

vaba consigo al país y sus habitantes invención tan diabólica.

Hoy han perdido algo de su poder las resistencias bárbaras y retrógradas del pueblo chino, y ya hay gentes prestigiosas que no se asustan del progreso, pudiendo circular los ferrocarriles en China gracias á que Li-Hung-Chang los ha patrocinado con energía.

La primer vía de alguna extensión que se ha trazado en el Imperio del Medio, fué la de Tieu-Sin á Sheu-Hai-Kwan (punto en que la gran muralla de la China llega al mar), que tiene 276 kilómetros y se inauguró en 1890. En virtud de reciente convención entre Rusia y China, deberá esta línea prolongarse, en un plazo de diez años, más allá de la gran muralla, hasta Moukden y Kirin, para enlazarse en este punto con un ramal del transiberiano. Hoy solo se explotan 64 kilómetros.

Otro ferrocarril parte también de Tieu-Sin, que es el que se dirige á Pekín.—Decidida su conveniencia al final de 1895, á raíz de la guerra chino-japonesa, fueron rápidamente construidos sus 127 kilómetros, y el 10 de Mayo del pasado año llegó la primera locomotora á los muros de la capital. En este trabajo intervinieron las industrias de varias naciones, encargándose los americanos de proporcionar las locomotoras, los ingleses del material metálico de los puentes y los chinos construyeron los vagones en los talleres de Tougshan, creados por Li-Hung-Chang. El personal de la explotación es en parte europeo y en parte chino; pero los servicios técnicos están desempeñados exclusivamente por europeos, quedando la parte administrativa para los chinos.

Hay en total actualmente 467 kilómetros explotados, siendo en todas las líneas muy activo el tráfico, en especial en la de Tieu-Sin á Pekín, en el que los productos son tan importantes que se piensa ya en construir una segunda vía á esta línea apenas terminada. En estas condiciones los ferrocarriles chinos tienen un brillante campo en donde desarrollarse, lo que hace que sean numerosos los proyectos que se hallan sobre el tapete.

Por de pronto, el transiberiano, que primitivamente contorneaba los valles del Amor y de Oussouri para llegar á Wladivostok, debe ahora pasar á través de la Manchuria y dirigirse directamente al puerto ruso desde Stretewsk, según el acuerdo del año 1896. Los trabajos de esta línea, que beneficiará el noroeste de China, se han inaugurado no lejos del citado puerto en Agosto del año último ante las autoridades locales rusas y chinas. Con este trazado se acortarán de 600 á 700 kilómetros los 7.600 que antes tenía el transiberiano.

Otra línea, la de Pekín á Hau-Kow, sobre el Yang-Isé-Kiang, se comenzará, seguramente, en la próxima primavera, proponiéndose la empresa belga, que se la ha quedado, que en siete años queden terminados los 1.200 kilómetros que la constituyen. Probablemente también se unirá á Pekín con Tai-Yuen, pues ingenieros europeos estudian las condiciones en que podrá establecerse esta línea del Suroeste del Imperio, y que no tendrá menos de 450 kilómetros.

Otra red se proyecta, teniendo su centro en Shanghai, habiendo empezado la reconstrucción de los 18 kilómetros que unían esta población con Woosung, y que ya hemos dicho fué destruída debido á las preocupaciones de los indígenas. También se intenta la construcción de la línea entre Nankin y Shanghai.

No se han olvidado tampoco de proyectar ferrocarriles en la parte meridional de la China, existiendo tres líneas rivales que internándose en el país se prolongarán más tarde hacia el corazón del Imperio. Una es la línea francesa por Hanoi, Laokai y Moug-tsé (sin contar la prolongación del ferrocarril de Lang-Son); otra la inglesa de Birmania por Bamo y Ta-li-fú, y la última es la línea china que partiendo de Canton remonta el valle de uno de los afluentes del Si-Kiang para dirigirse al Norte. Por acuerdo reciente se ha confiado á una comisión francesa el estudio del ferrocarril de penetración de Yun-nam por Laokai. Con estas líneas el Sur de China tendrá su red de la misma manera que el Norte y el Este.

Vemos, pues, que la China ha entrado definitivamente en la vía del progreso, sin embargo de lo cual no negaremos que hay todavía chinos convencidos de que al clavar los carriles á las traviesas se hiere la espina dorsal de los dragones sagrados que habitan el subsuelo, y no ven el provecho que al país reportará la construcción de una red de ferrocarriles, que no solo pondrá en comunicación rápida y cómoda unas poblaciones con otras, sino que dará valor á la gran extensión de terreno que constituye la parte interior del Celeste Imperio.

J. J. L.

ENSANCHE, REFORMA Y SANEAMIENTO DE CARTAGENA (1)

(Conclusión.)

