

EL ESTRATEGICO

Periódico defensor del Ferrocarril de Torre del Mar á Zurgena

AÑO II.

ALMERIA LUNES 22 DE ENERO DE 1912

NÚM. 4.

REDACCIÓN, S. GASTA, 6.—ADMINISTRACIÓN, ALVAREZ DE CASTRO, 17.—TALLERES: PLAZA DEL MERCADO, 20, 22 Y 24.

Ignorancia y mala fe

En *Noticiero Granadino* han aparecido con la firma de su director D. Juan Echevarría, dos artículos titulados «El tercer carril» y «La inmoralidad del estratégico». Ambos escritos denuncian en su autor, ignorancia y mala fe. Ignorancia porque demuestran un absoluto desconocimiento del asunto; mala fe, porque se sientan conclusiones falsas y sabiendas de que lo son. El señor Echevarría, a quien reconocemos discreción bastante para discernir con completa serenidad de juicio, no ha querido tener en cuenta, al escribir tales artículos, la necesidad que existe, cuando se discute un asunto, de estudiar todos sus antecedentes, y sugestionado por la idea de la construcción de una vía ancha de Granada á Motril, lanza á la publicidad, con tono dogmático en pugna con la verdad, una acusación tan grave como falsa y una serie de inexactitudes que precisa rectificar en honor de la justicia y de la razón.

El tercer carril

Dice el Sr. Echevarría: «Para componer en su aspecto financiero el que pudieramos llamar nuestro ferrocarril estratégico se tomaron del plan formado con arreglo á lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley, siete líneas independientes, que intencionadamente en el último párrafo del artículo 35 se añadirán los kilómetros de Zurgena á Cartagena, pues desde allí en adelante, se utilizará la vía ancha que parte de Baza á Murcia y sigue de Murcia á Cartagena: 180 kilómetros en los cuales se colocará el tercer rail á que se refiere el art. 36 de la Ley Besada».

«A pesar de la aplicación del tercer rail en el mismo proyecto, los diputados y senadores por Granada y Jaén, en su carta á los periodistas, fecha 23 Junio 1908, decían que la vía ancha «no sería conveniente para los intereses de Granada», fundando su convicción en la naturaleza de la línea destinada á unir los arsenales de la Carraca y Cartagena, porque siendo vía de un metro, el ramal que de Granada fuese hasta el punto de empalme, si se construyera con una vía de diferente anchura, habría necesariamente de exigir un trasbordo de las mercancías, puesto que ni en el plan se ha previsto la construcción de un trozo especial en aquellos kilómetros, ni los intereses públicos permitirían un gasto completamente ocioso.»

«Y esto se decía por diputados y senadores de las provincias de Granada y Jaén, a los tres meses de promulgada la ley, cuyo artículo 36 autoriza al Gobierno para utilizar en todo ó en parte las líneas de vía ancha, colocando un tercer rail. Y cuando se contaba con su aplicación, en los 180 kilómetros que hay de Zurgena á Cartagena, no se ocurría adoptar igual medida en los 84 kilómetros y medio de Granada á Motril; ó en la mitad próximamente, de Orgiva á Motril. ¿Qué prueba esto? Una ignorancia supina, que no es posible adjudicar á todos los firmantes, ó una mala fe reconocida en los *mensajes*, á la cual, cándida ó estúpidamente, se sometieron los demás, pues si en 180 kilómetros se va á poner un tercer rail, con más razón puede colocarse en 85.»

Hemos copiado todo el párrafo del Sr. Echevarría para preguntarle, en su vista: Si Vd. cree que la contestación de los diputados era hija de la ignorancia ó de la mala fe de quién cree Vd. que

son hijos los datos que Vd. expone para deducir una consecuencia completamente falsa?

El concurso del estratégico imponía terminar la línea entre las estaciones de Zurgena y Almanzora, de donde partiría un tercer carril hasta el puerto de Aguilas (no de Cartagena) aprovechando la línea construída; y desde Aguilas otro nuevo ramal de vía estrecha al puerto de Cartagena, si se ponían de acuerdo con las compañías que explotan aquellas líneas. Es decir, que aprovechando el *estir* construído una línea ancha querían poner un tercer carril; pues de este modo se obtenía una gran economía. El trayecto de ese tercer carril es de 59 kilómetros y no de 180 como dice el señor Echevarría; y su coste el de un millón de pesetas aproximadamente. Resulta, pues, que con objeto de reducir el coste del presupuesto, se quería, en el proyecto, imponer una servidumbre de 59 kilómetros sobre una línea *hecha*.

¿Dónde, pues, está la lógica del señor Echevarría al sostener que si en 180 kilómetros hipotéticos se va á poner un tercer carril con más razón puede colocarse en 85 que es la distancia que hay entre Granada á Motril? Nos quiere decir el Sr. Echevarría, en donde está esa línea para que pueda colocarse ese tercer carril? ¿O es que, pretendiendo que se construya una vía normal en ese trayecto y después de construída, se le adicione el tercer rail?

