

# El Eco de Cartagena

## Decano de la Prensa de la Provincia



Subscription:—En la Península: Un mes, 1 pta.—En el Extranjero: Tres meses, 7.50 Id.—La suscripción se contará desde 1.º y 16 de cada mes. No se devuelven los originales.  
Redacción: Plaza San Agustín, 7. Administración, Mediodía, 4.—Teléfono 237.

Conductores:—El pago será adelantado y en metálico, ó en letras de fácil cobro.—Corresponsales en París Mr. A. Lorette, 14, rue Rougemont; Mr. John F. Jones, 31, Faubourg Montmartre.—New-York, Mr. George B. Fike, 21-Park Row.—Berlin, Rudolf Mosse, Jerusalem Strasse, 48 49.—La correspondencia al Administrador.

### El ferrocarril estratégico de Cartagena á Cádiz

El Sr. Gogorza ha tenido un laudable acierto al proponer recientemente en la Cámara de Comercio que se entablen las gestiones necesarias para conseguir la construcción de un ferrocarril estratégico que rápidamente ponga en comunicación las dos importantes capitales marítimas citadas. Juzgase en esa propuesta, que una línea directa de Cartagena á Lorca pudiera ser base esencial para aquel enlace, y con este motivo se recuerdan en EL Eco del martes último los trabajos realizados hace algunos años por prestigiosas personalidades locales para recabar la concesión y continuación de esta línea.

El tema es de extraordinaria importancia para los intereses de Cartagena, merece que se le preste cuidadosa atención, estudiándola en sus diferentes aspectos para buscar soluciones prácticas que en el más breve plazo posible conviertan en fecunda realidad aspiraciones tan largo tiempo sentidas y repetidas, ahora al conflujo de las patrióticas iniciativas del Sr. Gogorza.

Se invocó para defender este proyecto una ley de la Ley de ferrocarriles secundarios y estratégicos de 26 de Marzo de 1908 que autorizó al Gobierno para abrir concursos de proyectos de varias líneas, y entre ellas las que fuesen de un metro para completar las del mismo ancho en la costa S. y SE., desde San Fernando á Cartagena, pasando por el Campo de Gibraltar, Málaga y Almería por la costa. En otro artículo de la misma Ley se dice que si el Gobierno lo considera conveniente, se utilizarán en todo ó en parte las líneas de vía ancha construidas ó en construcción, á fin de que puedan circular por ellas el material móvil de un metro de ancho, colocando al efecto un carril ó utilizando la espina dorsal en la forma que sea preferible previo convenio con las Compañías concesionarias respectivas. Y fundándose en ambos artículos parece haberse creído que construyendo un ferrocarril de vía de un metro á Lorca se habría empezado á resolver el problema, colocando después el tercer carril previsto por la Ley desde Lorca á Granada, de Granada á Málaga, y de Málaga á San Fernando, utilizando las explicaciones y obras de fábrica de los ferrocarriles de vía ancha ya construidos.

El solo enunciado de esta solución revela la imposibilidad de tal proyecto, pues sólo en cortas secciones y para casos muy especiales resultaría compatible el tráfico de las líneas de un metro por Compañías importantes con el de los pequeños estratégicos que habrían de ser sus competidores en el movimiento comercial de determinadas regiones. Solo bajo el punto de vista militar podría ser ese tercer carril útilizado, y claro es que para las eventualidades de una campaña en que tal servicio se impusiera no habría de gravar el Estado á los concesionarios de las líneas actuales con una servidumbre forzosa de paso, con la única finalidad de unir Cartagena y Lorca por una vía de un metro.

El enlace directo de Cartagena á Cádiz no ha de hacerse por las grandes líneas que tienen ya otros servicios que cumplir y otras atenciones á que satisfacer. Debe realizarse por una línea directa e independiente que separándose lo menos posible de la costa vaya uniendo

Puertos importantes de la misma y recorra regiones productivas para sostener el tráfico necesario á su rendimiento comercial; y para conseguirlo, está ya afortunadamente en la mayor parte del camino, pues se han hecho los estudios de varias secciones, y algunos de ellos se hallan aprobados oficialmente, esperando solo el anuncio de las respectivas subastas para la construcción.

