

El Eco de Cartagena.

AÑO XXVIII

DIARIO DE LA NOCHE

NÚM. 8614

PRECIOS DE SUSCRICION.

Cartagena.—En mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—Provincias, tres meses, 7:50 id.—Extranjero, tres meses, 11:25 id.—La suscripción empezará á 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.

Jueves 4 de Octubre 1888

SEDERIAS **La China** Lanas fantasía

CENTRO DE NOVEDADES

Viñas y Sánchez
Marina Española, 19, Cartagena

Al contado cinco por ciento de bonificación en las compras que excedan de 25 pesetas

Lanas inglesas para caballero

CONFECCIONES

MERINOS Terciopelos ENCAJES

ISAAC PERAL
Y SU BUQUE SUBMARINO

Hoy que los amantes de la preponderancia de nuestra marina de Guerra, espiran con justificada ansiedad el resultado práctico del invento del oficial Sr. Peral, es oportuna y de interés la publicación de cuanto se refiera á tan importante y trascendental asunto.

Teniendo ésto en cuenta, retiramos el artículo de fondo que teníamos preparado, dando en su lugar cabida á la primera de las notables cartas que sobre el asunto enunciado dirige el ilustrado oficial de la Armada Sr. Novo y Colson al teniente de navío Sr. Capriles.

Dice así la carta que hacemos referencia:

Al Sr. D. Enrique Capriles.

Querido Enrique: Me dices en una carta con intensa satisfacción he visto que en medio de tus ocupaciones no has olvidado enviar un telegrama de felicitación al que pronto será una gloria de España, nuestro amigo y compañero Isaac Peral. Y yo te digo que á mi vez alegrarme esa nota de tu carta inesperada, porque prueba que ahora, como siempre, cerca ó lejos uno de otro, opinamos de igual manera sobre los hombres y las cosas.

¿Cómo no habíamos de sentir entusiasmo y orgullo por el invento prodigioso de Peral? ¿Y cómo no, también, ira y desprecio hacia las almas ruines que lo han combatido temerosos de su triunfo ó negándole toda fe?

Si, Enrique; el buque de nuestro compañero no es un invento más de barco submarino, sino una solución definitiva. ¿Por qué? Porque si todos los signos no lo garantizan bastante, hay la evidencia de que solo un talento superior, un hombre inspirado, se improvisa ingeniero como Peral, para construir el buque bajo su dirección exclusiva, y este buque cae al agua quedando en el calado justo previamente dicho, con estúpido de todos los ingenieros navales.

Ante este hecho incomprendible, los dudas adquieren de los incredulos vanidad, y tú y yo, que creemos siempre porque sí, pensamos en el próximo y completo triunfo con todas sus consecuencias.

¿Qué horizontes para la patria!

Este optimismo nuestro no es porque igueroemos lo realizado hasta hoy en busca de la navegación submarina ¿Quién no lo sabe? Es porque ni el barco de Monturiol, ensayado hace veintinueve años en Barcelona y Alicante; ni el *Plongeur* de M. Brun, construido en Francia tres años después; ni el de *Nordenflett*, cuyas pruebas primeras se verificaron en Landerkna en 1884; ni el americano *Peacemaker* de Mr. Tuck, experimentado en el río Hudson; ni el *Nautilus* de Mr. Campell, que evolucionó en el Tánasis; ni el torpedero submarino de Mr. Wadington, ensayado muy recientemente en Liverpool, ni otros como éstos, poseen una condición que iguale si quiera á las muchas secundarias del buque de Peral, pues de las esenciales no poseen ninguna los submarinos extranjeros.

Para un ligero estudio comparativo, sólo de las cualidades secundarias, descartemos en el acto al buque de Mr. Brun (cuyo propulsor era el aire comprimido) que no dio resultado; al de Monturiol, á causa de su fecha (y, por lo mismo, reconociéndole extraordinario mérito) y al del Nordenflett (semejante al catalán y movido como éste por el vapor almacenado) que ha obtenido éxito mediocre, bajo todos conceptos.