ESTUDIO DEL ENSANCHE DEL OESTE (LA CONCEPCIÓN)

El barrio de la Concepción es uno de los suburbios nacidos á consecuencia de ser de todo punto deficiente el recinto intramuros de Cartagena para albergar á todos los habitantes del término municipal que deseen disfrutar de las ventajas de la vida urbana. Siendo imposible hallar en el casco habitaciones convenientes, son muchos los ciudadanos que se han establecido en Santa Lucía, en la Concepción, en San Antonio Abad, en el barrio Peral (antes los Molinos), en los Dolores y en muchos otros puntos donde se han instalado multitud de ciudadanos, ávidos de hallar en las afueras el espacio y desahogo que en la urbe matriz les faltaban; esos poblados, en su mayor parte debidos á la exuberancia de vitalidad comercial é industrial de Cartagena, son la mejor justificación de la necesidad de este proyecto, al que se han adelantado los cartageneros, indicando á su Administración municipal la senda que debe seguir para evitar, mediante razonado pensamiento, que esos centros ganglionares de la actividad general pasen á ser un hacinado conjunto de construcciones informes, no sujetos á otra ley ni plan que el desordenado de cada uno de los que en ellos querían edificar.

Conocido ya el principal elemento creador de estos suburbios, vamos ahora á describir la traza del Ensanche que se refiere á la Concepción, vulgarmente denominada también Quitapellejos.

Este Ensanche se halla limitado al E. por el paseo ó alameda de San Antonio Abad, vía de 60 metros de am-

(1) Véase el número anterior.

CONDUCTOS DE EVASIÓN DE AGUAS SUCIAS

[Conductos de cemento Portland y arena comprimidos.

Rock concrete.

Conductos de gres vitrificado.

Tipo 2

Tipo 3

Tipo 4

Tipo 5 de cemento Portland y arena comprimidos.

