

EL

ECO DE CARTAGENA.

PUNTOS DE SUSCRICION.

Cartagena: Liberato Montells y Garcia, Mayor 24, Madrid y Provincias, corresponsales de la casa de Saavedra.

SEGUNDA ÉPOCA.

PRECIOS DE SUSCRICION.

En Cartagena un mes 8 rs.—Trimestre 24. Fuera de ella, trimestre 30.

Miércoles 30 de Enero.

El Eco de Cartagena

LIVERPOOL.

Liverpool es el primer puerto que, para el comercio de exportacion, cuenta el Reino Unido de la Gran Bretaña, y el primero acaso del mundo. Esto lo debe á su privilegiada situacion geográfica y á la actividad, perseverancia é inteligencia de sus habitantes. Manchester le envia su infinita variedad de maquinaria y ricos tejidos; Birmingham sus buscados metales y quincalla; Escocia su cerveza, productos quimicos y tejidos; Irlanda sus ganados y manteca; Sheffield cuchilleria y navajas; Bradford sus tejidos de lana; Belfast sus tejidos de lino; el Stafford su loza y cristal; Widnes, Santa Helena y Runcorn sus productos quimicos, y entre ellos la sosa cáustica, que tan gran papel juega en la industria jabonera; Gales su carbon de piedra; Northampton su calzado de todas clases; Newcastle-on-Tyne su carbon de piedra y ladrillos refractarios, de los que exporta á España la mayor parte; Chester sus renombrados quesos; Northwih su sal, y, por último, la India inglesa su arroz y algodón, exportando á Cuba la mayor parte del primer artículo.

Los pueblos mercantiles de verdad se distinguen por sus costumbres tranquilas y trabajadoras. Por eso en Liverpool desde las siete de la mañana hasta las siete de la tarde, en que las tiendas y escritorios están abiertos, se apolera de la ciudad la fiebre del vértigo y las calles materialmente cubiertas de tramvías, ómnibus y carruajes que conducen á sus negocios á miles y miles de personas, cruzándose con infinita variedad de carros que arrastran toda clase de mercancías; y entre esta confusion y estrépito se ve lanzarse á la carrera, sin ocuparse de nadie, á los que les falta tiempo para plantear ó perfeccionar un con-

trato: es que en esos horas el comercio vive y derrama por todas partes sus deslumbradores rayos. Por eso desde las siete de la tarde hasta igual hora de la mañana siguiente, Liverpool parece una ciudad completamente desierta y no se oye ruido por las calles y rara es la tienda que permanece abierta; es que en esas horas el comercio descansa, preparándose para la titánica lucha que ha de renovar al día siguiente. Observado este proceder es como se realizan las maravillas que Liverpool ha llevado á esplendente fin del trabajo, de la economía y Liverpool ha convertido sus cabañas en palacios, y sus tortuosas y estrechas callejuelas en espaciosas y magníficas. Sin embargo, algo hay que deslucen tan magnífico cuadro, según después diremos.

La ciudad de Liverpool está situada en el condado Palatino de Lancaster. La longitud de la población de N. á S. es de 4.420 yardas; su mayor anchura de 2,300, midiendo su circunferencia 10.600 yardas, equivalentes á seis millas y 100 yardas. A principios del siglo XVIII, la población de Liverpool no era más que 5.145 almas, entrando en su puerto durante el año 102 buques que median entre todos 8.619 toneladas. En 1713 la población se había aumentado hasta 22.000 almas, y el total de buques que entraron durante 1751 ascendió á 543, que median 31.731 toneladas. En 1761 no existían diques para la colocación de los barcos, y aquellos cubrían cincuenta años más tarde una área de 18 acres, midiendo su muelle una extensión de más de milla y media. En 1769 llegó á subir la población á 34,000 el de las casas habitadas; entraron en el puerto 985 barcos, con un tonelaje de 83.828 toneladas. En 1773 empezó á dibujarse la más acaudalada tendencia de la industria de Liverpool; la construcción de buques. En el año mencionado fué botado al agua el buque «Kent», de 1,110 toneladas, el mayor que hasta a aquella época se había construido en el Norte de Inglaterra. Desde entonces fué siempre muy floreciente la cons-

trucción de buques, y de sus astilleros han salido magníficos navios para la real armada británica y excelentes buques mercantes para los comerciantes de aquel país y de otras naciones. Entonces comenzó á ser muy importante el comercio de algodón, procedente en su mayor parte de las Indias occidentales y de Jamaica.

