

# LA OPINION DE LA PROVINCIA

PRECIOS DE SUSCRIPCION

Este periódico se publica todos los días excepto los lunes. Los siguientes á festivos medio número. En caso necesario se publicará suplemento.  
En Tarragona 1'75 pesetas al mes y 5 el trimestre. En los demás puntos 6 pesetas trimestre.—Ultramar 10 pesetas.—Extranjero 15 pesetas.  
Remitidos y anuncios á precios convencionales. No se devuelven los originales.

DIARIO POLITICO DE AVISOS Y NOTICIAS

TELÉFONO NÚM. 13

REDACCION

Calle del Conde de Rius, (antes Hospital), 28, entresuelo, esquina á la Rambla de San Juan.

ADMINISTRACION

En el mismo piso que ocupa la Redacción Para suscripciones y anuncios dirigirse al Administrador. PAGO ADELANTADO

Año XXIX.

TARRAGONA: Martes 26 de Mayo de 1903

Núm. 124.

## El proyecto Artal

Una gran iniciativa.—Reunión de periodistas.

En el domicilio de nuestro particular amigo D. Angel Artal, tuvo lugar en la tarde de ayer, la reunión á que habian sido invitados los directores de todos los periódicos diarios y semanales que se publican en esta capital.

Estuvieron presentes el director del *Diario de Tarragona* don Antonio Chulvi, el de *La Cruz* D. Luis Carbó, el de *Lo Camp de Tarragona* D. Pedro Lloret, el de *El Magisterio* D. Cosme Oliva, los del *Boletín Municipal Tarraconense* D. Ricardo Nogués y D. Antonio Albafull y nuestro director don Ignacio Masalles. En representación del *Diario del Comercio* y por ausencia de su director D. Rafael Cañellas concurrió D. Teodoro Llevria. Nuestro colega *Heraldo de Tarragona* cuyo director se vió en la imposibilidad de concurrir, estuvo representado por el señor D. Baldomero Puiggrós. D. J. Ametlla Coll director de *La Avanzada*, imposibilitado de asistir se excusó por medio de atenta carta en la que se adhirió en nombre de su diario á cuanto se hiciera en la reunión.

El Sr. Artal, expuso el objeto de la reunión que no era otro, que imponer detalladamente á todos los representantes de la prensa local del proyecto presentado por dicho señor en la mañana de ayer á la Junta de Obras del Puerto.

Al efecto, empezó por exhibir los planos donde puede apreciarse con perfecta claridad la índole de las construcciones que van á efectuarse para llevar el proyecto á la práctica.

A continuación dió lectura el Sr. Artal de la extensa Memoria que lo acompaña.

Es esta Memoria un documento, valioso concienzudamente redactado, que demuestra de una manera palpable, la bondad del proyecto que se propone llevar á cabo D. Angel Artal y destruye por anticipado cualquier objeción que al mismo pudiera hacerse.

La lectura de este documento, que es sin duda alguna un trabajo notabilísimo, que honra á su autor, produjo en los oyentes un efecto inmejorable y motivó que nuestro distinguido colega don Antonio Chulvi, director del *Diario de Tarragona*, en su carácter de decano de la prensa local felicitara al Sr. Artal y le ofreciese el decidido y desinteresado concurso de toda la prensa en favor de su proyecto.

Como dijo muy bien el señor Chulvi, si cualquier circunstancia diese por desgracia el resultado de que no pudieran llevarse á la práctica los propósitos del señor Artal el solo hecho de haber concebido el proyecto y trabajado como lo he hecho por obtener su realización, obligan hacia él la gratitud de Tarragona.

LA OPINION DE LA PROVINCIA hace suya esa manifestación, que es justa y merecida.

Omitimos por hoy mayores detalles, tanto porque es este un

asunto sobre el que hemos de volver una y otra vez hasta ver si tenemos la fortuna de verlo realizado, como porque preferimos dedicar hoy todo nuestro espacio á la publicación íntegra de la Memoria que acompaña al proyecto.

Al hacerlo así servimos lealmente los propósitos manifestados por el Sr. Artal en la reunión de ayer.

El quiere, y merece todo nuestro aplauso, que alrededor de su propuesta se haga luz, mucha luz, para que aparezca de un modo transparente é indestructible su bondad, y sea luego empeño de todos el apoyarla y procurar que pueda llevarse á la práctica.

El Sr. Artal es un viejo y querido amigo particular nuestro y esto nos cohibe de dedicarle el elogio que merece como un acto de estricta justicia.

En sucesivos números, seguiremos ocupándonos del Proyecto Artal en la forma que se merece.

Mientras tanto, recomendamos con todo interés á los amantes de Tarragona y de su prosperidad, la lectura de la siguiente:

### MEMORIA

Un estudio detenido de la forma en que se desarrolla en España el negocio de las carnes vivas destinadas al consumo, llevado á cabo durante el año último por encargo del Gobierno de la República Argentina, dió por resultado adquirir la convicción de que el precio actual de la carne en los diversos mercados de la Península que se reputa excesivamente elevado, solamente puede abaratare, mediante la importación de animales, procedentes de países que puedan desprenderse de ellos en condiciones económicas tan favorables, que aun recargados con el elevado coste del transporte marítimo, derechos aduaneros á la introducción, y demás, permitan no obstante, ser entregados aquí al consumidor á precios mucho más limitados que las reses criadas en la península.

Entre los países que pueden proveer á España de carnes, en condiciones económicas favorables, ninguno las reúne tan ventajosas como la República Argentina, que, con un capital ganado de 35.000.000 de animales vacunos, y 140.000.000 de lanares, puede disponer después de bien llenadas las necesidades de su consumo, de fuertes lotes destinados á la exportación.

El negocio de exportación de animales, ya vivos, ya congelados ó sencillamente enlatados, viene llevándolo á cabo desde hace muchos años la República Argentina, y su principal mercado consumidor ha sido siempre Inglaterra, y posteriormente las posesiones inglesas del Sud de África.

En vista de las elevadas cotizaciones que las carnes de consumo tienen en nuestra península, los exportadores argentinos, han efectuado ensayos por medio de diversas remesas de animales, que han desembarcado: unas en el puerto de La Coruña, otras en el de Barcelona y otras en el de San Sebastián.

Cual haya sido el resultado económico de dichas expediciones, no puede precisarse con exactitud, porque, llevadas á cabo por particulares, estos se han reservado, como es natural, todos aquellos datos que pudieran afectar á sus intereses.

El hecho sin embargo, de que la iniciativa no haya prosperado, y que la corriente de negocios iniciada no haya seguido en desarrollo, dan la presunción que el resultado material obtenido en esta clase de negocio, no ha correspondido á las esperanzas de los que lo emprendieron.

Era necesario entonces, estudiar las causas que habian conducido á este resultado, y esto se hizo por encargo del Gobierno Argentino, llegando á adquirir la convicción después de un detenido estudio, y de un prolijo examen de la mayor parte de los puertos españoles; y de haber consultado á un gran número de personas competentes en esta clase de negocios, de que la causa primordial del fracaso, ha estado en que: los importadores de animales no han podido disponer de ningún depósito convenientemente instalado en un puerto cómodo y de fácil acceso donde pudiesen permanecer los animales el número de días necesarios para la venta ó contratación de aquellos sin apresuramientos, y por lo tanto sin la exposición á quebrantos seguros que representa una liquidación casi forzosa, por la imposibilidad de poder guardar el ganado en buenas condiciones.

El análisis de los hechos que dejamos apuntados, y la convicción por otra parte de que montado el negocio de la importación de carnes á la península en forma que permita que el ganado vivo pueda permanecer en depósito en condiciones de comodidad é higiene que alejen todo peligro ó riesgo de pérdidas materiales de peso y salubridad, durante el tiempo necesario para que las operaciones de transacción y reexportación de las reses á los puntos de consumo puedan tener lugar de una manera adecuada y conveniente á esta clase de prácticas mercantiles, dieron origen á la idea de construir unos Corrales ó Depósitos y un Desembarcadero para el ganado, en punto conveniente y adecuado de uno de los puertos de la península, que, ya por sus condiciones especiales de situación, ó por consideraciones de otro orden, que fueran dignas de tenerse en cuenta, ofreciese facilidades para establecer allí los servicios que requiere el negocio mercantil de que se trata; y sometida esta idea á la consideración de importantes capitulistas y exportadores de Buenos Aires, encontró la más favorable acogida, esperando tan solo para poder ser llevado á la práctica, el que pueda obtenerse la concesión de los terrenos necesarios en punto conveniente de un puerto español, para instalar aquellos Corrales ó Depósitos en condiciones económicas aceptables.

