

El Eco de la Comarca

PERIÓDICO SEMANAL

DEFENSOR DE LOS INTERESES DE LA REGIÓN

Año VIII. - N.º 364

Redacción y Administración:
Calle del Doctoral Martínez, 2

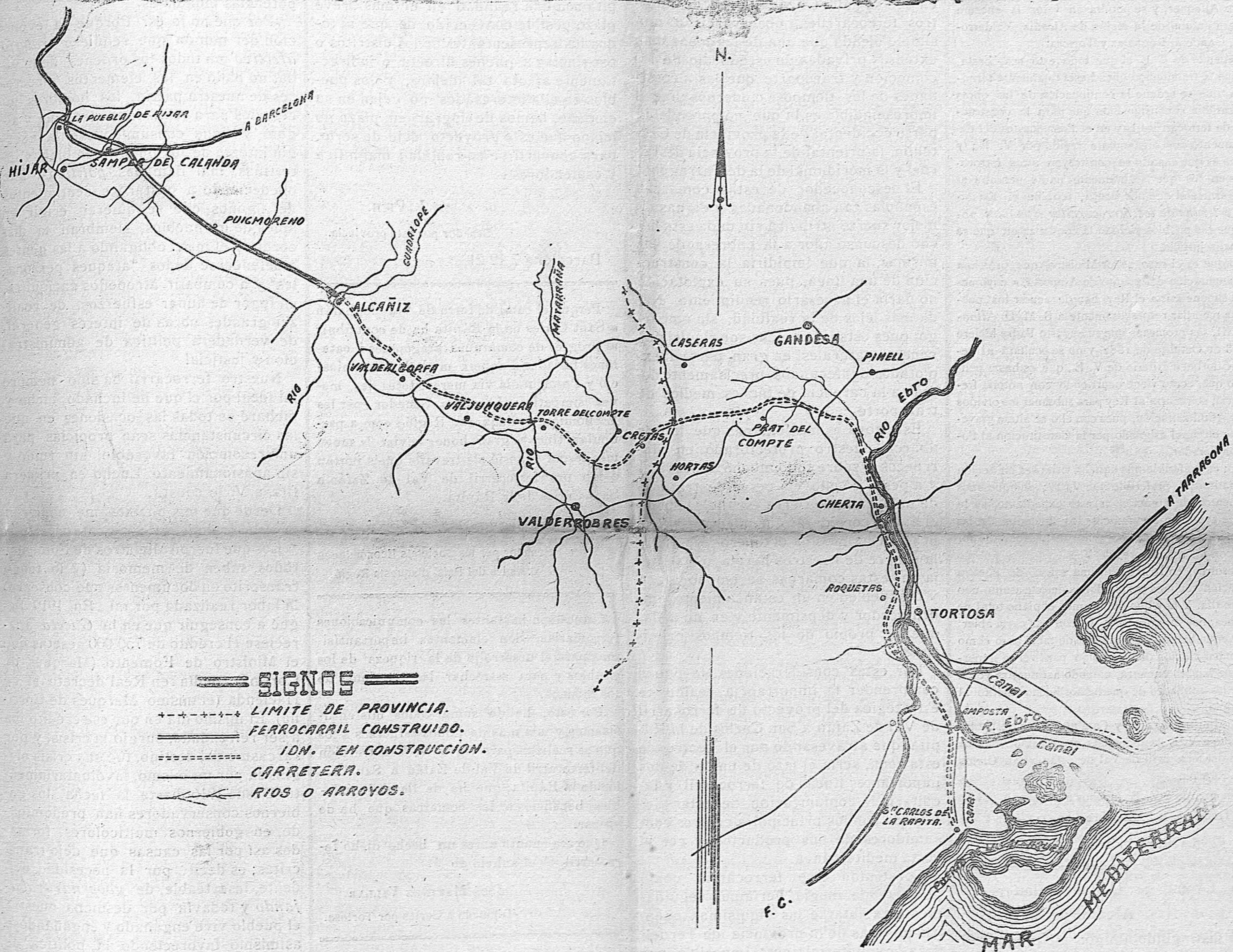
Amposta 25 Diciembre de 1921

Precios de suscripción:
TRES pesetas trimestre

Anuncios y comunicados
a precios convencionales

PRO

FERROCARRIL DE VAL DE ZAFAN A SAN CARLOS DE LA RÁPITA.



Trazado general en el proyecto aprobado

Nuestra Labor

Nuestro estimado colega *La Provincia*, de Teruel, viene realizando una campaña en favor de la construcción del nombrado ferrocarril.

Reputamos eminentemente patriótica la empresa de aquel diario, porque los ferrocarriles son, en general, instrumentos de progreso de un valor innegable, y porque por lo que en particular se refiere al ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita es una línea de indiscutible necesidad para las comarcas aragonesas y catalanas que ha de cruzar, que se hallan hoy faltadas de aquel medio de comunicación que tanto

ha de contribuir a facilitar la unión espiritual de los pueblos interesados y a desarrollar y fomentar la riqueza material de los mismos.

Una campaña que persigue finalidad semejante no podía menos de merecer no sólo nuestra simpatía, sino también nuestro entusiasmo. *El Eco de la Comarca*, propagandista modesto, pero entusiasta y decidido de las iniciativas beneficiosas para el país, no podía permanecer indiferente a la campaña que lleva a cabo *La Provincia*, de Teruel; y por esto pensó colaborar a la misma, aportando su grano de arena a esta empresa, mediante la publicación de este número especial dedicado a dar a conocer el ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, sus condiciones, posibilidad de su construcción y el pen-

samiento de distinguidas personalidades y de varias poblaciones con respecto a dicha vía.

A nuestro llamamiento han respondido celosos representantes en Cortes y provinciales y alcaldes de varias localidades enviándonos los trabajos que gustosamente publicamos. A todos los que así nos han honrado enviamos la expresión de nuestro más profundo reconocimiento, y excitamos a todos para que, perseverando en sus entusiasmos, laboren por aunar sus esfuerzos en una gestión común en favor de la construcción del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.

Con la unión se logra realizar las más difíciles empresas. Si los pueblos del Bajo Aragón y de esta provincia de Tarragona, saben aunar sus entusiasmos,

(FACILITADO POR *La Provincia*, DE TERUEL)

la construcción del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita llegará a ser un hecho, y en esta labor les acompañará *EL ECO DE LA COMARCA* que hace fervientes votos por que en breve vean satisfecha tan justa y patriótica aspiración.

JAIME PRATS.
Director de *EL ECO DE LA COMARCA*.

Exposición

de la Redacción de '*La Provincia*' de Teruel al Ministro de Fomento

EXCMO SR.

A partir de la Asamblea celebrada en la ciudad de Gandesa el día 23 de Julio último, no ha habido un solo día sin que se alce una u otra voz en demanda de la continuación del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.

Fueron primero las Excmas. Diputaciones de Tarragona y de Teruel; luego, la Mancomunidad de Cataluña; más tarde, la Real y Excm. Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País por iniciativa de su digno presidente el Ilmo. señor D. Florencio Jardiel, y tanto en el Bajo Aragón, como en la comarca catalana destacada por el Ebro, no hay un solo periódico que no insista con una monotonía, que raya en lo maniático, en la justicia de la petición y en la conveniencia tanto nacional como regional de acceder a ella.

Es justa, porque el Estado debió cumplir, al incautarse de la línea, lo que él hubiese exigido a cualquier empresa particular que sustituyese a la primitiva, según el pliego de condiciones que sirvió de base a la primitiva adjudicación.

Se trata, Excmo. Sr., de un ferrocarril inaugurado en 1882, al día siguiente del de Canfranc y suspendida su construcción al llegar a Alcañiz.

Ahora que va a inaugurarse la línea de Canfranc urge terminar la de Val de Zafán; con ella, habrá una comunicación entre el Pirineo y el Mediterráneo; Aragón se aproximará a su puerto natural, el de los Alfaques, y se pondrá en valor la enorme riqueza natural de la región de Alcañiz, Valderrobles, Gandesa, Roquetas y Tortosa.

Depende de V. E. el que todo esto sea; basta, ya que la tramitación oficial está totalmente terminada, que se ordene la continuación de las obras con cargo a la consignación que para la construcción de ferrocarriles hay en el Presupuesto del departamento tan dignamente regido por V. E.; y bueno es que cuando se construyen otros ferrocarriles en los que seguramente nadie pensaba al inaugurarse el que nos ocupa, termine el Estado este *veterano de los ferrocarriles españoles*, antes que los pueblos pierdan la confianza en que se les haga justicia.

Porque es el caso, señor Ministro, que próxima la inauguración del puente de Amposta, a cuyo acto se supone asista el Rey, han de acudir los pueblos a recordar respetuosamente a S. M. D. Alfonso XIII, las promesas que su augusto Padre hiciera en 18 de Octubre de 1882, y no se ocultará al reconocido buen criterio de V. E., que es hasta peligroso que, como viene ocurriendo con notoria frecuencia, se recurra al Rey para subsanar los olvidos de la Administración, pues con ello se altera gravemente el papel asignado por la Constitución al Poder Moderador.

