

El Eco de Cartagena

Decano de la Prensa de la Provincia

Suscripción.—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, Mederas, 4.—Teléfono 237.

Condiciones.—El pago será adelantado y en metálico, ó en letras de fácil cobro.—Corresponsales en París Mr. A. Lorette, 14, rue Rougemont; Mr. Jhon F. Jones, 31, Faubourg Montmartré.—New-York, Mr. George B. Fike, 21-Park Row.—Berlín, Rudolf Mosse, Jerusalemstrasse, 46 49.—La correspondencia al Administrador.

La línea estratégica y el ferrocarril de Lorca

Ocupaciones de carácter ineludible me han privado del placer de contestar inmediatamente al brillante artículo que mi amigo, el distinguido ingeniero D. Fernando B. Villasante consagró en este mismo periódico, donde encuentran hospitalidad todas las opiniones, al importante asunto del ferrocarril estratégico de Cartagena á Cádiz, artículo brillante en que compiten la pura corrección del estilo y la más alta corteza.

Es para mí á la vez, un alto honor y un motivo de complacencia comprender en cordial discusión, con persona de los altos méritos del señor Villasante, lamentando solo que la torpeza de mi pluma y lo corto de mi ingenio, no me permita mantener la discusión en la región elevada en que la tan notoria cultura de mi distinguido contrincante puede plantearla.

Pero todo respeto y consideraciones que la personalidad del Sr. Villasante me inspira, no pueden ser obstáculo para manifestarle, no por meras necesidades de la discusión, sino rindiendo culto á la verdad, que ha sido mal informado, así en lo referente á los acuerdos de la Cámara de Comercio como en lo que concierne á que sea en absoluto necesario que los ferrocarriles estratégicos tengan sus vías de un metro de anchura.

Respecto á lo primero, porque el acuerdo de la Cámara de Comercio, cuyo primer deber es velar por los intereses mercantiles de Cartagena, fué solicitado del Gobierno los beneficios que la Ley concede á los ferrocarriles estratégicos, para el ferrocarril de vía ancha ó normal de Cartagena á Lorca, por entender que la proyectada línea de vía estrecha de Cartagena á Aguilas, no había de producir sino ventajas insignificantes ó nulas á la plaza comercial de Cartagena. Ya en nuestro anterior artículo quedé apuntada la razón que existe en apoyo de esta creencia, razón que, aunque está bien patente, no me parece ocioso repetir: porque no puede esperarse que los minerales de la Sierra de Mazarrón ó del Lomo de Bps, hayan de venir al puerto de Cartagena, teniendo más cercano y á menor costo los de Mazarrón y de Aguilas.

Respecto á lo segundo, á la anchura de la línea estratégica, porque aunque otra cosa haya dicho el ilustrado articulista, los ferrocarriles estratégicos no se definen por la mayor ó menor anchura de sus vías, sino por el servicio que pueden prestar para la defensa nacional, y por este motivo, la ley de Marzo de 1908, si bien señala en términos generales la anchura de vía de un metro para estas líneas, reserva, sin embargo, al Gobierno, la facultad de modificar esta anchura. En efecto, el segundo párrafo del artículo 15 de la expresada Ley, está concebido en estos términos:

«La anchura de vía entre los bordes interiores de las raíles será de un metro, salvo aquellos casos en que el gobierno estime conveniente modificarla.»

No es, pues, indispensable y necesario que los ferrocarriles estratégicos sean de vía estrecha ó normal, sino de anchura que sea para servir para enlazar las dos

bases navales de Cádiz y Cartagena, objeto de primera importancia para la defensa Nacional, ha creído deber solicitar para dicho ferrocarril las ventajas y subvenciones concedidas á los ferrocarriles estratégicos.

Nadie puede dudar, en efecto, que es de importancia primordial para la defensa naval de España establecer ápidas y seguras comunicaciones ferroviarias entre los Apostaderos de Cartagena y Cádiz, porque en el caso, no imposible, de que las Escuadras enemigas dominasen el mar y quedaran interrumpidas las comunicaciones marítimas entre ambos puertos y que nuestras escuadras se vieran en la necesidad de venir á repararse ó repostarse á alguna de estas dos bases navales sería de suma importancia que los buques españoles ó aliados pudiesen recibir en cada uno de estos puertos todos los elementos necesarios para ponerse en las mejores condiciones de combate, utilizando para ello, si fuese necesario todo lo preparado, no en uno sino en los dos Apostaderos.

