



El Eco de Cartagena

Año XXXII

DECANO DE LA PRENSA LOCAL

Núm. 9194

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 a contarse desde el 1º y 16 de cada mes.—La correspondencia se dirigirá al Administrador.

El pago será siempre adelantado y en metálico ó en letras de fácil cobro.—Corresponsales en París, A. J. Lettue Chamartin, 61, y J. Jones, Faubourg-Montmartre, 11, y en Londres, Agencia General Española, 6, Great Winchester, Street.

CARTAGENEROS Y FORASTEROS ESPAÑA EN COMPETENCIA CON FRANCIA.

Los nuevos adelantos con que contamos en nuestra Península, hacen que las grandes y colosales destilerías a vapor, sistema Charrentais, de los Sres. Jiménez & Lamothe, en cognacs puros de vino, sean los más notables que se han visto, llegando a confundirse éstas con las más especiales de Francia, y consiguiendo merced a sus excelentes resultados desterrar de nuestra España las más acreditadas marcas francesas; no solo por que sus riquísimas cualidades son muy finas y aromáticas, sino también por que los precios son de muchísima más aceptación, dado el caso de que éstos pueden competir con los primeros del universo.

FABRICA Y CASA GENERAL, MALAGA.

Gran Sucursal en Manzanares

Producción anual 500.000 cajas de doce botellas

EXPORTACION A TODOS LOS PAISES DEL GLOBO

Pedir estos especiales cognacs, en todos los principales cafés, fondas, hoteles, restaurantes, casinos, ateneos, comercios de coloniales y ultramarinos, confiterías y depósitos de bebidas de Cartagena, su provincia, de España y de todo el globo.

Se recomienda a nuestros lectores para que vean la importancia de estas colosales destilerías, se fijen en todos los establecimientos mencionados, en uno de los varios carteles que esta casa regala a sus numerosos clientes, el que contiene la vista de la gran fábrica que nos ocupa, dividida en cinco grandiosos departamentos y así podrá juzgar quien la desconozca.

Las marcas de estos cognacs, como también los anisados del Águila y vinos finos de todas clases que esta casa tiene, para que no se confundan y si puedan apreciar sus excelentes condiciones, hay que pedirlos en la forma siguiente:

Cognacs de Jiménez & Lamothe.	Anisado del Águila de Jiménez & Lamothe.	Vinos finos de todas clases, blancos y tintos de Jiménez & Lamothe Málaga & Málaga.
1 *	Seco *	
2 **	Dulce **	
3 ***	Triple anís ***	
Extra V. S. O. Málaga & Manzanares.	Triple anís Málaga & Manzanares.	

Agente general único exclusivo de nuestros cognacs, vinos finos de España, especiales para los mercados del centro y Sud América y del notable anisado del Águila, en las provincias de Murcia y Albacete, D. Cristóbal García Navarro, Santa Florentina 8, principal, Cartagena.

Dirección telegráfica, G. Navarro.

JUEVES 23 DE JUNIO DE 1892.

MME. LEONIE BROUTIN MODISTA DE SOMBREROS

Ha llegado a esta población con un elegante y variado surtido de sombreros de señoras procedente de las principales casas de París.

CALLE DE ANDINO NUMERO 3

LUZ BRILLANTE

Petróleo extra superior.—Completa seguridad.

Se vende en bidones, con grifos precintados de 5 litros.

El precinto garantiza al consumidor la calidad y la cabida.

Nuestra LUZ BRILLANTE es ININFAMABLE. Arde en todas las lámparas para petróleo hasta la última gota sin ningún olor, sin que disminuya la intensidad de la llama y da una luz espléndida.

Depósito en Cartagena.—C. Pérez Lurbe.—Museo comercial.

Exfjase en las tiendas el bidón precintado.

JOAQUIN PIÉLAGO

Así se llama un barco de la Gran Compañía Trasatlántica, que está fondeado desde hace algunos días en aguas de Barcelona, amarrado al muelle de la Paz.

Este buque, viene a honrar y a glorificar la preclara memoria de D. Antonio López, y a inscribir con letras de oro en los anales de la construcción naval española, la primera página de su brillante porvenir.

Joaquín Piélago, es también un recuerdo y un tributo a un hombre honrado y de inteligencia sin par, que fue poderoso auxiliar de las empresas navieras de la casa de López.

D. Joaquín del Piélago y Sánchez de Movellán, con sus extraordinarias aptitudes mercantiles, consi-

guió ingresar, en la gran compañía de navegación de Antonio López, en aquella época, en que el insigno patrio, honra y prez de España entera, desarrollaba con sus primeros vapores el servicio de correos entre la Península y nuestras Antillas.

Lo que hizo el Sr. Piélago, escrito se halla en todas partes y grabado, con caracteres impercederos en la historia de cada uno de los buques de la Gran Compañía Trasatlántica.