No; es preferible que aquella visita sea en acción de gratitud; es preferible que V. E., dedique unos momentos de atención a este expediente, en lo que le ayudarán seguramente los diputados de las regiones interesadas que tanto han laborado por ello con los antecesores de V. E.

Nosotros, en la modestísima esfera de nuestra actuación venimos ocupándonos de este asunto uno y otro día. Y hoy que publicamos el plano total de la línea, nos dirigimos a V. E. con esta carta abierta, porque habrá pocas razones de tanto peso como la contemplación de ese dibujo para ver la importancia que la obra encierra, uniendo así nuestra voz a la de las entidades de que hemos hecho mérito al principio.

Sr. Ministro; Aragón y Cataluña piden respetuosamente a V. E. la inmediata continuación de las obras del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Teruel 23 de Noviembre de 1921.

LA REDACCIÓN DE LA PROVINCIA.

Excmo. Sr. D. Juan Palau

Alcalde de Amposta

Mi distinguido amigo: Me pide usted unas líneas para el número de El Eco de la Comarca dedicado a fomentar la campaña a favor de la construcción del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita. Es tan evidente, tan justa y apremiante la necesidad de dicha obra que desarrollaría grandes fuentes de riqueza en el país, que lo más interesante que pueda decir un modesto parlamentario como yo que cada día siente más entusiasmos por toda esta región, es ponerme incondicionalmente al servicio de una causa que considero de resolución inaplazable. Sin esta vía de comunicación, se pierden ríos de oro pues los transportes son elemento vital para nuestra agricultura e industria.

Sabe cuanto le estima s. a. y
s. q. b. s. m.,

JOSÉ ELÍAS DE MOLINS.

Senador por esta provincia.

8 Diciembre 1921.

Consciente de los deberes que me impone el cargo de senador por esta provincia, y estimando que uno de los primordiales es la defensa de cuanto atañe al desenvolvimiento de las energías y riqueza de sus pueblos y comarcas, ofrezco mi decidido concurso para que sea pronto un hecho la construcción de ese ferrocarril de VAL DE ZAFÁN A SAN CARLOS DE LA RÁPITA, noble afán que colmará una aspiración tanto tiempo sentida por esa comarca.

ALBERTO DASCA BOADA
Senador por esta provincia.

Valls 18 Diciembre 1921.

El resurgimiento de una comarca olvidada

Si tenéis delante un mapa de España en que se halle trazada la red de nuestros ferrocarriles, observareis a una simple ojeada que una de las zonas más extensas privadas de este medio de locomoción y transporte que las necesidades de los tiempos modernos hacen imprescindible es la que comprende la parte occidental de la provincia de Castellón, la oriental de la provincia de Teruel y la meridional de la de Tarragona.

El desconocedor de estas comarcas españolas tan abandonadas y dignas de mejor suerte atribuirá sin duda este hecho desconsolador a la pobreza de las mismas, la que impediría la construcción de una línea, pues su explotación no daría el necesario rendimiento. Nada más lejos de la realidad, sin embargo, pues estas comarcas son riquísimos veneros naturales, en gran parte inexplorados o infecundos, precisamente debido a la carencia de fáciles medios de transporte.

Esta zona es más extensa que la que abarca nuestro protectorado en Marruecos y sobre todo mucho más rica, y a pesar de ello y a pesar de tratarse de un pezado de tierra española, apena el ánimo considerar que mientras allí se prodiga sin medida el dinero español y la sangre de nuestros hermanos, se deja que estas comarcas se empobrezcan y despueblen en un estancamiento embrutecedor y deprimente y en un aislamiento propio de los tiempos primitivos.

Por estas consideraciones se puede comprender la importancia realmente estratégica del proyecto de ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, que atravesando por el centro de esta zona, sería el lazo de unión de dos importantes líneas de ferrocarril y facilitaría la comunicación de estas comarcas con los principales centros consumidores de sus productos y con la costa mediterránea.

Construido este ferrocarril, como por arte de magia veríamos seguidamente explotarse las riquísimas cuencas mineras de la provincia de Teruel, cosa hoy materialmente imposible por dificultades insuperables en los transportes, y los rendimientos de explotación del mismo estarían asegurados, pues por esta línea circularía el río de aceite que se recolecta en el Bajo Aragón; el vino excelente de las feraces tierras de la comarca de Gandesa, que tiene su principal mercado en Tortosa y Castellón; las tierras refractarias de Pinell y Prat de Compte, a más de las almendras, cereales y otros variados productos agrícolas y pecuarios que en aquella zona se dan en abundancia.

Y nada decimos del tráfico extraordinario que este ferrocarril tendría en el trozo comprendido entre Cherta y San Carlos de la Rápita, pues esto puede darse por descontado para todos los que conocen las poblaciones importantísimas a que afectaría.

Socialmente el bien que reportaría este ferrocarril es de una trascendencia incalculable, pues despertaría de su letargo comarcas adormecidas, cuya

agricultura se adaptaría a las modernas modalidades, y con la facilidad de adquirir abono se establecerían los sistemas de cultivo intensivo, con lo que hallarían ocupación cerca de sus hogares los labradores del país, lo que les haría perder sus hábitos trashumantes, evitando este doloroso exódo que todos los años contemplamos hacia las regiones del Sur de Francia en busca de unas miserables pesetas alcanzadas a copia de fatigas, privaciones y penalidades sin cuento.

Expuesto hasta aquí mi pensamiento y mi modo de ver este asunto, fácil es de adivinar mi entusiasmo por esta mejora. Estoy a disposición de la Comisión nombrada en la Asamblea de Gandesa para impulsar y dar toda la eficacia a la iniciativa de que el ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita sea una realidad en el más breve plazo posible convencido de que si todos los representantes de los distritos o provincias a quienes directa o indirectamente afecta tal mejora, y los pueblos en ella interesados no cejan en su empeño, hemos de lograr en plazo no lejano que este proyecto deje de serlo, para convertirse en realidad magnífica y esplendorosa.

J. PICH.

Senador por esta provincia.

Barcelona 7-12-21.

Perqué el camí de ferro de Val de Zafán a Sant Carles de la Rápita ha de contribuir al progrés de comarques aragoneses i catalanes faltades d'aqueix mitj de comunicació i l'esmentada via mereix totes les meves simpaties; i com a Senador per les Econòmiques d'aquesta Regió i com a particular, tinc a gran honor enviar la meva mes ferma adhesió als treballs que's portan a cap pro ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Rápita.

LLUIS DURÁN I VENTOSA.

Senador per les Societats Econòmiques d'Amics del País, d'aquesta Regió.

Nunca son bastantes las comunicaciones ferroviarias. Son elementos importantísimos para el desarrollo de la riqueza de los pueblos y para estrechar las relaciones de los mismos.

Por esto, he de sumar todos mis entusiasmos y mis más decididos esfuerzos a los que se realizan para lograr la construcción del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, que ha de llevar indudables beneficios a las comarcas que ha de cruzar.

Que sea cuanto antes un hecho dicho ferrocarril, es el anhelo de

JOSÉ MATINEZ VILLAR.

Diputado a Cortes por Tortosa.

El ferrocarril de Val de Zafán

a San Carlos de la Rápita

Nuestro Ferrocarril

Sr. D. Juan Palau.

Mi querido amigo: Me pide Vd. unas cuartillas sobre nuestro F. C. ¡de mil amores! Nuestro F. C. La zona del Bajo Aragón y la zona de Cataluña bañada por el Ebro, son hermanas inseparables ya que no solo son fecundadas por las mismas aguas, sino que sus productos, forzosamente, por imposición de la naturaleza que así lo dispuso, deben mezclarse, fundirse, entrelazarse, negociarse, comprar y vender, en los pueblos y ciudades de esas dos Zonas formando una sola y única familia, que liga y atrae a sus elementos, y exige por tanto, medios que faciliten su aproximación, ese contacto del cual surge la contratación, el comercio, la vida en fin, de una región.

El desarrollo de esa vida es imposible, es difícil de lenta y anémica existencia, si los medios de comunicación son lentos, malos y caros. ¿Como hemos de progresar, luchando con armas comerciales de tiempos prehistóricos, la carreta, la caballería de carga y una mala carretera, contra otros países productores que poseen armas modernísimas, ferrocarriles, tranvías eléctricos, energía eléctrica económica, escuelas agrícolas, protección bancaria, etc., etc?

La vitalidad de nuestra raza, sufrida, indolente a veces, apasionada en momentos de la vida, en otros perezosa y de fanática resignación, hace que permanezcamos en pie, pero que vivamos como "tribus" en una Nación que por sus condiciones geográficas y geológicas podría ser hoy una de las primeras potencias mundiales.

¿Por qué no lo es? Porque la evolución del mundo que requiere *trabajo afectivo* en todos los ordenes de la vida, no halló en los elementos directores de nuestra patria, los hombres necesarios para realizar ese trabajo, y siguió, y sigue consumiéndose la energía latente de los pueblos en luchas intestinas, mal llamadas *políticas*, que obedeciendo a bastardos sentimientos de algunos que se quieren erigir en amos de los pueblos, siembran la discordia y el mal, obligando a las gentes a defenderse de los "ataques personales" y a combatir atropellos caciquiles, en lugar de aunar esfuerzos, de realizar grandes obras de interés general, de verdadera política de administración y justicia!

