

mi estimado au
tor el laureado poeta
D. Franco L. Hidalgo
Su agra
El autor

Granada á Motril - Calahonda



Donado á la Biblioteca Universitaria
de GRANADA por
Franco L. Hidalgo Rodriguez

C
JG
33-167



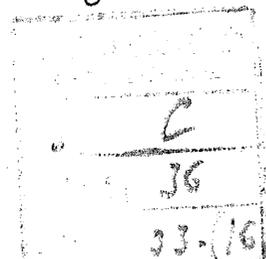
2401 401

A mi estimado amigo
el laureado poeta
Sr. D. Franco L. Hidalgo
Su afecto
El autor

De Granada á Motril - Calahonda



Donado á la Biblioteca Universitaria
de GRANADA por
Francisco L. Hidalgo Rodriguez



R.22004

MEDIOS PRÁCTICOS

PARA LA

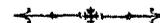
REALIZACIÓN DEL FERROCARRIL

DE

GRANADA Á MOTRIL-CALAHONDA

por

Antonio Alonso Ferrón



GRANADA
TIPOGRAFÍA DE «EL HERALDO GRANADINO»
PUENTE DE CASTAÑEDA, 5
1899

A los Excmos. Ayuntamientos

DE GRANADA Y MOTRIL

Como el fin que con este folleto persigo es contribuir en algo á la prosperidad de los pueblos que tan dignamente representan dichas ilustradas Corporaciones, á ellas les corresponde de derecho la dedicatoria de este modesto trabajo.

*Si la aceptan y con benevolencia juzgan los **MEDIOS PRÁCTICOS** que se exponen, se considerará muy satisfecho y honrado*

El Autor.



EXORDIO

Bajo el peso aplastante de las desdichas de España; angustiado el espíritu ante la presencia de los repatriados de Cuba, que parecen cadáveres levantados de sus tumbas al saber que no era española la ingrata tierra que los cubría; adivinándose un espantable porvenir de luto y miserias, y oyendo incesante la palabra *regeneración*, cual lamento triste y amargo de moribundo, escribimos este folleto, no para demostrar la conveniencia de esa *regeneración*, sino para indicar los medios que en nuestra mano tenemos, á fin de alcanzar tan deseada panacea. Sin la regeneración individual no puede existir la colectiva: regeneremos nuestra provincia y ha-

bremos adelantado un paso en la regeneración de la patria.

El ferrocarril de Granada á Motril-Calahonda, es el medio de que hemos de valernos para que la anemia de hoy se convierta mañana en vitalidad, la agonía en vida y la decadencia en progreso.

Borrado del mundo para siempre el imperio colonial de España y privados de sus producciones, en España hemos de buscar lo que perdimos por nuestra propia torpeza.

Aquí, en el suelo granadino, á cubierto de toda ingerencia brutal y de toda ingratitude infame, tenemos una pequeña Cuba; pero sin cultivar sus fértiles campos y sin explotar las riquezas que las entrañas de sus montes atesoran.

Aquí hay una industria naciente, la industria azucarera, que es necesario hacerla progresar, y para que progrese, es indispensable que el ferrocarril á la costa nos ponga en rápida comunicación con el Mediterráneo, porque los puertos de mar son los que dan hoy vida al comercio, los que impulsan á la industria, como la vía férrea es el ger-

men que fertiliza los campos y el titán que horada las montañas, para arrancarles el mineral que en su seno ocultan cuidadosas.

Y á esa industria nos vamos á dirigir, porque esa industria es la que ha de rasgar el negro manto que oculta á nuestros ojos el espléndido porvenir de grandezas á que es acreedora esta ciudad bendita, en cuyo diáfano cielo parece que está eternamente retratada la sonrisa de los ángeles, como en su suelo las bellezas de la poesía y los encantos de la primavera.

Como verán nuestros lectores más adelante, la línea férrea de Granada á Motril-Calahonda la veríamos terminada en un plazo breve, si fabricantes de azúcares y labradores de remolacha y caña quisieran imponerse un pequeño sacrificio, el sacrificio pequeño de destinar todos los años y gradualmente un puñado de pesetas en la adquisición de acciones de este camino de hierro.

