

ELECO DE LORCA.

PERIÓDICO DE INTERESES MATERIALES, NOTICIAS Y ANUNCIOS.

SE PUBLICA LOS DIAS 10, 20 Y ÚLTIMO DE CADA MES.

PRECIO DE SUSCRICION.

6 REALES TRIMESTRE EN TODA ESPAÑA.

REDACCION Y ADMINISTRACION.

CALLE DE SANTA PAULA NÚM. 5.

ANUNCIOS Y COMUNICADOS.

SE INSERTARÁN Á PRECIOS CONVENCIONALES.

EL ECO DE LORCA.

FERRO-CARRIL DE MURCIA Á GRANADA.

TRAZADO ENTRE LORCA Y BAZA.

Hemos prometido ocuparnos en esta vitalísima cuestión con el detenimiento que reclama la importancia que tiene para nuestro país, y hora es ya de cumplir la promesa, correspondiendo á nuestra misión y á los justificados deseos de la opinión pública.

No cabe en los estrechos límites de un artículo todo lo que es necesario consignar para fijar con exactitud los términos del asunto que se debate, y hacer despues un estudio comparativo tan completo y abundante en datos, como exige la defensa de una opinión seria y razonada. Preciso es escoger lo más interesante y concretar lo más posible, cuidando que la sobriedad no perjudique á la esposicion clara de los motivos de nuestro dictámen, ni la difusion de un prolijo análisis al carácter sintético que debe revestir nuestro trabajo.

Antes de todo, exijía de nosotros el compañerismo una contestacion á nuestro ilustrado colega *El Minero de Almagrera*, la cual habia de ser forzosamente anticipada defensa del trazado de la vía férrea por el valle del Guadalentín; mas hemos preferido no alterar el plan, cuyo desarrollo nos proponemos, en el cual irá envuelta la contestacion á las observaciones de alguna importancia con que defiende su opinión dicho periódico, reservando para una seccion separada las alusiones de menor interés, dirigidas especialmente á *EL ECO DE LORCA* en la polémica iniciada por *El Minero*.

Descartado este incidente, entremos de lleno en el asunto.

I.

Despues de la celosa campaña del Sr. Vergara en la anterior legislatura, la construccion del ferro-carril de Murcia á Granada, tan interesante para tres de las más ricas y feraces provincias españolas, parecia relegada al olvido. La Real orden de 24 de Abril último, disponiendo se practicára una informacion sobre la más conveniente direccion de todo el trazado, no habia tenido una aplicacion concreta, hasta que recientemente la Direccion general de Obras públicas, procediendo al cumplimiento de lo que en aquella se dispone, concedió un plazo de treinta días para que los pueblos y particulares interesados expusiesen su opinion sobre uno de los trozos del trayecto de la línea general, ó sea el comprendido entre Lorca y Baza, optando por cualquiera de las dos soluciones

posibles: ó por la direccion de la vía férrea por el valle del rio Almanzora ó por el del Guadalentín.

Esta escitacion debia inmediatamente producir su efecto en los pueblos á quienes afectaba. Con el más superficial conocimiento de esta clase de asuntos, era caso previsto y natural, que los pueblos comarcanos á la region del Guadalentín defendieran la direccion del trazado por el valle de dicho rio, con el mismo entusiasmo que abogarían en pró del suyo los ribereños de Almanzora. Los primeros espontáneos impulsos de una vanidad disculpable, secundados por el interés propio de cada localidad, tenían preparada y preconcebida la opinion en cada comarca, y hubiera causado sin duda gran estrañeza que Velez ó Cuevas, por ejemplo, hubiesen defendido soluciones distintas á las más inmediatas y asequibles á sus respectivos valles.

¿Deben pesar en la balanza de un serio y meditado exámen estos juicios anticipados que indudablemente debian resultar en declarada oposicion? Solo estaban llamados á producir una ventaja, si bien de valor inmenso: la de los datos que cada cual adujese en su abono, para sostener y decidir la contienda.

