

El Ferro-carril.

Se publica los Miercoles y Sábados.

DIRECTOR: AMADOR RAMOS OLLER

Oficinas: Quesada, n.º 12.



LA SEÑORA

DOÑA ELOISA DE OÑA PINTEÑO DE SANTACREU,

Falleció en Catarroja (Valencia) el 30 de Julio de 1898, á la edad de 21 años, despues de recibir los Santos Sacramentos.

R. I. P.

Su viudo D. Jose Santacreu, padres D. Enrique Oña y D.ª Eloisa Pinteño, hermanos D. Federico y D.ª Isabel, sus hermanos políticos D. José Mazarrasa, D.ª Maria, D.ª Rafaela y D.ª Teresa Santacreu, tíos, primos y demas familia, ruegan á sus amigos la encomienden á Dios.

Todas las misas que se celebren el lunes próximo, dia 8, en la Iglesia parroquial de San Pedro, desde las 7 hasta las 10 de la mañana, serán aplicadas por el descanso eterno del alma de la finada.

El Ilmo. Sr. Obispo de esta diócesis concede 40 dias de indulgencias á todos los fieles por cada misa que oyeren, sagrada Comunió que aplicaren ó parte de rosario que rezasen.

9.º Del producto de los billetes de andén retirará la Compañía el 10 por 100, á título de reintegro de los gastos que aquellos originen, destinando ó aplicando el 90 por 100 á socorros ó á obras de beneficencia en favor de su personal, dando cuenta de esta inversión al Ministro de Fomento.»

¡Al fin y al cabo!

Nuestro colega *El Linares* escribe lo siguiente en su número recibido hoy:

«Parece ser que al fin y al cabo los negros pesimismo de la *Industria Minera* respecto al trozo de Linares á la estación Baeza, en el ferro-carril de Almería, van á quedar en agua de cerrajas; á juzgar por los trabajos que desde hace tiempo se vienen practicando por el personal de la Compañía del Sur.

Nosotros celebraremos que así suceda, puesto que de optimistas que éramos, llegó tambien el colega minero á infiltrar en nuestro pecho la duda y atacamos rudamente á la Compañía del Sur.

Pero nos congratulamos si esta actitud nuestra ha influido en algo para que el ferro carril se complete en la proporción que la ley votada en Cortes prevenia.»

No se forje tales ilusiones el colega muy apreciable.

No se las forje. Ni cuando era optimista entusiasta pudo influir en la construcción del trozo de Baeza

y Linares, ni sus par... mos nan contribuido lo más mínimo al resultado que á todos nos lisonjea.

Al fin y al cabo, lo que habia de ser, es; *al fin y al cabo*, la verdad triunfa y la novela huye; *al fin y al cabo*, los hechos patentizan con embriagadora elocuencia que lo escrito contra la Compañía del Sur de España era inexacto y que las afirmaciones de *EL FERRO-CARRIL* revestían todos los caracteres de la realidad.

Porque jamás, jamás, jamás se pensó en terminar la línea en Baeza.

Jamás, jamás, jamás existió la idea de que la locomotora que arranca de Almería no llegara á Linares.

Y al fin y al cabo, los hechos patentizan la exactitud de nuestros juicios y la verdad de nuestras afirmaciones.

El fundador de este periódico, Amador Ramos Oller, Director de *EL FERRO-CARRIL*.

CON LICENCIA

El fundado temor de que mis consideraciones, como mias, parecieran á V. y á los lectores de su popular bisemanario, sobre inoportunas, cansadas, me decidí á prescindir de las que, repasando la historia de España con motivo de estos articulejos, y al tiempo de escribir el presente, acudían en tropel á mi imaginación sobre la desdichada suerte de esta noble y generosa nación española, tan acreedora por muchísimos conceptos á ocupar lugar preeminente entre las más afortunadas, y, por desgracia, tan pobre y maltrecha en los presentes dias, con serlos, á decir de nuestros *flamantes* redentores, de libertad, de igualdad y fraternidad, que, si no amenazada de una catástrofe igual á las ocurridas en Polonia desde 1772 á 1815, porque claro es que ésto seria exagerar la nota pesimista, lo que está muy lejos de mi ánimo, por lo menos en peligro, y en peligro serio é inminente, de perder su legítima y tradicional soberanía sobre la mayor y más importante parte de sus colonias.

