Año XIV. -TRIM. III. Barranquilla, (Colombia) sábado 20 de Septiembre de 1884. NUMERO 709

EL PROMOTOR.

ORGANO DE LOS INTERESES COMERCIALES DE BARRANQUILLA.

"El Promotor."

Este periódico se publica el sábado de cada semana, y se lleva á domicilio. El precio de suscriciones:

Por un año..............$ 4.80
Por un trimestre........." 1.20

DOMINGO G. RUBIO, Editor.

Los Remitidos ó Comunicados de interes privado se publicarán, prévio exámen, á 8 pesos columna de long-primer; anuncios á 1 peso por tres veces, no excediendo de 10 lineas. Los que excedan, segun convenio. Todo adelantado.

Memorias Comerciales.

BARRANQUILLA.

Navegación.—Acompañan á esta parte de la Memoria cuatro cuadros donde aparecen especificados por Procedencia, Destino y Bandera, los datos relativos al movimiento de la Navegación por el puerto de Sabanilla y el de las Bocas del Magdalena, así á la entrada como á la salida, respectivamente. El siguiente es un resumen de los datos referidos:

Puerto de Sabanilla: 41 Buques de vela con 7420 toneladas y 254 buques de vapor con 364,333 toneladas; total: 295 buques con 3 1,753 toneladas.

Puerto de Barranquilla: 61 Buques de vela con 10865 toneladas, 6 buques de vapor con 1865 toneladas; total: 67 buques con 12,730 toneladas.

La Nacionalidad de dichos buques (de vela y de vapor) se descompone así:

SABANILLA.

Bandera.	Buques.	Toneladas
Alemana	34	41392
Española	48	51557
Inglesa	125	157702
Danesa	1	141
Francesa	54	101852
Venezolana	12	6299
Americana	10	6299
Holandesa	2	169
Colombiana	8	666
Italiana	2	1084
	295	371,753

BARRANQUILLA.

Bandera	Buque.	Toneladas
Inglesa	17	3997
Americana	30	6215
Española	4	880
Danesa	1	141
Holandesa	1	54
Colombiana	8	838
Francesa	1	222
Venezolana	5	373
	67	12,730

El movimiento por este puerto, á través de la desembocadura del rio Magdalena, se verifica casi exclusivamente por buques de vela, que se emplean en el tráfico de ganado y transporte de maderas á la isla de Cuba. Un pequeño vapor de la Compañía inglesa *Atlas*, que trasborda en Kingston (Jamaica), con la línea principal que hace la carrera de New York, es el único vehículo de esta clase que actualmente entra al rio. Recientemente habilitada esta vía, la frecuentaban los vapores de la línea principal y también los de otras; pero dos de ellos hubieron de encallar, y desde entonces no han vuelto, quedando reducida esa navegación á lo que es hoy. La vía es susceptible de mejoras, pero, como todas las de su clase, serán costosas, y no se piensa en acometerlas; pero así y todo, la barra da acceso á buques de 12 y, en ocasión, hasta 14 pies de calado, y no existe otro peligro (para los de vela), que el de que, dominado á veces el barco por la corriente del rio, no gobierna bien, y es arrastrado á los bajos y reventazones, donde encalla, con riesgo de perderse, como ha sucedido en varias ocasiones.

Entre otros casos de naufragio, recuerdo el de las goletas españolas *Numancia* y *María Elisa*. La pérdida de esta última, (de la matrícula de Barcelona), acaeció á mediados del año 1881; y como Vicecónsul de los Paises Bajos, y en defecto de representante de España, tuve ocasión de atender y auxiliar al capitán que lo era D. Luis V[illegible] y P[illegible].

Esos peligros podían minorarse, y aún acaso conjurarse del todo, con que sólo se estableciera en un punto conveniente, cerca de la desembocadura del rio, un servicio regular de prácticos y de remolcadores, con el encargo de sondar constantemente la barra y averiguar los cambios de que es susceptible el canal y que son frecuentes.

