El Eco de Cartagena

Año XXXI. DECANO DE LA PRENSA LOCAL Núm. 8989

—PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN—

Cartagena.—Un 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.° y 16 de cada mes.—La correspondencia se dirigirá al Administrador.

—CONDICIONES—

El pago será siempre adelantado y en metálico ó en letras de fácil cobro.—Corresponsales en Paris, A. Lorette rue Caumartin, 61, y J. Jones, Luxbourg-Monument, 31, y en Lóndres, Agencia General Española, 6, Great Winchester Street.

—LAS SUSCRIPCIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN, CALLE MAYOR 24.—

LEGIA JABONOSA

DE

JOSÉ IGNACIO MIRABET.

TIENDO SOSPECHAS DE QUE EN ALGUNOS ESTABLECIMIENTOS VENDEN OTRAS ES DE LEGIAS, TOMANDO EL NOMBRE DE LA DE MIRABET, Y A FIN DE EVITAR NUESTROS CONSUMIDORES SE VEAN ENGAÑADOS, HE AQUÍ LOS PUNTOS DONICAMENTE SE EXPENDE EN CARTAGENA LA VERDADERA Y LEGÍTIMA LEGÍA NOSA DE MIRABET.

perativa del Ejército y Armada, calle de Lara; D. Joaquín Ruiz, Droguería, Cuatro San- D. Joaquín Barceló, Puerta de Murcia; D. Tomás Seva, calle de Osuna; D José Ruiz Na- Comedias 5; D. José Romera, Castelini 1; Sra. Viuda é hijos de Pico, Verduras; Señora é hijos de Máximo Gutiérrez, Verduras 14; D. José Andreu, San Francisco esquina Pa- Ginés García Cañavate, Caballos 1; D. Antonio González, San Fernando 57; Sociedad rativa del Obrero, Glorieta de San Francisco; D. Enrique Aragó, Droguería, Duque 17; nio Conesa, Sta. Florentina 37; D. Juan Roca, Cuatro Santos 18; D. José Pagán, Aire 8; ncisco González, Plaza de los Caballos 6; D. Diego García, Serreta 5, y D. Victor Mar- Plaza Sevillano, 5.

á más informes dirigirse al único representante en las provincias de Albacete y Murcia, de Giménez de Barenguer, Lizana 8, principal, Cartagena.

VIERNES 16 DE OCTUBRE DE 1891.

VINOS.

Cette 11 Octubre 1891.

Bajo la presidencia de Mr. Fe se reunió el 7 del actual la co- ón de Aduanas del Senado exa- ando el estado de sus trabajos cuatro proposiciones presen- s por Mrs. Seblime, Gouin, isson y Grille.

os miembros de la comisión se ocupado extensamente de las aciones que hizo en el último jo de ministros Mr. Ribo- cho ministro combate toda cie de derechos sobre las ma- primeras, granos oleosos y general todas las modificaciones ha hecho la comisión sena- á la tarifa votada por la Cá- vendimia en el Sur y Sudeste rancia poca á su fin. Los ren- tos son muy desiguales, aun todos convienen en que habrá rcera parte menos que el anterior. Las calidades son en general regulares, pero las clases riores no abundan.

omo el comercio no compra, sos no se han establecido El año, por lo mismo que hay encias considerables de vi viejos, se anuncia muy difí- este estado de cosas pesará mu- en las transacciones futuras ormente si se considera que el ior está bastante surtido en de las numerosas compras va fresca efectuadas, las cua permiten añadiendoles el vi- pasas, azúcar, piquetes, etce- esperar por mucho tiempo de hacer pedidos de alguna rtancia. De aquí que el clamo- sea general y las salidas muy as.

n los muelles se ve grande ani- ión, habiendo llegado la sema- actual mucho vino de España clases, por ahora al menos, se confesar que no son superio- siendo preciso reconocer que yesado, como ya tenemos di- anteriormente, es necesario pa- color, conservación y brillan- Más de 500 análisis practica- por esta Estación desde 1.° Abril último prueban la ver- dad de lo que decimos. Por algo se venía siguiendo esta práctica en todo el mundo desde hace algunos siglos.

La paralización es casi completa en los negocios sobre alcoholes. En los de industria es difícil asegurarse de la tendencia de los mercados por seguir casi siempre las disposiciones de la especulación local. En Cette y Marsella si bien son escasas las transacciones se sostienen los precios. El norte fino se cotiza á 48 francos el hectólitro. El de orujo de 85 á 90 y el 3/6, buen gusto, de 100 á 150. Los aguardientes y cognacs se venden con una pequeña baja.

Los azúcares que experimentaron la anterior semana alguna baja se han repuesto y se venden los brutos á 38 francos los 100 kilos; para los refinados hay mucha calma. Los precios no han variado.

Los trigos y harinas han sufrido una ligera alza. El cremor y crístales de tártaro son nulas las demandas Los precios de estos últimos son á 7,75 francos el medio grado de rendimiento.