Mas lo que entonces pude hacer bajo la presión de aquel temor, confieso francamente que no sé hacerlo hoy, aún existiendo la misma causa; ya sea porque, agravándose cada vez más la situación de nuestras posesiones en América y Filipinas y siendo,

BILLETES DE ANDEN.

Línea de Linares á Almería.

La superioridad ha aprobado la tarifa de billetes de andén y las reglas á que ha de sujetarse este servicio.

Conviene al público, saber que esa tarifa y esas prescripciones están en vigor desde ayer, por lo que las insertamos á continuación:

1.º Para ingresar en los andenes, á la salida de los trenes, las personas que no sean viajeros provistos de su correspondiente billete, ó las que reglamentariamente tengan un derecho á la libre entrada, se expendarán billetes especiales de andén, durante el mismo periodo de tiempo que se expendan los billetes para viajeros.

2.º Para ingresar en los andenes á la llegada de los trenes, las personas que no sean las previstas en la regla anterior, se expendarán los mencionados billetes diez minutos antes de la hora correspondiente á la llegada del tren.

3.º El precio de los billetes de andén, será:

De pesetas 0.40 en las estaciones de Almería y Linares.

En la estación de Baeza-empalme, común á las Compañías de M. Z. A. y del Sur de España, el que en dicha estación tenga establecido la Compañía de M. Z. A., con arreglo á la tarifa vigente de su red.

De pesetas 0.25 en las demás estaciones de la línea.

4.º Los billetes de andén se compondrán de dos partes; una para la entrada, que será recogida al acto de penetrar en los andenes, y otra para la salida, que se retirará al abandonarse aquellos.

5.º Los referidos billetes no serán válidos más que en ocasión de la salida ó la llegada del tren en ellos marcado.

6.º Los billetes de andén no representan ni dan derecho alguno en los coches de viajeros.

7.º No se permitirá, bajo ningún concepto, que las personas ingresadas en los andenes con los billetes para este efecto, se dediquen en ellos á industria de ninguna clase.

8.º La Compañía se reserva el derecho de no expender los billetes de que se trata, cuando afluencia excesiva ó conveniencias del servicio así lo aconsejen.

nuestro imborrable cariño, el que ha un cuarto de siglo fundió para nosotros en uno solo los benditos nombres de Linares y Almería:

ALQUIFE

Ferro-carril y minas.

Puede decirse que han dado comienzo los trabajos para la construcción del ferro-carril de Alquife á La Calahorra, destinado á explotar en buenas condiciones económicas los grandes yacimientos de mineral de hierro existentes en el primero de los citados puntos.

Ya se están levantando las once casetas de paso-nivel, indispensables para el servicio, y los materiales de construcción de la línea están acopiados. Los rails se funden actualmente en una de las mejores fábricas de Bilbao.

La explotación de esa línea correrá á cargo de la Compañía del Sur de España, con la que ha contratado la empresa Porman, arrendataria del riquísimo coto minero de Alquife, un transporte anual, hasta nuestro puerto, de 100.000 toneladas, lo que por sí solo representa un tráfico de tal importancia que confirma nuestras constantes afirmaciones de que el ferro-carril de Linares á Almería es uno de los mejores negocios que hasta ahora se acometieron en España.

Los grandes trabajos de exploración practicados en Alquife, aseguran de una manera evidente que se tardará más de cuarenta años en explotar aquella inmensa masa de hierro, por activa que sea la explotación; y ha de serlo mucho, por que la bondad del mineral garantiza una empuñada demanda.