Nuestro ferrocarril ha sido siempre mi ideal por el que he luchado, lucho y lucharé en todas las ocasiones en que las circunstancias sean propicias para una resolución favorable, sin ruido y sin apasionamiento. Lucho en primera fila, a V. le consta.

Desde que mis pueblos me eligieron en 1916, trabajo intensamente en ello.

Los que fueron Ministros de Fomento, todos, saben de memoria (y lo tengo transcrito en documentos que conservo) la labor realizada por mí. En 1919 llegué a conseguir que en la *Gaceta* apareciese el crédito de 750.000 pesetas que el Ministro de Fomento (Marqués de Cortina), pedía en Real decreto al de Hacienda (el mismo Marqués de Cortina). El mismo día en que ese crédito iba a ser refrendado, surgió la crisis, y por sarcasmo del destino, fué una crisis originada por mi mismo, involuntariamente. Desde 1916 hasta la fecha, los gobiernos conservadores han predominado, en gobiernos multicolores, formados así por las causas que dejo transcritas; es decir, por la necesidad evidente, insorteable, de *governar trabajando* y todavía por desdicha nuestra el pueblo vive engañado y engañándose asimismo favoreciendo la política de campanario, de odio, de división, de intriga, de incultura y de suicidio.

¡Ni para una obra de vital interés para los pueblos hallé la franca, la noble cooperación de esas fieras llamadas «caciques»!

¡Muera todo mientras se salven ellos! Ese es su *lema*. ¡Con cuanto placer y agradecimiento veo a los que como V. Sr. Palau hombres de corazón, de educación y mentalidad modernas, sienten los problemas y con buena fé y entusiasmo van a él!

A su entera disposición. Yo modesta pero tenazmente voy forjando mi lanza y es posible que pronto pueda darles una agradable sorpresa. ¡Dios lo quiera!

Le saluda.

C. E. MONTAÑÉS.

Diputado a Cortes por Valderrobles.

Madrid - 6 - 12 - 21.

Tortosa 10 de Diciembre de 1921.

Sr. D. Juan Palau

Alcalde de Amposta.

Mi distinguido amigo: Correspondo gustoso a la delicada atención de V. al comunicarme en su atenta del 4, el patriótico proyecto de EL ECO DE LA COMARCA, de esa, que se dispone a realizar activa campaña pro-ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, que tantos años hace ha sido objeto de la atención y activas gestiones de cuantos por el interés de la comarca nos preocupamos. Nada más simpático podría V. proponerme que el colaborar al número extraordinario que de dicho periódico preparan, en pro de una obra a la cual durante muchos años he aportado el grano de arena de mi modesta, pero leal y decidida cooperación.

Bien capacitado de la importancia suma que entraña para el desarrollo del comercio y de las relaciones comarcales, no menos que para la defensa nacional, la construcción del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, he aprovechado cuantas ocasiones se me han ofrecido para activar la inmediata realización de obra tan necesaria, que junto con el puerto militar y comercial del Ebro, han de convertir esta feraz comarca en uno de los más preciados centros de atracción de la industria y del comercio de España.

Obra que cuenta con la más eficaz simpatía de todos, no puede menos de prosperar y llegar a espléndida realidad en plazo próximo. Gobierno y diputados a Cortes, Gobernadores y diputados provinciales, a una con los Alcaldes de los pueblos comarcales, convienen todos en que se trata de una empresa magna a la que va ligada la prosperidad del Bajo Aragón y de las comarcas ribereñas, tanto como la seguridad y defensa de la Patria en el caso posible de que el ferrocarril del litoral, de Valencia a Barcelona, fuera inutilizado por escuadra enemiga en tiempo de guerra.

La Mancomunidad de Cataluña pronunció hace poco, también, y de una manera decidida en favor de la inmediata realización de esta aspiración comarcal y aún nacional, de acuerdo con las Diputaciones de las provincias a las cuales afecta de una manera más inmediata y positiva la construcción de dicho ferrocarril.

Patentes de modo tan claro la suma necesidad y utilidad extraordinaria de empresa tan anhelada, que ha sido al mismo tiempo una de mis más constantes aspiraciones, dicho se está que estoy dispuesto a secundar toda gestión encaminada a llegar a la meta de la realidad que todos pretendemos.

Si a mis constantes trabajos y preocupaciones en pro de los intereses morales y materiales de la comarca, puedo añadir algún otro sacrificio que facilitar pueda la realización del ferrocarril tan ansiado, me tendré por muy satisfecho, no deseando sino que V. me ofrezca nueva ocasión de manifestarle prácticamente cuan grande es el interés que obra tan necesaria me inspira.

Consecuente con estos sentimientos, quedo suyo affmo. s. s. q. e. s. m.

F. CANIVELL CURTO.

Diputado provincial

La construcción de la línea del ferrocarril de Valdezafán a San Carlos de la Rápita ha sido el anhelo más vehemente, la aspiración constante y el sueño más bello de dos generaciones.

Nuestros padres concibieron tal proyecto, en él depositaron sus ansias de engrandecimiento del país, soñaron en la transformación económica, cultural y agrícola de las bellas y fértiles comarcas bajo aragonesas, gandesana, valle del Ebro y Maestrazgo, y en la

realización del proyecto, en la construcción de la línea de referencia, hallaban satisfechas sus ansias, realizadas sus aspiraciones y convertidos en tangible y palpable realidad sus bellos ensueños de progreso y de prosperidad.

Nuestros padres estudiaron a conciencia las ventajas que a las comarcas afectadas reportaría la construcción de la línea, calcularon los obstáculos, ya permanentes, ya circunstanciales, que vendrían a obstruir el cauce de sus ansias de reformas; ellos, con sus entusiasmos de patriotas locales, dieron un soberano empuje a la opinión, arribando sus latidos hasta las gradas del trono, que con su Gobierno no pudo evadirse de satisfacer lo que era aspiración general y unánime de nuestras comarcas.

Y la línea Valdezafán-San Carlos comenzó a construirse, inaugurando sus obras el entonces Rey D. Alfonso XII. Nuestros padres, satisfechos, viendo próxima la realización de sus constantes anhelos, aprestáronse presurosos a la metamorfosis de sus pueblos.

Pero la inesperada quiebra de la empresa concesionaria, las escases del Erario Público, las veleidades de la política centralista, y, por encima de todo, la zahorra de los pequeños y mal entendidos egoísmos pueblerinos, amparados y avivados sin duda, por los politicastros desprovistos de todo ideal de grandeza, hicieron que la obra emprendida y con tanto afán promovida y deseada por nuestros padres, se estancara a la terminación del primer trozo.

Ante uno de los ejemplares vivientes de aquella generación, todo grandeza, todo entusiasmo, todo patriotismo, nos extasiamos nosotros escuchando en la Asamblea de Gandesa, las enseñanzas que de su cálida y elocuente palabra brotaban, producto de sus profundos estudios acerca de la obra que ha sido la aspiración obsesante de toda su vida.

Nos referimos al ilustre patricio bajoaragonés D. Eduardo Jesús Taboada, notario de Alcañiz, a quien en este momento nos complacemos en testimoniarse nuestra sincera admiración, nuestro leal entusiasmo.

En la generación actual, la idea valdezafanista no fué otra cosa más que el halito de herencia, infundido en nuestro ser por la fuerza generativa de nuestros padres.

El sentimiento actuaba como energía generatriz, superponiéndose a la convicción real que desconocíamos por no haberla estudiado ni meditado.

Era el ferro-carril de Val de Zafán algo como un recuerdo de soñadas grandezas futuras, que dulcemente añoraron nuestros padres, y que por la fuerza impulsiva de la herencia hacían vibrar las cuerdas más sensibles de nuestros seres.

Era la sensación de algo grande, difícil de alcanzar, y, fija la mente en esta idea, renunciaba al placer de bucear en los arcanos de las riquezas encerradas en el estuche de la realidad.

Pero hoy, ante el mágico conjuro del despertar del país, laborado por el estudio del problema y por el convencimiento de la necesidad de nuestro resurgimiento y engrandecimiento, el platonismo se transforma en ansia voluntariosa de pasión irresistible; a la fuerza de la herencia se superpone la necesidad de grandeza vislumbrada en la meditación del problema; al sentimiento se suma la voluntad, que hace que la opinión adquiera el empuje de un huracán que nos ha de llevar a la pronta conquista de la realización de la continuación y acabamiento del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, vía importantísima que ha de engrandecer, unir y hermanar, el Bajo-Aragón con el valle del Ebro, a Alcañiz y Gandesa, con San Carlos, los montanos peñascales de los puertos beceitanos con el manso oleaje de las aguas en el puerto de San Carlos.

Que el ferro-carril de Val de Zafán ha de ser manantial inagotable de prosperidades, venero de riquezas, fuente de grandezas, acicate de grandes transformaciones agrícolas e industriales, basta conocer la naturaleza y circunstancias actuales de las comarcas beneficiadas, con su realización.

Países fértiles, comarcas feraces, privadas hoy de modernos medios de comunicación, terrenos excepcionales en las riquezas del cultivo y de su subsuelo, yacen empobrecidas, esquilmadadas y medio abandonadas por las dificultades de conquistar un lugar en el moderno progreso, imposible de competir con las que menos feraces, pero más afortunadas, disponen de todos los medios de vida moderna.