Porque no hay que olvidar tampoco que es preciso el acuerdo de las Compañías para ello. Para tender los 59 kilómetros de Zurgena á Aguilas, había que contar con el asentimiento de las Compañías Lorca á Baza y Diputación de Almeridricos á Aguilas. Estas no lo han dado y por ello, el Consejo de Obras públicas en su dictamen, obliga á la construcción de vía estrecha en toda su longitud.

La construcción de una vía normal entre Granada y Motril es un disparate á pesar de que crea lo contrario el Sr. Echevarría y vamos á demostrarlo en cuatro palabras.

«El Consejo de Obras públicas con objeto de obtener economías en la construcción del estratégico y á pesar de que su trazado se ha hecho con arreglo á las prescripciones del ramo de Guerra, y que lo han encontrado bien los ingenieros del Estado encargados de su confrontación, ha dicho que se aumenten las pendientes y se reduzcan las curvas. El radio de estas es de 120 metros. ¿Sabe el Sr. Echevarría, cual es el radio de una vía normal? Pues el mínimo es de 300 metros, y así son los autorizados como límite en el ferrocarril del Sur de España. Si la construcción de un ferrocarril resulta caro con curvas de 120 metros ¿qué resultará cuando éstas sean de 300? Como construcción técnica, una enormidad por la cantidad de obras y de movimiento de tierras á efectuar; como negocio económico un desatino, atendido su exorbitante precio, la longitud de la línea y lo reducido del tráfico entre Granada y Motril, pese á granadinos y motrileños.»

«Cree el Sr. Echevarría, con franqueza absoluta, que es hacedera una construcción de tal naturaleza?»

La inmoralidad del Estratégico

«Me propongo que el estratégico salga muerto de los puntos de mi pluma en el día de hoy» dice

el Sr. Echevarría con acento de dómíne y como arma para con- «mar ese asesinato alude á la memoria que el Sr. Cervantes publicó en el año 1905, relativa al proyecto de la red de ferrocarriles económicos de la Alpujarra, para deducir que presuponiéndose en aquella un precio de 87.769 pesetas de coste kilométrico, es una inmoralidad fijar en 295.000 el coste análogo del ferrocarril estratégico.

Aparte de que se prestaría á una muy dura calificación el sacar como argumento los datos de una memoria relativa á un anteproyecto para obtener una concesión; supone manifiesta mala fe refutar un proyecto sin apoyarse en más datos que los que suministra una Memoria hecha bajo bases completamente distintas. Para ofrecer al público, con lealtad, una conclusión determinada es preciso Sr. Echevarría, estudiar ó haber estudiado el proyecto del ferrocarril estratégico; las condiciones impuestas para su trazado; las obras presupuestadas; todo ese arsenal de datos, en fin, que puedan establecer un término de comparación entre uno y otro proyecto. Obrar de otro modo, ó sea como Vd. lo hace, podrá acomodarse á su particular punto de vista, pero en modo alguno á la verdad de los hechos.

Dice Vd., que las líneas del anteproyecto son las mismas que se han incluido en el ferrocarril estratégico. Pues bien, admitiendo el hecho vamos á tomar, como punto de vista, la línea de Granada á Motril para demostrarle á Ud. que eso de forzar las cifras es pura fantasía.

El ramo de Guerra ha impuesto para la construcción del estratégico pendientes de 40 milésimas y curvas de 120 metros de radio. En el proyecto de ferrocarriles económicos á que Vd. alude, se habían fijado pendientes de 40 milésimas y curvas de 60 metros. ¿Sabe Vd. Sr. Echevarría lo que representan esas diferencias de características en ferrocarriles de montaña? más del doble de las cantidades presupuestas en las líneas económicas. Los técnicos podrán ilustrarle.

«Sabe Vd. Sr. Echevarría los túneles que se habían proyectado en el estudio á que Vd. alude, entre Granada y Motril? Seis, con una longitud de 2.280 metros y una sección de 4 metros. ¿Sabe usted los proyectados en el mismo trayecto, en el ferrocarril estratégico, por exigencias del trazado impuesto? *Seis y cuatro*, con una longitud de 18.592 metros y una sección de 4'50 por 5'95 metros.

«Conoce Vd. el ancho de la explanación proyectada para unas y otras líneas? ¿Sabe Vd. cual es el material de traviesas consignado en uno y otro trazado? ¿Conoce Vd. la clase de carril presupuestado para uno y otro proyecto? ¿Sabe Vd. el número de estaciones fijadas en uno y otro trazado? Dada la explanación ¿conoce Vd. el importe de los demontes, obras de fábricas, remoción de tierras etc., de uno y otro proyecto? Pues si no sabe Vd. nada de eso, y si lo sabe, se le calla maliciosamente ¿qué crédito cabe dar á unas manifestaciones falsas de toda falsedad, y publicadas para dar satisfacción á particulares conveniencias?»