De esa manera se evitaria todo riesgo y adquiriría crédito la vía. Pero sólo hay en servicio un remolcador, que más se emplea en sacar los barcos, pues se halla estacionado siempre frente á la población, donde no pueden avistarse los que vengan con rumbo hacia el rio, y éstos, para entrar á remolque, tienen que tocar antes en Sabanilla para pedir y aguardar allí el remolcador; y á más de tardío y embarazoso, el servicio se hace entonces muy caro, por la mayor distancia.

El comercio de esta plaza, en fuerza de la manifiesta importancia que tiene para él y para el de toda la República esta vía, que es la más barata y fácil, y, con relación á determinados artículos voluminosos y de exiguo valor, la única posible, solicitó con reiteradas instancias la autorización del Gobierno para establecer los remolcadores necesarios, y organizar y regularizar por su cuenta dicha navegación; pero le fué negada.

Puerto de Sabanilla.—El puerto principal de esta Aduana es, de consiguiente, el de Sabanilla, con el que está comunicado por un ferrocarril de unos 22 kilómetros aproximativamente, que es propiedad del Gobierno y manejado por empleados nacionales, bajo la inmediata dirección y vigilancia de la Aduana. Hay dos trenes ordinarios al dia; pero la Empresa despacha trenes expresos á la llegada de los vapores correos, cuando en los ordinarios no pueden venir en seguida los pasajeros y correspondencia.

En la estación marítima de Salgar se recibe y entrega la carga trasbordándola en bongos que desde el muelle van y vienen con el auxilio de remolcadores, pues los buques fondean en la bahía llamada de Nisperal, frente al faro, á unas tres millas de dicho muelle y á cuatro, mar adentro, de Morro Hermoso.

Las dificultades inherentes á todo sistema mixto de transporte, ha dado lugar á que el Gobierno haya contratado con un particular, en $ 600.000, la prolongación de la vía férrea (por medio de un viaducto) á la ensenada de Puerto Belillo, frente á Nisperal. De esta empresa me ocuparé más adelante.

En la estación Salgar sólo hay un cuerpo de resguardo y el de los empleados de la línea del ferrocarril. La Aduana con todas sus dependencias está radicada aquí, y lo mismo las agencias de las líneas de vapores trasatlánticos. Aquel punto es sólo un desembarcadero y no tiene ninguna otra importancia.

Número de vapores españoles en Sabanilla.—En los cuadros referidos, comprensivos del movimiento de la navegación, figuran á la entrada y á la salida, en bandera española, en la parte correspondiente á Sabanilla, 46 buques de vapor con 61.252 toneladas y dos de vela con 305. Respecto de los vapores, hay que advertir que el número aparece duplicado, debido á que los de las dos líneas españolas que hacen esta carrera tocan en dicho puerto dos veces en un mismo viaje: á su llegada de los puertos de Cuba, siguiendo luégo á los de Cartagena y Colón, y á los pocos dias, á su regreso con destino á la Habana y escalas; por lo que la Aduana anota uno y otro arribo, tal como en realidad tiene lugar, en virtud de una combinación del respectivo itinerario, y no de un movimiento real del tráfico. La misma combinación tienen adoptadas otras líneas, entre ellas las del Havre y Saint-Nazaire de la Compañía General Trasatlántica francesa, y una de las de la Compañía inglesa de Liverpool (*West India Pacific*).

Las dos líneas españolas aludidas habrán de contribuir, y en efecto contribuyen, el desarrollo del tráfico entre la Península y estas costas; por ahora lo hacen sin mayor provecho propio, porque ese tráfico, reducido como todavía hoy lo es, no da alimento para ambas.

