

PRECIOS DE SUSCRICION

En Garrucha: UN MES 60 Cts.

Fuera: TRES MESES 2 Ptas.

Redacción, Administración
Imprenta— Mayor 66

EL LEVANTE.

PUNTO DE SUSCRICION

En la Administración de este periódico.

La Correspondencia toda al Director.

SEGUNDA EPOCA.

SE PUBLICA LOS DIAS 4, 12, 20, y 28 DE CADA MES.

BIENESTAR PROVINCIAL

S. P. M. L. G. R. E. N. C. A. D. O.

N.º 53

Año II

Garrucha 4 Diciembre 1888.

EL FERRO-CARRIL DE ZURGENA A ESTE PUERTO SE HARA.

Si se hará por que es justo que se haga.

Desde que el puerto de Garrucha figura como tal en la geografía comercial, desde que el país entero se ha persuadido de que él es la puerta por la que más fácilmente puede dar salida á sus productos y recibir todos los que necesita para su consumo; desde que todos han reconocido sus excepcionales condiciones climatológicas, todos los pueblos de la cuenca del Almanzora y todos los de los partidos de Cuevas y Vera han dirigido á este puerto no solo sus corrientes comerciales sino tambien las efectivas. Asi es como este puerto sostiene una activa correspondencia amistosa y comercial con todos los pueblos indicados y gran número de familias de todos ellos tienen aqui casas propias donde pasan los meses de verano disfrutando la agradable temperatura de este puerto haciendo un pequeño parentesis á sus trabajos de todo el año de igual manera que las caravanas que atravesando el desierto se dirigen á la Mecca, hacen alto en los verdes oasis que encuentran á su paso, para dar reposo á sus cansados cuerpos y respirar su fresco ambiente librándose al propio tiempo de los abrasadores rayos del sol africano.

Si este ferro-carril en vez de hacerlo partir de Zurgena partiese de Pulpi, todas las mercancías que fueran ó vinieran de los pueblos del Almanzora tendrían que dar un rodeo que no bajaría de sesenta kilómetros, haciéndolas buscar otro puerto que no exijese tan largo recorrido. ¿Sería justo obligar á todos estos pueblos á variar su relaciones mercantiles imponiéndoles además el no pequeño gravamen de que sus mer-

cancías recorran un trayecto de sesenta ó setenta kilómetros para encontrar un puerto de salida, que hallarán con el trazado por Zurgena á una distancia de 25 ó 30? no y mil veces no, por que nunca es justo producir perjuicios y mucho menos cuando á nadie se beneficia con ellos pues es muy digno de tener en cuenta que partiendo de Pulpi no se beneficia ni aun á este mismo pueblo por no producirse en él nada que sea objeto de esportacion.

Pues si es justo es además conveniente para toda la region de levante, para la empresa constructora, para la empresa explotadora y para el Estado.

Para los que conocen la topografía de esta parte de la desheredada provincia de Almería; para los que conocen los abundantes, variados y excelentes frutos que se producen en las dilatadas vegas del Almanzora, las inmensas riquezas que en mármoles, esteatitas y minerales de todas clases atesora su suelo y subsuelo; para los que saben que todos esos excelentes y variados frutos tienen que destinarse ahora exclusivamente al consumo local por no ser posible la esportacion, ni para el extranjero donde por su precocidad principalmente obtendría excelentes precios, ni para el interior de la península donde por esa sola cualidad vendrían á llenar un gran vacío, sobre todo en los mercados de las poblaciones del Norte.

Para los que saben que todos esos tesoros mineralógicos yacen hoy abandonados sin que de ellos se obtenga beneficio alguno, teniendo condiciones para ser copiosas fuentes de riqueza que llevarán el bienestar y la felicidad á todas las clases.

Para los que saben todo esto, repetimos, basta anunciar la utilidad de un ferro-carril que dé salida á todos esos inmensos productos, para que-

dar convencidos de ella. ¿Y como si todo el secreto de su valor es en sacarlos de donde la naturaleza arrinconó.

Dos condiciones económicas principales debe llenar todo ferro-carril que se trate de construir: economía en su construcción y tráfico para explotación.

La unión de este puerto con el ferro-carril de Murcia á Granada. Zurgena tiene la ventaja de poder atravesar el Almanzora por sitio en que además de ofrecer un terreno duro y compacto donde fundar el puente, éste no necesitará una longitud mayor de cincuenta metros; el terreno que ha de recorrer no presenta grandes dificultades para la construcción y puede deslizarse por él sin curvas ni pendientes de importancia.

Viniendo de Pulpi, el terreno ofrece mayores dificultades, pues sobre ser más desigual tiene la línea que atravesar dos ramblas de gran importancia y el Almanzora por sitio no lejano de su deshagüe en el mar y en el cual, además de tener una anchura tres ó cuatro veces mayor que al nivel de Zurgena, tiene un lecho de terreno de acarreo donde había de ofrecer serias dificultades la construcción del puente y donde siempre había de estar grandemente espuesto á ser arrastrado por la corriente, por carecer en las márgenes de apoyos naturales que robustecieran la solidez de su construcción.

En suma; la construcción por Zurgena es menos costosa que por Pulpi y aqui esta la conveniencia de la empresa constructora.

La espuesta conveniencia de la empresa constructora, con ser tan considerable no alcanza ciertamente á la de la empresa explotadora.

¿Que hay en Pulpi que pueda alimentar la explotación de esta línea? todos lo sabemos: nada. Terreno po-