

Las Provincias de Levante

Año XII.-Núm. 3377

Murcia 29 Abril de 1897

Tres ediciones diarias



LA UNION Y EL FÉNIX ESPAÑOL

COMPANIA DE SEGUROS REUNIDOS

Domicilio social: MADRID, calle de Olózaga, n.º 1

(PASEO DE RECOLETOS)

(GARANTIAS) Capital social efectivo. pesetas 12.000.000
Primas y reservas » 44.028.645

Total. 56.028.645

33 AÑOS DE EXISTENCIA

Seguros contra INCENDIOS

Seguros sobre la VIDA

Esta gran Compañía nacional asegura contra los riesgos de incendio.

En este ramo de seguros contrata toda clase de combinaciones, y especialmente las

El gran desarrollo de sus operaciones acredita la confianza que inspira al público, habiendo pagado por siniestros desde el año 1864 de su fundación, la suma de pesetas 64.650.087.42.

Dotales, Rentas de educación, Rentas vitalicias y Capitales diferidos á primas más reducidas que cualquiera otra compañía.

Representante en Murcia: D. Prudencio Soler y Aceña, Val de San Juan, 34.

ESTOMAGO ARTIFICIAL

Los vómitos, acedías, ácidos, insipiente, náuseas, agua de boca, hinchazón de estómago, diarrea, etc., desaparecen al siguiente día de usar el

(El polvo del Dr. KUNTZ), destruyendo en breves días las dispepsias, gastralgias y catarras gástricos, como á diario lo acreditan millares de curaciones agradecidas. CAJA 7.50. Moreno Miguel, Arnedo, 2.—MADRID. Centro de Especialidades, Sábala de las Flores, 4, BARCELONA, y principales farmacias y droguerías del mundo.

Puntos de venta en Murcia, en todas las farmacias y para ventas al por mayor, Ruiz Seiquer, plaza de San Bartolomé.

10 SAN JUAN DE DIOS 10 VERDADERA GANGA

quemazon por desesperacion
La casa-palacio que edificó el Sr. Conde de Santomera el año 1856, á su venida á tomar Monteagudo y á expulsar á los moros de la ciudad de Murcia,

se vende por las dos quintas partes de su valor, pues no habiendo quien la construya por cien mil pesetas ni por mucho más, su dueño, haciéndose cargo de la crisis porque atraviesa esta ciudad y que circunstancias manda la vida, la suya no es muy lisonjera, con veintinueve años de padecimientos físicos y cada día menos apto para poder recobrar su renta, que cada día se hace mas laboriosa por lo poco que favorece la administración de justicia, por esta razon le mueve á vender cuantas fincas rústicas y urbanas posee.

La persona que por poco desee propiedades, Baraudillo 23, de nueve á doce, darán cuantos antecedentes deseen.

LOS DOS AMIGOS

GRAN SALON BARBERIA de Guerrero y Durante

Montado con todos los adelantos modernos.—Servicio permanente desde las siete de la mañana hasta las once de la noche.

PRINCIPE ALFONSO, 5 frente al Comercio de la Villa de Paris.

CONTRA EL SOL PERSIANAS

Gran depósito de todas las medidas, tejidos de hilo á 10 reales metro cuadrado; las hay finas inglesas tambien para despachos y miradores de gran novedad, tambien las hay de cadenas dobles á 16 reales; todos estos precios son arreglados y colocados. Tambien se arreglan las vejias y se pintan á precios módicos.

Gran surtido en esteras de verano inmejorables, de primera máquina á 70 céntimos vara cuadrada, y á 60 la de segunda, y esteras de todas clases, en la acreditada estereria de la calle de Santa Isabel núm. 4, de

JOSE FUSTER

Pastelería y Restaurant

SANTA CATALINA, 1

En este establecimiento, el mas antiguo y acreditado de Murcia, encontrarán mis clientes y el público en general todos los dias de vigilia, las sin rivales empanadas de pescado y media luna, con pimiento y tomate.

