



EL ECO DE CARTAGENA

AÑO XLVI

DECANO DE LA PRENSA DE LA PROVINCIA

NUM. 13436

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

En la Península: Un mes, 1'50 ptas.—Tres meses, 4'50 id.—Extranjero: Tres meses, 10 id.—La suscripción se contará desde 1.º de cada mes.—La correspondencia á la Administración.

Redacción y Administración: Mayor, 24

MARTES 4 DE SEPTIEMBRE DE 1906

CONDICIONES

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

El naufragio del SIRIO

DESPUÉS DE LA CATÁSTROFE

La organización y disciplina á flote

Cuando el desgraciado accidente al vapor «Cardenal Cisneros» en los Meixidos, unos cuantos minutos bastaron para que hasta el último miembro de su disciplinada tripulación escapasen sanos y salvos del naufragio de aquel hermoso buque. Cuando la colisión en las aguas de Meixidos, entre los acorazados ingleses «Perseus» y «Victoria», que tuvieron como resultado el hundimiento del primero, medio millar de hombres formaban la tripulación, serenos y obedientes á las órdenes de sus oficiales, permanecieron sobre cubierta sin la menor vacilación, apesar de la escora que por momentos tomaba el buque, hasta que el orden del Comandante fué dada para ello.

de encallado el vapor, y se le vé elevado sobre las aguas y en seco en una línea formada desde el guardacalor de la chimenea de popa hasta proa, con todos los toldos tendidos y sus cenefas hechas firmes, que hubieran servido de cajas mortuorias á los tripulantes y pasajeros que se hallasen sobre cubierta, si se hubiera hundido la nave en su totalidad, conforme los toldos y cenefas de popa lo fueron para los que desgraciadamente se hallaban en aquella sección del barco, diez á veinte minutos después de la varadura. Dicha fotografía muestra también los botes del costado de babor enganchados á sus pesantes y descansando sobre sus caballetes de cubierta, lo cual prueba que no se hizo esfuerzo alguno para flotarlos.

En ambos citados casos la organización y disciplina fueron las únicas causas de tan serena conducta; esta organización y disciplina no sería esperar la del pasaje de un buque de transporte de la Marina mercante; pero sí puede exigirse de los buques en cuanto á los elementos que deben ser dotados los buques, y especialmente aquellos destinados al transporte de grandes masas humanas, para la debida organización, en caso de accidentes, de las tripulaciones y pasajes. Este naufragio del vapor italiano «Siro» á las cuatro de la tarde de un día hermoso, con mar lina y á veintidós millas de tierra firme, en esas catástrofes en que no se hallan las más elementarias organización y disciplina. Por estos hechos sabemos que el «Siro» cayó sobre el bajo de las Hormigas, que su parte de popa quedó sumergida, de diez á veinte minutos ocurrieron. Al escribir estas líneas yo estaba de mi fotografía del «Siro» tomada cinco días después

Por persona que nos merece entero crédito hemos sabido que en la investigación hecha en Génova acerca de dicho naufragio, una comisión oficial pasó a bordo del «Orione», hermano gemelo del «Siro», para comprobar los elementos de salvamento y organización con que contaba dicha nave, y á la media hora de darse la orden de echar un bote al agua no se consiguió el hacerlo, y retiróse la comisión tristemente impresionada del resultado de su visita. Somos enemigos de «hacer leña del árbol caído», pero de lo anteriormente expuesto, pueden deducir nuestros lectores la organización y disciplina en que podían descansar, en caso de accidente, los mil seres que formaban la tripulación y pasaje del malaventurado vapor. Comprendemos perfectamente la imposibilidad de disciplinar un pasaje compuesto en su mayor parte de mujeres y niños, y entre él muchas personas que tal vez por primera vez pisaban la cubierta de un barco; pero sí creemos que á las casas armadoras de buques de pasaje se les debía obli-

gar por reglamentos internacionales á lo siguiente:

1.º A dotar sus naves con un número de chalecos salvavidas igual á un ciento veinticinco por ciento del máximo número de seres que, entre tripulantes y pasajeros, puedan en cualquier caso embarcar en cada nave.

2.º Que dichos chalecos salvavidas estén repartidos en sitios cómodos en todos los alojamientos, y el veinticinco por ciento sobrante en sitios de fácil acceso sobre cubierta.

