

EL ESTRATÉGICO

Periódico defensor del Ferrocarril de Torre del Mar á Zurgena

AÑO I. NÚM. 2

ALMERIA LUNES 1 DE DICIEMBRE DE 1911

Redacción y Administración, Real 30.

A la lucha

La construcción del estratégico y las vicisitudes porque está pasando el proyecto en las altas esferas gubernamentales, han producido en la opinión una especie de exaltación del espíritu cívico, muy digna de tenerse en cuenta por los que estudian la psicología de los pueblos.

De ella deducimos que todavía late en la conciencia de las multitudes el sentimiento de su propio valer; que todavía hacen del ideal redentor una fuerza positiva; que todavía no ha venido el pesimismo, con su pesadumbre moral á perturbar la serena razón de los pueblos conscientes y que todavía perdura, con espléndidas manifestaciones de energía vital, el instinto de la conservación colectiva exento de egoísmos y libre de prejuicios.

La prensa, en general, al condensar las aspiraciones del espíritu público conviértese en heraldo de tan sana reacción y en una lozana mancomunidad de intereses, se estimulan las facultades del indiferente; se despierta el ánimo del deprimido; la justicia de la causa sirve de acicate al apático y surge la lucha noble para la conquista del ideal.

Ha bastado que el proyecto del ferrocarril estratégico tropiece con dificultades en su aprobación para que los pueblos interesados eleven su voz á los poderes públicos en forma sorprendente; para que la genuina representación de las urbes alpujarreñas lleguen al Trono en demanda de una justa protección, para que la masa popular trate de destruir esa falsa leyenda que la ligereza, la ignorancia ó la presión de intereses contrarios ha forjado al rededor del proyecto, imprimiéndole la célula nerviosa de algunos cerebros enfermos.

¡Que consolador es ver el espectáculo que el pueblo ofrece! ¡Así se lucha y así se triunfa. Si en la vida material de las colectividades no existieran escollos que salvar, ni dificultades que vencer; si en la vida espiritual de las muchedumbres no hubiera rancores que contrarrestar ni pasiones que extinguir; si la existencia común se deslizará placida é indiferente, en un sopor eterno, sin estímulos elevados ni ambiciones nobles, sin ansias de progreso ni deseos de engrandecimiento, en una atrofia progresiva de facultades y en una inercia de la voluntad y del entendimiento; esos pueblos no merecerían la pena de vivir; ni serían dignos de figurar en el concierto de las naciones libres.

La lucha es vida. Luchan los glóbulos rojos de la sangre para difundir, por su vasta red circulatoria, el elemento vital de nuestro organismo; lucha la célula en lo más recóndito de la masa encefálica para con sus vibraciones engendrar ideas en nuestro pensamiento y dar luz á nuestra razón; lucha la fibra para constituir el músculo, y lucha el músculo para dar robustez á órganos y miembros. ¡Que ménos, pues, que de ese conjunto de actividades interiores, que dan forma á nuestro cuerpo, ideas á nuestro cerebro, vigor á nuestra naturaleza y fortaleza á nuestro espíritu, surja el hombre dispuesto á las grandes acometividades y á la labor fecunda!

La lucha es vida: Al doloroso embate de la adversidad se temple el carácter y adquiere consistencia la voluntad; el contratiempo activa las energías mentales y la oposición estimula la vehemencia en la acción; en el orden físico se robustece la naturaleza con el ejercicio, y en el orden moral se depuran las ideas en el grandioso tamiz de la razón.

La lucha es vida: A una perseverancia ejemplar, fundada en el crisol de las grandes decepciones, y á una lucha vehemente, preñada de amarguras, deben los almerienses el ferrocarril de Linares á Almería. A una constan-

cia de acero y á una voluntad indómita deben los aragoneses el ferrocarril de Canfranc; á una actividad insólita y á un esfuerzo gigantesco deben los catalanes un arancel protector de sus industrias; á la suma de todas esas perseverancias y de todas esas voluntades, de todos esos esfuerzos y de toda esa constancia, hemos de deber, nosotros, granadinos y almerienses, la construcción del ferrocarril de Torre del Mar á Zurgena.

A luchar y á vivir.

La Emigración

En el año 1910 salieron por el puerto de Almería con destino á Buenos Aires 18 150 emigrantes. En los once meses que van transcurridos del año actual, han embarcado en este mismo puerto, y con destino análogo, 6 225 infantes.

La cifra aterra. Veinticinco mil individuos que, en 23 meses han abandonado su patria y su hogar en busca de trabajo que aquí no encuentran, pregonando irán por aquellos países nuestra miseria y nuestra incuria. Es un dolor y una vergüenza.

De nada sirven cuantas leyes se dicten para reglamentar la emigración. Ante el hambre, toda legislación es inútil é ineficaz todo decreto. Para evitar esa corriente humana que extienda nuestros pueblos, que deja baldíos nuestros campos, que empobrece á la nación y compromete al Estado en su función primordial, no hay más reglamento, ni más ley que el trabajo. Y para conseguir el trabajo no hay otro recurso que las obras públicas.

Aunque la construcción del ferrocarril estratégico no se inspire en otra conveniencia que en la de dar ocupación á los miles de brazos inactivos que solo anhelan llevar á sus hogares el pedazo de pan que su jornal había de proporcionarles, sería bastante para que el comienzo de dichas obras fuera inmediato. Por humanidad y por decoro, es preciso atajar esa sangría suelta que vá llevando á los confines del mundo civilizado, los girones de nuestra indigencia, el deshonor de nuestra raza y el símbolo maitrocho de una supuesta virilidad.

Homenaje

El estratégico se construye á base del único proyecto presentado para su ejecución. A las malas artes; á la pasión mezquina; á la parcialidad sistemática, se ha impuesto, como era natural, la serena reflexión, la conveniencia general y el supremo interés.

El estratégico se construirá pese á los que esgrimen todo género de armas para satisfacción de sus personales odios.

Y en la estación de Almería se colocará una lápida que perpetúe los nombres de los mayores enemigos que ha tenido el ferrocarril.

A grandes señores, grandes honores.

La comisión gestora

El viernes regresó de Madrid la Comisión nombrada en Asamblea para obtener del Gobierno la aprobación íntegra del proyecto de ferrocarril de Torre del Mar á Zurgena y la resolución de otros asuntos de importancia para la ciudad.

