

El Eco de Cartagena.

Año XXVII.

DIARIO DE LA NOCHE.

Núm. 7764.

PRECIOS DE SUSCRICION.

CARTAGENA.—Un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—PROVINCIAL, tres meses, 7'50 id.—EXTRANJERO, tres meses, 11'25 id.—La suscripción empezará á contarse desde 1.º y 16 de cada mes.—Corresponsales en París para anuncios y reclamos, MR. A. LORRÉ, rue Caumartin, 61.—JOHN F. JONES 3, bis rue du Faubourg-Montmartre.—En Londres, 166 Fleet Street E. C.

CONDICIONES.

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.—Administrador.—D. EMILIO GARRIDO LÓPEZ.

Números sueltos 15 céntimos.

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

MIÉRCOLES 5 DE OCTUBRE DE 1887.

SUSCRICION para socorrer á las infelices víctimas del paludismo:

	Pesetas.
Suma anterior.	624'50
D. Francisco Chacón	25
» Pedro García Juan	25
» Romualdo Saura, pbro.	50
» B. G. C.	5
» Antonio Carrasco.	5
» Emilio Págan.	5

TOTAL. 739'50

(Se continuará.)

El ferro-carril directo de Cartagena á Lorca.

La legendaria y noble Cartagena debe su antigua existencia, sus grandezas históricas y sus modernas prosperidades, muy especialmente á las inmejorables condiciones de su puerto, magnífica estación de empalme entre la inmensa vía del mar y los caminos por tierra.

Aquella que la dispuesta se halla para cien veces el tráfico de hoy; el puerto, con las mejoras conseguidas y las que han de completarle, es ya, y será más todavía, uno de los mejores puertos de la línea cómodos, seguros y rápidos; pero el comercio, manantial de vida y riqueza en los tiempos modernos, solo tendrá la importancia que debe y el necesario desarrollo, cuando además de esos dos elementos, mar y puerto, concurren en la proporción indispensable las vías de comunicaciones interiores, haciendo participar del movimiento comercial á zonas productoras y consumidoras lo más extensas posibles.

No basta, en verdad, para el buen aprovechamiento de tan grandes medios naturales, la industria, comercio y tráfico marítimo; que en una localidad tengan su origen ó término, por mucha que su importancia sea; y apesar de que Cartagena está muy excepcionalmente favorecida en tal sentido, pues que la mayor parte del movimiento del puerto se debe á la industria minera de su sierra.

Por eso bajo el punto de vista del tonelaje, ocupa este puerto el número 3 de los de España y está al nivel del sexto de los de Francia, lugar el último que también conserva entre los nuestros por el número de buques. Pero de las mercaderías, que término medio al año se elevan á

160.000 toneladas desembarcadas.
560.000 id. embarcadas.
unas 100.000 de las primeras son carbones minerales destinados en gran parte á las industrias de esta sierra minera;

y de las segundas 500.000 toneladas son de mineral de hierro. 10 000 los demás minerales y 35.000 plomo en barras quedando para todas las restantes mercancías unas 60.000 toneladas de entrada y 15 000 de salida, muchas de las cuales son todavía consecuencia de la misma industria.

Considérese cual sería la vida comercial de Cartagena, y de que manera tan pobre se aprovecharían su puerto y su mar, si la minería decreciera notablemente, como puede y mucho suceder, por los filones que se agoten ó por los que lleguen á condiciones de explotación que no puedan hacer competencia á minerales análogos de otras comarcas, aventajadas con abundantes venteros ó con medios de trabajo y transporte más económicos y perfectos. Para alejar en lo posible tan probable eventualidad, algo pueden y deben hacer en sus respectivas esferas de producción transporte y embarque los dueños y partidarios de minas, la Empresa del Tranvía y los concesionarios de muelles particulares, y buenos modelos hay ya que imitar en las recientes instalaciones de plano inclinado, cables aéreos y otras que tienden á tan laudable objeto.

Pero de todas suertes, y aunque algún esfuerzo alguno pueda la minería local sostenerse indefinidamente, no es juicioso conformarse con ello, si más debe esperarse de los medios auxiliares con que ya cuenta y de la privilegiada situación que esta ciudad ocupa; y para mucho más valer seguramente los dos poderosos elementos, mar y puerto y mucho mayores servicios deben prestar á Cartagena, á las provincias inmediatas y á la nación entera, si repetimos en la medida conveniente, les ayuda el terreno, las vías de comunicación interiores.

De estas, las carreteras y caminos ordinarios, como arterias principales y en concurrencia con ríos, canales y ferro-carriles, solo á muy limitadas distancias pueden extender su acción; pero les queda el esencial papel de afluentes auxiliares de estas últimas, y nunca serán bastantes las que á uno y otro lado de un ferro-carril, constituyan como ramas y tronco de gigantesco árbol, arraigado en la costa y llevando la savia del comercio desde las inmensidades del mar á los apartados valles y á las más empinadas alturas.

Nada cabe decir de ríos y canales, aquí en donde no los hay ni haberlos puede razonablemente. Y ya vamos á ocuparnos de los ferro-carriles que existen, de los que están próximos á su construcción y de los que debieran crearse.

Viene ya á Cartagena el ferro-carril de Albacete, que serviría para entre gran porción de España y nuestro puerto, si otros ferro-carriles no enlazaran con puertos más cercanos, resultando que desde Chinchilla, punto común, el recorrido es de 192 kilómetros á Valen-

cia, 157 á Alicante y 227 al de Cartagena. Este se halla, pues, en muy desfavorables condiciones; y sólo desde más acá de Chinchilla podrá competir con los otros bajo el punto de vista de la distancia.