Mas para llevar á cabo la idea que exponemos en este folleto,—sin vanidades que no sentimos, ni pretensiones que jamás cupieron en nuestro modo de ser,—es necesario el concurso de

todos, autoridades y Corporaciones, opinión y prensa; pero un concurso desinteresado y noble, franco y leal, como si todos fueran autores de este trabajo, con ese mismo cariño, ya que están de por medio intereses tan respetables, cual son los intereses de la provincia de Granada, cuya propiedad rústica y urbana ha de avalorarse considerablemente.

Para nosotros no reclamamos nada: nos basta la satisfacción de exponer los medios por los cuales alcanzaría la *pequeña patria* en que nacimos el más alto nivel de riquezas y prosperidades, prosperidades y riquezas que no lograremos mientras el silbato de la locomotora no sea repercutido por el eco en las feraces vegas que nos separan de nuestro litoral esplendoroso, mientras los pulmones de acero del monstruo del progreso no aspire, en sus resoplidos de fiera irritada, las suaves y frescas brisas del mar.

En cuatro partes hemos dividido este trabajo: TRAZADO DE LA LÍNEA, MEDIOS PRÁCTICOS PARA SU REALIZACIÓN, FORMA DE REALIZACIÓN y UTILIDADES.

Si nuestros paisanos lo creen hace-

dero, como nosotros, nuestra alma se regocijará infinito; si nuestra idea sirve de cuna á proyecto mejor meditado, tendremos el placer de haber sembrado el grano para que nazca la nueva y redentora idea; pero si no sucede ni una ni otra cosa, no por eso hemos de desmayar en nuestra empresa, con tanto más ahinco, cuanto mayores sean las dificultades que se opongan.

Aquí, pues, está el pensamiento: falta el hombre de temple y de voluntad de acero que lo ejecute.

La *Gran Via* hubiera sido un sueño eterno sin ese hombre.

¿No existirá otro don Juan Rubio Pérez que lleve á cabo la obra del ferrocarril á la costa, más urgente, más necesaria, más indispensable é importante por todos conceptos que la de la *Gran Via*?

Creemos que sí; creemos que entre la general y suicida atonía que nos consume, como el *Ave Fenix* de entre las llamas, resurgirá ese hombre de entrañable amor á Granada, y en ello confiados, lanzamos á la publicidad nuestro folleto.

PRIMERA PARTE



EL TRAZADO

Más de dos lustros hace que se llevaron á cabo los estudios de la importante línea férrea que ha de unir á Granada con su litoral pintoresco y exuberante de riquezas, apenas explotadas por la falta de vías de comunicación con los grandes centros fabriles y comerciales.

En todo ese lapso de tiempo, el trazado—del que vamos á dar breve idea á nuestros lectores,—ha sufrido pequeñas modificaciones, aconsejadas por la ciencia unas, y otras por el mejor éxito del negocio, encontrándose hoy el proyecto á que nos referimos, en excelentes condiciones para su inmediata realización.

La longitud del recorrido de este ferrocarril, desde el *Puente del Cristiano* (punto de partida), á Calahonda (estación de parada), mide 84,895 metros, ó sean, aproximadamente, 85 kilómetros.

Partiendo, como dejamos dicho, del *Puente del Cristiano*, la locomotora cruza el río Genil, mediante la construcción de un soberbio puente de tres tramos de hierro de 20 metros de luz cada uno, y se desliza por los Llanos de Armilla, pasando por entre este pueblo y Churriana, hasta llegar por la derecha de Alhendín, donde ha de establecerse una estación de tercera clase.

Desde Alhendín el trazado se inclina hacia el Mediodía para atravesar la divisoria de aguas del Mediterráneo y el Océano, prosiguiendo por la parte más baja hacia la derecha del Suspiro del Moro, para llegar al Padul, cuyo pueblo tendrá otra estación de tercera clase.

Por la parte de Levante se dirige á Cozvíjar, pueblo indicado para otra estación de tercera clase, y evitando pasar el río *Dúrcal* y dejando á Cónchar á la izquierda, va en busca de las

Albuñuelas, donde se establece la cuarta estación.

Prosiguiendo su marcha, la línea se dirige á Restábal y Pinos del Valle, entre los cuales cuenta con otra estación de tercera, y termina el medio círculo que forman aquéllos, Albuñuelas y Cozvíjar, semicírculo en el cual se hallan situados todos los pueblos del Valle de Lecrín á pequeñas distancias de la vía, excepto Nigüelas y Acequias, separados de ésta menos de una legua.

