

El Eco de Cartagena

Decano de la Prensa de la Provincia

Suscripción.—En la Península: Un mes, 1 pte.—En el Extranjero: Tres meses, 7'50 Id.—La suscripción se contará desde 1.º y 18 de cada mes. No se devuelven los originales.
Redacción: Plaza San Agustín, 7. Administración, Medias, 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 Montmartre.—New-York, Mr. George B. Fitz, 21-Park Row.—Berlin, Rudolf Mosse, Jerusalem Strasse, 48 49.—La correspondencia al Administrador.

El ferrocarril estratégico de Cartagena á Cádiz

Buen recuerdo ha tenido este interesante asunto con la autorizada intervención del cultísimo Don Antonio Oliver. El artículo que á él dedica en El Eco del martes último está inspirado en altas consideraciones de patriotismo que merecen toda clase de elogios, y enfocando así el problema es seguro que la recia mentalidad de mi respetable amigo, y su reconocido amor á Cartagena, contribuirán eficazmente á encontrar soluciones prácticas y rápidas, una vez aclaradas las confusiones con que á mi juicio, se ha planteado la cuestión.

En la iniciativa tomada por la Cámara de Comercio se habló de un ferrocarril estratégico de Cartagena á Lorca, para completar la comunicación de esta clase proyectada entre Cartagena y Cádiz por la Ley de 26 de Marzo de 1908, y esto imponía la condición precisa de que el citado ferrocarril fuera de vía estrecha, puesto que así se establece en el plan de estratégicos. El ferrocarril de vía normal, directa de Cartagena á Lorca, que después se ha defendido y que hace algunos años fué iniciado, sería una solución completamente distinta de la propuesta en la citada Cámara, é imponía mucho deslindar bien estas diferencias para orientar eficazmente las gestiones necesarias en pro de una obra de tal importancia regional.

Las condiciones de estrategia del ferrocarril costero de Cartagena á Cádiz fueron estudiadas por la Junta de Defensa Nacional, la cual estima necesaria una directa y rápida comunicación entre los puntos intermedios de Málaga, Motril, Almería y Aguilas, y las rías de Estepona, Marbella, Torre del Mar, Nerja, Torrox, Alhaurín y Salobreña, vigías del Mediterráneo que pueden prestar útiles servicios frente á la parte de costa marroquí que más interesa á España. No ha sido, pues, el trazado de esta línea la resultante de aspiraciones de las poblaciones por donde pasa, y las cuales, hubieran sido muy legítimas por el natural anhelo de progreso que toda ciudad alta debe tener, engrandeciéndose á la patria por el fomento de la riqueza general que con su labor procura. Fué el punto de un medio de comunicación de carácter militar, autoridades técnicas militares reunidas en la Junta de Defensa Nacional; y tal importancia debió concederse á este proyecto, que, de acuerdo con la citada Junta y con el Consejo de Obras públicas, se anunció por R. O. de 14 de Mayo de 1908, es decir, antes de los dos meses de haberse promulgado la Ley correspondiente, al concurso de proyectos para los estratégicos de San Fernando á Málaga, de Torre del Mar á Zurgena, y de Aguilas á Cartagena.

En esta R. O. se determinan las condiciones que han de reunir estos ferrocarriles. Se fija el ancho de la vía en un metro, se marcan las pendientes máximas admisibles, el radio de las curvas y el peso de los rieles, y se exige que el material de tracción sea apropiado para velocidades máximas de 25 kilómetros por hora y para el transporte de tropas de todas armas con su material propio, así como de piezas de artillería de las dimensiones y pesos que se detallan. Se proyectan además algunos ramales para establecer el enlace con Algeciras, con Almería y con Granada, siendo esta última, que ha de partir de Mo-

tril, el más difícil y costoso por los muchos túneles que habrá necesidad de perforar y por el gran desarrollo impuesto para salvar algunas accidentadas pendientes, con lo cual se eleva el total recorrido kilométrico a una que ha parecido extraña al Sr. Oliver en su último artículo y que ya cité en el mío solo como una prueba de la importancia que se ha dado á estos estudios. Aparte de tales ramificaciones, la línea general estratégica ha de abreviar la distancia entre Cádiz y Cartagena en unos 80 ó 100 kilómetros, evitando el largo recorrido que resultaría aprovechando los ferrocarriles de vía normal actualmente en servicio partiendo por Baza, Guadix, Morada, Granada, Bobadilla, La Rúa, Marchena y Jerez, lo cual representa una longitud total de 720 kilómetros desde Cartagena, aún contando con un directo á Lorca. Con un plano de los ferrocarriles á la vista, resultan además claramente las enormes dificultades que han de ofrecer los bordos y enlaces de unas líneas con otras. La construcción de una vía entre Algeciras y San Fernando, que el Sr. Oliver indica, no acortaría sensiblemente este recorrido y dejaba subsistentes casi las mismas dificultades de enlace.