Las beneficias

Dice el Sr. Echevarría: «Porque con el coste kilométrico de 87.769 pesetas, calculaba el señor Cervantes (página 82 de su Memoria) un interés anual de 15'73 % el cual, con arreglo al de

295.000 pesetas, ascendería á cincuenta por ciento anual, convirtiéndose á los rematadores del estratégico, en unos escandalosos usureros.»

El desconocimiento, por no decir otra cosa, del Sr. Echevarría queda de manifiesto con este párrafo. Y lo que es más curioso; trata con él el Sr. Echevarría de sepultar el estratégico y el resultado es contraproducente.

En efecto: cuando el coste kilométrico se suponía en 87.769 pesetas, el capital iba á producir un interés del 15'73 %. Ese interés ó beneficio consiste, si las matemáticas no mienten, en el resultado de la diferencia de gastos é ingresos; entendiéndose por gastos los que origina la explotación de la línea y por ingresos los que produce el tráfico de la misma.

Como la mayor carestía en la construcción no determina aumento en el tráfico resultará que el beneficio que se calculó obtener con un coste de 87.769 pesetas será el mismo que se obtendrá con el estratégico con un coste de 295.000. Y como el capital invertido es extraordinariamente mayor á consecuencia de las prescripciones impuestas á la construcción, el beneficio que obtendrán los rematadores del estratégico, no llegará al 5 por 100, ó sea precisamente todo lo contrario de lo que afirma el Sr. Echevarría, á quien hacemos el honor de dedicar esta sencilla lección de aritmética elemental.

No hay que olvidar que el Estado, en esta clase de ferrocarriles lo único que hace es garantizar al capital un interés de 5 por 100. Si el beneficio excediera de esos límites, el Estado dejaría de abonar el interés. Y en este caso nos quiere decir el Sr. Echevarría lo que es más moral si la construcción de un ferrocarril que no cueste un céntimo al Erario ó la construcción de una línea subvencionada por el Estado? La argumentación del señor Echevarría es hojarasca incapaz de resistir el más ligero análisis.

La carestía del estratégico

Ahora que se está discutiendo acaloradamente en la prensa de Granada la conveniencia de construir un ferrocarril de vía ancha de Granada á Motril, con completa independencia del estratégico, bueno es que el público sepa, ya que tanto se habla de la carestía de la línea y de lo excesivo del presupuesto, en qué consiste esa carestía y cuales son los trozos más caros.

Y bueno es que tomen nota de ello los que seducidos por el canto de sirena de los partidarios de esa vía ancha de Granada á Motril, creen de factible ejecución un proyecto pintado de color de rosa por sus patrocinadores.

El presupuesto más costoso de toda la línea de Torre del Mar á Zurgena, es el de la línea de Motril á Granada. Y para que se tenga una idea exacta de ello, allá van datos de una veracidad indiscutible.

Primera sección

La primera sección de esta línea que comprende desde el Puerto de los Perdidos en la desembocadura del Guadalfeo hasta la Rambla de la Barbacana, abarca cerca de 42 kilómetros, divididos en tres trozos.

su desembocadura por el Tajo de los Vados; la ladera izquierda de dicho río hasta llegar á su reunión con el Cadiar y la falda de Sierra de Lujar.

En esta sección se encuentran los ríos Guadalfeo y Cadiar; las Ramblas de Escalate, Ortigas, Alcázar y Torbiscón; los barrancos de San Antonio, del Cristo, del Castillejo, del Gas, de la Vivora, de las Piedras, de las Negras, del Olivo, del Muerto, del Castillejo, de los Tablones, del Sapo, del Poyo Montaro, de los Turantos, del Tajo del Aguila, de Picano, de las Herminas, de los Castillos del Talancó, de los Hoyos del Arenal, de la China, de las Cabras, de la Cutarda, de la Umbria, de Verdite, de la Virgen, de los Tintes, de los Curros y de los Porcelos.

El desnivel existente en esta sección es tan extraordinario que hay que atravesar el cerro de Escalate con un túnel de tres kilómetros y salvar la divisoria del Puerto de Jubileu con dos túneles de 1.575 y 1.768 metros, existiendo además otros 33 túneles de 33, 45, 83, 91, 252, 153, 50, 30, 38, 43, 113, 297, 33, 100, 23, 285, 250, 195, 65, 70, 150, 75, 15, 75, 67, 21, 216, 195, 16, 12, 127, 153 y 275 metros, lo que supone un longitud en túneles de cerca de once kilómetros.

Existen además en esta sección 156 alineaciones, con una longitud de 27 kilómetros las rectas y 15 las curvas, con la circunstancia de que la mayor alineación recta tiene 1.426 metros y 25 la menor; la curva de mayor desarrollo 663 metros y los radios una variación de 120 á 250 metros.