Partiendo de aquel punto, ó sea de Restábal y Pinos del Valle, se dirige el trazado hacia Orgiva, estableciéndose una estación, también de tercera, á cinco kilómetros de dicha villa, pues lo movedizo del terreno impide mayor aproximación á la capital de la Alpujarra.

Desde la estación de Orgiva, cruza la junta de los ríos y se prolonga por la margen derecha del *Guadalfeo* para llegar á Vélez Benaudalla, última estación de tercera.

De aquí, y mediante la construcción del puente mayor de la línea, pasa el *Tajo de los Vados* y por entre la margen izquierda del *Guadalfeo* y la carre-



tera de Motril, llega á esta hermosa ciudad, cuya exhuberante vega no se cansa de producir riquezas, como en su playa de florecer las tradicionales azucenas.

El trazado continúa desde la estación de Motril por los llanos del *Colorado* hacia Torrenueva, atraviesa el cabo *Sacratif* y se lanza en los *Llanos de Carchuna* por la orilla del mar, hasta llegar á Calahonda, fin de la línea.

Tales son las condiciones técnicas de este trazado, que basta decir en su elogio, que no hay curva menor de 200 metros, ni ningún descenso mayor del 2 por 100.

Los puentes y viaductos

Son dieciocho los puentes y viaductos proyectados, contando solo aquellos que miden diez metros de luz en adelante, pues, como en toda línea, son

innumerables los pequeños puentes, pontanillas, pontones, alcantarillas y demás obras parecidas y de poca importancia.

Como ya dejamos dicho, el puente más importante es el que se tenderá sobre el río *Guadalfeo*, compuesto de tres tramos metálicos de treinta metros de luz cada uno.

Sigue á éste en importancia el del Genil, que se compondrá también de tres tramos de hierro, pero con veinte metros de luz.

En los barrancos de *Villalba*, del *Cristo*, *Cañizares* y otros tres más y *La Cañada*, se establecerán puentes y viaductos de un solo tramo y con veinte metros de luz todos ellos.

En la *Rambla de Cijancos*, en el río de las *Albuñuelas*, y en los barrancos de *Luna*, *Castillo*, *Algarrobo*, *Lájar*, en uno que sigue á los cuatro de *Cañizares* y en otro próximo al del *Cristo*, se construyen puentes y viaductos de hierro y fábrica de un tramo cada uno y todos de diez metros de luz.

Los túneles

Los túneles que tendrá la línea de Granada á Motril-Calahonda, son catorce, los cuales miden una longitud total de perforación de 4.431,59 metros.

En los montes de Restábal se harán dos, uno de 1.220 metros y el otro de 763,89 metros.

Entre Pinos del Valle y Orgiva y la junta de los ríos, tres: el primero de 220,05 metros, el segundo de 60,85 y el último de 375,90.

En el *Tajo de los Vados* seis, á saber: 805'80, 148, 102, 263 y 175 metros respectivamente.

Y por último, en las inmediaciones de Torrenueva uno de 140 metros, y en el cabo de *Sacratif* dos: de 234 metros el primero, y el segundo de 245.

Las estaciones

Las estaciones de esta línea son diez, distribuidas en la siguiente forma:

De primera clase, la de Granada.

De segunda, las de Motril y Calahonda.

De tercera, las de Alhendin, Padul, Cozvíjar, Albuñuelas, la situada entre Restábal y Pinos del Valle, Orgiva y Vélez Benaudalla.

Estaciones tributarias

Además, este ferrocarril cuenta con las quince estaciones tributarias que á continuación se expresan:

Armillá, Otura, Dúrcal, Talará, Béznar, Tablate-Izbor, Lanjarón, Pinos

Genil, Huétor Santillán, Zubia, Monachil, Gabia la Grande, Malá, Bayacas y Alcázar y Bargis, que son á la par puntos de atracción de muchos é importantes pueblos.

El presupuesto

El presupuesto de este importantísimo proyecto, de cuya realización, más que de otra cosa, depende el engrandecimiento y bienestar de nuestra provincia, asciende á la suma de 10.500,000, pesetas, incluyéndose en esta cantidad el material fijo y móvil del ferrocarril á la costa.

