El Eco de Cartagena.

AÑO XXVIII.—NÚM. 8126 | DIARIO DE LA NOCHE | TELÉFONO NÚMERO 4.

PRECIOS DE SUSCRICION.

Cartagena.—Un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id. *Provincias.* tres meses, 7'50 id.—*Extranjero,* tres meses, 11'25 id.—La suscrición empezará á contarse desde 1.° 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. Corresponsales en París: Mr. A. Lorette, rue Caumartin, 61. Mr. J. Jones Faubourg Montmartre, 31, y en Londres, Fleet Street, E C 166.

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

Miércoles 5 de Diciembre 1888

CURA inmediatamente toda clase de Vómitos y Diarreas (de los tísicos, de los viejos, de los niños) Cólera, Tifus, Disenterías, Vómitos (de los niños y de las embarazadas) Catarros y úlceras de estómago
BISMUTO Y CERIO VIVAS PEREZ
DEPÓSITO EN LAS PRINCIPALES FARMACIAS

EL BARCO DE VALENCIA
en la Exposición de Barcelona

La única medalla de oro
Concedida al chocolate
En la industrial competencia
Del Universal Certamen,
La han ganado los de EL BARCO
Por sus precios y sus clases;
Y la medalla de plata,
Los tés y cafés que saben
Preparar en esta fábrica
Por medios tan especiales.
¿Quién negará, ni siquiera
Pondrá en duda en adelante
Que la marca de EL BARCO
Es la marca inmejorable?

Representante general en la provincia de Murcia para las ventas al por mayor, Benigno Sánchez Risueño, Caridad, 3, Cartagena.

El muelle de nuestro Puerto

Triste es ver malogrados los múltiples elementos con que la naturaleza ha dotado á Cartagena; triste es considerar el inmenso valor de estos elementos, aplicados al desarrollo de su comercio é industria y más triste es todavía, pensar cuán fácil es el remedio de este grave mal, que cada día alcanza más desastrosas proporciones.

Triste, tristísimo es el que una funesta experiencia nos muestre un día y otro, que si aún significamos algo en la esfera de la actividad mercantil é industrial, lo debemos exclusivamente á la Naturaleza, á quien plugo prodigarnos dones que necesariamente habían de subsistir, apesar de nuestros esfuerzos suicidas, significados por la más criminal apatía y por la más punible carencia de instinto de conservación.

Apesar de las circunstancias que indiscutiblemente concurren á contrarrestar nuestro proverbial abandono, podemos completar en día no lejano la obra de destrucción que parecemos empeñados en llevar á cabo, pues no es posible que siempre viva por sí, lo que ha de menester ayuda para su existencia y tampoco es lícito sustraerse á la ley del perfeccionamiento, cuando otros pueblos se amparan de este noble recurso, para sobreponerse á nosotros, empeño que algunos han conseguido y que otros conseguirán si perseveran en las prácticas salvadoras, que nosotros sistemáticamente despreciamos. Lo hemos dicho muchas veces y hoy lo repetimos: Si Cartagena no sustituye su abandono por una actividad redentora, le está reservado el triste porvenir de inacción en que hoy miserablemente vegetan algunas plazas comerciales, que antes fueron emporio de actividad y riqueza. Si Cartagena no se apresta á la defensa, será absorbida como lo ha sido Cádiz.

En diferentes ocasiones, nos hemos ocupado de analizar las causas que producen tan lamentables efectos y siempre hemos señalado como una de las más principales, la marcha anómala que siguen las interminables obras de nuestro puerto, que sin prestar la necesaria comodidad á las faenas mercantiles, recargan sus transacciones con crecidos derechos que alejan y dificultan el tráfico, necesitado hoy más que nunca de todos los factores, que puedan ayudarle en la escabrosa senda que le marca la crisis comercial que arruina á Europa entera.

En un artículo que con el título *El Expedinteo y las obras de este Puerto* publicamos en EL ECO el día 17 del pasado Octubre, indicábamos como la causa de que se vieran malogrados los esfuerzos de la Junta y de su personal técnico, las trabas y dificultades que oponen al progreso y acierto de las obras, los centros directivos de Madrid, que con sus inútiles enmiendas modificaciones y reparos, eternizan los proyectos, sin que llegue la hora de su ejecución.

