

SÓLLER

SEMENARIO INDEPENDIENTE

PUNTOS DE SUSCRIPCIÓN:

SÓLLER: Administración.
FRANCIA: J. Marqués Arbona.—Rue Montmartre, 26, Paris.
AMÉRICA: Sres. Marqués, Delgado y C.ª—Arecibo—(Puer-
to-Rico).

Fundador y Director-Propietario:

D. JUAN MARQUÉS ARBONA.

Redactor en Jefe:

D. DAMIAN MAYOL ALCOVER.

REDACCION Y ADMINISTRACION: Calle de San Bartolomé, n.º 17

SÓLLER (Baleares)

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

ESPAÑA: 0'50 pesetas al mes. } PAGO ADELANTADO.
EXTRANJERO: 0'75 francos id. id. }
Número suelto 0'10 pesetas.—Id. atrasado 0'20 pesetas

La Redacción únicamente se hace solidaria de los escritos que se publiquen sin firma, seudónimo, inicial, ó signo determinado. De los que tal lleven, serán responsables sus autores.

Ferrocarril PALMA-SÓLLER

Por regla general, la verdad se ignora más bien que se ataca. Aquellos mismos que al parecer la combaten, en ocasiones, antes de conocerla, una vez descubierta, la siguen.

Por esto, con muy buen acierto, á nuestro entender, acordó la Comisión Organizadora del ferrocarril Palma-Sóller, la publicación de su labor económica, en forma de folleto, para que sirviendo de comprobante á las notas del Ingeniero Sr. Garau, llegara en forma adecuada á todas aquellas personas á quienes pueda interesar, y les convenza palpablemente de la posibilidad técnica y económica de dicha línea.

Y nosotros, para cooperar en la medida de nuestras fuerzas, al desarrollo de aquel grandioso proyecto, nos honramos hoy con la publicación en el SÓLLER, de las notas del Ingeniero y de la memoria de la Comisión; ó sea de lo que constituye el folleto indicado.

La demostración de una y otra memorias, es clara, evidente. Sólo falta pues que los ciegos quieran ver y que los sordos quieran oír, para que surja potente la verdad; y, con ella, el camino de hierro que ha de abreviar el espacio, dominándolo, y ha de llevar á Sóller, cual corresponde, á la formación del gran Pueblo, juntando en uno todos los demás.

Notas para el estudio de un ferrocarril directo y croquis del trazado, por D. Pedro Garau

I

El Ayuntamiento de Sóller, en una de las sesiones celebradas para tratar del palpitante asunto del ferrocarril en proyecto, me distinguió con el encargo de hacer los estudios preliminares para poder establecer, con la aproximación posible, el presupuesto y principales condiciones técnicas de un nuevo trazado ferroviario, que atravesara por medio de un túnel la sierra inmediata, y fuera á unirse en Santa María con la línea de Inca.

Agradecido á dicha Corporación, emprendí con verdadero interés el trabajo que me habían confiado, ya por tratarse de una misión honrosa, ya porque siempre había sentido deseos de saber á que atenerme al oír discutir, sin base alguna conocida, la ó no posibilidad económica de abrir un túnel que permitiera unir á Sóller con Palma, mediante una traza técnicamente correcta y de explotación sencilla y poco costosa.

Por el recuerdo que tengo de un terreno tantas veces recorrido y admirado en mis obligadas excursiones á Sóller, ya por el Coll ya por Valldemosa y Deyá, y por el examen de planos que pude proporcionarme; compulsando, además, altitudes conocidas; antes de salir de Palma tenía determinadas las líneas generales y puntos obligados de un trazado de Ferrocarril que con pendientes máximas de 20 milésimas y radios mínimos de 150 metros, establece la línea más corta entre Palma y Sóller, con un presupuesto que la hace prácticamente posible, por cuanto, sin contar con más ingresos que los del grupo Sóller-Fornalutx, calculados por la Comisión nom-

brada para el estudio económico del problema, permite dar al capital invertido un interés anual superior al que producen hoy los valores públicos.

