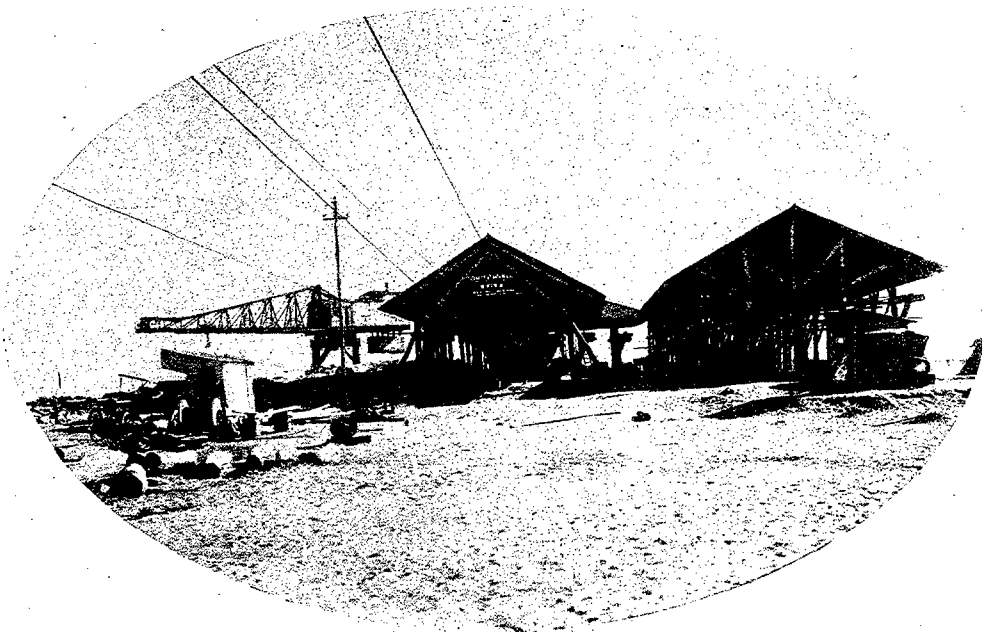


Una línea tritásica de alta tensión, a 25.000 voltios, corre de Dúrcal al Puerto, y de ella salen derivaciones en las estaciones reductoras de Dúrcal, Rules y Motril.

El material móvil con que ahora se presta el servicio (susceptible de ser duplicado sin aumentar la fuerza motriz ni modificar los cables de vía y de tracción) se compone de 300 vagonetas de una tonelada próximamente de capacidad, con rodámenes de dobles bogies, varios tandens de seis metros de longitud con chasis de viguetas de doble T y dos juegos de rodábenes, en los que se puede transportar toda especie de bultos (por ejemplo, jaulas con ganado, muebles, camiones, etc.) y numerosos aparatos de suspensión aplicables al transporte de mercancías muy voluminosas de variable e irreducible estructura.

Las vagonetas y tandens y las suspensiones portadoras de bultos voluminosos recorren la distancia que existe entre Dúrcal y el puerto de Motril en tres horas; de manera que en una jornada de doce horas (que se puede ampliar con el trabajo nocturno a veinticuatro) hacen dos viajes de ida y dos de vuelta; es decir, que solamente las 300 vagonetas colgadas hoy del cable *vía* son susceptibles de dar cada doce horas un rendimiento de 1.000 toneladas de transporte que simultáneamente completa el tranvía hasta Granada.