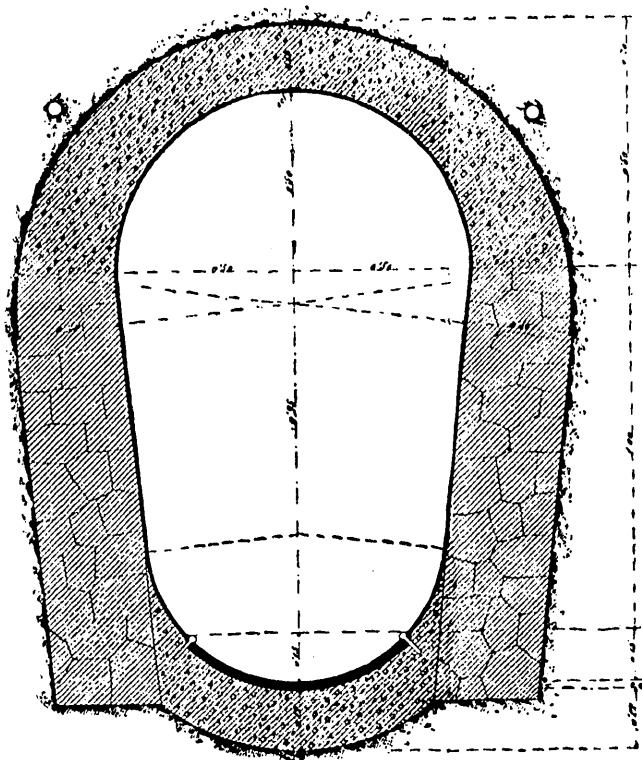
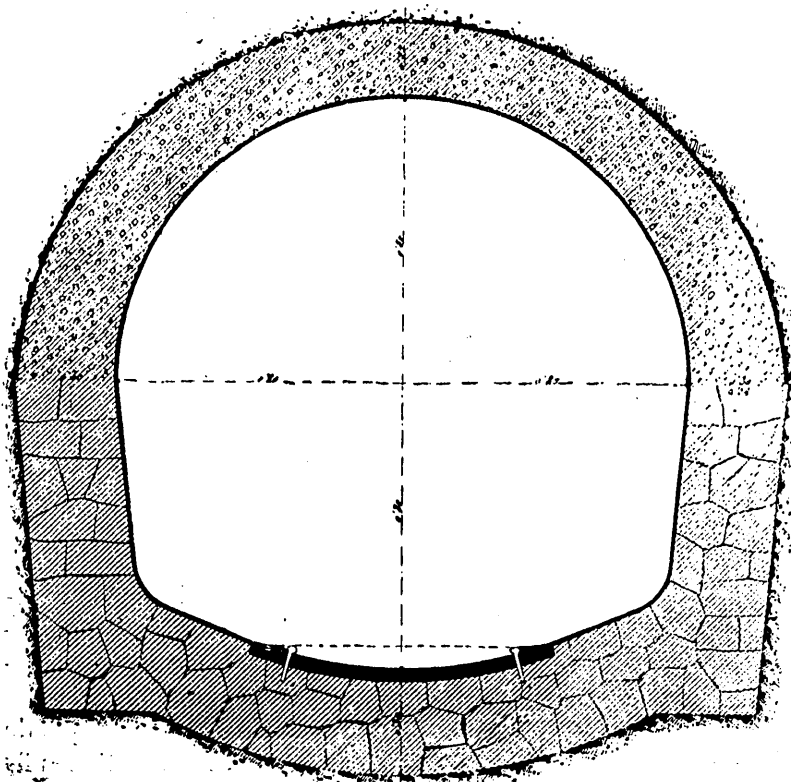
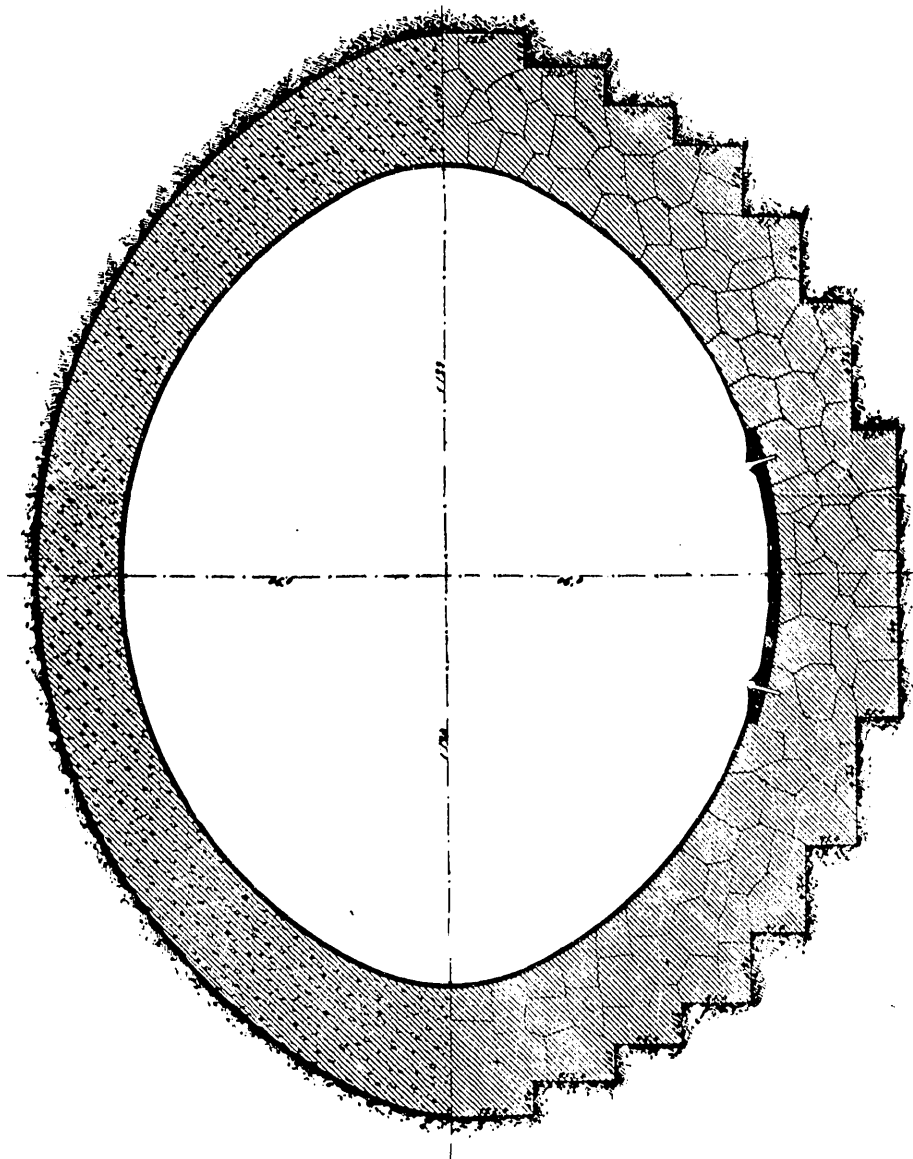
Rock concrete

Tipo 6

Tipo núm. 4.—Emisario.

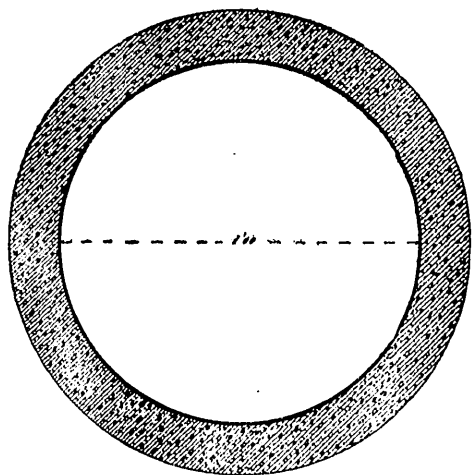
Tipo núm. 3.—Cloaca.

Tipo núm. 2.—Alcantarilla.



plitud, de la mayor importancia, y á la cual afluyen en modo conveniente las calles números 8, de 40 metros de ancho, y las 9, 10 y 11, cuya anchura es de 16 metros por ser el mismo que tienen las calles números 2, 3 y 4, de las que aquéllas vienen á ser la inmediata continuación, por más que en una parte se interponga la calle núm. 19, en cuyo centro se establecerá el cauce abierto de la rambla de Benipila, ancho cauce torrencial que no proponemos se cubra

Tipo vertedero A.



porque el verificarlo ocasionaría un gasto colosal que no está en relación con el beneficio de la mejora de cubrirlo; como esta calle núm. 19 mide también 60 metros de anchura, queda muy suficiente latitud á cada uno de los costados del cauce central.

