

# El Eco de Cartagena.

AÑO XXVII

DIARIO DE LA NOCHE

NÚM. 7949

PRECIOS DE SUSCRICION.

Cartagena.—En mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—Provincias, tres meses, 750 id.—Extranjero, tres meses, 11'25 id.—La suscripción empezará a contarse desde 1.º y 16 de cada mes. Números sueltos 15 céntimos

CONDICIONES.

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro. La Redacción no responde de los anuncios, remitidos y comunicados, se reserva el derecho de no publicar lo que recibe, salvo el caso de obligación legal.—Administrador, D. Emilio Garrido López.

**LAS SUSCRICIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCION Y ADMINISTRACION, MEDIERAS 4.**

Miércoles 16 de Mayo de 1888

**El vino de Proto-cloruro de hierro con hipofosfitos de cal y de sosa.** (Véase en la cuarta plana.)

## EXCESO DE PRODUCCION

Uno de los caracteres tecnológicos que más distinguen á la industria de nuestro siglo consiste en el aprovechamiento, cada día mayor, que hace de las fuerzas de la naturaleza, sobre las cuales ha llegado á ejercer un dominio casi absoluto. El ahorro de tiempo y de trabajo que por este medio se ha conseguido en las funciones de producción, distribución y circulación, es por tal modo importante, que en algunas industrias se le hace elevar de 70 á 80 por 100.

Según los trabajos á este respecto publicados en el *United States Bureau of Labor*, en los últimos veinte años se ha conseguido obtener un aumento de fuerzas productivas en las máquinas agrícolas, de 50 á 70 por 100; en las aplicadas á las manufacturas, otro de 80 por 100; en la fabricación de carruajes no baja de 65 por 100; en la construcción de máquinas de 40 por 100, y en las manufacturas de seda de 50 por 100.

Edward Askinson, que ha hecho estudios especiales sobre este tema, calcula en general, en un tercio el ahorro medio conseguido en el período citado; William Force lo fija en un 40 por 100, y la comisión británica encargada de estudiar los remedios de la crisis económica, afirma «que la suma de trabajo para obtener un producto dado, es incomparablemente menor que hace cuarenta años», y que, además, continúa decreciendo con gran rapidez.»

Por muy beneficiosos que á la humanidad sean estos progresos, es indudable que van siempre acompañados de tremendas perturbaciones económicas.

En 1869 se abrió á la navegación el canal de Suez; desde los viajes de Vasco de Gama en 1468 hasta el dicho año todo el comercio con la India, y con el Oriente se hacía por el cabo de Buena Esperanza, en el cual se invertían de cinco á seis meses. Las contingencias posibles á tan largos viajes habían hecho necesaria la existencia de grandes depósitos de géneros de aquellos países, los cuales se habían establecido principalmente en Inglaterra por su situación mercantil incomparable. Inglaterra hacía después la distribución de estos artículos por todos los países de Europa, acaparando además el comercio de banca de todo el mundo.

En lugar de cinco ó seis meses, después de la apertura del canal, los viajes desde Londres á Calcuta no invertían más de treinta días. La primera consecuencia fué la desaparición de los depósitos mercantiles y la transformación de la marina mercante. Los antiguos buques se vendieron en 1875 y 1876 á la mitad de su precio, y fueron sustituidos por otros de máquina de triple expansión, que hacen y hacían un ahorro de carbón de 48 á 25 por 100. Un vapor mercante de hierro, de 2.000 toneladas de capacidad, que costaba en 1883 en la Gran Bretaña 24.000 libras esterlinas, se compra hoy por 14.000.

El rumbo del comercio ha cambiado de dirección. Los productos de la India arriban á Trieste á Venecia, á Génova á Marsella y Gaciz antes que á Inglaterra.

La economía que la rapidez en los cambios produce, es incalculable. Basta señalar que el comercio total de la India con el extranjero en el año 1869, se valía en 105.500.000 libras, y el de 1874 en libras, 95.500.000, no obstante haber aumentado considerablemente el volumen de los géneros exportados de dicho país. Antes de la apertura del canal los cereales indios no ejercían influencia, por el mucho coste de sus fletes en los mercados europeos; después de la apertura luchan con ventaja con los de los Estados Unidos. El transporte del bushel de trigo de Bombay á Inglaterra costaba 32'5 centavos en 1880, y en 1885 no ha pasado de 16'2 centavos. Por cada mil toneladas de capacidad que entraban y salían de sus puertos, empleaba la marina británica 47 individuos en 1870, y en 1884 por la mejora de sus máquinas, 28 solamente. El coste de los buques de hierro que pasaba de 90 duros por tonelada en 1872 74, descendió á 65 en 1877, á 60 en 1880, y á menos de 40 en 1885 86. De los construidos en 1870 solamente el 6 por 100 pasaba de 2000 toneladas de los construidos en 1884 el 17 por 100 pasaba de esta capacidad.