Terminados que sean algunos pequeños detalles que falta resolver en el expediente de expropiación, lo que se espera ocurra dentro de muy breves dias, se acometerán los trabajos para construir el ferro-carril que nos ocupa, con la actividad necesaria para poder terminarlo en pocos meses.

Alquife se convertirá, pues, dentro de poco en un importantísimo centro de vida y toda esta comarca dará un gran paso en el camino del progreso, por medio del desarrollo de su riqueza.

El último trozo.

Comunicamos á nuestros lectores una noticia gratísima.

Se ha dado comienzo á los trabajos para construir el último trozo de la línea férrea de Linares á Almería, del trozo comprendido entre la estación Baeza (empalme) y la hermosa ciudad del plomo.

Qué queda ya de los negros pesimismo de la prensa linarense, cuyos propósitos hondamente respetamos, pero cuya carencia de fundamento nos maravilló en toda ocasión?

De aquellas aseveraciones terminantes, de aquellas negaciones nerviosas, de aquellos argumentos, sin lógica, qué queda?

Nosotros defendimos siempre que el trozo de Baeza á Linares se construiría, por ser de ley y por ser de general conveniencia. A nuestras categóricas palabras, opusieron unos la duda franca, otros las indeterminaciones tibias, algunos la negación vigorosa.

Y sin embargo, cuando afirmábamos, poseíamos la verdad.

Pero no hay que detenerse ya en el estudio de esa larga lucha entre pesimismo sin base y afirmaciones irreducibles, no hay que volver la cara para recordar conceptos mortificantes ni especies ayunas de todo fundamento. El hecho, lisonjero para todos y por todos ansiado con la noble vehemencia del patriotismo, aunque éste se manifestara en encontrada forma, es que el trozo de Baeza á Linares ha empezado á construirse, para que la ley quede cumplida, la justicia triunfante y la conveniencia general satisfecha.

Felicitemos, pues, con toda el alma á la hermosa ciudad linarense, enviándole en éste saludo nuevo testimonio de

COMPañÍA DE LOS

LÍNEA D

Cuadro de Marcha de los

Almería.—Tip. F. Murcia y C.ª

TRENES DESCENDENTES

PRECIOS			DISTANCIAS		VELOCIDAD de los trenes		ESTACIONES	CORREO NÚM. 1.				CORREO NÚM. 11.			
1.ª Clase	2.ª Clase	3.ª Clase	Al origen	Intermedias	Correo N.º 1.	Correo N.º 11.		Llega-da	Para-da	Salida	Cruza-mientos	Llegada	Pa-rada	Salida	
DESDE BAEZA (E.)															
				k			Linares.			M.					
							Baeza (Empalme).			8.10					
1.25	1.00	0.60	10 K	9.031,82	30 k		Torreblascopedro.	8.30	2	8.32					
2.45	1.90	1.20	20	10.858,98			Baeza y Begijar	8.53	5	8.58					
3.40	2.65	1.65	28	7.479,94	35 k		Garciez y Jimena.	9.14	5	9.19					
4.75	3.70	2.30	39	11.006,00			Jódar.	9.40	10	9.50					
5.60	4.35	2.70	46	7.431,03			Los Propios.	10. 9	3	10.12					
6.55	5.10	3.15	54	7.532,15	25 k		Quesada.	10.33							
DESDE LARVA															
							Salado (APEADERO PROVISIONAL)								
							Larva.	M.							
1.50	1.15	0.75	12	11.978,38			Huesa y Alicún.								
2.95	2.30	1.40	24	11.584,66	24 k		Cabra del Santo Cristo.								
3.55	2.75	1.70	29	5.050,81			Huelma.								
4.25	3.35	2.05	35	5.447,17			Alamedilla.								
5.50	4.30	2.65	45	9.944,41	30 k		Pedro Martínez.								
6.80	5.35	3.25	56	11.307,17			Moreda.								
7.65	5.95	3.65	63	6.672,65			Huelago.								
9.00	7.00	4.30	74	2.760,85			Fonelas.								
9.20	7.20	4.45	76	4.677,02	24 k		Benalúa de Guadix.								
9.85	7.65	4.75	81	11.908,39			Guadix.								
11.30	8.80	5.45	93	7.930,21	20 k	24 k	Lacalahorra.				7.30	4	7.34		
12.25	9.55	5.90	101	10.902,00			Huéneja.				7.48	7	7.55		
13.60	10.60	6.55	112	5.491,10			Fifana.				8.15	4	8.19		
14.20	11.10	6.80	117	9.862,10			Abla.				8.29	1	8.30		
15.40	12.00	7.40	127	11.554,25			Doña María.				8.48	4	8.52		
16.85	13.15	8.15	139	10.901,40	27 k	30 k	Gérgal.				9.15	5	9.20		
18.15	14.20	8.75	150	10.293,22			Fuente Santa.				9.42	8	9.50		
19.40	15.15	9.30	160	4.356,33			Santafé de Mondújar.				10.10	2	10.12		
19.90	15.50	9.55	164	4.741,52			Gador.				10.20	6	10.26		
20.50	16.00	9.85	169	4.980,16			Benahadux.				10.35	3	10.38		
21.10	16.45	10.10	174	6.555,02			Huercal de Almería.				10.47	1	10.48		
21.95	17.10	10.55	181				Almería.				11. "				

