

El Eco de Cartagena.

Año XXVII.

DIARIO DE LA NOCHE.

NUM. 7639

Preios de suscripción.

Condiciones.

CARTAGENA.—Un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—PROVINCIAS, tres meses, 750 id.—EXTRANJERO, tres meses, 1125 id.
La suscripción empezará a contarse desde 1.º y 16 de cada mes.
Corresponsales en París para anuncios y reclamos, Mr. A. Lorette, rue Caumartin, 61.—John F. Jones, 2, bis, Rue du Faubourg Montmartre.—En Londres: 166 Fleet Street E. C.
Números sueltos 15 céntimos.

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro.—La Redacción no responde de los anuncios remitidos y comunicados, conserva el derecho de no publicar lo que recibe, salvo el caso de obligación legal. No se devuelven los originales.
Administrador.—D. Emilio Garrido López.
REDACCION Y ADMINISTRACION, MAYOR, 24.
Anuncios a precios convencionales.

VIERNES 29 DE ABRIL DE 1887.

CUATRO MIL LEGUAS EN BOTE.

En Douvres se encuentra ahora una embarcación bastante primitiva en su forma y aspecto, de unos siete metros de eslora, sin cubierta, á la que sustituye un encerado, y que, sin embargo, acaba de realizar un empeño sin precedentes en semejante cáscara de nuez: el viaje de la costa oriental de África á la de Inglaterra, doblando el Cabo de Buena Esperanza, unas cuatro mil leguas por los más tempestuosos mares del globo. Se llama el «Homeward Bound»; salió de Durban hace más de diez meses y llegó recientemente á su destino.

Consta su tripulación de tres hombres, de origen noruego: el capitán Nilsón, su hermano y un herrero llamado Osen.

Vivían juntos en Uitzieshock, territorio de Natal, y explotaban en sociedad una especie de bazar, tienda mixta, como las que se encuentran en todos los países nuevos, en las que se vende todo: latas de conservas y ropas, escobas y joyas, botes y arados.

No iban bien los negocios y sobraba mucho tiempo para charlar, Nilsón el mayor, en su calidad de ex-Capitán de buque con más de 20 años de navegación, refería historias náuticas.

Indudablemente se agitaba oscuramente en su alma y en la de su hermano, aquel demonio de los antiguos navegantes escandinavos, que llegaban á París remontando el Sena en sus botecillos de piel de foca.

Un día se puso á discusión la posibilidad de doblar el Cabo de Buena Esperanza en un bote sin cubierta, en pleno invierno y con la mar gruesa, que allí es el pan nuestro de cada día.

Afirmaba el Capitán Nilsón, que para todo el buen marino, no hay imposibilidad: se animaron unos á otros y se acordó por abordar la empresa.

Lo primero que hubo que hacer fué construir la embarcación, á la manera de Robinson Crusoe. Si precisamente no se ahuecó el tronco de un árbol, se cortaron las cuaderñas escogiendo para ellas madera dura, se aserraron las tablas de eforro, se les dió forma, y fueron clavadas y calafateadas. Todo esto se hizo muy tierra adentro.

Después de construido el bote, hubo que transportarlo al mar, en carreta de que tiraban bueyes, por encima del Drakensberg, es decir, á

des mil metros de altura, para botarlo al agua en Durban. Todas estas operaciones ocuparon más de un año y costaron á los tres amigos de 7 á 8 mil pesetas, lo más sancado de su fortuna; pero ¿qué no serían capaces de hacer hombres aburridos por la monotonía de una colonia que no tiene movimiento?

Ya á flote la embarcación, había que aparejarla. Se arboló un solo palo que podía llevar una redonda y un velacho volante para las empopadas, y dos fogues y una cangreja para los vientos escasos. Con encerrados se formaron dos especies de camarotes á popa, y proa, en los cuales apenas cabe sentado un hombre, y que sirvieron de pañoles para víveres, aguada, ropa limpia y camas. Los separaba un espacio vacío, verdadero pozo, sitio del hombre de guardia, con la mano en la rueda del timón y los ojos fijos en una aguja encerrada en el camarote de proa. Un hombre calentado por petróleo y colocado al pie del palo podía permitir de vez en cuando el lujo de una comida caliente.

Terminados los preparativos, dió la vela el *Homeward Bound*, con destino al Cabo, el 2 de Mayo del año pasado. Tales fueron las dificultades que encontró en su viaje, sobre todo al acercarse á su término, que transcurrieron dos meses antes de entrar en la bahía de Table: por último, llegó, realizando así el programa que se había propuesto el Capitán Nilsón de doblar el cabo de las Tempestades en pleno invierno y en embarcación sin cubierta.

Pero faltó poco para que pereciese en la demanda con sus dos compañeros, porque en cinco ocasiones diferentes, en el mismo momento en que se creía á punto de vencer, le alcanzaron huracanes que los separaron de su derrota. Para formarse una idea de las fatigas y de los peligros con que tuvieron que luchar los tres atrevidos marinos, basta el solo hecho de que el que estaba de guardia, bañado constantemente por las olas en el fondo de un pozo, tenía, al mismo tiempo, que achicar el agua, no perder de vista las velas y la aguja y gobernar. En los tiempos malos tenían naturalmente los tres que estar de guardia, ni pensar ni en dormir. En los tiempos normales se relevaban de cuatro en cuatro horas.