Ahora bien; si el presupuesto de gastos fuera mayor, para eso está la subvención que el Gobierno concede á estas líneas, máxime cuando el expediente de la de Granada á Motril-Calahonda se halla favorablemente informado por el ingeniero del Estado don Luis Ruíz Blaser.

SEGUNDA PARTE



MEDIOS PRÁCTICOS

Hecha ya una breve descripción del trazado del ferrocarril de Granada á Motril-Calahonda, vamos á ocuparnos en la exposición de los medios que, en nuestro entender, nos parecen los más adecuados para la realización de este importantísimo y transcendental proyecto, que durante largo tiempo viene siendo el ideal de los granadinos y motrileños, y que, á no dudarlo, constituye la base sobre la cual ha de levantarse de su postración nuestra provincia, tan olvidada para recibir mercedes, como presente para sufrir despojos y soportar sacrificios.

Todos, comerciantes y propietarios,

industriales y labradores, patronos y obreros, han de participar de los grandes beneficios de este ferrocarril; pero los que más directamente han de tocar las ventajas de la línea férrea á la Costa, son los fabricantes de azúcares y los labradores de caña y remolacha, porque la industria azucarera de Granada tiene que desarrollarse de modo prodigioso, á la protectora sombra de ese camino de hierro, transformándose nuestra provincia en uno de los principales centros industriales y agrícolas de España.

Cuando la locomotora cruce rápida los feraces campos que separan nuestra capital del Mediterráneo, se alzarán en el camino y como trofeos de su triunfo, altas chimeneas de potentes fábricas, cuyo humo, al cruzarse por un momento con el de la máquina del tren, parecerá un beso del progreso que corre, á la industria que germina.

Si hasta aquí el principal obstáculo que se ha opuesto á la realización del proyecto del Excmo. Sr. Marqués de Cavacelises ha sido la falta de capital, desde hoy en adelante serán la falta de patriotismo de un lado, y de otro la so-

bra de amor platónico á que todo nos lo den hecho, sin poner de nuestra parte, si acaso, más que nuestra aprobación y nuestro contentamiento.

Y decimos que de aquí en adelante no existirá el obstáculo del capital, porque capital, y capital de sobra hay, si fabricantes de azúcares y labradores de remolacha y caña quieren imponerse el sacrificio, si sacrificio puede llamarse el constituir un fondo, á razón de uno y medio céntimos de peseta, por cada arroba de caña y remolacha que posean éstos, ó compren aquéllos.

De este modo, se construiría el ferrocarril de Granada á Motril-Calahonda, sin que para nada necesitáramos los capitales extranjeros, que, dicho sea de pasada, ni los ha habido, ni los hay, ni, probablemente, los habrá, por la sencilla razón de que desconocen las excelencias del negocio, ó por la ambición desmedida de fabulosas ganancias.

Nos explicaremos.

Mediante el oportuno recibo, todo labrador tendría que dejar en la fábrica donde sus productos lleve, uno y medio céntimos de peseta por cada arroba de éstos, ó sean 1'50 pesetas por cada 100

arrobas. (Y empleamos la unidad arroba, porque es la que se usa para la contabilidad de la caña.)

Y el fabricante, á su vez, tiene que aportar al fondo común, con relación al labrador, ó sea por cada arroba de azúcar, 15 céntimos de peseta y 5 por cada una de melaza, toda vez que de 100 arrobas de caña ó remolacha salen 8 de azúcar y 4 de melaza.

Con tan pequeño desembolso, que más tarde habría de convertirse en acciones de este ferrocarril, y de forma tan sencilla, á los diez años estarían reunidos los 10.500.000 pesetas presupuestados para la construcción de la línea férrea que nos ocupa.

Veámoslo:

Producción de remolacha

Las vegas de Granada producen, por término medio, 181,000 toneladas de remolacha, distribuidas entre las siguientes fábricas:

	<u>T. M.</u>
Santa Juliana (Armillá) . . .	25.000.
San Cecilio (Chinarral) . . .	24.000.
Conde de Benalúa (Láchar) . .	24.000.
Ntra. Sra. de la Salud (Santafé)	24.000.
Ntra. Sra. del Rosario (Pinos Puente)	24.000.
Ntra. Sra. de las Angustias (Granada)	16.000.
San José (Granada)	14.000.
San Fernando (Atarfe)	12.000.
Ntra. Sra. del Carmen (Pinos Puente)	10.000.
San Juan (Granada)	8.000.
Total.	<u>181.000.</u>

Ó sean 15.737,950 arrobas.

