

GACETA MINERA Y COMERCIAL

SUMARIO

Sección doctrinal: Reorganización de servicios.—*Sección oficial*—Gaceta de Madrid: Junta del puerto de Barcelona.—Cámara agrícola de Mula.—Boletín oficial de la provincia: Registros mineros.—*Miscelánea:* Australia, Nueva Gales del Sur.—Nueva Zelanda.—Sindicato minero de la provincia de Murcia.—Peligros para el plomo.—Sociedades mineras.—El impuesto del 3 por 100.—Junta de Fundidores.—Noticias varias.—*Movimiento del Puerto de Cartagena:* Importación y Exportación.—*Sección mercantil:* Marcha de los mercados.—Semanas meteorológica y financiera.—*Anuncios.*

SECCION DOCTRINAL

Reorganización de servicios

IV

Grandes líneas transcontinentales hispano-francesas

III

CADIZ.-FRONTERA } CALAIS.-LONDRES.
 } BELFOR.-EUROPA CENTRAL.

Con este artículo terminaremos el estudio que venimos haciendo de las líneas hispano-francesas de carácter continental.

La que vamos á estudiar hoy, tiene dos ramificaciones: desde Cadiz, hacia el Norte de Europa, una; desde Cadiz hacia el Centro y Nordeste, otra.

Nuestras consideraciones tendrán un triple aspecto: continental, intercontinental y colonial.

Aspecto continental

Todas las relaciones entre el Norte, Centro y Sur de Europa, cada vez mas activas, por los grandes intereses que el capital extranjero coloca en nuestra península, deben tener una arteria natural, por donde la vida económica de Europa pueda correr normalmente desde sus grandes centros vasculares (Londres, Paris y Berlín), hasta los últimos agregados periféricos (Cadiz, Lisboa, Brindisi y Constantinopla).

Entre estos dos últimos puntos y los tres primeros, se ha consolidado ya una vida de relación activísima. Desde Londres, Paris y Berlín, parten regularmente trenes rápidos como el expreso de Oriente, el Transcontinental y el de Berlín-Viena á Constantinopla.

Desde Madrid á Paris hay un mal llamado Sud-expres, que muere en aquel punto, sin enlazar con los expresos meridionales españoles. Lo mismo sucede con el que pudiera llamarse Sud-Oeste-expres, que debiendo establecer relaciones rápidas entre España, Francia Oriental, Suiza, Alemania, Austria, Rusia y Turquía, muere en Madrid, sin enlazar con el expreso andaluz.

Tal vez esta irregularidad en el servicio ferroviario sea una de las causas de la poca concurrencia de extranjeros á nuestro país.

Puesto que la línea en cuestión tiene dos ramificaciones, veamos la primera,

1.^a rama, Cadiz.—Frontera.—Paris.—Calais—Londres.

Las distancias actuales entre estos puntos son: desde Cadiz á la Frontera, 1,340 kilómetros; á Paris, 2159; á Calais, 2,457; á Londres, 2,566. Las distancias entre Sevilla, Gibraltar y las ciudades europeas anteriores, difieren de las de Cadiz en lo siguiente: las de Gibraltar á Londres y puntos intermedios, es 25 kilómetros mas grande; la de Sevilla 136 menor. De Sevilla á Londres la distancia será por lo tanto de 2,430 kilómetros, y la de Gibraltar, de 2,591.

Si se compara esta distancia con la de Londres á Brindisi (por Paris) ó con la de Londres á Constantinopla (por Paris-Viena), se verá que la de Londres Brindisi (Italia) es 278 kilómetros menos, y la de Londres Constantinopla, 837 mayor.

Las tres grandes vías europeas meridionales acabadas de comparar, tienen una desigualdad bien notoria. Algo ganan las relaciones económicas entre Londres y Oriente, por la vía de Ostende y Bruselas; pero con todo, la vía italiana, es la mas favorecida y la mas corta.

¿Puede disminuirse la de Cadiz á Londres? Indudablemente, El trazado mas directo para una vía que una las ciudades españolas de la región andaluza con Madrid, y Madrid con Paris, Londres, Bruselas, Amsterdam y Copenhague. etc. será el siguiente; Cadiz, Córdoba, Puertollano, Ciudad-Real, Madrid, Uceda, Soria, Lodosa, Pamplona, Frontera francesa, Saint. Etienne de Boigorry, Dax, Morceux, y Burdeos. Para esto, es necesario construir los siguientes trozos de vía: en España, uno de Puertollano á Córdoba, de 112 kilómetros y otro desde Madrid á la Frontera francesa, de 390; en Francia, uno desde la Frontera hasta Dax, de 85 kilómetros, y otro desde Morceux á Burdeos, de 100. En conjunto, es necesario construir unos 677 kilómetros, correspondiendo á España 502, y el resto de 185 á Francia.

El cuadro siguiente indica las distancias comparadas de estas dos vías.

	Distancias de la actual en kilómetros	Distancias de la que se propone en kms.	Diferencia
Desde Cádiz a Madrid.	707	589	118
Desde Madrid á la frontera francesa	631	390	241
Desde Madrid á Burdeos.	867	614	253
» » á Paris	1,402	1,199	253
» » á Londres	1,857	1,504	»
» » á Bruselas	1,671	1,518	»
Cádiz á Calais (1).	2,457	2,086	371
» á Londres	2,564	2,193	371

Como se ve, hay una diferencia entre los dos trazados que se aproxima á 400 kilómetros, muy digna de tenerse en cuenta. Conseguida esta rectificación habrá

(1) Hay que añadir siete kilómetros más para la distancia entre Madrid-Atocha y Madrid-Norte.