Observando los actuales procedimientos de transporte, por ejemplo, vemos que siendo tardías e insuficientes para las necesidades del consumo, aumentan el valor del producto en cerca un cincuenta por ciento más del primitivo de coste; esta remora ocasiona enormes perjuicios, tanto en la extensión como en la intensidad de los cultivos, perjuicios que los concedores a fondo del problema, hacen ascender a varios millones de pesetas anuales.

Eso, observando solamente un aspecto, quizá el más reducido del problema.

Pero si consideramos las dificultades y la carestía para la extracción de los productos agrícolas, si tenemos en cuenta las riquezas del subsuelo, imposibles hoy de explotar por falta de vías extractivas, si contamos los miles y miles de hectáreas sin cultivar, cuyo cultivo quintuplicaría la actual producción, y si, finalmente, no olvidamos la serie de industrias primitivas y derivadas que, a la benefactora sombra del ferrocarril, nacerían y crecerían prósperamente, extendiendo su acción protectora y productora por todos los ámbitos de nuestras comarcas, vendremos palpablemente a deducir la inmensa riqueza que hoy se pierde, la inmensa riqueza que la construcción del ferrocarril nos proporcionará.

Por esto hoy no somos valdezafanistas platónicos, ni por sentimiento; lo somos por convicción, fervientes entusiastas y decididos.

Se trata de la grandeza moral y material de nuestra patria chica.

Laboremos sin desmayos; el triunfo es nuestro. Tengo fe en el mismo.

Querer es poder. Queremos el ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita y lo conseguiremos. A mi el corazón me lo dice, me lo asegura, y a mi el corazón nunca me engaña.

JOAQUÍN FERRER

Diputado provincial por Tortosa-Roquetas.

Querer es poder

Si se reconoce como una imperiosa necesidad para la vida, en estos tiempos en que todo el mundo siente afán de grandeza, el que una parte de España, no está en condiciones análogas a otras regiones más privilegiadas y no puede vivir sin grandes sacrificios, ni puede competir comercial, industrial y económicamente, por la carencia de medios de comunicación; si los elementos que integran esta Región, están dispuestos, como lo han demostrado a cumplir con sus deberes de ciudadanía y tienen conciencia plena de sus actos; si mirando la historia del ferro carril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, abona el proyecto la construcción y terminación de la obra y se cree que este ferrocarril ha de ser la base del engrandecimiento de una parte de España, tal vez la más sufrida, ya que es la más olvidada de entre todas; agrúpanse los elementos de buena voluntad, acóplase a la energía el ingenio, prescindase de egoísmos personales, políticos y parti-

culares, impóngase cada uno el sacrificio que lleva consigo la gestión, con todas sus consecuencias, enarbólese la bandera de la razón y de la justicia pidiendo respetuosamente a los Poderes Públicos, esa migaja que le corresponde en el concierto económico del Estado; y si las críticas circunstancias por que atraviesa la Nación en la actualidad, imponen una demora, acéptese, espérese fecha y ocasión oportuna, más, si sistemáticamente se le negase el apoyo que merece, entonces... entonces, exíjase, que medios tiene el ciudadano cuando defiende una causa justa.

Por eso digo que querer es poder, pero entendedlo bien, asambleistas de Gandesa, todos muy queridos, el querer, lleva consigo, significa abnegación, sacrificio y para ello, se necesita tesón, mucho tesón.

FRANCISCO BER.

Diputado provincial.

Calaceite y Diciembre de 1921.

SURSUM CORDA

Si queremos, los catalanes y aragoneses, que las Conclusiones, de la Asamblea de Gandesa, sean un hecho, y con su cumplimiento venga el anhelado desarrollo de la riqueza comarcal, *hace falta* que los habitantes de la antigua Región tarraconense, llámense iberos, edetanos o turdetanos, en público y en privado, repetidamente, *digamos al Gobierno*; que la más urgente y más sentida necesidad de nuestro país es la inmediata construcción del ferrocarril que fué inaugurado por el Monarca Alfonso XII. Y dicha verdad *debemos* repetirla fanatizados, enloquecidos, con vistas a la rebeldía; pues la prudencia y el silencio enjendraron este malestar actual, que empobrece y envilece.

Pero, para ser atendidos, precisa desenvolverse, con intensidad, una campaña formidable, oral y escrita, en Madrid y en los pueblos interesados, que ponga de manifiesto, a propios y extraños, la justicia de nuestra petición y la conveniencia de que se atienda, por resultar un problema nacional, de suma importancia. Hemos de dar la sensación de constancia y sacrificio, como la vienen dando los irlandeses.

Aupa, pues, ampustinos, nobles descendientes de Dartón. Desde el peñasco denominado Castillo, obra de Berenguer III, o desde la Torre de la Candelilla, bajo el patrocinio de vuestro Alcalde D. Juan Palau, dignísimo sucesor de una raza de héroes medioevales, *todos unidos*, gritad hasta que se os oiga en el Palacio de Oriente: "Nuestro único anhelo, el de toda la zona de Alcañiz al Puerto de la Rápita, es la inmediata y rápida construcción del ferrocarril de Val de Zafán al Mediterráneo; porque resulta una línea comercial, estratégica, nacional e internacional, que pondrá en circulación enormes veneros de riqueza ahora todavía por explotar, favorece más de cincuenta mil españoles, privados de ese elemento de producción, entre los que se encuentran más de 20.000 aragoneses que *parlan* el catalán y no menos número de catalanes que hablan el lenjuaje baturro."

¡Arriba los corazones de todos! Adelante en el empeño que recibimos de nuestros antepasados... Querer es poder. Unámonos cuantos españoles esperamos la renovación de la patria de la intensificación del trabajo, de la nacionalización del capital; para conseguir utilizar los elementos que Dios puso a nuestro alcance y solo una ignorancia, inexcusable, detenta.

EDUARDO JESÚS TABOADA.

Abogado y Notario de Alcañiz.

Palabra de Rey

Allá por los primeros años de la segunda mitad del siglo anterior, cuando tuvo lugar el contrato en cuya virtud se emitieron acciones para la construcción del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos, D. Fernando Muñoz, esposo morgonático de D.^a Cristina, duque de Rianzares y su comendatario D. Juan Soler y Ferrer, del comercio de Cataluña, se suscribieron por dos millones de reales que aprontó el Sr. Soler.

Pocos años después, habiendo dejado de existir el duque, se vió D. Juan Soler en la necesidad de hacer saber o recordar a la egregia viuda su compromiso todavía sin saldar; y no habiendo podido conseguir entenderse con cartas con el secretario particular de la que había sido reina gobernadora, tomó el comerciante su libro mayor formulado con todas las de la ley y se trasladó a Madrid en donde por gestión de dicho secretario, logró una entrevista particular con D.^a Cristina en el mismo escritorio de S. M.

Presentada la cuestión ante el mismo secretario la agrega dama insistió en que ella nada debía; y D. Juan Soler, vista la rotunda negativa, mojó una de las plumas y pasando con ella dos rayas sobre la inscripción o asiento del compromiso, dijo al mismo tiempo con gran serenidad: «Señora, puesto que la palabra de Rey es infalible, realmente, nada me debe V. M.» y besando la augusta mano y con su libro mayor debajo del brazo, salió de la regia estancia y se volvió tranquilo a Cataluña.

Para apreciar mejor toda la importancia de esta noble y galante acción, hay que tener en cuenta lo que suponía en aquellos tiempos un millón de reales, cuyo desfaldo obligó al Sr. Soler a hacer suspensión de pagos.

En el año 1884 hubo en España elecciones generales para diputados a Cortes, a las que se presentó como candidato (que resultó triunfante) por el distrito de Alcañiz Hijar el mismo señor D. Juan Soler y Ferrer, quien, estando en Hijar, refirió el hecho a un elector influyente, buen amigo mío, de cuyos labios lo oí pocos días después.

MIGUEL VALLÉS

Director de La Provincia de Teruel.

Teruel, Diciembre de 1921.

Las consecuencias del Val de Zafán

El Val de Zafán, me deia en certa ocasió un conegut meu, no es mes que un carril que interessa al comerç de l'oli. I jo li responia. Emplant aquest argument el directe de Madrid a Valencia sols deu interesar al comerç de la taronja. Perque no veure en el Val de Zafán l'unió amb el directe de Madrid per Saragoça; no veure moure's tot un volum de riquesa que no es sols oli, com l'arrocera, la vinícola, la minera i moltes altres que avui se menejen molt peresament i amb un sobre-carreg en llur cost es tant mateix no veure hi gens de tant voler-hi veure massa.

I em recordo que mostrant-li el gràfic dels ferrocarrils de França on, tota via té una ramificació i un complement, formant, per tant, la malla d'una inmensa xarxa, li preguntava perque allò d'allà no podia ésser ací; si creia que'l Val de Zafán no tenia també ramificacions d'una importància capitalíssima.

Evidentment, que construïda aquesta arteria no veiem an aquest clot de les mateixes Goles de l'Ebre quina ramificació pugui tenir, encara que la té i no de poca importància. Es clar que'm vull referir al contacte amb la estació de l'Aldea i la de Vinaroç, que de vindre la incautació dels ferrocarrils per l'Estat fora un problema a resoldre deixant construïda així la línia de la costa que l'escursament del trajecte Barcelona

Valencia demana. Pero això es ben poca cosa devant les ramificacions que via amunt se'ns van presentant.