Para robustecer mi idea faltábame tan solo practicar algunos reconocimientos en las laderas próximas á Sóller, y determinar la longitud del túnel; y esto es lo que he hecho en los pocos días que he permanecido en esa ciudad: las laderas que previamente había escogido para el descenso á Sóller, se prestan por su forma y situación á un trazado relativamente económico, y la longitud del túnel resultó ser de 2500 á 2600 metros; algo mayor de lo que había yo supuesto, pero sin alcanzar ni de mucho las longitudes que hacen las vías subterráneas de un coste excesivo y anormal. Estos importantísimos datos, y otros que he recogido sobre el terreno, sumados á los ya reunidos con anterioridad respecto al coste kilométrico de los ferrocarriles de Mallorca, con más el estudio detenido del proyecto de Ferrocarriles por Valldemosa y Deyá redactado hace unos 12 años, me permiten poder fijar, con la aproximación que es del caso, el presupuesto general de la línea Palma-Sóller directo, y establecer la comparación con la estudiada y con alguna otra que quizá podría ocurrirse.

II

La línea férrea más corta entre las afueras de Palma y el primer grupo de casas próximo al Convento de Sóller, no admitiendo pendientes mayores de veinte milésimas, ha de tener una longitud de 27 kilómetros distribuidos en la siguiente forma:

	Kilómetros
Desde Palma á la boca S. del túnel	16'50
Longitud del túnel	2'50
Desde la boca N. á las primeras casas de Sóller	8'00
Total	27'00

Además de las ciudades que enlaza serviría al pueblo de Buñola y al caserío de Son Sardina.

Pocas consideraciones serán necesarias para demostrar, aún á los menos versados en asuntos de Ingeniería, que esta longitud de 27 kilómetros constituye un límite inferior que no es posible rebasar con el empleo de pendientes máximas de veinte milésimas.

La boca S. del túnel se supone establecida en la proximidad del predio Alfabiá, en el punto más bajo de aquella cuenca, y á 17.100 metros sobre poco más ó menos de Palma, contados á lo largo de la carretera. Como ésta tiene su origen en el centro de la Plaza de Cort, dicha distancia queda reducida á unos 16.000, si tomamos como origen el camino de Ronda, donde empieza verdaderamente dicha vía. A la primera sección, le señalo una longitud de 16'50 kilómetros para tener en cuenta el rodeo necesario para suavizar la subida á Alfabiá y servir mejor al pueblo de Buñola. Todos los que hayan recorrido una vez la carretera de Sóller, comprenderán que desde Palma á Alfabiá no es posible establecer una línea sensiblemente inferior á la señalada al ferrocarril.

La cota de la boca S. del túnel en el punto que se ha indicado, alcanza ya de 245 á 250 metros sobre el nivel del mar, y no conviniendo, por razones que no son del caso, forzar las pendientes en el interior de los túneles, por más interés que se tenga en llegar á la boca N. con la menor cota posible, se podrá alcanzar en ella á lo sumo, una altitud comprendida entre 232 y 237 metros sobre el expresado nivel del mar, que sirve de referencia.

Establecido esto, y suponiendo por otra parte que la Estación de Sóller pueda colocarse en la cota 70, resulta que desde la boca N. hasta dicha estación, ó sea el término de la línea, ha de descender ésta, por lo menos, 162 metros; lo cual con pendiente máxima de veinte milésimas, exige un desarrollo de 8.100 metros.

¿Como obtener este desarrollo no siendo sinó de unos 3.000 metros la distancia comprendida entre la boca N. y las primeras casas de Sóller? Se encuentran, seguramente, varias soluciones, pero la que me parece más acertada, es la de describir un amplio zig zag en la ladera de Son Angelats, después de haber aprovechado todo el desarrollo de que es susceptible la vertiente izquierda por donde se estiende la actual carretera desde el Pont d' en Valls á Sóller.

La longitud de 27 kilómetros señalada al ferrocarril Palma-Sóller, constituye, por tanto, un límite que prácticamente no es posible disminuir.

III

Para determinar el presupuesto general de la línea descrita he podido reunir numerosos datos, que me permiten alcanzar un grado de aproximación más que suficiente para el objeto que ahora se persigue.

Considero dividido el presupuesto en ocho capítulos, de los que me ocuparé seguidamente.

CAPÍTULO I

EXPROPIACIONES

No se conoce el área que ocupará la vía, ni los precios de las diversas clases de terreno que habrá necesidad de expropiar; pero he podido reunir numerosos datos relativos á lo que ha pagado la Compañía de ferrocarriles de Mallorca en los 120 kilómetros que tiene en explotación, los cuales, por una comparación debidamente establecida, me han permitido fijar en 4.000'00 pesetas el valor de las expropiaciones por un kilómetro de vía, sin tener en cuenta los que se originarán con el emplazamiento de las Estaciones que se valorarán aparte.