Sigue notándose en estos mercados la absoluta carencia de cacahuets. Los melocotones y moscatel buenos escasean y se pagan muy bien. Las pasas han bajado de medio á un franco los 100 kilos. Los precios de los demas artículos no han experimentado variación respecto á los consignados en nuestro boletín anterior.

Los de los vinos tanto españoles como franceses con tendencia á la baja. El mercado lo mismo en Cette que en los demás centros importantes del Mediodía muy encalmado.

ANTONIO BLAVIA.

CAUSAS DE UNA CATÁSTROFE

EL NÚMERO 13

Sr. D. Juan Barat, director de la compañía de los ferrocarriles del Norte de España.

Respetable señor: El tren 4, el tren fatal, acaba de dejarme en Madrid sano y salvo, después de un viaje felicísimo, durante el cual los empleados del Norte nos han tratado con el sobresalto angustioso, con la azorada solicitud de una madre primeriza á quien le diverte un arrebatado un niño, y que limpia las habitaciones, mira las gargantas, abriga los cuellos, cohibe el pulso, toca las frentes y llama á cada instante al médico, inquieta, aturdida, temblorosa, temiendo que se contagien y perezcan los demás.

Esa espectáculo que me ha impresionado vivamente y me ha sugerido la idea de dirigirme á usted; á usted, que lleva la batuta en esa gran orquesta, cuyas falsas entradas han ocasionado la catástrofe de Burgos y soliviantado justamente la opinión.

Perdóneme usted, señor Barat, esta franqueza, y deseche la idea—si acaso la tuviese—de que voy á hablarle á tontas y á locas, indignado, furibundo, ebrio de ira.

La explosión del sentimiento público manifestada en la prensa, con apasionamiento á veces, con ignorancia otras, nunca tan justificados y excusables como en la presente ocasión, ha sido inmensa.

Todos han buscado con afán las causas de la catástrofe, y todos aclaman por el remedio inmediato. La solución del problema es hoy un hecho.

En cuanto los trenes se hallen provistos del freno automático y dimitan los impúdicos consejeros de la compañía, ya no habrá descarrilamientos, ya no habrá alcances, ya no habrá choques.

Con esto, y con pedir además la doble vía, como quien pide café á un camarero, los trenes patinarán divinamente, los coches de tercera se convertirán en hamacas, los campos de Castilla serán casi ideales, y si alguna vez, por casualidad inconcebible, chocan dos máquinas, se abrazarán dulcemente, castamente, como amantes pudibundos sin detrimento de su frágil virginidad.

Todo eso está perfectamente y yo lo deseo de todo corazón, y el sentido común me dice que la compañía lo desea así mismo y daría millones por que no hubiese ocurrido la catástrofe; pero creo firmemente que, hasta ahora, nadie ha dado con la verdadera causa del choque de Burgos, y estimo por lo tanto erróneos, en su mayor parte, los comentarios de la opinión.

La mía parecerá á usted pretenciosa, señor Barat, y es probable que pronuncie usted el ¡no, antor, ultra crepidam! de Apeles al Zapatero; pero tenga usted en cuenta que mi estúpido afán de aprender me llevó hace tres años á estudiar la atractiva é interesante economía del ferro carril del Norte, para lo cual me ayudaron las circunstancias poderosamente, y que en el trayecto que abraza la vía desde San Sebastián á Irún he hecho, durante tres veranos consecutivos, curiosas observaciones que me han puesto al corriente de muchas cosas que ignoraba.

Fruto de esas observaciones son estas líneas que enderezo á usted; léalas con benevolencia, y vea si del juicio de un crítico desapasionado é imparcial puede sacarse algún provecho.

No soy sabio de pacotilla ni profano de ocasión; soy sencillamente una persona que se ha enterado de un asunto antes de ocuparse de él y presenta á usted el resultado de sus humildes investigaciones.

* * *

¿Sabe usted cual ha sido la causa determinante de la catástrofe de Burgos? El núm. 13. No se sonría usted, no crea que hablo en broma; se lo digo á usted con toda seriedad. El núm. 13, el fatídico núm. 13, ha venido á justificar nuevamente el invencible horror en que lo tiene el vulgo.

Comprenderá usted enseguida que me refiero al tren 13, como descendente, que sale de Madrid á las ocho y cuarenta y cinco minutos de la noche y llega á Irún á las ocho y seis minutos de la siguiente.

He dicho «llega á Irún», y he dicho mal; «debería llegar» sería lo justo; porque ha de saber usted que, desde que se estableció el nuevo servicio, que comenzó á regir el 15 de Mayo último, raro, rarísimo ha sido el día—quizá no haya llegado á media docena en cinco meses—en que el horrible 13 ha salido á su hora de Miranda y entrado á la suya en la estación de Irún.