Pocos son los puertos del litoral español que puedan ofrecer las ventajas y comodidades, que se requieren para la instalación de una obra de la índole de la que se trata; pues unos por su excesivo movimiento mercantil, otros por su situación poco conveniente, y los más, por la carencia de local ó terrenos apropiados para la instalación de los corrales, no resultan apropiados al fin que nos proponemos; pero existe un puerto, entre el reducidísimo número de los que son susceptibles de adaptarse á esta idea, en el que concurren circunstancias muy especiales, favorables por todo extremo á la idea que perseguimos, cuyo puerto es el de Tarragona.

Este puerto está en inmejorables condiciones para venir á servir de depósito central para la importación de ganado vivo procedente de la República Argentina, porque tiene libre y en condiciones apropiadas, la zona de terreno suficiente para que en la misma puedan efectuarse las construcciones que son necesarias para el negocio que se va á iniciar, y que está calculado bajo la base de mantener en depósito un stock permanente de animales vacunos vivos, que puede alcanzar á 2.000 cabezas, el cual, renovado periódicamente, permita abastecer una parte de las necesidades del consumo de una zona que abarque como puntos extremos: Barcelona al Norte, Madrid al Oeste y Valencia al Sud, zona enlazada como es sabido, á Tarragona, por diversas vías férreas.

Del depósito central establecido en el Puerto de Tarragona, se efectuarán por ferrocarril, las necesarias expediciones á las diversas capitales y poblaciones de importancia comprendidas en la zona mencionada.

La realización de este proyecto, no entraña ningún peligro para la ganadería nacional, por que aun llevado á su máximo de desarrollo, ó sea, á la importación mensual de 2.000 cabezas, solamente se alcanzaría á poder subvenir á la décima parte de las necesidades del consumo de la zona expresada que pueden calcularse en más de 20.000 cabezas de ganado vacuno por mes, teniendo en cuenta que solamente Madrid consume por término medio 7.500 por mes, Barcelona 7.000, Zaragoza 900, Valencia 300, Tarragona 120 y quedan aun poblaciones de importante consumo y fácil acceso por ferrocarril como Reus, Vendrell, Valls, Lerida, Tortosa, Castellon de la Plana, Villanueva y Geltrú, etc.

En realidad pues, las carnes procedentes del depósito de Tarragona, vendrían solamente á servir de regulador de los precios evitando las cotizaciones exageradamente elevadas.

Las ventajas que al puerto y población de Tarragona reportaría la realización del proyecto se aprecian á primera vista con solo observar en conjunto la índole del negocio que se trata de implantar, el cual dará margen, á un activo movimiento comercial que se desarrollará en esta población una vez el negocio en plena explotación.

La Junta de Obras del Puerto tendrá como es consiguiente, un aumento muy importante en concepto de ingresos por el elevado número de buques que llegarán llevando en sus cubiertas los animales.

Como estos solo en una parte insignificante han de quedar en Tarragona, cuyo consumo mensual solo asciende como se ha dicho á 120 por término medio por mes, la reexportación de los restantes al interior del territorio, debe dar forzosamente motivo á un sinnúmero de operaciones dentro la zona destinada en el Puerto para las líneas férreas, que ocuparán un buen número de brazos y mantendrán una actividad constante, tanto necesaria en Tarragona.

Aun limitando el negocio de momento, á lo que se ha proyectado que es: la importación de animales vacunos para el consumo, el hecho de ser Tarragona el depósito central, convertirá la ciudad en un mercado permanente de esta clase de animales, que hará afluir un buen contingente de compradores y de intermediarios.

Si á esto puede añadirse, como es propósito que suceda que aprovechando los mismos vapores que conduzcan el ganado vacuno, se vaya ensayando la introducción de ganado caballar y equino, se pueden llegar á establecer ferias mensuales permanentes de esta clase de ganado, que atraerían los innumerables interesados que, como es notorio, acuden siempre á esa clase de ferias donde quiera que se celebren.

La realización del proyecto, llevaría aparejada además, la casi seguridad de iniciarse un activo intercambio de productos entre España y la Argentina por el puerto de Tarragona, que hoy es imposible establecer por falta de una comunicación regular y directa.

Los buques que por razón de sus contratos, tuviesen que venir á Tarragona á descargar sus cubiertas de los animales, tendrían una gran conveniencia y una economía evidente, en aceptar en Buenos Aires carga de bodega: cereales, cueros, sebo, etc. de los que van frecuentes cargamentos á Barcelona, para ser descargados en nuestro puerto.

Asimismo podrían tomar para su regreso á la Argentina, cantidades parciales de carga: vinos, aceites, etc. que actualmente los comerciantes de Tarragona, Reus, etc., se ven obligados

á enviar á Barcelona para su embarque.

Es evidente que el beneficio material que se señala para el puerto, lleva aparejado el beneficio de la población de Tarragona y de la provincia entera toda vez, que por un cúmulo de circunstancias que sería prolijo enumerar, repercutirán indudablemente en toda la provincia, las ventajas que por efecto de esta mejora, se obtengan en el puerto y en la capital.

La empresa en proyecto, es también beneficiosa para el Estado, porque es indudablemente de un interés público, procurar el abaratamiento de los artículos de primera necesidad y si bien el radio de unien de la empresa tiene forzosamente que ser limitado, por no ser conveniente dar de momento más amplios horizontes al negocio, no es por esto menos digno de ser tenido en cuenta, y de que se le preste todo el apoyo que requiere tan importante mejora.

En el terreno fiscal, la nueva empresa, alcanzando al desarrollo á que aspira momentáneamente, ó sea la importación de 2000 animales por mes, producirá un ingreso anual en concepto de derechos de aduanas de 960.000 pesetas (24.000 animales á 40 pesetas), suma que puede elevarse, si en vista de los resultados, aumenta la importación de animales, á una cifra mucho más considerable prestando con ello un importante auxilio al Tesoro Nacional, tanto necesitado de ello por desgracia.

Para la realización del pensamiento que á grandes rasgos queda expuesto en las consideraciones que anteceden, se hallan ya dispuestos la voluntad y el capital de la empresa que intenta llevarlo á cabo, y solo falta para que tan importante mejora llegue á vías de hecho, que presten su concurso á tan laudable propósito, las personas y entidades que por razón de su cargo y autoridad, son llamadas á resolver acerca del punto principal en que se basa el proyecto, cual es, la concesión de la zona de terrenos necesarios para el emplazamiento de la obra que se propone en el adjunto proyecto y de cuya descripción vamos á ocuparnos.

La realización de las obras del puerto de Tarragona en la parte que afecta al muelle de riba ó de costa, han dado por resultado, como ya se proponía en el proyecto, el avance de la costa hacia el mar retirando la línea de las aguas hacia el interior del puerto ganando por lo tanto una zona importante de terrenos, que alcanza una latitud no inferior á 90 metros en toda la extensión alcanzada por el nuevo espacio que determina el emplazamiento del muelle de costa por la parte del mar.

Antes de la ejecución de las obras, esto es, cuando era playa de pescadores lo que hoy es muelle de Costa, las aguas del mar, lamia el terraplen de la vía de Valencia á Tarragona, y en mas de una ocasión las olas ocasionaron de perfectos y daños de consideración en la indicada vía, lo cual demuestra, que el mar invadía completamente toda la zona de terrenos comprendida entre el barrio del Serrallo y el muelle de Levante, teniendo por límite en tierra, el terraplen del ferrocarril antes mencionado, el cual, no habiendo modificado su situación, ó emplazamiento, se encuentra hoy á la distancia de más de 90 metros de las aguas del puerto.

Esta zona, que alcanza una longitud superior á 500 metros, son terrenos ganados al mar, merced á las obras del muelle de Costa, y por lo tanto, pertenecen al dominio del Estado, cuyos intereses representa y administra en el puerto de Tarragona la Ilustre Junta creada á estos fines; por lo tanto, la Junta de Obras, es la que en nuestro concepto, pueda disponer y acordar acerca del destino que debe darse á los terrenos de que se trata, y

á enviar á Barcelona para su embarque.

Es evidente que el beneficio material que se señala para el puerto, lleva aparejado el beneficio de la población de Tarragona y de la provincia entera toda vez, que por un cúmulo de circunstancias que sería prolijo enumerar, repercutirán indudablemente en toda la provincia, las ventajas que por efecto de esta mejora, se obtengan en el puerto y en la capital.

La empresa en proyecto, es también beneficiosa para el Estado, porque es indudablemente de un interés público, procurar el abaratamiento de los artículos de primera necesidad y si bien el radio de unien de la empresa tiene forzosamente que ser limitado, por no ser conveniente dar de momento más amplios horizontes al negocio, no es por esto menos digno de ser tenido en cuenta, y de que se le preste todo el apoyo que requiere tan importante mejora.

En el terreno fiscal, la nueva empresa, alcanzando al desarrollo á que aspira momentáneamente, ó sea la importación de 2000 animales por mes, producirá un ingreso anual en concepto de derechos de aduanas de 960.000 pesetas (24.000 animales á 40 pesetas), suma que puede elevarse, si en vista de los resultados, aumenta la importación de animales, á una cifra mucho más considerable prestando con ello un importante auxilio al Tesoro Nacional, tanto necesitado de ello por desgracia.