No se trata, según esto, de satisfacer á menos legítimos intereses regionales con el proyecto de estratégico de Cartagena á Cádiz por la costa. Es una obra aconsejada por la defensa nacional que enlaza directa y brevemente estos departamentos marítimos, y que por feliz coincidencia atraviesa zonas en las que pueden descubrirse fecundas fuentes de riqueza, abastecedoras de un tráfico comercial intenso. Exítese así la atención preferente que el estudio de estas líneas ha merecido; y si los proyectos correspondientes estuvieran acaso enredados y entorpecidos entre las espesas mallas de nuestra compleja urdimbre burocrática, deber patriótico es apoyarlos y alentarlos para que lo más pronto posible puedan convertirse en realidades prácticas. Ya dije en mi artículo anterior lo poco que, según mis noticias, queda por hacer en el proyecto de la sección comprendida entre Cartagena y Aguilas, y realmente entiendo que debiera aprovecharse el tiempo y las energías de las fuerzas vivas del país para conseguir su aprobación definitiva y la subasta inmediata. Dije también que la vía comunicada directa con Lorca, podría realizarse con un corto ramal de Tebar, ó bien aprovechando otro secundario, proyectado en la misma Ley, desde Mazarrón á Torrox. La primera solución sería más fácil y de menor recorrido. Con esta la distancia entre Cartagena y Lorca quedaría reducida á unos 84 kilómetros, en vez de los 130 que hay por Motril y Alcantarilla.

Podría ser sustituida esta vía estratégica de Cartagena á Aguilas con un ramal á Lorca, por un ferrocarril directo de Cartagena á Lorca. Parece difícil. Si ha de ser estratégico con vía de un metro, para poder aspirar á la garantía del 5% de interés al capital invertido en la construcción, sería preciso reformar la Ley de 26 de Marzo de 1908 que estableció el trayecto por Aguilas, y claro es que tal reforma solo puede hacerse en Cortes, rectificando parte del plan proyectado por la Junta de Defensa Nacional

el Consejo de obras públicas. Si ha de ser de vía normal, no podrá incluirse en el plan de estratégico, sino con las modificaciones legales apuntadas, si no se establece un tercer carril, encareciendo los gastos de construcción, para poder ser utilizado por el material del estratégico andaluz. Y si se pretende que sea independiente de la línea proyectada por Aguilas, no anulando á esta y renunciando á los beneficios de la Ley especial de 1908, será más difícil encontrar el capital necesario para su realización en esta época de crisis generales en los negocios ferroviarios, en los que solo se atiende á los favorecidos con fuertes subvenciones, ó á los que ofrecen sólidas garantías de rentabilidad. Recuérdese el empeño puesto en otros tiempos en Cartagena á favor de esta línea directa y la laboriosa campaña sostenida entonces por prestigiosas personalidades, entre las que se destacaba el venerable don José María Pelegrín, de entusiasta actividad, siempre dispuesto para cuanto pueda redundar en beneficio de este país. Considérese cuánto han variado desde entonces las circunstancias de orden industrial y económico que hacían considerar aquel proyecto como negocio de éxito seguro, sin encontrar, no obstante, capitalistas que emprendieran su construcción; y digámonos si no es más práctico aceptar lo más fácil é inmediato, de finalidad conocida y con garantías al capital, que no lanzarse á la conquista de soluciones problemáticas, luchando con dificultades legales solo subsanales con influencias poderosas, y que aún cuando llegaran á vencerse, resultaría un triunfo estéril mientras no se encontrara capital dispuesto á aventurarse en un negocio de rentabilidad no garantida. No discutamos puerilmente las mayores ó menores ventajas de uno ó otro trazado, que se diferencian solo en un corto número de kilómetros. Para predicar con el ejemplo, yo concedo á los defensores del directo á Lorca, que éste sea mejor que el estratégico que dá la pequeña vuelta por Mazarrón; pero siempre se dijo que lo mejor es enemigo de lo bueno, y no debe en este caso despreciarse lo bueno, que sin pedirlo está á punto de concedérsenos, por lo mejor que hay que empezar por solicitarlo, emprendiendo la laboriosa campaña en la que pueden malgastarse laudables esfuerzos. Tal es el fundamento principal que me ha movido á intervenir en estas iniciativas, apartando, con el mejor deseo de acierto, los datos de que tenía conocimiento.