La escala en la ciudad del Cabo, sirvió para refrescar los víveres y remediar algunos defectos del aparejo, demostrados por la experiencia. Se aumentaron dos velas y unas alas para los vientos flojos: se embarcaron lastre y anclas y en rumbo para Europa.

Fué el *Homeward Bound* cuando sucesivamente en Santa Elena, Ascensión, San Miguel de las Azores y costa de España. Por último, después de diez meses de viaje, llegaron á Douvres. Lo que una travesía en semejantes condiciones puede haber sido, es más para pensarlo que para describirlo. Los tres aventureros navegantes afrontaron voluntariamente las pruebas por que pasan generalmente los naufragos, prolongadas durante mucho tiempo.

Malos tiempos, calmas, escasez de víveres y de agua, calores insuportables, fatigas sin nombre, de todo esto tuvieron con exceso. Hay que creer que á bordo debieron de aburrirse muchas veces, y mucho más que en su tienda de Uitzieshock; pero lo esencial es que llegaron.

La entusiasta acogida que en todas partes se les ha hecho les consolaba tanto de sus fatigas, que el capitán Nilsón se declara pronto volverá á empezar. Habla ahora de atravesar el Atlántico y regresar por el Pacífico, doblando el Cabo de Hornos.

EL REGIMIENTO DE CUENCA.

Un libro curioso y utilísimo para los soldados acaba de ver la luz, con el título «Resumen compendiado del regimiento de infantería de Cuenca», por el coronel del mismo, D. Amós Quijada.

En esta obra se reseña la historia de este regimiento, por su instrucción, disciplina y bizarría recibió entre los gloriosos tercios el nombre de «Escuela de Flandes».

Se creó y organizó el 23 de Abril 1633 por su primer maestro de campo, D. José García de Salcedo, en Navarra, constituyéndolo en un principio sólo 500 hombres, y llamándose «Tercio de García».

El regimiento infantería de Cuenca es, con efecto, uno de los que más gloria han dado á las armas españolas.

Sus combates y vicisitudes en Orense son un poema de incomparable bravura y de épicos sufrimientos. Figura en la guerra de la independencia en puesto muy aguerrido. En la de África pelea sin interrupción desde el Serrallo hasta Wad Ras, asiste á todas las batallas y combates y contribuye á humillar la media luna, elevando la cruz con la vencedora enseña de los Reyes Católicos en la morisca ciudad de Tetuán.

En la última guerra civil esmalta su historia nombres como los de Boquerente, San Pedro Avanto, Oteiza, Monte-Muro, Barasain, Vinaroz, Alcoce, Cantavieja, Orgañá, Peña-Plata, Vera, y muchos más que son orgullo de gran parte de los oficiales de este regimiento, pues que se han batido en aquellos hechos de armas.

El libro está escrito con elocuencia, en estilo claro, con frase castiza y puro lenguaje.

Si el noble ejemplo del Sr. D. Amós Quijada es seguido por escritores de los demás regimientos, formaríase una historia completa de nuestro ejército, cuya lectura, al par que de instrucción, serviría al soldado de fuente inagotable de gloria, de espejo de militar comportamiento.

LA FORTIFICACION DE CEUTA.

Sobre las obras de defensa que se están practicando en Ceuta, dice un periódico local que adelantan notablemente bajo la dirección del coronel de ingenieros Sr. Mendicuti, y con la cooperación de los ilustrados jefes del mismo cuerpo, Sr. La Cuadra y Sanchez de la Campa y del capitán de artillería Sr. Tapia y Ruano. El transporte del material de artillería y la operación de montar una de las piezas de grueso calibre se ha verificado con admirable precisión y rapidez.

ASCENSOS EN LA ARMADA.

Se ha concedido el pase á la escala de reserva al capitán de navío don Luis León Garavito y Guerrero, en virtud del cual ascenderán:

A capitán de navío, D. Indalecio Nuñez, y Zuloaga.

—Idem de fragata, D. Luis Cudarro y Rey.

—Idem teniente de navío de primera clase, D. Juan Modesto Velarde y de la Mota.

—Idem teniente de navío, D. Juan Maestre.

EL INCIDENTE EN LA FRONTERA ALEMANA.

Las noticias imperantes en París, son resueltamente tranquilizadoras y pacíficas. Conviene advertir que no se trata de meras impresiones, sino de noticias verdaderas, revestidas de carácter oficial reconocido.

En los pastos y salones de la Cámara de diputados, ha habido grande animación.

Dábanse allí como seguro que de un momento á otro recibiría solución favorable á Francia el incidente surgido en Panay. Generalmente se aplaudía allí la actitud mantenida por el gobierno francés, actitud que se calificaba de digna y firme.

También la Bolsa ha estado muy animada en el sentido de la alza, apoyándose ésta en el rumor que corría allí, dándosele origen autoritadísimo de que en vista de la importancia que se ha dado al incidente y del resultado de la información abierta por las autoridades francesas, el gobierno