

Un mes. 2 ptas.
Un año. 22/50

Un mes. 2/50 ptas.
Un año. 25

Anuncios, reclamos y comunicados, a precios convencionales.

Anuncios, reclamos y comunicados a precios convencionales.

Redacción y Administración Compás 2

Redacción y Administración, Compás 2.

PERIODICO POLITICO Y LITERARIO.

(FUNDADO EN EL AÑO DE 1852)

Año XLVII.

Jerez de la Frontera: Lunes 17 de Junio de 1901.

14.112

EN EL ATENEÓ

LA CONFERENCIA DEL SR. GALLEGOS

De verdadero acontecimiento deb e calificarse la admirable conferencia leída ayer tarde en el Ateneo, por el distinguido ingeniero D. Antonio Gallegos y Sánchez, acontecimiento fausto y honroso para Jerez, porque en el magnífico trabajo del docto ingeniero, está contenido como en cifra y compendio el programa que la generación presente ha de realizar para el engrandecimiento de nuestra querida ciudad, y la publicación de ese hermoso programa desde la cátedra del Ateneo y por la autorizada voz de un jerezano en quien se unen en feliz concierto la claridad de entendimiento, el más acendrado patriotismo y los alientos de una voluntad sólo animada por el espíritu del bien, es sin duda el primer paso de un largo y trabajoso camino ciertamente, pero á cuyo término espera á nuestra generación un glorioso y espléndido triunfo.

Desarrolló el Sr. Gallegos el tema elegido Las obras públicas en Jerez, con tal acierto, de tan magistral manera, que el numeroso auditorio que le escuchaba absorto, veía aparecer ante sus ojos y en virtud de las grandes obras que el disertante proponía, aquel Jerez próspero y grandioso que todos hemos soñado, y al terminar la conferencia, ese Jerez nuevo, ese Jerez del porvenir, se ofreció á todos como fácil y segura conquista de la ciencia y del patriotismo.

Las almas pequeñas y los corazones poco alentados, que sólo ven ensueños é idealismos en toda aspiración generosa y noble, no pueden militar en una cruzada para la que se requiere fe, entusiasmo y convicción en la seguridad de la victoria; pero los que con el Sr. Gallegos piensan y sientan, esos seguirán hasta el fin.

Muchas veces y con diversos motivos, todos honrosos, hemos nombrado en nuestras columnas al Sr. Gallegos; su individualidad es conocida no sólo en nuestro pueblo, sino en toda la provincia, que tantas veces ha recorrido por necesidades de su profesión ó por sus aficiones estudiosas; pero ayer, en su elocuente discurso, se nos reveló en el conjunto de sus dotes singulares, y bajo su sencilla apariencia y á pesar de su modestia excesiva, vimos brillar su clara inteligencia, cultivada por el estudio, y admiramos el honrado y patriótico entusiasmo que anima á quien por sus solos méritos y su laboriosidad infatigable, ha logrado alcanzar una reputación que seguramente será acrecentada para honor suyo y de nuestro pueblo. Si; que cuando ayer le oíamos evocar, con justo tributo de admiración, los nombres de ilustres patricios y sabios ingenieros que honraron en pasadas épocas el nombre de Jerez, veíamos en el Sr. Gallegos uno de los continuadores de aquellos honrosos tiempos y el hombre predestinado á levantar el espíritu público y acaso á realizar las grandes obras que con tanta brillantez y elocuencia exponía á su auditorio, como programa de las aspiraciones de los jerezanos en el siglo que comienza.

¡Que Dios conceda á la animosa generación de que forma parte el joven ingeniero, la dicha de ver realizado tan sublime programa!

La importancia de la conferencia del Sr. Gallegos y el interés que ha de despertar su lectura, nos mueven á publicarla íntegra, dedicando á tan hermoso

trabajo gran parte del número de nuestro periódico, que se honra con acogerlo en sus columnas.

Pero antes de concluir hemos de enviar nuestra entusiasta felicitación al Ateneo, por la brillantísima terminación de sus conferencias en el presente curso, que han sido coronadas dignamente con el trabajo del Sr. Gallegos, premiado por los fervientes aplausos de cuantos leyeron y de cuantos se deleitan en la lectura de su inspirado escrito.

Las obras públicas en Jerez.

SEÑORES:

Genuinamente jerezano, no sólo por mi origen, sino muy especialmente por mis ideas y convicciones, he considerado siempre motivo de satisfacción propia cuanto pudiese redundar en beneficio del progreso, desarrollo y bienestar, preponderancia y engrandecimiento de mi querido pueblo; y he aquí por qué la creación de este Ateneo hubo de proporcionarme verdadero júbilo, por considerar así satisfecha una necesidad sentida de tiempo antiguo.

Existían en Jerez cuantiosos elementos de cultura; mas como éstos se encontrasen dispersos y en cierto modo divorciados, hacíase preciso agruparlos y reunirlos, presentándolos en forma compacta, para hacer ver ante la faz del mundo que Jerez tenía derecho á ser incluido entre los pueblos cultos.

Por otra parte, la creación del Ateneo proporciona una tribuna pública, donde pueden estudiarse y discutirse los asuntos de vital interés para Jerez; y si de esta cátedra surge una idea, feliz, que promoviendo un general estado de opinión, permita establecer las bases para el planteamiento y desarrollo de alguna empresa útil para nuestro pueblo, debemos exclamar unánimes: ¡Bendita sea la creación del Ateneo!

Alejado de Jerez por atenciones profesionales al constituirse este Centro de instrucción, no pude ingresar en él desde un principio, como hubiese deseado; deber que me apresuré á cumplir, tan pronto como pude establecer aquí mi residencia.

Acogido por esta sociedad en forma superior á mis escasos merecimientos, me hace llegar á sus secciones y tomar parte en sus tareas; empresa harto difícil para mí, que sin embargo acepto, por considerar deber ineludible el corresponder á la distinción con que me honrara.

La elección de tema no es para mí dudosa; mejor dicho, me está impuesta por mi carácter de ingeniero, y puesto que á las obras públicas me dedico, de ellas he de hablarlas. Mas como ya lo hiciera en el anterior curso, con toda generalidad, mi distinguido amigo y compañero el Sr. González Quijano, debo yo concretar hoy el pensamiento, limitándome á estudiar las obras públicas, construídas en nuestra localidad, haciendo ver la influencia que estas obras ejercieron en el desarrollo de la vida de Jerez, y examinando aquellas obras que aun pueden y deben ser ejecutadas.

He aquí por qué el tema de esta conferencia puede titularse: Transformación de Jerez mediante la ejecución de obras públicas.

Era Jerez á mediados del siglo XIX, población agrícola dotada de grandes elementos de riqueza, aunque poco conocida al exterior por falta de comunicaciones, y algo descuidada en su interior por defectos de urbanización.

Afortunadamente existía aquí en aquel tiempo una agrupación de jerezanos do-

tados de poderosa iniciativa, verdaderos patricios, cuya memoria debe ser imperecedera: los nombres de Rivero, López Ruiz y tantos otros como en aquel tiempo se distinguieron por su amor á nuestro pueblo, deben ser recordados con orgullo por todo jerezano, y las obras que ellos realizaron deben servir de estímulo á las generaciones sucesivas, las cuales deben fijarse siempre, como único ideal, la consecución de los fines para que Jerez ha sido destinado por la Naturaleza misma.

Entre las obras ejecutadas en aquel tiempo descuellan dos importantes: el ferrocarril de Jerez al Trocadero y la conducción de las aguas de Tempul; y puesto que de estas obras hablo, justo es dedicar un tributo de homenaje á la memoria del malogrado ingeniero D. Angel Mayo, cuyo triste fin tan lamentado fué entre todas las clases sociales de Jerez, por considerarse muy fundadamente, que el nombre de Mayo debía ir indisolublemente unido á los que anteriormente citáramos.

La apertura de la vía férrea y la traida de aguas marcan en Jerez una nueva era, época de prosperidad y bienestar, cuyo desarrollo no tardó en hacerse sentir. ¡Luz y gloria al ilustrado ingeniero que poniendo al servicio de Jerez los progresos de la ciencia, dió vida á nuestro pueblo, é hizo circular el nombre de Jerez, por todos los ámbitos del mundo!

III

La ejecución de obras públicas ha sido siempre en Jerez motivo de especial predilección, bien sea por la iniciativa de los altos poderes públicos, ya se deba el impulso á los mismos jerezanos, ó bien se haya acometido por empresas extrañas á la localidad.