El ánimo imparcial y desapasionado debe revisar y comparar estos datos, estimarlos en todos sus detalles, é inclinar su decision en favor del bien comun, atendiendo á todas las circunstancias, no solo del coste de la línea y del mayor ó menor número de estaciones, sino principalmente de la explotacion de la vía, de la feracidad é importancia de las regiones por que atraviese, de la mayor facilidad para el transporte de los productos que han de alimentarla, de las relaciones en ventaja ó perjuicio del comercio hasta aquí establecido y de las verdaderas modificaciones que haya de sufrir este comercio por el paso de la locomotora; de la union con la línea general del litoral de la península, y en suma de todos los antecedentes que determinen los mayores beneficios positivos y reciprocos, así para la empresa constructora, como para el progreso y porvenir de las provincias, que despues de largos años de olvido y vanas esperanzas, van á verse cruzadas por el agente más poderoso de la civilizacion.

El Minero lo ha dicho con su reconocida competencia, si bien invirtiendo los términos, pues coloca en primer lugar lo que debia ocupar el último y ser subsidiario de los demás: «Son cuestiones económicas y numéricas y es mejor la que ménos cuesta, más beneficios reporta y mayores utilidades proporciona.»

No presumimos de competencia alguna en el asunto, ni mucho menos abrigamos la vana pretension de añadir algo nuevo á lo consignado en los luminosos informes, que ya los pueblos interesados han evacuado en su mayor parte. Creémos únicamente que nuestra posicion en el debate nos dá ciertas con-

diciones de imparcialidad y desapasionamiento, por cuanto Lorca ha de ser precisamente punto de partida de la vía férrea, bien esta se traze por la region hidrográfica del rio Almanzora, ó cruce las fértiles campiñas del Guadalentín.

II.

Empezemos por el estudio comparado de más decisivo alcance, y al cual han de subordinarse los demás, por cuanto en él estriba el porvenir de cualquier línea férrea que trate de construirse. ¿Qué trazado de los dos que se discuten ha de proporcionar mayor alimentacion, importancia y vida, y por consiguiente mayores utilidades, á este trayecto de la ferrovia, atendiendo á la poblacion, produccion, comercio, facilidad de transporte, y natural direccion de los productos en las comarcas respectivas?

Aun cuando no hemos comprobado las cifras oficiales del censo de poblacion de ambos valles, en lo referente á las particulares de cada pueblo, cuya revision hubiera sido prolija y fatigosa, no podemos menos de considerar inexacta con arreglo á los mismos datos oficiales la cifra total á que se hace subir el número de habitantes del valle de Almanzora por los partidarios de su causa.

Supongamos sin embargo la ventaja en punto á su poblacion. ¿Es bastante el movimiento de viajeros para determinar la explotacion de una línea férrea? ¿Acaso la vida principal de estas no consiste en el transporte de los productos? Y por otra parte ¿quién duda que los trenes de viajeros han de conducir á los habitantes de ambos valles, que atendiendo á su comodidad y sea cualquiera el trazado que se adopte, buscarán el punto de la línea más inmediata á su residencia, para aprovecharse de sus ventajas? No debe hacerse, pues, del censo de poblacion un argumento decisivo; porque aparte de que no resulta en la comparacion de sus cifras la desproporcion que algunos pretenden, esta diferencia no es bastante ni con mucho para medir la importancia y utilidades de un ferro-carril.

Regla más segura son los productos y comercio de la zona que atraviesa. Esta es su fuente de riqueza más preciada y más inagotable. Detengámonos en el exámen de la produccion de la region hidrográfica del Almanzora, que no hemos de negarle lo que en justicia le corresponde.

Prescindamos de la riqueza por todos reconocida del distrito minero de Cuevas, como lo hace su órgano en la prensa. Todos saben que los preciados minerales de plomo argentífero, y la inmensa vida comercial que representan, con ferro-carril como sin él, seguirán para su esportacion la fácil vía marítima que ha puesto á su lado la naturaleza.

Y despues de esto, aún cuando pondere cuanto quiera la imaginacion de sus encomiadores la importancia de la produccion de ce-