Con respecto al primer y más importante extremo, ha conseguido el ministro de Fomento la promesa de sacar á subasta el estratégico en toda su integridad, abra-

viando los trámites que han de seguirse para ultimar ciertas variaciones que á juicio del Consejo de Obras Públicas han de introducirse en el trazado general. Las impresiones sobre el ferrocarril son tan optimistas que puede considerarse un hecho la realización de tan magna obra.

Respecto á cuarteles, el ministro de la Guerra envía en esta semana los planos del anteproyecto de terminación del Cuartel de la Misericordia para que con arreglo á ellos, se continúen las obras de terminación del mismo.

En el entretanto, se enviarán á esta capital, de guarnición, las fuerzas que se puedan alojar en el piso bajo del referido edificio, y cuando este terminado, vendrá el completo de aquella, constituida por un batallón de Cazadores.

El señor Casset aseguró que en este mes de Diciembre comenzará á ser bimensual el servicio de vapores correos con Melilla, sin perjuicio de normalizar los viajes, con arreglo á la ley, cuando rigan los Presupuestos próximos en los cuales se ha hecho la debida consignación.

El edificio para Escuela de Artes Industriales, según manifestación del Ministro de Instrucción pública, se sacará á subasta inmediatamente; así como se empezarán las obras de la Estación Etnológica y Ampelológica tan pronto se formalice por el Ayuntamiento de Almería, la cesión de los terrenos necesarios para ello. Al servicio de dicha estación, se nombrará un ingeniero agrónomo, especialista en el ramo de Patología vegetal y un Ayudante.

El Ministro de Hacienda prometió estudiar los antecedentes que existan con respecto á los fondos de la Comisaría Regia ingresados en el Tesoro público para, si es posible como cree, destinar las 30,000 pesetas que sobraron de la suscripción nacional para los damnificados en las inundaciones de Cúcuta y Almería, á la construcción de un puente sobre la Rambla al objeto de unir las zonas de población separadas en la actualidad por dicho cauce.

Sirva de ejemplo

La *Gaceta* anuncia la petición de la Compañía de los Ferrocarriles suburbanos de Málaga, de un ferrocarril secundario, con garantía de interés por el Estado, de Periana á Alhama, habiendo presentado dicha Compañía el correspondiente proyecto.

Ya verán nuestros lectores como se concede este ferrocarril sin oposiciones ni ruidos, sin protestas ni alharacas, del mismo modo que se aprobó el proyecto de San Fernando á Málaga, mucho más caro que nuestro estratégico, y se están aprobando cuantas peticiones hace Málaga la afortunada.

Verdad es que los malagueños, con un alto sentido práctico, ni pierden el tiempo en llenar su prensa con farragos de mezquinas malquerencias, ni posponen la general conveniencia, á la satisfacción de apetitos masanos.

EL ESTRATÉGICO

Periódico defensor del ferrocarril de Torre del Mar á Zurgena.

SE PUBLICA LOS LUNES.

Completa información local y telegráfica del domingo.

Precios de suscripción: UNA PESETA al mes, lo mismo en la capital que fuera de ella.

En provincias, el pago de la suscripción es anticipado.

Toda la correspondencia al Administrador de EL ESTRATÉGICO.

Real, 30. — ALMERIA.

FERROCARRIL de Torre del Mar á Zurgena

El proyecto de construcción

Expuesta en nuestro número anterior, una idea general del trazado del ferrocarril, para que el público quede bien impuesto de su importancia, á continuación insertamos unas consideraciones también generales, respecto al proyecto estudiado para la ejecución de dicha línea férrea.

Conviene tener presente, que en el análisis de esos estudios, que han durado cerca de dos años y han costado más de 80.000 pesetas, hemos de llegar hasta el más ínfimo detalle, al objeto de que el lector, con pleno conocimiento de causa, adquiera el dominio absoluto de la verdad.

Antecedentes

En Enero de 1908 fué aprobada la Ley de ferrocarriles estratégicos; en Mayo del mismo año y para solemnizar con obras necesarias y convenientes el natalicio de S. M. el Rey, se publicó el concurso de varios de dichos ferrocarriles.

La Ley fué redactada previos los informes de una Comisión de Ingenieros prestigiosos del Cuerpo de Caminos, y el concurso hecho mediante un plan de dichos mismos ingenieros. Estos sabían que el Estado garantizaba con un 5 por 100 el capital invertido en la construcción; sabían también el dinero que el Estado iba á señalar en sus presupuestos con ese objeto, y como al mismo tiempo no pensaban en publicar un concurso de ferrocarriles para que quedase en el papel, acordaron consignar, los que siendo estratégicos, atravesasen zonas que por su riqueza, fuese más ilusoria que real la garantía del Estado.

De todos ellos no cabe duda que el que realmente es más estratégico y además, el más necesario, es el ferrocarril que partiendo desde el Arsenal de la Carraca termina en el Arsenal de Cartagena. Porque si de estrategia se trata, con él se unen los de los tres arsenales que tiene el Estado; con él se sirve frente á Marruecos, los puertos de Cadiz, Málaga, Motril, Almería, Aguilas y Cartagena y las radas de Estepona, Marbella y Torre del Mar, Nerja, Torrox, Almuñécar, Salobreña y Gariucha. Se unen además los ferrocarriles de M. Z. A., Andaluces, Sur de España, Murcia á Granada y Alcantarilla á Lorca.

Vamos solo á ocuparnos á grandes rasgos, de una parte de este ferrocarril, de la parte conocida por las Alpujarras.

Conviene, antes de seguir más adelante, dejar sentado que en el concurso de estos ferrocarriles el Gobierno de S. M. fijaba no sólo el punto de arranque y terminación, sino también hasta los términos que debía atravesar la línea; pero no se limitaba á esto la intervención del Estado en la fijación de trazados con arreglo á la Ley de dichos ferrocarriles; antes de comenzar sus estudios, el Ministerio de la Guerra, por medio de sus Ingenieros, dictaba las prescripciones á que debían someterse aquellos; es decir, que el Ingeniero autor de los mismos, en muchas ocasiones, y esta es una de ellas, se tenía que limitar á ser un ejecutor en el terreno, de los proyectos de los Ingenieros del Estado en el papel.