El primer puerto nacional de España, al terminarse la reconquista, cuando nuestra navegación tomaba impulso por el descubrimiento de América, fué concedido á Jerez, cuyo extenso término alcanzaba entonces hasta la bahía de Cádiz, fundándose el Puerto designado con el calificativo de Real por haberlo constituido los Reyes; puerto que no tardó en tomar incremento é importancia, hasta el punto de que la antigua barriada jerezana pudo llegar á constituir el municipio independiente llamado hoy Puerto Real.

La primera carretera construída en España, en la época de Carlos III, fué la carretera de Madrid á Cádiz, que por aquí pasa; motivo por el cual Jerez, desde un principio, pudo disfrutar de sus beneficios, facilitándose después aún más el tráfico; con el auxilio de los ramales secundarios que de aquí derivan.

El primer ferrocarril que se pensó construir en el continente europeo, precisamente cuando aún estaba en construcción la línea de Liverpool á Manchester, fué un ferrocarril que en Jerez debía tener su origen: el concedido en 1830 á don Marcelino Calero y Portocarrero, con la denominación de ferrocarril de Jerez á Sanlúcar por el Puerto, Rota y Chipiona, y si bien esta concesión hubo de caducarse que las obras se emprendiesen, por causas que desconocemos, es lo cierto que nuestro ferrocarril de Jerez al Trocadero no tardó en realizarse, siendo la tercera línea que se inauguró en España, y muy poco después que las de Madrid á Aranjuez y Barcelona á Mataró, complementándose más tarde para constituir la línea de Sevilla á Jerez y Cádiz, y motivando la construcción de un tranvía, nuestro antiguo Bombó, primera línea de esta clase establecida en España.

En obras hidráulicas marcha también nuestro pueblo al frente del progreso, pues por iniciativas de Albareda, durante su permanencia en el Ministerio de Fomento, se concedió á Ruiz Martínez la

construcción de un canal de riego, derivando aguas del río Guadalete para regar los terrenos mismos que hoy posee la Compañía azucarera jerezana, cuyo canal de riego es el segundo de los acogidos á la ley de auxilios á las empresas de pantanos y canales de riego; y nótese como si las primeras concesiones de obras públicas otorgadas á Jerez han caducado, bien pronto les han sucedido concesiones nuevas que han llegado á realizarse.

Finalmente, en materia de urbanización ha progresado Jerez de un modo extraordinario, merced á la conducción de aguas de Tempul, primera obra de esta clase realizada en España á continuación del Canal de Isabel II en Madrid; y así vemos en Jerez mejorar notablemente la vialidad de las calles, prodigándose los jardines por las plazas y paseos, saneándose el subsuelo y purificándose el ambiente con el arbolado, á lo que debe agregarse la iluminación de las vías públicas por los sistemas más perfeccionados de alumbrado.

No obstante el estado de progreso que acabamos de bosquejar, falta mucho que hacer para completar el cuadro; para satisfacer las necesidades de la vida moderna y para reformar á Jerez en condiciones adecuadas á su importancia y situación.

IV

El término de Jerez es sin duda el más extenso de todos los municipios españoles, pues con una longitud que alcanza cien kilómetros, tiene una amplitud que no baja de veinte en su parte más estrecha. Pues bien, de tan extensa superficie, apenas es conocida por la mayoría de los jerezanos, una zona contigua á la ciudad, cuyo radio no excede de unos diez kilómetros; zona en la cual se encontraban enclavados los viñedos que, durante tanto tiempo, nos suministraron los famosos caldos, base principal de nuestro comercio, y que tan rápidamente vemos hoy desaparecer, arrasados por exótica plaga: plaga vandálica de ejércitos invisibles que penetran en nuestra propia casa produciendo la desolación y la ruina!

Mas no hay que desalentarse por esto, pues aun nos quedan inagotables fuentes de riqueza susceptibles de explotar, en nuestra propia Sierra, inmenso bosque en estado primitivo, aun casi desconocido. Allí encontraremos lo que aquí nos va faltando: tierras vírgenes adecuadas para todos los cultivos; vegetación exuberante, cuyos productos más toscos constituyen ya fortuna inmensa, yacimientos minerales que brindan á la explotación; manantiales abundantes, cuyas aguas fertilizadoras multiplicarían las cosechas, una vez encausadas; saltos importantes, cuyas energías, transformadas, serían de gran aplicación para las industrias; todo un cúmulo de riquezas, condensadas en verdadero paraíso!

La visita á nuestra sierra, produce, en efecto, una impresión inolvidable; el espíritu ménos observador ve allí la base de nuestra regeneración. Más ¿cómo pensar en explotar una comarca inaccesible, sin tener un medio de transporte?

He aquí cómo el razonamiento mismo nos conduce á la necesidad de ampliar nuestras obras públicas: necesidad imprescindible, urgente de momento, sin cuya satisfacción veremos cerrado el único camino que aún nos queda, sometiéndonos á perecer por inanición.

¡A tal extremo no debe llegar pueblo que siempre ha hecho alarde de virilidad; sería oívidar la enseñanza que nos diera; y puesto que necesitamos obras públicas, preciso es estudiar las que deben ejecutarse.

Las sierras propias de Jerez hubieran quedado bien servidas, si el ferrocarril de

Jerez á Algeciras se hubiese construído; mas no fué así, y la línea que de aquí debía partir cambió su dirección alejándose de nuestra comarca para buscar otra más inaccesible, cuyas múltiples dificultades constituyeron hoy verdadero obstáculo para el desarrollo mercantil de la empresa.

Lamentemos lo ocurrido, pero no limitémonos á esto; y puesto que aquella línea no pudo construirse, veamos cómo puede ser sustituida.

En el estado actual de nuestra Sierra, no es dable, por ahora, pensar en construir otra vía férrea, careciendo ya del auxilio del Estado; pero si es posible sustituir aquella vía por otra clase de camino, aunque no sea tan perfecto: por una carretera, que puede prestar servicio valioso, permitiendo el acceso á todas partes.

Esta solución nos la proporciona la carretera de Jerez á Cortes, que partiendo de Jerez recorrerá todas las dehesas, facilitando su comunicación con las vías férreas, siendo además arteria principal donde bifurcará el tráfico por ramales secundarios que posteriormente habrán de constituir las carreteras de Algar, Ubrique y Jimena, incluídas ya en los planes del Estado.

De esta suerte, por combinación de carreteras, se irá á buscar el tráfico allí donde existan productos naturales que haya necesidad de transportar; y he aquí la diferencia que entre una carretera y un ferrocarril existe: el ferrocarril no sirve directamente más que á una zona limitada; la carretera se extiende más allá, se adapta á las sinuosidades del terreno, sube á divisorias elevadas, desciende á profundos valles, contornea laderas escarpadas, se desarrolla en línea recta por llanuras, cruza las corrientes naturales en toda clase de situaciones, penetra en propiedad particular por ramales secundarios y llega hasta el mismo hogar; llevando á tranquilos moradores el alerta de la civilización.

Estos razonamientos demuestran la importancia que tiene la construcción de la carretera de Jerez á Cortes; y despues de esto, cuando nuestra Sierra haya sido recorrida en todas direcciones, estableciéndose importante corriente de tráfico, la explotación minera, que sin duda alguna ha de sucederse en breve plazo, traerá consigo la construcción de nuevas líneas férreas: así es como unas obras públicas originan otras que les son complementarias.

Algo extraño y anómalo parecerá tal vez que yo conceda preferencia á los caminos ordinarios, como si á Jerez no conviniere desde ahora vías más perfeccionadas; no; no se limita mi examen á lo dicho; en Jerez deben construirse nuevas líneas férreas, desde luego; pero es en otra dirección.

VI

La situación geográfica de Jerez obliga á sostener relaciones comerciales con otros muchos pueblos, aislados hoy totalmente por incuria imperdonable, pues en ellos existen grandiosos gérmenes de riquezas susceptibles de explotar. La cuenca hidrográfica del Guadalete, ya notable por su floreciente agricultura, permite aún fomentarse más por el establecimiento de los riegos en sus extensas campañas; las elevadas sierras que la limitan, contienen en su seno imponderable riqueza mineral hasta hoy oculta; los abundantes manantiales que en las laderas surgen, consumen hoy infructuosas energías susceptibles de útil transformación; y finalmente, hasta los mismos moradores de la comarca, demuestran aptitudes especiales para el desarrollo de la industria. Sensible es que tantas fuentes de riqueza, permanezcan aún en estado primitivo!