Las calles números 13, 14 y 15 son ligeramente divergentes respecto de las 8 á 11, con objeto de que sean continuación de las ya existentes en el barrio de la Concepción y á fin de que además no sea tan agudo su encuentro ó incidencia con la calle núm. 19 en la parte de ésta sita en curva.

Cruzan á las referidas calles 12, 11, 10, 9, 8, 13, 14, 15, las 16, 17 y 18, cuya amplitud es de 20 metros, como la de las similares de la zona del N. descritas ya anteriormente.

En la parte de la zona de que ahora nos ocupamos, sita entre la curva que desvía la rambla de la ciudad y la muralla de Cartagena, proyectamos la colocación de unos jardinillos que sirvan para el público esparcimiento, ya que esa superficie de forma de triángulo irregular se presta muy poco á un conveniente aprovechamiento con destino á la edificación urbana.

En esos jardines se establecerán sitios de recreo para niños de corta edad, pues el lugar, dada su proximidad á Cartagena, será probablemente frecuentado por esos tiernos seres que necesitan para su crecimiento abundantes baños de sol y aire puro, los cuales les robustecen y vivifican.

Plantas agradables, aunque de poco valor, por si fueran invadidas por infantiles legiones; árboles de poca altura que produzcan sombra, pero no demasiada humedad; paseos enarenados; anchos espacios en que puedan correr y saltar y robustecerse los niños destinados á constituir la generación futura, serán los que, como elementos indispensables, se dispondrán en esos jardines, sin perjuicio de establecer alguna fuente monumental y bien combinadas masas de vegetación que hermosteen el conjunto.

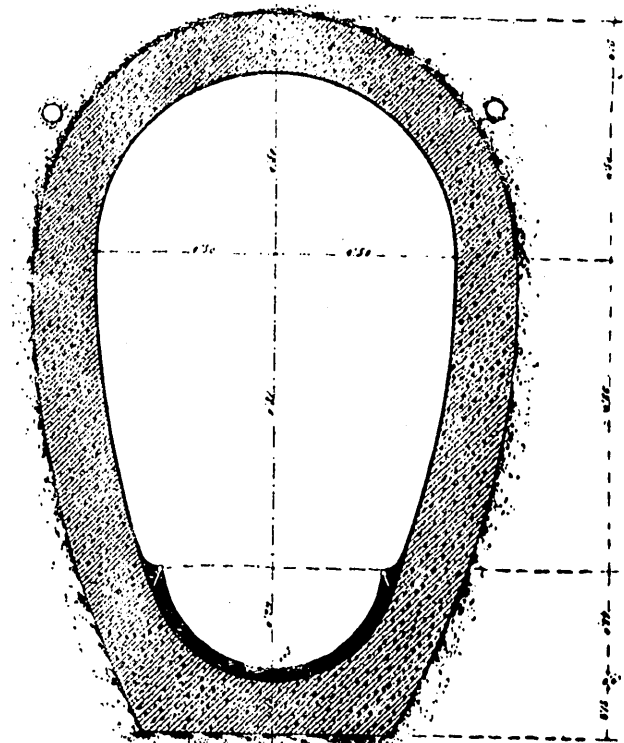
EXAMEN DE LA URBANIZACIÓN DESTINADA AL ENSANCHE DE LOS BARRIOS DE SAN ANTONIO ABAD Y PERAL Ó LOS MOLINOS

La importancia creciente de los barrios de San Antonio Abad y Peral ó de los Molinos ha llamado nuestra atención fundadamente, porque no cabe dudar que todos los suburbios, los que en esa parte se hallan son los que han recibido de un modo especial el favor creciente de los cartageneros, que ya sea por la belleza del paisaje, por las condiciones sanitarias más favorables en esos sitios ó por otros motivos, han sido objeto de la predilección y preferencia de los moradores de la urbe matriz, quienes han escogido esa zona para establecer sus casas de solaz y de recreo.

Dado el extraordinario crecimiento del segundo de los barrios referidos y su proximidad al de San Antonio Abad, nos hemos ocupado de procurar su debido enlace, mayormente habiendo un obstáculo artificial notable que les separa, que es el Ferrocarril de Madrid á Cartagena. Al efecto, dispondremos sobre éste un paso superior en la prolongación de la calle núm. 95, el cual, con los que ya existen actualmente á nivel, completará la unión de ambas barriadas.

El enlace de San Antonio Abad con Cartagena y la parte de Ensanche antes mencionada se establecerá entre las calles núms. 20, 7 y Paseo de la Alameda, á cuyos costados proponemos la colocación de pequeñas manzanas de edificación, ya para hermosos «chalets» ó para construcciones de agradable aspecto, entre las cuales quedarán calles de 20 metros de ancho.

