El Eco de Cartagena

AÑO XXVIII — DIARIO DE LA NOCHE — NÚM. 8080

PRECIOS DE SUSCRICION.

Cartagena.—Un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—*Provincias*, tres meses, 7'50 id.—*Extranjero*, tres meses, 11'25 id.—La suscrición empezará á contarse desde 1.° y 16 de cada mes.
Números sueltos 15 céntimos

CONDICIONES.

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro. La Redacción no responde de los anuncios, remitidos y comunicados, se reserva el derecho de no publicar lo que recibe, salvó el caso de obligación legal.—Administrador, D. Emilio Garrido López.

LAS SUSCRICIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCIO Y ADMINISTRACION, MEDIERAS 4.

Martes 18 de Setiembre 1888

CARTAGENA Y LOS CRUCEROS

III

Antes de pasar á ocuparnos nuevamente de este asunto, que todos consideran de vital interés para nuestra localidad, hemos de hacer constar la satisfacción que experimentamos al ver el empeño que muestra la prensa local en la defensa de este Departamento, que pudiera sufrir un grave perjuicio, si al distribuirse las construcciones que han de dar por resultado la nueva escuadra, no fuera atendido con la equidad que reclaman los altos intereses del Estado, en primer término, y los de este pueblo, en segundo.

La unidad de pareceres á que nos referimos, es gallarda muestra de la razón que nos asiste, á la par que demostración elocuente de que la prensa cartagenera, influída por un sentimiento de amor á esta localidad, pone en completo olvido las diferencias que por varios conceptos la separan, para consagrarse á la defensa de los intereses generales, que con todos motivos y ocasiones, deben ser antepuestos á otras miras, que aunque respetables siempre, nunca lo son tanto, como lo que significa un bien positivo y experimentado para este pueblo.

En el número de ayer transcribimos un suelto de nuestro estimado colega *El Liberal*, en el que se consigna que reina en esta localidad gran descontento, porque al repartirse las construcciones para la futura escuadra, este Arsenal no ha sido mencionado para nada, pues que fuera del crucero que le corresponde, no se sabe si el ministro de Marina le asignará otros barcos.

La lectura del suelto á que acabamos de hacer referencia, ha constituído para nosotros un dato desconsolador, porque aunque el colega se refiere en la primera parte de su escrito á relatar lo que aquí sucede, parece que últimamente afirma por su cuenta, que nadie sabe qué otros barcos asigne el Sr. Ministro á este Departamento.

También dimos á conocer ayer á nuestros lectores, otro suelto publicado por el ilustrado diario de la corte *El Correo*, en el que se afirma que el general Rodríguez Arias publicaría en breve en *La Gaceta* las órdenes relativas á las construcciones que se proyectan en este Arsenal y en el del Ferrol.

Como quiera que desde que comenzamos á ocuparnos del asunto que motiva estas líneas, hemos procurado sin fruto alguno, adquirir datos positivos que nos dieran á conocer el pensamiento del Ministro en esta cuestión; de aquí el que para nosotros tengan verdadera importancia las noticias que hemos transcrito, (si quiera tal importancia, esté bastante amortiguada por la contradicción que en ellas se observa) y en su consecuencia, nos creemos en el caso de hacer constar una vez más, nuestra actitud en demanda de que se conceda lo que desde hace mucho tiempo se nos tiene adjudicado.

Hay que hacer constar una y mil veces que Cartagena se ha mostrado indiferente ante el valiente pugilato sostenido por Cádiz, Bilbao y Ferrol para repartirse una parte de las construcciones acordadas, librando al Gobierno, con este discreto modo de proceder de un nuevo conflicto que hubiera hecho más difícil su situación.

Hay que tener presente, que Cartagena no ha pedido que se le compense con el otorgamiento de más construcciones, las ventajas que han de obtener Cádiz y Ferrol de sumar á la actividad de sus respectivos arsenales, la de sus astilleros particulares.

Es preciso no olvidar que Cartagena no pide nada nuevo ni extraordinario (aunque muy bien pudiera hacerlo, sin pecar de exigente) pues se concreta sólo á que las construcciones que hace tiempo se tienen adjudicadas á su magnífico Arsenal, no vayan á parar á otros, con gran detrimento de la equidad y la justicia, y grave daño de los intereses del Estado.