Arcos, Algar, Bornos, Espera, Villamartin, Prado del Rey, Puerto Serrano, Algodonales, Olvera, Torre Alhauque, Alcalá del Valle, Setenil, El Gastor, Grazelema, Zahara, Benamahoma, El Bosque, Ubrique, Benaocaz y Villalengua. Hé aquí veinte pueblos que deberían ser todos ricos y que sólo lo son potencialmente por la acción única de la Naturaleza; toda una comarca extensa y feraz abandonada, sin que nadie intente reformarla.

Pero, ¿cómo han de fomentarse las industrias, cómo ha de desarrollarse la riqueza en estos pueblos, si exceptuando los cuatro contiguos á la carretera de Jerez á Ronda, se encuentran los restantes en completo aislamiento?

Resulta así una vez más, la necesidad imprescindible de nuevas obras públicas, y á este efecto se estudia la red de carreteras que ha de relacionar á estos pueblos entre sí y con las provincias limítrofes, siendo estos estudios precisamente los que deben llamar la atención de los jerezanos, concediéndoles toda la importancia que realmente tienen.

Las carreteras que se estudian, tienen todas á encauzar el tráfico hacia las provincias de Sevilla y Málaga para buscar las vías férreas en las diversas estaciones de la línea de Sevilla á Cádiz y Bobadilla á Algeciras; y esta tendencia se acentúa cada vez más, con grave detrimento para nuestro pueblo; así es que con la apertura de la carretera de las Cabezas, escapan por Villamartin todos los productos que á Jerez llegaban anteriormente.

Preciso es que los jerezanos fijen en esto su atención, por tener importancia extraordinaria: lo que hoy ocurre en las Cabezas, se reproducirá más tarde en Utrera, Morón, Setenil, Ronda, Montejaque, Córtes y Jimena; todos estos puntos absorberán el tráfico de los pueblos antes citados, resultando así enorme perjuicio para la provincia, y muy principalmente para Jerez, hacia donde convendría hacerle refluir; y esto solo puede conseguirse con el ferrocarril llamado de la Sierra.

La vía férrea que partiendo de Jerez recorra dichos pueblos, atraerá hacia aquí el tráfico que hoy nos abandona; permitirá la explotación minera, dando salida á sus productos hacia el mar, para la exportación al exterior; será la base y fundamento de los riegos en las vegas del Guadalete, de donde afluirán aquí los productos agrícolas para su transformación, originando esto en Jerez el establecimiento de nuevas industrias.

En resumen, el ferrocarril de la sierra podía tener importancia para los pueblos en ella enclavados; mas para quien tiene una importancia excepcional es para Jerez principalmente.

VII

Esta vía férrea deberá salir de nuestro pueblo atravesando desde luego una llanura inmensa que aun se encuentra en estado primitivo: es Caulina, grandiosa vega, susceptible de admitir los cultivos más perfeccionados; su fertilizante suelo permite obtener allí excelentes frutos; su extensión enorme, admite reunir especies variadas en el reino vegetal; su templado clima, resultante del abrigo que le ofrecen las laderas próximas, es garantía para el desarrollo y crecimiento de las plantas propias de las zonas tropicales. Sólo falta la mano inteligente que utilice los elementos naturales allí tan abundantes.

En el desarrollo de la vida vegetal, intervienen dos elementos igualmente necesarios; la materia sólida, asimilable, y el vehículo que la transporte haciéndola llegar á todos los miembros del organismo; la primera parte se encuentra en el suelo vegetal, y si no existe en las proporciones adecuadas para cada clase de cultivo, se completa artificialmente, por medio del abono; la segunda parte es el agua, sin la cual la vegetación se hace imposible.

Pues bien; uno y otro elemento abundan en Caulina: visible el uno, invisible el otro; pero allí está.

La permeabilidad del suelo y del subsuelo en la vasta extensión de terrenos que estudiamos, constituye un enorme filtro, bajo el cual se acumulan las aguas detenidas por la arcilla que las conserva aprisionadas hasta que por declives de la capa impermeable pueden encontrar salida al exterior, apareciendo entonces en forma de manantiales. Por esta causa, al observar todos los contornos de Caulina, se encuentran manantiales que van á refluir á veces á distancia, como en las fuentes del Clérigo, de Pedro Díaz y de los Albarizones; pero la existencia de las

aguas subterráneas, donde más se manifiesta, es en los pozos, y así se ve el del Albaladejo donde, en todo tiempo, y aun después de larguissimas sequías, brota el agua al nivel propio del terreno.

La observación de estos hechos decidió el establecimiento del arbolado en la carretera, y allí están dos pozos construidos ex profeso para este objeto, y cuyo éxito ha sido superior al que en un principio se esperaba.

Estos pozos, muy superficiales y emplazados al azar por tener que someterse á la situación conveniente para las necesidades del servicio, han producido excelente resultado, y se hubieran multiplicado, si hubiesen sido necesarios; pero ni las atenciones que habían de satisfacer exigían más, ni los recursos disponibles permitían aumentar su número.

El detenido estudio hidráulico de la cuenca acuífera subterránea de Caulina, habría de ser de fecundo resultado, y una serie de pozos bien distribuidos, permitiría elevar agua abundante para el riego; pero si esto aún no fuese suficiente, todavía cabría el medio de establecer los rios sin dificultad alguna, aunque el sistema fuese más costoso, y sería acudiendo al mismo río, si bien su régimen hidráulico obligaría á producir un embalse.

Puede hacerse éste en la Angostura del Guadalcañín ó Majaceite, cruzando el canal de conducción el Guadalete en la Junta de los rios y atravesando por los llanos de Casina y Vico, hasta llegar á Caulina; seguro es que así, puede reunirse agua sobradísima, y las diez mil hectáreas de terrenos hoy abandonados, á las que también podrían unirse las riberas mismas del Guadalete, serían fuente de prosperidad y de grandeza para nuestro pueblo.

Las vegas de Caulina, puestas en cultivo, se transformarían totalmente: naranjos y limoneros cubrirían extensa superficie, proporcionándonos el riquísimo fruto de la huerta de Valencia: parrales abundantes, nos darían la uva de Almería y la pasa de Málaga, ocasionando la exportación en gran escala; extensas huertas nos suministrarían los productos de Murcia ó riojanos, en abundante cantidad, para montar la fabricación de conservas alimenticias; grandes praderas nos permitirían fomentar la ganadería en proporción muy superior á la que hoy tiene; múltiples algodoneros nos darían la primera materia para la industria textil que aquí podría establecerse; bosques de eucaliptos, nos brindarían con sus preciadas maderas y aprovechamientos secundarios; moreras abundantes nos facilitarían el medio de montar la fabricación de sederías; ricos cañales y exuberantes tabacales nos harían olvidar los productos coloniales y finalmente, la remolacha azucarera permitiría ampliar en Jerez esta industria, en tanto que continúe siendo la industria de moda, como ha dado en llamarse en estos tiempos.

VIII

Los productos agrícolas obtenidos en las inmediaciones de Jerez, y los que aquí afluyen de las sierras por las vías de comunicación ya estudiadas anteriormente, originarían multitud de industrias á las cuales deben agregarse las metalúrgicas que sin duda alguna se establecerían, como consecuencia de la explotación de los yacimientos minerales cuya existencia está ya reconocida, especialmente para el hierro y el carbón, bases fundamentales de la explotación fabril.

El considerable aumento de tráfico que esto representa, obliga á estudiar la exportación, y desde luego se comprende que el actual estado de nuestros medios de transporte es deficiente en alto grado.

La exportación en gran escala, solo puede verificarse con el auxilio de la navegación, y esta se encuentra hoy tan distante de Jerez, que su acceso resulta extremadamente oneroso.

Si nuestra separación de la bahía pudiese disminuirse, si pudiésemos anularla por completo, los buques cargarían aquí directamente, y habríamos conseguido el máximo efecto útil para la exportación.

Desgraciadamente no es Jerez población náutica! ¿Porqué le emplazarían tan alejado de la costa? y al menos ¿porqué no la fundarían más próxima al Guadalete?

Pero, no; Jerez dejaría de ser lo que es con otro emplazamiento; perdería totalmente sus excelentes condiciones, y puesto que así lo hemos encontrado, solo nos cabe el admitirlo tal cual es.

La posición elevada que Jerez tiene, le da caracteres de salubridad extraordinaria, y su relativo alejamiento de la cos-

ta, evita los excesos de humedad permitiendo recibir la benéfica brisa que purifica el aire ambiente; ventajas todas que compensan sobradamente la deficiencia de que antes habláramos.

