

El Eco de Cartagena

AÑO XXVII

DIARIO DE LA NOCHE

JUN. 2000

Cartagena.—Un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—Provincias, tres meses, 7 50 id.—Estran-
jero, tres meses, 11 25 id.—La suscripción empezará á contar desde 1.º y 16 de cada mes.
Números sueltos 15 céntimos

LAS SUSCRIPCIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCION Y ADMINISTRACION, MENEBRAS

Miércoles 30 de Mayo de 1888

SUBASTA.

En cumplimiento de disposición testamentaria de D. Enrique Hidalgo de Cisneros, se venden en pública subasta con sujeción á las condiciones de que se dará conocimiento en la Notaría de D. Facundo Tarín, las fincas que á continuación se expresan:

Casa número 10 de la plaza de la Merced.
Id. en la calle de la Placeta frente á la antigua Ermita (Barrio de Sta. Lucía.)

La subasta tendrá lugar á las doce de la mañana del día 6 de Junio próximo en el despacho del notario antes citado, donde estarán de manifiesto los títulos de propiedad de las fincas, siendo condición indispensable para tomar parte en la subasta, el depositar en dicha notaría el 2 por 100 del valor de la finca según tasación.

En los Diamantes Americanos, Cuatro Santos, 34, se venden fosforeras y residigitadora.

En el citado establecimiento han recibido un gran surtido en cadenas de novedad para señora y caballero, igualmente en afileres para corbata, pulseras, etc.

EL FERRO-CARRIL DIRECTO de Cartagena á Lorca

I

La legendaria y noble Cartagena debe su antigua existencia, sus grandezas históricas y sus modernas prosperidades, muy especialmente á las inmejorables condiciones de su puerto, magnífica estación de empalme entre la inmensa vía del mar y los caminos por tierra.

Aquella gran vía dispuesta se halla para cien y mil veces el tráfico de hoy; el puerto, con las mejoras conseguidas y las que han de completarle, es ya, y será más todavía, uno de los en primera línea cómodos, seguros y fáciles; pero el comercio, manantial de vida y riqueza en los tiempos modernos solo tendrá la importancia que debe y el necesario desarrollo, cuando además de esos dos elementos, mar y puerto, concurren en la proporción indispensable las vías de comunicación interiores, haciendo participar del movimiento comercial á zonas productoras y consumidoras lo más extensas posibles.

No basta, en verdad, para el buen aprovechamiento de tan grandes medios naturales, la industria, comercio y tráfico marítimo, que en una localidad tengan su origen ó término, por mucha que su importancia sea, y apesar de que Cartagena muy excepcionalmente favorecida en tal sentido, pues que la mayor parte del movimiento del puerto se debe á la industria minera de su sierra.

Por eso bajo el punto de vista del tonelaje, ocupa este puerto, el tercero de los de España y está al nivel del sexto de los de Francia, lugar el último que también conserva entre los nuestros por el número de buques. Pero, de las mercaderías, que por término medio al año, se elevan á

160 000 toneladas desembarcadas.

560 000 embarcadas.

Las 100 000 toneladas primeras son carbones minerales, destinados en gran parte á las industrias de esta sierra minera; y de

las segundas 500 000 toneladas son de mineral de hierro, 10 000 los demás minerales y 35 000 plomo en barra: quedando para todas las restantes mercancías unas 60 000 toneladas de entrada y 15 000 de salida, muchas de las cuales son todavía consecuencias de la misma industria.

Cósidérese cual sería la vida comercial de Cartagena y de que manera tan pobre se aprovecharían su puerto y su mar, si la minería decreciera notablemente, como puede suceder, por los filones que se agoten ó por los que lleguen á condiciones de explotación que no puedan hacer competencia á minerales análogos de otras comarcas aventajadas con abundantes veneros ó con medios de trabajo y transport: más económicos y perfectos. Para alejar en lo posible tan probable eventualidad, algo pueden y deben hacer en sus respectivas esferas de producción, transporte y embarque los dueños y partidarios de minas, la Empresa del Tranvía y los concesionarios de muelles particulares, y buenos modelos hay ya que imitar en las recientes instalaciones de plano inclinado, cables aéreos y otras que tienden á tan laudable objeto.

Pero de todas suertes, y aunque sin esfuerzo alguno pueda la minería local sostenerse indefinidamente, no es juicioso conformarse con ello, si más debe esperarse de los medios auxiliares con que ya cuenta y de la privilegiada situación que esta ciudad ocupa y para mucho más valer seguramente los dos poderosos elementos, mar y puerto y muchos mayores servicios deben prestar á Cartagena, á las provincias inmediatas y á la nación entera, si repetimos, en la medida conveniente, les ayuda el tercero, las vías de comunicación interiores.

