

El Eco de Cartagena.

AÑO XXX.—NUM. 8585

DIARIO DE LA NOCHE

TELÉFONO NUM. 58

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

LAS SUSCRIPCIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCION Y ADMINISTRACION, MAYOR 24.

Martes 10 de Junio de 1890.

¡NO MAS VIRUELAS!

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

Para mayor seguridad se renuevan cada 15 días. Precio 3 pesetas. Mayor 28.

FERRO-CARRIL DE LORCA A CARTAGENA.

II

Poca ó ninguna discusión puede haber, en que deban ser Lorca y Cartagena los puntos extremos de la línea que nos ocupa: la simple inspección del mapa de España, da clara solución al asunto.

La línea cumplirá tanto mejor su cometido, cuanto más acorte la distancia y disminuya el coste del arrastre a Cartagena. Por otra parte, debe buscarse el enlace en un pueblo de importancia de los que recorren la línea de Granada a Murcia y debe evitarse hacer secciones de líneas férreas paralelas y próximas y si bien atendiendo a la primera condición debiera trazarse desde Cartagena la tangente al trazado de Granada a Murcia y esta tangente tendría su punto de contacto hacia Huerca-Overa, se comprende que enlazado en este pueblo, quedarían incumplidas las otras condiciones de mínimo coste y mínimo tiempo de arrastre, porque hasta este punto no se podría llegar sin un trazado penoso, por razón de la travesía de la sierra; y atendiendo a la última condición, Lorca ó Totana se imponen como puntos de empalme.

Lorca es el pueblo más importante de la zona que nos ocupa, pero aun prescindiendo de esta condición, con empalmar en Lorca, si bien se alarga el trazado de nuestra línea, se acorta en cambio el de la línea general de Granada a Cartagena que es el objetivo que debe guiarnos, toda vez que dada la importancia de este ferrocarril, debe sacrificarse todo a obtener la línea mínima en tiempo y en trabajo de arrastre, para que se explote con la más baja tarifa de transporte total.

Elegida Lorca como punto de empalme, no cabe discutir el otro extremo que es Cartagena, para cuyo servicio más principalmente se construye la línea, pero aun con esto, no queda completamente determinado éste, pues hay notable diferencia entre dejar este ferrocarril a la entrada de la población ó llevarlo hasta los mismos muelles y dado los caracteres que hemos asignado a esta línea, determinando su objeto y las razones que imponen su construcción, no cabe dudar, que si el ferrocarril no llegara a los muelles, para cargar ó descargar directamente sobre los barcos ó en los almacenes del puerto, perdería y no poco en sus ventajas y no se conseguiría el objeto que se persigue, cual es alimentar directamente el puerto de Cartagena con bien de toda la zona que recorre la línea, obteniendo el tráfico ventajas sobre otros puertos, por medio de las facilidades en los servicios del nuestro y en la economía en las maniobras que las operaciones de trasbordo requieren.

La línea pues, debe arrancar de Lorca y terminar en los muelles del puerto de Cartagena. Entre estos puntos, debe seguir la dirección más corta, dentro de las condiciones que hemos deducido de los caracteres que la definen y sin dudar por eso se elige un trazado directo, prescindiendo de servicios intermedios y atendiendo exclusivamente a la corriente general del tráfico. Si no rigiera este criterio se hubiera podido aproximar a Mazarrón y quizá esto pudiera conseguirse sin alargar exageradamente el trazado y con beneficio para el tráfico local, pero por ahora parece que se prefiere presentar el proyecto dispuesto para servir directamente a la idea general, pues el servir ahora a este importantísimo centro minero, no podría conseguirse sin forzar el trazado suave que se propone, tanto en sus pendientes, como en sus curvas, tanto en su perfil, como en su plano, porque a ello obliga la topografía del terreno. Indudablemente al inconveniente del aumento de longitud de la línea habría que añadir el del coste de la ejecución y el exceso de precio de tracción, por efecto de las condiciones técnicas con que la línea se había de desarrollar en terreno notablemente más accidentado.

