

GACETA MINERA

Y
COMERCIAL

SUMARIO

Sección doctrinal: Reorganización de servicios.—*Sección oficial*—Gaceta de Madrid: Registro de aprovechamiento de aguas.—Paquetes postales—Boletín oficial de la provincia: Registros mineros.—*Miscelánea:* Estado de la renta de Aduanas en 1900.—Estado de los diferentes minerales llegados á Cartagena por f. c.—Comunicado.—Los cheques contra el Banco.—Escuela de Ingenieros industriales en Cartagena.—Demarcaciones mineras.—Concurso de emparrillados.—Junta de Fundidores—Estadística del cobre.—*Movimiento del Puerto de Cartagena:* Importación y Exportación.—*Sección mercantil:* Marcha de los mercados.—Semanas meteorológica y financiera.—*Anuncios.*

SECCION DOCTRINAL

Reorganización de servicios

II

Grandes líneas transcontinentales hispano-francesas

CARTAGENA.—BARCELONA.—PARÍS

En el estudio que vamos á hacer sobre la reorganización de nuestra red ferroviaria, hemos de dividir las líneas en tres grupos: primero, líneas transcontinentales hispano-francesas; segundo, líneas peninsulares de carácter internacional (hispano-portuguesas); tercero, líneas peninsulares propiamente tales.

En este artículo, vamos á ocuparnos solamente de una de las dos primeras; pero antes es necesario dejar sentado que las condiciones geográficas de la Península, son tan propicias á la creación de grandes líneas carácter internacional, que no se explica cómo á pesar de ellas hayan adquirido incremento otras naciones de Europa, mal situadas geográficamente, exentas de buenos puertos y muy lejanas de los grandes centros productores.

Tarde ó temprano, el comercio europeo-asiático habrá de hacerse terrestre, y el europeo-americano terrestre en lo posible, reduciendo la vía marítima á la distancia que media entre Dakar y Pernambuco ó Dakar y Puerto Natal. La línea férrea del siglo XX ha adquirido ya el verdadero carácter que su naturaleza exige: abreviar las distancias intercontinentales y transcontinentales, hacerse más que internacional cosmopolita. Así vemos como Rusia se promete rusificar el Asia con su gran transiberiano, como Alemania busca un camino más corto para Persia, India y China en el camino de hierro de Constantinopla á Bagdad, que seguramente habrá de llegar hasta Hong-Kong algún día; después de atravesar la India inglesa y el Indostán. Inglaterra, piensa dar unidad á su sistema colonial africano, construyendo el gran transcontinental del Ca-

bo á Alejandría. Norte-América estudia el gran *panamericano* de Buenos-Aires á Nueva-York, y á la gran familia latina le está reservada la construcción del subcontinental europeo-africano (París, Tarifa, Tanger, Dakar) en relación con el trascontinental americano de Valparaíso á Pernambuco ó Puerto Natal.

Si esta es la gran misión del camino de hierro en el siglo XX, claro está que el método exige que antes de poder realizarla, antes de darle carácter cosmopolita, es necesario que adquiriera carácter internacional, único medio de conseguir un sistema de circulación perfecto.

En este país, donde circula como moneda de buena ley la palabra *uropeización*, no se ha conseguido aún transcender á la práctica lo que en sí significa; ha dado *juego* como tantas otras, pero no *jugo*.

Lo primero que se le ocurre á una nación que quiere europeizarse, es soldarse lo mejor posible á Europa, por intercomunicación vívida y fecunda. Pero como aquí hay gente que tiene la firme creencia de que los Pirineos son la gran barrera para detener invasiones, es crimen de lesa patria pretender perforarlos. Del año 82 del siglo pasado, datan dos proyectos de intercomunicación hispano-francesa á través de los Pirineos; uno por Canfranc y otro por Viella. En diez y ocho años transcurridos, la Compañía del Norte sólo ha llavado el tren hasta Jaca, y el Estado español dió una subvención de catorce millones de pesetas para poco más de 100 kilómetros.

Por otra parte, la diferencia de 22 centímetros en el ancho de las vías españolas y francesas, es otra de las causas que impiden una intercomunicación rápida y directa entre dos naciones hermanas y vecinas. Italia, separada geográficamente por medio de los Alpes de tres naciones distintas, Francia, Suiza y Austria, no sólo está en comunicación con ellas por ocho líneas diferentes, sino que su anchura es la misma que la de las naciones fronterizas. Desde Thionville á Mulhouse, en una distancia de poco más de 200 kilómetros, Francia comunica con Alemania por seis vías distintas. Austria y Alemania, se intercomunican por más de treinta. Holanda y Alemania, por once, etc., etc. Y todas estas naciones, excepto Francia, adoptan como tipo de anchura para sus vías 1'42 metros, es decir, 25 centímetros más que España. Así es que toda Europa, excepto España y Portugal, realizando silenciosamente en lo económico, la primera condición de la federación política de Europa, soñada por Novicow.

Nuestra situación y estructura geográfica nos enseña dos lecciones admirables: primera, penetración africana en Marruecos, y segunda, comercio con América. Estas son las dos orientaciones de una buena política económica internacional que España está muy lejos de poder realizar hoy, porque la misma Francia, que antes contaba con nosotros para la cuestión marroquí, hoy quiere obrar por cuenta propia, y el comercio con América, como vimos en otro artículo, está en manos de Inglaterra y de Alemania.

Para estas dos orientaciones hay en la Península tres puntos que en la situación actual son: Cartagena, Cádiz y Coruña; Cartagena, para la intercomunicación con África por Argelia, y Europa por Francia; Cádiz,