3.º Que á la cabeza y pie de todas las escalas, en el interior del barco, salones, comedores y demás sitios visibles, se fijen cuadros en los tres ó cuatro idiomas más usuales del mundo, con instrucciones para el uso de los chalecos salvavidas ó indicando los sitios del barco donde están depositados.

4.º Que una comisión compuesta del capitán, sobrecargo, médico y cura, donde éste último existiese, enseñase á los pasajeros en el primer día de viaje la forma y manera de ajustarse los salvavidas. Esta medida á los despreocupados les parecerá un tanto exagerada, pero la experiencia tiene demostrado que en la mayor parte de los casos el desconocimiento del uso del salvavidas ha causado innumerables víctimas.

5.º Que los capitanes de puerto de todos los países deben estar autorizados por dichas leyes internacionales, para visitar los buques de pasaje y obligar al capitán á que delante de ellos ordene á la tripulación echar todos los botes al agua ó imponer las multas que se determinen á aquellas naves en que se encuentren los botes ó tripulaciones deficientes para dicha operación.

6.º No subvencionar ninguna línea de pasaje cuyos buques no estén dotados de la instalación «Stone Lloyd» ó una de sus similares.

El sistema «Stone-Lloyd» para hacer los buques insubmersibles ha sido aplicado á más de cincuenta vapores modernos de las líneas Cunard, Norddeutsche Lloyd, Hamburg-American Company, Compagnie Générale Transatlantique, Hamburg-South American Company, los vapores para transportes de viajeros de los grandes

troncos de ferrocarril ingleses London & North-Western, Great-Central, South-Eastern & Chathan y varios buques transportes de tropas del Gobierno inglés.

El sistema consiste en un juego de puertas de acero en todos los compartimientos estancos que puedan ser abiertas ó cerradas simultáneamente, ó una ó varias, desde el puente, en el cual hay un cuadro con botones eléctricos correspondiendo á una puerta cada botón.

En cada compartimento estanco hay un timbre eléctrico que funciona durante diez á veinte segundos, antes de que las puertas se cierren, á fin de dar aviso á los tripulantes que se hallen en dicho departamento, y aún en el caso de que algún tripulante se tardase y quedase encerrado, una pequeña palanca colocada en dicha puerta le permitiría abrirla y escapar cerrándose ésta inmediata y automáticamente después de escapar el individuo.

Íntil es comentar las ventajas del sistema desde el momento que permite al capitán desde su camarote y al oficial de guardia desde el puente, el cerrar rápidamente todas las puertas estancos durante un peligroso recorrido por niebla ó otras razones. Otra buena condición del sistema «Stone-Lloyd» es que en caso de colisión con otro buque ó choque con una roca, si el capitán ó el oficial de guardia no atendiesen inmediatamente á cerrar los compartimientos estancos, la invasión del agua en la parte averiada del barco haría ascender un flotador que automáticamente actuaría sobre una válvula en conexión con las puertas estancas inmediatas al compartimento inundado, aislándolo y asegurando así el salvamento de la nave.

Si el «Siro» al tocar en el bajo hubiese ido dotado del sistema «Stone-Lloyd», la catástrofe que hoy todos lamentamos hubiera quedado reducida á la mayor ó menor avería de la nave.

Pedro Cánovas Vila
Maquinista de la Armada.

Cartagena 4 Septiembre 1906.

Para EL ECO DE CARTAGENA

DEMOCRACIA VERDAD

Días pasados, un general español

tuvo ocasión de presenciar en Gibraltar un entierro militar, durante el cual se tributaron grandes honores al cadáver del finado: piquete, banda militar y gasas, coronas, descargas. El entierro no era de un general, ni de un jefe, ni de un oficial; no era siquiera de una clase; se trataba sencillamente de un soldado.

No pequeña estupefacción produjo el hecho al general español, y hubo de preguntar al oficial que mandaba el piquete, el motivo de aquellos desusados honores rendidos á un sencillo soldado. El oficial, ni tardo ni perezoso, se expresó en estos términos:

—General, mi patria, Inglaterra, es el país de la democracia y de la Justicia. Para ella, los servicios de un soldado resultan tan estimables como los de un general. Uno y otro son hijos suyos, y ambos le prestan los mismos favores. Nosotros no distinguimos al segundo del primero nada más que porque hay que dar á alguno la dirección para la buena marcha del Ejército; pero Inglaterra sabe que lo mismo vale la sangre de un soldado que la de un oficial. Olvidar los servicios de los que no tienen mando, equivaldría á no ser justo y estar sujeto siempre á esa infame ley de castas que para escarnio de la lógica y de la justicia aún predomina en muchos países que tienen continuamente un himno á la libertad en sus labios, pero en donde continúa arraigado el despotismo en sus sentimientos.

