

El Eco de Cartagena

Año XXVII.

DIARIO DE LA NOCHE.

NUM. 752

Preios de suscripción.

Condiciones.

CARTAGENA.—Un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—PROVINCIA, tres meses, 7.50 id.—EXTRANJERO, tres meses, 11.25 id.
La suscripción empezará á contarse desde 1.º y 16 de cada mes.
Corresponsales en París para anuncios y reclamos Mr. A. Lorette, rue Caumartin, 61.—John F. Jones, 13, bis, Rue du Faubourg Montmartre.—En Londres: 166 Fleet Street E. O.
Números sueltos 15 céntimos.

El pago se hace siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro.—La Redacción no responde de los anuncios remitidos y comunicados, conserva el derecho de no publicar lo que recibe, salvo el caso de obligación legal.—No se devuelven los originales.
Administración: D. Emilio Garrido López.
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN, MAYOR, 24.
Anuncios á precios convencionales.

VIERNES 18 DE FEBRERO 1887.

CANAL DE SUEZ.

Hé aquí curiosas noticias relativas al tránsito por el canal de Suez. Según la estadística que la compañía de explotación publica todos los años, detallando el movimiento habido en la compañía anterior.

En el año anterior han pasado por el canal 3307 barcos con 8 985.000 toneladas de arque y con 6.336007 de carga, ó sea, cerca de las dos terceras partes del tonelaje de registro.

A Inglaterra pertenecen más de las tres cuartas partes de dichos buques, puesto que ha contribuido con 2.731.

Desde hace algún tiempo los ingleses son los carreteros del mar; es decir que en sus manos tienen todos los trasportes marítimos, como podía decirse de los americanos ántes de haber perdido su marina por la guerra separatista.

De Inglaterra son, no solo las tres cuartas partes de los buques, que atravesaron el canal en el año 85, sino también más de las tres cuartas partes de tonelaje bruto y neto, porque sus 2.731 buques miden 6.025.000 toneladas y cargan 4 864.000.

Sigue á Inglaterra, Francia; pero á que distancia!

El pabellón francés solo se ha enarbolado en 294 buques con 838 mil toneladas de arque, representadas principalmente por la Compañía de las Mensajerías Marítimas, muy subvencionada, puesto que en tal concepto recibe más de 18 millones y hace entre otros, los servicios postales de la India, del extremo Oriente y de la Austria.

En el tercer lugar está Holanda, por su comercio con las Indias neerlandesas, Blanca, Bilitón y Java.

Su pabellón fué representado por 155 barcos y 285.000 toneladas.

Italia que á riesgo y pelgro se ha establecido en el Mar Rojo, y que no puede hacerlo en Túnez ó en Trípoli, tiene líneas postales con la India, habiendo sido su contingente de 109 buques con un tonelaje de 240.000.

Citarémos, por fin, entre las naciones más comerciales, el Austria-Hungría, con 69 barcos que miden 165.000 toneladas.

Esas son las seis principales naciones que transitan por el canal de Suez y han representado en él 3.183 buques y 6.336.000 toneladas. Es decir, que para las otras doce potencias marítimas que utilizan dicho canal, España, Rusia, Noruega, Turquía, Egipto, Portugal, Japón, Estados Unidos, Dinamarca, Bélgica, Persia y Grecia, no quedan más que 124 barcos con 254.000 toneladas de ar-

que, menos de la vigésima parte en cuanto al número de buques, y un poco más de la cuadragésima parte respecto de la capacidad.

Han pasado por el canal 201.772 pasajeros, incluidos 112.230 militares, ó sea 43.817 soldados ingleses, 41.235 franceses, 9.575 turcos, 9.153 italianos, 2.900 holandeses, 1.065 rusos, 1.002 españoles y el resto alemanes, japoneses, portugueses y chinos.

Los otros 89.542 pasajeros comprenden 47.068 diferentes nacionalidades, principalmente ingleses y australianos, 24.172 peregrinos musulmanes que iban á la Meca ó volvían, 2.290 rusos deportados á la Siberia, 2.908 colonos también rusos que regresaban de la Siberia ó se dirigían á esta región.

La mayor parte de los buques que han surcado el canal, unos 2.900, tenían un calado inferior de 7 metros. Otros 698 calaban de 7 á 7,50 metros como máximun.

Los buques correos subvencionados pertenecen á Inglaterra, Holanda, Francia, Italia, Austria Hungría y España y representan juntos un arque de 1.132.000 toneladas.

Como el comercio inglés solo utiliza hasta ahora el canal de Suez por 100 de sus importaciones y en un 70 por 100 de sus exportaciones á la India, extremo Oriente y Australia, seguro es que durante muchos años irá en aumento el tránsito por el canal.

El movimiento comercial de Inglaterra con toda la Australia, con la Australasia, como ellos dicen, es decir, comprendiendo la Tasmania y la Nueva Irlanda, es de 53 millones de libras esterlinas ó sea 625 millones de pesetas.