NOTA: A los trenes números 13 y 14 se les concede 10 minutos

por tanto, más inminente el peligro de perderlas, sea también mayor la amargura de mi ánimo y con ella el deseo, por no decir la necesidad, de buscar en la comunicación el alivio de aquella, ya porque las últimas discusiones habidas en nuestras Cámaras y la actitud de nuestros grandes hombres, dentro y fuera del Parlamento, con sus convencionalismos, sus desplantes, sus hipocresías, sus sofismas y sus liliputienses ambiciones, hayan acentuado en mí, si es que acentuarse podía, el triste y doloroso convencimiento de su total impotencia para poner remedio a los grandes males que ellos mismos nos acarrearán, y esto me impele, con irresistible empuje, a romper el silencio que aquella causa me hiciera guardar antes; ello es que, como digo, aún a riesgo de que mis palabras parezcan a V. y a los lectores de EL FERRO-CARRIL indiscretas é inoportunas, no sé hoy resistir a la tentación de darles aquí cabida.

Bueno, muy bueno será el sistema político que nos rige; sabios, muy sabios serán los hombres que vienen gobernando la nación desde hace una veintena de años, ó poco más solamente, a fin de no sacar estas consideraciones del terreno de los hechos por todos nosotros presenciados; pero yo pregunto, ¿es que un cuarto de siglo de una paz casi octaviana no es tiempo bastante para mejorar la situación de un pueblo? ¿O es que tan postrados y miserables nos halláramos al tiempo de la restauración que no ha sido posible rehacer nuestros elementos de vida y de riqueza en ese espacio de tiempo? Pocos periodos de nuestra historia más turbulentos, más calamitosos, más tristes, en fin, y en todos sentidos en peores condiciones para la reconstitución de la vida nacional, que aquellos luctuosos días del reinado del último Fernando, y, sin embargo, bastó, como todos saben, un hombre de buena voluntad, que atento al bien de la Nación y apartándose cuanto le era posible de las apasionadas y por lo común estériles luchas de la política de bandería, dedicara su atención y sus cuidados al exacto cumplimiento de sus deberes de patriota y de gobernante, para que, en medio de tanta desdicha como a la sazón afligía a la pobre España, no solo regularizara nuestra desordenada situación económica y mejorara, en cuanto era dable, la del país en general, sino para que hiciera también, como ya dije en mi artículo anterior, lo que con toda su decantada ciencia y todas sus desmedidas ínfulas de hombre de gobierno y hacendista...