Si como es de esperar, no abrigan tal propósito el Gobierno y el ministro de Marina, la conducta de la prensa y de las personas que en la localidad se preocupan de este asunto, no puede en modo alguno resultar ofensiva para nadie, pues que sólo está inspirada en un laudable espíritu previsor, siempre digno de aplauso y jamás de censura. Persistamos todos en tal propósito, y si los hechos vienen á demostrar lo inmotivado de nuestras gestiones, tendremos la doble satisfacción de haber cumplido con un sagrado deber, viendo al propio tiempo desvanecerse los peligros que nuestro interés por el porvenir de Cartagena nos hizo prever.

Variedades.

PARIS-MADRID.

El MAQUINISTA

La catástrofe de Velars ha recordado á todo el mundo la situación interesante de los maquinistas de caminos de hierro.

Esta extensa corporación no llama bastante la atención del público. Y sin embargo, á ella debemos nuestra vida todos los que viajamos.

La vida del maquinista no puede ser más dura. Expuesto, sin defensa, ó poco menos, al calor sofocante de la locomotora y á los rigores de la intemperie, al viento, á la nieve á la tempestad; teniendo que estar siempre alerta, atento al menor ruído lejano, observando sin cesar la vía á derecha é izquierda, atrás y adelante; comprendiendo que responde de la vida de 500 ó 600 personas, que marchan como pendientes de su mano; ocupándose constantemente de un ruído lejano, de un roce inesperado; obligado á organizar matemáticamente su viaje, en el cual lo mismo se paga multa por llegar tarde que por llegar temprano, el maquinista es á la vez guardián y viajero, tan pronto expuesto á perder algo de su sueldo por exceso de celo como á entregar su vida en cumplimiento de su deber.

Ocurre un accidente, una catástrofe, como la que ha llenado de espanto á Francia: y el maquinista, si logró salvar la vida, tiene que responder ante los tribunales de los miles que se le hacen. No hay entre los mil oficios modernos otro más penoso, más rudo y menos retribuído.

Hace algunos años que uno de estos servidores de la industria moderna fue condecorado en Francia con la cruz de la Legión de Honor. Se llamaba Grisel; y el hecho que produjo la distinción merece ser recordado.

La noche del 23 de Noviembre de 1857 Grisel, maquinista de un tren en la línea de París-Lyon Mediterráneo, conducía un tren de viajeros desde Clermont-Ferrand á Brionde. Llovía á torrentes y el tren debía pasar el puente que hay sobre el río Allier. Antes de llegar á este puente hay una estación llamada Vic-le-Comte.

Al entrar en dicha estación Grisel observó que la corriente del río resonaba con más ruído que de costumbre. Sabía, además, que el puente no estaba muy sólido.

—¿Sigo mi viaje?—preguntó al jefe de estación.

Por toda respuesta el jefe tocó el pito.

Grisel presintió que había un gran peligro en continuar la marcha, y así se lo hizo observar al jefe.

—Nada de observaciones—dijo éste. ¡Siga usted!

Grisel reflexionó durante algunos minutos, al fin de los cuales, exclamó:

—¡No sigo!

—¿No sigue V?—¡Pues le costará el destino!

Y sin esperar ni un minuto, el jefe pasó al telégrafo y envió á Clermont un despacho en que decía:

«Maquinista se niega á pasar el puente. Espero órdenes.»

Grisel leyó el telegrama, que el jefe le enseñó para probarle que si no seguía su marcha corría riesgo de ser revocado; pero no por eso cedió.

—Mi experiencia no puede engañarme—dijo.—El puente se viene abajo.

Una disputa, un verdadero altercado fue la consecuencia de esta observación. Los viajeros se dividieron en dos bandos, unos que creían al jefe, otros que creían al maquinista.

Un cuarto de hora después, el jefe recibía el siguiente telegrama de la estación inmediata:

«El puente del Allier ha sido arrastrado por la corriente.»

Grisel había salvado la vida de 125 viajeros.

A lo menos este admirable empleado salvó, con las demás, su propia existencia; ¡pero cuántos han perecido en los accidentes que cada día registra la historia de los ferrocarriles.

Toda Francia recuerda el trágico fin de Lavergue, verdadero mártir del trabajo.

El hecho ocurrió en Magalas, departamento del Herault.