El éxito á que pueden aspirar tiene que serlo antes para los paises que comunican, pues sólo llegarán á alcanzarlo para sí propias, cuando hayan coadyuvado al ensanche del comercio entre aquéllos, á costa de perseverantes y meritorios esfuerzos y también de no pocos sacrificios.

Uno de los ramos del que mayores beneficios obtienen las Empresas de navegación es, sin duda, el de pasajes.

Bastará á los vapores españoles brindar las mismas facilidades que los otros de su ruta, para obtener la preferencia de los viajeros sud-americanos, siquiera sea sólo en gracia del idioma.

Conexión con New York Via Habana

Tal como existe al presenté ese servicio no ofrece todas las facilidades apetecibles para viajar á Europa. Se emplea más tiempo y cuesta más que por los otros itinerarios de buques ingleses y franceses. No sucede así con los puertos de los Estados Unidos, en especial Nueva York, para donde las líneas españolas podrian expedir *tiquetes* por la vuelta de la Habana, previos los arreglos y combinaciones del caso. Así lo hace la Mala Real en conexión con los vapores que viajan entre New York y Colón.

Observaciones sobre tarifa de fletes y pasajes.—Las dichas líneas españolas, con el propósito de igualar sus precios de pasajes y fletes, tienen dada autorización á sus agentes para rebajarlos de acuerdo con los de las otras Compañías; pero mejor que el sistema de tales autorizaciones es, sin duda, el de equiparar de hecho la tarifa á la de las demás líneas; en definitiva, la rebaja siempre se concede, y vale más que conste en la tarifa y no que se le dé carácter de eventual; no todos los que ven anunciada la tarifa saben que está sujeta á concesiones convencionales, y son muchos los que, sin entrar en aclaraciones, acuden á las Compañías cuyas tarifas son más ventajosas.

Nuevo itinerario de la Compañía Trasatlántica.—Tengo noticia, por informes de uno de los idóneos capitanes de la Compañía Trasatlántica, D. Francisco Jaureguizar, que esta importante Empresa modificará en los próximos meses el itinerario de la línea que, desde la línea de la Habana, recorre estos puertos.

La nueva combinación, que creo muy acertada, consistirá en que los vapores, al zarpar de la Habana, irán á Puerto Rico, á recibir la carga para Costa Firme: de allí se dirigirán á la Guaira y Puerto Cabello (tal vez también á la vecina colonia holandesa de Caraçao), y en seguida á Sabanilla, Cartagena y Colón, y lo mismo al retorno. De esta manera se evita un trasbordo, lo cual es muy importante, por las dilaciones y maltratos que causa la operación á los géneros y mercaderias, así como por los mayores gastos que implica para la Compañía. Actualmente, para tomar y entregar la carga de la Península hay un vapor, *Pasajes*, enlazado con el correo de Barcelona y Cádiz, que la recibe en Puerto Rico y Santiago de Cuba respectivamente, ocasionando así dos trasbordos.

Será en otro sentido igualmente ventajoso para la línea expresada el nuevo itinerario, supuesto que se extiende á dos puertos principales de Venezuela, donde existe ya un tráfico regular, más activo que el de estas costas colombianas con España. Pero no será ése, empero, el itinerario definitivo: las necesidades del comercio, una vez que éste adquiera el incremento que con el tiempo habrá de tener, harán indispensable una línea directa desde los puertos de España á los de Venezuela y Colombia, enlazada con otra intercolonial entre Cuba y Colón, por ejemplo; y á lo demás semejante á las líneas del Havre y Saint Nazaire, de la Compañía General Trasatlántica francesa.

Importancia del servicio que prestan dichas líneas.—Mientras tanto, es innegable al propio tiempo que positivo el servicio que las Empresas españolas de que hablo están prestando á la nación, á la vez que á estos puertos. Interesa, por tanto, que de una y otra parte se aprovechen todos los medios para favorecer y fomentar dicha navegación, la que, en la medida que aumenta las facilidades de transporte y comunicación entre uno y otros paises, acrecienta también, necesariamente, las operaciones de comercio, y sirve de punto de contacto y lazo de unión. Este último concepto no es, por cierto, el menos significativo; acaso sea de más importancia que los que sólo con el comercio se relacionan.