...han llegado a realizar nuestros modestos redentores; esto es, la nivelación de nuestros presupuestos. ¡Tan evidente es que, con buena voluntad, se puede conseguir en poco tiempo lo que sin ella sería inútil esperar en muchos, muchísimos años!

No soy de los que solo ven los aciertos del partido a que se hallan afiliados y los errores de los demás. ¡Qué he de pensar así, si hasta el sol tiene manchas! Pero hay cosas tan claras, hechos tan evidentes y palmarios que ante la fuerza poderosa de su luz, ó hay que cerrar de intento los ojos para no verlos, ó, si se procede de buena fé, confesar paladinamente su existencia. Y eso ocurre con nuestros llamados hombres de gobierno y su gestión como tales.

Yo no digo que no sean talentosos, que no sean honrados, que no se hallen, en fin, adornados de las más archi-envidiables virtudes de toda clase, pero el caso es, que después, como he dicho antes, de un periodo de más de veinte años de una paz casi octaviana y en el cual han sido completamente árbitros de los destinos de la Nación los jefes de los dos únicos partidos que durante todo ese espacio de tiempo han ocupado el poder, no bien ha llegado el caso de que se tocasen los resultados de esa larga y pacífica posesión del mando, cuando los más terribles y desconsoladores sucesos han puesto de manifiesto, de un modo palmario y horrible, la debilidad de nuestras fuerzas, la diferencia de nuestros organismos y la imprevisión, en fin, de nuestros gobernantes desde hace veinte años ó más. ¡Y quizá tendrá aún queja el Sr. Conde de las Almenas que pedía solo para los conservadores veinte años en el poder! ¡Valientes políticos y valientes estadistas!

Pero basta de consideraciones, pues de no sujetar la pluma, sobre haber tarea para rato, quién sabe a dónde palmiaríamos ir a parar de consideración en consideración, y de dejó para otro día volver a la materia objeto de estos articulejos.

PATROCIO:

NO TENGAN MIEDO

El Defensor de Granada publica una carta de Baza en la que leemos: «Aún persiste el temor de que la es-

cuadra yankee visite nuestros puertos. Otros años en esta época han sido numerosísimas las familias de esta población que han marchado a la playa de Almería; en cambio hasta ahora nadie se ha decidido a hacerlo. Tal vez se atrevan ya en vista de la paz que se proyecta.

Si, vengan tranquilas, vengan sin miedo esas apreciables familias bastetanas, que no hay el temor más remoto de que la escuadra yanqui nos moleste con su odiosa visita.

Vengan, pues, que Almería les ofrece digna hospitalidad.

DESAGÜE DE ALMAGRERA.

Hablando de esta importantísima obra, dice nuestro colega *El Minero de Almagrera* que si el público viera el raudal de líquido que constantemente discurre por la amplia y dilatada cueta, se asombraría de la inmensa cantidad de agua que contiene la sierra de Almagrera. Más de diez mil toneladas pesa la que se eleva diariamente, y apesar de tan enorme cantidad, aún no podemos hacer cálculos que nos conduzcan a averiguar más ó menos aproximadamente cuando llegará el deseado día en que se vean secas todas las minas.

Parece que se opera sobre un inmenso oceano, cuyos límites se desconocen. Y casi esto es lo que ocurre en este desagüe; pues si bien es cierto que puede apreciarse diariamente una baja real y efectiva de más de 10 centímetros, como término menor en las minas que se hacen observaciones, ni se sabe el límite ó perímetro que abarca la acción del desagüe, ni cuánto tiempo tar-

daremos en conquistar las mayores profundidades de la sierra.

Aunque los soplados no disminuyen su afluencia de agua, es lo cierto, que estos días, casi de continuo, se halla seca la galería investigadora. Quizá obedece a la reforma introducida en las válvulas y pistones, con la cual se aprovecha mucho más el esfuerzo de la máquina y son menos frecuentes las paradas. Sea lo que quiera, resulta que se dispone, con los elementos establecidos, de un sobrante de fuerza de importancia, que el desagüista trata de aprovechar.