Hay en esta sección 18 rasantes de las cuales siete son horizontales con una longitud de 6.565 metros y en pendiente que no excede del 2 por 100.

Las obras metálicas son: un puente viaducto de tres tramos de 70 metros, sobre la Rambla de Alcázar; otro de cuatro tramos de 70, sobre la de Torbiscón, y otros dos de 40 metros sobre la misma Rambla.

Segunda sección

Empieza esta sección, que tiene tres trozos con una longitud total de 31 kilómetros, en la estación de Orgiva, de la línea general, hasta terminar en Padul.

Atraviesa los ríos Guadalfeo, Río Santo, Lanjarón y Urcal; los barrancos del Buo, Animas, Juan Bueno, Cuquito, Salto del Lobo, Cañas, Tablete vacío, Encina, Albuñuelas, Bulo, Rostabal y Caçoria; ramblas de las Arcas, del Castiello, Conchar, Conde y Era Grande, el arroyo del Marchal y las carreteras de Granada á Motril y de Zalará á Pinos.

Existen en esta sección 27 túneles con longitudes de 80, 245, 59, 321, 70, 190, 68, 1.204, 10, 155, 93, 110, 502, 47, 51, 12, 202, 59, 41, 50, 63, 47, 251, 563, 45, 136, 30, 107, 30, 234, 84, 459, 78, 110, 734, 129, 50 y 347 metros, ó sean 7 1/2 kilómetros de túneles.

Está formada la sección por 156 alineaciones y 26 rasantes con una infinidad de puentes metálicos y obra de mampostería, entre ellas un puente de cuatro tramos para paso del Guadalfeo; un tramo de 70 para el del río Lanjarón; 2 tramos de 70 metros para el cruce del Barranco de Tablato; un tramo de 70 y uno de 40 para el del río Durcal; un puente de 20 metros para el río Jauto; otros dos de 70 para el barranco del Barrancón y otro de 10 para la Rambla de Conchar.

Tercera sección

Empieza cerca del Padul y termina en Granada. Tiene tres trozos y una extensión de 28 kilómetros, encontrándose entre el primero y segundo trozos la desviación del Suspiro del Moro.

Cruza los ríos Dilar, Genil y Beiro; rambla de Zujanco; barrancos de la Cañada, Cueva de Campos, Cororo, Canal, Fusate

Alta, los Andes y Otuna, carreteras de Armilla y Allama, y caminos de Motril, Albuñuelas, Restabal, Padul, Cozujar, Oyanco de la Rosa, Almuñecar, Marchal, Fejar, Gubia, Churriana, Ojjares, Gubia chica, Purchil y Torrecilla.

Se compone esta sección de 77 alineaciones y 35 rasantes sin ningún túnel, pero con un gran número de obras de fábrica y entre ellas cinco puentes de tres tramos de 20 metros; ocho de 5; y 2 de seis tramos sobre los ríos Dilar y Genil.

Cuarta sección

Se compone esta sección de un solo trozo que arranca en el Puerto de los Perdidos y faldeando las últimas estribaciones de la Sierra, atraviesa la vega de Motril para terminar en el Varadero, con una longitud de 10 kilómetros formada por 33 alineaciones y 9 rasantes.

Los túneles de esta sección son doce, con una longitud de 123, 50, 56, 68, 25, 33, 41, 50, 31, 67, 31, 204, 50, 12, 68 y 119 metros, ó sean en total 854 metros de túnel; varios puentes é infinidad de obras de fábrica y mampostería.

Lo expuesto, á la ligera, es suficiente para que el lector pueda formar juicio de lo caro que ha de resultar la construcción del ramal de Granada á Motril. Y podemos afirmar, sin riesgo á equivocarnos, que ese trozo, es el hueso de la línea estratégica, el más difícil, el más costoso y el que más inconvenientes ha de ofrecer en la construcción.

El tiempo se encargará de demostrarlo.

El ferrocarril estratégico

Fragmento de otra carta del diputado á Cortes por Granada, señor La Chica, al diputado por Motril, Sr. Romero Civantos.

«Vejo que en uno de los párrafos de tu carta de hoy cantas un himno á las ventajas del ferrocarril estratégico; menos mal. Y en otro párrafo dices, que el expediente del ferrocarril estratégico está rodeado de un ambiente malsano, en cuyo ambiente está comprendida la palabra inmoralidad; y yo en esto repito una, cien y mil veces que no es, que no puede ser el expediente el que esté rodeado de un ambiente malsano. El que ó los que puedan estar rodeados de ese ambiente malsano, es ó son los que con motivo de ese expediente, hubieran intentado algo que mereciera por ello ser calificados de inmorales. ¿pero el expediente qué culpa tiene de lo que con el hubieran pretendido hacer?»

«Era el presupuesto exagerado ó abultado? En primer término ya se han dado las órdenes para que lo reduzcan; y en segundo, que si por ser los presupuestos exagerados fueran á rodearse de ambiente malsano, de la mayor parte de los expedientes que se tramitan para realizar obras del Estado, habría que decir lo mismo que vienen diciendo del expediente del ferrocarril estratégico.»