Dígase lo que se quiera, todo concurre y se combina para que por ley natural se establezca entre España y los paises sudamericanos el más estrecho acuerdo, como efecto de la unidad é identificación de miras que tienden á cimentar entre aquella y éstos comunes intereses de origen y de historia, y que son otros tantos vínculos morales indestructibles.

Lo que más esencialmente caracteriza una nacionalidad es la raza, la lengua y las costumbres del pueblo que la constituye, y todo eso lo heredaron los paises sud-americanos de España.

La transformación política que en ellos se verificó no ha conseguido, ni tuvo en mira, desvanecer esas huellas imperecederas.

Al nombre de España irá por siempre unido el de este continente, que ella descubrió, pobló y colonizó. Sus títulos están refrendados por la Historia; no cabe desconocerlos, porque son irrecusables.

Estas consideraciones morales están intimamente ligadas con las de interés puramente comercial á que debe este trabajo concretarse: el cúmulo de esfuerzos que éstas representan va rectamente encaminado á realizar el laudable fin que es el objeto de aquéllas, y no es por eso extraño que al aludir á las unas haya también de tratarse de las otras, siquiera sea incidentalmente como lo he hecho, sin perjuicio de la parte económica y estadística, que es á la que con preferencia hay que atender en estos casos.

A los datos que dejo expuestos y resumidos he cuidado de acompañar las necesarias aclaraciones, á fin de que puedan ser con exactitud apreciados; y con el mismo propósito agregaré estas otras observaciones, en cuanto á la situación general del país.

DAVID LÓPEZ PENHA JR.

VARIEDADES.

EL COLERA.

Traducido de *Le Temps*, de París, fecha 7 del pasado mes, publicamos el siguiente artículo de Julio Claretie:

Nuestra capital huele á cloro y á ácido fénico. Algunas personas se quejan y preguntan si se quiere asustar á la gente, ó si los concejales juegan á la baja.

No es eso. El cloro es á la vez un desinfectante y un *tranquilizador*.

Y esta es la ocasión de decir del miedo lo que decía Montaigue:

—De nada tengo más miedo que del miedo.

Lo que hay de más espantoso en el cólera es el nombre que tiene esta enfermedad.

Esas seis letras reunidas, CÓLERA, tienen una armonía imitativa terrible. Parece como que el cólera induce á pensar en algún furor de la naturaleza ó en la cólera de alguna potencia desconocida.

Debería darse á las enfermedades un nombre agradable.

Anemia, por ejemplo, es una palabrita encantadora. "Tiene anemia; Fulano se muere de anemia." Estas son frases dulces y poéticas; parecen como que atraen.

Encuentro natural que esté de moda la anemia.

Con un nombre así, nadie encuentra inconveniente en tener esa enfermedad.

Aneurisma, es otra palabra muy poética también.

En cambio *cólera* es una palabra trágica y resonante, y por eso inspira tanto horror.

Y luégo, los adjetivos que la añaden aún la complican más.

La palabra *esporádico*, destinada á tranquilizar, no tranquiliza, y la palabra *asiático* le hace adquirir aspecto y proporciones fantásticas.

Al oir este último adjetivo, cree ver la imaginación un paisaje bañado en viva luz y atravesando por un gran rio que arrastra cadáveres bajo un implacable cielo azul, y con una atmósfera pestilencial.

Conviene decir—para no aumentar las proporciones del mal—que las epidemias de fiebres tifoideas y de viruela son casi tan temibles como lo es quizá una invasión del cólera.

¿En qué consiste que preocupan menos y que no asustan tanto?

En el nombre: lo repito, el nombre es el que tiene la culpa de todo.