Piélago murió joven. A fines del año de 1890, rompióse el hilo de aquella existencia tan repleta de gloria y tan henchida de esperanzas.

La muerte de Piélago, llorada aun por los suyos, será sentida siempre y es irreparable para la navegación española.

El actual marqués de Comillas, D. Claudio López, cuñado de Piélago, que dice que no tiene otra misión en este mundo, que seguir las huellas de su ilustro padre, amar cuanto él amó y engrandecer las iniciativas del que le dio el sér, ha venido a demostrar hoy con el Joaquín Piélago, como sabe ensalzar personas y cosas del particular cariño de su señor padre y en consonancia con la prosperidad y la riqueza de nuestro país.

El primer marqués de Comillas y D. Joaquín del Piélago, muertos, han de sentir en sus tumbas las auras impregnadas de gloria nacional, que les llevará presurosa la inquieta onda que balancea en aguas de Barcelona el vapor correo Joaquín Piélago.

Es un buque de corte esbelto y de líneas elegantes. Airosa su forma, con estabilidad aproximada, y muy bien asentado para la mejor marcha, el Joaquín Piélago, es un modelo de construcción naval.

Como aspecto, puede tomársele

por un yacht, de un gran potentado.

Mide catorce pies ingleses de puntal, veintiocho de manga y 285 de eslora.

Como se ve, sus dimensiones son las de un buen corredor.

Con aparejo guayro, y sus dos palos, el Joaquín Piélago, desplegará velas al viento cuando le convenga aumentar en velocidad.

El buque se botó al agua a mediados del año 1891 en Matagorda (Cádiz), en donde se hallan los astilleros de la Gran Compañía Trasatlántica.

Desde la quilla, hasta los topes de los palos, el buque es español de pura sangre. Todos cuantos materiales concurren en su construcción son españoles. La máquina, es obra del Arsenal civil de Barcelona, arsenal por cierto, que tiene a su frente distinguidos ingenieros españoles, como los Sres. Barret y los hermanos Sarrástegui.

La máquina, repito, es buena y potente. Pertenece al tipo de las llamadas de triple expansión. Tiene mil caballos de fuerza y puede desarrollar 1.200.

La instalación de la luz eléctrica es notable y ha de llamar la atención en todos los mares, el gigantesco fanal situado en proa, gran productor de luz, de una potencia luminosa de 12.000 bujías.

Las máquinas auxiliares de carga y de descarga, las bombas y todos los artefactos de a bordo están hechos y emplazados con admirable precisión para producir trabajo útil.

Bodega, carboneras y sollados, entrepuentes y pañoles, todo ello es espacioso, ventilado y allí donde el aire y la luz se necesitan, hay verdadero lujo de aire y de luz. Todos los departamentos son capaces con exceso y ni un solo servicio del buque está sacrificado a otro.

Dos grandes botes y otras dos grandes lanchas salvavidas, cuelgan desde sus pescantes a los costados del barco, que tiene 840 toneladas y un andar con carga máxima de catorce millas y seis décimas por hora.

Treinta y siete hombres componen la tripulación del Joaquín Piélago. Y para que nada falte a esta buena obra española, asíéntanse en popa sobre gentiles cureñas, dos cañones Honoria de nueve centímetros de calibre que hacen pareja con dos ametralladoras en popa, de fácil maniobra, y que constituyen con ellas, la defensa del buque, de necesidad en su carrera de Africa, dadas las hazañas que suelen llevar a cabo, con demasiada frecuencia nuestros vecinos los moros.

Descrito así a vuela pluma, el barco como barco, es preciso visitarlo bien por su interior para maravillarse ante las comodidades y suntuosidades, que a su bordo disfrutará el pasajero.

Es imposible referirlas con la pluma, y para reseñarlas de palabra, sería preciso mucho tiempo.

Cuanto el lujo más exigente prescribe y el confort más refinado aconseja, se encuentra en el buque en cámaras y camarotes, en literas

y en salones y en todos los servicios para una navegación agradable y sin molestias.

El salón árabe, para el pasaje de preferencia, es una joya. Su decorado es Alhambra puro, y el oro y los colores más vivos rifen batalla en un laberinto de repujados y de bajos relieves que realzan las columnetas y las balaustradas alabastrianas.

Tibores, flores, tapices de Smyrna, muebles marroquíes, puertas de talla dulce, divanes y sitialos de Oriente y todo ello en anchuroso espacio, con aire y mucha luz.

Las cámaras y camarotes, con arreglo a sus respectivas clases, están instalados y servidos según los últimos adelantos de ebanistería y mueblaje náutico.

Baño de mármol, lavabos a granel, saloncitos para fumar en el entrepuente y entre cámaras, y asientos Sleeping car, en las galerías cubiertas de a bordo.

De lo demás del barco nada diré. La policía y la disciplina, son las de un barco de guerra.

