

EL ESTRATEGICO

Periódico defensor del Ferrocarril de Torre del Mar à Zurgena

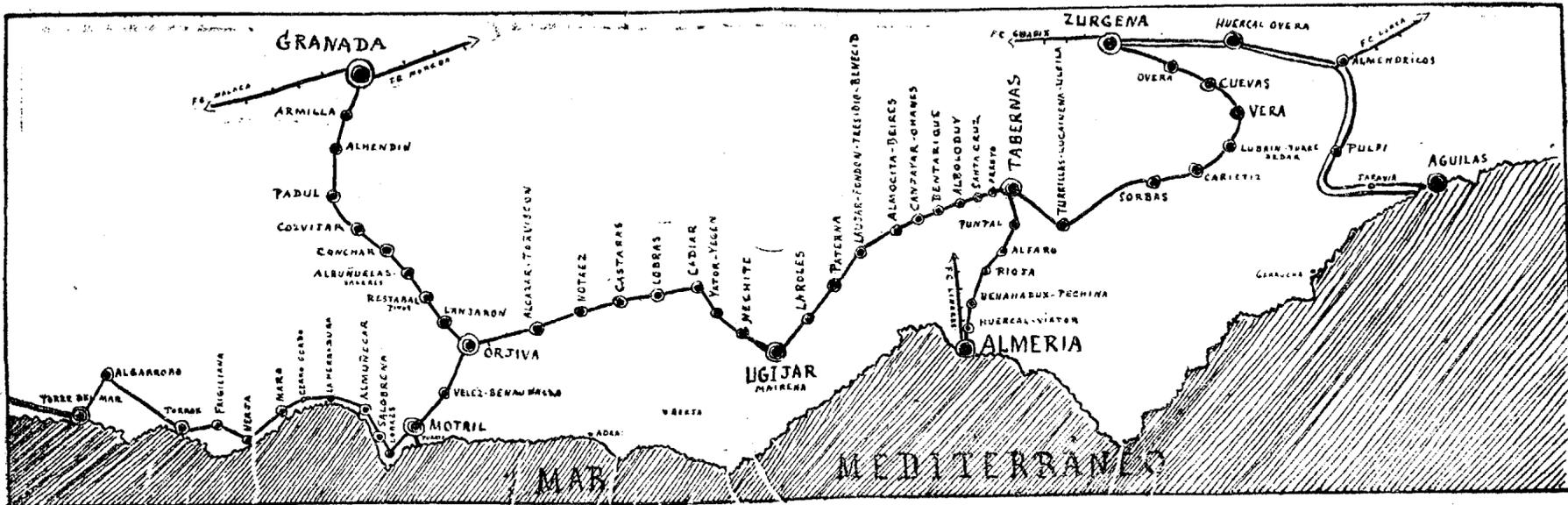
AÑO II.

Almería.—Lunes 3 de Junio de 1912.

NÚM. 23.

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

SOLUCION AL PROBLEMA DE LA MISERIA REGIONAL



Ferrocarril estratégico de Torre del Mar à Zurgena

Secciones	Kms	Estaciones	Distancias entre las estaciones
Torre del Mar à Motril	72	De primera clase	hendin, Armilla, Rioja, Benahadux, Pechina y Huércal-Viator.
Motril à Rambla Barbacana	42	Granada y Almería.	De segunda clase
Rambla à Río Bayarcal	43	Orgiva, Cádiz, Ugijar, Mairena, Laujar, Fondón, Presidio, Benecid, Canjáyar, Ohanes, Tabernas, Sorbas, Vera, Cuevas, Zurgena, Motril y Padul.	De tercera clase
Río Ohanes à Tabernas	32	Vélez Benadulla, Orgiva (empalme) Alcazar, Torvizcón, Notéaz, Cástaras, Lobras, Yator-Yegen, Nechite, Laroles, Almócita-Beires, Alboloduy, Bentarique, Paterna, Turrillas, Lucainena, Uleila, Lubrín, Turre-Bédar, Motril (empalme), Lanjarón, Restabalinos, Albuñuelas, Saleres, Al-	De Notéaz à Cástaras 4'189 De Cástaras à Lobras 5'110 De Lobras à Cádiz 6'311 De Cádiz à Yator 9'239 De Yator à Nechite 5'756 De Nechite à Ugijar 4'151 De Ugijar à Laroles 4'551 De Laroles à Paterna 8'973 De Paterna à Lanjarón 9'794 De Lanjarón à Beires 10'094 De Beires à Canjáyar 6'096 De Canjáyar à Bentarique 11,004 De Bentarique à Alboloduy 11'610 De Alboloduy à S. Cruz 7,485 De Santa Cruz à Arroyo 8'395 De Arroyo à Tabernas 11'521
Río Bayarcal à río de Ohanes	32		
Río Ohanes à Tabernas	54		
Tabernas à Uleila	27		
Uleila à t. c. Bédar	27		
F. c. Bédar à Zurgena	34		
Orgiva à Granada	62		
Tabernas à Almería	31		
Zurgena à Aguilas	59		
Total	493		