Parecida transformación han sufrido los transportes por tierra. En los Estados Unidos el arrastre por tonelada y milla costaba en 1869 2'5 centavos, y en 1884 de 1'05 á 0'68 centavos. En 1885, según Mulhall, el transporte por tierra costaba seis veces más de lo que cuesta ahora; el traslado de mercancías á una distancia de 100 millas, añadía 21 por 100 á su coste, y hoy no añade más que el 5 por 100 por igual distancia. A fines de 1885 la extensión de las líneas férreas del globo pasaban de 200.000 millas, las cuales hubieran podido transportar 120.000.000.000 de toneladas en una milla de longitud.

Esta baratura é inmensa fuerza, puesta al servicio de la circulación, ha provocado la baja y la nivelación de precios en los artículos de general consumo y originado el exceso de producción, causa principal de la crisis industrial y mercantil que en todas las naciones se siente.

## Variedades.

### Charada.

Si prima y tercero el pecho  
hace por una morena;  
la medicina mejor  
es irse á segunda y terciá,  
envolverse en terciá y prima  
de los pies á la cabeza  
y hacer que toque mi todo,  
el brindis de la *Lucrecia*.

La solución en el próximo número.

### Refemérides militares

MAYO 16

1503.—Entrada triunfal del Gran Capitán Gonzalo de Córdoba en Nápoles, con el mismo aparato que si fuese el monarca en persona; siendo llevado bajo páño por los diputados, sembradas de flores las calles, y coronados los edificios de gente, que contemplaban con asombro al gran guerrero que había abatido todo el poder de la Francia. Esto fué después de las victorias de Seminara y Cerinola.

1509.—Sale de Cartagena la expedición contra Orán dirigida por el cardenal Jimenez de Cisneros. La escuadra al mando del conde D. Pedro Navarro, se componía de diez galeas y ochenta naves menores, con 14.000 hombres de desembarco.

1557.—El duque de Guisa al frente del ejército francés, levanta el sitio de Civitella (Nápoles,) á la aproximación del duque de Alba y después de tres semanas de continuos ataques sin fruto y sin gloria.

1714.—El duque de Pópoli, que sitiaba á Barcelona en rebelión contra Felipe V, rompe

el fuego contra el convento, batiendo en brecha sus muros y los del huerto que circuido de fofo le rodeaban.

1811.—Batalla de Albuera (Estremadura). El ejército anglo-lusitano-español al mando de Beresford y Castaños, bate y derrota al ejército francés de Soult, ocasionándoles 7000 bajas, no cogiéndose ningún prisionero, lo cual prueba el encarnizamiento con que se combatió. Nuestras pérdidas: 5000 hombres; Soult permaneció en sus posiciones hasta el 18 que se retiró sin ser molestado por los aliados.

1869.—Acción de Ramón de Mayarí (Isla de Cuba.) Las tropas de la nación baten á los insurrectos cubanos desalojándolos de sus posiciones y cogiéndoles armas, municiones y pertrechos de guerra.

1872.—Acción de Ouate. El batallón de cazadores de Mendigorría con 467 plazas de guarnición en este pueblo, sale de él y bate en sus inmediaciones á 7.000 carlistas, siendo notable la retirada hecha á la plaza, en donde se fortificaron esperando nuevo ataque.

1875.—Estando en marcha de Igualada á Barcelona un convoy de potros, escoltado por un batallón y 300 hombres de la guarnición de Igualada, se arrojaron en el Bruch los carlistas sobre el convoy, trabándose un encarnizado combate con la escolta, en el que hubo muchas bajas, terminándose cuando acudió una columna del ejército en su auxilio.

J. CEBRIÁN.

## Local y provincial.

Por los datos de exportación de minerales que dimos á conocer en el número anterior, habrán podido observar nuestros lectores que continúa el declinamiento de las transacciones mineras; iniciado desde hace tanto tiempo.

La disminución en la exportación de minerales de hierro, jamás ha sido tan marcada, contribuyendo, á ello en primer lugar, la poca demanda del género y en segundo, el alto precio de los fletes cuyo importe no se puede cargar al precio de los hierros, por ser muy bajo el que estos alcanzan en el mercado.

*El Diario de Avisos* en su número de noche lamentándose de esta decadencia, achaca

MUESTRAS SIN VALOR

45

Abolidos los *piés*, ¿á dónde podremos dirigiérmos?

Abolidas las *varas*, ¿á qué quedarán reducidas nuestras corridas de toros, que nos presentan ante el mundo como modelos de civilización?

Abolida la *copa*, ¿qué será de los sombreros de lino? Por necesidad, iremos de *gorra* á todas partes, cosa muy natural, por cierto, toda vez que seremos más *polvos* que las ratas, desde el día que no podamos decir que tenemos un *ochavo*.

La *vara* de la justicia tendrá que arrojarse, juntamente con la *vara* de medir; y los cabos de *vara* serán declarados cesantes con el haber que por clasificación les corresponda.

Nadie conocerá un terreno *palmo* á *palmo*, y el que habite un *cuarto*, aunque sea cuarto principal, si lo ofrece á sus amigos, no podrá ofrecer más que dos céntimos de peseta aproximadamente.

Hubrá nariz que sufrirá una cruenta mutilación, para que su dueño no pueda quedarse con un *palmo* de narices.

Una señora, que se llama *Librada*, ha con-