La supuesta carestía

Se dice que el ferrocarril de las Alpujarras es caro, que sale á 350.000 pesetas como coste kilométrico, lo que es muy excesivo; que lo que se ha tratado es sólo de hacer, y hay que puntualizar esto, un negocio; pero los que dicen esto conocen siquiera el proyecto? Podría, con asegurarse que no conocen lo primero, afir-

marse de un modo categórico que desconocen lo segundo; porque una de dos, ó les ocurre eso y hablan por hablar, ó proceden de mala fe al decir que el coste kilométrico es de 350.000 ptas. cuando es solo de unas 295.000, y por este precio y en ese terreno es lo que debe costar sin ningún despilfarro.

Con un solo ejemplo podremos demostrarlo, y tenemos para ello el trozo de Granada-Motril, no sólo porque no es de los más difíciles, y demostrado para él con mayor razón se demuestra para los demás, sino también porque esa parte es conocida, pues la casi totalidad del resto del trazado no lo conocen porque se desarrolló en zona donde, aparte de no haber caminos de ninguna clase, es tan sumamente abrupto y accidentado, que solo por los que con ese objeto lo han recorrido es conocido.

Pues bien; Granada-Motril, por las condiciones especiales, del concurso, debía partir del puerto de este nombre, terminar en la estación más conveniente de Granada y pasar por Orgiva; es decir, que tenía que ir por una ladera del Guadalfeo, cruzar el río Lánjarón, seguir el Isbor, pasar por la divisoria del Suspiro del Moro y atravesar toda la vega granadina.

Para pasar de la vega de Motril á Velez de Banaudalla, forzosamente se tenía que atravesar la última estribación de Sierra de Luján, y para ello ha habido que proyectar un túnel de 2.800 metros. La carretera se pasa con un gran desarrollo lazo hecho con muros en la ladera, con curvas de 20 metros, pendientes del 7 al 12 por 100 y, por último, con un túnel.

Al cruzar el término de Lánjarón, nos encontramos terrenos de pizarras en una longitud de seis kilómetros, que obligan, para evitar los cortes que constantemente ocurren en la carretera, á consecuencia de corrimientos y desprendimientos, á llevar toda esa parte en túnel y de ellos, dos de más de mil metros de longitud cada uno.

En este trozo hay siete obras especiales de importancia, entre otras un puente de 300 metros para atravesar el río Guadalfeo, en la desembocadura del Cádiz, y con solo esos datos por no hacer esto interminable, puede decirse que es elevado el coste kilométrico?

Casos concretos

Quizás alguien diga que el proyecto pueda estar bien estudiado pero que los precios asignados, á las unidades de obra son muy elevados; acudiremos á los ejemplos, ó mejor dicho, á citar casos concretos, pues creemos esa mejor manera de argumentar.

Este ferrocarril pertenece en la parte de Torre del Mar á Motril (y á la Compañía de los Suburbanos de Málaga; fué estudiado por los ingenieros Werner, Gómez Díaz y Fernández de la Sombra, con tal detalle que el estudio se hizo con colímetro, nivel y niveletas, dejando replanteado el trazado; pues bien, en esa parte el coste kilométrico ha sido un ascenso de mil pesetas inferior al del resto de la línea, y hay que tener en cuenta que en esa parte el terreno ya no es tan accidentado, va casi paralelamente al trazado una carretera, la que hace que los materiales sean más baratos por la gran economía en los transportes, y, por último por distar como máximo unos tres kilómetros del mar, puede aumentarse esa economía utilizando ese medio de transportar.

Al confrontar el proyecto, creyendo el ingeniero que la ejecu-

taba, que, entre otros, el puerto de Jubiley podía atravesarse de un modo más económico, estudió una variante cuyo proyecto completo hizo; pues bien, esa variante en unos cuatro kilómetros, costaba más de 300.000 pesetas sobre el presupuesto del proyecto presentado, por lo que, al acompañar el estudio que él hizo, decía que se debía ejecutar como se proponía en el proyecto.

En cuanto a que los precios sean elevados, sólo diremos que son generalmente inferiores a los del ferrocarril de Linares Almería, que se subastó por el año 80, con subvención, no garantía, de 20.000.000 de pesetas, el cual necesitó tres subastas para encontrar postor; y si esto ocurrió en el año 80, a pesar de la subvención, ¿se podrá decir que son caros esos precios, ahora que son más elevados los jornales, menos las horas de trabajo y más caros los materiales?

La parte financiera

Y pasemos a formular algunas consideraciones respecto a la parte financiera del negocio.

No se quiere demostrar en esta nota sucinta la inmensa utilidad de dicha vía férrea, porque nadie puede dudar de su importancia para el desarrollo de la riqueza pública en las provincias citadas, ni tampoco su necesidad absoluta como vía estratégica de defensa nacional. Lo que se quiere demostrar a los más incrédulos es el error enorme de los que pretenden que esa línea podría absorber una gran parte de la suma propuesta (10 millones de pesetas) para pagar el 5 por 100 que el estado garantiza al capital para la construcción de las líneas estratégicas y secundarias (ley Besada) y se probará con cifras irrefutables que el Estado, antes de abonar un céntimo, habrá ingresado en sus cajas, como resultado de la concesión una buena cantidad de millones. ¿Será posible refutar esas cifras cuando están tomadas con las leyes de presupuestos en la mano, con datos oficiales y con toda la seriedad debida?

En primer lugar diremos que antes de comprometerse los Banqueros a ir a la subasta han hecho estudiar por unos 20 ingenieros y constructores todo el recorrido para percibirse bien de las dificultades del terreno, y también han hecho estudiar la explotación por personas peritas en materia de transporte.

De esos estudios se ha sacado la conclusión de que la construcción es sumamente difícil, pero la explotación dará buenos resultados. De no ser así como explotación, los Banqueros no se atreverían a emprender un negocio de tantos millones, porque si bien es verdad que el Estado garantiza el 5 por 100 del presupuesto, no garantiza las obligaciones ni las pérdidas de una línea improductiva; además, el Estado puede encontrarse en un momento financiero difícil como consecuencia de un conflicto sea interior ó internacional. La garantía no es más que aparente, y las empresas que no contarán más que con eso tendrían más de un disgusto.