Producción de caña

Las vegas de Motril, Salobreña y Almuñécar, producen, por término medio, 14 millones de arrobas de caña, distribuidas en la forma siguiente.

	<u>Arrobas de caña.</u>
Motril.	8.000,000.
Salobreña.	4.000,000.
Almuñécar	2.000,000
Total.	<u>14.000,000.</u>

Producción de azúcares

La producción de azúcares de esta provincia asciende, por término medio, y tomando como tipo el 8 por 100 de

rendimiento, 2.379,036 arrobas, distribuidas en la forma siguiente:

	<u>Arrobas de azúcar.</u>
Granada (10 fábricas). . .	1.259,036.
Motril (5 idem).	640,000.
Salobreña (2 idem)	320,000.
Almuñécar (3 idem). . . .	160,000.
Total: (20 fábricas). . .	<u>2.379,036.</u>

Producción de melazas

La producción de melazas, estando calculada en un 4 por 100 de rendimiento, será la siguiente:

	<u>Arrobas de melaza.</u>
Granada :	629,518.
Motril.	320,000.
Salobreña.	160,000.
Almuñécar	80,000.
Total.	<u>1.189,518.</u>

Ya tenemos expuesta la producción total y más exacta de remolacha y caña, de azúcares y melazas.

Ahora consignemos lo que suman esos productos.

	Pesetas.
15.787,950 arrobas de remolacha, á 1 1/2 cénts.	236,069'25.
14.000,000 arrobas de caña, á id., id.	210,000
2.379,036 arrobas de azúcar, á 15 id., id.	356,855'40.
1.189,518 arrobas de melaza, á 5 id., id.	59,475'90.
Total.	862,400'55.

Multipliquemos esta cantidad por los diez años que ha de durar la recaudación, y al cabo de ese periodo de tiempo, inapreciable en la vida de los pueblos y pequeño en la de los individuos, las 862,400'55 pesetas se habrán convertido en 8.624,005'50 pesetas.

Ahora bien; los Ayuntamientos de Granada y Motril tienen acordado subvencionar la construcción de dicho camino de hierro con 10,000 pesetas el primero y con 5,000 el segundo por ca-

da uno de los 85 kilómetros de que la vía consta.

Las Corporaciones mencionadas pueden hacer en este caso algo más en beneficio del proyecto, á la par que los intereses populares no sufran el más leve quebranto, cual representan esas subvenciones, que á la postre es dinero que se merma al Erario municipal.

Consiste nuestra idea, en que ambos Ayuntamientos eleven en el doble lo que pretendían entregar, pero no como subvención, sino como depósito, que luego se convertiría en acciones de la empresa ferroviaria, que al efecto se constituyera.

Como se ve, no es posible que la proposición que acabamos de consignar sea rechazada por las Corporaciones granadina y motrileña, y en tal supuesto, ascendería á 2.550,000 pesetas el capital que aportarían al negocio dichos Municipios.

Unidos estos 2.550.000 pesetas con los 8.624,005'50 á que asciende la recaudación del impuesto voluntario de fabricantes y labradores, hacen un total general de 11.174,005'50 pesetas con lo cual, no solo se cubre el presu-

puesto, sino que hay un sobrante de más de dos millones de reales.

Mas como la construcción del ferrocarril á la costa habria de ser una grandiosa obra patriótica y local en la que todos estamos interesados, podría hacerse también una emisión de acciones por valor de dos millones de pesetas, á fin de que los capitalistas y propietarios granadinos pudieran contribuir á tan magno proyecto, colocando su dinero en empresa de seguro éxito y de incalculables beneficios para Granada.

Así podría reducirse á seis ó siete años la duración del descuento que en sus productos harian fabricantes y labradores, y del hermoso sueño de hoy pasaríamos á la realidad gigantesca y esplendorosa de mañana, viendo cruzar magestuosa la máquina del tren, que en pos de sí ha de traernos progreso y vida, redención y trabajo.