Para la realización del pensamiento que á grandes rasgos queda expuesto en las consideraciones que anteceden, se hallan ya dispuestos la voluntad y el capital de la empresa que intenta llevarlo á cabo, y solo falta para que tan importante mejora llegue á vías de hecho, que presten su concurso á tan laudable propósito, las personas y entidades que por razón de su cargo y autoridad, son llamadas á resolver acerca del punto principal en que se basa el proyecto, cual es, la concesión de la zona de terrenos necesarios para el emplazamiento de la obra que se propone en el adjunto proyecto y de cuya descripción vamos á ocuparnos.

La realización de las obras del puerto de Tarragona en la parte que afecta al muelle de riba ó de costa, han dado por resultado, como ya se proponía en el proyecto, el avance de la costa hacia el mar retirando la línea de las aguas hacia el interior del puerto ganando por lo tanto una zona importante de terrenos, que alcanza una latitud no inferior á 90 metros en toda la extensión alcanzada por el nuevo espacio que determina el emplazamiento del muelle de costa por la parte del mar.

Antes de la ejecución de las obras, esto es, cuando era playa de pescadores lo que hoy es muelle de Costa, las aguas del mar, lamia el terraplen de la vía de Valencia á Tarragona, y en mas de una ocasión las olas ocasionaron de perfectos y daños de consideración en la indicada vía, lo cual demuestra, que el mar invadía completamente toda la zona de terrenos comprendida entre el barrio del Serrallo y el muelle de Levante, teniendo por límite en tierra, el terraplen del ferrocarril antes mencionado, el cual, no habiendo modificado su situación, ó emplazamiento, se encuentra hoy á la distancia de más de 90 metros de las aguas del puerto.

Esta zona, que alcanza una longitud superior á 500 metros, son terrenos ganados al mar, merced á las obras del muelle de Costa, y por lo tanto, pertenecen al dominio del Estado, cuyos intereses representa y administra en el puerto de Tarragona la Ilustre Junta creada á estos fines; por lo tanto, la Junta de Obras, es la que en nuestro concepto, pueda disponer y acordar acerca del destino que debe darse á los terrenos de que se trata, y

á enviar á Barcelona para su embarque.

Es evidente que el beneficio material que se señala para el puerto, lleva aparejado el beneficio de la población de Tarragona y de la provincia entera toda vez, que por un cúmulo de circunstancias que sería prolijo enumerar, repercutirán indudablemente en toda la provincia, las ventajas que por efecto de esta mejora, se obtengan en el puerto y en la capital.

La empresa en proyecto, es también beneficiosa para el Estado, porque es indudablemente de un interés público, procurar el abaratamiento de los artículos de primera necesidad y si bien el radio de unien de la empresa tiene forzosamente que ser limitado, por no ser conveniente dar de momento más amplios horizontes al negocio, no es por esto menos digno de ser tenido en cuenta, y de que se le preste todo el apoyo que requiere tan importante mejora.

En el terreno fiscal, la nueva empresa, alcanzando al desarrollo á que aspira momentáneamente, ó sea la importación de 2000 animales por mes, producirá un ingreso anual en concepto de derechos de aduanas de 960.000 pesetas (24.000 animales á 40 pesetas), suma que puede elevarse, si en vista de los resultados, aumenta la importación de animales, á una cifra mucho más considerable prestando con ello un importante auxilio al Tesoro Nacional, tanto necesitado de ello por desgracia.

Para la realización del pensamiento que á grandes rasgos queda expuesto en las consideraciones que anteceden, se hallan ya dispuestos la voluntad y el capital de la empresa que intenta llevarlo á cabo, y solo falta para que tan importante mejora llegue á vías de hecho, que presten su concurso á tan laudable propósito, las personas y entidades que por razón de su cargo y autoridad, son llamadas á resolver acerca del punto principal en que se basa el proyecto, cual es, la concesión de la zona de terrenos necesarios para el emplazamiento de la obra que se propone en el adjunto proyecto y de cuya descripción vamos á ocuparnos.

La realización de las obras del puerto de Tarragona en la parte que afecta al muelle de riba ó de costa, han dado por resultado, como ya se proponía en el proyecto, el avance de la costa hacia el mar retirando la línea de las aguas hacia el interior del puerto ganando por lo tanto una zona importante de terrenos, que alcanza una latitud no inferior á 90 metros en toda la extensión alcanzada por el nuevo espacio que determina el emplazamiento del muelle de costa por la parte del mar.

Antes de la ejecución de las obras, esto es, cuando era playa de pescadores lo que hoy es muelle de Costa, las aguas del mar, lamia el terraplen de la vía de Valencia á Tarragona, y en mas de una ocasión las olas ocasionaron de perfectos y daños de consideración en la indicada vía, lo cual demuestra, que el mar invadía completamente toda la zona de terrenos comprendida entre el barrio del Serrallo y el muelle de Levante, teniendo por límite en tierra, el terraplen del ferrocarril antes mencionado, el cual, no habiendo modificado su situación, ó emplazamiento, se encuentra hoy á la distancia de más de 90 metros de las aguas del puerto.

Esta zona, que alcanza una longitud superior á 500 metros, son terrenos ganados al mar, merced á las obras del muelle de Costa, y por lo tanto, pertenecen al dominio del Estado, cuyos intereses representa y administra en el puerto de Tarragona la Ilustre Junta creada á estos fines; por lo tanto, la Junta de Obras, es la que en nuestro concepto, pueda disponer y acordar acerca del destino que debe darse á los terrenos de que se trata, y

estudiar y proponer la forma como deben utilizarse, al objeto de que tengan la mejor aplicación posible, respondiendo á fines que resulten beneficiosos al puerto, á Tarragona y al Estado.

Obedeciendo á este criterio, se redactó por el Ingeniero Director de las obras, y por acuerdo de la expresada Junta, allá por los años 1892 al 94, un proyecto de urbanización del muelle de costa, en cuyo proyecto se estudió de manera muy detenida, la distribución y aplicación mas conveniente y provechosa, de toda la extensión de terrenos ganados al mar.

La distribución de las distintas fajas de terreno debió hacerse sin duda alguna, teniendo en cuenta las necesidades de cada uno de los servicios inherentes al puerto, y tras de un maduro examen, se propuso en el proyecto: distribuir en fajas longitudinales paralelas á la arista del muelle y de los anchos convenientes, las distintas zonas que para cada uno de los servicios se consideraron necesarias y en tal concepto, se destinaron por orden correlativo á partir desde la arista del muelle, una zona para gruas, otra ó sea la segunda, para tinglados ó almacenes, ó más bien dicho, muelles altos para depósito de mercancías y demás artículos ya sean procedentes de la importación ó ya destinados á la exportación; la tercera zona ó faja, se destinó al emplazamiento de vías férreas á fin de que por ellas pudieran circular los vagones de las distintas compañías que explotan los ferrocarriles que tienen término y origen en Tarragona, y que por la proximidad de las estaciones el puerto les es fácil hacer las maniobras necesarias para que su material de carga, tome y deje las mercancías directamente sobre los indicados muelles; la cuarta zona, se destinó á calzada para el tránsito rodado de toda especie, con acceso á los muelles ó depósitos, y la quinta y última zona, se destinó á la edificación urbana ó de grandes almacenes (Docks) con destino al comercio en general.

De los 90 metros de anchura total que mide la extensión de terrenos ganados al mar, se destinaron 50 metros á los cuatro servicios primeramente mencionados, y los 40 metros restantes, se reservaron para el destino expresado en quinto lugar, ó sea para la edificación de almacenes.

Tanto la Dirección facultativa como la Junta de las Obras del Puerto, al redactar el proyecto de urbanización, y proponer á la Superioridad la aprobación de las obras proyectadas, entendieron que debían juzgarse como de ejecución inmediata las comprendidas bajo los cuatro primeros conceptos ó sean: zona de gruas, zona de tinglados, zona de vías y zona de calzada; y convenciéndose de necesidad mediata, las obras del concepto quinto ó sea la de los docks, para cuando las exigencias del comercio así lo requiriesen; y convenciéndose la superioridad de que así debía juzgarse de las obras proyectadas, aprobó la proposición de conformidad con lo acordado por la Junta y por la dirección facultativa del puerto, y en su virtud, se ejecutaron las obras comprendidas en el proyecto las cuales fueron terminadas hace algunos años.