ESTACION DEL PUERTO DE MOTRIL

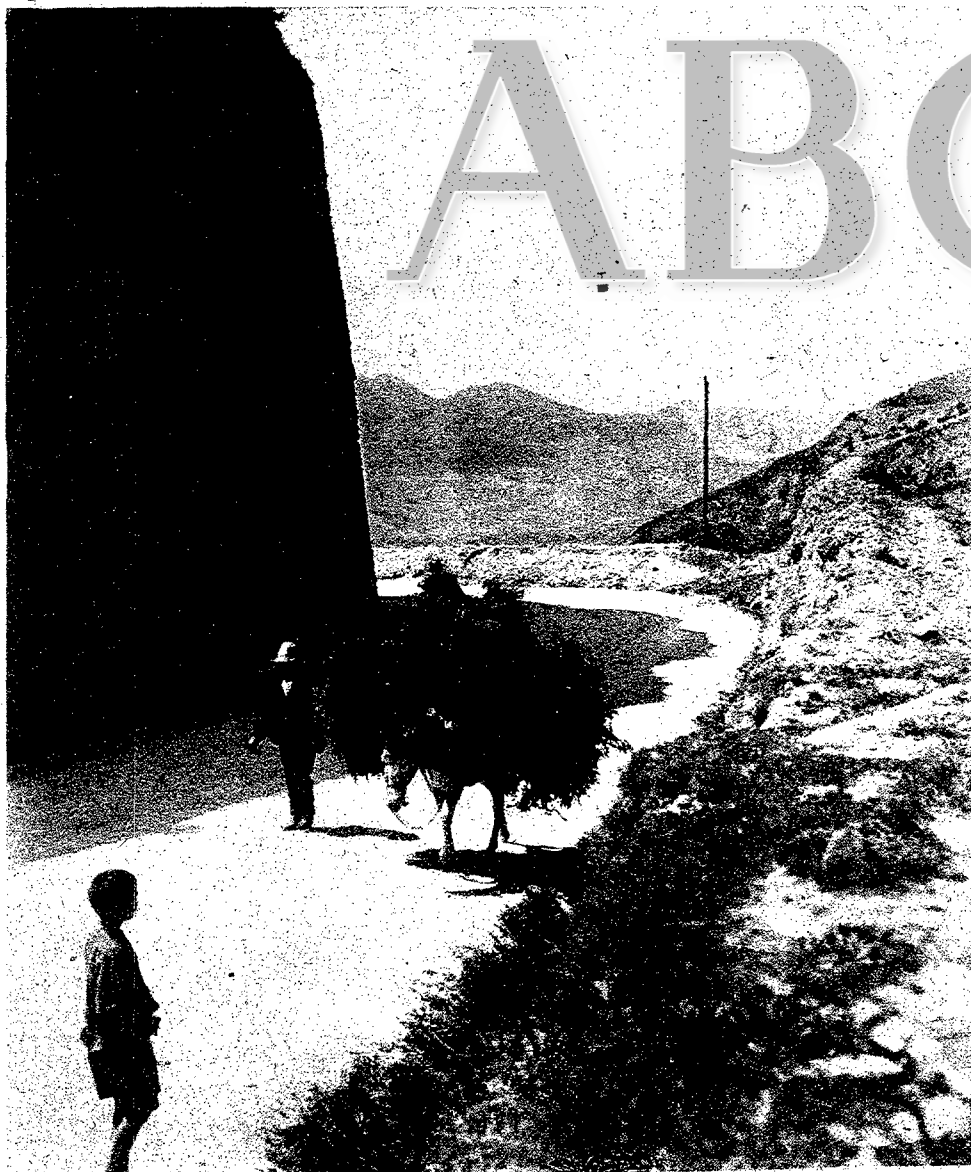
Mediante la combinación hecha con algunas casas navieras, las mercancías pueden transportarse desde Barcelona a Granada, y viceversa, en el plazo de cuatro días, directamente, embarcando en el puerto de la capital de Cataluña y descargando en los depósitos y almacenes que a este efecto

acaban de construir en el nuevo y espacioso local de sus cocheras los Tranvías Eléctricos de Granada.

A esta rapidez que (comparada con la P. V. de los ferrocarriles y la que resulta de otras combinaciones marítimas y ferroviarias), reduce en un 50 por 100 cuando menos el tiempo de los transportes, hay que sumar los beneficios económicos que la Empresa de los aéreos ofrece al comercio y la industria de la región granadina, proporcionándoles una comunicación regular y frecuente con todos los puertos de España y muchos del extranjero, merced a los contratos que ha hecho con las Compañías navieras de Ibarra, Ramos y Transmediterránea, las cuales cuentan en junto con una flota que excede de 150 vapores.

La amplitud del radio en que por esta circunstancia se podrán desenvolver las energías de la región granadina, estimuladas por la baratura, facilidad y extensión de los medios de transporte, necesariamente ha de influir en el próspero desarrollo de nuestra agricultura e industria, haciendo posible la rotación de los cultivos en la vega, pues la patata, por ejemplo, cuyo bajo precio sólo deja un margen de 40 pesetas para el porte de la tonelada, podrá exportarse a todos los puntos de la zona costera de la Península, y las fábricas de azúcar de remolacha recibirán, en condiciones industriales, la que produzcan las nuevas zonas de cultivo que seguramente han de surgir en la Alpujarra cuando se construya el ramal de Orgiva, que probablemente se abrirá al servicio público antes de fin de año.

Dicho ramal es una esperanza consoladora para la minería alpujarreña, hoy completamente paralizada, y la Empresa de los Tranvías Eléctricos granadinos persigue con gran empeño su realización, que constituye uno de sus más hermosos ideales, porque comprende el inmenso beneficio que reportará a dicha zona, de cuyo subsuelo inexplorado brotarán venarios de incalculable riqueza al contacto de las facilidades que ha de ofrecerle este nuevo y económico medio de transporte.



PASO DEL TORRENTE

LUIS SECO DE LUCENA.