Tipo núm. 4.—Alcantarilla monolítica



Las calles principales de la parte del Ensanche comprendida entre los barrios Peral y San Antonio Abad serán las núms. 93, continuación de la calle Real de San Antonio Abad y la núm. 94 que cruza normalmente á la anterior á la mitad próximamente de la extensión que de N. á S. abarca el expresado Ensanche. Ambas tienen 30 metros de ancho y estableceremos una gran Plaza trape-

cial para desahogo y recreo de la población, disponiendo en ella los correspondientes jardines.

La orientación de las calles 93 y 94 es la de N. á S., como el Ensanche de la zona N. de la población, por subsistir la causa que ha motivado esta disposición, ó sea el estar expuesta la comarca á la acción de los vientos del Mar Menor, por lo que no conviene aquí tampoco disponer en la dirección de éste ninguna calle, á fin de sustraerlas en lo posible á sus insanos efluvios maláricos.

Las calles núms. 95 á 113 serán paralelas á la 94; contarán todas ellas 16 metros de ancho y se prolongan por ahora al E. hasta la 115, pudiendo luego continuarse en igual forma la urbanización si las necesidades lo exigieran. Cruzan normalmente á las anteriores las calles 115 á 121, también con un ancho de 16 metros, que no hemos reducido porque esa es la cifra mínima que admitimos para toda la parte nueva de Cartagena.

Los chaflanes producidos en los ángulos de encuentro de estas calles con las anteriores y también los cruces de las que luego ocuparán nuestra atención, miden siempre 10 metros, siendo más reducidos que los de la generalidad del Ensanche, lo propio que también lo son en su magnitud las manzanas, en atención al carácter de fincas de recreo y de poca altura que en general tienen las de esa parte de Cartagena.

Las calles 122, 123 y 124 sufren desviación angular para armonizar la traza general de las calles que van hacia el mar con la carretera general de Madrid á Cartagena, que en conjunto forma con éstas un ángulo bastante pronunciado.

Al lado oriental del barrio Peral proponemos también la construcción de un pequeño Ensanche constituido por las vías núms. 125, 126 y 127 en dirección N. á S., á las que cruzan normalmente las núms. 128 á 135, que en el porvenir podrán continuarse hacia el E. por si llegara á ser insuficiente el Ensanche ahora proyectado de esa parte; así es que las nuevas manzanas se trazarian como las propuestas.

OBRAS DIVERSAS DE URBANIZACIÓN

Explanadas por completo las calles que han de poner en mutua relación los diversos núcleos de población, así los que actualmente existen como los que han de crearse á virtud de este proyecto; y es más, abiertas todas las calles á que el mismo se refiere, no por esto tenemos resuelto el problema de su urbanización, pues con ello se habrá dado solo el primer paso para la misma. Esta es en gran modo importante, ya que no sólo nos permitirá realizar las obras de urbanización de cada vía, sino que por el solo hecho de destinar los productos sobrantes de los desmontes á terraplenar las calles y zonas deprimidas, se conseguirá evitar que se encharquen las aguas como hoy ocurre en el Almajar y otros puntos, lográndose que la inmensa mayoría de las mismas vaya al mar por la sola acción de la gravedad, que las hará correr por la superficie del terreno, en el que no habrá una sola contrapendiente que impida su salida natural y expedita. Esta por otra parte, se facilitará notablemente con la realización de las obras de alcantarillado, las cuales proponemos en forma análoga á la del proyecto ya aprobado de las obras de alcantarillado del casco antiguo, con la sola diferencia de que, en gracia á la mayor anchura de las vías, disponemos en mu-

chas de ellas dobles conductos laterales, con lo que, además de prestarse mejor el servicio y quedar disponibles para otros conductos generales la zona central del arroyo, economizaremos en la construcción de los albañales y conductos particulares una cantidad mayor que la motivada por la duplicidad de la canalización pública.

La red subterránea pertenecerá al sistema de canalización continua, y su limpieza ó conservación se obtendrá mediante la vehiculación acuosa, esto es, á beneficio del sistema de oleadas abundantes de agua, obtenida, elevándola del subsuelo ínterin haya en el mismo la excesiva y perniciosa abundancia que en él se nota actualmente.

El pavimento de las vías públicas es indispensable para que ellas puedan prestar la debida facilidad para el tránsito pedestre, rodado y ferroviario con tranvía y vía Demerbe, así como para impedir que las deyecciones y materias orgánicas que caigan en el suelo de la calle la infecten por completo.

Es un problema sumamente difícil resolver de una manera satisfactoria cuanto concierne con el pavimento de las vías, pues si bien convendría disponer los arroyos pavimentados con el mejor material posible, no permiten realizarlo consideraciones de índole económica, á las que no pueden substraerse así los que estudian como los que realizan obras de esta naturaleza, de suyo costosas y difíciles, en las que generalmente se realiza el conocido proverbio: «Lo mejor es enemigo de lo bueno.»

