

El Eco de Cartagena.

Año XXVII.

DIARIO DE LA NOCHE.

Núm. 7765.

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 suscripción empezará á contarse desde 1.º y 16 de cada mes.—Corresponsales en París para anuncios y reclamos, Mr. A. LORETTE, 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.

ELEGANCIA

LA CHINA Y EL JAPON

Grandes establecimientos
de Sastre, Viñas y Sánchez.

NOVEDAD

ECONOMIA

VÉASE EL ANUNCIO
inserto en la cuarta plana

BUEN GUSTO

JUEVES 6 DE OCTUBRE DE 1887.

SUSCRICION para socorrer á las infelices víctimas del paludismo:

	Pesetas.
Suma anterior	739 50
D Estanislao Rolandi y Biebert	25
D Agustin Carlos Roca	10
D José González	10
D Leandro Alessón	10
TOTAL	794 50

(Se continuará.)

El ferrocarril directo de Cartagena á Lorca.

(CONCLUSION.)

El ferrocarril que proponemos, ya por la Pinilla y aproximándose lo posible á Mazarrón, ó ya por Fuente-álamo, de algún valor con sus productos y mercado, puede dirigirse al mismo Lorca ó á Totana; y en ambos casos, y aunque no conocemos el terreno con los suficientes detalles, puede asegurarse que ninguna dificultad ofrecerán, ni crecidas gastos han de exigir sus accidentes orográficos ó hidrográficos: grandes llanuras sembradas de elevaciones y laderas por doquiera viables, barrancadas y ramblas de mediana importancia y abundantes materiales para las obras, es lo que el estudio del trazado hará ciertamente conocer, siendo fácil el salvar la pequeña sierra llamada de la Carrasquilla y Almonara, divisoria entre las aguas de este lado y las que vierten el Guadalentin, valle de Lorca y Totana.

Y, aunque no lo creemos probable, si se necesitara mayores economías podrían obtenerse con sencillez en todas las obras y con reducir el ancho normal á 1,67 de los ferrocarriles ordinarios al

de 1,06 que tiene el Tranvía de la Unión, que entonces vendría á ser con el de Lorca una misma vía prolongada; y no aconsejamos mayor reducción hasta el ancho de 0 75 y 0 50 con que se explotan bien algunas vías férreas, por que debiendo enlazar con las que se instalen en el muelle del puerto que solo servirán para aquellas amplitudes 1 67 y 1,06 únicamente entre ellas conviene elegir; y sobre todo porque juzgamos seguro que la importancia del ferrocarril directo á Lorca es para más de la capacidad que esos pequeños anchos representan.

Ese ferrocarril, en efecto, aunque recibirá movimiento apreciable en su trayecto, tendrá la singular y tan importante como rara circunstancia de que casi todo el tráfico recorrerá la línea completa; y ese tráfico será lo muy considerable que resulta de la descripción que hicimos del de Lorca á Granada, que ha de darle los trasportes, de ó para Cartagena, como puerto de paso el más próximo ó el más conveniente, según la clase de mercancías, procedencias y destinos, no solo para el cambio de productos entre gran parte de Andalucía con varias provincias del Este de España, si que para la importación y exportación con todas las naciones que el Mediterráneo baña y á las que sirve de camino, y en fin para que, en mayor escala que ya hoy sucede, vengau de Linares y otros puntos minerales de plomo pobres ó difíciles de fundir á mezclarse con los de esta sierra como fundentes, ó también buscando nuestras fábricas de fundición los de muchas comarcas que no las tienen.

Si no hubiera mas que lo dicho la cuestión es tan obvia que no sería permitida la duda sobre las ventajosas condiciones que ofrece al comercio y á los capitales y compañías, la construcción del ferrocarril directo de Cartagena á Lorca; más la duda nacerá tal vez para

algunos que dos líneas al parecer rivales de la nuestra, porquizarán á los puertos de Aguilas y Almería, y cuya construcción es más ó menos probable; vamos por lo tanto, á procurar reducir á sus verdaderos límites la modificación que en todo caso puede tener lo expuesto.