Para que pueda juzgarse del grado de aproximación á la verdad que pueda tener la cantidad fijada indicaré que para el ramal Santa María-Felanitx, cuya longitud es de 43 kilómetros, se han pagado por concepto de expropiaciones, incluso las de Estaciones, 141.100'00 pesetas ó sean 3.281'00 pesetas por Kilómetro. En el proyecto de Ferrocarril de Palma á Sóller por Valldemosa las expropiaciones figuran en presupuesto á razón de 3.666'00 pesetas por kilómetro.

Para emplazar las Estaciones de Palma, Son Sardina, Buñola y Sóller, así como las diversas casillas de Guarda que habrá que establecer en los cruces y bocas de los túneles, se incluye en presupuesto la partidaalzada de 30.500'00 pesetas, deducida por comparación con lo gastado ó presupuestado en los Ferrocarriles citados.

Se tendrá pues para el Capítulo I:

	Pesetas
(27'00—2'50 kilómetros de vía á 4.000'00 pesetas.	98.000'00
Emplazamiento de Estaciones y Casillas	30.500'00
Total del Capítulo I	128.500'00

CAPÍTULO II

EXPLANACIÓN Y OBRAS DE FÁBRICA

En este capítulo haré verdadera distinción entre las dos secciones que separa el túnel que cruza la sierra, ya que las remosiones de tierras y las obras de fábrica que cada una de ellas exige, distan mucho de ser comparables.

En la primera ó sea desde la estación de Palma hasta la boca Sur del túnel, excepción de los dos kilómetros contiguos á Buñola y Alfabiá que motivarán algún aumento de explanación, el movimiento de tierras y las obras de fábrica serán sin duda de escasa importancia y de coste reducido, comparable al de las líneas Palma-Inca y Sta. María-Felanitx. Pero con la mira siempre de llegar á un presupuesto máximo que permita estudiar las obras con holgura, teniendo margen suficiente para proyectar mejoras y dejando cubiertas todas las circunstancias imprevistas, he fijado en 16.000 pesetas el coste kilométrico de las obras comprendidas en el Capítulo II.

En la línea de Felanitx, ya citada, las obras de explanación y de fábrica de los 43 kilómetros que comprende, han resultado, según liquidaciones, á 4.674'00 pesetas por kilómetro, límite al que no se ha llegado nunca, gracias al acierto con que fué proyectada y construida aquella vía.

Este dato, pone de manifiesto la casi seguridad absoluta de obtener importantes economías en la ejecución de los 16'50 kilómetros, comprendidos entre Palma y la boca S. del túnel.

Para fijar el coste kilométrico de la segunda sección, ó sea desde la boca N. del túnel hasta el término de la línea, me he valido del proyecto de Palma á Sóller por Valldemosa en el trayecto comprendido entre los kilómetros 39 y 42; pues el trazado propuesto para dicha segunda sección, se desarrollará en su mayor parte por terrenos iguales ó perfectamente comparables.

El coste kilométrico ha resultado ser de 30.000 pesetas por kilómetro; de manera que el Capítulo II se compondrá de las dos partidas siguientes:

	Pesetas
16'50 kilómetros á razón de 16.000 pesetas.	264.000'00
8'00 kilómetros á razón de 30.000 pesetas.	240.000'00
Total del Capítulo II	504.000'00

CAPÍTULO III

TÚNELES

La obra más importante del trazado que se propone, lo mismo por las dificultades de su ejecución, que por la cuantía de su presupuesto, es el túnel que ha de salvar la divisoria. Su longitud, como ya se ha dicho, será de 2.500 á 2.600 metros; que sin ser excepcional, no deja de alcanzar la categoría de túnel largo con todos los inconvenientes ajenos á esta clase de obras; más sensibles y puestos de manifiesto, cuando se quiere acelerar su terminación, lo cual obliga á multiplicar los puntos de ataque por medio de pozos intermedios, costosos siempre.

La fijación del precio del metro lineal de túnel completamente terminado, ha sido objeto de un detenido estudio, que no reseñaré con detalle, para no alargar sobradamente este escrito. Me creo obligado, sin embargo, á decir algo para demostrar hasta donde sea posible, que el precio señalado ofrece suficientes garantías de acierto, pudiendo esperarse con fundamento, que al abrirse un concurso para ejecutar la obra, se obtenga una economía no despreciable.