Ejemplo: el presupuesto de las obras que ha salido á subasta hace poco tiempo para construir el puerto de Adra. Sino recuerdo mal, este presupuesto alcanzaba la cifra de 1.900.000 pesetas y el licitador á quien se le adjudicó remate ha hecho una baja de 500.000, es decir, una baja del 27 por 100; y á nadie se le ha ocurrido decir que estaba rodeado de ambiente malsano el expediente del puerto de Adra.

Entonces por qué hablar tan mal del presupuesto del estratégico cuando por mucho que quiera revisarse, es casi seguro que

no se harán a realizar una baja de esta importancia?

Para nuestra basta un botón; pero si fuera necesario podrían buscarse colecciones enteras. Si quisiera, entretanto en revisar los presupuestos que se forman para carreteras y las rebajas que en ellos hacen los que acuden como licitadores con el deseo de construirlos; y nunca habrás oído decir que esos proyectos ó esos expedientes subastados, hayan despedido los olores propios de lo que está mal sano.

Lo que si afirmo y digo en todas partes, y no rectificaré de criterio mientras no se me demuestre que estoy equivocado, teniendo en cuenta que para demostrar hay que razonar, prescindiendo del sofisma y de la palabrería, que lo que sucede es que para construir los ferrocarriles estratégicos que unen á Torre del Mar con Zurgena, ó solo el ferrocarril estratégico que habría de unir á Granada con Motril, hay facilidad de encontrar capital, porque garantiza el Estado el 5 por 100 del dinero que se invierte y por tanto hay posibilidad de que se construyan.

Lo que pretenden las compañías de Andaluces y Sur de España, prevaleciendo de la impresionabilidad del carácter meridional, es lanzar adjetivos más ó menos adecuados para aquello que intentan calificar, y utilizar todos los procedimientos, sean de la clase que fueren, para ver el modo de conseguir que la opinión se aleje del ferrocarril único que puede construirse entre Granada y Motril, y pida ferrocarril de vía ancha, con subvención, que aun suponiendo lo concedieran las Cortes sin retirar el estratégico, como afirma el doctor en Derecho Administrativo, señor Echevarría, no habría quien lo construyera; porque esos ofrecimientos que hace Ivo Bosch, valen tanto como aquellos que muchos años viene anunciando de que el puente de Gor quedará arreglado; de que los minerales de Linares vendrán al puerto de Almería que es el más próximo al punto que de extracción; de que habrá coche directo entre Madrid y Granada; de que habrá material suficiente ó siquiera útil para el servicio; de que construirá el ferrocarril de Baza á Calasparra, cuando es seguro que los vecinos de aquellos pueblos y los moradores de aquellos campos seguirán aun muchos años teniendo que viajar ó transportar sus mercancías por los medios más primitivos, confortados con las promesas y esperanzas de don Ivo Bosch.

Pues bien, para terminar, digo, que el que quiera ó le convenga caer en ese lazo, que caiga; pero á mí, mientras no se me demuestre de un modo terminante lo contrario, seguiré pensando y defendiendo lo que hasta aquí he pensado y defendido; y en todo momento estaré á disposición de mis electores para exponerles los argumentos que forman el juicio que sobre esta materia tengo, y solo variaré cuando las razones extrañas me convengan, y en todo caso si el mandato de mis representados á quienes me debo y estoy obligado, me trazaran distinta senda.

Juan R. La Chica.

Por tierras desoladas

He leído con fruición, la noticia de la visita, que con motivo de la inauguración de las obras del grupo escolar que regala la Compañía Baird, al Ayuntamiento de Alquífe, van á hacer á dicho pueblo entre otras importantes personalidades, los señores subsecretario de instrucción pública don Natalio Rivas y el Inspector general de primera enseñanza don Rafael Altamira.

Tierras de desolación son las que van á contemplar sus ojos. Montañas azules coronadas de nieve y de las que la mano del hombre hizo desaparecer, espeque encinas y seculares bosques. Llanuras inmensas, desiertas, yermas é infructíferas, que piden protección y amparo á los hombres.

Pueblos que blanquean con las tintas opalinas del amanecer y que se asientan en las falda de la tierra, como girones de vida, que demandan auxilio y amparo. Todo es grande en aquel magno edificio que forman las montañas del Marquesado, desde

las colinas de Huéneja hasta las estribaciones ciclópeas y abruptas del Cerro Barrero de Geres del Marquesado.

La soledad y el misterio parecen presidir los destinos de aquella región. Se trabaja en silencio, se vive con angustia y parece que una barrera más alta que las más elevadas cimas de la Sierra, se para á aquellos contornos del mundo culto.