Piensen en cuanto queda expuestos los llamados á ser propulsores valiosos del asunto, y piensen también que las energías que se aprestan á desarrollar estarían mejor empleadas en otras comunicaciones ferroviarias que pudieran ser de extraordinario interés para Cartagena. La unión directa con Lorca y Andalucía está asegurada con el estratégico ya estudiado y propuesto por el Estado desde Cartagena á Aguilas. Ahora debe aspirarse á la unión rápida con la frontera francesa por medio de un ferrocarril de vía normal directa á Alicante, pasando por San Javier, Torreveja, Guardamar y Santa Pola, evitando el enlace en Alqueiras que tanto entorpeció el funcionamiento del fracasado expreso Cartagena, París, y acortando en unos 20 kilómetros el trayecto que ahora se recorre. Para esta concesión podría aprovecharse la Ley de Diciembre de 1912, llamada Ley de ferrocarriles complementarios, en la cual se incluyó una línea de

Lérida á Saint Girons (Noguera-Halfores) para buscar la más directa comunicación con Francia, y que otorga subvenciones de 60.000 pesetas por kilómetro, y anticipos reintegrables de 15.000 pesetas, también por kilómetro, cuyos privilegios se sustituyen por garantías de interés del 5 por 100 cuando desiertas las dos primeras subastas hay que celebrar una tercera. Si la necesidad sentida de acortar la distancia á la frontera, aconsejó la inclusión en este plan de ferrocarriles complementarios de la nueva línea de Lérida, lógico parece que se complete el pensamiento buscando el camino más breve hasta Cartagena por la costa de Levante, en circunstancias en que tanto interesa á Francia, y por compromisos diplomáticos á España, la rápida comunicación con Marruecos, y en que se trata, tal vez de común acuerdo entre ambas potencias, de establecer en Cartagena importante base de operaciones navales. La ya molesta extensión de este artículo me impide ahondar sobre las grandes ventajas de esta línea directa á Alicante. Queda aquí la idea de su proyecto para que la recojan los que la estimen acertada. Mi querido amigo D. Luis Angosto, que tiene hechos interesantísimos estudios sobre el transporte de tropas á la Argelia por el Puerto de Cartagena, puede ilustrar muy valiosamente el tema, y á él cedo gustoso la agradable tarea de disertar, con más autoridad de lo que yo pudiera hacerlos, sobre su probable y beneficiosa trascendencia.

Fernando B. Villasante.

DE FERROL

(...)

Madrid 13-9-m.

Cuando ayer se esperaba la reanudación de los trabajos, han sido encarcelados miembros de la comisión de huelgas acusados de sedición y desacato á la autoridad.

Los huelguistas excitados agredieron á los esquiroles.

Estos se defendieron á tiros.

De Sociedad

Ha regresado de Madrid en donde ha permanecido una corta temporada nuestro amigo el comerciante de esta plaza D. Antonio Gailud.

Bien venido.

Regresaron de Madrid, los estudiantes cartagenos D. Vicente Romero Rato y D. Francisco de P. Oliver y Beimas.

También han regresado con licencia de Pascua de Barcelona el alumno de la Facultad de Derecho D. Pedro Juan Seirat y de San Fernando el alumno de la Escuela de Administración naval D. José Sierra.

Bien venido.

En el correo de hoy ha regresado de la Corte nuestro muy querido amigo y contertulio el distinguido letrado D. Eduardo Espín.

Bien venido.

Cotización y cambios

PLOMO, 17 12-6.

PLATA, 28 31/32.

ZINC, 21 8 1/2.

INTERIOR, 78'80

PARIS, 5 15

LONDRES, 26'68

Boletín del Explorador

Comité de Cartagena

Para la excursión del domingo día 14 se encontrarán los Exploradores á las ocho de su mañana frente á la Sociedad Económica de Amigos del País para emprender la marcha todos los grupos reunidos al «Cabazo de Beaza».

El regreso será de seis y media á siete de la tarde.

Cartagena 12 Diciembre de 1913.

P. O. del Comité, El Secretario, Antonio Trucharte.

El banco Hispano

Madrid 13-9-m.

Sabas Muniesa, Rolland y otras personalidades financieras, opinan que el Hispano se repondrá muy pronto.

No hay que olvidar, dicen que los accionistas solo desembolsaron el 400 por 100 de las acciones, como el Consejo de Administración tiene derecho á exigir el resto, que que han en cartera 60 millones, cantidad suficiente para salvar la situación.

CRONICA DE MADRID

Política de antifaz

Maura y la «Defensa Social».

Así, con mayúsculas: Defensa Social. De las calceaciones de Maura con la otra defensa social—la que, escrita con minúsculas, es transcendente y esencial—no hay que hablar. Fuera tornar al tema sempiterno de la actuación de Maura. Y ello era sobradamente comentado, arazmente encarecido, nunca bastante bien ponderado. No; aludimos á la «Defensa Social» como círculo político, como rama desgajada con estruendo y sin recato del frondoso árbol de las «derechas» españolas.