Cocina, comedores, oficios, despensas, fregadores, fresqueras y corrales de transporte, todo está hecho, acondicionado y provisto para que el pasajero no se acuerde de tierra.

Manda el buque D. Juan Plá, marino antiguo, que durante cinco años consecutivos ha estado mandando el Tänger, de la carrera de Cádiz a Tánger.

El Joaquín Piélago, viene a sustituir en dicho servicio aquel buque contra el que yo arremetí acerbamente en otra ocasión, cumpliendo, ó creyendo cumplir, la misión que tiene el periodismo de reflejar en sus escritos con toda exactitud sus propias impresiones é ignorando yo entonces que la Gran Compañía Trasatlántica, iniciaba la construcción de buques mercantes en nuestro país, con la del Joaquín Piélago, que hoy he visitado y que no puedo menos de reconocer, como el más marinero, distinguido y lujoso a buen seguro, de cuantos barcos han visitado hasta ahora los puertos del Mogreb.

La vista y la visita de este buque llena de contentamiento y de esperanza todo pecho español.

¡Bien por el marqués de Comillas!

¡Bien por Cádiz!

¡Bien por Barcelona!

¡Llor a la memoria de Antonio López!

Joaquín Piélago, surcando los mares, proclamará nuestra fuerza y nuestra inteligencia industriales y en caso serviría de aviso y de correo, a nuestra escuadra y hasta rompería lanzas si preciso fuera contra lo que se le pusiera por delante.

Joaquín Piélago, es moro de paz, pero puede refirir el día que se le antoje, y por esto, y porque es español de veras, y ha nacido en buena cuna, tiene todas mis simpatías.

Sin embargo, esta última obra de la Gran Compañía Trasatlántica, está incompleta.

El Joaquín Piélago, por lo que es, por lo que vale—lo menos media docena de millones de reales—por lo que viene, y por lo que está ha-

mado a representar en la navegación española, no debe inaugurar sus servicios sin que quede anotado como primer viaje en su cuaderno bitácora el de su propietario y armador.

Embárguese en él, el marqués de Comillas, con su bellísima esposa que es la santa patrona de todos los buques de la Compañía; agréguese a ellos la viuda de Piélago, y así juntos en familia con media docena de amigos, vaya el barco mar afuera, con escalas en Marsella, Tolón, Génova, Nápoles, Baleares, Valencia, Almería, Málaga y Gibraltar, a decir a propios y extraños.

¡Ahí tenéis lo que sabemos hacer en España!

¡Miradlo!

ANGEL MURO.

COLABORACIÓN INÉDITA

UN IDILIO A LA VEJEZ

Los dos eran jóvenes y ricos, se conocieron y se amaron cuanto puede amarse; eran sus caracteres como creados para unirse; vamos, complemento el uno del otro.

El tiempo pasó para ellos con velocidad inusitada y fue la historia de sus amores, aquel idilio encantador, tan rápido como el pensamiento.

El se alejó del pueblo dejándola allí sumida en su tristeza y llevándose en alma entera.

No sé si cometería alguna infidelidad lejos de su amada; pero cuando al pueblo volvió, ella le hizo cargos, las disculpas de él no respondían a la verdad; la defensa que hizo de su conducta fue débil y rompieron las amistades.

—El volverá, decía ella.

—Ella me llamará, pensaba él.

Pero ni él volvió, ni ella le llamó tampoco.

Volvió a marcharse el galán y se estuvo ausente del pueblo largo tiempo; los que le vieron en Madrid contaron cosas de él capaces de asombrar al menos asombradizo.

Fulano le vió con una, una tarde; Zutano se enteró de que era un calavera y que la corría de lo lindo; en fin que era una tontería muy grande ocuparse de él para nada.

Jacinta lloró en secreto su desengaño, vertió muchas, pero muchas lágrimas y... procuró por medios indirectos tener noticias del calaverilla.

Él, entretanto, hacía por olvidar y de broma en broma, de diversión en diversión pasaba la vida, suspirando por su Jacinta y preguntándose a sí mismo por ella.

Los dos obraban de igual manera, pero guardando su secreto muy secreto.

Ninguno de los dos quería dar su brazo a torcer, pensando lo mismo siempre: ella, que él volvería y él, en ser llamado por ella.

Y así las cosas Jacinta desengañada y herida en su amor propio casó con otro en el pueblo.

Miguel cuando lo supo, por despecho casó en la corte.

Pero es claro los dos matrimonios hechos en tales condiciones fueron lo que debían ser, un cúmulo de desdichas.

El marido de Jacinta era derrochador, perezoso, disipador y grosero; hata pegó un día a la pobre muchacha.

La mujer de Miguel era casquivana, mal criada, aficionada al lujo é inepta para gobernar una casa.

Sin embargo Miguel para vengarse y a pretexto de ver sus tierras, fue al pueblo con su esposa, cuyo lujo llamó la atención de los modestos habitantes de Brencidilla.