En arribar a Xerta (estació de Xertativenys) se'ns presenta la ramificació vora riu fins Mora la Nova agafant les poblacions següents: Benifallet, Rasquera, Miravet, Ginestar, Benisanet, Mora d'Ebre i Mora la Nova. Dites poblacions, segons el cens de fa dos anys, sumen un total de 14.597 habitants i si nosaltres en posem 25.000 no haurem pas errat el calcul. Els kilòmetres d'aquesta petita ramificació es, seguint el curs del riu, de 24. Amb ells queda fet aquell carril riberenc de que tant s'ha parlat i s'ha propugnat tantes vegades.

En arribant a Gandesa se'ns presenten dues ramificacions i ben importants totes dues: la continuació del pregecte de ferrocarril Reus Montroig, de la Mancomunitat de Catalunya, fins Gandesa passant per Tivisa, car d'altra manera no té raó d'ésser, i que ben mirat no es mes que aquell pregecte de Val de Zafán a Tarragona de que parla la Llei de Ferrocarrils de 23 de Novembre de 1877; i la continuació del Val de Zafán per Villalba i Pobla de Masaluça fins a Faió, punt dels directes on tindria l'enllaç la prolongació del Noguera Pallaresa seguint la ribera del Segre i passant, per tant per Lleida, Albatarrach, Sudanel, Torres del Segre, Aytona, Seros, Granja d'Escarp, Mequinença i Faió, que fan una població, segons dades de fa dos anys, de 35.878 habitants, i que si nosaltres apuntem 50.000 ens arribarem mes a la veritat que les dades oficials.

I pensem que a Faió té també l'enllaç el pregecte que tant acaricia la gent de la Ribagorça, que per llongyant el ferrocarril del Midi des de Bagneres de Luchon per Benasc, Graus i Monçó, seguint la vall de l'Essera, assegura la via mes curta entre Alger i París, car la distancia del port dels Alfacs a París fora de 1.115 kilòmetres solament. I enumeren, ultra això, la riquesa minera d'aquest ferrocarril amb els cursos de l'Alt Isabena, els ferros de Villiberona, els ploms de Gistain i els de Bielsa; com devem apuntar en la perllongació del Noguera Pallaresa els carbons de Mequinença que, segons els miners d'aquella conca, arribarien en pocs anys a una potencia productiva no inferior al mig milió de tonelades mètriques.

I la perllongació del Canfranc cerca també el Val de Zafán, com projectes que nasqueren un mateix jorn, com els rius Noguera i Garona en la plana de Beret plena de llum, i que es destrien, com canta Verdager, sols per enveja.

Doncs, be; tot això no es pas cap somni. Tot això canviant els noms, els mapes i la gent, es en altres països. Aquestes ramificacions, aquets complements de Val de Zafán seran un fet o Espanya no serà Espanya. Com i quan el plan serà complert sols ho sab Deu que està per demunt dels homes i de les coses, pero serà.

La primera via que'ns apropa a lo que podríem dir la nostra total reivindicació carrilera es la continuació del Val de Zafán certament.

L'Estat explota la línia, doncs, que tot explotant-la l'acabi. I lo que les lleis de prorroga de 27 de Decembre de 1886, 4 d'Abril de 1889 i 15 de Juny de 1894 obligaven a la Companyia constructora, que obliguen a l'Estat ara. Mans a l'obra, doncs. La riquesa del nostre país ho demana; la nostra dignitat d'europèus ho exigeix.

JOAN TORNÉ I BALAGUÉ.

San Carlos de la Rápita, Decembre de 1921.

(Por telégrafo)

Sr. Director de EL ECO DE LA COMARCA.

Alcañiz, 19, a las 14'30.

Alcañiz y pueblos limítrofes ansiamos co-

mienzo pronto la construcción del ferrocarril al mar, y a que en el Bajo Aragón necesitamos la línea proyectada para concluir con la emigración y el absentismo que nos empobrece y avergüenza, entendedores de que la explotación remunerará el capital invertido en las obras. Felicitámosle.

El Alcalde,

PALLÁS.

Sr. D. Juan Palau

Alcalde de Amposta

Mi distinguido compañero: Soy en posesión de su escrito, y apesar de mis muchas ocupaciones, con preferencia le contesto seguidamente, para expresarle mi más viva satisfacción, por la luminosa y oportuna idea que entiendo puede derivarse de la campaña Pro ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, que se propone iniciar el periódico de esa, EL ECO DE LA COMARCA, y que contando con el aval de persona tan prestigiosa como usted no dudo de la buena eficacia de sus propósitos.

Poco puedo, y valgo; pero por la representación que inmerecidamente ostento, y amante siempre de la defensa de los intereses morales y materiales de mi querida ciudad, me siento en todo momento impulsado y dispuesto a aportar mi grano de arena en todo lo que sea progreso y redención de un pueblo.

Aunque supongo no ignorará usted lo que le voy a decir, me es muy grato recordarle algo referente a dicho ferrocarril:

En Mayo de 1880, se firmó por S. M. D. Alfonso XII, la ley de concesión del mencionado ferrocarril y en Octubre de 1882, tuvo lugar el acto solemne de inaugurar las obras en Valdezafán, término de la Puebla de Híjar presenciado por más de veinte mil personas, y con asistencia de S. M. Don Alfonso XII acompañado de los Sres. Sagasta, Alabareda, Autoridades Superiores de Zaragoza y Teruel, Alcaldes y Comisiones de Ayuntamientos de todos los pueblos comarcanos, Diputados y Representantes de la Compañía.

El Monarca fué objeto de una delirante ovación, cuando echó la primera espuesta de tierra; luego se hizo un silencio sepulcral, y el Rey Pacificador según relatan los periódicos de aquella época, pronunció éstas o parecidas palabras: «Ayer tuve la gran satisfacción de inaugurar las obras del ferrocarril de Canfranc, interesante vía para el Alto Aragón, y hoy tengo el no menos placer de hacer lo mismo con el ferrocarril de este sitio a San Carlos de la Rápita, pasando por Alcañiz, que tan útil ha de ser al Bajo Aragón; no olvidaré nunca las manifestaciones de respeto y cariño que con tal motivo me ha dispensado este pueblo, franco, noble, leal, celoso y satisfecho por su brillante historia que admiro como el primero; esas pruebas han impresionado vivamente mi espíritu, y establecen corrientes de simpatía entre el Soberano y el Pueblo. Yo las agradezco en lo que valen, siquiera considere que no van dirigidas a mi persona indigna de ellas a sino al Rey. ¡Aragoneses!... Si la suerte se vuelve adversa y vuestra independencia peligra, o vuestros intereses sufren por desgracia, venid amí; aquí encontréis siempre, cuando menos un corazón aragonés.»

Pues bien Sr. Palau, V. que tan buenas y valiosas relaciones cuenta en la Villa y Corte, según las referencias que yo tengo, y señalándole yo a V. como uno de los primeros adalides en esta magna y noble empresa; supongo no le sería muy difícil el poder hacer llegar hasta las mismas gradas del Trono, estas manifestaciones vertidas por el Monarca D. Alfonso XII, para que se buscase la forma y manera de que

podieran servir a su muy digno sucesor S. M. D. Alfonso XIII, de estímulo para continuar y dar fin a una obra que empezó su padre, y que tantos beneficios reportaría a los distritos de Alcañiz, Valderrobles, Gandesa, Roquetas y Tortosa, distritos todos de una grandísima potencialidad agrícola, en aceites, cereales, vinos, almendras, maderas y carbones, y que hoy se ven sumidos en la mayor de las miserias, apesar de los grandes esfuerzos de sus mercaderías, debido a la falta de medios de transporte. Además estos distritos dan todos los años un gran contingente a la emigración, que se evitaría con la continuación de los trabajos de esta vía férrea.

¿No le parece, Sr. Palau, que quizá enfocando este importante asunto en un sentido parecido al que dejó transcrito, y haciendo mover a todos los pueblos interesados en esta vía férrea, figurando al frente del movimiento los representantes en Cortes de los distritos, como igualmente los representantes de los mismos en la provincia, se podría confiar en llegar a algo práctico? Sin embargo, soy de los que entiendo, (sino se cuenta con una muy poderosísima fuerza influyente) que hoy por hoy, la inmensa mayoría de asuntos por importantes y necesarios que sean; están puestos y, por lo tanto, supeditados a los grandes dispendios a que nos obliga Marruecos.

En su carta me pide usted un trabajo alusivo a pro ferrocarril de Valdezafán a San Carlos de la Rápita, para el número extraordinario que prepara el periódico de esa EL ECO DE LA COMARCA y debo contestarle que no tengo el hábito de escribir para la prensa, ni mis condiciones de ciudadano humilde me lo permiten; no obstante, de estos renglones que le escribo y que son un fiel reflejo de lo que siento en mi alma, puede escoger todo lo que quiera, si lo considera útil o adecuado para el fin que usted me pide.

Con este motivo, me es muy grato, reiterarme de usted afcmo. y atento s. s. y compañero q. e. s. m.

