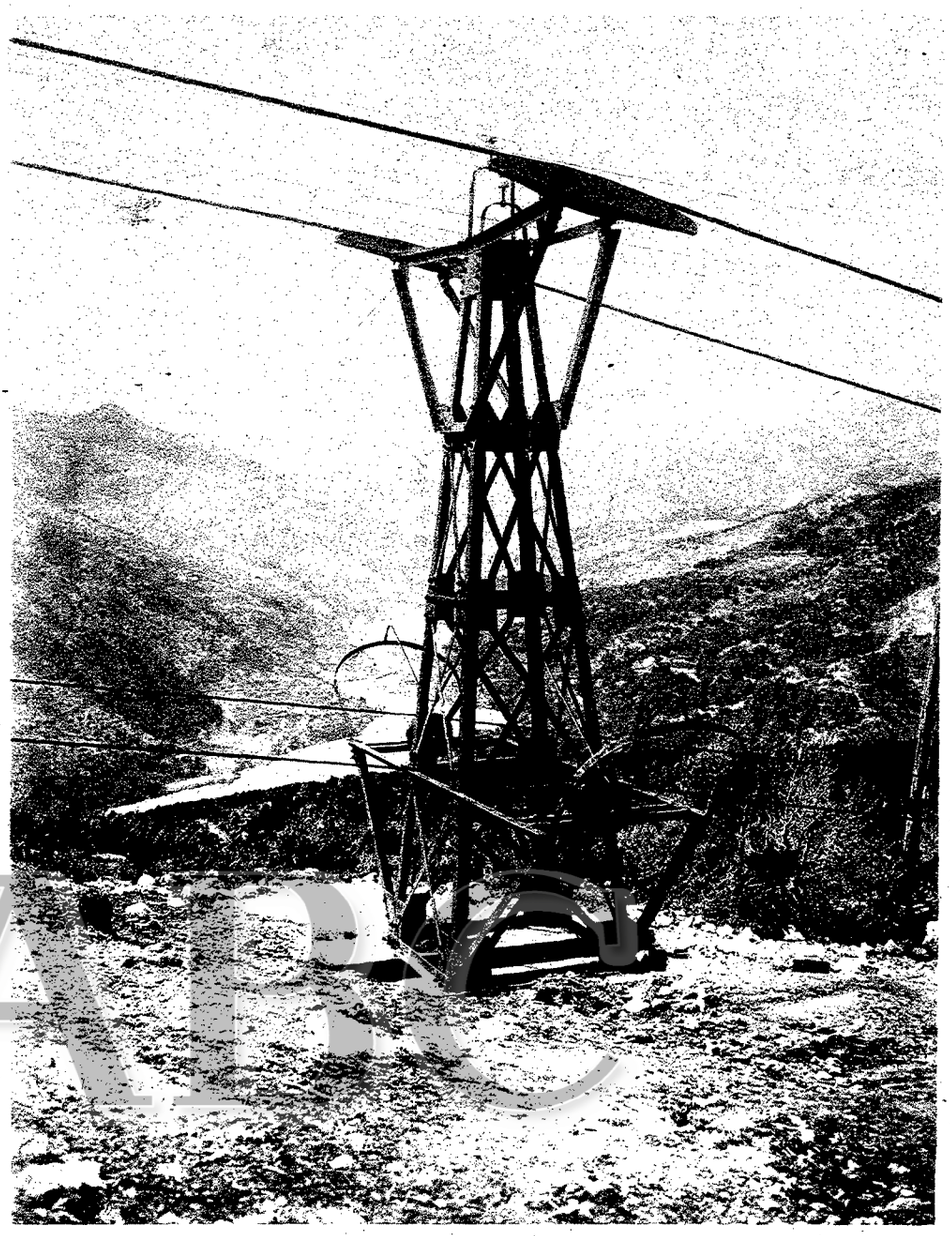
asombro el espectador, merecen la nob'e alabanza que con elevado pensamiento y verbo elocuentísimo les consagró en sus discursos de Motril y Granada el señor conde de Guadalhorce, orgullo de la ingeniería nacional e ilustre ministro de la Corona, no es posible que los granadinos aceptemos la consecuencia de que Granada, por los dones que de la Naturaleza hubo de recibir y el vigor vital que sus hijos aplican al trabajo, no necesite, para su progresivo desenvolvimiento, el apoyo y la protección del Estado. Si Granada es bella, si los granadinos somos amantes del estudio y desplegamos iniciativas que pueden ser provechosas para el país; si efectivamente la Naturaleza, el Arte y la Historia nos dotaron de alguna supremacía espiritual o material, esto no puede ser motivo justo para que los Gobiernos se alivien de prestarnos el apoyo que nos deben; antes al contrario, la conveniencia pública y la razón natural aconsejan que los terrenos fértiles se cultiven con más esmero, y el criterio de paternal justicia en que los que rigen un país no pueden menos de inspirarse, no autoriza a favorecer unas regiones con merma del idéntico derecho que todas tienen a la protección del Estado, puesto que todas contribuyen por igual al sostenimiento de las cargas públicas de la nación.