Por desgracia para la vida comercial de Tarragona y su puerto, no anduvieron desahucadas la Junta y el Ingeniero al juzgar que no era de necesidad inmediata la edificación de grandes almacenes pues la triste realidad ha venido á demostrar, que tampoco serán imprescindibles las obras ejecutadas, toda vez que apenas si prestan servicio alguno en la actualidad; tal es el estado de decadencia y paralización de la vida mercantil de esta población, digna por cierto de mejor suerte, dadas sus envidiables condiciones de situación y posición geográfica; pero, de una parte la desaparición casi absoluta de los viñedos y la depreciación de los caídos base principal de la extinguida riqueza de la comarca de Tarragona, y de otra la proximidad del puerto de Barcelona, centro comercial que absorbe casi por completo todo el movimiento mercantil de Cataluña, han determinado la suerte del puerto de Tarragona, el que no obstante poseer mucho mejor fondeadero que ningún otro del litoral de Levante, apenas si recibe en la actualidad la visita de alguno que otro barco de cabotaje, que, tomando ó all-

jando en breves horas la poca carga que importa ó exporta, huye precipitadamente de estas aguas en donde solo se respira desolación y miseria; y he aquí explicada la causa, de que, aquella zona de 40 metros de anchura y 500 metros de longitud que se creyó un día que sería poblada de grandes edificios que nacieran al calor de la vida y movimiento del puerto, se encuentra aun sin cumplir su misión, y así continuará por tiempo indefinido, si no se procura darle otro destino más adecuado á las circunstancias que hoy concurren á Tarragona y su puerto, cada día mas decadentes una y otro, sin que se vislumbre ningún horizonte de regeneración y prosperidad en su riqueza, tanto absoluta como relativamente considerada.

Ya pues que el puerto, no ha podido dar vida á la urbanización del muelle de costa, y que por esta causa hay que renunciar en absoluto á utilizar la zona de 40 metros destinada á los grandes almacenes ó edificaciones urbanas, entendemos que debe tratarse de invertir los términos del problema, y ver, si dando á dichos terrenos una aplicación distinta de la que concibió la Junta y la dirección de las obras del puerto, cuya aplicación responda á fines plausibles, que ofrezcan al propio tiempo garantías de seriedad y horizontes de riqueza, que puedan determinar el que, Tarragona y su puerto, salgan de la postración y abatimiento en que hace muchos años yacen sumidos, sin esperanza de que cual otro Fénix puedan resurgir de sus cenizas.

Hemos de convenir en que, ni la Junta de Obras del puerto ni el Estado á quien ella representa en sus funciones administrativas cerca de esta parte las obras públicas, no pueden ni deben conformarse, en que aquellos terrenos de la zona que se destinó para almacenes continúen estando improductivos, y siendo un lastigo elocuente de la pobreza é inacción del puerto de Tarragona.

Si la Junta encontrase medio de cambiar la suerte de aquellos terrenos convirtiéndolos de páramo desolado como lo son ahora, en oasis floreciente y productivo como pudieran serlo, á buen seguro que no omitiría sacrificio alguno, de cualquier clase que fuera, para llegar á fin tan deseado y plausible. Cualquiera gasto que en este sentido acometiese lo haría con el mayor gusto con la sola idea de proporcionar algún beneficio á la población de Tarragona, y á los intereses del puerto que administra mereciendo sin duda alguna por tan laudable conducta el agradecimiento de los habitantes de la población, y el aplauso de la Superioridad.

Con miras elevadas, y con el deseo de que redundasen en beneficio de los intereses generales de la región y de los particulares del puerto, acometió la Junta las obras del proyecto de urbanización que ha llevado á cabo, encontrándose al final de tantos desvelos y de tales sacrificios pecuniarios, con que la obra ha resultado esteril por falta de elementos que le den vida; y es triste considerar que á pesar del esfuerzo realizado y no obstante la inversión de una cuantiosa suma en la ejecución de aquellas obras, se haya venido á parar á que hoy en día no son utilizadas para el objeto á que se les destinó, gracias al estado de postración en que se encuentra el movimiento mercantil del puerto de Tarragona.

Si después de lo ocurrido con las obras ejecutadas se tratara de inducir á la Junta, á que invirtiese nuevas y considerables sumas en obras de análoga índole á las descritas, tratando con ellas de completar la idea de urbanización del muelle de costa, acometiendo edificaciones en la zona de que se trata, sin ofrecerle al propio tiempo la garantía de que el sacrificio pecuniario que se realizara pudiera obtener la compensación consiguiente, y asea de una manera directa traducida en nuevos ingresos para el tesoro del puerto ó ya indirectamente en beneficio de la población á cuyos intereses hermanados con los generales del Estado obedece la presencia de esta importante obra pública, comprendemos que tanto esta Corporación administrativa como el Estado se opondrían á realizar nuevos gastos que no llevarían en sí aparejada la seguridad del beneficio; y en tanto continuaría indefinidamente el actual estado de cosas encontrándose aquellos terrenos completamente abandonados sin provecho propio ni

agelo y sin esperanzas siquiera de que en tiempos próximos ni ramotos pudiera cambiar la faz del asunto; pues dada la marcha progresiva que por el sendero de la decadencia sigue recorriendo el porvenir de este puerto y su comercio, no cabe duda que cada día se va más lejano su rehabilitación.

Esto sentado, y partiendo del principio de que los terrenos de que se trata no serán nunca utilizados por la Junta de Obras del puerto ni de ellos podrá sacar beneficio alguno, muy apasado suyo, cualquiera solución que haga variar estos pesimismo debe ser aceptada desde luego por la Junta y por la superioridad, siempre que se ofrezcan las suficientes garantías de que no han de quedar defraudadas las esperanzas de la Junta y las legítimas aspiraciones de Tarragona, y de que desde luego desaparezca toda sospecha de que puedan sufrir menoscabo ó lesión los intereses públicos y de los particulares, sino que por el contrario se tenga la seguridad mas absoluta de que unos y otros hayan de resultar beneficiados.

Tal solución entendemos que está dada, con la realización del proyecto que se trata de llevar á cabo, el cual consiste en la ocupación temporal de la expresada zona de terrenos de 500 metros de longitud por 40 de anchura con destino á la construcción de unos grandes corrales sistema americano para el depósito de ganado vacuno y de otra especie que pueda importarse de la República Argentina, para el abastecimiento y consumo de la zona de la península que ya queda descrita en la primera parte de esta Memoria; y para que esto tenga lugar, ya hemos dicho en otro sitio de este documento que solamente es necesario que la Junta de Obras y la Superioridad acuerden conceder al peticionario la autorización necesaria para ocupar dichos terrenos y ejecutar las obras que se proponen en el adjunto proyecto que sumariamente vamos á describir.

Las obras consistirán en cerrar con una fuerte valla de madera toda la zona de terrenos que estaba destinada á la edificación de almacenes la cual mide una longitud de 500 metros en sentido paralelo á la costa, y un ancho de 40 metros en sentido normal á la anterior dimensión.

Dicho espacio se distribuirá en dos series de corrales, en número de 33 á cada lado, separadas estas series por un pasadizo ó corredor de 3 metros de anchura, y de toda la longitud de la zona de terrenos, ó sea de 500 metros.

Todos los corrales serán rectángulos de igual superficie, la cual esta dada por las dimensiones de sus lados que son 15 metros en el sentido de la mayor longitud de la zona y 18'50 metros en sentido normal á esta, ó sea en el de la anchura.

Próximamente en la parte central de la zona ó sea á la mitad de su longitud y ocupando la superficie de cuatro corrales, dos de cada lado del pasadizo de manera que se correspondan, se construirá un piso elevado ó altito, que servirá para almacenar el heno ó forraje que juntamente con el ganado se importará de Argentina, á fin de que los animales no sufran perturbación alguna en su salud á la llegada á la Península, por efecto del cambio de alimentación. En el indicado piso alto ó almacén de forraje podrían almacenarse 3885 metros cúbicos del expresado vegetal que seco, bien acondicionado, pesa por término al rededor de 300 kilos por metro cúbico, despendiéndose de aquí que el peso total de forraje que pueden almacenarse será el de unas 1165 toneladas.

La ejecución de la obra que se trata de llevar á cabo, así como el sistema de construcción y materiales que en ella han de emplearse, será de conformidad con las indicaciones de los dibujos que se acompañan y con arreglo á las siguientes instrucciones:

Se empezará por preparar el terreno en toda la extensión que han de ocupar las obras, tratando de conseguir el que sea un plano horizontal debidamente apisonado, para darle la consistencia necesaria á soportar el peso que sobre el ha de gravitar sin que se produzcan distorsiones ni agrietamientos en el pavimento que ha de construirse.

Preparado así el terreno, se abrirá una excavación en sentido longitudinal por la línea media del ancho de la zona de los terrenos cuya excavación

tendrá una profundidad de 2'08 m. por un ancho de 1'80 y en esta zanja se construirá un acueducto que denominamos cloaca colectora, la cual tendrá una altura ó luz de 1'30 metros por 0'80 de ancho á fin de que pueda penetrar un hombre en el interior de esta conducción para las operaciones de limpieza y reparación en caso necesario. La solera de esta cloaca será de hormigón hidráulico y los muros que constituyen el canal se construirán de mampostería hidráulica de 0'50 ms. de espesor, cerrando el conducto por la parte superior por medio de una bóveda de medio punto de cañon seguido al 0'40 de radio, por medio de una rosca de ladrillo con mezcla hidráulica de un espesor de 0'15 metros.