El jefe de estación olvidó el paso de un tren facultativo, y dio la señal de salida á un tren que estaba detenido. Apenas éste había salido, el jefe gritó desesperado:

—¡Alto! ¡Alto! El tren va á chocar con el de mercancías que viene!

Los empleados de la estación echan á correr, inútilmente, para prevenir al maquinista, y después de una carrera desesperada, se quedan en la vía esperando oír el ruído del choque, que no se hizo esperar.

El tren de mercancías que venía en dirección contraria al que acababa de salir, iba dirigido por el maquinista Lavergue, un joven que apenas contaba veintiéuatro años. En menos de siete segundos los dos trenes se encontraron uno frente al otro. Durante este brevísimo espacio de tiempo, Lavergue dió siete vueltas al volante para obtener contra vapor. ¡Total de tiempo, *cinco* segundos! Al mismo tiempo gritó al fogonero:

—¡Sálvate! ¡Salta!

Y como viese que el fogonero dudaba, lo cogió por el cuello y lo arrojó á la vía.

Al mismo tiempo las dos locomotoras chocaban, y catorce vagones se hacían menudas astillas. Lavergue quedó materialmente deshecho. El parte facultativo decía:

«Ha sido imposible contar el número de los huesos esparcidos.»

Hace seis meses los periódicos norte-americanos citaban el nombre de un maquinista del ferrocarril de Pensilvania que había salvado la vida á 600 viajeros.

El tren que dirigía se incendió. Las llamas se comunicaban de unos vagones á otros, y los viajeros se encontraban en esta terrible alternativa: ó quemarse vivos ó arrojarse á la vía á toda velocidad del tren, y por consiguiente hacerse pedazos.

Ante un doble peligro tan espantoso, el maquinista tomó una resolución suprema; se precipitó sobre la locomotora y dejó escapar todo el vapor, cayendo desvanecido sobre el depósito de agua, de donde le sacaron, al detenerse el tren, abrasado; pero los viajeros estaban ya en tierra sanos y salvos.

¡Cuántos casos de heroísmo han debido pasar desapercibidos! Los viajeros no nos ocupamos sino de nosotros mismos. Una vez el peligro pasado, nadie piensa en el hombre que nos ha librado tal vez de un peligro colosal. Cuando llegamos al fin de nuestro viaje, no reflexionamos en el cuidado y la atención constante que durante largas horas de frío y nieve ha tenido el maquinista para que no nos ocurriera nada. Y estos hombres, para quienes son t[illegible] inclemencias del cielo, los grandes peligros, las responsabilidades más estrechas, ganan 200 ó 300 francos al mes y viven expuestos á la muerte á todas las horas del día. Realmente hay un gran desnivel social que los anarquistas aprovechan para sus discursos grotescos, pero que la humanidad resolverá algún día.

EUSEBIO BLASCO.

LA MUJER DESCUARTIZADA EN LONDRES.

Hace cinco días nos comunicaba el telégrafo la noticia de un horrible crimen cometido en Londres; hoy correspondencias llegadas de aquella capital nos permiten dar algunos detalles acerca de él.

Parece que desde hace algún tiempo, en el barrio White-Chapel, los asesinatos se vienen repitiendo de una manera extraordinaria, haciendo sospechar las circunstancias que en ellos concurren la mano de un solo criminal, del cual, sin embargo, la policía no ha podido dar con la pista.

En menos de un mes, y siempre en el mismo punto de la ciudad, se han descubierto los cadáveres de cuatro mujeres asesinadas de un modo muy parecido.

En la quinta víctima la ferocidad ha tratado de ensañarse más que en ninguna, y por desgracia el criminal ha logrado su horrible propósito.

El día 8 á las seis de la mañana, un obrero, [illegible], al dirigirse á su trabajo encontraba el cuerpo de una mujer tendida en un patio que sirve de vestíbulo á una casa de vecindad situada en Old Brooms Lane Spitalfields.

La casa tiene por principal inquilino á madame Emilia Richardson, quien subarrienda habitaciones á diversos inquilinos.

La víctima estaba completamente degollada; el corazón y otros órganos habían sido extraídos y yacían al lado del cadáver, y el asesino hasta había tenido la horrible crueldad de rodear al mutilado cuello del cadáver sus propios intestinos.