Que se anuncie al público una epidemia de fiebre tifoidea, y como todos saben de que se trata, sólo se preocuparán medianamente: que se diga que hay en tal parte viruelas, y como se conocen los efectos y no es ésta una enfermedad melodramática, hallará á todos preparados y resignados; á nadie alocado y aterrorizado.

¡Pero, *Cólera*! ¿cómo oir con sangre fria esa palabra tan lindamente inventada para asustar á los hombres como el coco hace temblar á los niños?

A decir verdad debería rehacerse todo el Diccionario de Medicina. El hombre que bautizara con nombres bonitos los males que hacen gemir á la humanidad, prestaría un gran servicio á sus semejantes y tal vez—porque la imaginación como la carne es débil—haría más por la curación de las gentes con este simple cambio de nombre, que todos los médicos con sus recetas.

Hase notado, que en las epidemias parisienses los dos barrios que sufren ménos son los que tienen estos nombres higiénicos y tranquilizadores. *Buenos Aires, Salud.* Los sabios lo atribuyen á una situación climatérica excepcional; yo veo, pura y simplemente atribuyendo como Stern y Balzac, gran influencia á los nombres, la todopoderosa influencia de aquéllos con los que estos barrios han sido bautizados.

¿Puede uno ponerse malo en el barrio de la *Salud* ó absorver microbios en el de *Buenos Aires*? De la pregunta á la respuesta hay tan sólo una sonrisa.

¡Que se varíe pronto al cólera de nombre y perderá su poder.

¿Por qué la colerina, que es un cólera en miniatura, inspira ménos miedo á la gente aunque no deja de ofrecer sus peligros?

Porque tiene un nombre coquetón y gracioso y porque su consonante femenino le quita buenamente todo aspecto bárbaro. Que le hubieran dado un nombre terrible y le temerían todos.

No quisiera yo aparentar que me burlo en asunto como éste; pero que los periódicos hubieran dicho: la *Bacila* está en Tolón, y hubiera habido muchos menos casos y el efecto moral sería otro muy diferente. Figuraos, pues, que el enemigo no es más que el pequeño bacila y que no os preocupe más.

Vaya en hora mala, el mal del miedo, que es un mal muy feo, y el mejor ayudante del cólera. La gente á quien se admiró mas con justo motivo cuando la primera invasión del cólera de 1830, fueron los cómicos.

Ni uno siquiera desertó de las compañías. A despecho del terror, tenían todos provisión de risa y de salud para hacer reír.

Cantaban las coplas del Scribe ó de Duvert, palpándose el vientre, pero cantaban. Los teatros estaban vacíos y los espectadores estaban lívidos, pero los cómicos trabajaban. Ellos prestaron entónces tantos servicios como los boticarios. Una copla, un chiste, una zarzuela constituyen una farmacia moral.

La dama jóven de Marsella, que la otra noche se escapó á Reims en el momento de entrar en escena, no pertenecía á esta raza generosa. La fuga es, sinembargo, en tales casos una precaución inútil. Se huye del cólera y se le lleva en la maleta, que es como llevarle en el bolsillo.

Los *franco desertores* no son sino los viajeros comisionistas del mal.

El cólera no mata tantas personas como dicen. Cuando hay epidemia, todo enfermo parece que lo está del cólera.

Las demás enfermedades no se cuentan.

Hay que tomar las cosas por su lado bueno. Conozco un doctor que encontró en otra época un medio de tranquilizar á sus enfermos respecto al cólera.

A los robustos y fuertes les decía:

—No teman: el cólera sólo ataca á las naturalezas débiles.

A los débiles les decía:

—No hay el menor cuidado: el cólera sólo hace presa en las naturalezas robustas; á usted de ningún modo le puede dar.

Y lo mismo los hércules que los tísicos quedaban tranquilos y encantados, y no se dió el caso de que sintiera uno sólo la más ligera indisposición intestinal.