Al propio tiempo que se construya esta obra, se acometerán también las de los desagües particulares de cada uno de los corrales que afluirán normalmente á la colectora por medio de pequeños canalillos, que desde el centro de los corrales vendrán á verter con una fuerte pendiente á la cloaca general ó colectora en la que penetrarán por el punto de unión de la bóveda con los estribos.

Cada uno de estos desagües particulares esta provisto en su origen ó entrada, de una regilla de hierro fundido suficiente á dar paso á las materias líquidas y trituradas, impidiendo no obstante el paso de cuerpos de grandes dimensiones que pudieran obstruir los conductos.

La cloaca colectora tendrá seis registros á lo largo de todo el pasadizo, provistos de otras tantas regillas de hierro fundido de 0'50 de lado por las que quedará obstruido el paso de entrada permitiendo no obstante el paso de las aguas y de las materias por estas arrastradas al interior del conducto ó desagüe.

Terminadas las obras de desagüe, se empezará á la apertura de excavaciones para los apoyos de los pies derechos que han de constituir los sostenes de la valla exterior é interior y divisiones de los corrales cuyas excavaciones serán en un número igual al de los pies derechos que es el de 1500, de los cuales 40 corresponden á la parte de construcción metálica que es la en donde se montara el piso alto, y el resto, corresponden á la valla de madera.

Cada una de estas excavaciones, la formara un cubo de 0'50 metros de lado por 0'80 metros de profundidad. Terminadas las excavaciones, se procederá á la colocación de los pies derechos en el centro de cada uno de ellos, se rellenarán después de mortero hidráulico hasta la altura de 0'62 metros a partir del fondo de la excavación; se colocaran inmediatamente las piezas de sillería que constituyen el resguardo y saneamiento de la pieza de madera, y que tendrán una dimensión de 0'40 metros de base por 0'40 de altura total siendo cuadrada su sección recta horizontal; dicha pieza de sillería sobresaldrá ó resaltará 0'12 metros sobre la línea del terreno natural quedando por lo tanto enterrado por debajo de la expresada línea una dimensión ó altura de 0'18 metros; inmediatamente después se acabará de rellenar el hueco de la excavación hasta adosar con el terreno, de hormigón hidráulico de igual naturaleza que el empleado en el rellenó inferior.

Colocados los pies derechos en la forma indicada, y de tal manera que sobre salgan 2 metros sobre el terreno se procederá á colocar las tablas horizontales, que clavadas ó apoyadas en dichos pies derechos, constituirán el vallado ó cierre general de los corrales; estas piezas horizontales serán de tablón de pino de Rusia de 4'00 metros de longitud por 0'225 de alto y 0'07 de canto en las tres líneas superiores de vallado, y entre cada dos tablonos quedará el espacio de 0'15 metros. La parte inferior de la valla estará formada por cinco series de tablonos unidos por juxta posición en sentido longitudinal, formando un tablon de 0'75 de alto y de toda la longitud que mide la circunvalación de la valla exterior.

Por la parte interior de los corrales, y en los puntos que se determinan en los planos, se construirán unos pesebres ó comederos en la forma que se expresa en el detalle de la hoja cuarta en la cual se representa también el abrevadero ó babedero de plancha de hierro dulce montado sobre caballetes,

que ha de instalarse en cada uno de los corrales.

Al propio tiempo que se lleva á cabo la obra del vallado se procederá al montaje de la parte metálica que constituirá el recinto y piso alto del altar por contrata especial, con una de las casas de la península de entre las que se dedican á esta clase de trabajos.

No hemos entrado en el detalle de esta parte de la construcción, porque es sabido que en obras de esta naturaleza, no suele nunca realizarse lo que se proyecta de primera intención, siendo preferible que cuando tenga que llevarse á efecto, se redacte un pliego de condiciones en el que se consignen las de resistencia y estabilidad necesarias al edificio que ha de desempeñar la obra, y con arreglo á dichas condiciones establecer un contrato especial con la casa constructora obligando á ésta á presentar un proyecto completo con el suficiente detalle de la disposición de la obra, dimensiones de los hierros, resistencia de los apoyos y vigas y todo cuanto concierne á las construcciones de esta índole en cumplimiento de cuanto acerca de este particular se prescriba por la empresa interesada.

Análogo procedimiento á esta, se sigue en muchas obras del Estado, por creerlo mas expedito y conveniente, y en muchas ocasiones mas económico, pues a nada conduce que los Ingenieros invierten el tiempo en pesados calculos, adoptando dimensiones para los hierros en desacuerdo muchas veces con las que se ofrecen en el mercado y en la industria, de donde resulta, que después de terminado un proyecto que ha costado muchos desvelos al autor, no puede llevarse a la práctica por no acomodarse en sus detalles á los elementos de que se puede disponer, resultando de aquí que es preferible y mas conveniente, como antes hemos dicho, encargar estos proyectos á uno de los establecimientos que se dedican á esta clase de construcciones en los cuales se cuenta con los suficientes elementos y datos para conocer la clase de dimensiones de los materiales que deben emplearse, á fin de que la obra resulte adecuada y conforme al objeto que se persigue, sin exponerse á darle un exceso de resistencia innecesaria, ó por el contrario una escasez de condiciones técnicas que puedan comprometer su estabilidad; todo ello sin embargo debe llevarse con un completo conocimiento de causa y mediante la imposición de las necesarias condiciones.

Por ello pues, no nos hemos detenido en el detalle ni en el calculo de esta parte de la obra, concretándonos tan solo á señalar en líneas generales su disposición y aspecto dejando el examen y análisis minucioso, para el momento de la construcción con lo cual hemos creído proceder con el acierto que aconseja la prudencia para estos casos.

La sencilla inspección ocular de la hoja 4.ª de los dibujos que se acompañan de idea suficiente para formar concepto exacto de la obra metálica de que nos hemos ocupado.

Construida la valla y la parte metálica, y terminadas en fin todas las obras que constituyen el cerramiento de los corrales, se empezará la preparación del terreno para colocar el piso ó pavimento del local. A este efecto se dispondrá el piso de cada uno de los corrales á cuatro aguas, concurrentes al centro de los mismos, esto es, según cuatro planos inclinados de forma triangular, quedando sus respectivas bases mayores en los cuatro lados de cada uno de los corrales, reuniéndose los vértices de dichos planos inclinados en la regilla que da ingreso al desagüe particular que conduce al general ó cloaca colectora. La inclinación de estos planos determinará una pendiente de 0,50 por 100 que aun que parece algo pronunciada la consideramos no obstante necesario para que las aguas puedan arrastrar el estiércol triturado y conducirlo al desagüe general; y hecho esto, se procederá á la construcción del pavimento propiamente dicho, el cual se compondrá de tres lechos, uno inferior de un espesor de 0'05 metros de hormigón hidráulico de cemento y grasa menuda bien apisonado y compacto; otro lecho intermedio de piedra en seco machacada al tamaño máximo de 0,04 centímetros y arreglada de tal manera que presente una superficie lo mas

uniforme que puede obtenerse con este material, y con los menos intesticios posible.

Sobre este lecho de piedra, se vertirá una lechada de cemento portland de consistencia bastante fluida hasta rellenar completamente todos los huecos de la piedra y conseguir que se forme sobre ésta una capa de un centímetro de espesor, consiguiendo de esta suerte, obtener un piso completamente impermeable a la par que elástico y consistente, mediante el cual y teniendo cuidado de observar una conveniente policía, se obtendrá un estado de limpieza y aseó que alejará toda sospecha de que pueda este establecimiento ser un foco de infección, pues disponiendo como se dispone, de agua tanto del mar como del abastecimiento de la población, puede conseguirse con escaso esfuerzo mantener los corrales en un estado de limpieza y aseó que respondan a las prescripciones de la mas exigente higiene.

La limpieza puede conseguirse, bien sea por bañados diarios, bien por mangas de riego con las que podran lavarse los pisos una ó dos veces al día, desaguando las materias recogidas por el lavado en la forman descrita anteriormente, esto es: desde los corrales y por los conductos particulares á la cloaca ó colector general, de esta á la de desagüe de la población, que pasa por la plaza de Olózaga, y variando en el mar por el mismo sitio por donde actualmente vierte.

El acceso al interior del recinto de los corrales, tendrá lugar por los extremos del pasadizo ó callejon central y por otros cuatro puntos de cada uno de los lados mayores destinados estos últimos a la entrada y salida de los animales. Las entradas recayentes de la parte del mar se denominan en America canaletas, las cuales se corresponden con las salidas situadas al lado opuesto los que se conocen bajo el nombre genérico de Mangas de salida; estas tienen un ensanchamiento en la parte inmediata al callejon, que obedece á los fines de que la aglomeración de ganado al tiempo de salir del recinto para ser reexpedido, encuentre en aquel punto mayor espacio para sus movimientos y ordenar las maniobras de salida.