Mas esta deficiencia no es real, sino aparente; la Naturaleza que con tanta prodigalidad ha dotado á Jerez de inmensos beneficios, no le ha desdenado ni aun en esto: ella misma da solución al problema que estudiamos, y esta solución está en la mente de todos los jerezanos, ya lo estaba desde el siglo XVI.

Apesar de su elevación, periódicamente llegan las aguas hasta las mismas puertas de Jerez; parece como que en estas grandes manifestaciones de energía se complace la Naturaleza en presentarnos el camino del mar, invitándonos á tomar posesión de él.

Este hecho, observado desde antiguo, sugirió la idea de unir el Guadalquivir y el Guadalete; empresa que durante cuatro siglos ha constituido el ideal de todo jerezano, y que si no se ha realizado, no es, seguramente, por dificultades técnicas, si bien la obra habría de resultar algo costosa.

Atendiendo á esto, y con el fin de utilizar la navegación en condiciones económicas, se han hecho diversas tentativas basadas todas en la utilización de la ría del Guadalete entre el Portal y su desembocadura: así vemos que en 1830 se concedió á D. José Díez y Combrische la construcción de un carril de hierro entre Jerez y el Portal para servir al tráfico del comercio de Jerez, en combinación con un servicio de vapores que navegarían desde Cádiz al Portal; posteriormente el Sr. Marqués de Bertemati obtuvo la concesión de un ferrocarril de Jerez á el Portal también, que como el anterior, no ha llegado á realizarse; y finalmente utilizando la carretera existente, el Sr. Solís estableció un servicio de transportes fletando dos vaporcitos que navegaban por la ría y que durante cierto tiempo estuvieron prestando servicios.

Se ve en esto, continuadas tentativas que demuestran verdadero deseo de satisfacer una necesidad sentida; pero todos estos planes han tenido que luchar con una dificultad muy grave: la barra del Guadalete, que crece por momentos, disminuyendo los calados en proporciones tales que tienden á anular totalmente la navegación del Puerto.

Sensible es que esto ocurra, cuando puede evitarse fácilmente por la construcción de espigones salientes que avancen hasta la canal de la bahía, dragando después la barra actual constituida por las arenas que arrastra la corriente litoral.

Ejecutadas estas obras, la rectificación y encauzamiento de la ría permitirían establecer definitivamente la navegación hasta el Portal; y hecho esto, aún podría evacuarse más al interior, aprovechando la configuración misma del terreno que permite abrir un canal de solo tres kilómetros, á cuyo extremo podría excavar-se una dársena al pie mismo de la ciudad de Jerez, sin que esto exija la ejecución de obras de extraordinaria magnitud, por tratarse de terrenos que presentan un relieve muy pequeño, con relación al nivel del mar.

Teniendo en cuenta esta pequeña elevación, también cabe otra solución intermedia entre las dos antes expresadas; solución ideada por el Sr. Mayo, según nos dijo la prensa local recientemente, y que consiste en abrir un canal directo de Jerez á la Bahía, para desembocar en la ensenada contigua á Rota; solución más costosa que la del Guadalete, pero que evitaria las dificultades de tener que cruzar dos veces la línea férrea de Jerez á Cádiz si bien quedaría siempre el cruce con la línea del Puerto á Rota, el cual podría hacerse en mejores condiciones.

Resultan así tres soluciones igualmente factibles, que sólo difieren en la forma, pero que todas ellas pueden permitir á Jerez el uso inmediato de la navegación, ocasionando así una transformación total en la vida de este pueblo y dando origen á reformas urbanas de importancia excepcional.

El puerto interior de Jerez, con su dársena en Torrox ó Playas de San Telmo, motivaría la construcción de una importante barriada en la Alcubilla: almacenes y tinglados para el uso del comercio; embarcaderos para el trasbordo de los minerales; vías férreas con acceso á los muelles de carga y de descarga; depósitos de carbón para el suministro de los buques; factorías de provisiones; aduana, oficinas de consignación, capitanía de puerto, dependencias oficiales y habitaciones para obreros, se establecerían bien pronto en

aquel sitio y laderas contiguas á Jerez modificándose radicalmente el suburbio que, por su especial disposición topográfica, llegaría á ser precioso barrio.

El acceso á nuestra dársena, desde la ciudad, obligaría á establecer un tranvía eléctrico, que penetrando por la Puerta del Arroyo y ascendiendo por la alameda de Domecq, para buscar desarrollo con que salvar el desnivel, motivaría la apertura de una gran vía, en prolongación de la Tornería, para llegar al centro de Jerez realizándose así otro de los proyectos planteados en la época del apogeo del comercio de vinos jerezanos.

El transporte de las mercancías desde la ciudad á nuestra dársena, podría verificarse desde luego por el ferrocarril urbano que hoy existe; pero á más de esto, la configuración del terreno permite establecer una vía funicular que teniendo su estación en la plaza del Carbón, conduciría los fardos al embarcadero mismo, sin sensible gasto de transporte; y por este medio se obtendría también reforma importantísima en esta parte, hoy tan descuidada, de la ciudad de Jerez.

Un plano inclinado, con ferrocarril de cremallera, en la cuesta de San Telmo, facilitaría también un medio de transporte á las mercancías acumuladas en aquella parte de la población y una torre de vigía con semáfora en el antiguo Molino de Viento, haría que hasta allí llegasen las nuevas construcciones, resultando así Jerez ampliado extraordinariamente.

El abastecimiento de los buques y nuevas barriadas, obligarían á conducir allí las aguas de Tempul, con cuyo auxilio podría establecerse el Parque del Balneario de San Telmo, que resultaría ser el paseo de invierno predilecto; y finalmente, el saneamiento de toda esta zona, obligaría á constituir un colector, que alejando á gran distancia el desagüe del alcantarillado, evitara las perniciosas emanaciones que hoy se desprenden á las puertas de Jerez.

A más de esto, todavía cabrían nuevos aprovechamientos en la dársena, pues allí podrían establecerse balnearios y hasta una estación piscícola que suministrara á la ciudad el producto de las pesquerías, y véase así, en qué forma la ejecución de estos trabajos sería por sí bastante para crear un Jerez nuevo, totalmente distinto de lo que hoy es.

La construcción de todas estas obras cambiaría totalmente el aspecto de la ciudad y de sus ruedos, atrayendo así nuevos capitales que encontrando aquí inmediata aplicación y bienestar, se establecerían definitivamente, originando esto la creación de nuevas fincas de recreo en los puntos elevados del perímetro urbano, que de esta suerte se extendería notablemente en todas direcciones, y promoviendo la ampliación de los paseos públicos que, como el Parque de Tempul ya existente, constituiría la atracción de todo el vecindario una vez mejorada la vialidad de las calles que á él conducen.

IX

La realización del plan de obras públicas que exponemos constituye el medio de producir la transformación de Jerez y la comarca; pero no basta contemplar este plan como ideal: es preciso, es urgente, es necesario, idear el medio de poder realizarlo. Si no lo hacemos, la crisis económica actual crecerá en progresión aterradora y en breve plazo perecerá el pueblo de Jerez.

Veamos, pues, cómo pueden realizarse estas obras y desde luego observaremos que debemos estudiar las cuatro principales: la carretera, el ferrocarril, el pantano y el puerto interior.

La carretera de Jerez á Cortes, indicada en los planes del Estado y estudiada en toda su extensión, tiene ya aprobado el proyecto de la sección de Jerez al Mimbral, que comprende 45 kilómetros y cuyo presupuesto sólo importa millón y medio de pesetas. Su construcción sólo depende del estado, el cual la retrasará más ó menos tiempo según la presión que sobre él se ejerza, y por consiguiente, si el Municipio y los particulares más directamente interesados ejercitan su influencia con actividad y constancia, no será difícil verla terminada en plazo relativamente corto.

El ferrocarril de Jerez á Setenil no es obra que deba esperarse del Estado; incumbe esto á la iniciativa particular, y en tal sentido está ya encauzado con liosonjero éxito: la sociedad de estudios quedará constituida en breve, y una vez hechos los proyectos, se planteará la sociedad constructora, finalidad que desde ahora debe perseguirse, para lo cual pre-

cisa, desde luego, hacer un llamamiento general á los capitales de la región, y decimos esto, porque no satisfaría al resultado apetecido la intervención de capitales extranjeros, como la practican los viene demostrando en las líneas construidas.