Este objeto importantísimo, se consigue fácilmente y sin grandes dispendios con la construcción del ferrocarril de vía ancha de Cartagena á Lorca, porque estando esta línea enlazada con otra línea de vía ancha por Baza y Moraleda con la red de los ferrocarriles de Andalucía, construida aquella línea, quedaría Cartagena á su vez enlazada con Cádiz por Lorca, Baza, Moraleda, Granada, Bobadilla, La Roda y Utrera, obteniéndose este inmenso resultado con el gasto relativamente insignificante de un ferrocarril de 60 kilómetros de longitud, sobre un terreno nada accidentado y por consiguiente de la construcción más económica. Esta en lugar de ese otro ferrocarril de cerca de 700 kilómetros de longitud que costaría centenares de millones en razón al inmenso número de obras de fábrica, los túneles y puentes, que exige lo accidente todo del terreno que atraviesa; esto aún sin hablar del tiempo necesario para ponerlo en condiciones de ser útil á la defensa Nacional, punto de vista también muy importante.

Verdad es que la comunicación de Cartagena y Cádiz por la línea de Lorca tendría alguna mayor longitud que el estratégico de vía estrecha que preconiza y defiende mi digno contrincante, ochenta ó cien kilómetros más, según el señor Villasante. ¡Ochenta ó cien kilómetros en un recorrido de más de setecientos! ¡Es decir una distancia que los trenes más lentos recorren en un espacio de dos ó tres horas! ¡Díganosen si para tan pequeña ventaja vale la pena de sacrificar esos centenares de millones!

Por otra parte, esta pequeña desventaja estaría ampliamente compensada con otros indudables beneficios, algunos de los cuales quedaron apuntados en nuestro artículo anterior: la ventaja económica; el poder utilizar todo el material móvil de las grandes líneas españolas en lugar de tener que circunscribirse á un material construido ad hoc; la reducción y que en momentos apremiantes podría resultar imprescindible; estar la línea mucho más á cubierto de un golpe de mano del enemigo, que estando la línea muy próxima á la costa, podría por un desembarco rápido y audaz de un pequeño nú-

mero de hombres tal vez destruir por medio de explosivos alguna obra de fábrica para impedir la circulación de trenes; la posibilidad de transportar por esta línea sin necesidad de transbordo, los efectos de guerra procedentes de todas las grandes líneas Españolas Norte, Zaragoza, Andaluces, Red Catalana etc.; la comunicación directa con la fábrica de pólvoras modernas de Granada.

Además resulta que siendo igual la anchura de los trozos que componen esta línea de Cádiz á Cartagena y hallándose todos ellos unidos ó enlazados entre sí, el tren que se formara en el Arsenal de Cádiz podría llegar sin modificación al de Cartagena sin ninguna dificultad, cambiando simplemente de vía en las agujas de las estaciones de las cabezas de línea y sin sufrir notables retrasos, porque es necesario no olvidar que estos servicios militares tienen siempre carácter preferente y exclusivo absolutamente en tiempo de guerra, no en ésta, si no en todas las líneas.

Otro argumento que se esgrime contra el ferrocarril de Lorca es decirnos que el estratégico de vía estrecha pasa precisamente por las costas de Málaga y Granada para proveer también á su defensa; pero los que tal dicen habrán de reconocer que este objetivo estratégico es totalmente diferente del que nos venimos ocupando, del de enlazar los puertos militares de Cádiz y Cartagena y que siendo la finalidad distinta puede estudiarse y resolverse separadamente, sin involucrar el uno con el otro problema.

Tales son, aunque muy torpemente expuestas, algunas de las convincentes razones que podrán aducirse en forma más afortunada en defensa de esta aspiración de que se construya el ferrocarril de Cartagena á Lorca y que serán presentadas ante la superioridad en la forma respetuosa que correspondiente y también defendidas con la entereza que conviene siempre á las honradas y firmes convicciones.

Podrá tal vez objetárenos que esta aspiración que hoy recoge y hace suya la Cámara de Comercio, ha debido ser formulada mucho tiempo hace, desde que en 1908 fué promulgada la Ley en los ferrocarriles estratégicos, con lo cual hubiera llegado con más oportunidad ante los poderes públicos; pero puede hacerse responsables á los actuales componentes de la Cámara, de la negligencia ó apatía de sus predecesores?

El Sr. Villasante que comparte nuestra opinión para justificar las aspiraciones de los pueblos y que la legítima por el natural anhelo de progreso que toda ciudad culta debe tener, engrandeciéndolo así á la patria por el fomento de la riqueza general que con su labor procura no ha de desconocer, ¡testamos seguros de ello!, la legitimidad con que Cartagena debe aspirar también á su mejoramiento y progreso, tanto más cuanto que estas aspiraciones no están en oposición, sino en perfecta armonía con el interés general del país!