Ya sabes, lector, lo que es la «Defensa Social». Tú, lector, hombre honrado, culto y patriota, has tenido, seguramente, un aplauso para la «Defensa Social», para sus campañas, para sus entusiasmos. También nosotros hemos ofendido muchas veces la loa fúvida á los señores de la «Defensa Social». Y sin embargo, «La Defensa Social» merece nuestra censura, se captó nuestra reserva de simpatía y de adhesión. Los días presentes nos están prodigando copiosas enseñanzas; nuestra juventud y nuestro aliento las va archivando; nuestra pluma se lanza, intrépida ya que no gúlara y brillante, por los campos anchuros é infustos de la cosa pública y pone en la escultiva, amiga y compañera, una nota seca sin estridencia, idealista sin romanticismo, fervientes sin idolatrías, y damos á la publicidad nuestra opinión y ponemos en la plaza de la discusión los puntos de vista de nuestras convicciones honradas.

Pero, bien; habemos, sucintos, de la «Defensa Social».

Con estruendo irreverente, pues que halla el silencio de una conciencia que permanece lejada de la gárrula vida pública; con frenesí extemporáneo, pues que debió sentirse y ser proclamado en mis propicia acasia; capitanea la «Defensa Social» á la exaltación y la intránsigencia que, con notorio agravio para Maura, se llaman mauristas. No estuviera mal la empresa si se asentara en precedentes apropiados; mereciera ello aplauso si no tuvieran realidad las observaciones que verá el lector bondadoso que prosiga leyendo:

Con sistemático tesón; con sospechosa insistencia, con verdadera indignación, proclamó mil veces la «Defensa Social» su independencia política, su independencia de las doctrinas y de los procedimientos de Maura. Era la «Defensa Social» algo autónomo y equánime según sus corifeos—juigo—según nosotros—peligrosísimo y desalentado, porque representaba una amputación considerable y crítica en la masa conservadora—socialmente conservadora, honrada, patriótica—, porque significaba una división de fuerzas totalmente perjudicial para la causa común, po que llevaba en su seno—y con él nació—el germen disolvente de la disidencia. respecto á un partido poderosísimo que tenía en su bandera, íntegro, el programa con que empezamos—en hora nefasta—las «Defensas Sociales»; porque era el principio de la derrota de esa bandera al ser el lema triunfante la división destructora de la fuerza.

Peró hubo un momento de sinceridad en el movimiento. Quizá la «Defensa Social» iba á traer las bases de un gran partido nuevo y ubérrimo en frutos de bendición para la Patria. En ese instante, espontáneos y optimistas, fué cuando brilló para nosotros la centella clara y limpia de la ilusión. Quizá aquello que aparecía dividiendo fuerzas potentes resultara el solio magnífico, el marco apropiado á la política salvadora y austera de Maura.

Peró ¡quién! La «Defensa Social» seudó á los comicios, si; más luego de parlamentar en la Presidencia del Consejo las condiciones de un encasillado prosaico. La «Defensa Social» tuvo grandes loas para Maura, simpatías para el partido liberal-conservador, y sin embargo la «Defensa Social» prácticamente, realmente, sembró la división en el partido, haciendo—consciente ó involuntaria—juego maravilloso á los planes de las extremas derechas, del integrista y del tradicionalismo, los enemigos inveterados del partido conservador y de Maura, sí de Maura, rabiosamente, encarnizadamente.

Y esa división proterva cundió y la «Defensa Social» prosperó y llevó á las representaciones populares sus hombres, siempre tras unas vitisitas laboriosas á los manipulantes del encasillado. Y, á todas horas, en cuantos actos intervinieron, no solo mostraron indiferencia para Maura para el partido admirable que Maura regia, sino que se recataban bien y se guardaban mucho para que no apareciera el más ligero contacto con la política maurista. Era miedo, sencillamente miedo á sus adláteres, tradicionalistas é integristas, que habrían roto pactos y rescindido los tratos al conjuro—para ellos, poco menos que infernal—del nombre de Maura.

Luego, vinieron los Mensajes á Maura cuando Maura se retiró el día primero del año que corre. Para la «Defensa Social» era necesario que Maura retornara á su puesto; unos años antes habían comenzado á acuciar el espíritu de Maura, inclinándole al hastio, empujándole al ostracismo y al desaliento pesimista, al surgir la «Defensa Social» á la vida pública como rama desprendida de una organización conservadora cuya mayor garantía era la índole gubernamental y constitucional de su fuerza.

Ahora, ya lo ves, lector. La «De-