Por lo demás, sabemos que el *Peacemaker* posee buena estabilidad con su quilla alta, gran resistencia su casco para sufrir presiones y que emplea como motor una máquina Westinghouse, cuyo combustible, el hidrocarburo, con ser el mejor, no permite al buque estar sumergido más de doce horas; necesita salir á la superficie para recargar, digámoslo así; sabemos que su marcha es mediana y todo su mecanismo de manejo laborioso.

Sabemos que en el *Nautilus* sus propulsores están movidos por la electricidad contenida en 180 acumuladores Ellwell-Parker, los que exigen para su completa carga no menos de veinticuatro horas; que su andar se calcula en ocho millas, pero su radio de acción no pasa de 80; que altera su volumen por medio de unos cilindros huecos (dos pares en cada banda) que se sacan ó meten á aquel propósito, los que son poco eficaces; sabemos que de sus dos timones el uno gobierna bien cual es su misión, y el otro ayuda al ascenso y descenso, pero no á mantener el casco horizontal como se pretendía.

Sabemos que el *Wadington*, también eléctrico, muy experimentado ya por su inventor, lleva lastre de agua en vez de cilindros estancos y dos timones horizontales regidos por un electro-motor que funciona automáticamente en solicitud siempre (pero en vano) de la codiciada postura; que el buque no puede sumergirse sino á poca profundidad, pues lo efectúa contrarrestando su tendencia á subir, por medio de unas hélices verticales puestas en revolución continua; y además sabemos que permanece escaso tiempo debajo del agua.

Sabemos que en Tolón acaba de experimentarse otro submarino con excelente resultado según el telegrama y según es de fórmula en todos los experimentos, pero no será ciertamente la que se emplee para anunciar al mundo un triunfo definitivo.

Sabemos en fin, que así estos buques

como otros varios, se sumergen y navegan y resisten fuertes presiones, y exploran algunos metros y son habitables durante medio día; si bien en ninguno de ellos se puede vivir sumergido cuarenta y ocho horas consecutivas, como en el de Peral; ni se marcha con diez nudos de rapidez como en el de Peral; ni su radio de acción alcanza á 300 millas; ni puede ponerse en movimiento instantáneamente sin previa preparación, como en el de Peral; ni poseen reflectores combinados que exploran profundidades con un radio de 150 metros; ni que distingan estando sumergidos, los buques que naveguen la superficie á cuatro millas de distancia, como en el de Peral.

Pero también sabemos, Enrique, que esta absoluta supremacía en las cualidades enunciadas significan muy poco. Si no poseyera otras el buque de nuestro amigo y compañero sería tan imperfecto, y sin duda tan falso submarino como todos los inventados hasta hoy, que usurpan ese nombre.

¡Pues qué! Así cual si nada ocurriera tenemos ya navegando á ocho ó diez distintos modelos de embarcaciones en las profundidades del mar! ¿Y no se advierten aún ni asomos del pánico ó sensación inmensa profetizados para el instante en que se efectuase este portentoso descubrimiento? ¿Y las marinas de guerra continúan sin preocuparse lo más mínimo de la suerte de sus escuadras flotantes? ¿Ni las naciones, presas de una agitación de vientos del primer rayo de luz que brotara en sus dominios para cuidarlo como sagrado fuego? ¿Qué mejor prueba de que esos rayos de luz han sido luces de San Telmo ó fuegos fatuos! ¿Quién puede dudar de que Francia, Inglaterra, Dinamarca y la América del Norte, patrias de diversos inventores, creen remoto el triunfo todavía, á causa tal vez de estos mismos ensayos? Ninguna ignora que así como á la dirección de los globos le falta penetrar un último secreto, á la embarcación submarina le falta descubrir solo un arcano: el de la horizontalidad y profundidad permanente bajo las aguas.

