

LA VOZ DE TOTANA

ÓRGANO DE INTERESES LOCALES, CIENTÍFICO Y LITERARIO

SE PUBLICA LOS JUEVES

PRECIOS DE SUSCRICION

2 PESETAS TRIMESTRE

AÑO I.—JUEVES 9 DE AGOSTO DE 1888.—NÚM. 18

Número suelto 10 céntimos

REDACCION Y ADMINISTRACION

MAYOR-TRIANA, 13

ADVERTENCIA

Rogamos á nuestros suscriptores de fuera de esta población, se sirvan remitirnos el importe del trimestre que ha vencido en primeros del corriente mes.

HORCHATERIA DE PEDRO MARTINEZ. (Véase el anuncio de la cuarta plana).

FERRO-CARRIL SECUNDARIO DE CIEZA A MAZARRON

II.

Las tres vias secundarias propuestas por la Jefatura de Obras públicas de esta provincia, son:
De Cieza á Yecla por Jumilla.
De Totana á Mazarron.
De Totana á Cartagena por Fuente-álamo.

A estas tres líneas agregó la comision provincial como muy conveniente para los intereses de los pueblos que ponía en comunicacion, otra que uniese Caravaca, Cehegin, Bullas y Mula.

Esta última línea, con la primera propuesta por la Jefatura de caminos proporciona un enlace perfecto entre los pueblos situados en la parte Norte de la provincia; pero así esta zona se deja por completo incomunicada con la parte meridional de la misma, pues por mas que Cieza se encuentre ya en comunicacion con Cartagena por la línea general de Madrid, no es una comunicacion tan directa ni tan económica como la que resultaría con la línea propuesta en nuestro anterior artículo. Con esta línea y con las ya oficialmente proyectadas se establecía un enlace perfecto desde Yecla, pueblo el mas septentrional de la provincia, hasta Mazarron, situado en la costa, y se unían con esta direccion primordial pueblos del interior tan importantes como Caravaca, Cehegin, Bullas y Mula.

Con este plan de ferro-carriles secundarios puestos en condiciones de hacer una ventajosa competencia á la línea general de Madrid, resulta perfectamente inútil el proyectado de Totana á Cartagena. En comunicacion ya Totana y los pueblos situados mas al Norte, con el Puerto de Mazarron, todos los productos de aquellos tendrían fácil y económica salida por éste sin necesidad de recurrir á otros puntos de la costa prolongando

el recorrido kilométrico y encareciendo con ello el transporte, y estando además ya Cartagena en comunicacion con Murcia y pueblos del Norte hasta Cieza por la línea general de Madrid, quedaria Fuente-álamo, Cuevas y demás centros que proporcionan algun movimiento de cereales, comprendidos entre dos líneas, la secundaria de Mazarron á Totana y la principal de Cartagena á Murcia, á cualquiera de cuyas dos líneas podrian transportarse los granos valiéndose de la carreteria vecinal sin necesidad de una línea ad-hoc, que no contaría con el suficiente movimiento de transporte para cubrir los gastos de obras y de explotacion.

Para justificar la importancia que á nuestro juicio tendria la línea de Cieza á Mazarron pasando por Mula y Totana creemos innecesario consignar la riqueza en la misma. La gran importancia de la minería en Mazarron que reclama ya por sí sola una comunicacion directa con el interior de la provincia; la produccion de cereales y ágrios de Totana, que tanta vida dan hoy á la línea de Murcia á Aguilas y el desarrollo que pueda tomar la explotacion de los criaderos de calamina en el coto minero de la Huerta; los espartos elaborados de Aledo; los vinos y los aceites de Bullas y Pliego, las maderas y los granos de Cieza son elementos de produccion que habrian de servir de base para el cálculo de la explotacion de la línea que proyectamos; y si á estos elementos se agregan los productos de todos los pueblos comprendidos en la parte Norte de la provincia, fácilmente podría formarse idea de inmenso tráfico que habria de obtener esta línea poniendo en fácil y económica comunicacion pueblos del interior con un puerto de excelentes condiciones en la costa.

