

AL/F.3-3

11-7 912

# PETICIONES

QUE LA

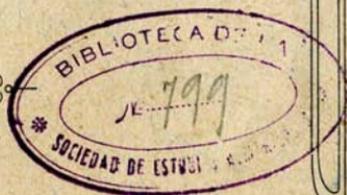
## CIUDAD DE ALMERIA

ha dirigido al Gobierno de la Nación  
con respecto á la

## COMPANÍA

DE LOS

## CAMINOS DE HIERRO DEL SUR DE ESPAÑA



Breve noticia que publica el  
Círculo Mercantil é Industrial  
de Almería

PETICIONES  
QUE LA  
CIUDAD DE ALMERÍA  
HA DIRIGIDO AL GOBIERNO DE LA NACIÓN  
RESPECTO Á LA  
COMPAÑÍA  
DE LOS  
CAMINOS DE HIERRO DEL SUR DE ESPAÑA



Breve noticia que publica el  
Círculo Mercantil é Industrial  
de Almería



TIP. CAT. LA INDEPENDENCIA

1912

---

# La Ciudad de Almería y la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España

---

## ANTECEDENTES

Hace diecisiete años que se abrió á la explotación el primer trozo de la línea ferrea de Linares á Almería, por la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, concesionaria de la misma, con subvención del Estado, mayor á la que consiguieron otras líneas Españolas.

En el transcurso de expresado periodo el comercio y la industria de Almería, no han notado ciertamente las ventajas ó beneficios que eran de esperar por la construcción de la citada línea, que empalma en Baeza con la red general de ferrocarriles Españoles, viéndose casi anulados el tráfico de mercancías tanto ascendente, como descendente, á excepción hecha de los minerales de hierro, por lo que esta línea puede decirse ha quedado reducida á los límites de un ferrocarril minero en cuanto á Almería respecta y aun así deficientísimo. (Véase Apéndice).

La falta y mal estado del material móvil, y las tarifas de transportes, son las causas principales de

expresada situación, sin que las privadas y constantes gestiones cerca de la Compañía y el general descontento hayan conseguido nada beneficioso á los intereses de la ciudad.

Aquel descontento general llegó á cristalizar en un meeting que dejó sentadas ciertas conclusiones para transmitir las al Gobierno de la Nación y solicitar el apoyo del mismo, Así se hizo recientemente, y ni la protesta ni la solicitud produjeron resultado alguno.

Un paro general, paro sensacional, é inusitado, verificado en Almería el día 5 de Junio último, ratificó solemnemente aquella protesta contra la Compañía del Sur de España y aquella solicitud, haciéndose en aquel día extensiva la protesta de la ciudad de un modo formidable contra el Gobierno; y respondiendo al paro, el Ayuntamiento y la Diputación con sus dimisiones.

Las reclamaciones que formuló Almería son las siguientes:

1.<sup>a</sup> Que se haga cumplir la Ley á la Compañía del Sur, especialmente en cuanto á las existencias de material móvil, destinado al tráfico ó servicio público.

2.<sup>a</sup> Que se reponga el tren mixto núm. 5 que fué suprimido por la Compañía.

3.<sup>a</sup> Que no se trasladen á Granada las oficinas de la Compañía del Sur, que desde hace tantos años se encuentran instaladas en Almería.

4.<sup>a</sup> Que la Compañía del Sur, conceda tarifas especiales que faciliten y fomenten el tráfico de mercancías hoy casi anulado, y

5.<sup>a</sup> Que desaparezca la vía marítima provisio-

nal que explota la Compañía del Sur y se construya sin dilación la definitiva.

En virtud de lo anteriormente expuesto, y para resolver sobre las peticiones de Almería, se celebró una conferencia en el Ministerio de Fomento, á la que concurrieron el Excmo. Sr. Ministro, los Diputados y Senadores por la Provincia de Almería, y los Consejeros representantes de la Compañía del Sur de España.

El resultado de expresada conferencia, respecto de todos los puntos á que se contrae la solicitud de Almería, lo estimaron favorable, tanto el Excelentísimo Sr. Ministro, como los representantes del país en Cortes, comunicándolo así á Almería y especialmente á las autoridades, si bien es cierto que los términos en que se dió cuenta de lo acordado, por lo ambiguos, no satisficieron cumplidamente á Almería.

Transcurren los días, y excepción hecha de una R. O. fecha 13 de Junio, concediendo un mes de plazo para la terminación del proyecto de vía marítima definitiva, Almería cree no ver cumplido lo que esperaba, pues si bien es cierto que algunas de sus demandas no pueden tener una ejecución tan rápida que en una semana puedan cumplirse, es también cierto que otras peticiones si han podido satisfacerse rápidamente, y respecto de las demás dictarse las disposiciones oportunas para su rápida é ineludible ejecución.

Por ello vuelve á renacer en la ciudad el malestar, la incertidumbre, y el gran descontento anterior.

Nosotros que defendemos derechos sacratísimos de este pueblo, y que por virtud de una representa-

ción superior á nuestras propias fuerzas, nos desolvemos sin descanso, anhelando conseguir algún resultado beneficioso, nos vemos obligados á exponer de un modo amplio y claro aquellas aspiraciones de la ciudad, detallándolas en cuanto sea posible y sobre todo consignando los fundamentos que Almería tiene para pedir, haciéndolo así por dos razones principales.

1.<sup>a</sup> Para salvar nuestra responsabilidad, en materia de interpretación.