Un gran parte del tráfico, particularmente en las lanas y los trigos, pasa todavía por el Cabo de Buena Esperanza ó por el de Hornos, pero cada día se acentúa más su tránsito por Suez. Lo mismo sucede con los arroces, los granos, los frutos oleaginosos y otros de la India, y aún el té del Japón destinado á los Estados Unidos. Viene por Suez cada vez más por muchos miles de toneladas, en lugar de ir desde Yakoama á San Francisco, á Chicago y á Nueva York, por la línea férrea trascontinental del Pacífico.

El viaje es de cuarenta y cinco días en este caso y de cincuenta y dos en el otro, pero el requerirse menos trasbordos constituye una ventaja en el transporte de té y otros muchos productos.

Los ingleses que con Palmeratón tanto se opusieron á la apertura del canal de Suez, lo utilizan tres veces más que el resto de las naciones, se-

gún hemos demostrado. Pero también resulta que de los 65 millones de francos que Mr. de Lesseps distribuye cada año á sus accionistas, las tres cuartas partes las pagan los ingleses.

Es un bonito beneficio.

LOS OBREROS DE PARÍS.

En la «Revista de Ambos Mundos» se ha publicado un estudio sobre el como gana su salario el obrero parisiense, y sobre todo acerca de los medios que se le ofrecen para gastar dicho salario.

París es seguramente de las ciudades populares que mejor pagan á sus jornaleros.

El jornal medio se eleva á cerca de seis pesetas para los varones y 3 pesetas y media para las mujeres.

La relación de los imponentes en la Caja de Ahorros es de 118 por 1.000, relación inferior á la nuestra.

Entre los aficionados que el obrero parisiense tiene á mano para gastar el jornal de la semana, está en primer lugar el que tienen las fiestas «domingeras» de los pueblos de los alrededores, como no está el teatro al llegar á París es el encantador aspecto que ofrecen los días festivos en los pueblos de ambas orillas del Sena.

Viene después el teatro como acci- cate de gusto.

El obrero parisiense tiene pasión por este género de diversión, tal vez como dice el autor del estudio «porque allí se hace la ilusión de codearse y tener al alcance de la mano á una sociedad que está muy alta y cuyos misterios no cree llegar á penetrar jam sino por medio del billete que compra en el despacho.»

Después del teatro vienen los cafés-conciertos.

A ellos acude masa distinta de obreros más superficiales en sus gustos, menos interesados en que la virtud triunfe y quede castigado el vicio, como sucede en el teatro.

Por último, la taberna figura en último término, aunque debiera colocarse en el primero.

Hasta 1880 la profesión de tabernero (sabatier) ostada á severo régimen, pero desde dicha época se empezó á profesar el principio de la taberna libre en el estado libre.

Hay entre los taberneros (á crear al articulista) muchos que viven merced á su complicidad con la prostitución y el robo organizado.

El número de borrachos multados por estarlo en la vía pública fué en 1884 de 68.000.

Verdad es que la introducción de

vinos en dicho año, se elevó á la enorme cifra de 4.584.919 hectolitros.

Decididamente se impone cada vez más la necesidad de moralizar la taberna.

DECRETOS DE MARINA.

S. M. la Reina ha firmado los siguientes reales decretos del Ministerio de Marina.

Admitiendo á D. José Canalejas y Mendez, diputado á Cortes, la dimisión del cargo de vocal del Consejo de Marina y del de administración y gobierno del fondo de premios.

—Nombrando teniente de navío de primera á D. Crescente García San Miguel y Zaldua.

—Id. tenientes de navío á D. Virgilio López Chaves y D. Pedro Valde rrama y Sotó.

Idem alférez de navío á D. Francisco Benavente y Carriles.

—Idem teniente de navío al alférez D. Juan Antonio Lenea Sanchez

—Idem segundo médico de la Armada á D. José Gonzalez Hernandez.

—Idem comisario al contador de navío de primera clase D. José Hernandez Olazarra.

Idem de primera clase á D. Marcelino Canovas.

—Idem contador de navío al de fragata D. Vicente Roa Espino.

Noticias Generales.

Los telegramas recibidos hoy de Berlin dicen que varios jefes de policía de aquella capital han sido enviados á Strasburgo para averiguar con la mayor exactitud posible los fundamentos de la conspiración fraguada en Alsacia Lorena por los partidarios de Francia.

El periódico «Le Matin» publica un despacho diciendo que no es cierto que los alemanes residentes en España hayan recibido orden de regresar á su país para hacer el servicio de las reservas.

Añade que lo único que hay de cierto es que los alemanos que pertenecen á la landwehr han recibido instrucciones para el caso de que sean llamados.

El gobierno italiano ha recibido un despacho del general Gena, gobernador de Massuah, fechado el día 18 del corriente en aquella plaza.

Dice que la situación no ha variado.

Añade que el miércoles de la semana pasada salió de Azmará el candidato abisinio Eas Atula, dirigiéndose á Makalla llamado por el rey.

El despacho dice también que Ras Alula considera terminada la campaña.