De estas, las carreteras y caminos ordinarios como arterias principales y en concurrencia con ríos, canales y ferrocarriles, solo á muy limitadas distancias pueden extender su acción; pero les queda el esencial papel de afluentes auxiliares de estas

líneas, y nunca serán bastantes las que á uno y otro lado de un ferrocarril, constituyen como ramas y tronco de gigantesco árbol arraigado en la costa y llevando la vía del comercio desde las inmensidades del mar á los apartados valles y á las más empinadas alturas.

Nada cabe decir de ríos y canales, aquí en donde no los hay ni haberlos puede razonablemente. Y ya vamos á ocuparnos de los ferrocarriles que existen, de los que están próximos á su construcción y de los que debieran crearse.

Viene ya á Cartagena el ferrocarril de Albacete, que serviría para entre gran porción de España y nuestro puerto, si otros ferrocarriles no enlazaran con puertos más cercanos resultando que desde Chinchilla, punto común, el recorrido es de 192 kilómetros á Valencia, 157 á Alicante y 227 al de Cartagena. Esta se halla, pues, en muy desfavorables condiciones y solo desde más acá de Chinchilla podrá competir con los otros bajo el punto de vista de la distancia.

Pero otras causas influyen también; y entre ellas estas cuatro: tarifas especiales, arbitrios de puerto, facilidades que el comercio encuentra en los muelles y servicios, y condiciones, economía y manera como sea servido por los agentes, consignatarios, etc.

Cuantos aquí se interesen por el bien general, por el de la localidad y por el suyo mismo, pueden conseguir algo respecto á lo primero, gestionando en común cerca de la compañía del ferro carril; también de lo segundo, estudiando y reclamando las modificaciones razonables en las tarifas de arbitrios, si con ello se ha de disminuir el daño; mucho conseguirán en lo tercero, así para que el puerto se dote en los medios auxiliares que aun le faltan, como y mas para desterrar insostenibles prácticas y abusos, no dejándose imponer sino imponiendo sus condiciones á las compañías de vapores; y por otro lado abandonando re-

clamaciones inútiles y acudiendo con resolución al gobierno, y especialmente á su ministerio de Fomento, que quizá para poner correctivo solo espera noticia de los abusos mediante queja de los mismos perjudicados. Y en fin, el espíritu comercial aplicado con perseverancia, puede contrarrestar muchas desventajas; y de ello se hallarán ejemplos, estudiando como es que los vinos de la provincia de Alicante empiezan á venir á nuestro puerto; como las maderas que por él entran llegan á buena parte de la misma provincia y de las de Ciudad-Real, Jaen y Badajoz; por que eligen de este puerto algunas mercancías que van hasta Madrid y mas allá, y en que estriba el cambio de minerales por carbones que efectúan Linares, Córdoba, etc. con Cartagena.

Heimos dicho en tésis general que el tráfico de la línea desde Chinchilla, debe encontrar ventaja en servirse de nuestro puerto; pero en Murcia le sale al paso el nuevo ferro-carril directo para Alicante, que, favorecido casi siempre con tarifas especiales, tiene hoy esta vía más en su ayuda. Las distancias desde nuestra capital son 75 kilómetros á Alicante y 65 á Cartagena; pequeña ventaja para esta, que muy fácilmente anularán las demás causas arriba dichas. Repetimos cuanto interesa convertir las que de ellas se pueda en favor de Cartagena y cuanto importa y obiga á sus hijos el detenido estudio de todas las cuestiones y detalles que puedan conducir al triunfo en la muy natural lucha pacífica de los pueblos por su bienestar y engrandecimiento: no olvidando que si en Alicante se lleva el tráfico afluente á Murcia no será ya solo el de la parte de Albacete, si que además el de la también nueva línea de Lorca; y considerando que de aquella línea contienda no sale ganancia única-mente el pueblo que vence, ganan así mismo los intereses generales del país.

(Las Provincias de Levante.)

MUESTRAS SIN VALOR

93

quiero personas sin ningún color político. El 22 de Junio de 1866 vivía en el tercero de una de mis casas un correligionario de Becerra y desde los balcones sostuvo un fuego tan granado con una compañía del ejército que entre uno y otro me destrozaron la fachada. Por eso quiero inquilinos impolíticos. ¿Se entera usted?

—Si señor, y le juro ser político platónico, y no meterme en jaranas de ningún género.

—¿Está usted vacuado?

—Si señor, de brazo me vacunaron cuando era chiquitín.

—No es suficiente; la virtud preservativa no dura más de diez años y es indispensable que usted y todos los que con usted vivan se revacunen antes de mitimar el alquiler. De no hacerlo así están ustedes expuestos á tener viruelas; y mi casa á ser fumigada por el Ayuntamiento; con lo que cada gana el empapelado y pierde mucho el dueño; pues, después, por huir del contagio no se halla nuevo inquilino ni aun rebajando el alquiler.

—Está bien; nos revacunaremos todas las de la familia. ¿Quiere usted más?

—Si señor. ¿Qué alumbrado usa usted?