

# LA PROVINCIA

INFORMACIÓN GENERAL Y LOCAL  
CONFERENCIAS TELEGRÁFICAS  
Se edita por la mañana

Año primero  
NÚMERO 3

Diario independiente

No se publica los lunes

TERUEL 8 de Julio de 1921

Redacción y Administración  
D. Tomás Nougés, 27

Número suelto 10 céntimos

## LA PRIMERA CAMPAÑA

### El ferrocarril Teruel-Alcañiz-Caspe

El periódico de Zaragoza *El Noticiero*, en su número correspondiente al día 12 del mes anterior y bajo el epígrafe de este artículo, dice lo que sigue: «En la colección de Conferencias sobre iniciativas para el porvenir de Aragón, se contiene la de D. Luis Vendrell y Vendrell que, dedicada a estudiar el posible y necesario beneficio del carbón y otras materias minerales de la provincia de Teruel, relaciona necesariamente el asunto con el del ferrocarril en cuestión, el cual entendemos ser de URGENTE NECESIDAD para la provincia, si se quiere instaurar la unidad de que carece, ya que la geografía la separa en dos zonas conforme a las dos vertientes. Un ferrocarril que uniera las cabezas o capitales de ambas zonas y las trajese al Ebro (Caspe), realizaría la unidad y beneficiaría extraordinariamente a Aragón, ya que el eje de Aragón es indudablemente el Ebro.

La posibilidad y la necesidad de ese ferrocarril aparecen claras en la susodicha conferencia»

A continuación copia párrafos de mi conferencia, que no tiene objeto reproducir ahora.

Efectivamente; cuantos se interesan por el porvenir de Aragón piensan ya que ese ferrocarril de TERUEL a CASPE por-ALCAÑIZ es una necesidad de primer orden, y nosotros, todos los que amamos a esta tierra turolense, estamos plenamente convencidos de que este ferrocarril PRECISAMENTE es la llave de su porvenir.

Será grande en estos críticos momentos, la responsabilidad contraída por todos los hombres, que olviden el cumplimiento de su deber, en el más amplio y elevado concepto de esta palabra. Yo, quiero salvar la mía, contribuyendo, en la medida de mis modestos recursos, a despertar la conciencia pública y consolidando este ideal turolense, lograr que, en su día, si fuese preciso, se levante en masa la provincia, para ejercer sobre el Poder la presión necesaria para que se atienda su justa demanda y logre su realización. Esto no se logrará, si no se cuenta con el ferviente anhelo del espíritu público.

Es muy interesante, sin duda alguna, el punto de vista en que se ha colocado *El Noticiero* al acoger en sus columnas este asunto del ferrocarril TERUEL-ALCAÑIZ-CASPE. Por que nadie duda, de que el origen del relajamiento, del vínculo nacional, es el aislamiento de las regiones y de los pueblos ni de que liga mucho más un ferrocarril, que todas las leyes políticas. El moderno concepto de pueblo no ha modificado en un ápice el enunciado por Cicerón: Pueblo, según él, no es el conjunto de hombres congregados de cualquier modo; sino la reunión de la multitud asociada, con el consentimiento del derecho y la comunión de la utilidad; y es evidente, que mientras subsista la actual inkomunicación entre los pueblos de esta provincia y entre esta provincia y sus dos hermanas, la personalidad de Aragón no tendrá otra representación, que el actual inkomexo conjunto de grupos eremíticos, sin ideal y sin fuerza. Pero la trascendencia del ferrocarril TERUEL-ALCAÑIZ-CASPE es mucho mayor aún.