Pero otras causas influyen también; y entre ellas estas cuatro: tarifas especiales, arbitros de puerto, facilidades que el comercio encuentra en los muelles y servicios, y condiciones, economía y manera como sea servido por los agentes, consignatarios, etc.

Cuantos aquí se interesen por el bien general, por el de la localidad y por el suyo mismo, pueden conseguir algo respecto á lo primero, gestionando en común cerca de la Compañía del ferro-carril; también de lo segundo, estudiando y reclamando las modificaciones razonables en las tarifas de arbitrios, si con ello se ha de disminuir el daño; mucho conseguirían en lo tercero, así para que el puerto se dote de los medios auxiliares que aun le faltan, como y más para desterrar insostenibles prácticas y abusos, no dejando imponer sino imponiendo sus condiciones á las Compañías de vapores; y por otro lado abandonando declamaciones inútiles y acudiendo con resolución al Gobierno y especialmente á su Ministerio de Fomento, que quizá para poner correctivo solo espera noticia de los abusos, mediante queja de los mismos perjudicados. Y, en fin, el espíritu comercial, aplicado con perseverancia, puede contrarrestar muchas desventajas; y de ello se hallarán ejemplos, estudiando como es que los vinos de la provincia de Alicante empiezan á venir á nuestro puerto; como las maderas que por él entran llegan á buena parte de la misma provincia y de las de Ciudad-Real, Jaén y Badajoz; por que eligen este puerto algunas mercancías que van hasta Madrid y más allá, y en que estriba el cambio de minerales por carbones que efectúan Linares, Córdoba, etc., con Cartagena.

Hemos dicho en tesis general que el tráfico de la línea desde Chinchilla, debe encontrar ventaja en servirse de nuestro puerto; pero en Murcia le sale al paso el nuevo ferro-carril directo para Alicante, que, favorecido casi siempre con tarifas especiales, tiene hoy esta vía más en su ayuda. Las distancias desde nuestra capital son 75 kilómetros á Alicante y 65 á Cartagena; pequeña ventaja para ésta, que muy fácilmente anularán las demás causas arriba dichas. Repetimos cuanto interesa convertir las que de ellas se pueda en favor de Cartagena y cuanto importa y obliga á sus hijos el detenido estudio de todas las cuestiones y detalles que puedan conducir al triunfo en la muy natural lucha pacífica de los pueblos por su bienestar y engrandecimiento: no olvidando que si Alicante se lleva el tráfico afluente á Murcia no será ya solo el de la parte de Albacete, si que además el de la tam-

bién nueva línea de Lorca; y considerando que de aquella lícita contienda no sale ganancioso únicamente el pueblo que vence, ganan así mismo los intereses generales del país.

Entre los futuros ferro carriles se habla del directo á Francia por el Noguera-Pallaresa, del cual no trataremos, pues aunque de trascendencia suma, la empresa es de tal magnitud, que necesita el impulso y decidida voluntad de ambas naciones, sin que en el interior el unánime deseo de los Cartageneros pueda allegar esfuerzo grande ni remover dificultades; y tampoco hablaremos de prolongar el actual tranvía por la costa del Mar Menor, pues al contrario, aunque útil y más fácil, es de relativa pequeña monta. Pero haciéndonos eco de varios buenos hijos de esta ciudad, debemos llamar la atención de los demás de la prensa, de sus hermanos de provincia, de todas las fuerzas vivas del país y de las otras comarcas y provincias interesadas y de cuantos con su inteligencia ó capital puedan contribuir á realizar un ferro-carril de utilidad grande y tan factible como es el FERRO-CARRIL DIRECTO DE CARTAGENA Á LORCA.

Está próximo á ser construido el de Lorca á Granada, que recorriendo nuestra provincia, el feraz término de aquella ciudad, de incalculables productos en cereales, no escaso en frutas y de notable riqueza minera en azufres, hierros, etc., atraviesa luego la de Almería, siguiendo desde Huercal-obera el valle Almanzora, á proximidad de grandes distritos abundantes en plomos, hierros, mármoles, nitro, algún azogue, minas de plata y oro, espartales inmensos, y con variedad grande de producción en cereales, frutas, legumbres, cálidos y otras propias de sus valles, como castaña, bellota y las demás naturales en su profusión de cerros y sierras de distintas alturas; habiendo también sosa, barrilla y mil y mil productos más. Penetrará luego el ferro-carril en la provincia de Granada, recorriendo la riquísima sierra minera de Baza, casi explotada por falta de medios de comunicación y no escasa en producciones agrícolas y forestales: las llanadas de Baza á Guadix, faldas de aquella sierra y de la Nevada, con profusa variedad de cosechas y productos desde los que dan las vegas fertilísimas, como la de la última ciudad, hasta los de las alturas en que abundan pinos, álamos, encinas, robles, castaños, olivos y otros muchos árboles, pastos, plantas aromáticas y medicinales, etc., y no lejos también de inagotables canteras de mármoles y jaspes, algunas minas, espartos, etc., llegando por fin á la incomparable vega de la última ciudad morisca.

La zona de ese ferro-carril está en la mayor parte de su longitud limitada del lado del mar por las casi infranqueables sierras de Almagrera, Huercal-obera Filabres, Baza y Nevada; y al interior se