

del pliego anteriormente publicado, la copiamos íntegra porque en ella se establecen las alteraciones más esenciales.

14. «El precio máximo por el que el Gobierno admite proposiciones es el de 14 500 reales por legua de construcción completa, comprendiéndose en esta proporcionalmente todos los gastos de establecimiento, incluso los de habilitación de estaciones, efectos, utensilios y todo lo demás que espresan las condiciones que anteceden; y el de 7 500 rs. por legua de construcción parcial, ó sea por el aumento de cada dos hilos á los dos primeros que son los que determina la legua de completa construcción, pero en las nuevas líneas que han de servir de tronco, si se verificase á la vez el tendido de los cuatro alambres que están propuestos, en lugar de los 21 800 rs. á que ascendería la legua, tendiendo en épocas diferentes los dos primeros alambres y los dos segundos solo se admitirán proposiciones por 21 000 rs.»

Por iguales razones que la anterior damos también íntegra la condición 16 de las que examinamos, correspondiente á la del número 15 del pliego primitivo.

16. «A cada legua de línea de construcción completa corresponden por término medio, incluso el repuesto, 102 árboles ó perchas, 87 de 6 metros, 54 centímetros y 15 de 8 metros de altura: y donde se pase por poblaciones, los pescantes ó soportes de hierro necesarios para los edificios sobre que hubiesen de tenderse los alambres, lo cual producirá en la legua respectiva una disminución proporcional en el número de árboles que se designan para cada legua.»

Escepto en las condiciones que dejamos señaladas, son enteramente conformes en las demás los dos pliegos publicados para la contratación de las líneas electro-telegráficas.

(Se continuará)

P. C. ESPINOSA.

LAS OBRAS PUBLICAS en la provincia de Almería.

No deja de ser extraño ver por epigrafe de un artículo una cosa que reducida á su verdadero valor casi podría decirse que era nula; pero esa misma nulidad ¿no ha de tener el privilegio de llamar hácia sí la atención para investigar sus causas y ver de removerlas? ¿No es mejor conocer la verdad por dura y triste que sea, que no hacerse ilusiones sobre el estado real de las cosas? El vivir en la ignorancia consagra y perpetúa los errores, el verlos de frente y en toda su desnudez puede tener por resultado corregirlos y hé ahí la idea que promueve estas ligeras líneas.

Las grandes obras que por su inmensa trascendencia llevan consigo el calificativo de *utilidad pública*, son esencialmente las carreteras, los canales, los ferro-carriles y los puertos y faros. ¿Y de todo esto, qué hay en la provincia de Almería? Nada ¿y en qué consiste? ¿es pobre la provincia? ¿está poco habitada? ¿su riscoso y variado suelo es ingrato á los afanes y al trabajo del labriego? ¿son tales las dificultades de su topografía que hagan entrar aquí por millones lo que en otros países entra solo por miles de pesos? nada de esto es tampoco.

La provincia de Almería cuenta en inmuebles con una riqueza líquida imponible de 36 259 400 rs. y con una industria tan floreciente que en el año próximo pasado ha explotado 1 700 000 quintales de mineral entre plomizo, argentífero, cobrizo y ferruginoso, produciendo los dos primeros 758 000 quintales de plomo y 6 000 marcos de plata que representan un valor de setenta millones de reales. El número de sus habitantes es de 511 025: su ardiente sol y sus altas cordilleras le aseguran una asombrosa fertilidad y las producciones todas de nuestras Andalucías y de los climas fríos: y por fin las dificultades de su suelo no son ni más ni menos de las que presenta la inmensa mayoría de las provincias de España. No siendo pues ninguna

de estas la verdadera causa del atraso y marasmo en que yacen aquí las obras públicas, solo á los hombres es á quienes puede atribuirse, no debiendo haber bastado sus esfuerzos y celo (que nos complacemos en reconocer) en la gestion de los intereses de este pais, para vencer los obstáculos que siempre entorpecen y embarazan toda era de regeneracion y de adelanto.