El resultado conseguido en la asociación de estudios, permite esperar pueda formarse la empresa constructora con los capitales regionales. Jerez y los pueblos de la Sierra han demostrado gran vitalidad al impulsar los estudios de la línea férrea; estudios que constituyen un escollo, sin salvar el cual la construcción no podría realizarse, y tiene importancia esta asociación, más que por su entidad, por referirse á un objetivo desconocido para los que en ella toman parte. Una vez realizados los estudios, con un proyecto detallado, cuando ya sea conocida la importancia de la empresa y se vea próxima su realización, seguramente que los mismos asociados habrán de aportar mayores sumas y la concesión podrá pedirse acometiendo la construcción por secciones para que los rendimientos mismos de la explotación contribuyan á la continuación de los trabajos.

De esta suerte el ferrocarril de la Sierra dejará de ser un ideal para convertirse en realidad, y el plan propuesto hace ver que no se trata de elucubración científica sino de un proyecto realizable que puede acometerse si á ello se decide la voluntad de todos los pueblos hasta hoy tan preocupados con sugerencias infructíferas, que sólo proporcionan su disociación y su ruina.

El Pantano del Guadalcañín no es obra accesible á empresa alguna, no tanto por su cuantía, sino muy principalmente por dificultarlo en forma extraordinaria la legislación vigente.

Entra de lleno esta obra entre las que el Estado debe construir, y debe hacerlo por múltiples razones que pueden exponerse en esta forma: alejado Jerez de los centros gubernativos, constantemente ha contribuido á las cargas del Estado en proporción exagerada, sin tener compensación alguna; de aquí han salido raudales, verdaderos torrentes de riqueza, que pacientemente hemos visto invertir en regiones muy favorecidas; y entre tanto que Jerez ha carecido de toda clase de beneficios y de ingresos por servicios del Estado.

Bien está que haya ocurrido esto en tanto que Jerez contaba con recursos propios para atender á todas sus necesidades; pero hoy, desgraciadamente no sucede así y el pueblo antes floreciente sufre grave crisis económica para conjurar la cual son insuficientes los medios disponibles.

Preciso es recurrir á la acción tutelar de los gobiernos, invocando los hechos ocurridos y solicitando su decisiva acción a favor de la justa causa que hoy nos mueve; y puesto que la construcción del Pantano del Guadalcañín puede resolver el problema planteado, pidámosle su estudio y construcción en forma análoga á como lo hicieron otras comarcas ya atendidas.

Avalora nuestra petición la circunstancia de ser el Estado mismo el más interesado en la ejecución de esta obra, pues el establecimiento de los riegos en nuestra comarca ha de producir más fecundos resultados que en ninguna otra; y el aumento de tributación que por este medio se consiga compensará con creces al Estado los gastos que la obra le ocasione.

Unámonos, pues, los jerezanos y elevemos al Gobierno esta petición, que seguramente será atendido por la equidad y justicia que en sí envuelve.

Restanos que estudiar la forma cómo pudiera llegar á realizarse la construcción del puerto interior, obra que clasificamos en último lugar, no porque tenga menos importancia que las anteriores, sino porque como ya hemos visto, ha de ser la consecuencia obligada de ellas.

Aunque esta obra, desde el punto de vista nacional, puede ser de grandísimo interés, como no sería práctico plantear su ejecución desde un principio, con carácter general, nos limitaremos, por ahora, á estudiarla en relación á los intereses de localidad, pues sabido es que las obras de puertos envuelven desarrollo extraordinario que exige período amplio para llegar á completarlo.

En atención á esto, cuando llegue la ocasión propicia, el comercio de Jerez debe acometer la empresa, empezando por crear una junta de obras unidas á las que ya existen en poblaciones litorales; y esa junta debe hacerse cargo del estudio del

proyecto, adoptando la solución que más convenga.

En la redacción de este proyecto deberá cuidarse distribuir las obras en forma tal que por la ejecución de las más indispensables pueda iniciarse la navegación lo antes posible, si bien oblique esto a no dar desde un principio calados importantes, que posteriormente podrían ir aumentándose.

Tal sistema ha sido el seguido en Sevilla, Bilbao y todos los puertos interiores: la ría de Sevilla, sabeis todos que inició su navegación con buques de muy pequeño porte y hoy admite vapores de importante tonelaje; y nadie ignorará que el florecimiento de la capital andaluza, es debido principalmente al fomento de la navegación.

Reducido así el primer proyecto a lo más elemental, la junta de obras podrá acometer la construcción, percibiendo desde luego los derechos de navegación y de muellaje una vez empezada la explotación, y llegando así a obtener un rendimiento, los productos mismos de la empresa permitirán aumentar los calados sucesivamente, desarrollándose además las obras de ampliación que se juzgasen necesarias.

Una vez establecida la navegación definitivamente, se estaría en el caso de estudiar su aplicación a servicios importantes, y si llegase el caso de comprobar la conveniencia de transformar nuestra pequeña dársena en un puerto de refugio, se estaría en el caso de pedir a los Poderes Públicos la realización de esta obra de carácter nacional.

El plan propuesto hace práctico el proyecto, cuyo primer presupuesto parcial no excedería de los límites dichos, bastando luego constancia y decisión en ella para conseguir el fin apetecido.

Resumiendo cuanto queda expuesto, para dar término a esta conferencia, ya excesivamente amplia, podremos condensarla diciendo que la realización del plan de Obras Públicas que hemos estudiado solo exige para hacerla práctica la unión de todos los jerezanos.

Esta unión ya ha sido promovida por dos corporaciones locales: las Cámaras de Comercio y Agrícola, quienes organizando la sociedad de estudios del ferrocarril y planteando el proyecto del pan-

tano, dan pruebas de laudable iniciativa, demostrando cómo puede realizarse la unión que en otro tiempo tuviera carácter de utopía.

A esta acción común de las dos Cámaras se asocia hoy el Ateneo jerezano facilitando su cátedra para dar publicidad a los proyectos planteados.

De esta suerte, las modernas instituciones jerezanas marcan la orientación que ha de seguirse en los albores del siglo que comienza; orientación muy necesaria para no encallar en los múltiples escollos que por todas partes nos rodean.

Fija ya esta orientación, debemos marchar por ella decididos, y así nos vemos conducidos a manifestar públicamente y con toda ostentación, el actual

estado de Jerez y los medios por los cuales pudiera conjurarse la crisis económica actual.

A éste fin es de gran utilidad iniciar ya la petición del Pantano del Guadalquivir; petición que piensa hacerse por medio de un acto público en que tomen parte todas las fuerzas vivas de la población.

Si a este acto público concurren representaciones de todas las clases sociales de Jerez, podrá decirse que en ese día nuestro pueblo da un paso gigantesco, sentando ya las bases de su futuro en grandecimiento.

HE DICHO.

Gacetas.

CORRESPONSAL EN PARÍS

PARA ANUNCIOS RECLAMOS Y COMUNICADOS

Sr. D. A. Lorette, rue Canmartin 61.

Se arriendan las siguientes fincas y predios:

Casas de campo.—Olivar de Micones, cerca de las Ventas del Cuervo.—Viña El C. ribe, pago de Cabretera.—Hacienda El Pinar, en Caulina.—Viña El Loro, en Caulina.—Viña de Matamoros, en Macharnudo.

Casas en Jerez.—Ponce 10 y Asta 2, siendo la obra de cuenta del dueño ó inquilino según se estipule.

Establecimiento de baños, Caracuel 13.—Hueras.—La del Caribe ó Pinar con noria.—La del Aole, con noria.

Venta.—La conocida por de Las Zorras, en el Atiello de Capuchinos.

Partidos.—Los de la Huerta de Ramos, en la Gran Vía, paseo de Capuchinos.

Predios de campo.—Hacienda El Pinar, de Caulina.—Viña El Caribe, de Cabretera.—Terrenos de la viña Matamoros, en Macharnudo.—Terrenos de la viña Corrales en Anina. término de Puerto de Santa María.—Olivar y Hacienda de Micones, término de Lebrija.

Graneros.—Ponce, 10.—Id., 12.—Idolos.—Caracuel, 13.

Casas en Puerto Real amuebladas.—(Por meses ó temporadas) San José, 54.—Santo Domingo, 1.

Casa en idem desamueblada.—Rosari, 18. Se traspasa con enseres pero sin efecto la Aduanilla calle de Carrón, núm. 10.

Se vende aceite y leña en la Hacienda de Micones.

Se vende paño por carradas completas en la Hacienda «El Loro» en el «recinto de Sevilla».

Para dar razón de lo anterior y entregar los vales en la Bodega de los Sres. González Byass y C.ª

Academia Filarmónica de San Isidro.—Progreso, 7.—Desde el 1.º de Junio queda abierta la matrícula, para las alumnas de enseñanza LIBRE que deseen ser examinadas en esta Academia.

