula de que fuesen denunciabiles en cualquier momento, avisando con doce meses de anticipación; que ha pedido repetidamente la denuncia de estos convenios internacionales, y lamentando que la marina extranjera tenga la parte del león en nuestro comercio internacional, no puede menos de acoger con gusto el trabajo antes mencionado, rico de datos, fundado en principios por el «Fomento» defendidos, y que tiende al desarrollo y pujanza de la marina mercante, encargada de llevar el

pabellon español á todos los mares y ser la demostración incontestable de nuestra importancia y actividad comercial.

En 14 años y al amparo del derecho diferencial de bandera, y de un recargo justísimo á favor de la navegación directa y de altura, con mayores alicientes para las procedencias de mas allá de los Cabos de Hornos y Buena Esperanza, la parte que nuestros buques tomaban en el movimiento mercantil se elevó, en Europa, de 350 á 1.120 millones de reales, y en América, de 400 á 670 millones, aumentando en igual proporción el tonelaje, sin que decayera en los años posteriores hasta 1868:

El pabellon nacional, añade la instancia, ondeaba en todos los mares, crecía el número de naves y se notaba el desarrollo de la actividad en nuestros hoy desiertos astilleros.

(Se continuará).

(Del Fomento de la Producción Nacional.)

## MISCELANEA.

### ASOCIACIONES DE AGRICULTORES EN INGLATERRA.

Las muchas sociedades agrícolas que se forman en Inglaterra tienen por objeto reunirse una vez los días de mercado y pasar algunas horas hablando y discutiendo sobre procedimientos y trabajos relacionados con las prácticas más eficaces de la agricultura. La suma total de las cuotas que pagan los socios se emplea en los gastos ordinarios y en la adquisición de libros y periódicos. La primera asociación que se formó fué la de Gloucester, bajo la presidencia del célebre agricultor Mr. Backer; en su discurso de inauguración dijo:

Que en cada sesión se proponga un asunto que convenga al cultivo especial de la estación que podrá discutirse en la próxima.

Que cuando un socio quiera escribir alguna Memoria sobre prácticas