Esa es la realidad que tienen muy en cuenta las casas de Bancas serias, que cuando van a una empresa de esa magnitud, examinan previamente lo bueno y lo malo para llevarla a feliz término.

Beneficios generales

En segundo lugar, creemos que el Estado debe tener en cuenta que al cabo del término de la concesión será dueño de una línea férrea importantísima, sin que le haya costado nada.

También se debe pensar que en el período de construcción de la línea, que dura diez años, resolverá la cuestión social y la de emigración en toda la región, pues se emplearán de veinticinco a treinta mil obreros, y una vez terminada la construcción, estos obreros tendrán trabajo en la explotación minera é industriales que habrán ido desarrollándose en el recorrido de la vía férrea.

Igualmente hay que tener en cuenta los impuestos directos sobre los contratos de compra venta que cobra el Estado y que se fomentan rápidamente a la sombra de una línea de esta importancia; pero a esa consideración y las que preceden merecen tenerse muy en cuenta por un verdadero estadista, no se puede calcular la cuantía de ingresos que

para el Estado supondría, y por eso la dejamos. Pero, ¿a cuántas transacciones beneficiosas por el Estado pueden dar lugar cincuenta y un mil hectáreas de riqueza minera que no piden más que un ferrocarril?

Pues esa es la cantidad de hectáreas de todas clases de mineras que existen en Las Alpujarras. ¿Y como beneficio sobretransporte de más de un millón de toneladas?

Beneficios para el Estado

No hay que olvidar que el Estado percibirá:

- 25 por 100 sobre viajeros.
- 15 por 100 sobre mercancías.
- 25 por 100 sobre cinco millones de pesetas, y
- 15 por 100 sobre siete millones de pesetas, que son los ingresos calculados.

Naturalmente, este resultado se alcanzará al tercero y al cuarto año; pero en los dos primeros años el Estado cobrará de sobra para poder pagar el déficit máximo del 2 por 100 por interés en este período de desenvolvimiento.

Pero este pago se hará cuando se ponga la línea en explotación dentro de diez años, después que el Estado haya cobrado ya muchos millones de la empresa. Y para probarlo volvamos a las cifras indiscutibles de que antes hemos hablado.

Con un presupuesto de 146 millones de pesetas para el ferrocarril, la sociedad concesionaria, para cumplir lo dispuesto en el artículo 185 del Código de Comercio, y contando que la garantía del Estado representa á esos efectos la cuarta parte del presupuesto total, habrá de constituirse con un capital, por lo menos, de treinta y seis millones quinientas mil pesetas.

Representando este capital por acciones de quinientas pesetas oro, la Sociedad pagaría al Estado lo siguiente:

	PESETAS.
Por derechos reales de constitución de la Sociedad el 0,50 por 100 de 36 millones 500 000 pesetas.	182.500,00
Derechos reales de la concesión á razón de 0,25 por 100 sobre 146 millones de ptas.	365.000,00
Timbre de la escritura de constitución, equivalente al 2 por 100 de 36.500.000 pesetas.	73.000,00
Timbre de la escritura de concesión equivalente al 2 por 100 de ptas. 146 000.000	292.000,00
Timbre de las setenta y tres mil acciones de 500 pesetas oro á razón de 4 pesetas una. (Art. 153 de la Ley del Timbre).	292.000,00
Derechos reales de la fianza de pesetas 7.300.000 que había de constituir la Sociedad.	36.500,00
Para la ejecución de las obras, habría la Sociedad de emitir obligaciones por valor de 146 000.000 de ptas., ó sean 292.000 obligaciones de 500 pesetas oro cada una, devengando un interés anual de 5% oro. Por este concepto se pagarán: Derechos reales de emisión á razón de 0,50 por 100 sobre 146 millones.	73.000,00
Timbre de 292.000 obligaciones á razón de 4 pesetas una.	1.168.000,00
Impuesto del 1 por 100 de timbre por circulación de obligaciones durante 10 años.	1.825.000,00
La sociedad pagaría anualmente por interés de sus obligaciones al 4 por 100 so-	

bre 146.000.000 de pesetas, que arroja un total de 5.840.000 pesetas, y sobre ello percibiría el Estado el 3,30 por 100 por impuesto de utilidades, que cada año hacen 192.720 pesetas, y en los 10 años.

Por derechos de inspección de los 494 kilómetros que tendrá la línea, á razón de 30 pesetas kilómetro cada año, durante los diez años de construcción serán.

Todas estas partidas forman un total de.

Hay que tener en cuenta también, que la Sociedad tendrá su Consejo de Administración y personal técnico y administrativo, cuyas dietas, sueldos y haberes están sujetos al impuesto de utilidades y por este concepto puede calcularse percibiría el Estado anualmente unas diez mil pesetas, que en diez años harían cien mil pesetas, resultando que en el período de construcción, y antes de que el Estado hubiese desembolsado nada en concepto de garantía de interés, habría recibido de la empresa concesionaria más de siete millones de pesetas.

Resumen

En resumen, que se trata de un ferrocarril que va por una zona riquísima, así es que el Estado bien poco será lo que tenga que abonar como garantía de intereses.

Son 500 kilómetros, por eso el presupuesto asciende mucho; pero no es caro el kilómetro. Se trata de un terreno difficilísimo, y de un trazado, hecho con sujeción á las curvas y pendientes que ha impuesto el ministerio de la Guerra por su carácter de estratégico.

Tiene 47 kilómetros en tunel. La División de ferrocarriles al hacer su confrontación, trató de hacer variantes para reducir su coste, las estudió y resultaron más caras.

De las distintas casas Belgas, Inglesas y Francesas que han enviado á conciencia, todas se han ido menos una, diciendo que por ese precio (el del presupuesto) no se podía hacer. Ahora se está ejecutando el acortamiento de la distancia entre Suiza y Francia y el coste de 91 kilómetros es de 200 millones de francos. Hacer un ferrocarril en La Alpujarra no es construirlo en La Mancha. El actual ministro acaba de aprobar el de San Fernando á Málaga que importa 55.000.000 y cuyo coste kilométrico es en proporción más elevado que el de este, y nadie lo ha censurado á pesar de que el dictamen unánime del Consejo de Obras públicas era absolutamente contrario á él.