El mundo marcha ¡quién lo duda! pero marcha, en estos momentos, por inciertos derroteros, al impulso de internas agitaciones mal definidas y por ello peligrosísimas para la paz social y para el progreso de los pueblos que las sufren. España, no puede ser una excepción, y sufre, con todos los países de Europa, la violenta conmoción que producen, la nueva orientación que se vislumbra, el confuso concepto del moderno derecho, la profunda alteración de todos los valores ideales y de todos los principios. No hay modo de eludir el magno problema, que en definitiva y como integración de todas estas agitaciones se plantea, y por eso, los países más adelantados, hacen el balance de sus recursos y se aprestan a utilizarlos con el máximo rendimiento, dando impulso a sus industrias y aumentando la producción, bajo sus múltiples aspectos; en una palabra, rindiendo fervoroso culto al trabajo, que es la fuente inagotable del bienestar de los pueblos.

No cumpliremos con nuestro deber de españoles, si no nos inspiramos en estos principios, que encierran la esencia de la solución del problema social, mejorando las condiciones de la vida y garantizando nuestra independencia.

El peligro que nos amenaza es enorme. Escapa, sin duda, a la observación superficial de las circunstancias. No es aparato, ni de los que ponen en tensión las fibras del sentimiento de patria, a los acordes de la marcha de Cádiz, pero es aterrador, para quien se da cuenta de lo que ocurre.

El capital inicia su emigración buscando su interés fuera de España. Ayer, fué la adquisición de moneda extranjera. Hoy, es la inversión de millones en industrias eléctricas en América y las grandes especulaciones bancarias, cuyo definitivo resultado, digan lo que quieran los leaders de esta orientación económica, es la desnacionalización de nuestro capital. Mañana, acaso sea la paz de los espíritus lograda fuera de España, con el trabajo y su justa remuneración, el motivo que justifique la inversión del capital español en industrias y valores extranjeros; y bien sabido es, que inexorablemente, tras del capital, marchará el trabajo y el cuadro que se presente será aterrador.

Es urgentísimo contener esta hemorragia que pone en peligro la vida económica de España y esto no puede hacerse de otro modo, que poniendo en valor nuestras riquezas naturales, mejorando nuestras industrias y ocupándonos del problema social, en sus aspectos jurídico y económico.

No es esta la hora, como muchos dicen, de las izquierdas, ni de las derechas ni del centro. Es la hora del trabajo y del patriotismo; pero no de ese patriotismo lírico a que me he referido antes, sino de ese concepto de patria y de patriotismo, que subsiste intangible, en el furor destructor ideológico de las actuales batallas sociales, por que encierra la esencia de nuestra vida espiritual y respondiendo a una necesidad sentida por todo ser humano, constituye la máxima fuerza de sugestión y el secreto del heroísmo.

No basta, con ser mucho, establecer con el ferrocarril Teruel-Alcañiz-Caspe, la comunicación entre Teruel y Alcañiz, resolviendo este problema espiritual. Es preciso, y con él se logra, movilizar toda la riqueza minera, agrícola, pecuaria y forestal de esta provincia y contribuir, en la proporción de nuestros recursos, a la grandeza de Aragón y al bienestar de España. Por que Aragón no podrá ser grande económicamente, como lo es, por sus gloriosas tradiciones, si abandona las riquezas que Teruel atesora y no se pueden hacer valer estas riquezas, si no se construye este ferrocarril. Ahora bien; no debe creerse que este ferrocarril es la solución completa del problema económico de la provincia de Teruel. Ahí están, como plena demost-

tración de mi aserto, las justas aspiraciones de la fecunda y hermosa Tierra Baja, en su constante anhelo de asomarse al mar.

Yo creo firmemente, que el complemento del ferrocarril Teruel-Alcañiz-Caspe, es el ferrocarril Alcañiz-Vinaroz y que, si el ferrocarril Teruel-Alcañiz-Caspe se construye, es absolutamente inevitable, la construcción del Alcañiz-Vinaroz, que vendría impuesto, por la enorme riqueza movilizada.

Y creo además, que Vinaroz, es el puerto comercial que Aragón necesita poseer a toda costa, para lograr, completamente, la realización de sus aspiraciones regionales y contribuir, en la medida de su potencialidad económica, al desenvolvimiento de la vida nacional.