En la ciudad de fecha comenzarán las clases extraordinarias de repaso en las asignaturas de SOLFEO, PIANO, CANTO, VIOLIN, FLAUTA, etc.

Las alumnas que deseen presentarse a examen deberán personarse en la Secretaría de la Academia, de 8 a 10 de la mañana ó de 6 a 9 de la noche. El Secretario.

SOLICITOS

para la introducción de cereales, se hacen en la imprenta de este periódico.

Con extraordinaria solemnidad celebró ayer su primera misa en la Iglesia de San Marcos el nuevo presbítero Sr. D. Manuel Jiménez Portillo, asistiendo numerosa concurrencia que llenaba la extensa nave de aquel espacioso y antiguo templo. Asistió como presbítero asistente el Sr. Cura D. Francisco Ruiz, ejerciendo de diácono y subdiácono los señores Puyana y Muriel, acompañando también al celebrante con pluvial los presbíteros Sres. Vázquez, Marmolejo, López Avalos y Durán. Varios compañeros de estudios del nuevo presbítero que aun son colegiales del Seminario Central de Sevilla, hicieron de ministros inferiores.

A toda orquesta se ejecutó la famosa misa del maestro Mercadante, atreviéndose a asegurar que pocas veces como en el día de ayer ha tenido tan acertada interpretación aquella hermosa obra de música religiosa. Tanto en ella, como en el brillante Tota pulchra de antiguo maestro que se cantó al gradual, tuvo varios solos que singular maestría el tenor Sr. Vera, de la compañía que actúa en el teatro de Eslava. El mismo señor cantó admirablemente al ofertorio el precioso Ave Maria del maestro D. Rafael Navarro, quien dirigió toda la parte musical.

El señor economo de San Miguel don Angel Cabezas y Muñoz, hizo un notable panegirico de las excelencias del sacerdocio católico, teniendo períodos bellísimos, y cuyo extracto sentimos no publicar por exceso de material.

Reiteramos nuestra enhorabuena al señor Jiménez Portillo, deseándole en el desempeño de su sagrado ministerio, tanto de rore cali como de piqueguine terra toda suerte de bienes.

En el correo de ayer tarde regresaron de Sevilla los Sres. D. Fer-

nando García Gil y D. Sebastián Orbanja Dávila, que en representación de la Cámara Agrícola de esta ciudad, asistieron a la Asamblea de las Cámaras andaluzas celebrada en Sevilla.

Repentinamente falleció ayer a las cinco el conocido actor D. Andrés Aranda Aguilar, esposo que fué de la primera actriz D.ª Sebastiana Suarez a quien damos el más sentido pésame.

A las ocho de la mañana de hoy se le dará sepultura.

En la Junta celebrada anoche por los socios del Circulo Liberal para nombramiento de Directiva, resultaron electos los siguientes señores:

Presidente.—D. José Rueda Quijano. Vocales.—D. Rafael Bonald, D. José García Leaniz, D. Julio González Hontoria y D. Julio Bertemati.

Isorero.—D. Aurelio Ochoa. Secretario.—D. José M.ª Tallafigo.

Por noticias de origen autorizado recibidas en ésta, podemos comunicar a nuestros lectores que la Empresa de toros de esta ciudad, deseando complacer a los buenos aficionados de nuestra población, ha contratado desde luego para la próxima corrida de San Juan a nuestro simpático paisano Manuel Lara (El Jerezano).

El representante de la Empresa don Eduardo Chazarri y Junco, que llegará a ésta hoy para último de los detalles de la corrida, ha hecho todo lo posible por presentar un buen cartel, como fácilmente puede verse por la siguiente combinación:

Matadores: Emilio Torres (Bombita), Manuel Lara (El Jerezano) y Ricardo Torres (Bombita chico). Los toros que se han de lidiar serán de la muy acreditada ganadería de D. Eduardo Miura.

A la mayor brevedad llegarán a ésta los carteles anunciadores de tan magnífica corrida.

Cero y van.—En la plaza de Aladro fué ayer mordido por un perro la niña María Lozano, causándole una herida en la pierna derecha, que le fué curada de primera intención en la Casa de Socorro por el médico de guardia señor Pérez.

En el local que en la calle de Bizcocheros ocupa la Sociedad de Vicultores, dió anoche una conferencia el compañero Manuel Moreno Mendoza, que fué escuchada por numerosos obreros.

El compañero Moreno, con facilidad de palabra, disertó acerca de la utilidad de la asociación, así como de la necesidad de que el obrero se instruya para lograr su emancipación.

Lesionados.—En la Casa de Socorro fué curado de primera intención en la madrugada de ayer, un individuo llamado José Flores Díaz, que en completo estado de embriaguez cuestionó con otro en una taberna de la calle José Luis Díez, resultó con una herida contusa en la cabeza y erosiones en el codo.

También fué curado ayer tarde José González Mejicano, que cuestionó con otro en la calle del Sol, sacando de la lucha una herida en la cabeza.

Ambos lesionados los curó el profesor Sr. Pérez.

Anoche hubo en Eslava un lleno en las gradas en las cuatro secciones, y una concurrencia bastante numerosa en las butacas.

La alegría de la hueria gustó como en noches anteriores, y como en noches anteriores también, tuvo el Sr. Gil que cantar a petición del público cinco ó seis veces la jota murciana, con letra de ocasión.

Curro Vargas resultó perfectamente hecho, como en las audiciones precedentes: el Sr. Figuerola estuvo mejor de voz que ninguna otra noche, y pechó con la partitura con un valiente.

No olvidemos a las Srtas. Gurina y Domingo (M), y a los Sres. Hervás y González, que nada dejaron que desear en sus respectivos papeles.

Esta noche Los africanistas y El salto del Pastego; cuando llegue La Dolores ya vá a estar el público aburrido de tanto anuncio y tanto esperar.

Noticias de Sevilla: ASAMBLEA AGRICOLA. En uno de los salones del círculo de

Labradores se reunieron esta tarde a las dos, los representantes de gran número de las Cámaras agrícolas y sindicatos de la región bético-extremeña é islas Canarias.

Abierta la sesión, se dió lectura al reglamento de constitución de las Cámaras de Cataluña, discutiéndose la interpretación de algunos de sus extremos, especialmente la base 5.ª, acordándose aceptar la enmienda propuesta por don Manuel Vazquez.

A continuación se leyó una propuesta de la Cámara Agrícola de Tortosa, en la que se establece la división territorial española para los efectos de las federaciones agrarias en siete regiones:

1.ª Andalucía, Extremadura é Islas Canarias; 2.ª Valencia y Almería; 3.ª Aragón, Navarra y provincia de Logroño; 4.ª Galicia y Asturias; 5.ª Cataluña é Islas Baleares; 6.ª Castilla la Nueva y parte del reino de León. Las restantes provincias de este reino, con el de Castilla la Vieja, forman la 7.ª.

Pasando a la designación de cargos del Consejo regional, fueron elegidos por unanimidad: presidente, don Manuel Vazquez; vicepresidente, conde de Torres Cabrera; secretario, don Emilio Llach. Todos fueron muy felicitados y sus nombramientos perfectamente recibidos, por que dadas sus condiciones, puede esperarse mucho de sus fecundas iniciativas.

Tanto don Manuel Vazquez como el conde de Torres Cabrera dieron las gracias por la distinción de que eran objeto, ofreciendo trabajar sin descanso, el uno en la alta Cámara y el otro en la región, en favor de la prosperidad de la federación.

El marqués de Dilar leyó una exposición, (que fué muy del agrado del auditorio), examinando varios asuntos relativos a interesantes cuestiones agrícolas y proponiendo los medios de resolverlos.

El marqués de Dilar repartió entre los circunstantes hojas impresas con el texto de su exposición, para que puedan examinarla detenidamente y atenderla con pleno conocimiento de causa.

El conde de Torres-Cabrera propuso las bases que figurarán en el acta que habrá de extenderse é imprimirse para su mayor publicidad, aplazándose para la reunión de de esta noche, ultimar sus extremos.

El señor Flores excita a los confederados a dar el mayor impulso a los adelantos agrícolas en España.

Contestan los señores Vazquez y Tirado, haciendo muy oportunas observaciones sobre el estado del cultivo en España especialmente el de cereales y olivos en Andalucía.

Y en vista de lo avanzado de la hora, se suspendió la sesión, que se reanuda esta noche a las nueve.

Telegramas

Un combate.—Los librepensadores de Madrid. Madrid 16, 10.40.

En el combate de Reir los boers tuvieron 17 muertos, tres heridos y 45 prisioneros, y los ingleses 20 muertos y 24 heridos.