Tambien se hacen todos los dias las ricas monas, y todo cuanto se desee en cuanto abraze los indicados ramos de

PASTELERIA Y RESTAURANT SANTA CATALINA, 1

Edicion de la noche-29 Abril

LAS PROVINCIAS DE LEVANTE

SE PUBLICA TODOS LOS DIAS DEL AÑO

De Murcia á Granada

Hé aquí la exposicion que la Diputación provincial de Granada ha dirigido al Sr. Ministro de Fomento, solicitando la caducidad del ferrocarril de Murcia á dicha capital:

«La Diputación provincial que tengo el honor de presidir, atenta siempre á los derechos de los pueblos que representa, y no sorda al justificado clamoreo que de las cuatro provincias interesadas en el ferrocarril de Murcia á Granada se viene escuchando hace algunos meses, ha estudiado la ley de concesion, los pliegos de condiciones particulares de la misma y la ley de prórroga, deduciendo de todo ello que los perjuicios que con la paralización de los trabajos se vienen irrogando á las provincias de Murcia, Jaén y Almería, con ser tan evidentes, no llegan ni con mucho á alcanzar las proporciones que á la de Granada se causan, pues aparte de la falta de comunicaciones, que es permanente, priva á esta provincia, dentro de la cual deben desarrollarse los 133 kilómetros de Baza á Granada, del movimiento industrial, del trabajo y de los jornales que son consecuencia obligada en obras de esta índole. Por eso esta Diputación, cree cumplir con el más sagrado de sus deberes, al pedir á V. E. que promueva el expediente de caducidad de la concesion del ferrocarril de Murcia á Granada, en su trozo de Baza á Granada, por entender que con ello defiende intereses granadinos, que está obligada á amparar.

La Sociedad mercantil inglesa, denominada «The Great Southern of Spain Railway Company Limited», que para facilitar su enunciado puede traducirse por «Gran Compañía anónima de los ferrocarriles meridionales de España», adquirió por noventa y nueve años, á contar desde el 12 de Marzo de 1885, la concesion del ferrocarril de Murcia á Granada por Lorca, con la obligacion impuesta en el pliego de condiciones particulares, aprobado por real orden de 17 de Noviembre de 1881, de concluir las obras en el término de seis años, ó sea en Marzo de 1891. Pero la Compañía, que á sí se llamó grande,—contaminada

quizás por las exageraciones ingénnitas en Andalucía,—un año antes de espirar el término, no habia concluido más de la mitad del ferrocarril, y para eso, habia agotado todos sus recursos, primero, las acciones ordinarias, despues los acciones preferentes, con un dividendo de 7 por 100, más tarde las obligaciones hipotecarias con 6 por 100 de mera hipoteca é igual tipo de interés, y por último, un préstamo de 152,000 libras esterlinas, que devengaban 6 por 100 de interés, y estaba garantizado no solo con las obligaciones hipotecarias, sino con 6.084,085 pesetas que importaba la subvencion de los 164 kilómetros hasta Baza.

A pesar de una situacion tan lastimosa, la «Gran Compañía anónima de los ferrocarriles meridionales de España», pidió y obtuvo una prórroga de cuatro años, y además, solicitó y consiguió la transferencia del trozo de Baza á Granada á una nueva Sociedad inglesa, titulada más modestamente, «The Granada Railway Company Limited» ó «Compañía anónima del ferrocarril de Granada» con lo cual, implícitamente, se demostraba la impotencia de la primitiva Sociedad, si bien quedaba á esta provincia la esperanza de que la línea se construyese, por haber afectado á la obligacion de la nueva Compañía, en la real orden de transferencia, la fianza total de pesetas 2.869,686.50 considerándola una é indivisible.

Pero esta sólida garantía para el Estado y legítima esperanza ofrecida á los granadinos al finalizar el año 1894 desaparece como fantasma vano pocos meses despues, al conjuero de la Ley de 29 de Marzo de 1895, que no se contenta con otorgar una nueva é injustificada prórroga de cuatro años, sino que amparándose en la letra de la Ley y haciendo omision del alto sentido moral que inspiró la redaccion del pliego de condiciones particulares de 1894, deja reducida la fianza de 2.869.680.50 pesetas á 1.444.885,50 pesetas; concesiones y graciosas facilidades del país, que no se compadecen con la apatía de aquella Sociedad, que debiendo dejar terminada la línea en 1891, solo llegó á la mitad en dicha época, empleando los cuatro años de prórroga hasta 1895 en tener paralizados los trabajos, y obtener nueva prórroga con disminucion de la fianza en un cincuenta por ciento, con lo cual la realizacion de las justificadas aspiraciones de Granada sufren golpe tremendo y rudo, marchitando toda esperanza.

