



EL ECO DE CARTAGENA

AÑO XXXVII

DECANO DE LA PRENSA DE LA PROVINCIA

NÚM. 10574

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

En la Península.—Un mes, 2 ptas.—Tres meses, 6 d.—Extranjero.—Tres meses, 11'25 id.—La suscripción se contará desde 1º y 16 de cada mes.—La correspondencia á la Administración

REDACCION Y ADMINISTRACION MAYOR 24

MIERCOLES 3 DE FEBRERO DE 1897

CONDICIONES

El pago será siempre adelantado y en metálico ó en letras de fácil cobro.—Corresponsales en París, A. Bonnier, rue Caumarin 61; y J. Jones, Faubourg-Montmartre, 61.

MATERIAL AGRICOLA

Prensas para vinos.—Bombas para trasiego, riegos, lavar y rociar plantas.—Norias para pozos, movidas á vapor viento ó caballería.—Máquinas para taponar y limpiar botellas.—Espino artificial para cercados.—Arados de vertedera.—Desgranadoras de maíz.—Vías férreas, wagonetas, plataformas, cambios, etc., para transporte de frutos. Azadas, legones, picos.—Tuberías de manga y otras.

CAMILO PÉREZ LURBE
24, CASTELLINI, 12.

CONSTRUCCIONES NAVALES

Reproducimos a continuación el artículo de «El Nacional» artículo cuya inspiración se atribuye al propio Canovas

«Estampa tocando las consecuencias de la imprevisión y ligereza con que el partido fusionista procedió a invertir el crédito extraordinario para la escuadra»

El prefecto, aparentemente útil, de fomentar y proteger la industria naval privada, y que sirvió al Gobierno para facilitar la creación de tres nuevas factorías, ha sido origen de graves inconvenientes.

El material construido en los astilleros particulares del Nervión, de Vea-Murguía, en Cadiz, y de Vila, en la Graña, no acusa nor las perfecciones, economía y rapidez de la obra aquellos prégresos y ventajas presupuestos por los partidarios de la industria nacional.

En cambio, al amparo de concesiones hechas a tales empresas, se han creado intereses rivales de las factorías del Estado, que ponen en riesgo al jornal de los obreros de los Arsenales del Ferrol, la Carraca y Cartagena.

La Marina no ha resultado tan beneficiada como lo sería con la adquisición de buques en el extranjero; los astilleros del país han perdido todo lo que se quiso que ganaran los de propiedad particular, y éstos, á la postre, sin responder completamente á sus fines, están á punto de crear una seria dificultad al Estado, pues que parece exigirle trabajo para seis factorías navales cuando apenas le convendría garantizar construcciones nuevas y reparaciones necesarias el de los tres establecimientos oficiales.

Por algo se opuso en sazón oportuna el Sr. Canovas del Castillo á los desechados proyectos de fomentar una industria naval privada que carecía de base y estaría siempre en peligro de no tener suficientes recursos de existencia, cuanto más de desarrollo y prosperidad.

Por algo sostuvo constantemente que el proteccionismo no se debe extender á cosas tan importantes como los elementos defensivos y ofensivos del Estado; que los Gobiernos deben tener libertad de adquirir en el extranjero el material de combate; que á España bastaba cuidar y prosperar sus Arsenales peninsulares y ultramarinos, y que sería infecunda y ruina-

sa la obra de crear astilleros particulares cuya vida en todo caso habria de depender casi exclusivamente de los recursos del Tesoro.

Fue desoída la previsora y patriótica opinión del Sr. Canovas del Castillo, y los resultados á la vista están: la factoría del Nervión en situación indefinida y á cargo del Estado; la de la Graña pidiendo anualidades de prórroga para sus compromisos; la de Vea-Murguía lanzando al mar, como nadie ignora, el casco del «Carlos V» y lanzando ahora á la calle un numeroso personal que á grito herido demanda del Gobierno mas trabajo y mas jornales.

De seguir los rumbos trazados por el partido fusionista, llegaría se á la incautación por el Gobierno de los tres astilleros particulares de nueva creación y se llegaría también á tener que invertir cantidades enormes —no consentidas por nuestro presupuesto—en el sostenimiento de seis factorías navales, cada una de las cuales querría tener siempre una quilla tras de cada holañra y una reparación en pos de otra.