El ganado al ser desembarcado desde el mar, penetrará en el recinto de los corrales por las expresadas canaletas llegando hasta el callejon ó pasadizo desde el cual se le distribuirá ordenada y convenientemente, en sus respectivos alojamientos. Cuando tengan que salir las reses de los corrales para ser reexpedidas á su postre destino, se las conducirá por las ante dichas mangas frente á las cuales y merced á la línea férrea que corre paralelamente y junto á uno de los lados mayores del recinto se colocaran en los vagones en los cuales han de ser conducidos al punto de su destino.

La operación de entrada á cada uno de los corrales asi como la de salida por las mangas, se practicará con el mayor orden y con toda comodidad, merced á la disposición de las tranqueas ó puertas, que á la vez que sirven para cerrar y alisar los corrales estan destinadas también a obstruir el callejon en el punto donde convenga, pues colocado el eje de giro de cada puerta en el punto de interseccion del tabique divisorio de los corrales con la valla recayente al pasadizo ó callejon, y siendo ésta de la misma anchura que las puertas de los corrales, se comprende desde luego que al girar la puerta sobre su eje describirá un arco de círculo que al llegar á 90 grados habra dejado libre la puerta del corral y obstruido el callejon en la prolongación del tabique divisorio; y estas operaciones llevadas a cabo con la pericia que les es peculiar a los que se dedican a esta clase de labores, permite que el ganado se conduzca con la mayor facilidad desde el pasadizo al corral que se desee, así como desde éste á la manga por donde convenga efectuar la salida para su embarque y reexpedición.

Los documentos que integran este proyecto son tres: el 1.º es la presente memoria en la cual se explica el objeto que se propone el peticionario y se describen a grandes rasgos la obra que se trata de llevar a cabo, incluyendo en él de este documento el estado de las condiciones de toda la obra; el documento n.º 2 lo constituyen cinco hojas de planos, a saber:

- Hoja 1.ª Plano general del puerto y emplazamiento de los corrales.
- Hoja 2.ª Planta y alzado general del emplazamiento de los corrales.
- Hoja 3.ª Detalles de los corrales.
- Hoja 4.ª Detalles.
- Hoja 5.ª Piso elevado para depósito de forraje.

El documento n.º 3 lo constituye el presupuesto, en el cual figuran en primer lugar los cuadros de precios de operarios de materiales y de unidades de obra, habiéndose dispuesto el cuadro n.º 2 en la forma prevenida en las disposiciones vigentes para el caso en que tuvieran que abonarse unidades de obra no concluidas.

El presupuesto (propriamente dicho, consta de seis presupuestos parciales de cada una de las obras que se considera subdividido el proyecto, y un resumen ó presupuesto general en el que van incluidos todos los presupuestos parciales, los que valoradas las obras por el importe material de las mismas asciende el coste de todas ellas a la cantidad de 468.174'86 pesetas, no habiendo incluido el presupuesto de contrata, porque el propósito del peticionario es el de ejecutar las obras por el sistema de administración.

No se acompañan tarifas, por que la obra que se trata de llevar a cabo ha de ser para uso esclusivo del peticionario, sin que en ella tenga que fundarse ninguna explotación por la cual haya de tributar el público en manera alguna directa ni indirectamente.

La simple inspeccion de los dibujos contenidos en el documento número 2 dan idea clara y suficiente de la obra que se trata de llevar a cabo, y dada la suficiencia y pericia de los funcionarios que por ministerio de la Ley han de intervenir en su examen, creemos ocioso detenernos en este punto en una detallada descripción que a nada podría conducir, como no fuera a hacer mas enojosa y pesada la lectura de esta memoria.

Solo nos resta para terminar, transcribir al pié de la letra, las explicaciones que el señor Ingeniero Director de las Obras del puerto de Tarragona dió en 29 de Agosto de 1902 al señor Consul de la República Argentina a propósito del asunto de que se trata y que dicen así:

Dicho esto, solo nos resta hacer un llamamiento a todas aquellas personas y entidades que ya por su cargo ó por su posición oficial deban intervenir ó puedan influir en la resolución de este expediente, rogándoles que fijen su atención en la importancia inestimable que encierra el asunto de que se trata, tanto para la regeneración del puerto de Tarragona cuanto para el porvenir y prosperidad de esta población y su comarca, debiendo significar ademas que los beneficios que reportará la realización de este proyecto no quedan circunscritos a las ventajas que obtengan Tarragona y su puerto, sino que repercuten de una manera notable y beneficiosa en los intereses de toda la nación ya que por razon del asunto que se trata de llevar a cabo se conseguirá sin duda alguna que un artículo tan imprescindible para la vida del individuo y de tan imperiosa necesidad como es la carne, se obtenga en lo sucesivo a precios asequibles a las modestas fortunas, que hoy solo con gran penuria pueden alcanzar el satisfacer esta necesidad de la vida animal.

Fundados en estas razones creemos que nuestro proyecto, ha de encontrar la mas favorable acogida y no alcanzamos a poder sospechar que persona alguna, sea cual fuere su posición dentro de la esfera social, se niegue á prestarle su concurso ni deje de apoyarlo en la medida de su esfuerzo.

Confados en la bondad de la idea y no en las condiciones del proyecto que se acompaña es por lo que tenemos la mas íntima convicción de que ha de ser aprobado, y otorgada la concesion que se solicita, y que en plazo breve ha de ver Tarragona realizada esta obra que sin duda de ningún género ha de ser sólida base de su regeneración.

Tarragona 25 de Mayo de 1903.

El Peticionario Angel Artal.—El Ingeniero, Antonio Ubach.

## SUETOS

El Sr. Alcalde ha invitado á los señores Concejales á una reunión privada que tendrá lugar en la Casa Ayuntamiento hoy, á las doce, con objeto de que el Sr. Don Angel Artal pueda exhibir ante la Corporación Municipal los planos del proyecto que ha presentado á la Junta de Obras del Puerto y dar sobre el mismo detalladas explicaciones.

El asunto que motiva la convocatoria es de trascendental interés para Tarragona, por lo que no dudamos que todos los Sres. Concejales concurrirán á la reunión.

En nuestro número de mañana daremos cuenta de su resultado.

Hemos recibido un atento saludo del Presidente del «Ateneo Tarragonense de la clase obrera» invitándonos á la reunión que tendrá lugar hoy á las 9 y media de la noche en aquel centro de cultura para la celebración de una exposición provincial de Bellas Artes é industrias artísticas.

Agradecemos la atención y coadyuaremos con nuestro modesto esfuerzo á la realización de un proyecto tan útil y elevado.

A las seis de la tarde de anteayer se reunieron ante un numeroso público en el salon de sesiones de nuestro Ayuntamiento las entidades de mayor significación de esta capital, al objeto de celebrar la asamblea magna que se habia convocado al efecto.

Ocupada la presidencia por el señor Pallarés é individuos de la comision organizadora, abrióse por ésta la sesion, dando cuenta de las gestiones que habia practicado para recabar de los poderes públicos, la rebaja de la contribucion industrial, de comercio y del cupo de consumos. Hizo constar así mismo que el M. I. Sr. Gobernador civil se adheria al acto, siempre que lo solicitado fuera de razon y justicia. Dióse lectura al telegrama que acaba de recibirse del diputado á Cortes D. Julián Nougues adhiriéndose á los acuerdos de la asamblea y ofreciéndose á defender en el Congreso lo que interese á Tarragona.

El Sr. Lloret que actuaba de secretario leyó el proyecto de instancia que se debe elevar por el Ayuntamiento al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda y después de hacer uso de la palabra los Sres. Caballé Malé, Virgili, (D. F.) Ferraté y Chulvi, dicha instancia, aprobada por unanimidad.

Acordóse dar amplios poderes á la comision de la Junta de Obras del Puerto que saldrá en breve para Madrid para que gestione cerca del Gobierno las justas rebajas que solicita este vecindario.

Levantóse la sesion, disolviéndose la asamblea en el orden más completo, reinando entre todos los allí reunidos la mayor unidad de miras y entusiasmo.

Procedente de Barcelona y con el expres de la noche del domingo llegó á esta ciudad el reputado médico Dr. Ribas, para consultar con el de esta ciudad Sr. Cañellas sobre la grave enfermedad de nuestro respetable amigo el Cañonigo D. Pablo Ayala, regresando á la ciudad con el tren de las ocho de la mañana de ayer.

Mucho deseamos sea un hecho el pronto restablecimiento del Sr. Ayala en su tan penosa enfermedad.

Una pareja de la benemerita del puesto de Selva del Campo ha denunciado á un gasto por apacentar su rebaño en propiedad ajena sin permiso de ninguna clase.