Además, si es caro, en la subasta lo bajarán los postores.

SIN AGUA

Hasta la redacción de El Estrategico han llegado las voces de protesta que surgen de todos los barrios de la ciudad ante la inesplicable escasez del agua con destino al consumo.

Por tratarse de un problema de tan vital interés, no nos explicamos como el Ayuntamiento de Almería permanece indiferente dando lugar á que periódicamente se reproduzca la protesta popular, harto justa y justificada.

El abastecimiento de agua para el consumo público ha debido ser la primera preocupación de nuestros ediles y cuantos sacrificios pecunarios se hubiesen hecho para dotar la ciudad de agua abundante y en buenas condiciones, se darían por bien empleados, por que resulta anómalo y hasta punible que se inviertan gruesas sumas en la renovación de pavimentos y otros servicios municipales, mientras los vecinos se mueren de sed y carecen del líquido necesario para las necesidades domésticas y á un para la higiene.

Proceder como hasta aquí, es conducirnos con torpeza y resulta peligroso, pues la carencia del

precioso líquido pudiera dar lugar á conflictos de orden público de incalculable alcance y transcendencia.

Por el bien de todos y para tranquilidad de los espíritus, convendría que el Ayuntamiento, sin pérdida de tiempo, en la sesión de esta tarde, se ocupara del pavoroso problema que se deriva de la falta de agua, empleando los medios más rápidos á impedir que el mal perdure.

Obrar de otro modo sería punible, tanto más, cuanto que la Corporación municipal está obligada á velar, no sólo por la honrada administración de los intereses populares, sino por la tranquilidad de sus administrados y de la paz pública.

Hay que resolver el pavoroso problema de la falta de agua, pronto, con urgencia, sin dificultades ni dilaciones, y cueste lo que cueste, pues ya es sabido que la salud del pueblo es la suprema ley.

El turismo en España

Desde hace algún tiempo nos hemos dado cuenta en España de que es preciso explotar esta fuente de riqueza, que tantos beneficios alcanza en otros países.

Para juzgar la importancia que el turismo puede y debe tener en España no hay más que tener en cuenta que, según cálculos aproximados, produce ya en nuestro país un ingreso anual de 200 millones de pesetas, no dudando que dentro de muy poco tiempo, á poco que se trabaje, pueden ascender los ingresos de esa inagotable fuente á más de 800 millones al año.

Para esto está realizando una acertada labor el Comisario regio del turismo en España, marqués de Vega Inclán.

Los primeros trabajos para llevar á cabo el fomento en gran escala del turismo en nuestra nación han sido encaminados á la formación del que pudiéramos llamar Circuito de Andalucía, por ser esta hermosa región una de las que en España ofrecen mayores atractivos al turista extranjero.

El circuito andaluz tiene varias etapas:

- La primera, Algeciras-Cádiz.
- La segunda es la de Cádiz á Sevilla.

A los grandes atractivos que la ciudad brinda á los extranjeros se podrían unir otros, si permitiera la culta sociedad sevillana que viesen sus casas los visitantes de la hermosa ciudad, como se hace en Italia y en Inglaterra.

La tercera etapa es la de Sevilla-Córdoba, de no menor interés.

La ciudad cordobesa, con su imponderable tierra y todos sus demás atractivos, será siempre punto principal del circuito.

El hotel proyectado se levantará en la sierra, hacia el sitio llamado de San Jerónimo, cerca de las ruinas de Medina Azahara, cuyas excavaciones arqueológicas ofrecen ya elementos de tan alto valor.

De la cuarta etapa, Granada, llena de artísticos tesoros, tiene ya resuelto su problema con el Hotel de la Alameda y Alhambra Palace.

Terminan las etapas del circuito andaluz en Málaga, ciudad de no menores atractivos; existe allí en la actualidad excelente hotel y hay asimismo el proyecto de construir otro gran hotel.

Como trabajos complementarios se habla de la recomposición de la carretera que une á Málaga con Algeciras, para facilitar el viaje á los excursionistas. Esta obra ofrece un grave inconveniente: el del puente sobre el río Guadiaro; pero ya está dicho puente en camino de ser recompuerto.

También se ha ocupado el marqués de Vega Inclán en la conveniencia de arreglar la carretera de Jerez á Ronda, que facilitará mucho las excursiones á través de los lindos pueblos de la serranía gaditana, algunos de los cuales, como Arcos, ofrecen gran interés.

Tal es, pues, el primer circuito del turismo en España.

De lo que no se ha ocupado el Comisario Regio, ni nadie, es de acordarse de Almería. La pobre Ceñicienta española, como de costumbre, relegada al más profundo olvido.

Que gran fatalidad pesa sobre nosotros!

Notas fruteras

La exportación de barriles de uva por nuestro puerto, toca á su fin.

Las existencias de fruto por exportar no llegan á 15.000 barriles preparados en almacenes.

Ayer al medio día, fondeó en el puerto el vapor «Pinta» que tomará barriles de uva, después de descargar el guano que trae.

También fondeó ayer, á las 5 y media de la tarde, el rápido vapor de la línea Fabre «Birchtor» que hoy empezará á cargar barriles de uva para New York.

De sociedad

Continúa enfermo de algún cuidado, el pundonoso teniente coronel don Gil Guerra.

Ha marchado á Purchena, el diputado provincial D. Alejo Muñoz Saavedra.

En Madrid será sometida á una delicada operación quirúrgica, una hija del exalcalde de Almería, D. Rogelio Pérez García.

Nuestro distinguido amigo don Rafael Molero Leventel, se ha agravado en la dolencia que le aqueja.

Mucho celebraremos la pronta mejoría del enfermo.

Se encuentra en Almería, para pasar una temporada, el propietario de Alhabia, D. Juan Godoy García.

Ha dado á luz con toda felicidad un robusto niño, la esposa del joven comerciante don José Muñoz Carreño.

Ha marchado á Alhama por motivos de salud, el competente corredor de comercio, D. Eliseo Gallego Rubio.

DE MARINA

Se ha concedido el pase á situación de supernumerario al contador de navío don Francisco Pérez Berri.

Ha ascendido al empleo superior inmediato, el capitán de Infantería de Marina don Carlos de Castro y Arca.