Mientras Aragón no tenga su puerto comercial, su vida será precaria. Ya hemos visto, en las derivaciones de la guerra pasada, al hacerse efectivo el tratado de paz, como las nuevas nacionalidades, a la posesión de UN PUERTO lo sacrificaron todo y seguramente, esta manera de ver el problema, no respondía a un capricho.

Aragón tiene personalidad suficiente para necesitar un puerto y hay que lograrlo a toda costa, si queremos realizar nuestras justas aspiraciones, de desenvolver la riqueza del país.

Tal es el panorama que, desde mi punto de vista, se domina. Panorama espléndido, cuya detallada descripción iré presentando, en sucesivos artículos.

Es preciso, como he dicho al empezar, que despierte la conciencia pública. Que el ferviente anhelo del espíritu público nos acompañe a cuantos perseguimos la realización de este programa, por que sin esta colaboración, nuestra gestión será infucuna. Es preciso, que Zaragoza, Huesca y Teruel estrechamente unidas, bajo el impulso del mismo ideal (el engrandecimiento de Aragón) lleven al Parlamento una representación inteligente, consciente de su valor y de sus deberes, que ejerza en las determinaciones del Poder la influencia necesaria.

Este anhelo, tiene ya una sólida base en que fundarse. De Real Orden y por la magnanimidad del preclaro hijo adoptivo de Teruel D. Carlos Castel, quedó encomendado a una comisión de Ingenieros de Caminos el estudio del ferrocarril. De esta comisión, forman parte mis queridos amigos Bartolomé Estevan y Fernando Hué, que ofrecen la máxima garantía del cariño con que han de consagrarse al trabajo encomendado. No es, pues, ni un sueño, ni una aspiración problemática, Es una realidad en marcha, que hay que impulsar, que hay que sostener.

Yo requiero a mis buenos amigos Hué y Estevan, para que contribuyan a levantar el espíritu público, dando cuenta en estas columnas, del estado de los trabajos, de sus particularidades, de cuanto, en una palabra, pueda contribuir a sostener el entusiasmo.

Es preciso llevar al más apartado rincón de la provincia, la convicción de que la construcción de este ferrocarril, es la posibilidad de crear una poderosa industria turolense; de ver convertidos en vergeles nuestros campos yermos; de retener en la tierra amada esa multitud que emigra; de elevar el nivel moral de los hijos de esta tierra, digna de mejor suerte.

Teruel y Julio de 1921.  
LUIS VENDRELL  
Ingeniero de Minas.

## LA RECONSTITUCIÓN NACIONAL

### Lo que debe saber toda la provincia de Teruel

Pocos días hace se cumplieron dos años, desde que la Ingeniería española elevó a S. M. el Rey, (Junio de 1919), un Mensaje pidiendo al reconstitución del país, y ofreciendo un programa para ello.

A los pocos meses (Noviembre del mismo año) se reunió en Madrid el primer Congreso Nacional de Ingeniería, cuya sección XII siguió trabajando después de la clausura, para formular dicho plan. A esta sección, más concretamente aun, al Sr. González Quijano, encargado de recopilar los datos que se enviaban de provincias para totalizarlos, dirigimos los Ingenieros de Teruel un plan de obras públicas de esta provincia, que a continuación exponemos como primer antecedente.

Así las cosas, la presencia del Sr. Castel en la Dirección de Obras Públicas, desde Febrero de 1920 a Marzo de 1921, influyó para que un gran número de las obras que pedíamos se realizasen. Unido Castel a los respectivos Diputados de cada distrito, vieron la forma de sacar adelante una gran parte de nuestro plan, y lo lograron tan brillantemente como todos sabemos.

Por esta razón, en muchas de las obras del plan primitivo, hacemos advertencias al pie, para que los lectores sepan a que atenerse, y en definitiva queden como el mejor homenaje para la labor de Castel y el mayor estímulo para todos los demás políticos que se interesen por esta tierra.

