

Almería, un mes. 1'50
Provincias, trim. 5
Extranjero. . . 10

PAGO ANTICIPADO.

25 ejemplares 75 céntimos.

Diario Liberal independiente y de interés generales.

FUNDADOR Y DIRECTOR: FRANCISCO RUEDA LOPEZ.

Número suelto 5 céntimos.

Se suscribe en la Administración, Reyes Católicos, núm. 16.
Anuncios á 12 céntimos de pta. línea en la 4.ª plana y 25 en la 3.ª
MITAD A LOS SUSCRIPTORES.

AÑO XXIX.

Miércoles 24 de Octubre de 1888

NÚM. 8 532.

Solucion á nuestras constantes desgracias. FERRO-CARRIL DE LINARES Á ALMERIA.

EN NUESTRO PUESTO.

Nuestra campaña no ha concluido, mejor dicho, puede decirse que no ha empezado, pues entre tanto los pueblos que han quedado arrasados, por efecto de la catástrofe última, no toquen los beneficios que esperan, y que son necesarios, nada habremos adelantado y estaremos peor que nunca.

No basta que el Ministro haya visitado una parte de los pueblos arruinados, y que vaya impresionado y hasta conmovido con las desgracias que han aparecido á su vista; es necesario que el Gobierno se convenza de que hay que tomar resoluciones prontas y energicas y no esperar á que los pueblos perezcan víctimas del hambre y la miseria que hoy se enseorea en toda esta comarca.

Las obras públicas, sin el aditamento de los cauces y los rios, y el coronamiento de las obras del ferro-carril de Linares á Almería, poco ó nada resuelven, y ya estamos viendo de qué manera acuden á nuestra población esos jornaleros que, faltos de trabajo, no solo van á la Argelia, sino que piden pasaje para otras tierras muy lejos de la madre patria, donde seguramente van á depositar sus huesos despues de mil afanes y trabajo y pasar por todas las amarguras y por todas las desdichas de esta penosa vida.

Mentira parece que esto ocurra en España, mejor dicho, en un país donde tanta riqueza hay perdida y en donde seguramente faltarian brazos si el Gobierno se propusiese dar vida á las fuentes de riqueza que están por explotar, aún en este mismo suelo, donde cada emigrante ganaria el sustento al lado de sus hijos, duplicando los productos de este pedazo de tierra que tanto aman y que los arroja de su seno por falta de recursos con que hacer frente á las necesidades de la vida.

El Gobierno ha planteado ya las obras públicas; pero en tan pequeña escala, que mucho tememos no den el resultado que todos esperábamos, pues si bien es verdad que la subasta de los dos trozos de carreteras y la del tramo metálico del puente del rio de Adra tendrán lugar dentro de diez dias, también es cierto que las obras del dique de Levante no podrán empezarse hasta dentro de nueve meses, como indica la *Gaceta*, puesto que la subvención de las trescientas mil pesetas no empezará á regir hasta el año económico venidero.

Respetamos las razones que haya habido para que no se pueda disponer de ese crédito en el año actual y desde los 10 dias que se marcan en las demás obras, por que conocemos los apuros en que se halla el ministro de Hacienda; pero si no hay otras obras, sino se emprenden los trabajos de nuestra vía férrea, no sabemos que va á ser de la capital ni de otros pueblos que, como hemos dicho ayer, pasan en estos momentos por una terrible agonía.

Por lo que se ve luchamos con los apuros del Tesoro, pues cuando el Sr. Canalejas no ha recabado que se empiecen inmediatamente las obras del dique de Levante, no hay duda que el Gobierno no está dispuesto á gastar grandes sumas.

Esto nos hace reclamar lo que ya hemos indicado estos dias; que hay que hacer algo mas que ceñirse á la ley, algo que dé resultados positivos, pues el invierno se acerca y si seguimos como estamos hoy, ¿quién va á responder de lo que pueda ocurrir mañana?

EL FERRO-CARRIL DE ALMERIA.

Ahora que se agita más que nunca, con verdadero entusiasmo, la cuestion del ferro-carril de Linares á Almería, vamos á reproducir la coleccion de artículos publicados en LA CRÓNICA hace más de 4 años, su autor D. J. Navarro Reverter, que son muy del

caso en las actuales circunstancias, y de los cuales creemos ha de tomar nota el Ministro de Fomento hoy Sr. Canalejas.

Hé aquí el primero de dichos artículos:

I.

En el cuadro de enlaces de las 47 capitales de las provincias que forman la península española, solamente tres aparecen desligadas de la red general de ferro carriles, solamente tres quedan aisladas del movimiento y de la vida que las arterias de hierro llevan á las 44 restantes; solamente tres constituyen la costa de las ciudades párias, segregadas y excluidas del perpetuo abrazo en que, á través de las distancias, anulada por el impetu del vapor, se confunden sus hermanas y compañeras, mas que ellas prosperas y afortunadas.