TERCERA PARTE



FORMA DE REALIZACIÓN

Aceptada, en principio, la idea de construir el ferrocarril á la costa por los medios indicados, los Alcaldes de Granada y Motril, puestos de acuerdo al efecto, deberían convocar á una reunión á los principales labradores y á todos los fabricantes para exponerles el proyecto y someterlo á la discusión que la importancia del asunto requiere.

Tomados los acuerdos que se creyeran convenientes y hechas las modificaciones oportunas, por mayoría de votos tendría que aprobarse el proyecto, sometiéndose todos los demás fabricantes y labradores á sufrir el descuento.

Tan pronto como esto sucediera, se constituiría el Consejo de Administración en la forma en que vamos á indicar.

Consejo de administración

El número de señores que habrían de constituir la Junta ó el Consejo de Administración sería el siguiente:

Por cada dos millones de arrobas de caña ó remolacha un representante, y por cada cuatro fábricas otro, correspondiéndoles ocupar esos puestos á aquellos fabricantes y labradores que más ingresos proporcionen al fondo común, ó á persona por ellos delegada.

Es decir, catorce labradores: siete de Granada, cuatro de Motril, dos de Salobreña y uno de Almuñécar, y cinco fabricantes, dos de Motril y dos de Granada, y el restante de entre todos los de Granada y Motril que por su rendimiento tengan derecho á ello.

Además, pertenecerían á esta Junta ó Consejo los Alcaldes de Granada y Motril, como representantes de los intereses populares de los pueblos respectivos.

Para mayor facilidad en el despacho de cualquier asunto, este Consejo debería estar dividido en dos partes, una en Granada y otra en Motril, pero unidas entre sí y con la residencia social en Granada.

En las reuniones separadas que este Consejo celebrara, la presidencia la ocuparía el Alcalde de la localidad.

Oficinas del Consejo

Al constituirse el Consejo, claro está que habría de tener en Granada una oficina encargada del despacho de los diferentes asuntos que en sí lleva todo negocio, y otra supletoria en Motril para las cuestiones que allí se resolvieran.

Habría de procurarse que estas oficinas tuvieran el menor número de empleados posible, cuyos sueldos y gasto de material saldría de lo que produjera el capital en depósito, á fin de no mermar el producto de la recaudación.

Recaudación de fondos

Como ya hemos dicho, los fabricantes serían los encargados de descontar á los labradores uno y medio céntimos de peseta por cada arroba de caña ó remolacha, entregándoles un recibo talonario de la cantidad descontada.

A fin de zafra los fabricantes, con las formalidades debidas, depositarían en esta sucursal del Banco de España lo recaudado á los labradores, y más tarde lo que por la producción de azúcar y melazas les correspondiera, mediante también un recibo talonario de la Sociedad.

Además, dichos fabricantes entregarían al Consejo de Administración los talones de los recibos entregados á los labradores, á fin de que en la oficina de aquél se archivaran, mientras la cantidad entregada por el labrador ó fabricante no ascienda á una acción de 1,000 pesetas, pues en este caso, se retirarían los recibos á cambio del título consiguiente.

Y en esta misma forma, continuar en los años sucesivos.

El proyecto

Dado el patriotismo y desinterés del Excmo. Sr. Marqués de Cavacelises, creemos que no se opondría á la entrega de su trazado y á la cesión de sus derechos, á cambio del número de acciones que se estipulara equitativo y justo.

Mas si por cualquier causa el señor

Marqués de Cavacelises se negara á ello, cosa inadmisible, entonces se recurriría á otros proyectos y se ejercitarían otros derechos que huelga consignar.

Construcción de la línea

Al primer año de recaudación deberían comenzar los trabajos de replanteo, y al segundo los de construcción de la línea.

De ésta, la parte de más urgencia es la comprendida entre Orgiva y Motril-Calahonda, porque una vez terminada, produciría cuantiosas sumas, tan sólo en el arrastre de los minerales que la Alpujarra atesora.

Y abierto á la explotación ese trozo, con sus productos contribuiría de modo poderoso á los gastos del resto del trazado.

Sigue en importancia á dicho trozo,

el comprendido entre Granada y el Padul, pues en la vega de este pueblo y en las colindantes se daría gran impulso al cultivo de la remolacha, toda vez que aquellos terrenos son excelentes para la producción de este tubérculo.