2.<sup>a</sup> Por que si bien es cierto que ni aún los señores Consejeros de la Compañía del Sur de España, en aquella conferencia del Ministerio de Fomento, emitieron el menor concepto que atacase á la razón ó justicia de la causa que Almería defiende, parece, en contrario, que algun alto empleado de la Compañía, se atrevió en Madrid á asegurar *que Almería no tiene razón en nada de lo que pide*, respondiendo así mal al concepto de la más estricta justicia, y á las generales consideraciones que sin tasa alguna sabe prodigar este pueblo.

## PRIMERA PETICIÓN

### Material móvil

Es un hecho notorio que la Compañía del Sur no tiene todo el material móvil que debiera, pero aun cuando esto no fuera así, no por ello deja Almería de llevar razón en este punto, por cuanto sólo pide el cumplimiento de la ley, y quien pide que la ley se cumpla jamás falta á la razón; así pues, es exigible á la Compañía en cuanto al número y estado de

conservación de vagones, coches y locomotoras, que cumpla con la ley, sin jugar, digámoslo así, á las cuatro esquinas, con el material que corresponde á la línea de Linares á Almería, en las líneas de Granada-Moreda y Guadix-Baza que pertenecen á otra concesión distinta, á la compañía «The Granada Railway Company» y que, por tanto, no debe incluirse en aquella el material que pertenece á ésta.

Procede á los efectos del cumplimiento neto de la ley de concesión:

1.º Que se dé á la Compañía del Sur un plazo improrrogable para que complete el material móvil en la línea de Linares á Almería, con exclusión del de Granada á Baza.

2.º Que se hagan cumplir sin más demoras las 24 prescripciones de la Real orden de 1.º de Junio de 1911, dictada á consecuencia de la visita girada por el Inspector Sr. Gadea y que se exija á quien proceda la responsabilidad en que se haya incurrido por el incumplimiento de dicha Real disposición.

3.º Que se conmine á la Compañía para el caso de que no cumpla con la ley, en el plazo que se le indique, con la caducidad de la concesión.

Prescripciones de la R. O. de 1.º de Junio de 1911,  
antes citada

Las tres primeras tenían por objeto, establecer distinción entre las líneas propiamente del Sur de España, y la de Guadix á Baza, de que es concesionaria «The Granada Railway Company».

La cuarta exigía la aprobación por el Ministerio del contrato para utilizar el material del Sur en la línea Minas de Alquife.

En la quinta fijábase el plazo de un año para ultimar el recorrido de taludes y recrecido de terraplenes.

La sexta disponía que la División concretase los plazos en que debía hacerse la renovación del balasto en las líneas del Sur.

La séptima, lo mismo para la de Baza á Guadix.

La octava prescribía que se renovasen 32.000 traviesas anuales en la línea del Sur, aumentándose al principio en la cifra precisa para que á fines del 1912, quedaran reemplazadas todas las traviesas podridas.

Por la novena se fija un año para sustituir las traviesas averiadas en la línea de Baza á Guadix.

La décima determina que en 18 meses se pinten

En 21 de Marzo de de 1912, la Cuarta División dió cuenta en la siguiente forma del estado en que se encontraba el cumplimiento de dichas prescripciones

Las tres primeras se están cumpliendo.

Con respecto á la cuarta anuncia la remisión del contrato de explotación.

La quinta se está cumpliendo.

Respecto á la sexta y séptima ha manifestado la Compañía que su estado financiero no la permite hacer el desembolso de 1.400.000 pesetas que exige el cumplimiento de esta prescripción, teniendo en cuenta que ha de atender á los gastos que ocasionen las demás obligaciones impuestas por la R. O. y que necesitan un plazo de diez años para invertir á razón de 140.000 pesetas anuales, á no ser que aumenten los ingresos de la Compañía.

Por lo que hace á las prescripciones 8.<sup>a</sup> y 9.<sup>a</sup>, se están renovando este año 44.000 traviesas en las líneas del Sur, y 6.000 en la de Baza á Guadix.

La décima se esta cumpliendo.

los puentes y viaductos metálicos, y en 4 meses se coloquen aparatos encarriladores.

La undécima ordena formar expediente respecto á la propuesta del viaducto del Gor, cuya tramitación corresponde al Negociado de concesión.

Por la duodécima se exige el proyecto de mejora de la Estación de Guadix, señalando la División á la Compañía las deficiencias de la actual.

La trece fija el plazo de dieciocho meses para hacer las obras de ampliación de la Estación de Moreda, con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 19 de Abril de 1911.

En las catorce y quince se prescribe que la división forme una relación del material móvil que debe adquirirse para las diversas líneas, fijando los plazos de adquisición, y que antes de 1.º de Septiembre estén dotados de calefacción todos los coches de viajeros.

Por la diez y seis se prohíbe que entre en los trenes de viajeros material que no lleve freno de vacío, fijando un plazo de seis meses para la reforma de dicho material.

La diez y siete ordena que se lleve el registro de ejes montados.

La diez y ocho prohíbe la circulación de ruedas con cubos de hierro colado.

La diez y nueve ordena á la División que fije el plazo para substituir las ruedas actuales por las de modelo aprobado, y se amenaza con hacerlo la Ad-

Undécima, por el negociado de concesión se ha fijado un plazo de 8 meses para hacer la desviación de trazado del cual ha transcurrido próximamente la mitad.

La duodécima se ha cumplido.

La trece se está cumpliendo, construyéndose las obras á que se refiere.

El cumplimiento de las catorce y quince se ha retrasado en lo que se refiere á la cantidad del material móvil necesario, por esperar el resultado de los ensayos de la tracción eléctrica establecida entre Gérgal y Santa Fe. Lo relativo á la calefacción se ha cumplido con caloríferos ordinarios, proponiéndose la Compañía establecer en breve la calefacción á vapor en los expresos.

