

# El Eco de Cartagena.

AÑO XXX.—NUM. 8502

DIARIO DE LA NOCHE

TELÉFONOS NÚMS. 4 Y 30

CONDICIONES DE SUSCRICION.

Cartagena.—Un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—Provincias, tres meses, 7'50 id.—Extranjero, tres meses, 11'25 id.—La suscripción empezará a contarse desde 1.º y 16 de cada mes. **Números sueltos 15 céntimos**

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro.—Corresponsales en París E. A. Lorette, rue Caumartin, 6, Mr. J. Jones Faubourg Montmartre, 31, y en Londres, Fleet Street, Mr. C. 166.—Administrador, D. Emilio Garrido López.

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

Martes 11 de Marzo de 1890.

## ¡NO MAS VIRUELAS!

En vista de los felices resultados obtenidos de la inoculación de la fiava vacuna procedente del Instituto de Murcia, se han traído cristales para la venta en la farmacia de la Sra. Viada de Martí.

Para mayor seguridad envíenlos en caja 15 días. Precio 3 pesetas. Mayor 28.

## DE BARCELONA A MANILA

II

Sr. Director de EL ECO DE CARTAGENA.

Manila 1.º Febrero de 1890.

Con un tiempo delicioso navegamos las 1640 millas que median de Barcelona á Port-Said, á donde llegamos en seis singladuras y el pasaje ávido de pisar tierra, se trasladó á los botes tan luego como se arriaron las escalas.

En la faja de tierra que separa el lago Menzaleh, del mar Mediterráneo, punto en que hace treinta años no existía más que la imponente soledad del desierto, se alza hoy la ciudad Port-Said, que debe su origen y existencia al genio de Lessep. Cuenta de doce á catorce mil almas, mezcla abigarrada de franceses, italianos, turcos, griegos, árabes y abisinios, que se ocupan en fumar su narghili y en actuar de cicerones, corredores de bellezas indígenas y exóticas más ó menos auténticas y trasnochadas y en conducir en borricos á los amantes de este Sport.

Punto de escala forzada por ser la entrada del canal de Suez, se compone de casas de un solo piso, alineadas en calles tiradas á cordel, donde abundan las tiendas de europeos que engañan sin compasión, vendiendo infinidad de baratijas, tales como cintas de Jerusalén, rosarios de olivo del huerto de Jersusalem (?) flores de las que crecen al lado del Santo Sepulcro, (?) crucifijos pasados por el borde del id. y hechos con madera de la Santa Cruz (???) y por este orden, cuanto queráis, incluso tabaco de la Habana cosechado en la Argelia; pero lo más notable de la población, son sin duda alguna los cafés, mitad franceses, mitad turcos, donde por solo medio peso ó sean dos pesetas cincuenta céntimos, que cobran por una limonada, soda, copa de cognac ó cosa parecida, se escuchan los acordes de una afinada orquesta compuesta de alemanas, italianas y francesas, que piden entre los concurrentes al terminar y lo mismo apuran media docena de botellas de cerveza ó champang si hay paciente que las pague, que ejecutan una marcha de Offenbach; ó venden sus caricias al que en más las estima; y es de ver la prisa que se dan y lo pronto que se arma el fandangó, tan luego fondean los vapores; la suerte asombrosa de los caballeros ganchos que se juegan las libras esterlinas y los centos españoles, en las ruletas instaladas en las puertas de los establecimientos dichos y la simpática sonrisa del banquero, cuando invita á jugar y llama la atención de los escamados espectadores hacia los puntos que no cesan de ganar.

Los talleres de la compañía del canal, un regular hospital y un buen foro de luz eléctrica que se divide á treinta millas, son los únicos edificios dignos de ser notados que encierra la ciudad.

Cargado el carbón necesario y asperado el ánimo de los pasajeros, entramos en el lago Menzaleh, punto donde empieza el canal; pasamos por delante de la estación de Kantara que toma el nombre del pueblecito inmediato, punto en que tocan las caravanas que van del Cairo á la Siria cruzando el canal por

un puente giratorio y divisamos las colinas de El-Jerdane, cuya elevación no excede de veinte metros y la meseta de Guirs de 27, alturas únicas que se destacan de la árida y uniforme superficie del desierto.