La primera de esas líneas constará según proyecto de dos ramales; arrancando el uno de Sierra Almagrera y el otro de Lorca; y reunidos en el collado de Grima llegará al puerto de Aguilas. El primer ramal, sirviendo exclusivamente á la minería de aquella sierra, quitará algunos trasportes al nuestro, pero poco ó nada del tráfico general de la línea de Granada, de la cual quedará apartado; y en cuanto al segundo ramal se llevará también algo del movimiento del mismo Lorca y poco seguramente de dicha línea, pues por ser la de Aguilas de vía estrecha exigirá trasbordo, que no habrá si la que viene á Cartagena es de ancho normal; el recorrido de Lorca á Aguilas por donde esa vía está trazada se aproximará á 50 kilómetros, solo 20 menos que á Cartagena; y por fin el puerto de Aguilas, en que la compañía constructora cobra no pequeños arbitrios, es de importancia muy secundaria; y falto de muelles con calado para grandes buques, no ha de ser un competidor terrible para el nuestro; puede aquel en fin vivir bien y desarrollar su movimiento comercial, dentro de sus modestas aspiraciones, sin que el ferrocarril de vía estrecha que le sirva, caso de que llegue á ser construido, resulte un sustraendo de importancia para la mucha que ha de tener el ferrocarril directo de Lorca á Cartagena.

La otra vía férrea, que atravesará la de Lorca á Granada, es el interesante ferrocarril de Linares á Almería, que esta rica provincia persigue hace muchos años con más razón y constancia que fortuna, á causa de su difícil topografía, apesar de constituir una aspiración muy popular, y apesar de ser línea fuertemente subvencionada por los municipios, por la provincia y por el Gobierno, que le presta su protección decidida y la considera como una de las en primer término de interés general.

Ese ferrocarril de Linares, enlazado ya en la estación de Vadollano, con la línea del Mediodía, remontará según se quiere, la cuenca del Guadalquivir y la del Guadiana Menor, luego, para llegar á Baza; desde donde paralelo al ferrocarril de Lorca á Granada sigue hasta Guadix, y allí le deja, subiendo la cuenca de su río, para atravesar la sierra Nevada y caer hácia el río Grande, tributario del de Almería. Podemos, pues considerar ese ferrocarril compuesto de dos ramales, que empalmarían con el de Lorca á Granada, uno en Baza viniendo de Linares y otro en Guadix saliendo para Almería.

Este último, aunque no conocemos el

terreno, difícilmente recorrerá menos de 150 kilómetros, según las cartas indican y según noticias bastante aproximadas que tenemos: de Guadix á Baza habrá unos 55; de Baza á Lorca se cuenta 119; de Lorca á Cartagena unos 70. Así, pues en la línea continua desde Almería por Guadix, Baza y Lorca á Cartagena, sumando á corto error 390 kilómetros, Baza está más lejos del primero que del último puerto; este conservaría intacto el tráfico desde Baza para acá; y si aquel le restaría porción del más distante que Baza, ya hemos visto que aun sin ese ramal de Almería poco más allá de Baza llegaba la influencia de nuestro puerto; que también continuará atrayendo, casi como si ese ramal no existiera, la mayor parte de las mercancías, cambio de las provincias andaluzas con las de Cataluña y otras y cuantas hemos dicho ya han de encontrar siempre aquí ó auxilios locales ó ventajas de alguna índole por causa de nuestra industria minera y de las condiciones y situación de nuestro puerto.

El otro ramal de Linares empalma, según lo dicho, con el ferrocarril de Lorca á Granada en su estación de Baza más próxima de Cartagena que de Almería ó á lo sumo á igual distancia poco más ó menos; y con ello, á cambio de lo que el puerto de Almería se lleve, ese ramal será para el nuestro un poderoso contribuyente, facilitando y desarrollando la apesar de las difíciles condiciones actuales, ya existente relación entre los distritos mineros de Linares, Córdoba, etc. con Cartagena y su puerto, y creando relaciones nuevas y corrientes de tráfico con los territorios que comprenden las cuencas del Guadalquivir alto, Guadiana Menor, etc., en que se asientan además de Linares las importantes comarcas de Cazória, Huescar, Mancha Real, Baza, Ubeda y otras, notables por sus producciones agrícolas, en cereales, vinos, aceites, etc., por las forestales, pinos y arboleda de todas clases, por sus pastos y ganadería en caballos, mulas, vacuno, lanar, de corda y cabrío, por las riquezas del subsuelo en minerales, canteras, etc., y que importan manufacturas, frutos coloniales, pescados y muchos otros.

En conjunto, pues, el ferrocarril de Linares á Almería, viniendo á dar á esta provincia y parte de la de Jaén la vida que tanto necesitan y que con tanta justicia piden, desarrollará el comercio y la industria de esas comarcas por tal manera, que el puerto de Almería acrecentará en mucho su movimiento; y la línea de Lorca á Cartagena, cuyo tráfico procedente de más allá de Baza disminuirá algo por aquel ferrocarril, obtendrá, procedente de hácia Linares, aumento y mercancías en más que si ese ferrocarril no se construyera, y apesar de lo mucho también que para Almería puede crear.