La diez y seis se ha cumplido.

La diez y siete no se ha cumplido, y propone la División la imposición de una multa.

Respecto á la diez y ocho, se ejerce la más estrecha vigilancia para castigar las infracciones.

La diez y nueve se está cumpliendo, habiéndose fijado el plazo de dos años.

ministración por cuenta de la Compañía si ésta no cumple la prescripción en el término fijado.

En la veinte se ordenan ensayos para deducir las reglas que deben observarse en el uso de los frenos.

En la veinte y una prohíbe la circulación de los vagones cortos en los trenes mixtos ó de mercancías generales.

En la veinte y dos se encarga á la División que en el plazo de cuatro meses presente el programa de necesidades de los talleres de Almería y Guadix.

En la veinte y tres se fija el plazo de seis meses para presentar los proyectos á que se refiere la prescripción anterior.

En la veinte y cuatro se recomienda á la División el exacto cumplimiento de las reglas anteriores.

---

La veinte se está cumpliendo.

La veinte y una se ha cumplido.

La veinte y dos se está ultimando.

Respecto á la veinte y tres se ha dado orden para la presentación del proyecto.

---

A esta comunicación se contestó en 19 de Abril ordenando á la División que fijase los plazos para cumplimiento de las prescripciones 6.<sup>a</sup> y 7.<sup>a</sup> y que propusiera la multa á que se refiere la 17.

---

Como de los datos anteriores parece desprenderse que por parte de la Cuarta División hay una tolerancia excesiva en demasia con la Compañía del Sur de España, sería lo más conveniente, y así lo solicita el Círculo Mercantil é Industrial de Almería, que por el Excmo. Sr. Ministro de Fomento se dispusiera que el Inspector Sr. Gadea girase antes nueva visita á la Línea de Linares, para pues nadie más capacitado que dicho Inspector á venir apreciar el cumplimiento que hasta ahora se ha hecho de las disposiciones dictadas á consecuencia de la anterior visita, y para señalar las deficiencias que en las cinco oficinas de la línea se observan, para la corrección de las innumerables deficiencias del material móvil y despachan sus asuntos, y regresar en él, porque

Material móvil que debe tener la Compañía según el artículo 12 de la Ley de su concesión. (Gaceta de 7 de Abril de 1889)

Material que tiene la Compañía según los datos dados á conocer por don Leopoldo Serrano en el Congreso de los Diputados en la sesión del 21 de Mayo de 1912.

Locomotoras mixtas.....	30	.....	} 27
Locomotoras de mercancías...	45	.....	
Coches de primera.....	55	.....	6
Coches de segunda.....	100	.....	10
Coches de tercera.....	125	.....	17
Coches mixtos de 1. <sup>a</sup> y 2. <sup>a</sup> ....	55	.....	0
Coches mixtos de 2. <sup>a</sup> y 3. <sup>a</sup> ....	45	.....	6
Furgones sin freno.....	45	.....	8
Vagones cerrados,.....	200	.....	15
Vagones con bordes altos.....	350	.....	249 *
Plataformas.....	350	.....	202
Vagones cerrados con freno...	200	.....	52

\* De estos 249 pertenecen 160 á la Compañía de Alquife, y 80 á la de Soria.

## SEGUNDA PETICIÓN

---

### Reposición del tren mixto núm. 5.

La reposición de un tren mixto, que salía de Almería á las cuatro de la tarde, y que ha sido suprimido por la Compañía, constituye otra de las peticiones. Más que el aumento de un tren, lo que se pide realmente es que áquel tren vuelva á salir á las cuatro de la tarde, en vez de salir de madrugada como hoy sucede.

El fundamento de esta petición consiste: 1.º En que este tren es el único con que los viajeros de esta provincia podían alcanzar en Baeza el tren expreso de Andalucía á Madrid, y 2.º porque con este tren los viajeros de los pueblos de la línea, podían regresar á sus casas el mismo día de la llegada, después de ocuparse de sus asuntos en Almería.

No alcanzamos á comprender porque ni aún en esto se ha hecho justicia á Almería, haciéndolo todo por parte de la Compañía, cuestión de mal entendido amor propio.

Hoy necesitan perder tres fechas los viajeros de pueblos de la provincia situados en la línea, para despachar cualquier asunto que les obligue á venir á la capital.

Un día, el de llegada, en el cual no pueden hacer nada, porque siendo la hora de las cinco de la tarde la de llegada, no es esta hora de oficinas.

El día siguiente, en el que despachan sus asuntos, sin que les dé tiempo á regresar en él, porque

el tren correo sale á las 11'40 de la mañana, y tienen que hacer el regreso al tercer día, tratándose de una distancia á la capital de 40 ó 50 kilómetros.

Procede y puede hacerse justicia rápida en este asunto cursando las órdenes oportunas.

### TERCERA PETICIÓN

---

#### Oficinas de Compañía

Almería desea que la Compañía, no se lleve de aquí las oficinas, las que pretendía trasladar á Granada, habiendo construído para ellas un edificio sin pedir al Gobierno la necesaria autorización. Sólo ante el clamoreo de la opinión alarmada por el traslado ha cumplido la Compañía aquel deber presentando el proyecto cuando la construcción está casi terminada y sin decir á qué la destina, por lo que puede el Ministro no aprobar el proyecto y aun mandar demoler las obras.

¿Qué razón hay para que se trasladen las oficinas que durante diecisiete años se encuentran instaladas en Almería, y se lleven aún fuera de la línea en que consiste la concesión del Estado para que se crearon y para la que funcionan?