El trazado general de esta línea costera arranca en el mismo Arsenal de San Fernando, atravesando la provincia de Cádiz y terminando su primera sección en el Puerto de Málaga; cruza después la Provincia de Granada por las ricas Alpujarras hasta Torre del Mar, en la misma costa; internase luego por Vera y Zurgena en Almería, y buscando de nuevo la costa entra en la Provincia de Murcia por Aguilas, continúa por Mazarrón y termina en el Arsenal de Cartagena. El proyecto de la sección de San Fernando á Málaga, creo que está ya aprobado con un presupuesto de 55 millones de pesetas. El trozo de las Alpujarras, con una longitud de 500 kilómetros y un presupuesto de 146 millones de pesetas, dió lugar á laboriosas discusiones técnicas y á insistentes campañas peiodísticas que fueron rechazadas por una comisión de las más valiosas representaciones sociales de Granada, que después de larga estancia en la Corte consiguió del Gobierno la aprobación del proyecto con algunas ligeras variantes impuestas por los técnicos oficiales. La sección de Torre del Mar á Zurgena ha sido estudiada por el conocido Ingeniero doctor don Juan de Dios, formulando un proyecto que por reputarse acertadísimo mereció resonantes homenajes de gratitud de algunos pueblos importantes, como Cuevas de Vera. Interesados en este trazado. Por último la sección de Aguilas á Cartagena está también estudiada desde hace unos dos años por el Ingeniero militar Dr. Riera, é informado favorablemente el proyecto después de introducir en él algunas variaciones, por la Jefatura de Caminos de la Provincia, la división de ferrocarriles, y los negociados correspondientes de los Ministerios de Fomento y Guerra, fatando solo, según mis noticias, el Informe del Consejo superior de obras públicas.

Esta última sección, que es la que á Cartagena interesa, tiene su trazado por Fuente Álamo, Píñoles, Mazarrón, Ifra, Parazuelos, Ramonete y Lomas de Bas hasta Aguilas. El recorrido total desde Cartagena á Aguilas es de unos cien kilómetros, y su presupuesto se eleva de diez á once millones de pesetas. Su importancia queda demostrada con la relación de las zonas que atraviesa entre las que se encuentran centros mineros bien conocidos de los industriales del país, y extensos campos de cultivo agrícola, y si se quiere completar con el enlace á Lorca, bien fácil y económica sería la construcción de un corto ramal desde el Lomo de Bas por Tabor y Purias, quedando así Cartagena en directa y rápida comunicación con esta última ciudad sin perder las ventajas que la reportaría el extender la red ferroviaria alimentadora de su Puerto por toda la zona costera con la que se sostiene un importante tráfico comercial, que después habrá de desarrollarse notablemente.

Si pues este ferrocarril de Cartagena á Aguilas, que fué ya incluído por el Estado en el plan general de los estratégicos de 1.º de Marzo de 1908, constituye una beneficiosa solución para conseguir el enlace directo con Cádiz, poniéndonos además en comunicación con zonas de gran riqueza que pueden ser fuente de nuevos y prósperos negocios; á su realización deben dirigirse todos los esfuerzos, sin intentar nuevos estudios de otros trazados para los que serían necesarias las oportunas concesiones legales. Para la realización de este proyecto solo es ya preciso activar su aprobación, recabando el único Informe oficial que para ello falta, y una vez conseguido, procurar que el Estado cumpla lo previsto en el artículo 37 de la Ley de estratégicos, anunciando inmediatamente la subasta de la concesión. Los grandes beneficios que esta ley concede á los concesionarios, garantizándoles el cinco por ciento de interés al capital invertido en la construcción, eximiéndoles del impuesto sobre los billetes de viajeros y los transportes de mercancías, durante los diez primeros años de la explotación, y concediéndoles el derecho á expropiar los terrenos necesarios, son incentivos bastante para atraer animosos capitalistas á estas subastas; si no los hubiera, queda el recurso de anunciarlo segunda vez, aumentando en un determinado tanto por ciento, el presupuesto de construcción, para que al aumentar la cuantía del ítem es correspondiente que el Estado garantice, se ofrezca mayor margen de beneficios al capital.

En el fenecido periódico «La Opinión», de 22 de Diciembre de 1911, deliqué un extenso artículo á este mismo asunto, exponiendo las grandes ventajas que el ferrocarril estratégico de Cartagena á Aguilas, podría reportar á esta región, como parte integrante de la exitosa vía proyectada desde Cádiz á Cartagena. Pasó aquella campaña como pasan tantas otras que bien pronto se dan al olvido;

pero ya que el espíritu emprendedor del Sr. Gogorza ha sacado en buena hora estas fecundas ideas del panteón en que yacían, hagamos votos porque por esta vez no se desatendan las oportunas iniciativas lanzadas desde la Cámara de Comercio, y que el país responda á las excitaciones que para su engrandecimiento nos les dirigen.