Después de dejar Castel la Dirección, se presentó a las Cortes el plan de reconstitución nacional firmado por el actual Ministro de Fomento Sr. La Cierva, no nos toca a nosotros ni aplaudirlo ni censurarlo, pero si podríamos darle el apoyo que daríamos a cualquier otro plan, en lo que tenga de coincidente con el nuestro, con el de los Ingenieros, redactado a la vista de las necesidades de los pueblos, como si saliese del terruño golpeado, al preguntarle que necesitase. Lo contrario sería no tener fe alguna en nuestro trabajo.

Pero ni aún de eso se trata: la petición va a ser más concreta para que, a los ojos de los suspicaces, se mezcle la política lo menos posible. Todos los sectores de la Cámara han reconocido estos días la necesidad de no aplazar por más tiempo la resolución de problemas. Y esto que por ser ya criterio común de todos, está por encima de estos partidos, es lo que pide el Instituto de Ingenieros en los términos de la circular de Maluquer, publicada ayer: «pidamos que la labor sea ya definitiva, que no termine el año sin que empiece para España un nuevo día, actuemos al margen de toda política—¡Pero actuemos!»

Y pide también el Instituto que al formular ese Plan acepte el Parlamento nuestra propuesta, dejando a salvo su soberanía en los demás puntos.

A todo esto obedecemos que hoy empezamos a publicarlo para que forme estado de opinión en la Provincia; para que estén todos apercibidos y de estar conformes, se sumen a nosotros cuando llegue el momento.

Maluquer, se fijaba el día 10 del corriente. Un aviso del Instituto recibido hoy, deja para más adelante recoger las adhesiones.

Sea cuando sea, nosotros aprovechamos el tiempo y rompiendo hoy el fuego en Obras Públicas, y mañana en las demás especialidades, sepa Teruel, sepa la provincia, cual es nuestro plan.

Teruel 7 de Julio de 1921.

Los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos residentes en Teruel

## Plan de reconstitución de la provincia de Teruel enviado al Congreso de Ingeniería de 1919

### Ferrocarriles

#### NOTA EXPLICATIVA

Encontrándose la provincia de Teruel, casi por completo desprovista de vías férreas, su primer problema de importancia capitalísima es el establecimiento por lo menos de las vías principales que pueden ser colectoras de su tráfico. Estas líneas que deben figurar en el plan de ejecución inmediata son las siguientes:

- 1.—Teruel a Caspe, por Gargallo y Alcañiz.
- 2.—Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.
- 3.—Caminreal a Zaragoza.
- 4.—Teruel a Cuenca.

Que estas cuatro líneas son de interés general y no sólo provincial, se ve claramente:

Las de Teruel-Caspe y Teruel-Cuenca prolongadas en sus extremos por las de Lérida-Caspe y Cuenca a Alcázar de San Juan, formarían la comunicación de Cataluña y Francia (por el Noguera Pallaresa) con Andalucía.

La de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita es la salida más corta de Aragón a su puerto natural de la desembocadura del Ebro.

Por último, la de Caminreal a Zaragoza, con el ferrocarril de Camfranc y el Central de Aragón, será la comunicación de Francia y Zaragoza directa con el puerto de Valencia.

En cuanto al interés provincial, la de Teruel-Caspe es de tal importancia, que sin ella se hace imposible desarrollo alguno de su riqueza y hasta la existencia de la entidad provincial.

Concretando, para terminar estas notas, al punto de las explotaciones carboníferas (prescindiendo de otras razones aunque no dejan de tener importancia) sin estas vías se hace completamente imposible la explotación de la cuenca carbonífera cretácea de su parte central, que no puede tener otra salida que hacia Barcelona, por Caspe, o hacia Valencia, por el Central de Aragón.