Cumple, pues, un deber sagrado la Cámara de Comercio al defender los intereses que le están confiados; así como el modesto autor de estas líneas, humilde y oscuro ciudadano, cree también cumplir un sacratísimo deber de ciudadanía, defendiendo, según sus pobres medios, lo que cree justo y conveniente para su patria.

No queremos terminar este largo y cansado escrito, sin recoger y comentar brevemente, el consejo que el ilustrado autor del artículo á que

nos venimos refiriendo, dirige á la opinión y á las fuerzas vivas de Cartagena induciéndola á que se resigna como solución admisible al ferrocarril de vía estrecha á Aguilas y á que se gestione en cambio con la mayor actividad la del ferrocarril á Alicante por San Javier y Torrevejo, ferrocarril que como es sabido tiene por objeto acortar distancia á la frontera francesa, propósito desde hace largo tiempo perseguido por la gran República vecina, que se propone con ello establecer rápidas comunicaciones con Argelia por el puerto de Cartagena, para poder llevar con rapidez fulminante á la metrópoli su ejército de Africa, en el caso de una declaración de guerra franco-alemana.

Nosotros, en nuestra opinión humilde, pensamos que sin admitir en modo alguno la primera de este consejo, puede ponerse en práctica la segunda, es decir, que se puede seguir gestionando en favor del ferrocarril de Lorca, de vía normal, sin perjuicio de iniciar trabajos en pro de la construcción del de Alicante.

Admitimos con la mayor satisfacción la segunda parte del consejo de nuestro contrador, porque sabemos que este ferrocarril de Alicante se construirá, no para beneficiar los intereses de Cartagena, ni para satisfacer sus legítimas aspiraciones, ni será debido á la iniciativa de nuestros gobernantes que han mirado siempre á Cartagena como á otra *Carentofala*, sino que se construirá porque así conviene á los intereses militares de una gran nación, amiga y aliada, á cuyos deseos es necesario condescender, sin que haya que temer en este caso la oposición de los caciques provinciales que ha combatido siempre contra Cartagena, abiertamente y con la visera alzada unas veces y disimulada y encubiertamente en otras ocasiones, sin temerada de ellos en este caso, porque ante el compromiso internacional estrecharíanse todas sus intrigas y todas sus habilidades.

Luchemos, pues, los que estas convicciones abrigamos, interin la lucha sea posible, y vencedores ó vencidos, nos quedará siempre la íntima satisfacción de haber cumplido con el dictado de nuestra conciencia.

Antonio Oliver

CONTRA DATO

Madrid 22-9 m. Los telegramas recibidos de Bilbao comunican que verificóse el banquete organizado por los mauristas.

Bergé pronunció un discurso, declarándose francamente hostil al Gobierno.

Negó que existan corrientes de aproximación entre mauristas y datistas.

Terminó afirmando que muy pronto se organizarán actos de propaganda contra Dato.

De Sociedad

Procedente de Avila hemos tenido el gusto de saludar al aventajado alumno de la academia de intendencia, el joven D. Miguel de la Cuesta Espejo hijo de nuestro querido amigo y tertulero el médico D. Miguel Angel.

Teatro-Circo

Mañana martes tendrá lugar en este teatro el estreno de la hermosa obra de D. Jacinto Benavente «La malquerida».

La Compañía Comendador-Montenegro es una de las primeras que la representa en España, quizás la primera en provincias.

Hemos tenido ocasión de ver un ensayo de la obra, y podemos asegurar, con los periódicos de la Corte, que esta última producción de Benavente, es el éxito más grande de tan notable autor.

Como en taquilla son muchos los encargos ya hechos de localidades, esperamos que el Teatro-Circo se vea lleno en la noche de mañana.

RAPIDAS

Los pequeños problemas

La vida moderna abatece los mercados, multiplica los productos y encarece los artículos primarios. Nos convierte en sibaritas: balaga el gusto y pervierte la voluntad.

La civilización, lejos de simplificar, de aquilatar las necesidades, se complacía en producir las exquisitas é intensas, en diversificarlas hasta lo infinito y en entretenerlas como ficción deliciosa de un goce supremo.

A pesar del materialismo actual, que nos agobia y deprime, soñamos con un progreso indefinido y con un bienestar insuperable. Tan apegados á la realidad, no podemos librarnos del influjo tentador de la fantasía; y cuanto más descendemos como hombres y nos rebajamos como bestias, más viva es la protesta de la espiritualidad lastimada, y más tenso é irreductible se revela el primordial instinto de conservación.