Fernando B. Villasante.

### Cartagena religiosa

El domingo treinta de Noviembre al toque de oraciones, dió principio en la Parroquia Castellana de Santo Domingo la Novena á la Concepción Inmaculada de María, continuando los días siguientes á la misma hora.

El lunes ocho, festividad de la Inmaculada á las nueve de la mañana habrá misa cantada y por la noche como último día de novena, Sermon á cargo del notable orador, sagrado D. José Alba de la Hoz, Coadjutor de Chinchilla.

El día diez y ocho y á la misma hora (toque de oraciones) darán principio las jornadas de pastores.

### De Sociedad

Hoy hemos tenido el gusto de saludar repuesto de la dolencia que le ha retenido en cama unos días, á nuestro apreciable amigo y contertulio D. Diego Cervantes.

En las primeras horas de la madrugada de hoy, ha dado á luz con toda felicidad una robusta y preciosa niña, la distinguida esposa de nuestro amigo el Auditor de la Armada D. José Tapia.

Nuestra enhorabuena á los padres que hacemos extensiva á nuestro contertulio y querido amigo el rico minero D. Tomás Manzanares y señora, abusos de la ración nacida.

### DE EXTRANGIS

#### Triquiñuelas

## Y yo ¿qué soy?

(MONÓLOGO DE UN BANQUERO ANARQUISTA)

Yo padezco delirio de grandezas,  
yo quisiera vencer, subir, reinar.  
Yo, que me siento Zar del Paralelo,  
quisiera, en toda España, ser el Czar.  
Dato calzóse al fin la Jefatura;  
Romanones es Papa liberal;  
Melquiades, Pontífice, es de Asturias,  
y heredero forzoso de Pidal.  
García Prieto es jalifa libertario;  
Vázquez Mella, de Maura es Rabadán,  
y Lacierva, de Murcia y su provincia,  
es el Amo, el Cacique y el Sultán.  
Soriano, en Lisboa y en Oporto,  
se remozó en la lusa libertad;  
Gumersindo, en Andróminas socia es,  
nos resulta una notabilidad.  
Pablo Iglesias dispone de los hijos  
del trabajo, y le sirven sin chistar.  
Gasset manda en los ríos y pantanos,  
en las charcas y lagos, y en ¡la mar!  
Moya y Burell, son dueños de la Prensa;  
Gabrielito es la sombra del Papá.  
Todos ríen y gozan y triunfan;  
y yo no soy ni cola de Bajá.

X. Y. Y.

Dado en mi Banco á 25 Noviembre 1913.

### DE ZARAGOZA

Madrid 1-9 m.

El Consejo universitario, acordó que se abran hoy las clases, aplicando el Reglamento á los que no concurren.

Los escolares persisten en la huelga.

La policía custodia las Redacciones de los periódicos «La Opinión» y «La Crónica».

Se ha ordenado la concentración de fuerzas de la benemérita.

### CRONICA DE MADRID

#### Fiebre de papel impreso

¡Periódicos! ¡Periódicos!

Comi si obedeciera á una consigna la irrupción, han empezado á aparecer nuevos periódicos que—digámoslo, claros—no son periódicos nuevos. A nosotros nos place esta plétera de papel impreso que viene al estado de la prensa en condiciones bien poco propicias á los ataques de la fiebre tremenda.

Pero bien; allá ellos con sus ilusiones y sus sueños. Después de todo no hay derecho para restar ni los unos ni las otras á quienes, pluma en ristre y formato bajo el bazo, acuden á una Impreta para contratar las condiciones de vida del futuro vástago que será «algo nuevo», «fuera de lo vulgar», «extraño á los viejos moldes», «periódico de lucha» ó «sesuda y discreta tribuna...» y demás frases estereotipadas con que suelen abombar la cabeza los padres de la criatura al dueño de la imprenta que ha de dar á luz el primer número del fenómeno...