La ciudad, no pide nada nuevo, no solicita ninguna concesión, ninguna novedad en este punto, ningún sacrificio para la Compañía. Solo pide que no se perjudique caprichosamente á Almería, que no se le quite lo que ya tiene, que se respete el estado de derecho y de hecho existentes.

Procede en este punto un acuerdo y una resolu-

ción firmes, sin ambigüedades, sin rodeos, que también resuelva la cuestión rápidamente, en armonía con la razón que á Almería asiste.

## CUARTA PETICIÓN

### Tarifas

Almería, solicita tarifas de transporte, que faciliten y fomenten el comercio y la industria.

Como justificación de esta demanda, se hace á continuación, con referencia á algunas mercancías, y sólo por vía de ejemplo, pues no pretendemos hacer un estudio completo, un examen comparativo de tarifas de varias Compañías de ferrocarriles de España.

### Abonos

	Kilometros		Pesetas
De Almería á Granada....	183	Precio por tonelada	10,65
De Málaga á Granada... ..	193	» » »	7,80
De Málaga á Linares... ..	296	» » »	9,00
De Almería á Linares. . . .	251	» » »	16,26

Los transportes más caros son los de la Compañía del Sur, aún siendo más cortos sus recorridos de Almería á Granada y á Linares, que los de Málaga á estas dos estaciones respectivamente.

### Adoquines

	Kilómetros		Ptas.
De Almería á Madrid... ..	557	Precio por tonelada:	37,70
De Villena á Madrid.....	396	» » »	15,84

La Compañía del Sur no tiene tarifa combinada

con la M. Z. A. y el precio de ptas. 37'70 se compone del modo siguiente:

Almería-Baeza.....	Ptas. 24'20
Baeza-Madrid.....	» 13'50

El recorrido de Baeza-Madrid es (315 kilómetros) mayor que el de Almería-Baeza(242 kilómetros); sin embargo, el transporte de la tonelada en este es ptas. 10'70 más caro.

El transporte de Villena á Madrid tiene tarifa especial á razón de ptas. 0'04 tonelada y kilómetro. Haciendose el transporte desde Almería, al mismo precio, resultaría la tonelada en Madrid á pesetas 22'28, ó sea ptas. 15'42 menos que el precio actual.

Existiendo una tarifa especial al precio dicho, podrían explotarse con ventaja las canteras del Cabo de Gata, y aquí se crearía una importante industria, pues aquellos yacimientos por su abundancia y calidad podrían competir con cualesquiera otros.

### Arroz

	<u>Kilómetros</u>		<u>Pesetas</u>
De Málaga á Granada.....	193	Precio por tonelada:	16'00
De Almería á Granada.....	183	» » »	14'00

La diferencia en favor de la vía Almería es de 2 ptas. en tonelada. Sin embargo los arroces entran en Granada por Málaga.

---

Es muy de lamentar que la Compañía de Andaluces, por privadas y habilidosas combinaciones mercantiles esté venciendo á la Compañía del Sur de España en el tráfico Granada.

Veamos lo que cuesta el transporte de Barcelona á Granada:

Barcelona á Almería transporte marítimo..	Ptas	10'00	por ton.
Almería á Granada.....	»	19'00	» »
		<hr/>	
Total.....	»	29'00	» »

Cuesta el transporte de Barcelona á Granada, ptas. 29'00 por tonelada, precio para toda clase de mercancías, (por vía Almería) menos para aquellas que por tener tarifa especial resultase esta más barata.

De Barcelona á Málaga.....	Ptas.	12'00	por tonelada.
De Málaga á Granada.....	»	31'80	» »
		<hr/>	
Total .....	»	43'80	» »

Estos transportes cuestan más caros que los hechos por vía Almería á Granada. Sin embargo, el tráfico general de Barcelona á Granada, sigue la vía Málaga.

Perece, averiguando las causas, que en Málaga existe una agencia marítima que de acuerdo con la Compañía de Ferrocarriles Andaluces, hace los transportes de Barcelona á Granada, cobrando más barato de lo que exigen las tarifas.

Mantener los precios de sus tarifas sin rebajarlos, para no estimular á la Compañía del Sur en la rebaja de los suyos; cobrar lo que se pueda en los transportes importantes, con esfuerzos titánicos en las bonificaciones por transportes á Granada; tal parece ser la táctica de la Compañía de Andaluces.

La Compañía del Sur debería imitar en su habilidosa competencia á la Compañía de Andaluces, ó hacer otro pequeño esfuerzo, rebajando sus tarifas y desarrollando la debida labor por medio de sus agentes comerciales.

## Carbón mineral

	<u>Kilómetros</u>		<u>Pesetas</u>
De Almería á Granada....	183	Precio por tonelada	15'00
De Belmez á Granada... ..	318	» » »	13'43
De Belmez á Almería . . .	501	» » »	23'91

De estos datos resulta que por un recorrido de 183 kilómetros, Almería-Granada, cobra la Compañía del Sur ptas. 1'57 más que la Compañía de Andaluces, en un recorrido de 318 kilómetros, Belmez Granada.

Además es de observar que los carbones de Belmez y Peñaroya, vienen á Almería por la Compañía de Andaluces hasta Granada, y después por vía Morreda á Almería y no por Baeza, siendo la tarifa de Granada á Almería más cara que la de Belmez Granada.

No nos proponemos sino solo fijar los hechos, que acreditan ser más cara la tarifa del Sur de España.