Estas circunstancias se traducen siempre en aumento de coste en el arrastre, tanto porque la tarifa por unidad y kilómetro, necesariamente había de aumentar, cuanto porque al mismo fin contribuyen el aumento de longitud, máxime teniendo en cuenta que la casi totalidad de la mercancía, ha de recorrer la línea en su total longitud.

Por estas razones parece que se ha prescindido de la aproximación a Mazarrón, prefiriéndose un trazado directo, como lo admite la topografía local, dentro de un presupuesto razonable, que permita la ejecución de la obra, en razón con el beneficio que de ella puede esperarse.

En esta dirección hay un punto obligado de paso que es el Estrecho, por donde se dirigirá el trazado, a menos de no transijir con límites exagerados de pendientes, para cortar la sierra, siguiendo la dirección rectilínea.

Otro punto está determinado por el paso de la divisoria, entre la Rambla de Estrecho y el río Guardalentin.

ECOS DE SAN FERNANDO

San Fernando 8 Junio de 1890.

Sr. Director EL ECO DE CARTAGENA.

Apreciado amigo: Poco podría decir a Vd. sobre las pruebas que ayer acreditaron al mundo que la navegación submarina aplicada a la guerra, ha sido realizada por primera vez seriamente en estos mares, por un cartagenero, después de los extensos, detallados y concienzudos telegramas de mi amigo Julio Vargas al «Liberal», que a estas horas habrán llevado la fausta noticia hasta el último rincón de España, habiendo latir de gozo todos los nobles corazones.

Renunciaria por tanto a dirigirla esta carta, que no pude anoche escribir por no haber regresado a mi casa hasta la una de la madrugada, rendido y soñoliento, si no fuese que decir a Vd. algo que yo he publicado la prensa por tener un carácter casi privado y que conviene conocer a los cartageneros.

Peral es nuestro de corazón, es cartagenero

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.

de verdad. Sus paisanos han conquistado su cariño a fuerza de demostraciones de consideración, amor y respeto. De ello tengo pruebas evidentes, y si éstas no fueran tantas y tan elocuentes, oídas de sus labios en muchas ocasiones, una hay que no me dejaría dudar: el cariño que me profesa sin otro merecimiento que el de ser cartagenero. Nunca he sentido tanto orgullo de serlo como ahora.

Va V. habrá sabido que en la comida con que celebró su santo el día 3 de este mes, y a la cual sólo fuimos invitados cinco de sus más íntimos amigos, en los postres, a cuya hora había concurrido mayor número de personas, se brindó por Cartagena. En efecto, se brindó por ella en honor mío, y después Peral, en un hermoso brindis en que se sintetizaron todos sus más caros afectos, tuvo palabras, que dijo, dijo un magnífico periodo en que mostró sentidamente cuanto ama a la ciudad de su buena y cariñosa madre, en la que él vió la primera luz, en donde se deslizaron plácidamente los primeros años de su vida y en donde por último se formó su corazón y se ennoblecó su alma con ideas grandes y generosas. Tal es Peral como cartagenero y muy fácil me ha sido conquistar de él la promesa de que visitará a su querida tierra sea cualquiera la suerte que le espera, para testimoniar personalmente a sus paisanos la gratitud que hacia ellos siente por el amor que le demuestran, no ya después del éxito, sino cuando se veía más mortificado y abatido.

Tal ha sido la importancia de su triunfo en el día de ayer, que hasta sus más encarnizados enemigos estrechan su mano expresándole su admiración y respeto, y aun, viviendo aquí, dirigiéndole expresivas cartas en que celebran su triunfo. Terminadas las pruebas el capitán general dijo, emocionado ante la comisión técnica, que sentía no hallarse ante el enemigo mandando escuadra porque se veía privado de colocar en su pecho con autoridad propia la cruz de segunda clase (solo concedida a la clase de jefes) del mérito naval con distintivo rojo, que tan brillantemente había ganado en la prueba del diápetico que hacia al Gobierno por el telégrafo para él y para todos los tripulantes del Submarino, cada uno según su clase. Tanto honra a estos este acto como al general Montojo y a la comisión facultativa, ante la cual se allanarán en adelante todo género de dificultades. No estamos en el siglo de los Fonsecas y en éste la prensa, la opinión y la justicia abren camino al genio.