Pero tomando las cosas tal cual están hoy dia ¿qué marcha deberá seguir la provincia en lo sucesivo para reivindicarse del letargo en que se halla? Vamos á indicar la que creemos mas adecuada.

Lo primero que necesita son caminos vecinales que pongan en contacto los distritos mineros con los puntos de consumo y una via de comunicacion que una la Capital al interior de la Peninsula. Parece increíble que conocida la mineria en Sierra de Gador desde tan antiguo, que á ella se debe la pasmosa estension que en Cartagena y Sierra Almagrera tomó posteriormente, no haya un camino carretero desde el Fondon á Almería y hoy se conduzcan á lomo sus ricos minerales para surtir con ellos fábricas establecidas en esta capital. Son pues esta clase de caminos de los mas urgentes; porque abaratarian el precio del mineral ó el del carbon al pié de fábrica y aumentarían la utilidad de la especulacion.

Despues de estos cuyo fin es desarrollar los elementos de industria que atesora la provincia, necesita esta imperiosamente ligar su capital con el interior de España por el medio mas breve posible, si ha de salir alguna vez del completo aislamiento en que hoy se encuentra. Dos son las direcciones que pueden adoptarse, la una á Granada, la otra á Lorca: cual de ellas deba preferirse, es cuestion para nosotros que no admite vacilacion. Marchando la primera por la cuenca del rio Andarax hasta Fiñana, y habiendo de doblar Sierra Nevada, las dificultades, coste y lentitud de las obras son incalculables; y si de un ejemplo necesitásemos á mas del que nos presenta este camino en si mismo, ahí está el

de Granada á Motril, cuya triste y desastrosa historia nos excusa de todo comentario. En cambio la carretera por el Levante de la provincia tendria las ventajas: 1.º de unir el distrito minero de Sierra Almagrera con Almería; 2.º de ir por el terreno mas llano y menos ondulado que tiene la provincia; 3.º de abocar en un punto como Lorca á donde tiene que venir el ferro-carril que una el Mediodia de España con Levante; y 4.º de poder aprovechar respectivamente desde Lorca, Murcia ó Albacete la via férrea que conduce á Madrid y á todo el interior de España.

En la actualidad, segun nuestras noticias, está ya pedido y hecho el depósito por la Sociedad de Crédito de España del trozo de camino de hierro de Murcia á Cartagena: el resto desde Murcia á Albacete no puede hacerse esperar, y lo mismo el de Murcia á Lorca, cuyos frutos y maderas del Segura le consagran un privilegiado puesto entre los asuntos lucrativos: está pues en el interés de Almería dirigir su primer camino, y este de hierro si es posible, hácia Lorca; porque no siempre lo que en el mapa aparece mas corto, es aquello que se anda mas pronto, con mas baratura y con mayores comodidades.

Llena esta primera y vital necesidad, le es indispensable á Almería terminar su puerto, rompiendo con las antiguas tradiciones usadas en su construccion y haciendo entrar por algo los adelantos que el siglo y la esperiencia han sancionado.

Respecto de los faros, cuyo caritativo y humanitario objeto, alcanza á todas las naciones, nada tampoco hay hecho y eso que cuenta Almería el triste privilegio de tener uno de los sitios mas peligrosos de toda nuestra costa en el Mediterráneo. La punta de las Sentinas en los llanos de Almería, solo puede compartir su importancia con el cabo de Palos y las Golas del Ebro y la apremiante construccion de su faro creemos no se dilatará estando ya terminados los estudios y el proyecto.

Tocante á canales, poco habremos de decir: ellos necesitan en primer lugar aguas que los alimenten; y mientras la provincia de Almería

no pueble sus áridas sierras con abundante arbolado, no podrá contar sino con sequias mas ó menos prolongadas. Pero aun concedida la constancia de las aguas, la época de los canales de navegacion se puede decir que pasó ya, y solo restaria aprovecharlas en riegos y en motores.