Hoy vamos á fijarnos en una de las contrariedades que sufre el comercio de Cartagena, por causa de las deficiencias de ese muelle que en gran parte ha contribuído á levantar, consistiendo aquélla, en que todavía no esté dicho lugar surcado por el camino de hierro, elemento que contribuiría al ahorro de tiempo y dinero, *desideratum* de las transacciones mercantiles.

Es ignominioso que las mercancías que trasporta el ferrocarril para ser embarcadas por este puerto, tengan que ser llevadas del Batel al muelle, para conducirlas después á bordo operación que á la inversa también hay que llevar á cabo, cuando los géneros son desembarcados en el muelle para expedirlos al interior de la Península.

Si como hemos dicho, el camino de hierro surca á nuestro amplio muelle, se evitaría además de dilaciones sin cuento y deterioro en las mercancías, el que algunas de éstas no resultaran gravadas en un 25 por ciento cifra harto elocuente para todo el que tenga ligeras nociones de lo que son negocios comerciales.

Hoy que ha llegado á ser importante la corriente de exportación de naranja y vino por este puerto, vamos á conseguir desviar este elemento de riqueza hacia otros desembarcaderos, donde la caja ó el barril sean deslizados del wagón del ferrocarril á la bodega del buque.

Por desgracia, son tan evidentes nuestras desdichas que no dejan lugar al más optimista á dudar de ellas, pero sin embargo, nos vamos á fijar en un dato que prueba aún más nuestros anteriores asertos.

La vecina villa de Águilas al establecer el ferrocarril que la ha de poner en comunicación directa con el mundo, ha comenzado á sentar los rails en el mismo muelle de su puerto. Nosotros hace cerca de treinta años que tenemos la vía á algunos metros de distancia de nuestro muelle y lejos de acercarla á éste, la hemos alejado, pues que en virtud de las demarcaciones hechas últimamente en los terrenos del Batel, los wagones de mercancías tienen que ser descargados á mayor distancia que antes.

Queda pues demostrado; que para nosotros, es vana la ley del progreso, pues que apesar de los años trascurridos y de la presión de las crecientes exigencias del comercio moderno, hemos retrocedido en vez de adelantar.

Damos fin por hoy á este importantísimo asunto, (que en otro número nos proponemos tratar de nuevo) felicitando con la ilusión de que son merecedoras, á la Cámara de Comercio y al Círculo Mercantil, que en esta cuestión como en todas, demuestran prácticamente como pueden subsistir dos corporaciones, sin cumplir ni aun remotísimamente, con la misión que se les tiene encomendada

EL SUBMARINO "PERAL"

Cádiz 30 de noviembre.

Acabo de visitar este maravilloso barco que ha de ser muy en breve gloria de la marina española y objeto de admiración y estudio para la marina universal, la cual verá encerrarse en su mecanismo ignorado, el brío del pensamiento y el poder de la voluntad, como defensa certera y segura ante el enemigo.

Y al decir que lo he visitado no me limito á decir que *lo he visto*; pues *arrostrando todos los peligros*, no muy grandes en verdad, puesto que está en seco en el dique, y complaciendo á su ilustre inventor, que ha deseado conservar el recuerdo de mi visita, me he atrevido á *caer* dentro de aquel pez de acero con nervios eléctricos y pulmones mecánicos, que lleva por entrañas la patente concentración de la fuerza humana.

La obra es de tal magnitud que la primera impresión que produce es de asombro, de veneración hacia esa inteligencia, que hace suya la obra de Dios al sorprender los secretos de la naturaleza para utilizarlos en su provecho.

Si el sigilo que reclama la invención no constituyera una obligación sagrada; si no hubiese un deber de patriotismo que vedase la ampliación de las noticias que pueden dar un conocimiento exacto de la grandeza de esta obra, orgullo y placer sería para toda pluma española el analizar, describir y encomiar la creación más perfecta, más completa y más trascendental de nuestro tiempo.