Una particularidad pone de manifiesto la previsión de Peral. Cuando empezaron las inmersiones y teniendo los estancos llenos, una válvula perdió su empaquetadura, y mientras se halló el defecto, entró gran cantidad de agua en el Submarino por las dobles bombas de previsión movidas por la potencia eléctrica la expulsaron mientras fué necesario hasta achicarla, cuanto bastó a corregir el defecto, cuya operación y reparación de la válvula se hizo tranquilamente sin otra consecuencia que perder algún tiempo, que pudo pasarse casi sumergido y que en caso de haberse hallado ante el enemigo pudo hacerse marchando al puerto sin ofrecer blanco perceptible.

La resonancia de la prueba de ayer resultará universal por su grandísima importancia. Ayer empezó Peral a recibir plácemes, hoy se acentúan más y más y en los días que se sigan llegarán a un número increíble.

Creo que mi telegrama de anoche y las sucesivas noticias que en esa se habrán a esta hora recibido, moverán el ánimo de los cartageneros hasta el punto de seguir siendo dignos del concepto que aquí hace tiempo

merecen de patriotas y admiradores fervientes de las virtudes y del genio de nuestro ilustre y queridísimo paisano.

Se esperan aún grandes emociones en las pruebas sucesivas.

Hasta mi próxima queda de Ud. affmo. amigo s. s. q. b. s. m.

I. Martínez Iñico.

CORREO DE SEÑORAS

Trajes de carreras

Se les llama así, pero sirven para paseo, excursiones campestres; daré la descripción de dos modelos de los más elegantes. El primero es de «boulard» negro sembrado de campanillas rosas; la falda lleva en el bajo un entredós de chantilly sobre seda rosa (de 15 centímetros de ancho). Muy liso en las caderas y dos grandes pliegues detrás, que figuran estar anudados a la cintura; chaqueta cruzada sobre un plastron rosa, velado por chantilly y mangas iguales. El segundo traje es de tafetán malva y blanco sembrado de florecillas; dos volantes de ocho centímetros, uno malva y otro blanco velados con chantilly. Chaqueta adornada de lo mismo y cuello y cinturón blanco y malva con los mismos encajes.

Los niños

De seis a diez años se vestirán a la rusa: pantalón ancho, blusa con cuello, cinturón de cuero sobre la blusa gotante ó blusa cogida.

Se hacen estos trajes de paño liso con sou-tache en el cuello, puños y en liso ó tela de Rusia, etc.

Las niñas

Se sabe que las pequeñas niñas y niños se visten siempre con bordados; pero de 8 a 15 años la tarea es más difícil, y lo mejor es lo escocés biesado con la falda hecha a grandes pliegues.

La chaqueta rizada en «nidos de abejas» con cinturón.

Calcetines

Los calcetines los llevarán los niños hasta la edad de 12 años; los de borra de seda lisos son los más elegantes.

Calzado

Zapatos bajos en el verano para las señoras y los niños; los de cabrito son preferibles a los de charol por ser más frescos.

Guantes

El guante de piel de Suecia preserva mejor la mano que el de hilo ó el de seda, y las elegantes no le abandonan nunca.

Peinadores.

Los más bonitos modelos se hacen de melina de lana con cuello «pierrrot» de encaje, cuerpo fruncido por detrás en el talle y media cola.

El fruncido del delantero es muy cómodo porque disimula el que no se lleve corsé si alguna mañana deja de ponerse, para adornar esos peinadores el encaje ó un rizado de seda picada es lo mejor. Un modelo muy bonito es de «pompadour» blanco con flores malva adornado con un rizado malva picado.

La Receta de la semana

Sopillos de rosa.—Bátanse tres libras de azúcar en polvo con dos claras de huevo, añadiendo poco a poco una onza de agua de flor de naranja y un poco de carmín en polvo; de todo esto se hace una pasta consistente y bastante firme, que se hará rodar sobre una tabla empolvada de azúcar; se cortan trocitos como avellana y se ponen en hojas de papel a seis líneas de distancia para que no se toquen; así se ponen al horno hasta que se levanten.