¿Porqué? Usted ha de saberlo mejor que yo, señor Barat. Porque el tren-correo se convertía en Miranda en mixto, tenía que esperar allí á la fruta de la Rioja, y venía cargado, como un mozo de cuerda, de uvas y melocotones, con seis y siete vagones á la cabeza y acompañado del ruido infernal, salvaje, del freno de una máquina 400.

Los retrasos eran siempre de cuarenta minutos por lo menos, y llegaban muchas veces á una hora y á hora y media.

Este tren, como usted debe saberlo también mejor que yo, tenía un auxiliar: el 23, que salía de Miranda á las 2'15 de la tarde y debía pasar por San Sebastián á las 8'16 de la noche.

Debía pasar, he escrito, porque no pasaba nunca. Si el 13 traía una hora de retraso, el 23 traía dos, dos y media y hasta tres. Auxiliar más precioso no lo he visto en los días de mi vida, y si la compañía entiende que se auxilia á un tren de esa manera, no hay sino pedirle clavos para que lo revienten á uno bajo el peso de la cruz.

Ese retraso diario, sistemático, inaguantable del 13 trajo por consecuencia inmediata la irregularidad del servicio.

El viajero, supeditado á la uva y al melocotón, tuvo que ceder ante los comestibles de la Rioja y esperar en Miranda la descarga y carga de la fruta.

De aquí el desquiciamiento del servicio; de aquí los cruces accidentales; de aquí la acumulación de trenes; de aquí el azoramiento de los empleados; de aquí, en fin el cúmulo de contingencias que desarreglan por completo una máquina y traen consigo la nerviosidad, la desconfianza, el miedo del maquinista.

Así ha estado, durante todo el verano, el servicio del ferrocarril del Norte entre Miranda é Irún. Víctima de los retrasos diarios del 13 han sido, más ó menos, todos los trenes, y principalmente el 1, el 3 y el 21; el 2.042 y el 40 han muerto muchas veces á manos de los jefes del apeadero de Gainchurizqueta y de las estaciones de Rentería y Pasajes; con desesperación de los viajeros, entre los cuales me he contado yo frecuentemente.

Cuando salió el tren 4 de Irún, el día de la catástrofe, llegó sin novedad hasta Zumárraga, donde debía verificar su cruce reglamentario con el 13; pero el 13 venía retrasado, como todos los días, y allí tuvo que perder el 4 quince ó veinte minutos esperando al «jetattore».

Con esos minutos de retraso salió de Zumárraga, y con ellos llegó á Burgos, dando margen el retraso á la negligencia del desdichado subjefe que lanzó al 4 sobre el 21 y produjo la desgracia.

¡El 13, el 13 siempre! Si hubiese llegado á su hora á Zumárraga, el 4 hubiese llegado á su hora también á Burgos, y á su hora se habría verificado el cruce reglamentario en Quintanilleja; pero se interpuso el número fatal y produjose el siniestro.

El 13 ha sido, señor Barat, el causante de él, el 13, que ha establecido la deplorable irregularidad que ha perturbado el servicio durante la temporada de verano.

No quiero recriminar á nadie, no quiero que ninguna pasión—fuera de la humanitaria—venga á descomponer la serenidad de ánimo con que escribo estas líneas; quiero descartar de ellas toda acrimonia, toda censura que represente ignorancia ú obcecación.

Cuento á usted que lo he observado, y trato de hacerlo tranquilamente, como quien presenta un documento que puede ser de alguna utilidad, sin atenuaciones de obligado, ni ridículos desplantes.

Debe proveerse de frenos automáticos á los trenes; deben establecerse las campanas de aviso que anuncian á una estación la salida de un tren de la estación inmediata; deben hacerse esas y otras cosas que usted sabrá seguramente y yo ignoro; pero lo que urge establecer ante todo y sobre todo es la regularidad del servicio, de la cual dependen la marcha normal del ferrocarril y la seguridad del viajero.

No está en lo humano apercibirse contra lo imprevisto, y los barcos se perderán y los trenes chocarán y descarrilarán mientras haya mar y caminos de hierro; pero toda medida preventiva es poca cuando está en las manos del hombre aplicarla para defender la vida de sus semejantes.

Con el servicio regular, un niño maneja cualquiera estación; con el servicio irregular, la máquina se descompone, el empleado se turba, todo se altera y prodúcense catástrofes como la que todos lamentamos.

El jefe de estación, el subjefe, el telegrafista, el guardaagujas, son de carne y hueso como nosotros, como nosotros tienen sangre y nervios y están sujetos como todos á error; su serenidad depende de la marcha reposada y natural de las labores que les están encomendadas, y normalizarlas en lo posible es hacer en pró del viajero, tanto ó acaso más que las precauciones mecánicas.

La compañía tendrá, como todas las compañías del mundo, empleados malos y buenos; pero la calidad debe buscarse siempre con preferencia á la cantidad.

A este propósito, Sr. Barat, pon