Resumiendo esta rápida ojeada, vemos que si se ha de lograr un buen éxito y se ha de subsanar el tiempo perdido, se encuentra hoy la provincia en el caso de formular su plan y echar mano de los medios mas perfectos posibles de locomocion para la via que ha de unir la al interior y para desarrollar completamente sus propias fuerzas. Nada de malbaratar sus fondos y sus recursos, empleándolos acá y allá sin orden ni concierto y con ese aislamiento que los hace de todo punto estériles; al contrario, si el estudio demuestra que se puede construir un ferro-carril en condiciones aceptables desde Almeria á Lorca, ese y no otro debe ser su pensamiento y á su realizacion debe concentrar y converger todas sus fuerzas. Si de ese estudio resultase la imposibilidad ó inmenso coste de un ferro-carril ordinario, debe intentar si alguno de los otros sistemas y con especialidad el de Arnoux tiene aqui una feliz aplicacion como mas apropiados á la estructura de su territorio y como mas baratos en su establecimiento y explotacion, y solo en el último caso de demostrarse que esa posibilidad no existe en manera alguna (lo cual no es probable) es cuando habria de resignarse á ejecutar una carretera ordinaria; porque hacer esta, desde luego, y á vuelta de algunos años sustituirla con un ferro-carril, seria tanto como haber dejado improductivo y muerto el cuantioso capital que aquella representara.

Con dar impulso á esta via de comunicacion y con desarrollar al mismo tiempo los caminos vecinales, desde los focos de mineria á los puntos de fundicion ó de fabricacion y á los de consumo, terminando á la vez su puerto, Almeria vendria á ocupár en España el preferente lugar que su misma riqueza, su lozana y briosa agricultura y su hermosísimo clima le reservan.

JOSÉ ALMAZAN.

ESCALAFON GENERAL

del Cuerpo subalterno de Obras públicas, mandado formar por Real orden de 18 de Mayo de 1857.

AYUDANTES DE TÉRMINO.

- 1 D. Miguel Coma.
- 2 Valentin Martínez de la Piscina.
- 3 Juan Francisco Moreno.
- 4 Juan Ibañez.
- 5 Ignacio Inza.
- 6 Félix de los Albitos.
- 7 Ramon Sierra.
- 8 Dario Regoyos.
- 9 Jacinto de la Rua.
- 10 José Moreno Teixeira.
- 11 José Maria Prado.
- 12 Francisco Morell y Gomez.
- 13 Pedro Maffiotte.
- 14 Mariano Utrilla.
- 15 Victor Alderete.
- 16 José Elordi.
- 17 José Guerrero.
- 18 Ramon Baliño.
- 19 Fermin Ilera.
- 20 Joaquin Montero.
- 21 Pedro José Ceballos.
- 22 Mariano Lopez.
- 23 Lino José Palacios.
- 24 Manuel Orbeta.
- 25 Venancio del Valle.
- 26 Manuel Sorni.
- 27 José Sanchez Lormas.
- 28 Ramon Fernandez Cuervo.
- 29 Juan José Trigueros.
- 30 Salvador Vilaplana.
- 31 Eugenio Araujo.
- 32 Domingo Aguirre.
- 33 Antonio Nasch.
- 34 Ramon Soto Seijas.
- 35 Juan Marin.

AYUDANTES DE ENTRADA.

- 1 D. Francisco Vargas.
- 2 Rafael Genon.
- 3 Cándido Salinas.
- 4 Pedro Hilarion de Guinea.
- 5 Gelasio Martínez de Velasco.
- 6 José Carrion de la Vega.
- 7 Juan Vargas y Montero.
- 8 Saturnino Castilla.
- 9 Felipe Bouza y Tredés.
- 10 Ramon del Toro.
- 11 Julian Blanco.
- 12 Juan Prats.
- 13 Santiago Baglietto.
- 14 Lorenzo Abrines y Palmer.
- 15 Luis Elordi.
- 16 Cayetano Hermógenes Palacios.
- 17 Manuel Arias.
- 18 Fermin Gaspar.
- 19 Francisco Aguilar.
- 20 Blas Pascual Diez.
- 21 Juan Pelayo.
- 22 José Secall.