Cuando la mirada absorta se detiene en las múltiples combinaciones que han de dar al terrible cetáceo de acero el movimiento y la fuerza de una vida excepcional, engendrada por la ciencia; cuando la redonda boca del monstruo se abre dejando ver la luz, y el pensamiento angustiado recuerda que por aquella línea brillante ha de pasar la muerte y la destrucción, como rayos de la guerra, mil veces más seguros que los rayos del Júpiter mitológico, una impresión de frío terror se apodera del corazón, que siente intensa amargura al considerar que los más grandes triunfos obtenidos por el genio humano persiguen como fin y objeto la muerte y la ruina para la humanidad.

Esta triste reflexión suele ser contestada por los entusiastas del barco submarino con una razón que pudiera ser muy bien una paradoja:

—La guerra no se hará cuando haya para dominarla tales medios que inutilicen las fuerzas acumuladas por las naciones.

O lo que es lo mismo: el crimen de lesa fraternidad que lanza á unos pueblos contra otros no será redimido por la fuerza de la razón, sino por la razón de la fuerza.

No cederá el error ante el deber humano, sino ante la impotencia mecánica, pues luchar sin iguales medios de acción sería entregarse al enemigo desarmados.

Si los submarinos están llamados á ser exterminadores de los aprestos de guerra, y por tanto á inutilizar las armas de que se valen las naciones para manchar de sangre las plateadas olas de los mares, bien venidos sean, que llegan á buen tiempo; y si su misión se reduce á proteger el honor nacional, á guardar la integridad de la patria, á reverdecer los laureles de nuestra marina, sea igualmente bien venido el *Peral* y reciba su inventor el homenaje de admiración y respeto á que su genio tiene derecho.

* * *

He aquí las dimensiones del barco y algunos datos de lo de mayor interés:

Eslora.	21,90 metros
Manga. . . . . / Puntal.	2,74 id.
Desplazamiento á flote.	73 toneladas.
Idem sumergido. . .	87 id.

El agente principal es la electricidad, utilizada en diversas aplicaciones, en su mayoría desconocidas hasta ahora.

Las velocidades acumuladas para su marcha son:

A flote.	11 millas.
Sumergido	10 id.

El *Peral* podrá recorrer una distancia de 355 millas navegando en la superficie, y de 326 bajo las aguas.

En los movimientos de ascenso y descenso, en los de avance y retroceso, ya esté surmergido, ora flote sobre el mar, la fuerza eléctrica que será empleada debe ofrecer un impulso diez veces más rápido que el conseguido hasta hoy en los barcos movidos por el vapor

El dificilísimo problema de la visualidad ha sido objeto de especial estudio por el señor Peral, que le cree resuelto con el aparato más notable de cuantos evaloran su obra, y el cual con verdadera pena no describo para hacerlo admirar en maravillosa sencillez.

Se calcula que en aguas limpias el barco tendrá á bordo suficiente claridad; pero en previsión de sombras nocturnas ó accidentales, se ha instalado un perfecto alumbrado eléctrico.

Desde luégo la importantísima cuestión vital para la dotación del submarino ha sido estudiada con gran esmero y la atmósfera artificial preparada para la navegación de dos días en la profundidad de las aguas, parece perfectamente inofensiva para la salud, así como la salida al aire libre después de respirar en ella.

El barco podrá navegar sin riesgo alguno á una profundidad de 30 metros, y tanto en marcha como parado sostendrá su posición á la profundidad que se desee por una combinación automática.

La faena de meter á bordo los torpedos y la de dispararlos no ofrecerá dificultad alguna, gracias á las especiales condiciones de su construcción.

Las ocho ó diez personas que pueden ir á bordo tendrán que comer fiambres preparados para este objeto; pero no será preciso que se abstengan de fumar, pues el humo en nada perjudicará el aire respirable del barco, que debe sostenerse puro gracias á una importantísima combinación.

Los diferentes mecanismos que, unidos, constituyen los medios de fuerza y los elementos de vida con que cuenta el submarino han sido probados aisladamente, con el más favorable resultado.

Es, pues, natural y lógico el entusiasmo y la convicción con que todos esperamos el momento decisivo de la prueba, confiando en que habrá de ser ese día una glorificación del ilustre marino que ha consagrado su vida á esta obra y una fecha memorable en nuestra historia patria.

* * *

Para ser justos con el inventor del submarino, debemos hacer constar que el proyecto para la navegación submarina está terminado