Esto es imposible, porque no lo consenten los recursos del país, porque perjudicaría al Tesoro y porque no favorecería á la Armada. Y aunque interese á todos, y principalmente al Gobierno, la suerte de centenares de operarios ocupados hasta ahora en los astilleros particulares; no es lícito sacrificar á ese interés —al fin y al cabo transitorio—el permanente de los Arsenales oficiales y el más sagrado de la Marina y del país.

Creemos, pues, dados los antecedentes del Sr. Canovas del Castillo y recordando sus doctas advertencias de otros días y sus sabias previsiones, que el Gobierno rectificará cuanto le sea dable los perjuicios irrogados por la forma en que el partido fusionista ha invertido el crédito para la escuadra.

No quiere esto decir que hayan de encomendarse á la industria extranjera todas las construcciones nuevas, que haya de cerrarse en absoluto el porvenir á la industria naval nacional, que hayan de extinguirse rápida y radicalmente intereses creados; pero sí que no se ha de subordinar á consideraciones de orden local, y menos á egoísmos de empresa, el supremo interés de la Marina de guerra y del sostenimiento de los Arsenales del Estado.

Entendemos que el Gobierno hará cuanto pueda en beneficio de la producción, del trabajo y de la industria naval nacional, pero no hará más de lo que deba, porque no entra en sus procedimientos granjearse fáciles adhesiones del particularismo agradecido á costa de altas e ineludibles conveniencias generales.

D. QUIJOTE DE MADRID

La última producción dramática de Mariano Vila Maestro, tiene un título interesante: «D. Quijote de Madrid» es un buen rótulo para los carteles.

Así se explica que aun antes, mucho antes del estreno se hablase con más pasión que justicia de la nueva comedia. Y los vaticinios de los cómicos, le eran poco favorables: por esto quizá, muchas personas que saben bien con cuanta frecuencia se equivocan los actores, presumió que el estreno iba á ser un éxito, y han acertado. Fue un éxito grande, merecido y justo. De los que quisieran para sí no pocos de nuestros más conspicuos literatos, de esos que toda la sabiduría la derraman en la mesa del café, en conversación, que por ser particular suele no interesar á nadie.

Sobre todo, ahora que se va ensañando del teatro un llamado naturalismo que es de lo más pernicioso en el orden social, y de lo más perturbador en el orden literario, parece que conforta el espíritu una comedia meramente española, donde los personajes hablan en verso, lenguaje que podrá no ser, no lo es desde luego, de la verdad, pero es el en que todos nuestros clásicos han escrito sus inmortales obras, á cuya inmortalidad no llegarán seguramente muchas de las contemporáneas, cuyos autores sienten casi desprecio por Calderón de la Barca.

No es precisamente «D. Quijote de Madrid» una comedia del antiguo sistema en que triunfa la virtud y se castiga el vicio. Pero tiene un fin altamente moral; no hay en ella liviandades repulsivas, de esas que saquean á los hombres de buen paladar artístico y enrojecen á las señoras, aunque sean por segunda ó tercera viudas. La comedia de Vila huele y sabe bien, si se me permite la frase. Puede verla todo el mundo sin que moleste á nadie; y además de esta nota de placidez, hay en ella abundantes bellezas literarias, que recuerdan «la manera» del inolvidable Ayala. Reciba, pues, Mariano Vila, la enhorabuena cordialísima de

CALIXTO BALLESTEROS.

UNA CARTA

Señor director de EL ECO DE CARTAGENA.

May señor mío y estimado compañero: El libro «España en fin de siglo», en el 2.º tomo, que está encuadrándose, y próximo á repartirse, se publica la Música en fin de siglo del conde de Morphy. La España política en fin de siglo, de D. Emilio Castelar; la España jurídica en fin de siglo, de D. Francisco Silyela; y la España literaria en fin de siglo, de D. Joaquín Dicenta.

En lo que se refiere á esa provincia, publica también trabajos referentes á los señores D. Tomás Museros y Rovira, D. Francisco Peña Vaquero y el Ateneo de Cartagena.