Los librepensadores de Madrid han desistido de la manifestación que proyectaban efectuar.

La cuestión de Gibraltar. Madrid 16, 17.45.

Continúan los ánimos preocupados con la cuestión de Gibraltar. El texto de la sesión de la Cámara de los Comunes está conforme con el extracto que telegrafiamos. El Gobierno se ocupará mañana de esta gran cuestión.

La intransigencia de las oposiciones retrasará la constitución del Senado.

Los franceses fortifican la Argelia y han armado a los colonos.

Madrid 16, a las 19.10.

En el Juzgado de guardia se ha presentado una señorita declarando que la tenían contra su voluntad en el convento de las Siervas de María, y querían declararla incapacitada.

La procesión del jubileo.—

SEGUNDO ANIVERSARIO. La misa cantada con manifiesto y responso final que se celebrará el Martes 18 de los corrientes a las nueve y media en la Iglesia Parroquial de San Miguel, todas las rezadas que se celebren dicho día en la misma iglesia; y en las de Nuestra Señora del Carmen, Santo Domingo y San Francisco las que puedan aplicarse, así como la cantada de Requiem con Vigilia y Responso, y las rezadas que se celebren en la Capilla del Cementerio desde las siete de la mañana del expresado día, serán aplicadas en sufragio por el alma de LA SEÑORA D.ª M.ª del Carmen del Tejo y de Herrera DE GARCÍA DE LA TORRE QUE FALLECIÓ EL DÍA 18 DE JUNIO DE 1899 después de recibir los Santos Sacramentos y la bendición Apostólica. S. G. G. Su viudo, hermanos y demás familia ruegan a los fieles la encomiendan a Dios Nuestro Señor. El Excmo. y Excmo. Sr. Nuncio de S. S. e Excmo. y Rvmo. Sr. Arzobispo de Sevilla, y los Excmos. é Lmos Sres. Obispos de Sión y de Cadix, se dignaron conceder, el primero 100 días de indulgencia a todos los fieles, 80 el segundo y 40 los demás, a sus respectivos diócesanos, por cada sufragio que apliquen por esta difunta.

La presidencia.— invitación para el partido católico. Madrid 17, a las 0.10.

Esta tarde ha salido de la Catedral la procesión del Jubileo formando en ella 5.000 personas. Presidía el Nuncio de Su Santidad y los obispos de Madrid y Sión.

Dícese que en la catedral repartióse una hoja invitando a la formación de un partido católico semejante a la Liga de Sevilla.

Visitas a las iglesias.—Gritos.—Protestas.—El Gobernador y los manifestantes.—Tumultos y desórdenes.—Vivas a los reyes.—Detenciones.—Personajes. Madrid 17, 1.

La procesión del jubileo visitó las iglesias de San Ginés, el Carmen y San José profiriéndose gritos y aclamaciones. Grupos de librepensadores protestaron con gritos a la libertad y muera y la reacción y a los jesuitas.

El Gobernador al saber lo que ocurría abandonó la plaza de toros acudiendo a contener a los manifestantes. Produjose confusión y tumulto.

Los liberales en la calle de Alcalá al pasar el carruaje de los reyes se repitieron los vivas.

Se han hecho algunas detenciones. Los agentes de la autoridad protegiéron la entrada de los fieles en la catedral y los demás templos. Entre los fieles iban el Conde de las Almenas, Maura, el Marqués de Vadillo, el Marqués de Pidal y otros personajes.

El Rey en los toros.—Ovaciones. Madrid 17, 1.15.

El Rey ha asistido hoy por primera vez a la corrida de toros. El público tributó una entusiasta ovación al joven monarca.

La corrida de Beneficencia.—Los toros.—Brindis y regalos.—«Conejito» herido. Madrid 17, 1.25.

Celebróse la corrida de Beneficencia con gran entrada. Los toros de Saltillo fueron buenos en todos los tercios.

Los espadas brindaron sus toros al Rey quien los obsequió con petacas de oro.

El espada «Conejito» se hirió levemente con el estoque en una pierna.

Las próximas maniobras.—Nuevo uniforme para las tropas andaluzas. Madrid 17, 1.40.

Dícese que las próximas maniobras

militares que habrán de efectuarse en Otoño, se verificarán en Andalucía.

El Ministro de la Guerra propone que las tropas que prestan servicio en Andalucía vistan en verano el traje de rayadillo para mitigar los efectos del calor.

Tormentas y pedriscos.—Cosechas perdidas. Madrid 17, 2.

En varios pueblos de la provincia de Alicante entre ellos Sagunto, Palops, Marina, Callosa y Javea han caído gran des pedriscos que destruyeron las cosechas.

Muchos labradores han quedado arruinados.

Boletín Religioso.

JUBILEO CIRCULAR.—San Francisco. SANTO DE ROY.—San Ráfael de. y San Manuel y Cpe. mrs.

CAPILLA DEL CEMENTERIO

La misa cantada de Requiem y Responso que se celebrará hoy Lunes a las nueve de la mañana será aplicada en sufragio del alma del Sr. D. Mauricio Escriván y Romeo (Q. S. G. G.), cuarto aniversario de su defunción.

Mañana Martes 18 del corriente, a las siete se celebrará misa cantada con vigilia y responso final y las demás rezadas que se digan, todo será aplicado en sufragio del alma de la Sra. D.ª María del Carmen del Tejo de García de la Torre (Q. S. G. G.), primer aniversario segundo de su defunción.

En este día se celebrará otra misa cantada y responso a las nueve de la mañana en sufragio del alma de la Sra. D.ª María de los Angeles Adalid de Paul (Q. S. G. G.) décimo quinto aniversario de su defunción.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

Se ruega a los fieles las encomiendan a Dios Nuestro Señor.

CARNE LIQUIDA del Dr. VALDÉS GARCIA de MONTEVIDEO

19 POR 100 DE PEPTONA.

Extracto líquido elaborado con las más ricas carnes del Uruguay.—Cada frasco de 150 gramos equivale a 3 kilos de carne.—Indispensable en los convalecencias, Eficacísimo y sin rival contra la Neurastenia, nemia, Clorosis. Se asimila por completo, es de sabor sumamente agradable, no irrita el estómago y es el mejor tónico reconstituyente.—De venta en todas las farmacias de España. Recházense las imitaciones.—Unión, Sres: Llobet y Martorell, Barcelona.—Depósito en la acreditada FARMACIA Y LABORATORIO del BUEN SUCESO, Caballeros 12 Jerez.

NUEVOS ALMACENES DE TEJIDOS
MORENO Y QUINTANA en liquidación

El EFONO NÚM. 60.—PRECIO FIJO.—APARTADO 14

Completo y variado surtido en SEDAS NEGRAS BROCHADAS Y LISAS, ALPACAS, ARMURES y otros tejidos de ESTILO MODERNISTA.

Ultimos modelos en CONFECCIONES para señoras y señoritas y estensas novedades en GASAS, TULES, VELOS, ENCAJES, SEDERIA, LANERIA, BATISTAS, PIQUÉS, BRILLANTES y otros artículos de fantasía para la temporada de verano.

Magnificas colecciones en ESTAMBRES, CHEVIOT, GERGAS, VICUÑAS, ALPACAS, DRILES Y ESTERILLAS para trajes de caballeros.

Variado surtido en TAPICERIAS, ESTERAS DE MANILA Y HULES para suelos.

A los nuevos Almacenes de Cádiz.

Tejidos Nacionales y Extranjeros—LAS FILIPINAS—3 y 5, Tornería 3 y 5. —Grandes talleres de sastrería y camisería.—Ternos confeccionados de dril, á 15 pesetas.—Ternos de Primavera, á 20 pesetas.—Ternos de dril alpaca, á 25 pesetas.—Batistas á 5 céntimos. Precio fijo.—Ventas al contado.

Sobres comerciales timbrados, desde 5 pesetas en adelante el millar, en la imprenta de este periódico.

MONTE DE PIEDAD

El día 20 de Junio de 1901 de doce á quince del día se venderán en subasta pública las alhajas que á continuación se expresan procedentes de los empeños del mes de Marzo de 1900, así antes ó en el acto no las redimen sus dueños y continuándose el Jueves siguiente y á las mismas horas si en el primero no quedase terminada.