En vano, huimos del ideal. Las cosas más ínfimas, los detalles más insignificantes, los pequeños problemas de la existencia, se agigantan por el inmóvil afán de horrar el «non plus ultra» que se esfuera en los confines de todos los horizontes.

¡Desdichados mortales, que por ser tan ricos é inteligentes; complicar el amor, la ambición y los sentimientos más sencillos é ingenuos del corazón humano!

El lujo nos fascina, con su publicidad ostentosa, con su difusión veleidora. A pesar de lo miserable y mezquino de su prodigalidad falsa é hipócrita, el lujo en las soberbias urbes, en los magníficos serenos de las prostitutas egipcias, en el germen de codicia, en el delito de incontinencia, un regnero de procaacidad. Lo concebimos insulso, inocente, íntimo y deslata inmenso y avasallador, gracias á la profusa civilización contemporánea.

La lujuria, el placer, se nos exhiben con tales atractivos y liberalidades, se nos prometen tan deliciosos, renovados y fáciles que los sentidos, habituales á la templanza y á la abstinencia, se corrompen, se delirantan y se conceptúan parpéteos depositarios de la felicidad inagotable y del amor inextinguible, de la juventud sin desmayos y del vigor sin desfallecimientos.

Lo trivial, lo ruin, lo bajo, lo efímero, es gracias al espíritu del siglo, elemento de expansión, de virilidad y de iniciativa ó de conquista y de aprehensión.

Hoy nos preocupan sucesos repugnante, la crónica del presidio y del lupanar; reputamos conflictos insolubles la convivencia en la política de opuestos fanatismos, y la subsistencia en la familia de ideas disparejas.

Por sutilezas, frusterías y parvedades, refinos encarnizados. Todo es grosero, diminuto, chabacano, insuficiente. Nos reputamos grandes, porque hemos dado carta de naturaleza á lo pequeño.

Nuestras cuestiones trascendentales se reducen á los extravíos del personalismo, á la abundancia de medios asequibles para fines ilegítimos, y al crecimiento inopinado de las fortunas y de las concupiscencias, sin más límite que la reciprocidad y sin más freno que el fracaso.

A. B. C.

DE FERROL

Madrid 22-9 m.

Comunican de Ferrol que después del mitin celebrado por los obreros huelguistas, el alcalde conferenció brevemente con el ingeniero inglés.

Esto le manifestó que la Constructora mantiene integra sus bases, incluso el acatamiento del contra maestre Casado.

Esto causó enorme disgusto entre los obreros.

Se calcula en 150.000 duros las pérdidas ocasionadas por la huelga.

De extrangis

TRIQUINUELAS

Noticias alarmantes

- Maura y Dato ya se entienden... —Del enemigo el consejo.
- Sanchez Guerra está bufando... —Y Sánchez Toca riendo.
- La política y los Bancos... —Artículos de un consero.
- Salvatella es pacifista... —Pacifista á sangre y fuego.
- Urzaiz es la viuda alegre... —Opereta de entretemplo.
- Y Romanones el conde de Luxemburgo y... —de Meco.
- Melquiades es la Princesa del Dollar... —¡Válgame el cielo!
- Y la mujer divorciada... —Mustafá García Prieto en Otoño... —¡Qué talegol!
- Y Weyler el Director de los vagones con lechos.
- Gumersindo es un cadete del Principado de Oviedo.
- Lerroux es una jamona... —Atila semi-cordero.
- La generala es Azcárraga... —Como se baten en México.
- Soriano es Parsifal... —Y Lohengrin, Pérez Bueno.
- La Fornarina es la Favorita del tonto pueblo.
- Ay! Consuelo! Tus brillantes fueran mi mejor consuelo.
- Vadillo está despistado... —Como Celia en los Infiernos.
- Bugalla se siente hispanoamericano-indiscreto.
- Echagüe piensa en Cullera... —Barral se escurre con mie.
- Lema trata con Caillaux... (do) —¡Paso al anarquismo fiero.
- La Cierva va á ser el Lobo.
- Presidente del Congreso... —Y Vazquez Mella, en Viena va á consultar con seis médicos.

X. Y. Z.

Eco artístico

El viernes debutó en el Teatro Principal de Alicante, la compañía de la eminente actriz Rosario Pino, poniendo en escena la hermosa comedia de D. Jacinto Benavente, «Rosas de Otoño».

Para la función segunda de abonó se estrenó «Alma triunfante».

A beneficio de la Asociación de la Prensa, de Barcelona, se cele-