Después de cruzar el Timsah cuya cuenca está tapizada de arbustos lozanos, y da asiento al valle de Uade Tumild, que es al decir de los que saben, el célebre Gesen de los Hebreos, donde llegan las aguas del Nilo, y recrear la vista contemplando á Ismailia, población de aspecto europeo con 3000 almas, dejamos á través las mesetas de Tussum y Serapreum, con las ruinas de un monumento dedicado á Serapis, entramos en los lagos Amargos, sitio el mayor de ellos que es el más próximo al Mediterráneo, donde las aguas de los mares se confundieron el 15 de Agosto de 1869; y pasada la meseta de Chaluf, llegamos á Suez, pueblo de aspecto árabe y por consecuencia sucio y feo, donde solo nos detuvimos el tiempo necesario para dejar el práctico del canal y recoger la correspondencia y el Morazo que dicen que sabe guiar el buque por el mar rojo. La entrada del Creyente á bordo con sus gallinas y demás provisiones para el viaje, asustó á los chiquillos y yo me propuse sacarle el partido posible que no fue poco.

El canal de Suez mide una longitud de 162 kilómetros por una anchura de 58 metros en su parte más estrecha y una profundidad constante de 8 metros; divide la llanura de Pelusa y empalma con los lagos Ballah, Timsah y Amargos, pueden cruzarlo vapores de hasta 140 metros de eslora por 7'50 de calado, no se permite navegarlo con velocidad mayor de seis, por que el agua que desplazan los barcos destruye las orillas que son de arena en su mayor extensión; se emplean en su paso, de no ocurrir varada ó accidente algún otro, de veinte á treinta horas (según las paradas que hayan de hacerse para dejar pasar los vapores que cruzan en sentido opuesto) y gracias á la luz eléctrica que se instala á bordo, puede navegarse durante la noche y hay que tomar práctico de la empresa y satisfacer antes de embocarlo, 10 francos por tonelada y pasajero.

Costó tan gigantesca obra la friolera de 478.305.754 francos, se ocupan en su limpieza y entretenimiento numeroso personal y dragas, entre las que sobresale una con lanzadora Lavally, que pesa 780 toneladas, incluyendo las 128 de la lanzadora, que tiene 75 metros de longitud. Tan poderosa máquina extrae al mes 80.000 metros cúbicos de fango, que la lanzadora hace caer fuera del canal, economizando gánguiles y remolcadores.

Los gastos de entretenimiento en un decenio, ascienden por término medio á 30.000.000 de francos anuales, y los ingresos, mayores cada año, á 50.

En las primeras horas de la segunda noche que pasamos en el canal, ocurrió un accidente que produjo á bordo gran alarma.

Navegábamos á favor de la corriente por el sitio más estrecho y al entrar en una curva, el vapor no pudo gobernar con la necesaria rapidez y metió el buque en la orilla izquierda, quedando varado sobre la banda de estribor, cuyas lumbreras casi tocaban el agua.

No es posible pintar el pánico que se apoderó del sexo débil y parte del sexo fuerte. Registrador hubo que creyó llegado el momento de ejercer irremisiblemente en el fondo del canal, una señora tan castiza como asustada pretendió confesar con el contramaestre, creyéndolo el capellán y el aire fresco de la noche produjo no pocos catarros entre los y las

que juzgandó que la ropa estorbaba en momentos tales, salieron á cubierta poco más vestidos que nuestros papás primeros, danzaban por sus dominios antes del pecado.

El mar rojo, nos recibió con calma chicha, que hacia insoportable la vida á bordo, este mar tan célebre como sombreado de bajos, es á no dudarlo, el peor de los que hay que cruzar, por el calor que durante su travesía se experimenta.

«The Sinai is in sight!» gritó un maquinista del vapor, inglés de nación, señalando el histórico monte que rasga las nubes que coronan la costa arábiga; y yo, recordando á cierto amigo y sus barbas, le vi bajar la ladera entre truenos y rayos vistiendo túnica hebrea y mostrando al pueblo las tablas de la Ley; pero tan claramente, como hace unos meses le veía en la mesa de la redacción, fijos sus ojos en los tiernisimos de otro amigo, mientras componía ó recortaba un suelto que á la puerta esperaba un aprendiz de cajista, ó escuchaba extasiado al inocente autor de las cartas parisienses.

Mr. Dacamon.

## MALDADES QUE SON JUSTICIA.

Hace pocos días nuestro estimado colega «La Justicia», comentando el desgraciado fin que dió en Córdoba á D. Tomás Conde y Luque un tren de la Compañía de ferrocarriles Andaluces, decía con muchísima razón que estas empresas viven en España como país conquistado.

No hay audacia á que no se atrevan, ni trasgresión legal que les importe un ardite; su mucho dinero les sirve de lanza para herir y de escudo para guardarse; en manos de extranjeritos las más de ellas, su explotación es una explotación codiciosa; ¿qué les importa que con ella se perjudique el país y se retrase el desarrollo del comercio y de la industria?