De vez en cuando aparecen sueltos oficiosos en la prensa, como para mantener la ilusion de que se acerca el día en que la distancia de 24 horas que nos separa de la Corte se reduzca á 18; pero bien pronto cae en el olvido la promesa, y ahora, cuando faltan dos años escasos para que espire el plazo de la segunda prórroga, y llevamos cuatro meses de agitacion en la prensa, en las Sociedades, en las Corporaciones y en los particulares, no se vislumbra una sola afirmacion redentora. El silencio, el vacío, la inaccion... nada es lo que dá de sí la Compañía.

Por eso esta Diputación provincial, recordando el artículo 32 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, para la ejecucion de la Ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, acude á V. E. con verdadero sentimiento, pero entendiendo que interpreta fielmente el deseo de sus representados y cumple imperioso deber, suplicándole que promueva el expediente de caducidad de la concesion del ferrocarril de Baza á Granada, en la forma que el mencionado Reglamento prescribe, y con la pérdida de fianza, que marca el artículo 35 de la también citada Ley de 1877.

Basta lo dicho para comprender el cúmulo de razones de orden moral que aconsejan á esta Diputación reclamar de la Superioridad una medida que pueblos del Norte habrían pedido con anterioridad, evitando seguramente las prórrogas; pero queda otra razon que aducir, de carácter legal, para que V. E. en su alto espíritu de justicia, pueda armonizar las severi-

dades de la Ley con los nobles impulsos de su conciencia. El caso 5.º del art. 22 del pliego de condiciones particulares, aprobado por R. O. de 13 de Diciembre de 1894, aprobatoria de la transferencia, dice así:

«Art. 22. Caducará esta concesion en los casos siguientes.

5.º Si transcurridos tres años, desde la fecha de la concesion, no se hubiesen ejecutado obras, ó acopiado material, por un valor igual á la cuarta parte del presupuesto aprobado, salvo en los casos de fuerza mayor, debidamente justificados».

Con recordar que la concesion del ferrocarril de Murcia á Granada por Lorca, lleva la fecha de 1885,—pues la transferencia de 1894, como dice el art. 1.º del pliego de condiciones aprobado por R. O. de 21 de Septiembre de 1894, no es nueva concesion, sino una division de ella—y las prórrogas no son más que lo que la misma palabra indica y confirma el artículo 1.º de la ley de 29 de Marzo de 1893, al decir: «quedando subsistentes las demás condiciones de la concesion», se comprende que ha transcurrido con exceso el término de tres años. Y con respecto al valor de las obras ó material acopiado, á simple vista se observa que no importan los 13.309.114 pesetas, cuarta parte del presupuesto aprobado para toda la línea y que es al que se refiere la Real orden de 13 de Diciembre de 1894, al decir que «á cada una de estas concesiones, le será aplicado el pliego de condiciones particulares aprobado por Real orden de 17 de Noviembre de 1884, que sirvió de base á la concesion del camino de Murcia á Granada por Lorca». Y si se interpreta en sentido más favorable á la Compañía el artículo comentado, suponiendo que se trata del presupuesto aprobado sólo para el trozo de Baza á Granada, tampoco cree esta Diputación que pudiera justificar los 7.224.429 pesetas que importa la cuarta parte de obras ejecutadas ó material acopiado.

Por tanto. A V. E. suplico: que habiendo por presentada esta Exposicion con arreglo á lo dispuesto en el art. 3.º del Reglamento de 24 de Mayo de 1878, se sirva promover el expediente de caducidad de la concesion, transferida á «The Granada Railway Company Limited», por ser de justicia, que espero merecer de la reconocida justificacion de V. E., cuya vida guarde Dios muchos años. Granada 24 de Abril de 1897.—El Presidente, José Maria Villalobos.»