Diríase, que el aislamiento que marcan las escabrosidades del terreno, es un signo del mutismo cultural, agrícola, educativo, social y económico que construye á moldes de retraso á los pueblos enclavados en aquella falda occidental de Sierra Nevada.

Una fuente de vitalidad emerge de Alquífe, Bilbao del Mediodía, centro de actividades de todo el contorno y voz única del progreso que pregona en aquel desierto, que la esperanza es el último asidero de los individuos y de los pueblos.

El grupo escolar que donó la Caridad privada y recogió solícito un ayuntamiento, marca un punto de reposo en el diario ajetreo de aquellas gentes.

Los representantes del Poder público, contemplarán los trozos de carretera de La Calahorra á Orgiva, interrumpidos, aguardando que se construyan.

Verán también, los campos de soledad, donde la tierra duerme esperando que el agua lleve sus fecundidades á las inseguridades del tiempo y al atraso del atávico barbecho.

Verán el hormiguero rojo de los trabajadores, que parecen notas de dolor en un pentágono de vida.

Y en las lejanías, entre las sombras oscuras de la montaña, como nidos de águilas en la roca, hogares que humean y en los que juegan niños que reciben enseñanza en edificios que atentan contra la vista y asquean el estómago.

La ganancia y el campo, el trabajo en las minas... ó la emigración, son todo el porvenir de los desarrapados pepueñuelos, que oírán como un cuento de hadas el relato de la visita oficial.

La tierra solicita protección, para que los hombres no huyan. La emigración ha tendido su manto fúnebre sobre esa región. Voces amigas llaman desde América con el sañudo de lo desconocido y del misterio.

Siembren esperanzas en esos pechos los representantes del Gobierno. Y que el desamparo de esas tierras desoladas, no mermen el único capital que ahí existe: el niño, que será el hombre del mañana.

Por esos analfabetos, que son mis paisanos y á los que quiero como á propia carne, pido.

Por esas extensas planicies, sin un arbusto y sin una mancha verde, ruego.

José B. Muñoz Ruiz.

El nuevo Arancel de Aduanas

Publicadas en nuestro número anterior las diferencias introducidas en los derechos de importación de los artículos que han experimentado variación en la cuantía del adeudo, con expresión del derecho actual y del anterior, á continuación insertamos las modificaciones introducidas en las Disposiciones del Arancel cuyo conocimiento interesa á todos los comerciantes.

En la Disposición 1.ª la única modificación que aparece es la de ampliar á 30 centímetros en cuadro las dimensiones que pueden tener las muestras de hules sin valor para su admisión con franquicia, en vez de los 15 cm á que antes estaban limitadas.

A la Disposición 2.ª no se ha llevado otra modificación que la de comprender en la franquicia de los objetos que pueden conducir los viajeros en sus equipajes, los colchones y máquinas de coser y de escribir, con señales marcadas de haberse usado.

En la Disposición 3.ª se ha consignado que en lo sucesivo deberá entenderse que las botellas y demás envases de vidrio, comprendidos en la partida 29 no deben considerarse como envases toscos y que, por consiguiente, no deben gozar de franquicia temporal cuando se importen vacíos.

para reexportarlos con líquidos

del país. También se ha puntualizado la forma y condiciones en que deben venir la pipería y cajas de madera toscas, desarmadas, para disfrutar de dicha franquicia ó admisión temporal, y por último, con relación á esta Disposición, se han incluido los globos aerostáticos y aeroplanos entre los vehículos que pueden introducirse con franquicia temporal.

Por lo que respecta á la Disposición 4.ª, hay dos innovaciones que señalar; una el adeudo de los hilados de lana ó pelos torcidos á dos ó más cabos, que en el Arancel anterior adeudaban por la partida 350 y que en la actualidad satisfarán un recargo de 10 por 100 sobre el derecho que corresponda al cabo más fino; y otra la tributación del fluido eléctrico que en lo sucesivo adeudará el derecho de un céntimo de peseta por kilovatio-hora, medido en contadores colocados en la línea fronteriza.

En la Disposición 5.ª se ha ampliado á los tegidos, puntillas, pieles, etc., la franquicia de derechos de que gozaban las envueltas de papel ó cartulina de algunos artículos similares á los mencionados. La tributación de los sacos que se introduzcan con mercancías que adeuden por peso neto, se ha modificado en el sentido de que paguen 0,10 pesetas la primera envoltente y las demás por la partida correspondiente al tegido de que estén confeccionados. Respecto de los abonos minerales, comprendidos en las partidas 206 y 207, se dispone que adeuden por peso bruto con inclusión del saco inmediato á la mercancía, debiendo pagar por la partida correspondiente al tegido, los demás sacos en que vengan envasados. Sin embargo, el sulfato amónico y los nitratos pagarán por peso bruto, con inclusión de un solo saco, debiendo el segundo satisfacer 0,10 pesetas y atararse los demás que pudieran traer, por la partida del tegido.