M. SALVADÓ LAPORTA.

Alcalde de Gandesa.

5 Diciembre 1921.

Señor Alcalde de Amposta.

Amigo Palau: Me invitas como Alcalde de esta ciudad a que dé mi opinión referente a la construcción del Ferro-carril de Valdezafán a San Carlos y no puedo eludir el compromiso de decir alguna cosa, en primer lugar porque siento como todos mis amigos y convecinos el mas ferviente entusiasmo por la realización de dicha obra, y a ella consagramos desde hace muchos años todas nuestras actividades, y después porque nace de tí la invitación y tengo por seguro que vas a ayudarnos para que sea pronto un hecho lo que hasta ahora constituyó un ideal de toda nuestra generación.

No te quepa duda, Palau, que si nosotros, los de la parte baja de la ribera de nuestro rio hiciéramos la campaña que están haciendo los Aragoneses en pro de este ferro-carril, no estaría lejos el día feliz de la inauguración del mismo. Pues bien sabes que hoy puede decirse que todo cuando significa en Aragón intelectualidad está trabajando sin cesar por la realización inmediata de nuestro ferrocarril.

Han comprendido que sin un puerto, sin una salida al mar, no pueden impulsar sus riquezas naturales, y que este puerto ha de ser el de los Alfiques que ellos le llaman unánimemente el Puerto de Aragón, pues Dios lo hizo para ellos y lo hizo con sus tierras arrastradas por las aguas de nuestro famoso Ebro.

¿Que hemos de hacer nosotros para que este ferrocarril se construya? Primeramente darnos cuenta de la importancia, de la trascendencia inmensa de esta obra que nos permitiría ir a Zaragoza por la mañana, visitar a la Pilarica, dar un paseo por el Coso y regresar a cenar con la familia en nuestra casa. Además, es indiscutible que la línea del Canfranc que se terminará antes de dos años se unirá con nuestro ferro-carril y tendremos hecha la vía más corta de París al Mediterráneo, de

otras ventajas inmensas no quiero hablar, pues tan solo su enumeración llenaría muchas paginas, y no solamente serian dichos beneficios de orden material, sino que estableceriamos vinculos morales con regiones hermanas que apenas conocemos, o nos conocemos mal, pues liga mas un ferrocarril que todas las leyes politicas.

Yo tengo fe en que será realidad nuestro Ferrocarril, puesto que no hay motivos para dudar de ello; pues bien sabes que todo esta hecho y sigue vigente la ley de Concesión y nos falta solamente un Gobierno que quiera reconocer nuestras justas demandas y logre una ley o decreto que autorice la continuacion de las obras por cuenta del Estado. Cosa idéntica a lo que se hizo con el ferrocarril de Peñaranda a Avila cuando el Señor Ortúño era Ministro de Fomento.

De continuarse las obras, según disposiciones de la Gaceta no derogadas, se reanudarían comenzando por el trozo comprendido entre Cherta y los Alfaques, que sería de corte reducido y de un beneficio incalculable. Inmediatamente después se continuarían para unir Cherta con Alcañiz.

¿Temo ofender tu susceptibilidad patriótica, pero perdóname por una sola vez. ¿No es cierto, amigo Palau que si las comarcas de Alcañiz, Gandesa y Tortosa con todas sus riquezas potenciales constituyeran una zona del Rif la cruzarían varios ferrocarriles?...

Otro día continuaremos.

Tu amigo affmo.

MIQUEL MURALL

Alcalde de San Carlos de la Rápita.

Mi adhesión

La construcción del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, la considero de absoluta necesidad, para esa Comarca, por los enormes beneficios que la reportará, y, que no detallo por ser muy conocidos.

Y que debe construirlo el Estado, para mi es evidente, pues ha de construir otros que no tienen la importancia comercial de éste, ni su valor militar.

Siendo, pues, un convenio de la bondad de esta obra, he de contribuir con todo entusiasmo, y en la medida de mis fuerzas, para que sea pronto realizada esta justa aspiración que sentimos; la construcción del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.

MANUEL KINDELAN.

Diputado a Cortes por Roquetas.

Diciembre 1921.

El ferrocarril del Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, a més d'augmentar la riquesa de les comarques perquè ha de travessar, serà una llaçada per a Aragó i Catalunya, que farà més forta la unió espiritual d'aquets dos grans POBLES.

Per això hem de volguer-lo i hem de fer tot quant poguem per a que sigui una provera realitat.

JOAN PALAU I MAYOR.

Alumne del quint any de la Facultat de Dret.

(Por telégrafo)

Sr. Director de EL ECO DE LA COMARCA.

Valderrobles, 19, a las 16'30.

En nombre del vecindario de Valderrobles y de los pueblos del partido anhelamos acoja pronto el Gobierno las conclusiones de la Asamblea de Gandesa y acuerde empezar la construcción del ferrocarril de Alcañiz a San Carlos de la Rápita, por considerar que dicha línea desarrollaría la riqueza pública, oprimida por carecer de la mencionada vía.

El Alcalde,

FEDERICO PUEYO.

No más palabras, obras

Nuevamente, los que nos hemos constituido en defensores de la construcción del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, salimos al palenque. Una vez más, nuestras armas de siempre, a pluma y la palabra, se esgrimen en defensa de

la región amada para vindicar una injusticia que pesa sobre su prosperidad y su vida; que constituya la rémora y el lastre que impide su florecimiento, ahoga su expansión, y es al propio tiempo baldón ignominioso que pone de manifiesto, la vergüenza de nuestro inconsciente abandono.

Cerca de medio siglo ha pasado ya, desde que Cappa trazara el camino de nuestro bienestar y de nuestro resurgimiento; y en tan largo tiempo, lo que debió ser divisa y señuelo que uniera a pueblos que jamás debieron separarse, se ha visto olvidado y menospreciado, y reducido cuando más a la condición de banderín de enganche con vistas a fines políticos, cuando no a materia de más bajos menesteres.

En todos esos años, algunas veces, honradas y honrosas, se elevaron para clamar contra lo que significa lento suicidio material y espiritual; más si algún generoso intento logró tomar cuerpo, prontamente murió a manos de la desunión unas veces, y otras a los del despreciable egoísmo que todo lo envenena.

Y no podemos quejarnos ni echar culpas a los poderes públicos; que ellos buena vindicación tienen de sus pecados en nuestra indecisión y en nuestro propio desacuerdo, que es inaudito que se haya estado dudando tanto tiempo de la bondad y conveniencia de una vía férrea, que ha de ser, evidentemente la arteria *aorta* de nuestro sistema de vida.

Pero no quiero ocupar el espacio y el tiempo que me ofrecen, en demostraciones, que a estas alturas son innecesarias, o que en todo caso habrán de hacerse por quienes, mas autoridad que yo tienen para ello. Solamente quiero advertir, y con esto cumplo con un deber que me dicta la conciencia propia, que considero llegado el momento de que nuestras bocas cesen de implorar. Que calle el clamoreo mendicante, y surja potente la voluntad de nuestras regiones, demostrando, virilmente, denodadamente, que queremos la obra, porque nos es propia, porque nos pertenece de derecho; porque el instinto de conservación nació al fin en nosotros, y no es lícito ni prudente, negar a nadie, no ya los medios de su vida, si que ni aún los de su mejoramiento.

Bastante se habló y se ha escrito, para que el tiempo se malbarate aún en vana palabrería; que si el fruto tardó en sazonar, hoy se ofrece óptimo, y hora es ya de la recolección. Callen las bocas y obre la voluntad, que si con ello lográramos nuestra idea, ¡benditos tantos años de zozobra que nos proporcionan la dicha de ver realidad nuestro ideal!

Y mientras tanto, mientras la unión material se lleva a cabo, mientras se separan montes, y se atraviesan ríos, y se recorren valles, y se van teniendo esos misteriosos lingotes de hierro que han de ser los contactos por los que nuestro fluido espiritual se ha de unir y ha de formar una sola fuerza... hermanos nuestros catalanes, ¡habladnos del mar!; habladnos de ese *Mare nostrum*, tan lejano que debe estar tan próximo. Que sus auras lleguen a nosotros por vuestras bocas, y refresquen nuestros sentimientos y nuestros afectos, anquilosados aquí, tantos años tierra adentro, y nos hagan pensar en el día, en que en un bello atardecer, allí en los Alfaques frente al mar de *El Conquistador* podamos rememorar juntos nuestras antiguas gloriosas gestas, mientras los ventrudos transatlánticos carguen los ricos productos de nuestro suelo y de nuestra industria, para llevarlos como presente de nuestra prosperidad a nuestros otros hermanos de allende los mares.

E. DIAZ FERRER.

Diputado provincial por Alcañiz.

Alcañiz, 17, 12, 21.

Solo la incomprensión de lo que pa la vida de fértiles comarcas significa, explicaría, que obra trascendental, cual es la construcción del ferrocarril de Valdezafán a San Carlos de la Rápita, quede, desde hace muchos años, en el capítulo de proyectos, defraudando nobles aspiraciones del país. Mas hoy, en el momento de las grandes realidades, no hemos de perder el tiempo demostrando lo que está en la conciencia de todos y es que nuestra expansión agrícola-comercial no puede efectuarse sin esa vía que sirva de nexo, entre los importantes pueblos del Bajo Aragón y el Mediterráneo.