¡El primer número! ¡Lindo nido de ilusiones, cuna adorable de lozanas utopías, piedra angular de futuros éxitos, inexcusable secreto del destino!... Que todo eso, suele ser el primer número. A veces, el primer número es un panteón ó un féretro ó un túmulo. Con frecuencia, el primer número de un periódico es una tremenda revelación y una decepción espantosa: Fulano, á quien todos llamaban gran periodista «desvaría» junto á la platina ó ignora los secretos de la confección material; Zutano, para quien se había establecido el convenio de que era un polemista cáustico, resulta ser un beatífico y plúmbeo emborronador de cuartillas, aliado flagrante de la petulantía y del mal gusto; Perengano que estaba señalado en la tertulia como una cumbre de la finanza y que en el nuevo periódico ocupa el cargo de Administrador, se hace un llo con eso de los reclamos á precios convencionales... *Et sic de coeteris.*

Pero por lo visto á nadie asurta la emoción del primer número. De un mes á esta parte han nacido en Madrid diez ó doce periódicos. Dicho queda ya que no es cosa nueva; son variaciones sobre el mismo tema. Alguno vivirá. Casi todos fenecerán al segundo número. Y entonces ¿qué tremendo desengaño ¡qué bromas pesadas para el dueño de la imprenta, que un día—uno de esos días en que todo se alía con la adversidad para deparrarnos un trallazo—ocupó á todos sus cajistas y puso en movimiento todas sus máquinas para echar á la calle el primer número del «periódico original», del «fuera de lo corriente», del «sensacional diario periodístico» y al día siguiente recibe orden de «no tirar» hasta nuevo aviso! El nuevo aviso no suele llegar. Lo que llega es el cobrador, diciendo que D. Perengano, el que era director, ha desaparecido de su casa y en su casa no tienen orden de pagar nada por la razón aplastante de que no tienen las salvadoras pesetas...

Si, lector. Por ese cauce corre la historia de estos periódicos que, al son acompasado de bombos formidables, irrumpen en el estado de la Prensa. Y es que hacer un periódico es algo muy complicado y muy difícil. Pero hacer un periódico que se venda y que se lea y que triunfe, ¡ah! eso es un imposible cuando todo se fia á la fanfarría del primer número, sin pensar que el primer número le sigue el segundo, y á éste el tercero y así sucesivamente; sin tener en cuenta que al público—soberano señor del nuevo vástago—le importan tres bledos las filigranas del primer número si en el segundo no hay una línea que le interese...  
LUIS DE GALINSOGA.

### Sobre Alcantarillado

Puesto que es indudable que el funcionamiento del alcantarillado hay que resolverlo en sentido positivo y en plazo breve, como único medio de poder hacer frente á las obligaciones financieras contraídas por el Ayuntamiento, derivadas de aquel, se hace forzoso comenzar por buscar solución inmediata al elemento primordial de su mecanismo, al agua.

La necesidad de buscar agua para este servicio, no nace únicamente, con ser esto solo importantísimo, de su insustituible empleo como medio de arrastre y lavado de todos los conductos, sino que debió do al menor precio que ha de tener este agua en relación á las que hoy se distribuyen, llevará una economía á cada casa, que servirá de compensación parcial al nuevo arbitrio de alcantarillado.

No creemos necesario justificar que la cantidad de agua con que actualmente se cuenta es insuficiente á este respecto y que por ello se impone la busca de mayor cantidad. Un medio económico y rápido de obtener dos mil metros diarios puede consistir en la utilización del agua ascendente que existe en nuestro subsuelo. Es sabido que el caudal emergido por un pozo ascendente aumenta á medida que desciende el punto de captación siendo este aumento proporcional á la depresión originada con relación al nivel hidrostático. Si pues en el pozo llamado artesiano impropriadamente que el Ayuntamiento posee en el paraje de La Baña, por ejemplo, por medio de una pequeña bomba centrífuga accionada eléctricamente se capta el agua á unos 10 ó 12 metros por debajo de su nivel hidrostático, para lo que bastaría situar la bomba á la mitad próximamente de esta profundidad, se obtendrá un caudal que alcanzara la cifra antes señalada. En un pozo de esta clase, situado en una casa de la calle de la Arena logramos hace tiempo iluminar 70 metros cúbicos por hora equivalentes á mil quinientos diarios con una depresión de unos 8 metros.

La fuerza necesaria para la elevación de los dos mil metros, supone una potencia de 4 kilovatios, que durante 24 horas, al precio de 10 céntimos, que suponemos costará al Municipio el fluido, representa un gasto de 9,60 pesetas. Añadiendo á esta cifra el jornal del bombero y dos pesetas para gastos diversos, se llega á la de cinco mil para el coste anual del servicio.

El gasto de la instalación seguramente no llegará á otras cinco mil.

El pozo de La Baña tiene la ventaja sobre cualquiera otro de los que conocemos de tener ya hecha la conducción hasta la casa máquina elevadora del almarjal.

Luis Malo de Molina.