Para armonizar, pues, las encontradas exigencias del problema viario, hemos procurado reducir en lo posible el ancho de muchos de los arroyos, ya que en una población nueva y en calles distantes de los tres núcleos de irradiación viaria, que son el puerto, las principales vías antiguas y las estaciones ferroviarias, no será grande la frecuentación que en ellas haya, y si por fortuna nos equivocáramos, esto que probaría un desarrollo del Ensanche más rápido de lo por nosotros previsto, tendría fácil remedio reduciéndose á disminuir la amplitud de las aceras ó del paseo, aumentando consiguientemente la de la zona destinada al tránsito rodado; el gasto de modificar la situación de los bordillos y de ensanchar el arrollo no es grande y siempre será menor que el interés del capital correspondiente á la amplitud de la zona adicionada durante el tiempo que no ha debido prestar servicio.

La clase de pavimento que proponemos para toda la parte de vías en que haya poco tránsito, es la de Mac Adam, bien ejecutado, y que si se conserva debidamente daría poco polvo ó barro; no desconocemos que es mil veces preferible el empleo de un buen empedrado, pero para no hacer irrealizable esta parte del proyecto desde el punto de vista financiero, nos vemos precisados á disponer dicha clase de pavimento sólo para las calles en que la frecuentación será ya algo activa. El precio del adoquinado es relativamente algo subido en atención á que por no haber buena piedra para construirle en los alrededores de Cartagena, será preciso traerla de alguna distancia, lo que encarecerá la obra expresada.

En las vías de mayor frecuentación proyectamos la colocación de la vía Demerbe para tránsito rodado ordinario, la cual se ha ensayado con excelente resultado en el paseo que une el Grao á Valencia, donde la circulación es activísima.

También proponemos la construcción de varias líneas de tranvías que hará necesario el Ensanche y á la vez fa-

cilitará el desarrollo del mismo, y en el proyecto se detallan un sinnúmero de obras que éste motiva, y para cuya

descripción necesitaríamos mayor espacio del que disponemos para esta memoria.

VIDA COMERCIAL E INDUSTRIAL DE CARTAGENA

Constituye la ciudad de Cartagena un importante centro comercial, cuya cuantía revelan así su notable y frecuentado Puerto como las vías que conducen á la celebrada perla del Mediterráneo, los productos más ó menos elaborados de otras regiones, al par que por aquel mismo tienen salida los procedentes de la ciudad misma, del campo y de las comarcas, cuyo centro de exportación más

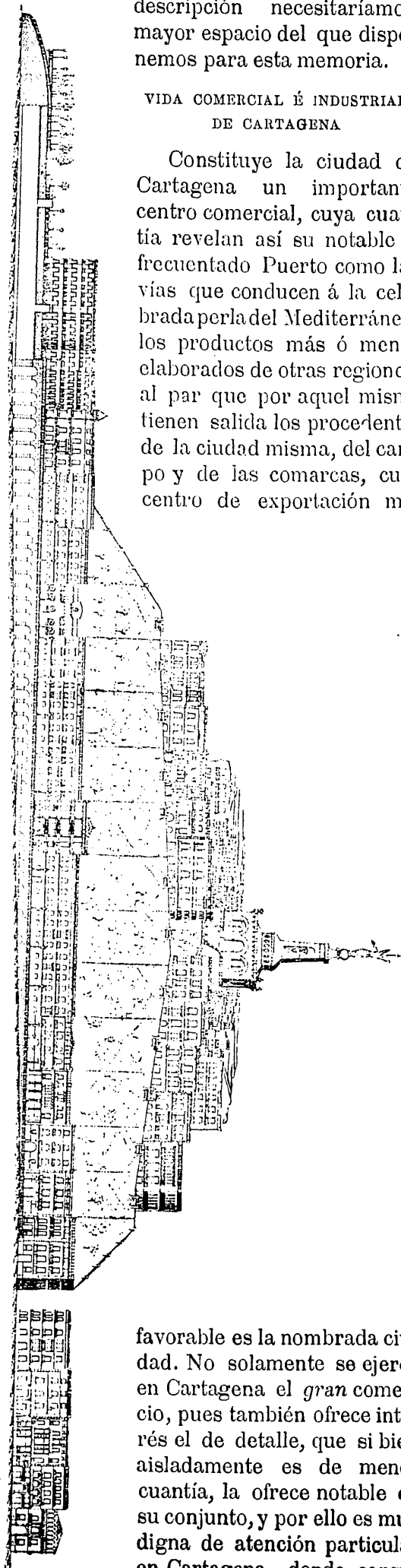
tuye un gran centro de consumo, no sólo de los habitantes naturales del país, sino también de los numerosos forasteros que constituyen su población flotante, siendo en consecuencia de esta y otras circunstancias que la concisión de este trabajo nos impide desarrollar, verdaderamente crecido y notable el comercio de Cartagena, tanto que á su labor honrosa deben muchos cartageneros las fortunas que poseen.