Por ser obra magna, son grandes y de índole diversa las dificultades que presenta; ello dice que es hora ya de aunar esfuerzos y sumados todos los elementos, digamos a nuestros Representantes en Cortes, que hagan entender al Gobierno que *a donde no alcance la acción tutelar del Estado, llegará el país productor, pues no es*

tolerable conceptuar como favor de excepción lo que es sentida necesidad nacional.

Interpreto la voluntad de los Sindicatos Agrícolas Federados al Central de Aragón, Huesca, Teruel y Tortosa, ofreciendo nuestro concurso y aportando sin condicionar cuanto se nos exija en la realización de esa obra patria.

JOSÉ M.^a CARTES,

Presidente de la Federación Agrícola del Ebro.

Tema y aspiración constante en período casi secular de las extensas y fértiles regiones de Tortosa y bajo aragonesa, ha sido y continúa siéndolo, la realización de la gran vía Mediterránea de Val de Zafán a San Carlos, de trascendental importancia, no solo comarcal sino nacional, que apenas requiere demostración.

El somero exámen en el mapa del trazado del proyecto en cuestión, llevará en efecto al ánimo del mas indiferente y ex-céptico el convencimiento de los grandes beneficios económicos que reportaría la construcción de la obra y al propio tiempo la extrañeza de que hayan transcurrido tantos años sin haber sido ejecutada.

El único argumento opuesto ha quedado circunscrito al relativo aumento del valor de las obras a ejecutar en determinadas secciones montuosas de su trayecto por la apertura de túneles y trincheras que excedería del máximo de subvención por kilómetro otorgada por el Estado con arreglo a la vigente ley de construcción de ferrocarriles de vía normal.

A esta causa es debido hayan quedado desiertas las varias subastas celebradas, causa que hay que remover si ha de llegarse a obtener un resultado práctico.

Medio a mi juicio de conseguirlo, una ley de excepción votada en Cortes, de aumento de subvención, nunca con mayor razón propuesta, interviniendo además de los ya expuestos, dos factores importantísimos: la comunicación directa de Zaragoza y una gran parte de Aragón con el Mediterráneo y las ventajas de índole militar que reportaría la indicada vía en una guerra extranjera facilitando grandemente la defensa del territorio patrio; condiciones ambas merecedoras del aumento de subvención que forzosamente ha de otorgarse para lograr la adjudicación en nueva subasta.

A los pueblos interesados del trayecto corresponde la mancomunidad y unión de todos sus esfuerzos con una constancia a prueba de todo género de obstáculos, que en el presente caso ha de quedar reducido a conseguir el aumento de subvención por el Estado.

PRIMITIVO AYUSO

Comisario Regio y Presidente de la Cámara Agrícola de Tortosa.

La realización del proyecto de construcción de un Ferrocarril de Valdezafán a San Carlos de la Rápita ha sido siempre una de las aspiraciones que con mas tenacidad y entusiasmo han defendido las comarcas del Bajo Aragón y Tortosa y a la vez ha merecido la simpatía y beneplácito de las esferas oficiales, y ello obedece no solo a las ventajas que de índole económico repartiría su ejecución a los pueblos afectados por tal mejora, de caracter exclusivo y particular que beneficiaría a los mismos sino que ostenta, también su realidad, la característica importantísima de una gran obra nacional de efectos militares estratégicos y factor extraordinario para la defensa del suelo patrio contra posibles agresiones extranjeras. De aquí la feliz coincidencia de nuestros intereses comarcales con los sagrados de la amada Nación Española.

Si en algunas circunstancias la unión es base indispensable para la consecución del éxito, en la presente es indiscutible para dar la sensación, existente, del deseo unánime que palpita en la vida de todas las poblaciones que abarca el trazado de la vía

férrea de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita y demostrar la bondad de la mejora proyectada, propagándose desde la tribuna y la Prensa las consecuencias inmejorables de llevar a la práctica la iniciativa truncada sin razón justificativa alguna y que tanto redundaría en beneficio de la Patria grande y de la Patria chica.

ANTONIO DE RAMÓN.

Alcalde de Tortosa.

Tortosa 21 de Diciembre de 1921.

El ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita

Aspiraciones de la ciudad de Roquetas

Uno de los asuntos de más transcendencia, de más importancia y de más vital interés para esta ciudad, es seguramente el que se refiere a la construcción del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.

Hace muy poco tiempo que el dignísimo Ayuntamiento que tengo la honra de presidir, tomó la iniciativa de despertar los entusiasmos de antaño para llevar a cabo tan importante empresa y a consecuencia de ello celebró en la ciudad de Gandesa la Asamblea magna de los Ayuntamientos de Aragón y Cataluña que les afecta dicho ferrocarril con representaciones del Congreso, Senado y Diputaciones provinciales y allí se sentaron los primeros jalones para llegar a la consecución de tan anhelado fin.

Es lamentable que en España no se acojan con entusiasmo tan laudables iniciativas y se pierda miserablemente el tiempo en cuestiones baladías que solo engendran odios y rencores y ninguna finalidad práctica se persigue, desvirtuando las energías de los pueblos para llegar al más absoluto marasmo, abandonando los veneros de riqueza que nuestro privilegiado suelo nos brinda constantemente.

La ciudad de Roquetas cuenta con 5.691 habitantes de hecho y 5.682 de derecho según el resultado obtenido en el censo general de población llevado a cabo el 31 de Diciembre de 1920. La extensión superficial de su término es de 13.003 hectáreas y su cultivo consta de 5.902 hectáreas de olivos; 925 de algarrobos, y 463 de regadío destinados a cereales, hortalizas, plantas forrajeras y árboles frutales. Satisface anualmente al Estado por cuotas de contribuciones rústica y pecuaria, urbana e industrial, cédulas personales y cupo de Consumos 83.354 pesetas. Contribuye a la Mancomunidad de Cataluña por Contingente provincial y utilidades con 13.441 pesetas y tributa por 1.º Cárcel del partido judicial con 1818 pesetas. No obstante de ser tan ubérrima la tributación que viene sosteniendo, la ciudad de Roquetas no tiene ninguna carretera del Estado, ni provincial, a excepción de un trozo que consiguió el digno Diputado a Cortes por este Distrito, D. Manuel Kindelán y de la Torre y que solamente tiene de trayecto algunos 900 metros.

¿No es triste y doloroso que una población, cabeza de distrito electoral con un término riquísimo tenga que estar reducida a la impotencia más espantosa, cual le acostea a la ciudad de Roquetas por falta de vías de comunicación, perdiéndose anualmente inmensas sumas que espantan como sucede con el aceite, con los granos y legumbres, con las frutas y con la madera que producen los montes del Puerto, amen de las grandes riquezas que encierra el subsuelo en minerales de diversas clases como son carbón mineral, plomo, hierro, etc? ¿Que le costaría al Estado destinar la cantidad que fuese necesaria para construir rápidamente el ferrocarril de que se trata, tanto más cuanto es una obra reproductiva que al cabo de pocos años transformaría radicalmente esta vastísima comarca, desarrollando su riqueza agrícola, comercial, industrial, forestal y minera y abriendo nuevas fuentes de ingresos para el Tesoro público, puesto que las contribuciones rústica, urbana e industrial y otros impuestos alcanzarían rendimientos importantísimos?

Basándome, pues, en las consideraciones que quedan expuestas y recogiendo las legítimas aspiraciones que tiene la ciudad de Roquetas, las cuales creo interpretar fielmente, no descansaremos un momento hasta conseguir la realización de dicho ferrocarril, aprovechando el proyecto aprobado por las Cortes cuyo trazado sigue por la parte superior de esta población, alejándose de las avenidas del Ebro y asentándose la vía sobre terreno sólido que la preserven de desprendimientos de tierras y otros accidentes análogos que son causas de interrupciones frecuentes en el tráfico ferroviario y ocasionan perjuicios de gran consideración. Y bifurcando con la carretera que desde Roquetas a Beceite ha de construirse, cuyos estudios se vienen realizando

por la Jefatura de Obras públicas de esta provincia, una estación emplazada en el perímetro de esta ciudad, o sea en la meseta más próxima a la misma que se considere más conveniente para facilitar el tráfico comercial.

Estoy segurísimo que ninguno de los pueblos que integran este distrito electoral se opondrá a que a la cabeza del mismo se le conceda ese legítimo derecho, que no es otro que alcanzar una mejora de reconocida utilidad pública y que a nadie perjudica y toda esta comarca ha de poner todos sus arrestos, todos sus entusiasmos y todas sus energías para que se realice cuanto antes tan importantísima obra, pues ha de reportar inmensos beneficios a todos sus pueblos, ya que sus productos alcanzarán mayor precio, porque se abaratarán los transportes, cuyo encarecimiento viene a refluir en perjuicio del cosechero.