- 17070 Unos zarcillos de coral. 6
- 17078 Sortija oro y brillante. 90
- 17081 Una pulsera oro, brillantes y zafiro. 180
- 17082 Reloj leontina de oro esmaltada y diamantes. 190
- 17092 Rosario plata, medalla y gargantilla oro. 30
- 17104 Un reloj oro. 32
- 17121 Una pulsera y rosario plata. 6
- 17159 Unas maltesas de oro. 6
- 17165 Un reloj de plata. 8'50
- 17197 Una cuchara y tenedor de plata. 9'25
- 17213 Unos zarcillos oro y topacio. 7
- 17214 Un alfiler y zarcillos topacio. 13'75
- 17237 Un reloj de oro. 120
- 17238 Cinco cucharas, un tenedor y dos portamonedas plata. 30
- 17243 Un reloj de plata. 6
- 17249 Una sortija plata. 6
- 17291 Ajustador de oro. 7
- 17342 Un reloj de plata. 11'50
- 17354 Tres pares zarcillos coral y zarcillos plata. 20
- 17358 Tres sortijas oro y brillantes. 300
- 17382 Un bastón puño plata. 12
- 17385 Fوسفoras plata. 3
- 17386 Dos alfileres oro. 27
- 17387 Unos zarcillos oro y coral. 7
- 17394 Un rosario oro y coral, dos rosario plata y unas tijeras. 60
- 17395 Seis cucharas y cuatro tenedores plata. 55
- 17396 Dos cuchillos de esbo plata. 15
- 17420 Una cruz oro. 100

- 17421 Una saboneta plata, cruz y gargantilla. 15
- 17431 Una leontina plata. 6
- 17440 Unos zarcillos oro y coral. 7
- 17468 Una cadena de oro. 70
- 17480 Una moneda de cinco duros. 30
- 17481 Reloj de plata. 11'50
- 17494 Reloj y leontina oro con colgante de moneda de oro y alfiler oro. 200
- 17502 Una fosforera, tres botones de oro y gemelos plata. 6
- 17515 Zarcillos, alfiler topacios y un rosario. 14'50
- 17532 Una cuchara y tenedor plata. 8'50
- 17533 Una cuchara y tenedor plata. 9
- 17554 Un reloj plata. 10
- 17555 Leontina plata. 7
- 17556 Un reloj de plata. 17'50
- 17587 Dos sortijas de oro. 4
- 17593 Unos zarcillos coral incompletos, argolla s maltesas, cruz, anillo, maltesas y ajustador de plata. 4
- 17609 Dos rosarios y cadena plata. 8'50
- 17611 Reloj plata. 23
- 17628 Aretas brillantes y perlas. 600
- 17643 Un portamoneda plata y alfiler. 25
- 17662 Una pulsera plata y ajustador. 5
- 17678 Un reloj plata y zarcillos roto. 17'50
- 17692 Sortija oro y piedras. 7
- 17734 Maltesas oro y coral y sortija diamantes. 9
- 17754 Dos argollas, aretas, ajustador y anillo oro. 4'50
- 17752 Sortija y ajustador oro y ajustador plata. 4
- 17751 Unos zarcillos oro y topacios. 5
- 17766 Cuatro cucharitas y una rola falsa. 6
- 17770 Un medallón oro. 18
- 17801 Unos zarcillos oro y coral. 8
- 17807 Unos zarcillos coral y botón oro. 7
- 17820 Saboneta de oro. 48
- 17840 Aderezo oro y brillantes. 11'30

Jerez 12 de Junio de 1901.—El Director Gerente, José M. Pérez Lara.

IGRAN INVENTO!
ZOTAL.

CONCESIONARIO PARA LA VENTA EN ESPAÑA

J. G. ESPINAR, SEVILLA.
Poderoso desinfectante, microbicida, insecticida y desodorante, de múltiples usos.

Interesante á los médicos, veterinarios, ganaderos, labradores, horticultores, etc., etc.

Curación de los animales atacados de glosopeda, ó mal de la pezuña, herpes costroso, percoz, sarna ó roña, etc., etc.

Representante con depósito para la venta en JEREZ
D. BENITO CORDON,
Calle Bizcocheros, n.º 27

LA "FAJA ELÉCTRICA"

La FAJA ELÉCTRICA del Dr. SOMMA, con privilegio de invención, es el aparato al mismo tiempo más sencillo y más perfecto para la aplicación de la electro-terapia. La Electricidad es el más poderoso de los agentes físicos, base de la terapéutica moderna. La FAJA ELÉCTRICA rinde todos los beneficios de este tratamiento, última expresión de la ciencia, que realiza verdaderas maravillas, como lo demuestran la multitud de certificados de médicos y enfermos que obran en nuestro poder. La curación de multitud de enfermedades que antes se tenían por incurables y eran de cronidad desesperante se consigue hoy con la electricidad que ha venido á concluir con el caos farmacológico. Y si con la FAJA ELÉCTRICA se obtiene la curación pronta y radical de todas las enfermedades nerviosas, estados neurasténicos, afecciones del cerebro y de la médula, parálisis, reumatismos, debilidad genetal, impotencia, esterilidad, tumores uterinos y ováricos, histerismo, clorosis, íntero, lat-ro, retroversión, flexiones y tropiezos del pñere y en general de todas las enfermedades crónicas. La electricidad que desarrolla la FAJA ELÉCTRICA se comprueba con los aparatos de precisión á efecto, voltímetro ó miliamperómetro, ó con un timbre eléctrico, cualquiera, que al aplicarse los polos de la FAJA sonará en el acto.
Gabinete electro-terápico, Cartetas, 19, principal, Madrid
Se envía gratis folleto explicativo.

LAS MEJORES MEDICINAS PARA FAMILIAS SON
Las Pildoras y Ungüento DE HOLLOWAY
y Cada Casa Debe Estar Provisita de Ellas.
LAS PILDORAS PURIFICAN LA SANGRE,
Fortalecen los nervios y el sistema. Curan la Biliidad, falta de apetito, indigestion y son inapreciables para
Todas Enfermedades de Mujeres y Niños.
El Ungüento no Tiene Rival
Para la Cura de Herpes, Enfermedades Escorbúticas, Llagas, Heridas.
Quemaduras y Toda clase de Males Cutáneos Males de Piel, etc.
Elaborados solamente en el
78, New Oxford Street, Londres.
Y vendidos por todos boticarios del mundo entero.



GOTA
LICOR
DEL DR.
LAVILLE
CLIN Y COMAR - PARIS
EN TODAS LAS FARMACIAS.
REUMATISMOS



SERVICIOS DE LA COMPANIA TRASATLANTICA DE BARCELONA.

Líneas de las Antillas, New-York y Veracruz.
Combinación á puertos americanos del Atlántico y puertos N. S. del Pacífico.
Tres salidas mensuales, con las escalas y extensiones siguientes:
El 10, de Cádiz, haciendo antes la escala de Barcelona el 5 y eventual a de Málaga el 7.
El 20, de Santander, con escala en Coruña el 21, y haciendo antes la de Havre el 15.
El 30, de Cádiz, con escala en Las Palmas, haciendo antes la de Barcelona el 25 y eventual en Málaga el 27; con extensión á los litorales de Puerto Rico, Cuba y Estados-Unidos.
Las salidas de la Habana para New York son los días 10, 20 y 30, y de New York para la Habana los mismos días.
RETORNO.—Salidas de la Habana: el 10, con escala en Puerto Rico y, para Cádiz y Barcelona; y combinación para los demás puertos del Atlántico.
Línea de Buenos-Aires.
Con escalas en Santa Cruz de Tenerife y Montevideo.—Seis veces al mes partiendo de Marsella, con escalas en Barcelona, Málaga y Cádiz.
MOGADOR
El 30, para Cádiz y Barcelona y combinación para los demás puertos de Mediterráneo.
Golfo de Guinea.—Cuatro viajes al año: partiendo de Marsella y con escalas en Barcelona y Cádiz.—Por el vapor
LARACHE
[Servicios de Tánger]
Sale de Cádiz todos los Lunes, Miércoles y Viernes, para Tánger, Arges y Gibraltar.—Retornando los martes, jueves y Sábados.—Por el vapor
JOAQUIN PIELAGO
SERVICIOS DE ANTILLAS
LÍNEA DE MARRUECOS.—Un viaje mensual de Barcelona á Meada con escalas en Melilla, Málaga, Ceuta, Cádiz, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca y Marracán.—Por el vapor
Aviso importante.—La Compañía previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales, que recibirá y encaminará á los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto les entreguen.—Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servido por líneas regulares.

CHOCOLATES Y CAFÉS
DE LA
COMPANIA COLONIAL
TÉS, TAPIOCA.
37 RECOMPENSAS INDUSTRIALES
DEPÓSITO GENERAL
CALLE MAYOR, NÚMERO 518 Y 20, MADRID