El túnel que más datos me ha proporcionado para determinar el coste del de Sóller, ha sido el llamado de Argentera, cerca de la población de este nombre, en la línea de Barcelona á Zaragoza, cuyos trabajos de ejecución están descritos con todo detalle en la obra «Tratado de Construcción de túneles» publicada poco después de terminado el de Argentera por el distinguido Ingeniero

de Caminos Sr. Maristany director que fué de tan importante perforación.

Estudiados con todo detenimiento cada uno de los Capítulos en que se divide el coste de aquella obra, tenidas en cuenta las diferencias de longitudes y sección (la longitud del de Argentera es de 4.040 metros y su sección de 40 metros cuadrados), suponiendo que la mitad del túnel de Sóller tendrá que revestirse por no ser suficiente la consistencia de la capa atravesada, y no olvidando las circunstancias locales, distintas en uno y otro túnel; he fijado en el de Sóller las siguientes partidas, para cada una de las operaciones y los diferentes servicios que á continuación se expresan:

	Por	
	milímetro	
	lineal	
Capítulo I.—Construcción de pozos $\frac{\text{dos pozos}=100.000}{2.500}$		40'00
Capítulo II.—Galería de avance.—Coste igual al de Argentera en la longitud comparable.	101'60	298'60
Ensanche de la corona y stross.—Parte proporcional según la sección	197'00	
Capítulo III.—Gastos especiales (agotamientos, ventilación, alumbrado, personales, transportes, etc.).		63'60
Capítulo IV.—Material de la vía (fijo y móvil para el transporte de los productos		34'00
Capítulo V.—Entibaciones		10'00
Capítulo VI.—Terrenos para instalaciones y depósitos de materiales sobrantes, arreglo de caminos, etc		15'00
Capítulo VII.—Revestimiento $\frac{1250 \text{ por } 120}{2500}$		60'00
Total		520'20

Los precios que se pagaron á los Capataces, mineros, peones y muchachos empleados en los trabajos del túnel de Argentera, fueron respectivamente de 5'00, 3'75, 3'00 y 2'00 pesetas. Es indudable que en Mallorca no se pagarán jornales tan subidos, y para tenerlo en cuenta, al fijar el precio del metro lineal del túnel de Sóller por comparación con aquella obra, he rebajado en un 10 por 100 el coste deducido, con lo cual quedará éste en 520'20—52'02=468'18 pesetas.

Otro túnel que por su longitud, 2678 metros, ha podido proporcionar un buen término de comparación para deducir el precio del metro lineal que trato de fijar para el de Sóller, es el de Arschuiller. Es su sección de 57 metros cuadrados, para doble vía, y revestido en toda su longitud. Costó 965 francos el metro lineal. Hechas las reducciones debidas por la diferencia de sección (de 57 m. á 21'30) y la longitud revestida, el precio indicado quedaría en 423'00 pesetas.

El estudio del túnel de Ste. Pierre desifs, de 2.528 metros de longitud, el de Saint Benoit de 2.900 y otros de longitudes parecidas, me han dado de 420 á 450 pesetas al-hacer las reducciones para colocarlos en condiciones comparables al del Coll de Sóller.

Las fórmulas y reglas prácticas establecidas por Dan, Nord-ling y Sejourné, Ingenieros que han construido muchos túneles, partiendo todas ellas del precio del metro cúbico de desmonte á cielo abierto y estableciendo módulos para la galería de avance y para el stross, dan también valores que oscilan alrededor de aquellos límites. Y, por último, la escala de precios establecida por la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante para dar por subasta la construcción de numerosos túneles de variable longitud de la línea de los ferrocarriles directos,

escala que varía, como es natural, con la longitud, dá también para el de Sóller un coste kilométrico bastante inferior á 500 pesetas.

Sin embargo, ante la incertidumbre de si serán ó no suficientes algunas de las partidas detalladas en el primer estudio, por la gran parte aleatoria que forzosamente tiene que haber al querer determinar analíticamente un precio como el de un metro lineal de túnel en el cual concurren tantas circunstancias difíciles de prever, no he vacilado en aumentar hasta 500 pesetas el de aplicación al rúnel de Sóller, para llegar al presupuesto máximo que me propongo deducir para el trazado que se ha descrito.

Además del túnel que salva la sierra de Alfabia, el zig-zag que ha de desarrollarse por la ladera de Son Angelats para permitir un descenso á Sóller con pendientes inferiores á 20 milésimas, obliga otro ramo subterráneo, en el extremo de dicho zig-zag de unos 300 metros de longitud y coste relativamente económico; pues lo fijo en 220 pesetas el metro lineal.