## VIDA RELIGIOSA

SANTOS DE HOY.—Stos. Felipe Neri cf. y fr. y Eleuterio papa.

SANTOS DE MAÑANA.—Stos. Juan I papa y mr. Entropie ob., Beata del Venerable y santa Restituta vg. y mr.

ORACION DE CUARENTA HORAS RELIGIOSAS DOMINICAS DE LA PRESENTACION.—Continua dicha oración estando expuesto S. D. M. por la mañana de ocho á once, celebrándose las misas de exposición y reserva y por la tarde de cinco menos cuarto á siete y media.

CORTE DE MARIA Hoy se hace la visita á Ntra. Sra. de los Dolores en San Juan Bautista.

CULTOS DE HOY CATEDRAL.—Prosigue á las seis y media durante la misa la Novena del Espíritu Santo en la capilla del Santísimo Sacramento.

SAN JUAN.—Prosigue á las siete menos cuarto de la tarde la Novena del Espíritu Santo. SAN FRANCISCO.—Durante la misa de ocho continuará la Novena del Espíritu Santo. HERMANAS OBLATAS.—A las seis de la tarde continuarán los devotos ejercicios de los trece martes de San Antonio de Padua con exposición mayor.

### MES DE MARIA

Continua en las iglesias y horas siguientes: CATEDRAL.—A las siete de la mañana en la capilla de Ntra. Sra. del Claustro, durante la misa, y en los domingos despues del Rosario de la Aurora que se canta á las seis; y á las doce en el altar de Ntra. Sra. del Rosario, durante la misa. Por la tarde, á las siete, en el mismo altar de Ntra. Sra. del Rosario.

TRINIDAD.—A las ocho durante la misa. SAN JUAN.—A las cinco y media, durante la primera misa, y por la tarde á las siete y media despues del Rosario.

SAN FRANCISCO.—A las seis y á las ocho, durante la misa.

SAGRADO CORAZON.—A las cinco misa y ejercicios con acompañamiento de armonium y letrillas, y á las seis y media de la tarde con Rosario y ejercicios. Los jueves habrá sermón.

SAN MIGUEL.—A las siete durante la misa, y por la tarde, á las siete, excepto los dias festivos que empezará á las seis y media.

HOSPITAL.—A las seis de la mañana durante la misa.

HUÉRFANAS.—A las seis menos cuarto de la tarde.

JESUS-MARIA.—A las seis de la tarde.

DOMINICAS DE LA PRESENTACION.—A las cinco y cuarto de la tarde.

SAN PEDRO.—A las siete, durante la misa.

CARMELITAS DESCALZOS.—A las siete de la mañana, durante la misa.

HERMANAS TERCARIAS DEL CARMEN.—A las seis y cuarto, durante la misa.

CAPILLA DEL ASILO DE HUÉRFANOS (calle Vilamitjana).—A las cinco media, durante la misa.

BENEFICENCIA.—A las cinco de la tarde.

## NOTICIAS MARÍTIMAS

EMBARCACIONES LLEGADAS AYER Ninguna.

DESPACHADAS Ninguna.

ENTRADAS AYER De Megader y Barcelona en 6 ds., v. «Gabriel Rius», de 332 ts., c. J. Abril, con tránsito consiguado a D. Evaristo Fábregas.

DESPACHADAS Para Génova y esc., v. «Gabriel Rius», con efectos.

## Notas festivas

El empresario de un teatro dice al director de la Compañía.

—¿Cuánto me costará poner en escena «Los dos Guzmanes»?

—Mil pesetas.

—Pues entonces no ponga usted más que uno.

Entre amigos:

—¿Quieres servirme de testigo?

—¿Para una cuestion de honor?

—No, para una cuestion de dinero...; para un matrimonio.

—En una posada de un pueblo:

—Este pate, ¿es silvestre?

—¡Ya lo creo! Como que para cegerio ha habido que perseguirle durante una hora en el corral.

## Sección oficial

### Registro civil

INSCRIPCIONES VERIFICADAS AYER NACIDOS.—Ricardo Forés Ollé.

FALLECIDOS.—Josefa Budesca Pijuan; Fortuny, 8; 58 años.

MATRIMONIOS.—Ninguno.

### Servicio de la plaza para hoy

Parada Luchana. Jefe de día señor coronel de Luchana don Enrique Crespo.

H. y P. capitán 1.º de Luchana. Oficiales de vigilancia á las órdenes del jefe de día, 1.º Zona Luchana, 2.º Almansa.

Paseo de enfermos Luchana. El capitán sargento mayor, Isidoro Dominguez.

### Administración gremial de Consumos

Recaudacion habida desde las dieciseis de ayer hasta la misma hora de hoy:

Fielato del Puente Por partidas menores de 5 pesetas, 24'26. Total, 81'91 ptas.

Fielato de la Cantera Por partidas menores de 5 pesetas, 8'02. Total, 20'62 ptas.

Fielato de San Pedro Por partidas menores de 5 pesetas, 18'67. Total, 48'89 pesetas.

Fielato del Muelle Por partidas menores de 5 pesetas, 1'30.

Fielato del Olivo Por partidas menores de 5 pesetas, 4'93.

Fielato de Tetuán Por partidas menores de 5 pesetas, 8'08. Total, 16'55 pesetas.  
Fielato de Mangrané Por partidas menores de 5 pesetas, 10'12.  
Fielato de la Cadena Por partidas menores de 5 pesetas, 18'10.  
Matadero Total, 371'87 ptas. Recaudación total, 574'31 ptas. Tarragona 24 de Mayo de 1903.—El Administrador, Eduardo Llavort.

## TELEGRAMAS

Madrid, 25, 17'25 Al Consejo de ministros que se celebra esta tarde, el marqués del Vadillo ha llevado el informe sobre el proyecto y plan de obras hidráulicas.

El Sr. Dato algunos estudios sobre reformas penales.

Los ministros han dicho al entrar á los periodistas que el Gobierno ignora oficialmente el accidente ferroviario ocurrido en Langreo.

Respecto al despacho con el Rey, nada han dicho.

El ministro de Gracia y Justicia no llevó nada á la firma regia.

El Sr. Abarzuza presentó al despacho varias cartas reales y otros asuntos de menor importancia.

Barcelona 23, 20'10. En el bolsin de Barcelona se cerró esta tarde:

Interior contado, 00'00.  
Fin mes, 76'32  
Fin próximo, 96'07  
Amortizable, fin mes, 00'00  
Nortes, fin mes, 60'65  
Alicantes, fin mes, 00'00  
Orenses, fin mes, 33'70  
Acciones Catalanas, 00'00.  
Acciones Colonial, 00'00  
Después del cierre, corro última hora:  
Interior, fin mes, 76'31  
Acciones Norte, 60'65  
Alicantes, 00'00  
Orenses, 00'00.

Imprenta de LA OPINION DE LA PROVINCIA

## CLÍNICA DENTAL

DE D. Fulgencio Agustí Alen

PROFESOR DENTISTA UNIÓN, 44, PRAL. TARRAGONA

Curacion pronta de las enfermedades de la boca y dientes. Extracciones sin dolor. Orificaciones, empastes y toda clase de obturaciones. Construcción de dientes y dentaduras y aparatos de todas clases y empleo de todos los anestésicos conocidos.

## NEGOCIO

Se arrienda la antigua y renombrada casa Foxá de la Rosa de Yalla. Para informes dirigirse á la calle de Cervantes de esta capital, núm. 6, entresuelo, 1.º.

## Se vende

una máquina para fabricar hielo y un motor de gas, todo en perfecto estado y á un precio módico. Razón: BARINAGA, RAMBLA DE SAN JUAN, 68, 2.º

## VENTA

Por cambiar de industria se vende la acreditada tienda de carne de toino, que D. Rafael Mutilé tiene establecida en la calle del Cos del Bon n.º 14. Para informes dirigirse á la misma tienda.

## GABINETE Y CLÍNICA DENTAL

DE A. PONS ICART

San Agustín, nú. 21, pso 2.º-Tarragona

Tratamiento especial de las enfermedades de los dientes y encías. Extracción de dientes, muelas y raigones SIN DOLOR. Especialidad en empastes, emplomaduras y orificaciones. Esmerada construcción de piezas y dentaduras de todas clases.

Est. 1752.

Quando Vd. necesite tomar una Pildora, tome las

# PÍLDORAS BRANDRETH

Puramento Vegetales. Siempre eficaces.

Curan Estreñimientos crónicos.

Las Píldoras Brandreth purifican la sangre, corroboran la digestión y limpian el estómago e intestinos. Estimulan el hígado y remueven la bilis viciada y las secreciones corrompidas. Son un remedio tónico que regula, depura y fortalece todo el organismo.

Estreñimientos, Vértigos, Somnolencias, Lenguas sucias, Aliento fétido, Dolores de Cabeza, Dolores de Estómago, Indigestion, Dispepsia, Enfermedades del Hígado, Jaqueras, Ictericas, o cualesquiera otras indisposiciones provenientes de condicion impura de la sangre. 30 PÍLDORAS EN CADA CAJA.