Liverpool sostiene con ventajas á las poblaciones de más fama sobre el particular, la industria de la relojería, que es de las más antiguas que posee. En 1774 la población llegaba á 41.000 almas, habiéndose entrado en el puerto durante el mismo año 3.420 buques que median 72,730 toneladas. El censo de 1799 arrojó una población de 77,653 almas pudiendo asegurarse que llegarían á 90,000 incluyendo las tripulaciones de los buques y los habitantes de los pueblecillos comarcanos, hoy comprendidos en su demarcación. El número de barcos que entraron en su puerto el año 1800 llegó á 4.746, con 450,000 toneladas. El censo verificado en 1811 dió un total de 116.000 almas.

En 1778 entraron en el puerto 6.079 barcos que median 653.425 toneladas, que pagaron por derechos de dique 65.889 libras esterlinas; en 1788, 6.770 buques con 754,690 toneladas, que pagaron por derechos de dique 98,538 libras esterlinas; y en 1829, 7849 buques con 867,318 toneladas, pagando 110 mil 127 libras por el derecho citado. El 20 de junio de 1819 llegó á Liverpool, el primer buque de vapor que cruzó el Atlántico, el «Savannah», no tenía más que 319 toneladas, pero se le consideró como una maravilla de la arquitectura naval. En 1821 tenía ya Liverpool 135.000 almas, entraron en el puerto 7,810 barcos con 839 mil 846 toneladas, que dejaron por derecho de dique 94,550 libras esterlinas. En 15 de setiembre de 1830 se inauguró el primer ferro-carril entre Liverpool y Manchester, lo que vino á aumentar considerablemente la importancia fabril y mercantil de ambas poblaciones. En 1831 había 205,572 almas, 73 por 100 más que

en diez años antes, en dicho año entraron en su puerto 12,517 buques que median 1.592,426 toneladas. Pagaron por derechos de dique 183,455 libras, lo que arroja en diez años un aumento de 90 por 100 en tonelaje y de 93 por 100 en derechos recaudados; en 1830 la población ascendía á 336.000 almas. En 1831 á 488,845 aumento que tuvo lugar en estos últimos años por la absorción, digámoslo así, de todos los pueblecillos inmediatos, que con los tramvías y ferro-carriles fueron aumentados y acercándose hasta formar un solo pueblo. En 1874 entraron 29,189 buques que median 6.205,195 toneladas, pagando por derechos de dique 956,225 libras.

Hablar del comercio de Liverpool y no hacer mención de los diques, dice el autor de donde tomamos estos apuntes, equivaldría á lo mismo que escribir un drama que no hubiese primer galán. A la indicación que ya antes hemos hecho debemos añadir lo que sigue: El sistema de diques, el agua está, aprisionada durante el reflujó de la marea, facilitando de este modo á los buques más grandes un sitio seguro y tranquilo en el flote al abrigo de la subida y bajada de las aguas y temporales que quedan ocurrir, se planteó por primera vez en este puerto, del que después se ha extendido á todos los demás del mundo.

Los diques de Liverpool presentaban en 1872 una línea continuada de más de seis millas de muralla, determinando en dicha extensión, la orilla derecha del río Mersey. Por la parte de Liverpool contenían un área de agua de 254 1/2 acres con un muelle de 18 1/4 millas de extensión y por la de Birkenhead (pueblo situado á la izquierda del río mencionado) su área de agua, incluyendo el gran flotante, consistía en 165 acres con un muelle de más de nueve millas de extensión, componiendo entre todo 421 acres de agua y 21 millas en el espacio de su muelle. La extensión del muelle de los diques secos, es en Liverpool de 9,825 pies, y en Birkenhead de 1.500, que hacen un total de 11.325 pies. Dicho esto, pue-