

# LA TARDE DE LORCA

DIARIO DE AVISOS FUNDADO EN ENERO DE 1909

DIRECTOR: J. LÓPEZ BARNÉS

AÑO XVI

Redacción: Avenida de la Estación. Letra D. Bajo

Lunes 4 Febrero de 1924

Teléfono núm. 90

Núm. 3.992



## LA CHINA TEJIDOS Selgas 12 LORCA

(:)(:)(:)

Se pone en conocimiento de nuestra clientela y del público en general que esta Casa seguirá vendiendo todos los GÉNEROS a PRECIOS BARATÍSIMOS a pesar de la enorme SUBIDA QUE HAN TENIDO TODOS LOS ARTICULOS. Recomendamos nuestros acreditados géneros blancos.

**DR. PAJARES SÁNCHA**  
DEL INSTITUTO RUBIO  
Especialista en enfermedades del estómago,  
Higado e Intestinos  
CONSULTA PARTICULAR - VILLALAR 3 - DE 2 a 4  
MADRID

PARA "LA TARDE"

COMENTARIO DE ACTUALIDAD

## EL PROBLEMA FERROVIARIO

No habrá hoy de cierta cuestión tan aireada en el campo de la Economía española como la ferroviaria. Tanto se ha ido y se ha vuelto sobre ella que no hay ya español que no tenga sus ideas particulares y propias acerca del problema, y allí están para acreditarlo los doscientos sesenta y nueve proyectos que ha recibido la Comisión encargada por el Directorio de estudiar el tema y proponer su resolución. Con lo que, añadiendo los ya numerosos proyectos que sobre el mismo han venido redactando desde hace mucho tiempo los ministros de Fomento turnantes —a proyecto por ministro— resulta que si el problema no está bien estudiado, y si no se ha elegido ya la solución mejor es por que siempre nos ha faltado dar el último paso definitivo, prefiriendo el escarceo oratorio a la acción decidida.

Por fin, parece que en breve plazo estará la cuestión resuelta. Y es posible que sea a base de

una elevación de tarifas y una ordenación ferroviaria, algo semejante a lo hecho en Inglaterra donde las innumerables pequeñas redes fueron agrupadas en cuatro grandes sectores. Es decir, que las probabilidades se inclinan hacia el proyecto del señor Maura, que es, por otra parte, el que mayor viabilidad y más garantías de acierto ofrecía.

La elevación de tarifas es en efecto un pie forzado para la resolución. El principio financiero de que cada explotación debe bastarse a sí propia, estaba subvertido desde hace mucho tiempo, constituyendo el anticipo reintegrable que viene abonando el Estado una carga abrumadora de sus presupuestos, sin beneficio alguno para las compañías. Es preciso liberar al Estado de ese peso muerto y a las compañías de esa hipoteca de su porvenir; y la única manera de conseguirlo es la elevación de tarifas. Por otra parte, no constituirá esto excepción alguna en la

economía ferroviaria mundial; todos los ferrocarriles han pasado por una época de crisis, y todos han tenido que apelar a idéntico recurso. Italia ha elevado en un 240 por ciento sus tarifas de viajeros y en un 400 las de mercancías; Suiza, un 100 por ciento las primeras y un 180 las segundas; Francia, un 75 por ciento y un 140 respectivamente; Inglaterra, un promedio del 50 por ciento para ambas tarifas. España en cambio, no ha tenido autorización para elevar sino en un 15 por ciento según el decreto del marqués de Cortina en 1918, quedando en situación verdaderamente precaria al elevarse jornales, combustibles, material fijo y móvil, etcétera.

También, como complemento y para no hacer de día en día más complicado el problema, surge la necesidad de una ordenación. El régimen especial de concesiones es tolerable y menos malo, mientras no llega ninguna fecha de reversión. Pero, ¿se imagina alguien cómo habríamos de seguir explotando sus líneas de sembarazadamente la Compañía del Norte cuando pasara al Estado el trozo de Valladolid-Burgos, que es el primero que revienta? No ya la distinta administración y dirección que habría que establecer; hasta horarios distintos se registrarían, trayendo esto consigo una perturbación y un estado verdaderamente caótico.