Representa la explotación de dicha cuenca una riqueza considerable y un ingreso importante para el Estado aparte de la explotación de la línea férrea y ésta no puede sustituirse por la construcción de los ferrocarriles secundarios Calamocha a Vive y Lépera a La Puebla de Híjar en el intermedio de Utrillas a Zaragoza, de una parte, por la excelsísima potencia de tráfico de esta línea, y de otra, porque sería establecer el monopolio de la explotación de toda la cuenca minera a favor de la Sociedad «Minas y Ferrocarril de Utrillas».

No cabe, para salvar esa gran riqueza minera, sino la construcción directa por el Estado y en el mas breve plazo posible, de la línea de Teruel-Caspe, único medio de hacer que las explotaciones se extiendan a toda la zona, sin que la intervención de una empresa interesada de una parte de la cuenca pueda, por obtáculos que cree, imposibilitar la explotación del resto.

Las otras líneas enumeradas tienen también un gran interés provincial, siquiera no sea de la enorme





# Restaurant de la Estación

Helados, bar, servicios por cubierto y a la carta. RENDEZ-VOUS de la sociedad turolense en los jardines de seis a nueve tarde. DINNER-CONCERT jueves, sábados y domingos.

## REPARACIÓN DE Máquinas

para coser  
para hacer géneros de punto  
y para escribir

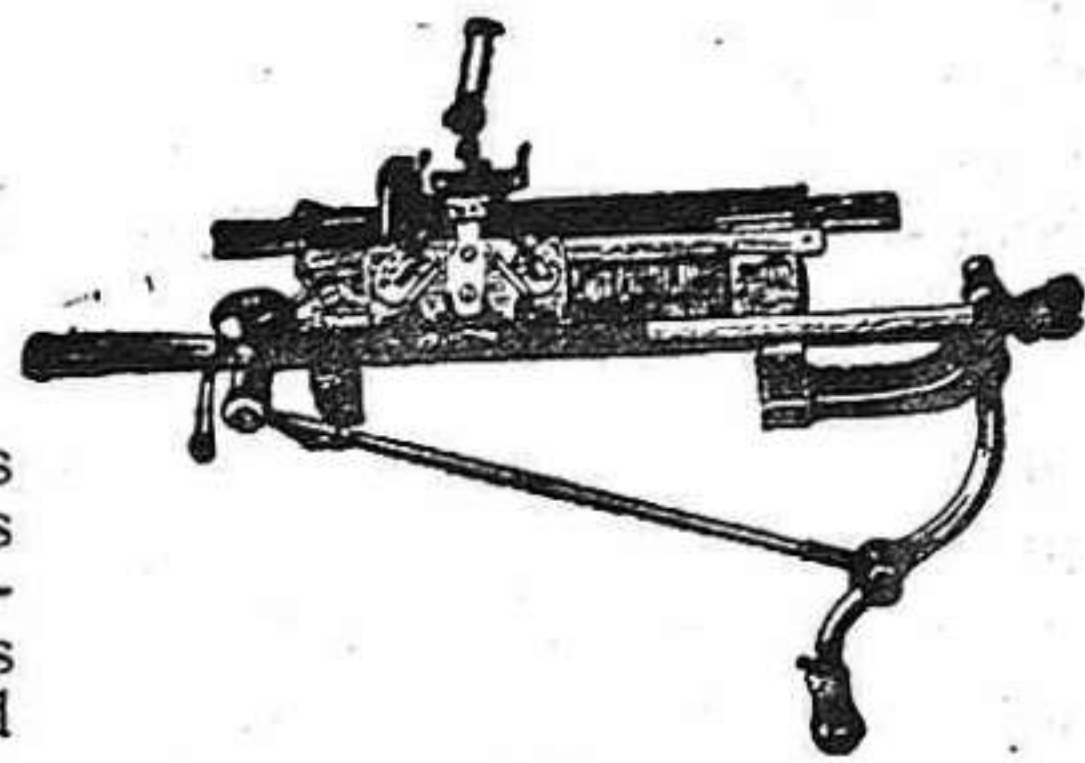


Agujas y piezas para las máquinas de medias y de coser, de todas las marcas y de calidad superior.