Comentarios á una Exposición

IV. **Números cantan**
Se ha dicho para atacar al ferrocarril estratégico y lo ha repetido el señor Echevarría en su Exposición infinidad de veces, como si estos conceptos fueran incontrovertibles, que el proyecto presentado habla de proporcionar lucros excesivos é indebidos al concesionario; beneficiar intereses particulares con daño del interés público y favorecer enriquecimientos privados á costa de los sacrificios del Estado.
Ya hemos visto al analizar el presupuesto del material móvil calculado para la línea estratégica, que todas esas manifestaciones son sencillamente absurdas y que una somera exposición de hechos ha bastado para derrumbar el artificio de una hueca palabrería.
Veamos ahora lo referente al material fijo; ya que en este debe radicarse la inmoralidad del estratégico, á juicio de los detractores del proyecto.
El Ministerio de la Guerra impuso en una de las prescripciones de la R. O. de 14 de Mayo de 1908 que las pendientes del ferrocarril estratégico no habían de exceder de 20 milésimas, ni el radio de las curvas de 120 metros. Con arreglo á este mandato se hizo el proyecto; lo informaron favorablemente las Jefaturas de Obras Públicas; la cuarta división de ferrocarriles hizo lo propio y se elevó al Consejo Superior para su dictamen y aprobación definitiva.
En el Consejo se observó que con tales características el proyecto resultaba caro, como ya lo había previsto el señor Cervantes,

y se devolvió al autor para que se reformara, amoldando más el trazado al terreno y autorizándole para poder llegar, en trayectos muy justificados, á pendientes de 25 milésimas y á curvas de 100 metros de radio.
Para llegar á estas variaciones era preciso una disposición de Guerra que las autorizara y esta disposición se otorgó por Real Orden de 16 de Enero último en la cual se a limitan los límites y los radios propuestos por el Consejo de Obras Públicas puesto que según palabras textuales de dicha Real Orden, el no aceptarlas exigiría obras excepcionales, un gran alargamiento y considerables gastos de construcción.
Venos, pues, demostrado hasta la evidencia, que la carestía principal del estratégico la constituye el límite de las pendientes y el radio de las curvas, cuyas características tuvo que acatar forzadamente el autor del proyecto; vemos, pues comprobado con las propias oficiales manifestaciones del Consejo de Obras Públicas y del Ministerio de la Guerra, que esas características son las que encarecían el proyecto y vemos igualmente patentizado que esa supuesta inmoralidad no radica más que en los cerebros de quienes han manejado la frasa para el mayor efecto de sus combinaciones.
Y no conviene olvidar, ya que se ha hecho mención de ello, que en el proyecto de ferrocarriles de la Alpujarra hecho por el señor Cervantes en 1905, las pendientes eran de 35 milésimas, las curvas de 50 metros de radio, los túneles de 4 metros y el ancho de la

explicación con arreglo á estas características.
Entremos ahora á analizar el coste calculado de las primeras materias en el ferrocarril estratégico, para seguir exponiendo al público con la rudeza propia de la verdad desnuda, esos precios escandalosos que han de beneficiar tanto los intereses particulares.
Arena. El metro cúbico de arena está calculado en el proyecto del ferrocarril estratégico á pesetas 3'06. ¿Es caro? Si hay quien lo pueda servir á precio inferior, creamos será aceptada su proposición inmediatamente.
Las arenas tienen que ser extraídas de los rios, arroyos y barrancos próximos al trazado, de donde habrá que sacarlas, cribarlas, limpiarlas y cargarlas en caballerías mayores ó menores, ya que lo abrupto del terreno, la carencia de caminos y la inclinación, casi siempre superior al 15 por 100 de las veredas, ha de impedir el empleo de otros medios de locomoción.
Para llegar las arenas, desde su origen, al pié de obra han de tener un recorrido, término medio, de 1.500 metros. Suponiendo el transporte á lomo de caballería mayor, el jornal que esta devenga es de 4 pesetas cargando unas 10 espaldas de las 65 que constituyen el metro cúbico. Demos por hecho que la caballería recorra 30 kilómetros al día, y en este caso habrá efectuado 10 viajes de ida y vuelta. Resultará entonces el metro cúbico de arena á pesetas 2'56 por razón de transporte, por lo cual el precio de la arena será al pié de obra:

	Ptas.
Recogida, limpieza, cribado y carga.	0'50
Transporte á 1.500 metros.	2'56
Total por metro cúbico.	3'06

Cal. El metro cúbico de cal está calculado en el proyecto del ferrocarril estratégico á pesetas 27'10. Veamos si este precio es razonable. El precio medio del metro cúbico de cal común en las distintas localidades atravesadas por el trazado es de pesetas 10. Dada la densidad de este producto, una caballería mayor puede cargar 16 espaldas y una menor 10 espaldas. El recorrido medio desde el punto de origen al pié de obra puede calcularse en 10 kilómetros. Empleando caballerías mayores, el transporte por kilómetro resultará á pesetas 1'10 por metro cúbico. Tendremos pues:

	Ptas.
Metro cúbico de cal en los hornos.	16'
Transporte á diez kilómetros.	11'10
Metro cúbico al pié de obra	27'10

Cementos. Los cementos nacionales cuestan sobre muelle de Motril, Almería y Aguilas á pesetas 65, 59 y 61 por tonelada respectivamente. Resultan á un precio medio de 63 pesetas. El flete de Barcelona á Almería es de 7 pesetas la tonelada.
Los cementos que desembarquen en Motril servirán para la línea de Motril á Granada (83 kilómetros) y Orgiva à Nechite (77 kilómetros). Para la primera tontería que hacer un recorrido medio por carretera de 83 kilómetros y 9 en caballería. El recorrido

	Ptas.
por carretera cuesta á 0'50 pesetas por tonelada y kilómetro; de donde resultará que cargando un carro una tonelada, recorrerá 30 kilómetros al día y valdrá el transporte 15 pesetas. En caballerías, resultará la tonelada y kilómetro á 66 pesetas, teniendo en cuenta que una caballería no puede transportar más que 3 sacos de á 50 kilogramos cada uno. Con estos antecedentes tendremos:	
Tonelada en el puerto de Motril.	65'
Recorrido por carretera (38 K. á 0'50).	19'
Id. por caballería (3 K. á 1'66).	4'98
Carga y descarga.	1'
Almacenaje y pérdida 10 por 100.	9'
Total por tonelada.	98'93
¿Saben nuestros lectores y sabe el señor Echevarría á como se ha calculado en el proyecto del ferrocarril estratégico? á 99 pesetas. En el trozo de Orgiva à Nechite, recorrerán los cementos por carretera 15 kilómetros y por caminos de sierra, en caballería una distancia media de 31 kilómetros. Así pues:	
Tonelada en puerto de Motril.	65'
Recorrido carretera (15 á 0'50).	7'50
Id. por caballería (31 á 1'66).	56'44
Carga y descarga.	1'
Almacenaje y pérdida 10 por 100.	12'99
Total por tonelada.	142'93

se ha calculado á 113 pesetas por tonelada.
Los cementos que desembarquen en el puerto de Almería servirán el trozo de Nechite à Tabernas à Almería, (130 kilómetros). Para el primero tendrán que recorrer 12 kilómetros de ferrocarril cuya tarifa es de 4'11 pesetas, y 21 kilómetros, término medio, en caballerías.
Tendremos, bajo esta base:

	Ptas.
Tonelada en puerto de Almería.	59'
Transporte por ferrocarril.	4'11
Id. por caballería (24 kilómetros á 1'66).	39'84
Carga y descarga.	1'
Almacenaje y pérdida 10 por 100.	10'53
Total por tonelada.	114'38

En el estratégico está presupuestada á pesetas 114'50.
Para el ramal de Tabernas à Almería recorrerán por carretera 15 kilómetros y 4 en caballerías por término medio; de donde resulta:

	Ptas.
Tonelada en puerto de Almería.	59'
Transporte por carretera (15 kilómetros á 0'50).	7'50
Id. por caballería (4 kilómetros á 1'66).	6'64
Carga y descarga.	1'
Almacenaje y pérdida 10 por 100.	7'51
Total por tonelada.	81'65

En el estratégico está presupuestada á pesetas 82.
Los cementos que desembarquen en Aguilas se destinaron al trozo de Sorbas à Zurgena (87 ki-