Esas tres capitales, que cerca de medio siglo despues de establecidas las vías férreas en España aun no han recibido la visita de la locomotora, simbolo y emblema de la civilización moderna, esas tres lamentables escepciones del concierto universal del progreso, se llaman Almería, Soria y Teruel.

Y al fin, Soria, ha saludado ya, con alboroz indescrptible la construcción del ferro-carril de Valladolid á Ariza; Teruel tiene asegurada la realización de la línea de Catalunya á Teruel; mientras que Almería, aquella Almería, encanto de los árabes, que se erigió en Reino independiente á la terminación del califato de Córdoba, la Almería que sombreaba sus férricos valles con el poético naranjo, que tege guinaldas á sus ricos campos con la preciada parra, que guarda en las entrañas de sus sierras tesoros sin cuento, esa Almería parece condenada, por ley de la fatalidad, á ser la última de las capitales españolas que goce los inmensos beneficios de comunicaciones terrestres, fáciles, comodas, decorosas, rápidas y seguras.

Y ciertamente que deseo no falta en sus hijos, ni diligencia perdonan, para ello, sus naturales.

De mí se decir que apenas si de otra cosa se me ha hablado, las pocas veces que, con otros motivos, he visitado la casi-Isla española.

Y aun más puedo afirmar. Instigado por la cariñosa amistad del virtuoso y dignísimo Prelado que, para gloria de la Iglesia, rige hoy la grey de Almería, y por los ruegos de otros amigos antiguos y recientes, llevé año y medio hace, á Paris, el proyecto de la línea de Linares, consulté con diversos banqueros y Directores de Sociedades financieras importantes, y adquirí el convencimiento de que, modificadas las condiciones actuales en que el problema se plantea, el ferro-carril de Linares á Almería no tardaria muchos años en ser una realidad.

Cuales son las condiciones actuales del problema, y como han de modificarse para hacerlo práctico y viable son los puntos que, por corresponder al empeñado y lisonjero ruego de aquellos amigos, examinaré en la medida que mis fuerzas y mi tiempo me permitan; pero desde luego y sin mas guía, ni otro onsejo que la impresión y el juicio, puede afirmarse que así Almería quiere tener ferro-carril lo tendrá.

Querer es poder.

Y querer, para los pueblos, es tener una fé inquebrantable, una constancia incansable, una pujanza á prueba de reveses, una resistencia á prueba de sacrificios. Querer es ahogar todos los rencores en el sentimiento del bien común, unir todas las banderías en un solo lema; enlazar todas las tendencias en una sola dirección; confundir todas las aspiraciones en un solo simbolo; sumar todas las fuerzas, todas las inteligencias, todos los intereses, vengan de donde vinieren, en un solo signo, y convertirlo en ariete poderoso para destruir obstáculos, y en máquina formidable para levantar el edificio. Ante la expresión de una voluntad tan decidida, las montañas se aplanan, las tempestades se disipan. La fé de

Pelayo en Covaonga, acabó por vencer en Granada á la media luna; la fé de Jesús en el Gólgota ha aabado por dominar el mundo. La Convención francesa, grande en medio de sus grandes aberraciones, enviaba ejércitos á defender sus fronteras, y solo daba á sus improvisados generales una consigna: «La victoria». ¿Exigiría demasiado Almería de sus delegados dándoles el mandato imperativo de «victoria»? Si á la par les facilitaba medios combinaciones y la fuerza y la autoridad de un país compacto, resuelto y decidido, ¿no sería demasiado exigir. Indiquemos esos medios prácticos, estudiemos esas combinaciones realizables, sepamos qué ha de pedir Almería y cómo lo ha de pedir, y una vez discutido y acordado el plan de campaña, á su puesto cada cual y á pelear sin tregua ni descanso, sirvan, pues, estas modestas observaciones de base de discusión, que no abrigo la pícua pretension de acertar en lo que prolonga, solo con el concurso de cuantos tenemos ya verdadero afecto y cariño á este país, llegaremos á adoptar el mejor acuerdo.

Expongamos ahora los antecedentes de la cuestion; veamos qué han hecho otras comarcas para disfrutar esa mejora de que Almería carece; examinemos el pasado para sacar la lección de lo futuro y conocidos los procedimientos y sistema, conocidas las condiciones especiales de la region, no será difícil hallar medios de hacer posible para Almería lo que es una realidad para las Vascongadas y Aragon, la Galicia y Cataluña, para Castilla y el resto de Andalucía.

Pues ¿qué había de ser más difícil dominar la Naturaleza con castas de acero, en las estribaciones de las Terras de Gádor y Alhamilla, que en las desuadarrama y Despeñaperros, ó en las coalleras cantábrica y astúrica?

J. NAVARRO REVERTER.

Madrid, 28 Marzo de 1884.

EL CACIQUISMO.