La modificación de mayor trascendencia en las Disposiciones introducidas corresponde á la 6.ª y consiste en admitir con franquicia toda clase de mercancías nacionales que se reimporten por las mismas entidades que las exportaron, siempre que se ajusten estas á las prescripciones que se establecen, y en consonancia con este acuerdo, gozarán también de franquicia las mercancías nacionales que se devuelvan de las Islas Canarias, según se hace constar en la Disposición 7.ª.

En esta última, se ha comprendido entre los artículos de las Islas que gozan de franquicia, las aguas minerales naturales producto de aquellas. Estas son las modificaciones más salientes que se han llevado á las Disposiciones, á propuesta de la Junta de Aranceles aceptada por el Gobierno, y en vigor desde 1.º de Enero.

Arbitrios sobre las carnes

Como suponemos que en la sesión que celebre hoy el Ayuntamiento se ha de tratar del asunto de las carnes, á continuación insertamos el escrito que el Círculo Mercantil ha dirigido á la Corporación municipal acerca de los referidos arbitrios:

El Círculo Mercantil é Industrial de esta ciudad y en su nombre y representación los que suscriben, cumpliendo acuerdo de su Junta Directiva, ante el Excelentísimo Ayuntamiento parecen y respetuosamente exponen: Que muchos comerciantes, industriales y particulares, socios de este Círculo, se quejan constantemente de que el arrendatario del arbitrio sobre las carnes, dando una interpretación extensiva á la tarifa formulada por ese Excelentísimo Ayuntamiento con sujeción á lo dispuesto en los artículos 107 al 109 del Reglamento para la ejecución de la Ley de 12 de Junio último, inserta en el «Boletín Oficial» de la provincia, número 282, correspondiente al día 29 de Noviembre de 1911, que sirvió de base para el contrato de arrendamiento para la cobranza y administración de los arbitrios impuestos sobre las carnes y grasas de reses vacunas, lanares, cabrias y de cerda y sobre la caza mayor y demás que determina la base Primera del pliego de condiciones, se permite cobrar por las

arbitrios y especies no autorizadas por la Ley, ni incluidas en la tarifa. Como de la comisión de este abuso han ofrecido algunos pruebas indubitables, este Círculo, en defensa del derecho y de los intereses de las clases cuya representación ostenta, se ha visto en el deber y en la necesidad de prestar atención á las quejas reiteradamente formuladas y por ello acordó acudir ante el Excelentísimo Ayuntamiento para que se procure eficaz é inmediato remedio á la gravedad de estos daños, para lo cual considera necesario que el Excmo. Ayuntamiento se dignara acordar, en primer término, que se recordara al arrendatario la obligación en que está de cumplir exactamente las condiciones que sirvieron de base para el arrendamiento del arbitrio sobre las carnes, y obligarle además á colocar en cada una de las Oficinas de Adeudo y Estaciones Sanitarias que la Ley determina, y en sitio visible, un cuadro ó cartel impreso, con caracteres grandes que contenga una copia de las tarifas para la recaudación, al objeto de que el público conozca en todo momento, tanto los derechos del arrendatario, como los deberes que le imponen á éste respecto las leyes de tributación.

torizadas por la Ley, ni incluidas en la tarifa.

No tiene nuestra solicitud á mermar en lo más mínimo los derechos del arrendatario del arbitrio de las carnes, que nos inspiran idéntico respeto al que guardamos para el vecindario contribuyente; solicitamos únicamente, que la Ley se cumpla justa é imparcialmente, como corresponde á la bondad y cultura de nuestra hermosa ciudad donde todos debemos procurar convivir en el respeto á todos los intereses.

Por lo expuesto: Suplicamos al Excelentísimo Ayuntamiento, que teniendo este escrito por presentado se sirva acordar, se requiera al arrendatario del arbitrio sobre las carnes, la obligación en que está de cobrar exactamente con arreglo á las tarifas y se le obligue á colocar en las Oficinas de Adeudo y Estaciones Sanitarias, que la Ley determina, un cuadro ó cartel que contenga impresas con caracteres grandes una copia de las tarifas para la recaudación.

Es gracia que esperamos merecer del Excmo. Ayuntamiento á quien guarde Dios muchos años. Almería 17 de Enero de 1912. — Por la Junta Directiva: El Presidente, José Sánchez Entrena. — El Secretario, Ubaldo Abad Terriza.

COLONIA ESCOLAR

Mañana se inaugurarán en el pueblo de Alquífe las obras del grupo escolar que la importante compañía minera William Baird & C.ª Ltd. regala á aquel Ayuntamiento.

Asisten á la ceremonia el subsecretario del Ministerio de Instrucción pública don Natalio Rivas, el Inspector general de primera enseñanza don Rafael Altamira, el catedrático de agricultura de este Instituto don Manuel Pérez García, el señor Crawford director gerente en España de la Compañía Baird é importantes personalidades de Granada entre ellas el Rector de aquella Universidad y Director del Instituto. Plácemes calurosos merece la Compañía Baird y el señor Crawford por ese espléndido rasgo de generosidad que tantos beneficios ha de proporcionar al pueblo de Alquífe.