Cintas, gomas, papel carbón para las máquinas de escribir. REPRESENTACION de las mejores marcas de máquinas alemanas para coser, bordar y escribir. GRAMÓFONOS Y DISCOS

### EMILIO HERRERO

JOAQUÍN COSTA, NÚM. 25 = TERUEL



Construcciones y decoración en piedra y marmol  
TRABAJOS PARA CEMENTERIOS

## JOAQUIN TOBAJAS

PASEC DEL EBRO = ZARAGOZA

AUTOR DE LA CANTERÍA, TALLA Y ESCULTURA DE LA ESCALINATA DE TERUEL

## SOLUCION BENEDICTO

DE GLICERO-FOSFATO DE CAL. CON  
**CREOSOTAL**  
INFALIBLE CONTRA LA TUBERCULOSIS.  
CATARROS CRÓNICOS. BRONQUITIS  
Y DEBILIDAD GENERAL.

DEVENTA EN PRINCIPALES FARMACIAS Y DROGUERIAS

DEPOSITO DR. BENEDICTO  
SAN BERNARDO, 41

### MADRID

## Joaquín Asensio

OVALO, 7 = TERUEL

Almacén de aceites y ultramarinos :-: Fábricas de jabón y de chocolates :-: Taller de aserrado de maderas :-: Vinos de todas clases.

Las últimas novedades, pedídlas siempre a

## Nicolás Gómez

PLAZA DEL MERCADO

Casa predilecta de la high-life turolense

Se arrienda

en esta capital, en el antiguo edificio del Café Moderno un local propio y adecuado para café y restaurant, situado en el sitio más céntrico, y cuyas dimensiones en planta baja son las siguientes: Doscientos veinte metros cuadrados en un solo salón para café y restaurant. Noventa y un metros cuadrados en otro salón, aplicable a juegos de billar y dominó. Cuarenta metros cuadrados en otro salón, para cocina y servicios de los anteriores salones, y setenta y siete metros cuadrados en la planta alta, con comunicaciones al piso bajo, aplicables a toda clase de recreos. Para informes y detalles de arriendo: Diríjirse en Teruel a Joaquín Asensio, Ovalo. 7



CORSETERIA DE

## Sebastián Navarro

Corsés elegantes :-: Corsés fuertes :-: Corsés de buen resultado  
Inmenso surtido en clases baratas.

ESPECIALIDAD EN LAS MEDIDAS.—Fajas ventrales para señora y caballero.  
Tirantes-peletillas.—Sosten-bustos y demás artículos.  
MERCADO, 3 — TERUEL

## Luis Gómez Izquierdo

PROCURADOR DE LOS TRIBUNALES  
AGENTE DE NEGOCIOS

Carrasco, 18 y 20 = TERUEL

## ¡GASOLINA!

Gran existencia de gasolina para automóviles, motores, etc. (Moto-nafta-Clavileña).—Precios económicos.—San Juan, 15 — TERUEL.

## La Mudejar del Arrabal

Fabricación mecánica de ladrillos y otros productos cerámicos.

### HIJOS DE B. SANZ

TERUEL

SE VENDE una máquina, número 9, de hacer medias, marca alemana. Se dará por la mitad del precio de coste.

Al comprador se le enseñará a usarla, si no sabe.  
Escribir a Teruel, barrio de San Blas, a Juana Gacia.

# Disponible

# “LA PROVINCIA,”

## DIARIO INDEPENDIENTE

# de información general y local

Conferencias telegráficas de última hora.

Se edita por la mañana.

Redacción y Administración:

D. Tomás Nougues, 27, bajo

Suscripción

En Teruel 2 pesetas al mes

Fuera 2'50 » »

## Pídanse tarifas de precios de los anuncios