Y, por último, el trozo del Padul á Orgiva, con lo cual, quedaba terminado el camino de hierro que nos pondría en rápida comunicación con nuestro litoral.

CUARTA PARTE



UTILIDADES

Sería difícil, si no imposible, indicar las utilidades que el ferrocarril de Granada á Motril-Calahonda podría reportar á la empresa que lo explotara, porque nuestra provincia está llamada á ser una de las principales fuentes de producción y riqueza de España.

Sin embargo, por lo poco que en la actualidad es y vale, vamos á hacer un cálculo y por él podremos formarnos una idea de lo que rendirá esa línea cuando se halle abierta á la explotación.

Antes de continuar, debemos prevenir á nuestros lectores que somos parcos en las cifras de producción y pródigos en la de gastos.

Movimiento de la línea

Los ganados, cereales, corchos, frutas, berzas y hortalizas, esparto y cáñamo, las vegas de Granada, Motril, Salobreña y Almuñécar, inagotables veneros de producción, los minerales de Sierra Nevada y Huétor, las riquezas de la Alpujarra, los baños de Lánjarón y La Malá, la pesca y las mercancías de importación y exportación, han de dar un importantísimo movimiento á este ferrocarril.

Valoración del rendimiento

Mediante las estadísticas oficiales, hubiéramos podido hacer un presupuesto comparativo acerca del rendimiento del ferrocarril que nos ocupa, pero la opinión de los técnicos en esta materia

estima más ajustado á la realidad hacer este cálculo con arreglo al número de habitantes de los pueblos del recorrido, exceptuando el pueblo de partida, que en este caso es Granada.

Aun cuando este cálculo varía según las costumbres, la riqueza pública y los productos de cada región, no es menos cierto que al fin es constante el rendimiento de un año con otro y por término medio.

Ahora veamos el número de habitantes comprendidos en la zona del ferrocarril á Motril-Calahonda:

	Habitantes.
Albuñol	28,935
Motril	50,384
Orgiva	32,831
Ugíjar	27,471
Total	139,421

Se calcula en unos nueve céntimos de peseta por habitante el rendimiento medio de las líneas por cada uno de los kilómetros de que ésta conste.

Así, pues, el rendimiento por kilómetro del ferrocarril de Granada á Calahonda, será de 12,547'89 pesetas, mul-

tiplicando 139.421 habitantes por los nueve céntimos de producción.

Como la línea tiene 85 kilómetros, su producto bruto será de 1.066,670'65 pesetas.

Más adelante explicaremos los gastos de explotación.

Gastos de explotación.

La fórmula para saber la cantidad á que ascienden los gastos de explotación de estos ferrocarriles, es la equivalente á un 40 por 100 del producto bruto, impuestos deducidos, más 750 pesetas por kilómetro, partiendo de la base de un tren diario ascendente y otro descendente.

Supongamos que los impuestos del ferrocarril ascienden á 166,670'65 pesetas anuales, con objeto de dejar en números redondos el producto bruto de 1.066,670'65 pesetas.

Luego quedará reducido este producto á 900,000 pesetas de las cuales tenemos que hacer las deducciones siguientes:

	<u>Pesetas.</u>
40 por 100 de 900.000 . . .	360,000
750 pesetas multiplicadas por los 85 kilómetros del recorrido	64,750
Total.	<u>424,750</u>

Queda, pues, como producto líquido, deducidas estas 424,750 pesetas de las 900,000, la cantidad de 475,250 pesetas.

Beneficio del capital invertido

Sabido es por todos que la excelentísima Diputación provincial de Granada garantiza un interés de 6 por 100 al capital de 10.500,000 pesetas, presupuestado para la construcción del ferrocarril costeño.

En nuestro entender, no se necesita esta garantía, porque la línea que nos ocupa produce mayores rendimientos, como vamos á probar.

Hemos dicho que, deducidos los gastos de explotación é impuestos, queda un producto líquido de 475,250 pesetas.

Como el capital invertido es de pesetas 10.500,000, la ganancia de ese capital asciende á un 4 1/2 por 100 aproximadamente.

Pero este 4 1/2 por 100 lo produciría hoy, quedándose el comercio y la industria, la agricultura y las fuerzas vivas del país en el estado de laxitud en que se encuentran, incultos los campos y desiertas las ciudades.

