EL ECO DE CARTAGENA

AÑO XLV — DECANO DE LA PRENSA DE LA PROVINCIA — NUM 13823

PRECIOS DE SUSCRIPCION
En la Península: Un mes, 2 ptas.—Tres meses, 6 íd.—Extrangero: Tres meses, 11'25 íd.—La suscripción se contará desde 1.° y 16 de cada mes.—La correspondencia á la Administración.

Redacción y Administración, Mayor, 24
LUNES 11 DE DICIEMBRE DE 1905

CONDICIONES
El pago será siempre adelantado y en metálico ó en letras de fácil cobro.—Corresponsales en París, A. Lorette, rue Caumartin 61; y J. Jones, Faubourg-Montmartre, 31.

Una nueva desdicha

No respuesto aún el ánimo de la pérdida del «Cardenal Cisneros», aquel hermoso buque que se fué á pique en las costas del Norte, nos somete el rigor de la suerte á una nueva desgracia.

Llegó á nuestros oidos de un modo brutal. En alas de la fantasía deleitá base nuestro pensamiento acariciando la promesa de un ministro, que significaba un gran paso en nuestra redención. Se iban á hacer obras de importancia. El hombre que tiene á su cargo el ministerio de Fomento prometía que en breve no habria obreros sin trabajo en las provincias que no há mucho tiempo padecieron hambre; y al pensar en la buena voluntad que lo anima, en la actividad que lo distingue y en sus propósitos de envolver a España en una red de canales y pantanos, sentiamos sensaciones gratísimas de halagadoras esperanzas, haciéndonos pensar en un futuro próspero y feliz.

Sueño tan placentero merecía distinto despertar, mas la suerte no lo quiso así. Un tropel de palabras siniestras llegó a nuestros oidos y el hermoso clichè de la patria dichosa se borró de la mente para dejar el sitio á otras imágenes de muerte y horror.

¿Qué sucedía?.. Una desdicha nueva: que continúa la série de desventuras nacionales y nos hace asistir a la aparición de un nuevo término; que estaba ardiendo el arsenal de la Carraca.

¿Cómo había ocurrido? ¿Qué parte se quemaba? ¿Por dónde había llegado la noticia? La voz pública no nos pudo informar de estos extremos. Todo lo que sabía nos lo dijo del modo mas breve que pudo y pasó de largo, dejando en todas partes impresiones tristes y haciendo asomar á muchos labios esta frase que pone de relieve la desconfianza en que vivimos:

«Estamos dejados de la mano de Dios».

Las primeras noticias las trajo el telégrafo. Decía que se había quemado un taller; que habían sido pasto de las llamas dos caza-torpederos y algunos botes, añadiendo que en algunos momentos se temió que se propagaran á todo el arsenal

Lo alarmante de la noticia constituyó anoche el tema de las conversaciones, sin que se pudieran adquirir detalles del siniestro hasta esta mañana

Los detalles son estos, según la información de «El Liberal» de Murcia.

El incendio comenzó en el taller de sierras mecánicas á las doce y media de la mad rugada, con gran fuerza desde los primeros momentos.

En dicho taller se hallaban reparándose los torpederos «Ariete» y «Rayo».

Las dotaciones de ambos buques se vieron sorprendidas por el incendio y á duras penas lograron salvarse.

El marinero del torpedero «Ariete» Eusebio Viroso, después de haberse salvado como los demás tripulantes, volvió á recoger sus ropas.

El infeliz se vió rodeado por las llamas pereciendo carbonizado

El incendio se propagó rápidamente, convirtiendo el taller en una inmensa hoguera.

Las llamas iluminaban todo el arsenal y se divisaban desde larga distancia

Los primeros que acudieron fueron el general Cotera, el ayudante mayor D Emilio Martínez Torres y el capitán Dueñas, por vivir los tres en el arsenal

Los cruceros «Princesa de Asturias» y «Numancia», en cuanto se apercibieron del incendio, tocarron zafarrancho de combate.

Ambas dotaciones acudieron á prestar auxilios y á ayudar á combatir el incendio.

A las dos de la madrugada se desplomó la techumbre de los varaderos y del taller.

Se inutilizaron veinte máquinas de tracción que había en el varadero central.

A la una y media acudieron el jefe del departamento Viniegra, Eulate y los generales Sánchez Campo, de artillería, y Calvo, de infantería de Marina.

A las tres de la madrugada el torpedero «Ariete» que se hallaba sobre picaderos de madera se desplomó, escorándose por el costado de babor.

El taller quemado tenía 280 metros de largo, 50 de ancho y 7 de alto.

En el varadero central se hallaba el remolcador «Manolito».

Este comenzó á arder, temiéndose que el fuego lo destruyera por completo.

No sucedió así porque se consiguió botarlo al agua y apagarlo.

Acudieron al arsenal las autoridades é inmenso gentío.

Las pérdidas que ha causado el siniestro se hacen ascender á tres millones de pesetas.

Como se desprende de la precedente información el siniestro constituye una gran desgracia, una más sobre las muchas que sufrimos; pero la constituye en grado máximo para la población de San Fernando cuya clase trabajadora ha sufrido con ella rudísimo golpe.

¿Será esta desgracia la última?

Dios lo quiera, porque la acumulación de tantos desastres pesa ya en el espíritu con pesadumbre tal que amenaza destruir sus energias para volver á levantarse.

TIJERETAZOS

¿En qué quedamos? ¿Hay paz en Cataluña?

Hacemos la pregunta porque nos asaltan unas dudas terribles.

Los periódicos de la capital del principado dicen que está aquello como balsa de aceite.¡

En cambio el señor Corominas, diputado por Barcelona y vecino de dicha población, ha dicho en el Congreso que los catalanistas se reunen y acuerdan cosas censurables.