Desde Cartagena salió para su crucero, de Barcelona, el cañonero «Temerario».

Ha sido nombrado ayudante personal del Comandante General del Arsenal, señor Guitard, el primer teniente de Infantería de Marina don Vicente López Perea, embarcado actualmente en el crucero «Carlos V».

Se ha dispuesto que el cañonero «Laya» y los guardapescas «Delfín» y «Dorado», queden en tercera situación desde el día de ayer.

Es esperado en Málaga el cañonero «Don Alvaro de Bazán», que va á repostarse de carbón y materias lubricadoras.

Ayer entraron en este puerto los siguientes vapores:

- El «Plata», de Marsella, para embarcar emigrantes.
- El «Loken», con madera.
- El «Castilla», de Málaga, con carga general.
- El «Cabo Esparte», de Málaga, con carga general.
- El «Pinta», de Málaga, con guano.
- El «Velarde», con carga general.
- El «Birchtor», de Denia, para cargar barriles de uva.

Vapores que zarparon ayer:

- El «Velarde», con carga general, para Melilla.
- El «Castilla», con carga general, para Barcelona y escalas.
- El «Cabo Esparte», con carga general, para Marsella.
- El «Plata», para Buenos Aires, con emigrantes.

Telegramas y Telefonemas

Varias noticias

Fratricida condenado

La Audiencia de Alicante ha condenado a diez y siete años de prisión a José Serra, que en el pueblo de Benichemola y con motivo de la herencia de su padre, se llevó a su hermano Perfecto al campo y lo mató a azadonazos. Cometido el crimen enterró a su víctima.

Cuando se descubrió el fratricidio, José huyó al campo.

El hambre le hizo presentarse a las autoridades. El fallo del jurado no ha satisfecho a la opinión.

Muerte de un general

Comunican de Gijón que ha fallecido el general de división perteneciente a la escala de reserva don Francisco Blendedo.

Terremotos

En Andújar se han sentido terremotos de gran intensidad y duración de 20 segundos.

El cólera

El total de las invasiones de cólera ocurridas, durante el mes de Noviembre, que acaba de finalizar, en Italia, isla de Malta, Austria-Ungria, Turquía y Túnez, alcanza a 2.070, por 1.779 defunciones.

Periodistas

En el correo «J.J. Sistera» regresaron ayer de Melilla los ilustrados periodistas don Juan Manuel de la Mata y don Alfredo Rivera, redactores de «La Correspondencia de España» y «El Imparcial», respectivamente, que han permanecido en Melilla durante la campaña, haciendo informaciones de ésta para sus periódicos.

Huelga

En Beja se han declarado en huelga los obreros de todas las fábricas de paños.

El motivo ha sido por haberse despedido a un obrero, acusado de ineptitud por el patrono.

Los obreros que toman parte en la huelga, son 1.200.

Con el fin de llegar a un acuerdo que resolucione este conflicto han celebrado entrevistas las autoridades con los patronos y los obreros.

El gobernador de Salamanca ha comunicado a Canalejas que han fracasado todas las gestiones que se venían haciendo para la solución de la huelga.

Apesar de ello, los obreros se mantienen en una actitud prudente guardando completo orden.

Llegada de Barrios a Málaga

Ayer llegó a Málaga, el concejal socialista Vicente Barrios.

En los andenes de la estación le esperaba un gentío inmenso y todos los obreros ferroviarios.

Inmediatamente se organizó una imponente manifestación que se disolvió en la puerta del domicilio del señor Barrios, dentro del mayor orden.

Moret en Zaragoza

En el Casino Mercantil de Zaragoza ha pronunciado el señor Moret uno de los más grandes discursos de su vida de orador.

El Casino se encontraba completamente lleno de distinguidas señoras, representación de todas las entidades y corporaciones de la ciudad, y los Sres. Aguilera, general Concas, Suarez Inclán, Parado y otras distinguidas personalidades.

Al entrar en el salón los señores Gasset y Moret, fueron acogidos con una estruendosa ovación sentándose el ministro de Fomento al lado del expresidente del Consejo de Ministros y del señor Izabal, presidente del Ateneo.

El marqués de Arlaza, pronunció un brillante discurso, presentando al Sr. Moret de quien dijo que era el mago de la Oratoria.

Discurso de Moret

Al levantarse el Sr. Moret fué acogido con una estruendosa ovación que duró largo tiempo.

Empieza su magistral discurso agradeciendo a los zaragozanos la cariñosa acogida que le han dispensado.

Ninguna importancia—dice—tienen las amarguras que he experimentado en mi larga vida política, cuando se encuentra un oasis tan consolador como el que me ofrece la inmortal Zaragoza en el ocaso de mi vida.

Rehuye hablar de asuntos políticos de actualidad, a pesar de las alusiones de que ha sido objeto, más no quiere prescindir de estudiar bajo el punto de vista científico el concepto que debe tenerse de la política en la verdadera acepción de esta palabra.

La política, dice, es para la vida de los pueblos lo que el aire para la vida orgánica.

Ocupase, en frases magistrales, del objeto y tendencias de la política en la vida de los pueblos y haciendo un estudio retrospectivo, analiza el feudalismo español desde sus orígenes, y comenta el proceso y desarrollo de las grandes revoluciones francesa e inglesa para deducir que en todo tiempo y en todo territorio los partidos políticos han respondido a las peculiares condiciones de los pueblos que acaudillaban.

Trata con admirable elocuencia de las formas de gobierno manifestando que las monarquías constitucionales son organismos más expuestos a derrumbarse que las repúblicas organizadas como la de los Estados Unidos del Norte de América.

Se ocupa de la organización de las agrupaciones políticas de un Estado, y se muestra partidario de dos únicos partidos turnantes, cada uno de los cuales tiene la obligación de realizar, aparte de su programa, la alta misión de una crítica elevada del que le precedió en el poder.

Dichos partidos, añade, deben estar constituidos por hombres de gran valía, extraordinaria capacidad y desprovistos en absoluto de todo parcial interés.

Hablando del cuerpo electoral dice, que entraña una cuestión de enorme trascendencia para la vida política de los pueblos. Es preciso, añade, dejar franca y espedita la voluntad del pueblo en los comicios, porque el violentarla, prepara y trae una revolución engendrada por la común violencia. La legalidad dentro de la constitución fortifica el espíritu público y afianza el crédito del partido político que proclama como verdad inconcusa la expresión de la conciencia nacional.