Mas la atonía de hoy la transformaría el ferrocarril en febril actividad; las veinte fábricas de producción de azúcares se convertirían en treinta; las 181,000 toneladas de remolacha sería diez veces mayor; la fábrica de abonos minerales establecida en Motril, no permanecería sola; los altos hornos de Bilbao tendrían en nuestra costa dignos rivales; el lánguido movimiento del comercio, se trocaría en vértigo de incessantes transacciones, todo, en fin, ex-

perimentaría un cambio radical y provechoso, y con él, el aumento de brazos, porque brazos necesita la industria, necesita el comercio, necesita la agricultura, y con el aumento de brazos el aumento de la proporción y del rendimiento de la vía férrea.

Si con relación á hoy produce el ferrocarril el 4 1/2 por 100, mañana produciría indiscutiblemente del 12 al 14 por 100.

¿Qué negocio de esta importancia se plantea bajo la base de un 4 1/2 por 100? Ninguno.

Ahí están las grandes compañías extranjeras que les bastó un 2 por 100 de utilidad para emprender sus negocios.

Si con el ferrocarril á la costa no ha sucedido esto, es porque no todas las empresas explotan los negocios, sino las primas, de las que viven y por las que viven.

Ventajas del fabricante

Ya hemos indicado la producción del ferrocarril á la empresa explotadora y como tal negocio.

Ahora vamos á señalar someramente los beneficios particulares que fabricantes y labradores han de obtener con la apertura de dicha línea.

Con un pequeño aumento en el capital invertido, los fabricantes motrileños alcanzarían doble ganancia, pues bastaría montar en aquellas fábricas un corta-raíces y una calera para elaborar azúcar de remolacha, y por lo tanto, poder hacer dos campañas, una de caña y otra de raíz sacarina.

Y los fabricantes granadinos, con el mismo capital invertido, podrían difundir en el periodo de la campaña cerca de 300,000 toneladas de remolacha, en vez de 181,000 como hoy elaboran.

Es más, los fabricantes granadinos podrían montar molinos en sus fábricas, si el arrastre de la caña no resultaba excesivo, como creemos, y por consiguiente, obtener mayores productos que los de Motril, toda vez que harían, como estos, dos campañas, mas la elaboración de cerca de un doble de remolacha, con relación á lo que en la actualidad difunden.

Ventajas del labrador

A más del incalculable beneficio que representa el hacerse insensiblemente dueño de un capital en acciones del ferrocarril, que de convenirle podría enajenar cuando quisiera, el labrador se libraría del dogal que representa vender su fruto al precio que le imponga el comprador.

Con la apertura de esta línea coincidiría la construcción de nuevas fá-

bricas, y como consecuencia lógica, vendría la demanda de frutos y con ella la competencia, y con la competencia el alza en el precio y con éste la independencia del labrador, que llevaría su fruto á quien mejor se lo pagara, ya que se vería libre de las deudas que lo agobian y de los réditos que lo aniquilan.

Mas como si esto fuera poco, es innegable que se establecería en nuestra provincia un Banco agrícola, á donde el labrador recurriría en sus apuros, sin necesidad de obligar sus productos á esta ó á aquella fábrica, árbitra desde entonces de imponer el precio que le convenga.

Resumen

Queda, pues, demostrado, que el ferrocarril á la costa es, como negocio excelente, y como mejora la base de nuestra prosperidad, la base de nuestra regeneración, y el revulsivo que ha de transformar la descaecida provincia granadina en un verdadero emporio de riquezas.

Si todos á una no luchamos por la realización de esa línea férrea, no prometemos de las desdichas presentes: ¡lloremos afeminados la pequeñez del alma que nos alienta!

Tengamos presente que sin resistencia no puede haber lucha, y sin lucha no hay triunfo. Sacudamos la apatía meridional que en estériles lamentos nos consume, y vendrá la lucha de la realización del proyecto, que tras ella indefectiblemente se halla la victoria,

pródiga siempre en beneficios y halagos.

¿Que es grande la empresa? Pues por esto es digna de la virilidad de un pueblo.

La grandeza del espíritu no se demuestra en paseo triunfal, sino en carrera de obstáculos.

FIN.