Pues no digamos nada cuando la M. Z. A. tuviera que abandonar al Estado el primer trozo de su red, Madrid-Aranjuez, se daría el caso curioso de que la Compañía se quedaría sin la estación del Mediodía, teniendo que hacerse un ramal paralelo

al actual si quería enlazarse el resto de su red con la capital.

Estas y otras muchas razones imponen una simplificación grande en la organización ferroviaria de España, una ordenación ferroviaria, en una palabra, que lejos de dejar abandonados los ferrocarriles—arteria y nervio del país— y su propia suerte, generalmente precaria, los organice de un modo racional y sistemático, como recurso vital que es preciso conservar y cultivar cuidadosamente, en vez de lanzarlo irreflexivamente a una situación ruinosa, que será a la vez la ruina de los restantes factores económicos por la estrecha solidaridad que con ellos guarda.

ANTONIO DE MIGUEL

## LAZARILLOS

Lazarillos, lazarillos,  
lazarillos del dolor.  
El Dolor busca a la Muerte  
herido de un mal de amor.

El Dolor sabe de fijo  
que hacia la Muerte marchamos  
y sigue la misma senda  
por donde nosotros vamos.

Que él está ciego y no puede  
abandonarse al destino  
sin una mano que guíe  
sus pasos por el camino.

Por eso va con nosotros  
igual que un remordimiento  
y es nuestra carne dolor  
y dolor nuestro contento.

Todo dolor en la vida  
porque a la muerte marchamos  
y el dolor sigue la senda

por donde nosotros vamos.

Enamorado impaciente,  
loco de negros lirismos,  
aún no comprendió que somos  
la Muerte nosotros mismos.

Lazarillos, lazarillos,  
lazarillos del Dolor.

El Dolor busca a la Muerte  
herido de un mal de amor.

MARTINEZ ORBALAN

## Árboles frutales

Pie franco de albaricoques  
ingertado y sin inger-  
tar.

Se vende una gran parti-  
da de los mismos.

Darán razón en esta Ad-  
ministración.

## Injusticia flagrante

Cuando se adelanta un juicio  
sin tener muy en cuenta las cir-  
cunstancias que concurren a for-  
marlo, se está muy en peligro de  
cometer una injusticia, aunque  
el propósito de cometerla esté  
muy lejos del ánimo.

Decimos esto a propósito de  
cierta fotografía que ha repro-  
ducido un colega, que en ver-  
dad, es digna de verse. En ella,  
un señor corpulento sin exceso,  
bastante bigotudo, con anteojos,  
se dedica a una operación que  
efectuado por una porción de  
personas es vulgar y diaria; pe-  
ro llevada a cabo por él tiene  
algo de patriarcal y de augusta:  
se dedica a ordeñar una vaca. El  
personaje retratado es un sena-  
dor norteamericano, Mr. Thom-  
son, candidato posible a la pre-  
sidencia de la gran República.  
Y he aquí la injusticia que, sin  
querer, comete nuestro colega:  
al pie de la fotografía escribe:  
«El senador norteamericano  
Thomson, a quien se considera  
futuro candidato a la presiden-  
cia de dicha República en las  
proximas elecciones sorprendi-  
do en un momento curioso de  
su vida.»

Preguntamos ahora: ¿y la va-  
ca? Si el hecho de que un sena-  
dor se ponga a ordeñar una va-  
ca es curioso, el hecho de que  
una vaca sea ordeñada por un  
acaso futuro presidente de los  
Estados Unidos es más que cu-  
rioso; es para la interesada un  
verdadero título de gloria: que  
alcen el testuz las vacas del mun-  
do entero que se hayan visto en  
tal caso, y veremos cómo no hay  
muchas. Así, pues, el interés ver-  
dadero de la fotografía está en  
la vaca; sólo una explicable, pe-  
ro injustificable parcialidad por