Los impuestos municipales

En el despacho de la Alcaldía y presidida por don Braulio Moreno Gallego, se reunió la Comisión de Hacienda del Excelentísimo Ayuntamiento, asistiendo los concejales señores Estevan Gomez, Maldonado Sánchez y García Gomez. El objeto de la reunión no era otro que el estudiar los pliegos de condiciones para la cobranza de los impuestos sustitutivos al de consumos. En primer término se examinó el relativo al impuesto sobre inquilinato, por el cual se calcula un ingreso de 75.000 pesetas para el Erario municipal. Se abonará el 5 por 100 por decimo de cobranza.

“Bodegas Bilbainas”

Sociedad Anónima.-Capital 6.000.000 pesetas. RIOJA FINO Y COGNAC FARO, BODEGAS BILBAINAS, PIDANSE EN TODAS PARTES Representante en Almería y su provincia Vicente y Diego Juan Alarcon GLORIETA DE SAN PEDRO, 3.-TELEFONO NUM. 228

“HISPANIA” COMPAÑIA GENERAL DE SEGUROS

Capital Social suscrito. . . 3 000.000 de Pesetas Capital total desembolsado. 2.300.000

Accidentes del trabajo. Accidentes individuales. Coches y caballos. Automóviles. Incendios. Responsabilidad civil. Profesiones liberales. Roturas de cristales. Clínicas particulares en Bilbao.-Lijón.-Lueña y Barcelona. DOMICILIO SOCIAL, Cortes, 651.-BARCELONA. Delegaciones y Agencias, en las principales poblaciones de España. Autorizada por R. O. de Noviembre de 1909. Vicente y Diego Juan Alarcon. Glorieta de San Pedro, 3.-Teléfono, 228. Autorizado por la Comisaría General de Seguros.

Se acordó encargar al Arrendatario de cédulas personales la confección del censo de edificios y se fijó en mil pesetas el precio máximo que abonará el Ayuntamiento por dicho servicio.

Madrastra apaleada

En la calle de Santa Ana (Quemadero) fué apaleada ayer la anciana de 50 años Nieves Moreno Romera por su hijastro José Padilla Nuño de 20 años. Por diferencias de familia cuestionaron ambos y el José la empujó á puntetas contra su madrastra ocasionándole la fractura de la séptima costilla del lado izquierdo.

El furioso hijastro armado de una faca pretendió hacer uso de ella contra su víctima, impidiéndolo oportunamente su hermano Miguel de 25 años, el que resultó de la refriega con una herida incisa punzante en el vacío izquierdo. El agresor José Padilla padece también una herida incisa de tres centímetros en la mano derecha ocasionada por su hermano al arrearle éste el arma.

Los tres heridos fueron curados en la casa de socorro. El juzgado interviene en el asunto. De esta moción se dará cuenta en la sesión de esta tarde.

De sociedad

Procedente de Sevilla llegaron ayer en el tren correo don José Burgos Tamarit y señora.

Don José Torre Marín, regresó ayer de la Corte.

En el tren correo salieron ayer para Alboloduy, nuestros amigos de aquel pueblo, D. Antonio Guill Soriano y D. Juan Valverde Diaz.

El propietario D. Juan Godoy García, marchó ayer á Alhabia, en el tren correo.

Para Guadix, salió ayer D. José Miranda.

Acompañado de su señora y madre política, regresó anteayer de Madrid, el acreditado comerciante don Agustín Fernández Abad.

Ha regresado de Granada, el joven D. Luis Pardo.

La profesora del Colegio de Niñas Nobles, de Granada, Sor Carmen Almansa Laynez se encuentra en esta ciudad.

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, á ptas. 2.50 botella de UN kilo. Paseo del Príncipe, 8.

Teatro Variedades

Lista de la Compañía

Primer actor y director: Julio Nadal. Maestro director y concertador: Antonio G. Catalá. Tipos: Guadalupe Molina, Carlota Paisano, Teresa Sánchez, Aurora Pons, María Muñoz, Rosalía Salvador. Tiple característica: Clotilde Romero. Tenor: Paulino Victoriano Baritono: Lino Rodriguez. Otro primer actor: Francisco Enciso. Tenor cómico: José Moreno. Actor genérico: Enrique Salvador. Segundas partes: Elena Salvador, Pilar Tomás, María Enciso, Pedro Paisano, López Cornejo y A. Monserrat. Coro: Treinta coristas de ambos sexos. Apuntadores: José Sánchez, y Antonio Quintero. Sastrería: José Marcó. Decorado: Madalena, Salvador y Compañía. Archivo: Sociedad de Autores. Repertorio: Todo lo moderno y clásico del antiguo. Se abre un abono por 20 funciones á los precios de la última temporada.