Para comprender todo el valor y toda la importancia que tiene esta palabra, es preciso no considerarla de una manera colectiva y general; es necesario individualizarla, presentar el tipo, estudiarlo bajo su aspecto físico y moral; en una palabra, hacer un análisis detenido de él, como lo haría Linneo de las plantas, Buffon y Cuvier de los animales, y el docto Koch del microbio.

Hay, á nuestro juicio, tres principales castas de caciques.

El cacique cortesno, que influye directamente en la provincia; que está en relación con los ministros, sea cualquiera el partido que mande, que quita y pone empleados, que es el áculo de todas las consultas populares, una palabra, que es una especie de *bande* de tres colas que manda en nombre de los principios que en política sostiene, con el despotismo de los antiguos señores de hora cuchillo, y todo esto á nombre de la libertad más ó menos amplia ó restringida.

Despues de es, cacique existe otro más inferior en la capital de la provincia, el cual, como más inmediato á los pueblos de la misma, su influencia es mas directa, y por lo tanto se hace mas sensible.

Á él van las clamaciones de los pueblos; con él consulta los alcaldes; á su casa asisten los secretarios de Ayuntamiento que tienen que diripir algun asunto de la respectiva localidad; él brilla en las oficinas del Gobierno civil, de Hacienda pública, de Fomento y otros; su influencia penetra en todas partes; el gobernador no se somete á sus deseos, busca en el cacique de la corte los medios de minarle el terreno, y puede decirse que no hay asunto ni chico ni grande, no hay negocio que se roce con la marcha y desarrollo de los pueblos en que él no ponga mano; en que él no influya, en que él no ejerza una presión poderosa.

Dependientes de este mandarin están los caciques de los pueblos pequeños, verdadera plaga del vecindario, constante azote de sus convencinos, perenne fioxera que todo lo absorbe y aniquila, en una palabra, que es señor absoluto de los infelices que sienten sobre sus espaldas el latigo flagelador de tal «señor.»

Á medida que se ha ido ensanchando en las esferas de la política la acción de los partidos, del mismo modo en los pueblos se han definido las tendencias de los mismos. Así es que no deja de ser anómalo que en un pueblo de 500 vecinos por ejemplo, existan comités fusionistas, comités izquierdistas y conservadores, según los diversos matices en que está dividida esta escuela política. Los unos tienen por centro la casa del boticario, los otros el porche del herrador, aquellos algún improvisado casino, los otros algún cafetin de mala muerte.

En esos centros se politiqua y no se trabaja; se forman los cálculos mas extravagantes y se leen y comentan las noticias de la prensa de una manera tal, que todos viven llenos de las mas gratas esperanzas, esperando un cambio de cosas para que en su localidad haya luego un cambio de personas.

Pero sobre estos elementos que enervan la actividad laboriosa de los pueblos, está el cacique, ¿Quién es éste? Pues sencillamente es un personaje de la localidad que, á fuerza de astucia, atrevimiento y fortuna, se ha colocado en la población á la misma altura que puede estarlo un jefe de partido en mayor esfera.

Él tiene á su devoción al alcalde; el municipio no hace otra cosa que cumplir sumisamente su voluntad; se cartea con el cacique de provincia y con el cacique de la corte; informa de los negocios para que se resuelvan á su voluntad y capricho, sean justos ó injustos; atropella á los que están debajo, especialmente si son sus enemigos, y esparrca cierto temor á que todo el vecindario tiene que someterse al fin y al cabo, para no sentir la fuerza de aquel despotismo intolerable que cae sobre el honrado labriego que solo vive de su penoso trabajo y que á fuerza de grandes fatigas y privaciones, mantiene á su familia.

Aunque sobrevenga un cambio político siempre sabe manejarse de modo que su veleta señala constantemente el viento que corre. Podrá sucumbir por las vicisitudes de la política el cacique de la corte y el de la capital de provincia, pero él no; su influencia, por lo mismo que ejerce su acción sobre el teatro de sus operaciones, no decae nunca.

Como se ha hecho rico, todos tienen algo que deberle, y por eso sus convencinos sufren su dominio feudal; él dispone de los votos para las elecciones, él sabe someter á aquel que se le muestra rebelde; él manipula en el pósito; él deja sentir su influencia en los repartos de contribución, y en una palabra, él lo es todo, y en su casa y bajo su autoridad, se arreglan los negocios locales.

Esta verdadera tiranía que se comete á lo sombra de la libertad es la que mata, por decirlo así, la vitalidad de los pueblos; estos, por mas que piensan en trabajar, encuentran la miseria por resultado.

El caciquismo es el enemigo mas grande para el desarrollo de los pueblos.

El cacique es, ni mas ni menos, que la araña que chupa la sangre de la mosca; es decir, del pueblo; y mientras no desaparezca, el mal será cada vez mayor.

CARRETERA DE VILCHEZ.

Segue en *statu quo* la carretera de Vilchez á Almería, sin embargo de los propósitos del Sr. Ministro de Fomento, de que