Este doctor *Tanto mejor*, debía pertenecer á la escuela de Augusto Villemot que daba como remedio para el cólera este axioma digno de la escuela de Salerno: El mejor medio de curarse es curarse como se pueda.

Pero vuelvo á mi idea. Es indudable que si el cólera se llamara de otro modo, parecería menos mal sano.

¿Pero que nombre darle que fuera dulce, armonioso, benigno y consolador?

La dificultad está en encontrarlo y tal vez vale más emplear el tiempo en curarlo.

JULIO CLARETIE.

De "La Opinión Nacional."-Caracas.

ANUNCIOS

Se vende una casa situada en la calle Real número 42.

En la misma informarán.

3 vs-1

Licitación á Remate.

DEL DERECHO DE LA EXPLOTACIÓN DE LAS SALINAS SITUADAS EN LA ISLA DE LOS GÓMEZ.

El dia 30 de Setiembre en curso, se oirán propuestas en la Secretaría General del Estado por el derecho de explotación en todo el año de 1885 de las salinas situadas en la Isla de los Gómez.

La base del remate es la cantidad de mil seiscientos pesos ($ 1600) y es condición indispensable el pago en dinero de la mitad del remate, una vez aprobado éste por el P. E. El pliego de cargos podrá verse en la Secretaría General del Estado.

Santa Marta, Setiembre 15 de 1884

El Secretario General,

Luis S. Cótes.

LOTERIA DE PANAMA

-:0:-

SORTEO ORDINARIO NUM. 26.

SE CELEBRARA EL DOMINGO 5 DE OCTUBRE DE 1884.

1 premio de		$ 1,500
2 aproximaciones mayores de	$ 20 c. u.	40
16 aproximaciones menores de	,, 10 ,, ,,	160
9 premios de	" 50 ,, ,,	450
90 premios de	,, 2 ,, ,,	180
900 premios de	,, 1 " "	900
1,018		$ 3,230

Precio del Billete, cincuenta centavos.

Quinto de Billete, 10 centavos.

El Agente en Barranquilla,

JOSE ANGULO R.

Jarabe de Vida de Reüter No. 2!

Cura positiva y radicalmente toda clase de malos humores, impurezas de la sangre, afecciones escrofulosas, úlceras y tumores y se garantiza que cura la Sífilis, primaria, secundaria ó terciaria haciendo desaparecer hasta el último vestigio de esta enfermedad. Es el único remedio conocido para la Lepra ó Psoriasis, tumores cancerosos, erupciones escamosas, comezon mercurial y toda clase de granos. Se garantiza como remedio inofensivo é infalible para todas las enfermedades de los riñones, tales como la llamada de Bright ó Albuminuria, Riñon Granulado, Degeneracion Crasa, Inflamacion Crónica, etc. Es el mejor estimulante y corrector del Hígado, regula su accion, hace desaparecer los endurecimientos ó hinchazones, conserva la bilis líquida y haciendo que pase libremente á los intestinos, impide el estreñimiento, la dispepsia y la indigestion, que son las causas de los dolores de cabeza, desvanecimientos, mareos, nauseas, palpitaciones, histérico y desmayes. Todo lo que se pide es un ensayo imparcial del Jarabe de Vida No. 2. Garantizamos

UNA CURA COMPLETA!.

ATENCION.

Los compromisos que tengo contraídos me obligan á no prestar mi firma para ninguna clase de fianza, sea de Banco ó de cualquiera otra especie. Lo pongo en conocimiento de mis amigos y relacionados para que sepan que aunque con pena, no puedo prestar esta clase de servicio.

Barranquilla, 15 de Setiembre de 1884

M. J. SAMPER ANGUIANO.

ADUANA DE BARRANQUILLA.

La persona que tenga una caja de fierro, grande y fuerte, que quiera venderla, sírvase avisarlo al Administrador Tesorero, para hacerla examinar.