Por cierto que nos choca que haga esa denuncia un republicano, porque entre republicanos y catalanistas hay anuncios de boda.

Eso indica que el diputado catalán no es afecto á semejante matrimonio y que en la cuestión catalanista va por dentro la procesión.

—

Tiene gracia lo de los estudiantes.

Abren en determinado momento la campaña de que si entraran en las aulas, muchos compañeros que salieron para sus pueblos respectivos ante la imposibilidad de entrar en clase, se verían obligados á faltar, incurriendo en la pena de pérdida del curso.

Y es lo que dirán los ausentes.

—Nos impedisteis asistir á las lecciones y ahora os cubría con nuestra capa.

—

El ministro de Fomento ha dicho que en breve tendrán ocupación todos los obreros de las provincias en que la crisis se manifestaba con peores caracteres.

Y para las demás provincias ¿no habrá nada?

Porque todos los trabajadores sin trabajo son hijos de Dios.

Aparte esto, que ya lo arreglará el señor ministro, merece piécemos por tal otrecimiento el experiodista Gasset.

Allí va nuestro aplauso mientras se firman los decretos de obras que han de llevar calor y pan donde ahora sólo hay hambre y frio.

LA HABILITACION DE LOS ARSENALES

Ha sido objeto de las más graves censuras y con justa razón, por lo que atañe á la eficacia de la defensa naval y á los intereses del país, la tardanza con que en los Arsenales del Estado se construyen los buques de guerra y el sobreprecio que siempre cuestan, dando lugar á que la opinión pública rechace la idea de utilizar los establecimientos del Estado para las nuevas construcciones.

Efectivamente, es un hecho que los Arsenales han tardado en construir los buques que desde 1888 en ellos se han fabricado un tiempo excesivo, y que han resultado sobrecargados en su precio, pero la culpa no ha sido de los funcionarios de aquellos establecimientos, ni aun de su organización, á pesar de hallarse muy lejos de creerla conveniente.

La causa de esa tardanza y de ese sobreprecio radica, principalmente, en el corto número de operarios que á las nuevas construcciones se dedican, por falta de recursos en los presupuestos y á la carencia de herramental moderno, que tanto abrevia la duración de las obras en los actuales sistemas de construcción naval.

Alemania, cuando principió á construir en los astilleros del Estado, no tardó mas de seis años en construir un buque de seis á ocho mil toneladas.

Este plazo de tiempo se fué aligerando á medida que pudo disponer de mayor contingente de personal idóneo y ha llegado á equipararse con los más adelantados paises marítimos en la producción del material flotante en cuanto se refiere á duración de obras y precio, tan pronto como ha conseguido montar los talleres en sus industrias oficiales con el herramental moderno que utilizan las empresas privadas.

En la misma Inglaterra, que es la nación modelo en este concepto, nadie ignora que durante muchos años han estado excluidas por el Almirantazgo las industrias oficiales para las nuevas construcciones de su flota habiendo descuidado el renovar el herramental de sus talleres, que han ido quedando anticuadas.

Pero últimamente, el Almirantazgo, comprendiendo que no era prudente estar en absoluto á merced de la industria privada, ha decidido poner á sus astilleros oficiales «upt to date», como allí dicen, es decir, á la altura de los mejores particulares, por lo que toca á la construcción naval.

Uno de los más grandes, y probablemente uno de los más remunerativos adelantos para la construcción de buques, en estos últimos años, ha sido el del herramental neumático que se usa ya en todos los astilleros modernos para remachar, calafatear, voltear y hacer todos los trabajos que exige la construcción de hierro y acero, pues permite un trabajo continuado é incesante, haciendo en una hora más obra que la que se efectuaba antes en un día por los antiguos procedimientos, que son los que todavía están en uso en nuestros arsenales.

Injusto es, por tanto, pedir á éstos, que en esas formas, por arte de ensalmo, produzcan con la rapidez y baratura que lo hacen los astilleros provistos de todos los modernos recursos para construir y alistar los buques de guerra.

Pero esa preparación que los astilleros de los arsenales necesitan á fin de colocarse al nivel de otras naciones, requiere «dinero», y mientras no se pueda gastar, inútiles serán todos los esfuerzos en el objetivo de que produzcan con mayor rapidez, por mucha actividad, por mucho celo, por mu-

Ya en su cuarto, tuvo verdadera satisfacción cuando abrió uno de los cajones de la antigua mesa de encina, uno de los trabajos más hermosos de la época llamada el Renacimiento, y encima de la que aun se veía, medio borrada, la famosa salamandra real.

der en toda regla para esta venta, y de ese modo evitaremos dificultades.

Envíame todas mis armas. Conserva para ti á Britón.

Nadie querría pagar por ese animal hermoso lo mucho que vale, y prefiero regalártelo como el anillo de su uso que el moribundo entrega á su ejecutor testamentario.

En el establecimiento de Farry, Breilman y Compañía me ha construido un carruaje de camino, muy cómodo, pero todavía no me lo han entregado; haz lo que puedas para que esos constructores se queden con el coche sin exigir indemnización; sin embargo, si ellos se niegan evita, á costa de cualquier sacrificio, cuanto en las circunstancias en que me encuentro pudiese contribuir á que se pusiera en tela de juicio mi lealtad.

Debo al insular seis luises perdidos en el juego, no dejes de dárse....

—Querido primo—dijo Eugenia dejando la carta y saliendo lentamente de aquella habitación para dirigirse á la suya, llevándose una de las bujías en

XXXV

Los gérmenes de la economía política al uso de París, gérmenes latentes en el corazón del joven, no habían de tardar en florecer allí, tan pronto como