Al efecto, ha vuelto a reanudar los trabajos de profundización del pozo de la mina Casualidad, interrumpidos hace ya muchos meses. El objeto es profundizarlo, hasta ponerle en comunicación con la galería. Si esto se consigue, se logrará obtener una

galería que si el público viera el raudal de líquido que constantemente discurre por la amplia y dilatada cueta, se asombraría de la inmensa cantidad de agua que contiene la sierra de Almagrera. Más de diez mil toneladas pesa la que se eleva diariamente, y apesar de tan enorme cantidad, aún no podemos hacer cálculos que nos conduzcan a averiguar más ó menos aproximadamente cuando llegará el deseado día en que se vean secas todas las minas.

Parece que se opera sobre un inmenso oceano, cuyos límites se desconocen. Y casi esto es lo que ocurre en este desagüe; pues si bien es cierto que puede apreciarse diariamente una baja real y efectiva de más de 10 centímetros, como término menor en las minas que se hacen observaciones, ni se sabe el límite ó perímetro que abarca la acción del desagüe, ni cuánto tiempo tar-

OS DE HIERRO DEL SUR DE ESPAÑA

LNARES Á ALMERÍA

N.º 3.

os de viajeros desde el 5 de Agosto de 1898.

TRENES ASCENDENTES

PRECIOS			DISTANCIAS		VELOCIDAD de los trenes		ESTACIONES	CORREO N.º 2.				CORREO NUM. 12				MIXTO NUM. 14			
1.ª clase	2.ª clase	3.ª clase	Al origen	Intermedias	Mixto N.º 14	Correo N.º 12		Llega-da	Para-da	Salida	Cruza-mientos	Llegada	Pa-rada	Salida	Cruza-mientos	Llegada	Pa-rada	Salida	Cruza-mientos
DESDE ALMERÍA																			
0.90	0.70	0.45	7	6.555,02	22 k		Almería.						7.						M.
1.50	1.15	0.75	12	4.980,16	27 k	30 k	Huerca de Almería.				2.33	1	2.34		4.50	1	4.51		
2.10	1.65	1.00	17	4.741,52	24 k		Benahadúx.				2.44	5	2.49		5.2	3	5.5		
2.60	2.00	1.25	21	4.356,33	20 k	25 k	Gador.				2.59	8	3.7		5.17	7	5.24		
3.80	2.95	1.85	31	10.293,22	15 k	17 k	Santafé de Mondujar.				3.16	2	3.18		5.37	2	5.39		
5.10	4.00	2.45	42	10.901,40			Fuente Santa.				3.55	8	4.3	+ t 105	6.20	7	6.27		
6.55	5.10	3.15	54	11.554,25	22 k	27 k	Gérgal.				4.44	4	4.48	+ t 103	7.11	5	7.16		
7.80	6.05	3.75	64	9.862,10	20 k	33 k	Doña María.				5.14	7	5.21	+ t 101	7.47	8	7.55		
8.40	6.55	4.05	69	5.491,10	27 k		Abla.				5.39	2	5.41		8.25	10	8.35	+ t 11	
9.70	7.60	4.70	80	10.902,00	17 k	27 k	Fifiana.				5.51	8	5.59		8.47	8	8.55		
10.70	8.35	5.15	88	7.930,21	32 k	34 k	Hueneja.				6.23	3	6.26	+ t 13	9.33	5	9.38		
12.10	9.45	5.85	100	11.908,39	29 k	40 k	Lacalahorra.				6.40	2	6.42		9.53	2	9.55		
12.75	9.95	6.15	105	4.677,02	35 k		Guadix.				7				10.19	26	10.45		
13.00	10.10	6.25	107	2.760,85	30 k		Benalúa de Guadix.								10.53	1	10.54		
14.45	11.25	6.95	119	1.102,29	22 k		Fonelas.								11.	2	11.2		
15				72,65			Huélago.								11.32	4	11.36		
17.70	13.85	7.95	136	11.307,17	30 k		Pedro Martínez.								12.19	5	12.24		
18.40	14.40	8.85	152	9.944,41	25 k		Alamedilla.								12.44	6	12.50		
19.05	14.85	9.15	157	5.447,17	30 k		Huelma.								1.4	3	1.7		
20.50	16.00	9.85	169	5.050,81			Cabra del Santo Cristo,								1.17	5	1.22		
21.95	17.10	10.55	181	11.584,66	30 k		Huesa y Alicún.								1.50	6	1.56	+ t 13	
				11.978,38			Larva.								2.30				
							Salado (APEADERO PROVISIONAL)												
1.00	0.75	0.50	8	7.532,15	30 k		Quesada.												
1.85	1.45	0.90	15	7.341,03			Los propios.	5.18	2	5.20									
3.15	2.45	1.55	26	11.006,00			Jódar.	5.36	8	5.44									
4.15	3.25	2.00	34	7.479,94			Garciez y Jimena.	6.5	5	6.10									
5.50	4.30	2.65	45	10.858,98			Baeza y Begijar.	6.26	5	6.31									
6.55	5.10	3.15	54	9.031,82			Torreblascopedro.	6.59	4	7.3									
							Baeza (Empalme).	7.20											
							Linares.	N.											