Claro es que este proyecto trae como consecuencia inmediata otro de capital importancia, y es el de obras en el Puerto de Mazarron. La mayoría de nuestros lectores conocen la ventajosa situacion de este Puerto y no hemos de detenernos, por tanto en describirla. Aprovechando esta situacion y añadiendo al cabezo del Faro el saliente que la naturaleza no tuvo

á bien darle; dando suficiente fondo para que pudieran cargar en los mismos muelles los buques de mayor calado y realizando cuantas obras de detalle son necesarias en estos casos, y que en el especial que nos ocupa no resultarían excesivos, si tendria formado un puerto capaz de competir en cuanto á seguridad con los de Cartagena y Aguilas y mucho mas económico, seguramente, que cualquiera de aquellos.

Creemos que basta con las ligerísimas consideraciones hechas para hacer comprender la inmensa importancia de la línea que proyectamos. No nos hemos propuesto en estos artículos hacer un estudio detallado de esta línea, ni de las condiciones de su trazado, ni del corte probable de su construccion ni de los beneficios de su explotacion; esto seria objeto de un estudio mas te la índole de un trabajo periodístico como el presente. Nos hemos limitado á llamar la atencion sobre esta línea y á hacer pensar á los capitalistas de los pueblos interesados en ella sobre un negocio y seguro que con su realizacion se les presenta; las grandes facilidades que el Estado ofrece para la construccion de estas líneas secundarias, y el apoyo de la Diputacion y de los Ayuntamientos interesados habria de hacer relativamente escasos los esfuerzos individuales de los capitalistas, y por muy satisfechos nos daríamos si nuestras indicaciones pudieran servir de estímulo para proporcionar el desarrollo de las riquezas de los pueblos de esta zona, despertando el espíritu de la negociacion industrial tan dormido en nuestro país y haciendo fijar la atencion sobre los intereses materiales á cuya defensa hemos consagrado nuestro periódico.

Los valiosos elementos con que cuentan los pueblos interesados en esta línea, deben pues pensar en las ventajas que habria de reportar su realizacion.

No olviden que las grandes empresas concesionarias de nuestros ferro-carriles de mayor explotacion, se preparan para acaparar tambien las líneas secundarias y que los pueblos interesados en ésta deben evitar á toda costa que tal propósito se

realice. Harto castigados estamos ya con el monopolio ejercido por estas compañías, en su mayor parte extranjeras, para que consintamos tambien en que se nos metan en nuestras casas é impongan nuevos vejámenes al comercio de nuestros principales productos.

En artículos sucesivos compararemos las tarifas que nuestras omnipotentes compañías de ferro-carriles aplican á la exportacion internacional y á la del interior del país, y se verá cuán difícil es que nuestros productos se consuman en nuestros mercados por lo elevado de las tarifas para el interior, imposibilitando el desarrollo y prosperidad de la agricultura, principal elemento de riqueza en esta zona. De aquí la conveniencia y necesidad de que los ferro-carriles secundarios se construyan y exploten por compañías formadas por los pueblos interesados, y se huya del monopolio que ejercen las grandes empresas ferroviarias.

VARIEDADES

PREDESTINACION

Existen en el mundo criaturas á quienes su predestinacion conduce, desde luego y sin accidentes que lo estorben, al pináculo mas encoquetado de la gloria.

Chindasvinto Cananeo era un joven desapacible é inquieto, de caracter tan feroz, que apenas si podía vivir en armonía con el terrible de D. José ó con algun otro poderoso del caracter y condiciones que el aludido perro reúne.

Su aficion natural era la caza y artificialmente solia poner buena cara á todo aquel que le hablase de perdices, de conejos y aun á su papá, si bien á este no le dispensaba tal favor mas que á cambio de alguna pesetilla.

En los círculos aristocráticos totanenses, se conocía á este joven por sus ocurrencias *un si es no es* altisonantes; en las sociedades cinegéticas, por sus hiperbólicas aventuras campestres; entre sus amigos de confianza, por alguna que otra *chuleta*, vulgo *gofetada*, que su irascibilidad le habia ocasionado algunas veces. En fin, que todas sus acciones y las «resultantes» de éstas (según diria Perico el crítico) hacían preveer que mas tarde ó mas temprano, Amalteia, derramando el cuerno sobre su cabeza, habia de colmarle de beneficios.

Una mañana del mes de Julio, de no recuerdo que año, amaneció el cielo despejado y una ligera brisa procedente, al parecer, del Saara, empezó á acariciar las *beniditas* fisonomías de los jóvenes del lugar, á la sazón lanzados por el calor de la cama.

Chindasvinto, labado, perfumado y