

EL DIARIO DE AVISOS

PERIÓDICO DE LA TARDE

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

MESETAS

En Lorca, al mes. . . . 1'00

Fuera, trimestre. . . . 4'00

LOS PAGOS SE EFECTUAN POR ADELANTADO

AÑO VII

NÚM. 1.769

Lorca 8 de Agosto de 1893

ANUNCIOS Y COMUNICADOS
A PRECIOS CONVENCIONALES

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
Alburquerque, número 8.

Nos permitimos recomendar á los pacientes el gabinete médico quirúrgico de nuestro distinguido amigo D. Juan Gonzalez Flores (Calle de la Parrica número 10) cuyo profesor tiene abierta una consulta diaria de 11 de la mañana á 1 de la tarde, siendo gratis para los pobres.

Nuestra red DE FERROCARRILES

Cuando á mediados de este siglo se intentó cruzar la Península de vías férreas y se estudió la red de nuestros ferrocarriles, ó mejor: las arterias principales que habían de ser base y fundamento de nuestros caminos de hierro, puede decirse que se decidió de la suerte de España bajo uno de los aspectos principales que la ciencia económica aquí presenta.

El establecimiento de las líneas férreas había de cambiar indudablemente el modo de ser material y moral de las ciencias y los pueblos.

La transformación debía de ser tanto más importante, cuanto más directamente había de influir en el desarrollo de su industria y el mejoramiento de la agricultura, el progreso del comercio, el cambio continuo de relaciones entre unos y otros pueblos, y, por último, la reforma de las costumbres, á medida que la cultura y el sentido moral se fuese apoderando de las muchedumbres.

La carencia de comunicaciones rápidas, seguras y económicas, interponía de region á region de provincia á provincia y de pueblo á pueblo, un largo intervalo de tiempo y una serie de dificultades y molestias desesperantes.

La meseta central de las Castillas, iba á perder en importancia, en predominio, y en cambio, los pueblos del litoral recobrarían aquella preponderancia que habían tenido y que legítimamente les correspondía. La red de ca-

minos de hierro, haciendo de España un solo pueblo y de la Península una sola nación, verificaría andando el tiempo, la verdadera unificación.

Pero se quiso designar un punto á donde fuesen á converger las líneas principales, ó sea el centro de la red de nuestros ferrocarriles. Y fué designado Madrid, no por otra razón sino por ser capital de la monarquía, residencia del gobierno, centro de la Península. Y ya hecho esto, se cometieron errores de bulto al trazar las principales arterias que habían de ser base de la red ferroviaria.

Francia, Portugal y puertos del Mediterráneo, del Occéano y Cantábrico, debían ser los puntos á donde se dirigiesen las que pudiéramos llamar líneas directas. Pero no se hizo así, y lo mismo nuestros puertos que las naciones vecinas se alejaron, merced á trazados defectuosos que abandonaron la línea directa y gravaron el tráfico con un recorrido excesivo.

Estúdiense el trazado de las líneas de Madrid á San Sebastián é Irún, de Madrid á Santander, de Madrid á Monforte, de Madrid á Portugal y Vigo por Salamanca, de Madrid á Badajóz, de Madrid á Córdoba, Sevilla, Granada, Málaga Cádiz y Huelva, de Madrid á Valencia y de Madrid á Barcelona, y en todas se nota mayor recorrido del que debiera emplarse, mayores gastos de los que eran menester, pérdida de velocidad, perjuicios para el tráfico. En vez de estudiar con conciencia una red de ferrocarriles ha resultado una red tendida al Tesoro público y á los intereses comerciales del país.

Las líneas alargan casi en un doble el recorrido, lo entregado por subvenciones es extraordinario y el dinero gastado muy superior á la importancia real y efectiva de cada línea.

Los gobiernos de tiempos algo alejados ya de los nuestros, miraron indiferentes ó consintieron

enormidades que pesan sobre los que le sucedieron, y será un pobre legado que aún dejaremos á las generaciones que nos sucedan. En cambio, se hicieron grandes fortunas, muchos labraron su ruina, comarcas enteras salieron beneficiadas y extensas regiones perdieron toda esperanza de participar de las ventajas que otras con menos motivos obtenían.

Lo que empezó en la llamada época del polaquismo siguió á través del tiempo hasta muy cerca de nuestros días. El conde de San Luis, Salamanca, Riansares, Gonzalez Bravo... y otros nombres que podríamos escribir de personas que todavía viven, marcan la jornada seguida por nuestras empresas ferrocarrileras, presentando fases diversas, tendencias, opuestas, propósitos distintos.

Hoy es empresa patriótica, partiendo de lo existente, rectificar errores pasados, mejorar lo que tenemos, completarlo y constituir al fin y al cabo con sacrificios y patriotismo una completa y verdadera red comercial de ferrocarriles.

El aire

¡Qué hermoso es el aire! exclamaba yo el otro día al sentir oprimidos mis pulmones por un calor que de seguro tenía más grados que un buen aguardiente, que la vanidad de un necio, ó que los que tiene en su imaginación y vé en sueños un cadete recién uniformado.

¡Qué hermoso es el aire! decía, y sin darme cuenta de ello, pensaba en lo terrible de una muerte por asfixia, y buscaba en mi imaginación algo con que compararla, ó algún amigo muerto por tan terrible medio á quien pedir noticias sobre las diversas sensaciones que deben experimentarse. Ni una cosa ni otra pude encontrar, pero descubrí, en cam-

bio, que existen tantas clases de asfixias, como diversas clases de aires se conocen, desde los *nacionales*, hasta el *aire de familia*.

La más terrible de las asfixias es la del amor: el hombre necesita una atmósfera respirable, para los pulmones y otra no tan respirable para el corazón.

La primera se la proporciona el céfiro más ligero, la segunda la más *ligera* mujer.

Desde la dama aristocrática, huracán que arroja en su carrera, al desdichado que osa ponerse por delante, hasta la modistilla, brisa que acaricia suavemente los pétalos de la existencia de cualquier prójimo, todas nos *conmueven*, todas nos hacen ondular á impulsos de su capricho.

Un cantar que yo he oído no se donde ni cuando, dice:

«Yo me enamoré del aire,
del aire de una mujer;
como la mujer es aire
en el aire me quedé.»

Y esto es una gran verdad.

¿No habeis oído nunca decir: ¡qué airosa es esa mujer? Pues aquí teneis demostrado lo que os aseguraba.

La mujer no necesitaba de nosotros para poder vivir y respirar.

Menos idealista que el hombre, alimenta menos ilusiones ó lo que es lo mismo: consume mucho menos aire.

De aquí que baste á sus necesidades el escaso que le produce su abanico.

Nosotros no tenemos más que un abanico posible: la mujer.

—¿Y por qué lleva la mujer abanico?

—Pues por la misma razón que lleva el cazador escopeta. Por que es su arma.

—¿Y para qué lo lleva?

—A los quince años para llevar algo en la mano; á los veinte