Ganar mucho dinero en poco tiempo es su ideal, ¿cómo? Como sea más fácil, conculcando derechos, infringiendo leyes, saltando sobre toda clase de consideraciones, morales y jurídicas, si es preciso, perjudicando al público en cuanto pueda ser para ellas motivo de ganancia, explotando á este fin la ignorancia de la gente y la impunidad que á ellas en la mayor parte de los casos les proporciona su dinero.

De este propósito de las Compañías y de su falta de amor al país, dan indicio el extraordinario empeño que ponen en proporcionarse con el título de «consejeros» lo que el pueblo llama ordinariamente «buenas alhabas.»

Evidente podrá ser desde el punto de vista de la pingüe retribución el cargo de consejero de administración de una Empresa ferroviaria importante; pero mirado desde el punto de vista de lo que representa, ¡qué cargo más antipático y triste!

No es consejo, no, lo que las Empresas quieren de sus consejeros, es influencia; un consejero de administración de ferrocarriles es una influencia alquilada, influencia que, ó ha de volverse ingratamente, caso inusitado, contra los intereses del que paga, ó contra los intereses generales del país, á quien aquél en la mayoría de los casos con sus abusos perjudica.

Los consejeros de esas grandes y opulentas Empresas son, por lo general, criados de dos señores, del país, al que toben la influencia que arriendan; de la Empresa, que les paga por ella un crecido canon.

¡Cuántos males no produce al país el por su índole propia poco patriótico oficio que los consejeros de administración cumplen!

¡Con cuanta razón no ha abogado la prensa porque esos cargos no recaigan en esas grandes influencias de la política, en esos verdaderos miembros de la obligarquia que rige por desdicha los destinos del país!

Merced á esas influencias, quedan en la impunidad multitud de abusos que sin ellas jamás prosperarían; podrán no encubrirlos nunca esos consejeros, pero es evidente que las Compañías no los subvencionan ni retribuyen con otro objeto.

Mientras esos cargos estén confiados á los omnipotentes en política, á los que tienen en sus manos hasta la remoción y traslación de los juzgadores, los abusos de estas grandes Empresas serán incorregibles y prosperarán de cada cien casos en noventa y cinco.

«En 24 de Febrero de 1888 regresaban en un coche por la carretera de Trasierra don Tomás Conde y Luque, acompañando á las Sras. D.ª Julia y D.ª Maria Luisa y al niño Eduardo Alés.

El día estaba lluvioso, por cuya razón el coche iba completamente cerrado y el cochero llevaba un impermeable con su capuchón.

Al llegar al paso á nivel de Cercadillo, de la línea de Córdoba á Belmez, «que se hallaba sin cadenas, barrera ni guarda,» fueron de improviso arrollados por el tren ascendente que sale ó debe salir de Córdoba á las tres y cuarto de la tarde.

El resultado del choque fue terrible: don Tomás Conde y Luque quedó muerto en el acto; la Sra. D.ª Julia Alés con fracturas en los huesos de ambas piernas y de la clavícula con luxación incompleta de las vértebras que le ha producido una gibosidad bastante perceptible.

La fractura complicada de la pierna izquierda ha exigido la amputación de ésta, siendo hoy el estado de la enferma de suma gravedad, estando llamado, si sobrevive, á quedar impedida para trasladarse de un punto á otro.

El niño D. Eduardo Alés sufrió una fractura del tercio medio del fémur derecho y otra de la clavícula del mismo lado, hallándose hoy á consecuencia de ambas fracturas con una claudicación pronunciadísima en la pierna derecha, y sufriendo accidentes epilépticos traumáticos.

El cochero resultó con una fuerte luxación en el pie izquierdo, y solo y como por milagro ileso la Sra. María Luisa.

El paso á nivel, según declaración de todos los testigos, incluso los de la procesada, estaba abandonado; la máquina marchaba cubierta completamente por empalizadas y materiales que, según nos aseguran, han sido con posterioridad al hecho arrollados de propósito.

Hasta aquí el hecho. Parsonson en la causa que á consecuencia de este hecho hubo que instruir D.ª Julia y D. Eduardo Alés en concepto de acusadores privados, su representación pidió á la Compañía de ferrocarriles Andaluces 700.000 pesetas, pretensión á que accedió el juez Sr. Montoya.

«¡Vaya, dirá el lector, pues no afirmará ahora «El Belicista» que las empresas de ferrocarriles se quejan de que los perjuicios que les causan los casos!»

Después. El Sr. Montoya acordó la fianza solicitada; pero trasladado inmediatamente y reemplazado por otro juez, el Sr. Serna Higueros, éste revocó el auto de su antecesor, haciendo descender la fianza de 700.000 pesetas á 60.000, cantidad que, según nos aseguran, no bastaba á cubrir los gastos entonces ya hechos.