Si no obtenerlas de un modo preciso, matemático, la navegación es ilusoria: bastaría una inclinación imperceptible de la proa para que el buque marchase veloz hacia el fondo, llegando donde súbitamente le aplastara la presión del agua: una leve inclinación de popa le conduciría á la superficie, acaso bajo los cañones del enemigo que tratará de herir; si obrara con parsimonia para evitar esos extremos, sería su rumbo directo casi nulo; el arribo á cualquier punto deseado, casual y azaroso; el acercarse á un buque ó pasarle por la quilla, del todo irrealizable, y arrojarle un torpedo, más aún. ¿Esto es navegar ó ir al garrete entre dos aguas?

Así, pues, los centros navales, ante estos problemas insolubles, consideran hoy á la embarcación submarina como un mito para máquina de guerra y para agente explorador. He aquí lo cierto.

Pero ahora que hemos concretado y medido la pequeñez de las conquistas hechas por los sabios de dos continentes en misterio tan portentoso, dirijamos la mirada hacia el rincón andaluz donde nacimos, y contemplemos á la nave, aún desconocida, que allí se apresta para demostrar en plazo

breve ante la atónita Europa, que, pues hay otro mundo sin descubrir, un nuevo Colón surge de España.

En mi carta de mañana probaré esta verdad cumplidamente.

Y como contraste revelaré al país miserias que ignora.

Tuyo,

Pedro de Novo Colson.

Variedades.

Al cumplir el mes de la muerte

DE
RAFAEL CALVO.

Una lágrima.

Enlutado está el prosenio de nuestro Teatro Español porque se ha eclipsado el sol que le alumbró con su genio. La inspiración, el ingenio, todo ha volado de aquí, y pues que se encuentra así y tanto el dolor le apeña, deja que vierta la escena una lágrima, por ti.

J.

LA CURSI.

Cuánto se ha usado y abusado de este calificativo. Ha sido una mina inagotable para la literatura de almanaque.

Muchos han adquirido fama de chistosos y eruditos burlándose de las cursis.

¡Pobres víctimas de la injusticia masculina! Porque has de saber, amable lectora, que si bien los hombres no niegan en absoluto, que en su gremio existen también cursis, nunca se les ocurre ponerlos en berlina; hacen cual los masones, se protegen.

¿En qué consiste la cursilería? ¿Cuál es su base fundamental?

Pues bien, consideramos á una mujer cursi, más que por nada por su exterior; por ese no se qué, que se llama «querer y no poder»; porque el sombrero que lleva puesto, pregona que no proce del taller de Elvina y sí de fabricación doméstica; porque en vez de concurrir á un teatro, se va á sentar al Prado exhibiendo sus gracias; porque habla de las reuniones á que concurre y éstas son en casa del empleado tal ó cual donde sabemos «también por asistir» que antes de cada vals se procede ó un riego general de la sala, por la exuberante alcarreña que les presta sus servicios, ó en fin, por cualquier otro detalle de este jaez, origen, y fundamento de la cursilería, solo uno existe; la miseria más ó menos disimulada.

Es decir, que nos reimos de la pobreza, en un país esencialmente pobre, donde el que no se muere de hambre, es de milagro.

Tomemos al mundo tal cual es; demostremos por sentado que una modesta y honrada joven, es cursi porque no puede vestir con el último figurín; pero seamos tan siquiera permitido comparar el modo de ser, de la cursi con el del cursi.

El que cuando llueve y lleva sombrero nuevo, lo tapa con el pañuelo; así como el presumido que quita el polvo al calzado, con el que se ha de limpiar ¿no son cursis?

El empleado por el Estado, que cobra en nómina de 6 á 10.000 reales y habla de Bismarck y Salisbury, como de poltriquillos de tres al cuarto ¿no es cursi?

El militar que lleva cuatro años de servicio