Únicos agentes en España J. URIACH & C<sup>as</sup>, BARCELONA.



Acéscase el grabado a los ojos y se verá entrar la pildora en la boca.

# Ovo-lectina Billon

Diesteroglicerofosfato de Colina

Tónico-Nervino

eficaz contra la

CLOROANEMIA, NEURASTENIA,

CANSANCIO INTELLECTUAL

En Grajeas, Inyecciones hipodérmicas y Granulado

Recenstituyente

eficaz contra la

TUBERCULOSIS, RAQUITISMO, DEBILIDAD GENERAL

Comunicación a la Sociedad de Biologie el 9 Febrero de 1901

Comunicación a la Academia de Medicina el 18 Junio de 1901

Representantes y Depósito General **ALFREDO RIERA É HIJOS** Ronda S. Pedro, 36 BARCELONA



## EL AMPARO DEL AGRICULTOR

Compañía Anónima de Seguros á prima fija

Contra los ACCIDENTES Y MUERTE DEL GANADO, Incendio y Pedrisco

Capital social 300.000 pesetas, elevable á 1.000.000

PRIMAS EN CARTERA 85.527 PESETAS

Dirección General: Princesa, 52, Barcelona.—Delegado en este partido D. BENITO MARGALEF, Rambla San Juan, 69, Tarragona.—Se solicitan Agentes.

## SOLUCIÓN BENEDICTO

DE GLICERO-FOSFATO DE CAL CON

CREOSOTAL

Preparación la más racional para curar la tuberculosis, bronquitis, catarrhos crónicos, infecciones gripales, enfermedades consuntivas, inapetencia, debilidad general, postración nerviosa, neurastenia, impotencia, enfermedades mentales, caries, raquitismo, escrofulismo, etc. FRASCO 50 PESETAS. Depósito: Farmacia del Dr. Benedicto, San Bernardo, 41, Madrid.

En Tarragona: Farmacia de los Dres. CUCHI y MIRABELL. En Reus: Farmacia de D. ANTONIO SERRA.—En Tortosa, don E. CARPA.—En Valls, D. RAFAEL OLLER.—En Vendrell, don M. TRAINER.—Y en Bilbao, Santander, Gijón y Vigo, la S. E. de Droguería General.

## EL DR. J. JORDAN

(DENTISTA)

tiene el honor de ofrecer á sus numerosos clientes y al público en general el GABINETE ODONTOLÓGICO que con arreglo á los adelantos de la Odontología moderna ha establecido en

BARCELONA, PASEO DE GRACIA, 4. 1.º (esquina Caspe) junto á los teatros Tivoli y Novedades y participar á la par que OPERA TODOS LOS LUNES EN REUS en su antigua clínica dental.

Plaza de Prim, número 2, principal

de nueve mañana á cinco tarde.

Servicio general de Transportes Marítimos á vapor de Marsella

SERVICIOS DEL MES DE MAYO DE 1903

Linea directa para el Rio de la Plata

Saldrá de Barcelona el 21 de Mayo directamente para Montevideo y Buenos Aires el magnífico y rápido vapor francés

PROVENCE

Consignatario en Barcelona RIPOL Y COMPAÑIA, Dormitorio de San Francisco, 25, principal.

## LA EQUITATIVA

COMPANIA DE SEGUROS DE VIDA DE LOS ESTADOS UNIDOS

Pólizas de Rentas Vitalicias sobre una ó dos cabezas, Pólizas de seguros de Vida, dotales y otras varias que combinan la previsión y el ahorro.

Esta compañía es la más fuerte del mundo. En el último balance fecha 31 de Diciembre de 1901, tenía un sobrante de duros 71.129.042'06 que se ha aumentado considerablemente durante el pasado año 1902, como se verá cuando se publique el balance de dicho año.

Delegado de la Compañía en Tarragona y su provincia D. GUILLERMO CAVESTANY, Fonda de Europa. Horas de oficina: de 9 á 11 de la mañana y de 2 á 4 de la tarde. Se dan cuantos detalles se deseen.

## CALLOS—DUREZAS

¡¡Es el mejor. Siempre cural!!

Precavese contra las numerosas imitaciones, que no hacen más que desacreditar nuestro producto; pues no pueden en modo alguno extirpar y curar de raíz los callos y durezas, como está probado los cura el nuestro. En Tarragona en todas las farmacias y droguerías.

## CALLICIDA ABRAS XIFRA

## CALLOS—DUREZAS

¡¡Jamás deja de dar resultados!!

Es incoloro, no duele, mancha ni corroe. Calma dolor á la primera aplicación, extirpando pronto los callos y durezas. Estuche con frasco, pincel é instrucciones.

UNA PESETA

## EL JARABE PAGLIANO

del Prof.

GIROLAMO PAGLIANO

Es el mejor depurativo y refrescante de la sangre.

60 años de éxito consecutivo es la mejor garantía de su eficacia. Exíjase la marca de fábrica registrada, cuyo dibujo, en azul celeste, tiene la firma en negro de "GIROLAMO PAGLIANO".

Agentes en España, J. URIACH Y C<sup>as</sup>, Barcelona

## PASTILLAS SERRA LAS MEJORES PARA CURAR LA TOS

Todas las enfermedades del aparato respiratorio, porque modifican las mucosas, facilitan la expectoración y quitan en un día la opresión del pecho y la fatiga. Pueden tomarse sin ningún peligro pues no contiene opio ni morfina.

Se venden: Farmacia del Centro de Manuel Font, Rambla San Juan, 57.—Teléfono 48

## Servicio de la compañía Trasatlántica de Barcelona

Linea de Cuba y Méjico

El día 16 de Mayo saldrá de Bilbao el 19 de Santander y el 20 de Coruña el vapor

ALFONSO XII

directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico, con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia, combinaciones para el litoral de Cuba é Isla de Santo Domingo.

Linea de New-York, Cuba y Méjico

El día 23 de Mayo saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz el vapor

MONTEVIDEO

directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales de Cuba é Isla de Santo Domingo.

Linea de Venezuela Colombia

El día 11 de Mayo saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz el vapor

LEON XIII

directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanilla, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana.

También se admite carga para Maracaibo, Caripano y Trinidad, con trasbordo en Curacao.

Linea de Filipinas

El día 23 de Mayo saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor

ISLA DE PANAY

directamente para Port Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japon y Australia.

Linea de Buenos Aires

El día 2 de Junio saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz el vapor

CATALUÑA

directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Linea de Canarias

El día 17 de Mayo saldrá de Barcelona el 18 de Valencia, el 19 de Alicante, el 20 de Málaga y el 22 de Cádiz el vapor

M. L. VILLAVEVERDE

directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Santa Cruz de Tenerife, regresando á Barcelona por Las Palmas, Cádiz, Málaga (facultativa), Alicante y Valencia.

Linea de Fernando Póo

El día 25 de Mayo saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz el vapor

SAN FRANCISCO

para Fernando Poo, con escalas en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la Costa Occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Linea de Tánger

Salidas de Cádiz: Lunes, miércoles y viernes.

Salidas de Tánger: Martes, jueves y sábados.

Para más informes en Barcelona, á Ripol y C<sup>as</sup>; Dormitorio de San Francisco, núm. 25, principal.

## CAPES, TRES Y TAPIOCAS DEL BRASIL

DE LA CASA

MATIAS LÓPEZ

Se expenden en todas las Confeiterías, Colmados y Ultramarinos.

DEPOSITO GENERAL para Cataluña y Baleares:

Alfredo Riera é Hijos, ingenieros

Ronda de San Pedro, núm. 36, Barcelona

## PÍLDORAS SALUDABLES

50

céntimos

caja

de V. Muñoz. Únicas reguladoras de las funciones digestivas. Laxantes y purgantes. Evitan cólicos y congestiones. Desalojan la bilis y cálculos hepáticos. Combaten el estreñimiento y despejan la inteligencia.—Ventas Trafalgar, 29, Madrid, botica, quien envía por correo, al mismo precio. Pedid en todas las boticas cajas metálicas de 50 cts. y 1 pta.—En Tarragona, Dres. Cuchi y Mirambell.

Fábrica de tejidos blancos de algodón con blanqueo y aprestos

Jaime Torres Vendrell

Piqués secos, Piqués aceitados, Acolchados, Brillantes, Granadinas, Muselinas, Cruzados, Finetas, Otomanes, Manteles, Sabanas, Pañuelos jaretón y toda clase de géneros lisos y labrados. Todos los géneros de esta casa son elaborados con algodón Jumel de primera calidad y acabados á la perfección.

DE VENTA EN TODOS LOS ALMACENES Y TIENDAS DE ESPAÑA

Plaza de Junqueras, 1, Barcelona