Pero tienen que aparecer también trabajos referentes á los señores don Diego González Condo, D. Juan Antonio María de Salazar, D. José Gómez Diaz, Ayuntamiento de Cartagena, don Joaquín García y García, D. Fabian Méndez González, D. Eduardo Pardo, D. José Prefumo Dodero y D. Pio Wandowell.

Como un libro de estas condiciones, en el que ha sido necesario recoger datos relativos á la mayor parte de los industriales de España, no se improvisa, y como haga ya mucho tiempo que se hicieron las adhesiones de esa provincia, ruego á V. como un favor especial, que me haga el obsequio de publicar esta carta en su apreciable periódico, para que llegue á noticia de los señores suscriptores, la urgencia que esta empresa tiene de recibir los datos que le faltan.

Anticipando á V. las gracias, y rogándole que me mande un número del en que haga la publicación, tengo mucho gusto en reiterarle de V. atento compañero s. s.

q. b. s. m.
J. Valero.

Enero 31 del 97.

COMERCIO MARITIMO

ADUANA DE CARTAGENA

Navegación á Europa, Asia, Africa, América y Occania
SALIDA DE BUQUES

ESTADO resumen de los buques despachados durante el pasado año de 1896.
CON CARGAMENTO.

Vapores nacionales.	915
Toneladas de arqueo.	273.075
Tripulantes.	2.388
Toneladas de 1000 kilogramos, mercancías cargadas.	63.002.000
Derechos de las mismas.	43.362'51
Viajeros desembarcados.	2.736
Derechos de los mismos.	2.730
De vela nacionales.	15
Toneladas de arqueo.	976
Tripulantes.	50
Toneladas de 1000 kilogramos mercancías cargadas.	1.186'500
Derechos de las mismas.	811'76
Viajeros embarcados.	1
Derechos de los mismos.	1

EN LASTRE

Vapores nacionales.	4
Toneladas de arqueo.	7.850
Tripulantes.	99
Viajeros embarcados.	5
Derechos de los mismos.	2'50
De vela nacionales.	1
Toneladas de arqueo.	46
Tripulantes.	8

CON CARGAMENTO

Vapores extranjeros.	634
Toneladas de arqueo.	254.036
Tripulantes.	4.916
Toneladas de 1000 kilogramos, mercancías cargadas.	975.001'176
Derechos de las mismas.	112.618'04
Viajeros embarcados.	3
Derechos de los mismos.	34
De vela extranjeros.	34
Toneladas de arqueo.	3.741
Tripulantes.	319
Toneladas de 1000 kilogramos, mercancías cargadas.	7.919'981
Derechos de las mismas.	2.754
Viajeros embarcados.	1
Derechos de los mismos.	1

EN LASTRE

Vapores extranjeros.	25
Toneladas de arqueo.	30.796
Tripulantes.	574
De vela extranjeros.	15
Toneladas de arqueo.	3.479
Tripulantes.	203

RESUMEN general de la Principal y Subalterna:

Aduana de Cartagena.—Buques con cargamento.

Número de buques.	578
Toneladas de arqueo.	111.808
Tripulantes.	1.111
Toneladas de 1000 kilogramos, mercancías cargadas.	350.199'617
Derechos de las mismas.	159.246'78
Viajeros embarcados.	2.740
Derechos de los mismos.	2.728

EN LASTRE

Número de buques.	45
Toneladas de arqueo.	34.216
Tripulantes.	884
Viajeros embarcados.	5
Derechos de los mismos.	2'50

Subalterna de Aguilas.—Buques con cargamento

Número de buques.	106
Toneladas de arqueo.	187.163
Tripulantes.	2.015
Toneladas de 1000 kilogramos, mercancías cargadas.	51.668'510
Derechos de las mismas.	37.486
Viajeros embarcados.	11
Derechos de los mismos.	11

EN LASTRE

Número de buques.	3
Toneladas de arqueo.	1.917
Tripulantes.	118
Viajeros embarcados.	12
Derechos de los mismos.	12

Subalterna de Mazarrón.—Buques con cargamento

Número de buques.	362
Toneladas de arqueo.	21.976
Tripulantes.	276
Toneladas de 1000 kilogramos, mercancías cargadas.	21.758'000
Derechos de las mismas.	21.758'04