No es menor el desarrollo y la importancia que tiene la industria, la cual presenta una porción de ramos en que está adelantadísima, figurando entre ellos á la industria minera y la de construcciones navales, desarrollada ésta gracias á la existencia del Arsenal que da gran preponderancia al Departamento marítimo, y aquella por la abundancia de ricos minerales de plomo argentífero, hierro de las mejores clases, manganesos y otras muchas variedades de metales de la mayor estima. La Sierra encierra en sus entrañas y hasta en los sitios más recónditos de su escabrosa y accidentada configuración, tesoros de inestimable valor y de vastísimas aplicaciones que la industria humana revela, transforma y ofrece al comercio, mediante cuyo consorcio irradian desde Cartagena hasta los puntos más lejanos de ella en el orbe.

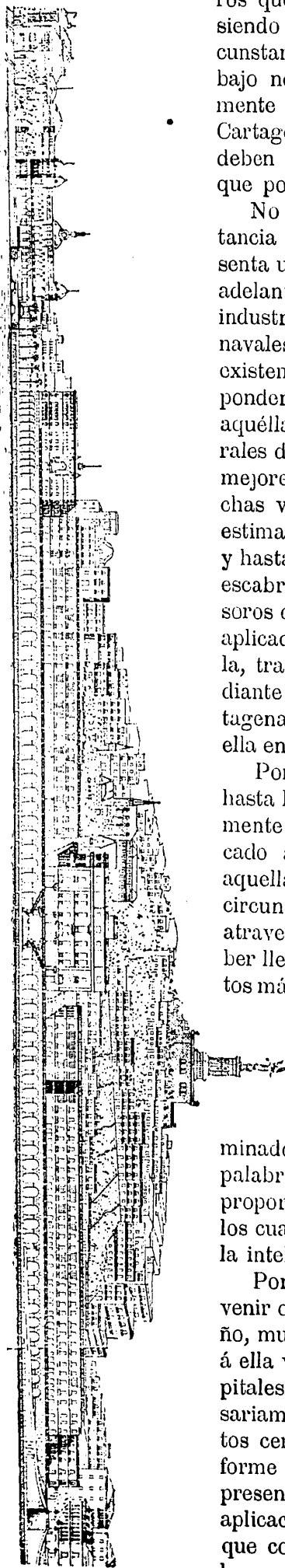
Por desgracia, las industrias creadas hasta hoy no han transformado suficientemente las primeras materias, ni se ha sacado aún todo el partido conveniente de aquellas riquezas: ya sea ello debido á las circunstancias especiales por las que ha atravesado nuestro país, ya sea por no haber llegado á plantearse los procedimientos más perfeccionados para la transformación de tan ricos metales, lo cierto es que apenas si se han instalado más que las primeras industrias, faltando montar altos hornos, grandes talleres de laminado, fundición, metalisteria, en una palabra, muchas de esas industrias que proporcionan los mayores rendimientos, los cuales se obtienen gracias al empleo de la inteligente actividad del hombre.

Por ello creemos nosotros que el porvenir de Cartagena será mucho más risueño, mucho más lisonjero y seguro, cuando á ella venga la necesaria aportación de capitales, cuyo empleo ha de producir necesariamente la creación de notables y vastos centros fabriles en los que se transforme y perfeccione la materia, hasta presentarla constituyendo las numerosas aplicaciones de cada uno de los cuerpos que con mayor abundancia se exportan hoy por el Puerto de Cartagena; así, por ejemplo, constituye un verdadero dolor

ALZADO DEL PROYECTO DE MEJORAS DE CARTAGENA DESDE LA CALLE DE GISBERT A LA CIMA DE LA CONCEPCION



ALZADO DEL PROYECTO DE MEJORAS DE CARTAGENA DESDE LA MURALLA Á LA CIMA DE LA CONCEPCION



favorable es la nombrada ciudad. No solamente se ejerce en Cartagena el *gran* comercio, pues también ofrece interés el de detalle, que si bien aisladamente es de menor cuantía, la ofrece notable en su conjunto, y por ello es muy digna de atención particular en Cartagena, donde consti-

ver cómo hoy son beneficiados en el extranjero riquísimos minerales de hierro, siendo así que instalados en el Ensanche que proyectamos los correspondientes altos hornos y talleres de fundición, pudelado, laminado, herrería y cerrajería, podrían elaborarse en Cartagena mismo todos los infinitos objetos que con aquéllos se obtienen por industriales extranjeros más aprovechados, en cuyo poder quedan los principales beneficios que á esta comarca corresponden; lo que decimos del hierro podemos repetir con el plomo, la plata, el manganeso y tantos otros productos que salen casi en bruto de Cartagena, cuyos moradores han de readquirir luego á muy altos precios esos mismos cuerpos, después que éstos han sufrido transformaciones ligeras en muchos casos, pero que los hacen susceptibles de numerosas aplicaciones; por lo que no dudamos en augurar el indudable desarrollo de multiplicadas fabricaciones, á las que se deberá el progreso industrial y mercantil de Cartagena, cuyo porvenir será entonces brillante y seguro; tanto es así, que á medida que surjan chimeneas en el Ensanche, irá éste desarrollándose progresivamente.