El señor Moret terminó su discurso en una constante aclamación.

POLÍTICA

Conferencia

Han celebrado una extensa conferencia los señores Armiñán y Canalejas.

Se desconoce lo que en ella hayan tratado,

La "Gaceta"

La Gaceta de hoy publica un real decreto creando una cátedra para el doctorado de la facultad de filosofía y letras.

Otra para la sección de ciencias históricas y otra además de arqueología árabe.

Publica también un concurso anunciando la provisión de cargos verificadores de contadores de gas y agua para la provincia de Navarra.

Consejo de ministros

Mañana se reunirán los ministros en Consejo, bajo la presidencia del señor Canalejas.

En él se tratará de la huelga de obreros de las fábricas de Bejar, de la cuestión franco-española y de otros asuntos de relativo interés.

Los republicanos

Ayer tarde estuvo el Sr. Lerroux en el domicilio de D. Melquiades Alvarez, conferenciando largamente sobre los actos de protesta que se han de realizar en contra del actual gobierno.

Los prohombres republicanos acordaron redactar un documento que será publicado inmediatamente que esté terminado.

También acordaron la celebración de mitines en toda España, organizados por todas las colectividades adheridas a este objeto y en el cual tomarán parte otros elementos del republicanismo español.

También acordaron que en el momento que se abran las cortes una representación de la conjunción republicano-socialista y republicanos de todos los matices reanudarán la campaña iniciada de un modo tan brioso.

Extranjero

Las negociaciones franco-españolas

La prensa de París publica las bases en que el gobierno francés ha acordado emprender las negociaciones franco-españolas.

El gobierno de Francia ha dado a conocer previamente al gabinete de Londres sus intenciones con respecto a dichas negociaciones, los puntos de vista que han de ser objeto de discusión y la manera en que debe llevarse la cuestión para poder llegar a un feliz término.

Puede asegurarse que las bases establecidas para la inteligencia franco-española, han merecido la aprobación del gobierno inglés.

La guerra entre italianos y turcos

Comunican de Roma, que ayer salieron tres compañías de infantería italiana del territorio de Homs para practicar un reconocimiento en aquellos alrededores.

Cuando se hablan separado unos kilómetros de sus posiciones

les salió al encuentro una columna turca, la que empezó a tirotearlos vivamente, trabándose un encarnizado combate.

Cuando los italianos se consideraban perdidos, acudió en su auxilio una columna compuesta de dos compañías de infantería con varios cañones que fueron lo suficiente para rechazar al enemigo, persiguiéndolo hasta las ruinas de Sebdañ.

De la refriega resultaron dos italianos muertos y diez heridos.

Los turcos experimentaron mayores pérdidas.

Ultima hora

El magnés de Vadillo.

Anoche se celebró consulta de médicos en el domicilio del señor marqués de Vadillo apreciando los doctores que se ha iniciado la mejoría de la enfermedad que padece el ilustre enfermo ex-alcalde de Madrid.

El Embajador de Francia

El embajador de Francia Mr. Geofray llegará a esta corte el próximo miércoles o a más tardar el jueves, creyéndose que en seguida empezarán las negociaciones franco-españolas.

La prensa francesa

Los periódicos franceses, arrecian en su campaña contra España a quien pretenden limitarles sus derechos en Marruecos.

Apesar de esta actitud de la mayor parte de la prensa de París, que a algunos causa intranquilidad, confíase en llegar a una inteligencia por parte de los dos gobiernos interesados.

Agriultura Técnica y Experimental

Revista Agrícola, de Ganadería, Minas, Comercio e Industrias Rurales.

Aparecerá el 15 del actual.

NOTICIAS

Esta noche debutará en el Teatro de Variedades, con la obra «Molinos de viento», el barítono don Ramón Gotós, que llegó ayer a esta ciudad, en el tren mixto, contratado por la empresa de este teatro.

Cesa en el cargo de ayudante personal del Excmo. Sr. Comandante General de Apostaderos de Cartagena, el primer teniente de Infantería de Marina don Carlos García de la Vega, que pasa destinado a la Compañía de Ordenanzas en la corte.

Los vecinos de los barrios extremos se quejan, y con razón, de que las lámparas eléctricas apenas si dan luz, con cuya deficien-

cia resulta inútil el sacrificio que hace el municipio para un servicio detestable y casi nulo.

Trasladamos la queja al dignísimo presidente de la comisión de alumbrado, a fin de que se corte el abuso.

El día 8 del corriente contraerán enlace la bella hija de nuestro particular amigo don Ignacio Pino, con el conocido comerciante señor Bas.

Con motivo del fallecimiento de D. José Ibáñez, se encuentra vacante una plaza de médico titular, en la pintoresca villa de Gádor.

El número de «La Unión Ilustrada», de Málaga, llegado ayer a esta ciudad, publica fotografías de todos los abogados que han intervenido en la vista de esta célebre causa.

Durante el día de ayer no hubo en nuestra prisión preventiva ningún ingreso.

La existencia de reclusos son: 73. Mujeres 4 y hombres 69.

A las nueve de la mañana de ayer fué asistido en la casa de socorro, el niño de 3 años de edad, José Ramírez Marín, de una herida incisa, con pérdida de sustancias, situada en la primera falange del dedo pulgar de la mano izquierda.

Según manifestó el paciente, dicha lesión se la produjo casualmente.

Ayer entraron en Málaga 298 pellejos de acéite, ó sean 1.788 arrobas.

Precio en bodega, ajejo 44 reales, fresco 41 reales 11 1/2 kilos.

El Ingeniero inspector de segunda clase, de la Armada, don Francisco Diaz Aparicio, ha sido designado para la inspección de los materiales y obras para la Marina, en los centros industriales de Bilbao y Barcelona.

Ayer regresó a Berja el comerciante de aquella ciudad, D. Eugenio Alcoba.

Con motivo de la llegada a nuestro puerto del vapor correo «Plata», vióse ayer la población animadísima, viéndose en los cafés y paseos muchas hermosas y elegantísimas damas, en su mayoría francesas.