## Cementos

	<u>Kilómetros</u>		<u>Ptas.</u>
De Almería á Granada... .	183	Precio por tonelada..	18'30
De Málaga á Granada.....	193	» » »	9'65

La tarifa de la Compañía de Andaluces es de ptas. 0'05 por tonelada y kilómetro. La del Sur de España es para la misma mercancía, el doble precio, esto es, ptas. 0'10 por tonelada y kilómetro.

## Garbanzos

	<u>Kilómetros</u>		<u>Ptas.</u>
De Granada á Málaga.....	193	Precio por tonelada..	16'30
De Granada á Almería . . .	183	» » »	18'50
De Valladolid á Málaga... .	858	» » »	72'50
De Valladolid á Almería..	799	» » »	98'20

Resulta, siendo menor el recorrido de Granada á Almería, más caro este transporte que el de Granada á Málaga.

Es también más caro el transporte de Valladolid á Almería, que á Málaga, con una diferencia de pesetas 25'70 por tonelada en perjuicio de Almería, siendo así que debía costar el transporte igual que á Málaga, si la línea de Linares á Almería estuviese incluida en la tarifa combinada N. M. A. número 1, como debía estarlo también en N. M. A. número 5, tarifas recíprocas, esto es, aplicables en tráfico ascendente y descendente, comprensivas de muchas clases de mercancías y referentes á todas las regiones de España, por las que resultan concertadas las Compañías del Norte, Valencia, Madrid, Zaragoza y Alicante y Andaluces; y cuales tarifas constituyen un gran paso en el camino de la unificación de las tarifas de España.

### Maderas de construcción

	Kilometros		Pesetas
De Almería á Granada....	183	Precio por tonelada	12'10
De Málaga á Granada....	193	» » »	10'00
De Linares á Almería....	251	» » »	20'07
De Linares á Málaga.....	296	» » »	15'00

Lo mismo en tráfico ascendente que descendente es más barata la tarifa de la Compañía de Andaluces que la del Sur de España.

### Muebles

	Kilómetros		Pesetas
De Madrid á Málaga.....	635	Precio por tonelada:	401'70
De Madrid á Almería.....	557	» » »	469'12

La Compañía del Sur de España, no tiene tarifa

combinada con la Compañía de M. Z. A., por lo que hay necesidad de pagar con arreglo á tarifa general, en aquella Compañía, y especial en esta, del modo siguiente:

	<u>Kilómetros</u>		<u>Pesetas</u>
Madrid á Baeza.....	315	Vagón 4 toneladas.....	169'87
Baeza á Almería.. ..	242	» completo de 5 toneladas, aunque sea menor el peso.....	272'25

Esto es, Ptas. 102'38 más Baeza-Almería, que Baeza-Madrid, teniendo este recorrido 73 kilómetros más que aquel.

### Naranjas

	<u>Kilómetros</u>		<u>Pesetas</u>
De Málaga á Granada.....	193	Precio por tonelada:	31'80
De Almería á Granada....	183	» » »	20'00
De Málaga á Linares.....	296	» » »	40'00
De Almería á Linares.....	248	» » »	30'00
De Málaga á Madrid.....	615	» » »	62'50
De Almería á Madrid.....	557	» » »	75'00
De Valencia á Madrid.....	490	» » »	61'25

La tarifa local del Sur de España es desde luego más económica que la local de Andaluces, pero en cambio es más barato el transporte de Málaga y Valencia á Madrid que de Almería á Madrid.

Las Compañías de Andaluces y la de Valencia tienen tarifa especial combinada con la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante. La Compañía del Sur de España no tiene tarifa combinada especial con la Compañía de M. Z. A., por lo que resultan más caros los transportes de Almería á Madrid.

### Patatas

	Kilómetros		Pesetas
De Almería á Madrid... ..	557	Precio por tonelada	55'70
De Málaga á Madrid.....	615	» » »	45'75
De Granada á Madrid.....	669	» » »	45'75
De Barcelona á Madrid....	681	» » »	35'00
De Almería á Linares....	251	» » »	26'65
De Málaga á Linares.....	296	» » »	20'00

La tarifa más cara de todas resulta la de Almería, siendo menor su recorrido, en todos los casos, tanto á Madrid como á Linares, y siendo enorme la diferencia de precio de transportes existente entre Almería y Barcelona á Madrid.

### Pescado

	Kilómetros		Ptas.
De Almería á Granada....	183	Precio por tonelada..	75'60
De Málaga á Granada....	193	» » »	57'90
De Almería á Linares.....	251	» » »	103'90
De Málaga á Linares.....	296	» » »	88'80
De Málaga á Madrid.....	615	» » »	162'00
De Almería á Madrid.....	557	» » »	162'00
De Cartagena á Madrid...	525	» » »	160'00

En cuanto á las tarifas combinadas, se ve que son iguales, las de Málaga y Almería á Madrid, y hay muy poca diferencia entre éstas y las de Cartagena á Madrid.

No sucede lo mismo en cuanto á las tarifas locales, ¿qué razón hay para que el transporte sea mucho más caro dentro de las líneas de la Compañía del Sur, que en las líneas de la Compañía de Andaluces?

Es más caro de Almería á Granada y á Linares, que desde Málaga á cada una de estas estaciones, á

pesar de ser menor el recorrido de Almería á las mismas.