Que esto ha de suceder, lo demuestra lo ocurrido en Bilbao, que fué poco há una población reducida, pobre é insalubre, y hoy es verdadero emporio de riqueza, constituyendo uno de los principales centros productores de nuestra España, tan digno de estudio, que maravilla así á nacionales como á extranjeros la súbita transformación que ha sufrido y que se manifiesta en el creciente desarrollo de su Ensanche, en la riqueza y esplendor de sus construcciones urbanas é industriales y de su puerto, y en la misma salubridad que para ellos se procura mediante la realización del proyecto de nuestro ilustrado compañero Sr. Uhagón.

Cartagena, como Bilbao, ha visto crecer su población; crearse multitud de suburbios que le deben la vida; aumentar notablemente la riqueza pública y privada; y ha observado el fomento que, gracias á la ilustración y desprendimiento de sus más preclaros hijos, han obtenido la industria y el comercio de la capital marítima española del Mediterráneo, á pesar de las graves crisis que el país y la ciudad misma han experimentado últimamente, al extremo de producirse en una de ellas la casi completa destrucción de la ciudad; y Cartagena también ha sentido la necesidad de mejorar las condiciones de su excelente Puerto natural; ha habierto un concurso para procurar su saneamiento interior, y no contenta con ello ha abordado franca y resueltamente el trascendentalísimo problema de su Ensanche, Reforma y total Saneamiento, á cuya realización deberá, sin género alguno de duda, su regeneración sanitaria y financiera, ya que no era posible lograr una ni otra dentro del mezquino recinto murado equivalente al que la ciudad misma tuviera millares de años atrás; la exuberancia de vida y de riqueza de Cartagena en épocas tan aciagas como las que hemos atravesado, es la más segura prueba de las que el porvenir le reserva, y si tan sólo el influjo de la iniciativa individual ha hecho surgir del campo ó acrecer de simples caseríos, poblados tan importantes como San Antón, Peral (antes Los Molinos), Los Dolores, Los Barreros, la Concepción (antes Quitapellojos), Santa Lucía y otros varios, es indudable que la prosecución de esa misma energía individual, debidamente encauzada y favorecida por la Administración en todas sus esferas, y secundada por el sucesivo desarrollo de la industria

y del comercio, han de dar por resultado la realización de este proyecto, ya hoy indispensable para la vitalidad que á Cartagena corresponde.

En cuanto á la parte financiera del negocio, no puede caber tampoco género alguno de duda, puesto que la totalidad de su gasto representa, como se prueba en esta Memoria, habida consideración del valor de las vidas y de los gastos y pérdidas consiguientes á su estado actual, una economía pecuniaria para la Cartagena de hoy, y otra mucho más importante si nos referimos á la población nueva; además, sólo el aumento de valor de los terrenos que se urbanicen y la riqueza que en la zona de Ensanche se establezca, además de los beneficios con que así el Gobierno como las Administraciones Provincial y Municipal han de contribuir á la realización de la obra, aseguran ya el interés de los capitales que en ella se empleen, á cuyo efecto y para mayor garantía de esos mismos capitales, las obras se desarrollarán por zonas sucesivas, acerca de cuyos límites y circunstancias nada decimos, por entender que no debe publicarse dato alguno acerca de esto hasta que el proyecto haya recibido la sanción de la superioridad y sea entonces preceptivo lo propuesto por los infrascritos.

De todos modos, cúmplenos felicitar al Excmo. Ayuntamiento de Cartagena, á su Junta de Ensanche y Saneamiento, al Excmo. Sr. Conde de Romanones y á cuantos contribuyan á la realización de este Proyecto, porque con ella obtendrá Cartagena la salubridad y bienestar que necesita para que sus hijos consigan que sea siempre una ciudad sana, rica é ilustre.

FRANCISCO RAMOS BASCUÑANA.

PEDRO GARCÍA FARIA.

FRANCISCO OLIVER.

LOS AUTOMÓVILES ELÉCTRICOS ⁽¹⁾

VII

Como se acaba de deducir, el peso del vehículo propiamente dicho, influye poderosamente en el aprovechamiento del trabajo desarrollado por una batería, porque de él depende la carga útil transportada por un automóvil eléctrico. Por otra parte, parece á primera vista natural que, siendo el fin de la tracción mecánica sustituir la animal, se busque una solución para aprovechar los vehículos ordinarios con las menores y menos costosas modificaciones posibles.

Los constructores de automóviles no siguen un criterio fijo sobre tan importante factor, pues mientras unos atienden á la ligereza, otros construyen vehículos del tipo ordinario movidos eléctricamente. Se tropieza al buscar el tipo estético de automóvil, con la inercia del hábito y la rutina. Todo perfil que se separa algo de lo usual, resulta extravagante y se censura, y en cambio si se adoptan las disposiciones de los vehículos con caballos, al desaparecer éstos no se convence nadie de que el conjunto es apropiado al nuevo sistema de transporte. Ocurre en esto algo parecido á lo que sucedió cuando empezaron á explotarse los caminos de hierro; los primeros coches eran verdaderas diligencias marchando sobre carriles; luego se ha ido modificando el tipo y hemos llegado á coches que resultan verdaderos hoteles en marcha.

(1) Véase el número 4.162.