reglamentaria para la toma de agua entre las estaciones de Huesa Alicún y Larva.

DE MURCIA Á GRANADA

El diputado por Guadix Sr. Marin de la Bárcena, que tan brillante campaña viene haciendo en favor de los intereses de la comarca, celebró el martes último una conferencia con el Ministro de Fomento Sr. Gamazo, acerca de la declaración de la concesión del ferrocarril de Baza á Granada. Sr. Gamazo dijo que estaban repletos de pretensiones que y beneficiosa para esta región, dijo el Ministro que había dado al jefe de la División de ferrocarriles que con toda urgencia en-teraría una valoración del mate-

rial y obras de la indicada línea, á fin de que aquella sirva de base para determinar la caducidad, aplicando la condición primera del pliego de la subasta.

Mucho nos satisface la actitud del señor Gamazo, ó quien esta comarca deberá eterno reconocimiento ni persevera hasta el fin en sus nobles propósitos.

Puente y pasarelas.

El Alcalde al Comisario.

El Alcalde de esta capital ha dirigido al Excmo. Sr. Comisario Régio de Consuegra-Almería la siguiente exposición:

EXCMO. SR. COMISARIO RÉGIO DE CONSUEGRA-ALMERÍA:

Don Guillermo Verdejo Ramirez, Alcal-

de de esta Capital, ante V. E., como mejor proceda y con el debido respecto digo: Que según consta en el certificado que se acompaña, el Ayuntamiento de mi presidencia en sesión de 18 de Julio último, acordó rogar á V. E. la construcción de un puente sobre la Rambla, cuatro pasarelas en la misma, y la cesión del edificio Fábrica de Mac-Murray para la instalación de los presos del partido.

Al ilustrado criterio de V. E. no se ocultarán seguramente las poderosas razones en que esta petición se funda, y ya en otra ocasión tuve el honor de exponerlas á su consideración, con motivo de otro acuerdo de esta Corporación Municipal, referente al puente sobre la Rambla.

No puede desconocer V. E. la importancia que ha de tener el ensanche de esta población desde el momento, próximo á reali-

hermosa y natural ventilación que permitirá el avance rápido de la galería en un buen trozo de terreno dentro de la sierra, y es posible se pueda alcanzar al importante filón de las Vacas, por el cual corre poderoso soplo que debe dar paso á enormes volúmenes de agua. Siempre consideramos de suma importancia, y hasta de imprescindible necesidad esta comunicación, pues ella puede resolver de un golpe y para siempre en pco tiempo la cuestión desagüe en su primera zona sea sobre el anchuron donde sitúan las quinas. Esperamos mucho de estos t pues sus beneficios se extienden á notablemente los que han de em para la segunda planta.