### Plomos

	Kilómetros		Minerales.	En galápagos
De Linares á Almería...	251		24'60 ptas.	25'35 ptas.
De Linares á Málaga....	296	Precio por tone- lada	24'60 »	25'35 »
De Linares á Sevilla....	272		24'60 »	25'35 «
De Linares á Cartagena.	544		28'37 »	28'37 »

Son iguales los precios á Sevilla, Málaga y Almería, desde Linares. En el interés de la Compañía del Sur encontraríamos el fundamento de una tarifa que concediese alguna ventaja á los exportadores de plomo por Almería. Sin embargo, no existe ventaja alguna por la vía Almería, que es la más corta, lo que hace suponer la existencia de un contrato ó convenio entre las Compañías de Madrid, Zaragoza y Alicante, Andaluces y Sur de España, en virtud del cual resulte repartido el tráfico ó transporte de plomo entre las mismas, en el sentido económico o de ingresos respectivos, proporcionalmente al recorrido de sus líneas.

Esta consideración adquiere más fuerza si observamos que la Compañía del Sur de España, no solo mantiene los mismos precios que Sevilla y Málaga, siendo menor su recorrido, sino que pacientemente se conforma con carecer de este tráfico, siendo curioso observar que por pesetas 28'37, esto es, por pesetas 3'77 más que el Sur de España, la Compañía de M. Z. A. hace el mismo transporte en un recorrido de más del doble de aquella distancia, esto es, de 544 kilómetros que hay de Linares á Cartagena.

Huelga el comentario. El hecho es que la Compañía del Sur no transporta minerales de plomo, y que Almería carece de las ventrijas que la construcción de un ferrocarril y su menor distancia á Linares debían reportarle.

Deberían regir para Almería, desde Linares, los precios á base igual que para Cartagena, pues la diferencia, como vemos á continuación es enorme:

### Precios actuales

De la Compañía M. Z. A. Linares para Cartagena, á ptas. 0'0521 por tonelada y kilómetro.

De la Compañía del Sur ptas. 0'098 tonelada y kilómetro.

### Salazones

	<u>Kilómetros</u>		<u>Pesetas</u>
De Almería á Madrid.....	557	Precio por tonelada:	83'70
De Cartagena á Madrid....	525	» » »	41'25

Esta gran diferencia de más del doble del precio del transporte en perjuicio de las procedencias de Almería, explica perfectamente por qué aquí no se desarrolla la industria, y nos hace ver la razón que tienen los industriales pesqueros de Cabo de Gata para llevar sus productos á facturar á Cartagena.

### Sal común

	<u>Kilómetros</u>		<u>Pesetas</u>
De Almería á Madrid.....	557	Precio por tonelada:	35'50
De Torrevieja á Madrid...	523	» » »	27'50
De Cádiz á Madrid.....	727	» » »	30'00

Como se ve, el precio de transporte más caro es el de Almería á Madrid, diferencia que aunque parezca poca, no lo es tratándose de esta mercancía.

De Almería á Granada vale Ptas. 11'50 la tonelada, pero existe una tarifa especial en la línea de Málaga, por la cual resulta á 5 ptas. la tonelada con destino á Granada.

### Uvas

	<u>Kilómetros</u>		<u>Peseta</u>
De Almería á Madrid.....	557	Precio por tonelada:	109'58
De Valencia á Madrid....	490	» » »	68'00
De Malaga á Madrid.....	615	» » »	62'50

Es incomprensible que exista tan notable diferenciar entre el precio del transporte de una tonelada de uvas de Almería á Madrid y el precio del mismo transporte desde las procedencias de Valencia ó Málaga. Hay 58 kilómetros menos de recorrido desde Almería que desde Málaga, y sin embargo, cuesta desde Almería á Madrid la tonelada de uvas 47'08 pesetas más que desde Málaga y 41'58 más que desde Valencia.

Expresado precio de Ptas. 109'58 es el resultado de la aplicación de dos tarifas, la local del Sur de España, aplicable al trayecto de Almería á Baeza, Ptas. 54'45 por tonelada y la general, también local de la compañía M. Z. A., aplicable al trayecto de Baeza á Madrid, Ptas. 53'13, que suman las 109'58. Es decir, que no hay tarifa combinada para este transporte, entre las Compañías del Sur de España y M. Z. A. aunque si existe entre esta última y las de Andaluces y Valencia.

Pero no depende el elevado precio de transporte sólo de la falta de una tarifa combinada, sino también de la propia Compañía del Sur, que cobra por el solo recorrido de una línea, Almería-Baeza (248

kilómetros) Ptas, 54'45, ó sean Ptas. 8'05 menos que cobran Andaluces y M. Z. A. por todo el recorrido de Málaga á Madrid (615 kilómetros).

### Vinos

	<u>Kiltros.</u>		<u>Pts.</u>
De Manzanares á Almería (estación).	360	Precio por tonelada	46
De Manzanares á Alicante (muelle)..	356	» » »	33
De Valdepeñas á Almería.....	332	» » »	44
De Valdepeñas á Alicante.....	384	» » »	33

Con referencia á Tarifas, interesa á Almería:

1.º Que se hagan extensivas á la Compañía del Sur de España, las tarifas combinadas N. M. A. número 1, y la N. M. A. núm. 5, establecidas ó concertadas entre las Compañías del Norte, Valencia, Madrid, Zaragoza y Alicante y Andaluces.

2.º Una tarifa especial para plomos al mismo precio que la de Madrid, Zaragoza y Alicante, ó sea á Ptas. 0'0521 por tonelada y kilómetro.

3.º Una tarifa especial para abonos, al mismo precio que la de Andaluces.

4.º Una tarifa especial para el transporte de adoquines á ptas. 0'04 tonelada y kilómetro, que es el precio de la Compañía de Madrid Zaragoza y Alicante.

5.º Una tarifa especial para patatas, al mismo precio que resultan por tonelada y kilómetro los transportes de Barcelona á Madrid.

6.º Una tarifa combinada para pescados salados.