Hacen falta muchos estratégicos

Si en todas las Droguerías vendieran la exagerada cantidad de aceite de hígado de bacalao rojo, de Terranova, que se vende en la muy acreditada Droguería EL ARCO IRIS, a ptas. 2'50 botella de UN kilo.

Paseo del Príncipe, 5

Imp. de J. Rull.

Establecimiento Tipográfico de J. RULL

Confecclón de impresos de todas clases. Especialidad en trabajos comerciales. Edición de periódicos. Carteles a varias tintas con lujosos tipos y moderno vinetaje Edición de Obras.

Real núm. 32. ALMERIA. Teléfono, 111



SERVICIOS



MARÍTIMOS

Compañías Hamburguesas Americana y Sud-Americana

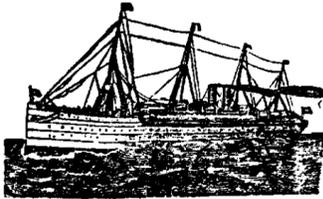
VAPORES CORREOS ALEMANES

Para Montevideo y Buenos Aires

PROXIMAS SALIDAS DE CÁDIZ:

Vapor «Sta. María» salida 4 Nbre. Vapor «Santos» salida 13 de Dbre.
» «Salamanca» » 26 » » «Santa Elena» 23 »
» «Asunción» » 4 Dbre. » «Santa Fe» 11 de Enero 1912

**Precio del billete de Almería á Buenos Aires
Duros 36 Duros.**



Para Cuba y Méjico

(SALIDAS BIJAS EL 30 DE CADA MES.)

Precio del billete de ALMERIA á LA HABANA pesetas 205.
» » » ALMERIA á VERACRUZ pesetas 235.

Estos vapores tienen espléndido acomodo para los pasajeros: Baños, Luz eléctrica. Telegrafía sin hilos. Asistencia médica gratuita. Comida á la española.

Agentes: ROMERO HERMANOS, 20, Gerona, 20.

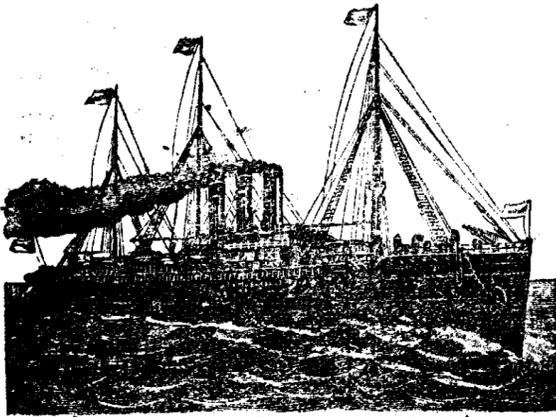
Navigazione Generale Italiana

Servicio acelerado postal y comercial para el Sur de América

(BRASIL-URUGUAY-ARGENTINA)

El magnifico vapor de once mil toneladas

SARDEGNA



saldrá de ALMERIA el 23 de Diciembre de 1911, para Rio de Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires, con breve escala en Dakar. Tomará carga y pasajeros en primera, segunda y tercera clase. Exactitud en los itinerarios. Cámaras de lujo, confort moderno, comodidad, buen trato, higiene, hospital, departamentos ventilados, luz eléctrica, telegrafía sin hilos; dos hélices. COMIDA ESPAÑOLA.—NOTA. Para obtener plaza los viajeros de cámara y los de tercera, avisarán con tiempo y mandarán sus documentos al consignatario. La lista de pasajeros quedará cerrada la noche anterior de la salida del buque ó antes si se han cubierto las plazas reservadas á este puerto.

Consignatario: ALFREDO RODRIGUEZ BURGOS, calle de Gerona, 5, (al lado de la Audiencia).—ALMERIA.

Vapores correos españoles de Pinillos, Izquierdo y Comp.

CADIZ

Servicio extraordinario en el mes de Diciembre por el puerto de Almería

El día 5

saldrá el vapor con telegrafía sin hilos

VALBANERA

con escalas en Málaga, Cádiz, Las Palmas, Santos, Montevideo y

BUENOS AIRES

admitiendo pasaje en primera, segunda, tercera preferente y tercera clase

Informará su consignatario, LUIS GAY PADILLA, Puerta de Purchena, 4—ALMERIA.

El día 12

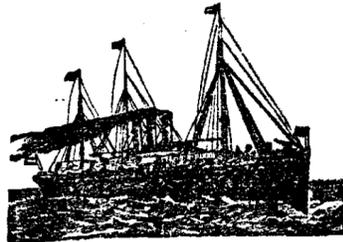
saldrá el magnifico vapor

CATALINA

con escalas en Málaga, Cádiz, Montevideo y

BUENOS AIRES

admitiendo pasaje en segunda, tercera preferente y tercera clase.



VAPORES CORREOS DE AFRICA

SERVICIO BISEMANAL POR LOS VAPORES DE ESTA COMPAÑIA ENTRE

ALMERIA Y MELILLA

FLOTA DE ESTA IMPORTANTE COMPAÑIA.—Vicente La Roda, Luis Vives, Villarreal, Canalejas, V. Puohol, Cabañal, Vicente Ferrer, Játiva, J. J. Sister, Grao, Aurias March, Barceló, Alcira, Vicente Sanz, Sagunto, J. B. Llobera, Jorge Juan y Gabriel Rius.—Dirección en Valencia.—Consignatario en Almería, José García del Moral Bulcoard del Príncipe, 81.



Viajes rápidos al Brasil y la Argentina

El nuevo y rápido trasatlántico de 14.000 toneladas, de la Compañía Austro Americana, á dos hélices y telegrafía sin hilos

'ALICE'

saldrá del puerto de Almería el 14 de Diciembre de 1911, y el magnifico buque de la misma Compañía

FRANCESCA

el día 19 de Diciembre, ambos para BUENOS AIRES, con escala en Las Palmas (Canarias) Rio de Janeiro, Santos (Brasil) y Montevideo; admitiendo carga y pasajeros en primera, segunda y tercera clase. Comida á la española. NOTA.—Los señores viajeros deberán pedir las plazas y mandar sus documentaciones con bastante anticipación. Para más informes su consignatario

M. Berjon, Bulcoard del Príncipe, núm. 59.—Almería.