Y en ese ferrocarril el Estado ha de tener tanto o más interés que nosotros, porque podría llenar cumplidamente dos objetivos: el tráfico comercial por una parte y la defensa nacional por otra, puesto que podría ser estratégico; y por lo tanto, me permito llamar la atención del Gobierno de S. M. y especialmente de los Excmos. Sres. Ministros de Fomento, Guerra y Marina, encareciéndoles se sirvan estudiar con verdadero interés tan importantísimo asunto y llevarlo a la práctica inmediatamente en la seguridad de que habrán realizado una obra merítísima y provechosa para el país. Y también me dirijo a nuestro dignísimo representante en Cortes, D. Manuel Kindelán, a los señores Senadores por esta provincia y a todos cuantos tienen asiento en el Parlamento y por la representación que ostentan tienen algún interés en la cuestión de que se ha hecho mérito trabajen sin descanso, con todo entusiasmo y con toda eficacia hasta conseguir su realización, y la ciudad de Roquetas con los varios elementos que la integran y toda esta comarca catalana unida espiritualmente con nuestra hermana la aragonesa pongan a contribución todos sus arrestos para que pronto sea un hecho tan importantísima obra, emprendiendo una decidida y activa campaña con dicho objeto, y pronto, muy pronto, el estridente silbido de la majestuosa locomotora anuncie a esta fertilísima comarca su venturosa prosperidad.

JUAN BLANCH.
Alcalde.

Roquetas 9 de Diciembre de 1921.

Energía y perseverancia

Tales son a mi modo de ver los dos principales factores que no debemos abandonar para poder alcanzar del Poder público que fije su atención y ponga su mano de un modo eficaz y decidido en la letra y espíritu de la Ley de Concesión de este ferrocarril, para que no quede obra muerta como les ocurre a otros tantos proyectos de obras y ferrocarriles que, después de votados por las Cortes, se llevan a la Gaceta para que en ella puedan solazarse con su lectura los más optimistas o los de excesiva buena fé.

Con que, a Dios rogando y con el mazo dando.

Y sólo así, creo yo, fundado en mi relativa experiencia, podremos conseguir la construcción del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, cuyas trascendentales ventajas son innúmeras y eficaces, como así lo reconocen los ilustres colaboradores que preceden, a los cuales y por haber accedido a su invitación les saluda y significa su gratitud y reconocimiento.

El Alcalde de Amposta,
JUAN PALAU.

CRÓNICA

A nuestros amables lectores deseamos unas muy felices Pascas de Navidad colmadas de salud y ventura.

En el Bajo Aragón es cada día mayor el entusiasmo con que se labora por conseguir del Estado la construcción del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, siendo Teruel, Alcañiz, Calaceite y Valderrobles las poblaciones en donde se intensifica la propaganda.

Tenemos entendido que se trata de celebrar un mitin de propaganda Pro-ferrocarril de Val de Za-

fán a San Carlos de la Rápita, en Valderrobles, que tendrá lugar en uno de los primeros días de Enero próximo. A dicho mitin seguirán otros en San Carlos de la Rápita, Tortosa y Amposta.

Para tratar de este asunto próximamente se reunirá la Comisión permanente que nombró la Asamblea de Gandesa formada por los Alcaldes de Alcañiz, Valderrobles, Gandesa, Tortosa, Roquetas, Amposta y San Carlos de la Rápita y don Eduardo J. Taboada.

Al entusiasmo que siente el Bajo Aragón por la construcción del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, corresponde con el suyo, no menor, esta comarca ribereña, que anhela se convierta en un hecho aquella vía férrea por los beneficios que ha de rendirle, facilitando el desarrollo de sus riquezas naturales.

Nuestra campaña Pro-ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita ha obtenido excelente acogida. Pruébanlo así, además de la adhesión de las distinguidas personalidades que han honrado este periódico con sus firmas en este número, muchas cartas que hemos recibido felicitándonos y alentándonos para llevar a feliz término esta empresa.

A todos estimamos la atención que nos han dispensado y les damos la seguridad de que hemos de poner a contribución de esta obra, que estimamos eminentemente patriótica, nuestro modesto, pero decididos y entusiastas esfuerzos.

Cumplimos gustosísimos un deber de gratitud, testimoniando nuestro reconocimiento al querido colega el diario *La Provincia*, de Teruel, por habernos facilitado galantemente el cliché del trazado del ferrocarril de Vall de Zafán a San Carlos de la Rápita, cuyo grabado insertamos en este número.

A dicho estimado colega nos es grato transmitirle las felicitaciones que hemos recibido por nuestra campaña, pues esta se nos ha sugerido por la que virilmente lleva a cabo el diario turolense.

La iniciativa corresponde a *La Provincia*. Justísimo es, por consiguiente, que le transmitamos aquellos aplausos.

Son tantas las peticiones que hemos recibido de ejemplares del presente número que nos hemos visto obligados a aumentar su tiraje hasta el número de tres mil, imponiéndonos con ello el consiguiente sacrificio, que gustosamente realizamos en aras de la propaganda de la patriótica empresa de la construcción del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.

Así y todo no sabemos si podremos atender a todas las demandas, lamentando que puedan quedar algunas sin satisfacer y haciendo presente que queda agotada toda la edición.

Para corresponder a las personalidades que nos han honrado remitiéndonos trabajos para su publicación, nos hemos visto obligados a aumentar las páginas de este número, sacrificio que, como la mejora del papel, nos hemos impuesto respondiendo al entusiasmo que esta comarca y el Bajo Aragón sienten por la realización del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.

Imprenta de «El Eco de la Comarca»

LA PERFECTA
DE EVARISTO JULIEN
constructor de trilladoras y aventadoras
de arroz a mano

Se construyen trilladoras de todas clases a precios económicos, con los números siguientes:

N.º 00	16 sacos por hora.
» 1 1/2	26 » »
» 2 1/2	35 » »
» 3 1/2	45 » »
» 4 1/2	52 » »
» 5 1/2	60 » »

Según el aparato, colocamos elevador moderno y 3 bastidores y un sacapajas, y montura, en este término, gratis. Tenemos pieza de recambio.

Pedir precios, con motor o sin motor, con correas o sin correas

Talleres, Corsini, 33 y 71.—Amposta

Juan Torné Agente de Aduanas y Consignatario de vapores.—Transportes marítimos y terrestres.—Lloyd's Sub Agent.—San Carlos de la Rápita. (Paerío de los Alfaques).—Teléfono 2.

Cuotas militares

De interés a los mozos concurrentes al reemplazo de 1922

Agencia de Negocios de Domingo Solé Pastor

SAN FRANCISCO. 21 TARRAGONA TELÉFONO 448

Esta Agencia, que desde hace años viene dedicándose a la práctica de todas cuantas gestiones y operaciones les son indispensables a los mozos que, al concurrir en reemplazo se acogen a los beneficios del Capítulo XX de la vigente Ley de Reclutamiento (Reducción del tiempo de servicio en filas.—Cuota militar), se complace en ofrecer dichos servicios a los mozos del citado reemplazo de 1922, mediante reducidos honorarios,

Para toda clase de detalles e informes dirigirse:

En TARRAGONA, todos los días laborables y
En TORTOSA, en el Hotel Siboni, calle del Angel, todos los domingos de 9 de la mañana a 3 tarde.

NOTA: Se desea Representante bien relacionado, en cada uno de los pueblos de esta provincia.

Soldados de cuota

Reemplazo de 1922

RAMÓN VERA Y GIL
AGENTE DE NEGOCIOS

Los reclutas alistados en 1922 que deseen acogerse a los beneficios de reducción del servicio militar en filas, esto es, ser soldados de cuota, deben solicitarlo antes del acto del sorteo que se celebra en los Ayuntamientos.

Para informes e ingresos en la Hacienda, dirigirse a las oficinas de dicho agente,

Plaza de Alfonso XIII, núm. 5, principal -- TORTOSA

Banco de Tortosa

Capital: 2.500.000 Pesetas

SUCURSALES EN ULLDECONA Y VINARÓZ

DESCONTAMOS EFECTOS SOBRE LA PLAZA.
EXPEDIMOS GIROS Y CARTAS DE CRÉDITO SOBRE ESPAÑA y EXTRANJERO.
APERTURA DE CUENTAS DE CRÉDITO CON GARANTIA DE VALORES.
CUENTAS CORRIENTES EN MONEDA NACIONAL Y EXTRANJERA ABONANDO INTERESES.
ADMITIMOS VALORES EN CUENTA CORRIENTE (franco comisión) y DEPÓSITOS.
INFORMACIONES FINANCIERAS.

Casa Central: Apartado de Correos
núm. 12 - Teléfono 16 - Telegramas
y telefonemas: Localbank.

Sucursal en Vinaroz: Teléfono 72.

“La Cerámica del Ebro”

Gran Fábrica de Tejas y Ladrillos

Especialidad en rasillas y tejas de arcilla pura, con barro colado

Carretera de San Carlos

Teléfono 68

AMPOSTA

DEPÓSITOS EN VINARÓZ:
Francisco Vaquer, marmolista.

EN SANTA BÁRBARA
José Cu rto, maestro albañil.

CASA FACUNDO BENET

Gran taller y tienda de bicicletas
Agente en depósito del acreditado aceite para toda clase de motores marca

VACUUM OIL COMPANY

Gran depósito de bencina en cajas de 36 litros y a granel.
Venta y reparación de bicicletas y máquinas de coser y hacer medias.
Piezas de recambio para las mismas.

Paseo del Alcalde Palau, 15 y 18

AMPOSTA