7.º Una tarifa especial para sal, en armonía con la que rige de Málaga á Granada.

8.º Una tarifa para uvas frescas, combinada,

con las Compañía de M. Z. A. y el Norte, al mismo precio por tonelada y kilómetro que la combinada entre las Compañías de Andaluces y M. Z. A. para los mismos transportes desde Málaga á Madrid, con escala de bonificación para largos recorridos, y transportes importantes, y

9.º Una disposición por virtud de la que, la Compañía del Sur de España, cobre en aquellos casos en que no exista tarifa más barata, el mismo precio por unidad y kilómetro, que cobre la Compañía de M. Z. A., por la misma mercancía, tanto en tráfico ascendente como descendente, local y combinado.

## QUINTA PETICIÓN

### Vía marítima

Solicitamos del Gobierno que sea levantada la vía marítima provisional hoy existente.

Como en todo lo demás, también sobra á Almería la razón en este punto.

La vía marítima se construyó con carácter provisional, y la ciudad, teniéndolo así en cuenta, en razón á que el puerto no estaba entonces terminado y para dar facilidades al comercio, y no poner obstáculos á la Compañía del Sur de España, consintió que provisionalmente empalmara en la misma estación de Almería, que en ésta se establecieran los depósitos de minerales de hierro, y ocupara en toda su longitud varias calles, y entre ellas, algunas tan importantes como la de Pescadores y el Paseo del Malecón, hoy el único con que cuenta la ciudad.

Con expresada vía provisional, Almería viene to-

lerando pacientemente, durante muchos años, á más de la ocupación de aquellas importantes vías públicas, la invasión constante de toda la ciudad, por los polvos de mineral de hierro, y la inutilización por éstos de las huertas que rodean la población, en las que se pierden todos los años las cosechas de hortalizas, y se han perdido de modo total los árboles más resistentes, pues dada la proximidad y situación de tales depósitos y los persistentes vientos que en Almería reinan, la población y la huerta jamás se ven libres del mineal de hierro que tan grandes perjuicios viene causando.

Mas habiéndose terminado ya el puerto y habiendo cesado por consiguiente la causa á que obedeció lo construcción de aquella vía provisional, ¿qué razón hay para que subsistan los incalculables é intolerables perjuicios que Almería sufre?

Ni aun siquiera puede alegarse que reporta alguna utilidad general, pues única y exclusivamente sirve y se utiliza la mencionada vía para transportar desde el muelle la Compañía del Sur los carbones que para su consumo necesita.

Véase, pues, cómo esta ciudad tiene derecho sobrado á pedir que se le atienda en su justificadísima demanda.

Es de justicia y de absoluta necesidad para la vida de Almería que la vía marítima provisional desaparezca.

Procede á este efecto: 1.º Que se dicte por el Gobierno la disposición oportuna para que en el plazo más breve posible se ordene á la Compañía del Sur de España el levantamiento de la vía marítima, conminándole con hacerlo el Estado por cuenta de la

misma Compañía si no cumple lo mandado dentro del plazo que se le fije; y ordenando para este caso que una vez vencido el plazo se proceda por la Administración pública al levantamiento de la expresada vía.

2.º Que la construcción de la vía marítima definitiva se lleve á cabo lo más pronto posible, dictándose la oportuna disposición en que se fije el plazo máximo para la construcción, y en que se haga constar que el proyecto deberá ser de empalme en el apartadero de Monserrat, próximo á la estación de Almería, en cuyo sitio deberán emplazarse los depósitos de mineral de hierro.

Esto es lo que interesa á Almería con respecto á este punto.

Debe ser en el apartadero de Monserrat el empalme de la vía marítima definitiva con la general, porque aún estando dicho sitio muy próximo á la estación de Almería, se encuentra sin embargo situado al N. E. de la ciudad, y siendo del S. E. y O. los vientos aquí reinantes, la población y su huerta se verán así libres de los incalculables perjuicios que los polvos de mineral de hierro hoy le ocasionan.

Demostrado queda cuanta razón asiste á Almería para pedir en esta ocasión.

Por ello Almería, demanda, solicita, del Gobierno soluciones que satisfagan las necesidades que siente, tan importantes, tan vitales, que influyen de modo decisivo en la prosperidad del comercio y de la industria, de la general riqueza, y hasta de la salubridad y ornato público.

Ojalá que cuantas personas puedan favorecer á

Almería en sus justísimas peticiones, la propia Compañía del Sur de España, y especialmente el Gobierno, se apresten con buena voluntad á terminar este pleito, que tan hondamente preocupa á Almería.

Es lo menos que puede pedir una provincia que siendo de las que más contribuyen sin poder, al sostenimiento de las cargas del Estado, es acaso la que menos beneficio y atención obtiene del Estado mismo.

### PETICIÓN FINAL

La salud del pueblo es la suprema ley. Si queda evidenciado con las consideraciones y datos aportados en el presente trabajo que la Compañía del Sur de España por su explotación defectuosísima perjudica, empobrece, arruina á la región, dificultando, más aún, haciendo imposible el normal desenvolvimiento de sus riquezas naturales y el desarrollo industrial de toda la comarca, es deber ineludible en el Gobierno, como antes dijimos, hacer sin nuevas contemplaciones, sin más tolerancias inescusables, que la Compañía del Sur de España cumpla en un plazo corto, lo más breve que sea posible teniendo siempre presente la perentoriedad de nuestras necesidades inaplazables, y cumpla totalmente, con las obligaciones que en cuanto á material le impone el pliego de condiciones de su concesión.