La línea que abre nuevos horizontes a la explotación de las regiones montañosas de nuestro país está formada por un cable vía de ida y vuelta y otro tractor que funciona entre estaciones como correa sinfín, y el trazado se ha hecho casi en línea recta desde Dúrcal al puerto de Motril.

Se divide en cinco secciones: desde la estación de Dúrcal a Tablate, con 9.079 metros de longitud; de Tablate a Rules, con 6.849; de Rules a la Gorgoracha, con 11.410; de la Gorgoracha a Motril, con 3.405, y de Motril al puerto, con 2.973. En resumen: un tricable con 34 kilómetros y 700 metros de longitud.

Los generadores eléctricos están en la sierra de Dúrcal, y desarrollan una fuerza de 4.000 caballos, y los motores para la tracción hállanse instalados en las estaciones reductoras de Dúrcal, Rules y Motril.

Hay, además, nueve estaciones tensoras y de anclaje, que funcionan automáticamente y no necesitan personal, y todas las de la línea están enlazadas por una red telefónica de alta tensión, dotadas de profuso alumbrado eléctrico y construídas sólida y sencillamente, al estilo americano, con gruesos maderos de Cázulas y Jayena, impregnados de un barniz incombustible y cubiertos y revestidos de planchas de uralita.

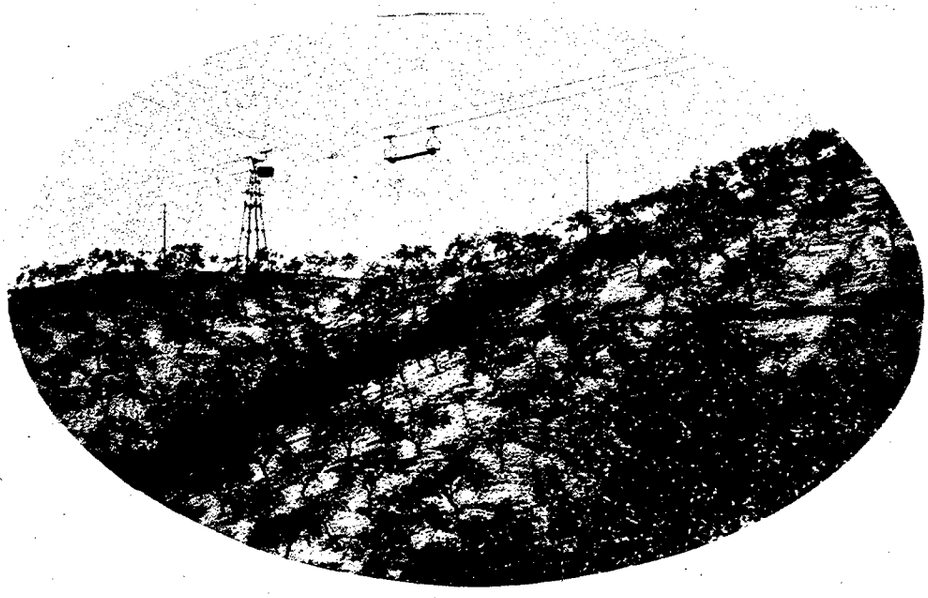


UN CASTILLETE

En la estación de Dúrcal la línea entra por alto y, mediante descensores de contrapeso, sale por la parte inferior, haciéndose la descarga automáticamente en los vagones que están colocados debajo en vías paralelas a los monocarriles de entrada, por medio de tolvas para el granel y saquerío, polipastros para los bultos voluminosos y rampa para las piezas de cierta longitud: carriles, tablones, etc.

Esta estación, que es la principal, tiene su enlace con el tranvía que transporta los bultos en dos horas a Granada, y sus alrededores se están embelleciendo con jardines, paseos y arbolado.

La estación término del puerto de Motril hállase situada a 20 metros del mar en el lado de Poniente, y consta de una extensa planicie, un almacén de 40 metros de longitud, con cinco monocarriles y un embarcadero, mediante el cual las mercancías pasan directamente, sin transbordo, del cable a los barcos y viceversa.



UN TANDEN EN LA LINEA

Copyright (c) DIARIO ABC S.L, Madrid, 2009. Queda prohibida la reproducción, distribución, puesta a disposición, comunicación pública y utilización, total o parcial, de los contenidos de esta web, en cualquier forma o modalidad, sin previa, expresa y escrita autorización, incluyendo, en particular, su mera reproducción y/o puesta a disposición como resúmenes, reseñas o revistas de prensa con fines comerciales o directa o indirectamente lucrativos, a la que se manifiesta oposición expresa, a salvo de lo uso de los productos [illegible] con las condiciones [illegible]