Crónica alegre

Ustedes me dispensarán que haya estado dos dias sin dirigirles la palabra.

No ha sido mia la culpa. Un viaje repentino ha sido la causa de todo.

Ya se figurarán Vdes. que es cosa de herencia.

Pues no hay tal.

Ha sido un viaje de placer.

Estoy en La Union, tragando polvo de manganoso, hace dos dias.

¡Qué vida la de esta poblacion!

¡Qué movimiento!

Aquí nadie está ocioso.

Hasta los montes hacen algo.

Y tanto.

Como que con el producto de sus entrañas hacen ricos á muchos hombres.

Y cuidado que es hacer en las presentes circunstancias.

Y estos montes nunca están ociosos.

Siempre los veo con sus descomunales chimeneas.

Vamos, que parecen monstruos fumando en pipa.

Aquí la vida es muy buena.

Se sirve un café superior.

Y hay cada mujer que enciende yesca.

Yo no puedo decirles esta boca es mia, lo primero porque soy casado y lo segundo porque soy forastero.

Porque aquí los hijos del país son los que gozan de las primicias de su hermoso suelo.

Ayer, viendo á una morena de primer órden, me quedé parado y abriendo dos palmas y medio de boca, exclamé:

—¡Buena mujer! Vaya V. con Dios, salero, y acuerdese V. de que ha dejado á un hombre mas tieso y mas enjuto que á una caña licera. Y conste que si le digo esto, es por que el corazón y el cerebro y las injundias se me han....

—¡Pero hijo! ¿se ha creído V. que estamos en el Ayuntamiento?—me dijo aquella mujer, poniendo cara de gloria pura.

—¿Por qué prenda?

—Por el discurso.

—Es que V. se merece eso y más.

—¡Guason!

—Lo que yo le digo.

—¿Pero V. es de aquí?

—No, señora; yo soy de allá.

—¿De dónde?

—De Murcia.

—De la tierra de la calabasa pajisa.

—Justo.

—Pues perdone V. por Dios. Tengo yo un minero que vale muchas pesetas.

Y sin esperar más contestacion, me dejó plantado en medio del arroyo.

Y gracias á que yo iba con buena intencion.

La ví, me gustó y me dije: ó me convida á café ó me lo paga ella.

Pero no ha ocurrido lo que yo pensaba; no por nada, si no por el apego que aquí les tienen á los hijos de la tierra.

Union.

J. ARQUES.

Notas de electricidad

ARCOS

Las lámparas de arco voltaico más conocidas hasta la fecha son las siguientes: Grame, Cance, Thomson, Rice, Siemens, Tablochkoff, Ducretet, Pilsen, Paten, Bardou, Breanne, Serrin, etc. La colocacion de las lámparas de arco puede ser en derivacion, en tension ó serie y diferenciales.

El precio de los arcos es variadísimo, pero puede tomarse como término medio el de francos 170, sin contar la resistencia, la que aumenta unos 20 francos.

Cuando las lámparas se instalan al aire libre se les coloca, como todo el mundo sabe, un globo para que no entre el agua ni el viento.

El consumo de los arcos es menor que el de la incandescencia, pero su entretenimiento es más caro. En la actualidad se fabrican lámparas incandescentes de gran potencia, que sustituyen con ventaja á los arcos voltaicos; puede asegurarse que el cambio de carbones, limpieza y personal para la vigilancia de los arcos asciende á más de un 5 por 100 del coste de la instalacion.

La instalacion de los arcos debe hacerse todo lo mas alta que sea posible, para que no sea molesta la luz, pues el cálculo que existe es el de que un punto que se halle á 15 metros de un foco de 500 bujías, colocado á ocho metros de altura, recibe una cantidad de luz muy suficiente para poder leer.

Debe tenerse mucho cuidado al montar los arcos, procurando no se produzcan desviaciones, para lo cual debian estar bien aislados; los conductores se sujetarán todo lo que se pueda á los bornes; el funcionamiento será tanto mas regular cuanto mas limpia esté la maquinaria, para lo que el encargado de la conservacion, en momento de poner los carbones, li-