Y si la Compañía del Sur no quiere ó no puede cumplir sus compromisos, cumpla el Estado con su deber y existiendo, como existe debidamente justificada la causa de utilidad pública, adquiera el ferrocarril, según lo autoriza expresamente el artículo 29 del pliego de condiciones.

## APÉNDICE

---

### Las Compañías mineras y el ferrocarril del Sur.

Para facilitar la vital cuestión de los arrastres y disminuir en lo posible las deficiencias de la Compañía del Sur que carece del material móvil que está obligada á tener por la ley de su concesión, las Compañías «The Alquife Mines & Railway Co. Ltd.» primero y la Compañía «The Soria Co. Ltd.» después, compraron 160 wagoes y dos locomotoras y 80 wagoes respectivamente, que entregaron á la Compañía ferroviaria para tener así en alguna medida asegurado, aun cuando solo fuera parcialmente, su tráfico, ya que de otra manera la Empresa del Sur por no poderles portear sus hierros en la cantidad necesaria les imposibilita prácticamente su negocio.

Estos sacrificios hechos por las dos citadas Empresas ascienden en números redondos á la respetable cifra de un millón de pesetas, que forzosamente han tenido que desembolsar dichas dos Compañías mermando tal vez con esto, capitales que hubieran podido dedicarse á la minería propiamente dicha, de no haber tenido la entidad porteadora necesidad de esta ayuda para asegurar el tráfico.

Parecía elemental suponer que cuando las dos citadas Empresas habían tenido la generosidad de dar esta ayuda al Sur en vez de obligarle á cumplir su contrato de concesión haciéndole adquirir el material móvil estipulado en el pliego de contrata con el cual habría habido wagoes suficientes para todo

el tráfico, la Compañía del Sur hubiera, por lo menos, cumplido las estipulaciones hechas por ella con esas dos Epresas al recibir de ambas los wagones y locomotoras de que antes se ha hecho mención. Lejos de ello, público y notorio és el resultado de esta ayuda. En diversas ocasiones se han ventilado en los Tribunales de Justicia cuestiones entre la Compañía de Alquife y la del Sur, y según de público se dice á punto está también la Compañía de Soría de demandar á la Empresa del ferrocarril del Sur para que cumpla los compromisos con ella adquiridos por un contrato vigente entre ambas Compañías y al cual la del Sur falta totalmente.

Siendo de hecho el ferrocarril del Sur un ferrocarril esencialmente minero, creado principalmente para el transporte de los plomos de Linares al puerto de Almería, así como para el acarreo de los minerales de hierro cercanos á las estaciones de la línea, no llena tampoco estos fines puesto que los plomos de Linares fueron y siguen yendo á embarcarse á Cartagena, Málaga y Sevilla y las minas de hierros de la provincia tampoco pueden explotarse en la debida medida, que las hiciera remuneradoras, por carecer el Sur de material propio suficiente y no dedicar por último á aquel servicio el que le prestan con tal objeto sus dueños.

No vamos á ser defensores de Compañías que ya tratarán de defenderse por sí de los abusos que con ellas comete la Compañía del Sur, pero si nos incumbe, puesto que el asunto respecta á los intereses generales de la provincia, apuntar los hechos consignados y de los cuales se deduce, como antes queda expuesto, que debiendo ser el Ferroca-

rril del Sur principalmente minero no llena tan primordial fin.

Mirando el asunto bajo el aspecto del bien general público se deduce que si la Compañía del Sur tuviera el material móvil á que su concesión le obliga, ó al menos la mayor parte de él, podrían obtenerse cuatro grandes bienes para Almería.

1.º El embarque por este puerto de los plomos de Linares cuya salida natural es por Almería, hasta el extremo de ser éste tráfico el que determinó la construcción de la línea.

2.º Desembarco aquí de todos los carbones necesarios para las importantes fundiciones de aquel centro productor; que unido al que se debería transportar para otros destinos, representaría cuando menos un vapor diario.

3.º Completo desarrollo de las explotaciones de los cotos mineros que trabajan las Compañías de Alquife y de Soria y cuya producción está hoy supe-  
ditada á los arrastres posibles que pueda efectuar el Sur, siempre infinitamente más pequeños que lo que puede extraerse de las minas, y

4.º Explotación también de infinidad de minas cercanas á la línea, hoy paradas por imposibilidad de tener wagones en que poder transportar sus productos y acarrear esos hierros por ellas producidos hasta el Puerto de Almería.

Estos ligeros apuntes bastarán para demostrar la verdadera desgracia que para la Ciudad representa que la Compañía del Sur de España sea la concesionaria de la línea de Linares á Almería y la imperiosa necesidad de que el Gobierno velando por los intereses generales del país remedie este estado de

cosas, haciendo sencillamente cumplir la Ley, pues dicho se está que el día en que la Empresa del Sur tenga las locomotoras y los wagones que su pliego de concesión le obliga á tener, en su propio interés estará para dar empleo á este material y obtener beneficios al capital por él representado hacer el tráfico intenso que puede desarrollarse en la línea, hoy casi muerta y paralizada por la total carencia de material móvil suficiente. Minas hay como la denominada «Dos Naciones», en la provincia de Jaen, que ha tenido que cerrar su explotación por la imposibilidad de tener wagones en que transportar sus hierros, ni poder tampoco hacer estos transportes, aun cuando los wagones hubieran existido, con las tarifas casi prohibitivas actuales del Sur, y bien conocido es también el hecho, antes anotado, de que las demás Empresas hoy en marcha tienen pendiente su producción de los arrastres que puede hacerles el Sur, infinitamente lejos por cierto de los rendimientos posibles de sus cotos.

Almería 1 de Julio de 1912.