«No es verdad, lector, que esta hermosa explicación del oficial inglés, acrecienta tu entusiasmo y tu amor á la democracia de fondo y de esencia, democracia verdad, que en nada se parece á la democracia de farándula y bambolla de otras naciones?»

Por el hecho de esos honores, por las palabras de ese oficial, sabéis ya los que antes lo ignorabais, lo que el soldado inglés es para aquella gran nación, para aquel admirable Estado, para aquel modelo de Ejércitos á la moderna.

Lo que es, en cambio, el soldado en España, lo sabéis por triste y constante experiencia; la carne de cañón; el montón anónimo, que pelea y sucumbe entre la general indiferencia; la masa de carne plebeya, enterrada en la

no era una fiera. No estaba yo muy tranquilo cuando hice montar en el Retinto á María: ella antes de saltar de la gradilla al galopazo, le acarició el cuello al caballo inquieto hasta entonces: éste se quedó inmóvil esperando su carga; mordía el freno, atento al más leve ruido del ropaje.

—¿Ver?—me dijo María ya sobre el animal;—él me conocía: cuando papá lo compró para tí, tenía enferma esta mano, y yo hacía que Juan Angel lo cura á bien todas las tardes.

El caballo estornudaba desasosegado otra vez, porque seguramente conocía aquella voz acariciadora. Partimos, y Juan Angel nos siguió conduciendo sobre la cabeza de la silla el ho que contenía los vestidos que necesitaban en el pueblo las señoras.

La cabalgadura de María, fana con su peso, parecía que queria llover el paso más blando y síroto: sus crines de azabache tambaban sobre el cuello arqueado, y cayendo por medio de las orejas breves é inquietas, le velaban impotentes los brillantes ojos. María iba en él con el mismo aire de natural abandono que cuando descansaba sobre una mallida poltrona.

Después de haber andado alguna cabdria, pareció haberle perdido completamente el miedo al caballo; y no

tando que yo iba tranquilo por el bfo del animal, me decia, de modo que mi madre no alcanzase á oirla:

—Voy á darle un fuetazo, uno solo.

Cuidado con hacerlo.

—Es uno solamente, para que veas que nada hace. Tú eres ingrato con el Retinto, pues quieres más á esa rucio en que vas.

—Ahora que ese te conoce no será así.

—En éste ibas la noche que fuiste á llamar al doctor.

—¡Ab! sí: es un excelente animal.

—Y después de todo no lo estimas en lo que merece.

—Tú menos, pues quieres mortificarlo inútilmente.

—Vas á ver que no hace nada.

—Cuidado, cuidado, María. Hazme el favor de darme el fuet.

—Lo dejaremos para después, cuando lleguemos á los llanos.

Y refa de la zozobra en que con tal amenaza me ponía.

—¿Qué es?—preguntó mi madre, que iba ya á nuestro lado, pues yo había acertado el paso con tal fin.

—Nada, señora,—respondió María,—que Efraín va persuadido de que el caballo me va á botar.

—Pero si tú...—empecó á contestarla; y ella ponién-

de felicidad que en aquella mañana los iluminaba, respondió alzando el velillo:

—¿Esa pérdida no es pues muy grande?

—¿Y por qué insistes en hablar de ella?

—¿No lo adivinas? Solamente yo he pensado así, y esta me convence de que no debo confiarle mi pensamiento. Prefiero que no estés contento por habermelo visto alegre hoy después de lo que me contaste anoche.

—¿Y esa noticia te causó alegría?

—Tristesa cuando me la diste; pero más tarde..

—¿Más tarde qué?

—Pensé de otro modo.

—Lo cual te hizo pasar de la tristesa á la alegría.

—No tanto, pero...

—Estar como estás hoy.

—¿No digas? Yo sabía que no te podía gustar verme así, y no quiero me eras capes de una tontería.

—¿A tí? ¿y te imaginas que eso puede llegar á suceder?

—¿Por qué no? Yo soy una muchacha capaz como cualquier otra de no ver las cosas serias como deben verse.

—No, tu no eres así.

—Sí, señor, sí, por lo menos hasta que me disculpes.

Pero hablemos un rato con mamá, no sea que extrañe