Se tendrá, pues, para el Capítulo III:

	Pesetas
2.600 metros lineales de túnel á 500'00 pesetas. . .	1.300.000
300 metros lineales de túnel á 220'00 pesetas. . .	66.000
Total del Capítulo III. . .	1.366.000

CAPÍTULO IV

ESTACIONES Y CASILLAS DE GUARDA

Las partidas que componen este Capítulo están tomadas del proyecto de Ferrocarril de Palma á Sóller por Valldemosa:

	Pesetas
ESTACIÓN DE PALMA. —Edificios para viajeros, mercancías, cocheras para vagones, depósito de máquinas, muelles, andenes, retretes, aguada, empalizada, pequeño taller de reparaciones	70.000
ESTACIÓN DE SON SARDINA. —Edificio, andén, retrete, muelles y empalizada	10.000
ESTACIÓN DE BUÑOLA. —Edificio, retretes, andén, aguada, muelles y empalizada	12.500
ESTACIÓN DE SÓLLER. —Edificio para pasajeros y mercancías, muelles cubiertos y descubiertos, andenes, aguada, retretes, empalizada	35.000
SEIS CASILLAS de guarda á 1.500.	9.000
Total del Capítulo IV . . .	136.500

CAPÍTULO V

MATERIAL DE ESTACIONES

(Deducido por comparación con los ferrocarriles de Mallorca):

	Pesetas
Estación de Palma	20.000
Estación de Son Sardina	6.000
Estación de Buñola	7.500
Estación de Sóller	12.500
Total del Capítulo V . . .	45.000

CAPÍTULO VI

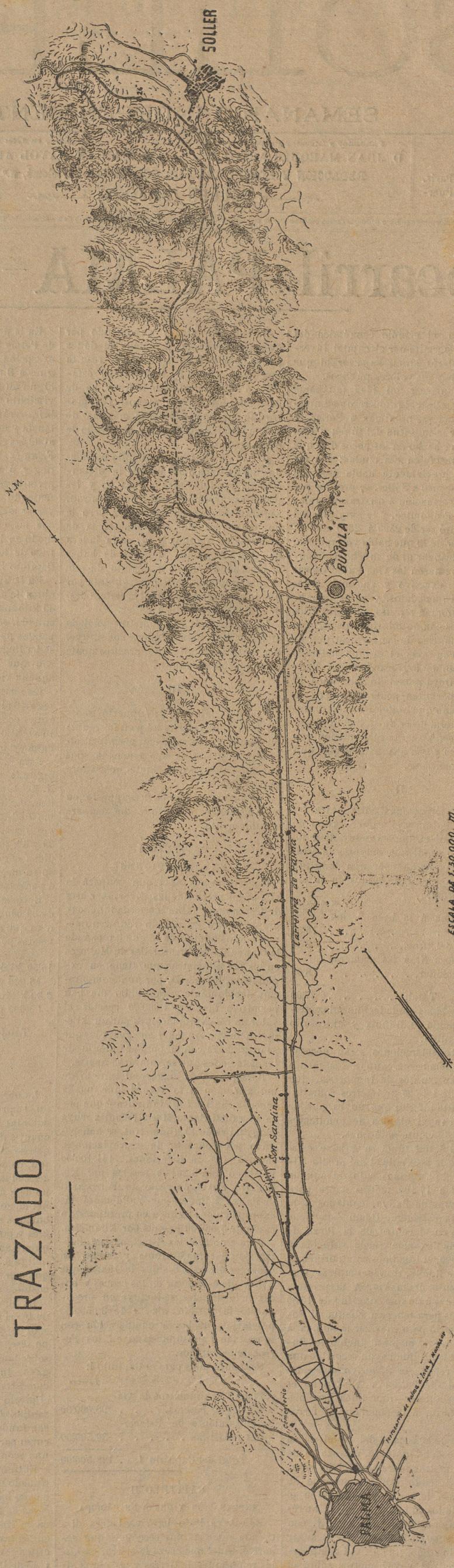
MATERIAL FIJO

	Pesetas
27'00 kilómetros de vía (carri-les de acero Bessemer, traviesas de roble ó de pino creosotado, bridas ó eclissas tornillos, balasto, colocación, etc.) á 16'00 pesetas el metro lineal	432.000
1100 metros lineales de vía dentro de la Estación de Palma	
300 metros lineales en la de Son Sardina.	
350 metros lineales en la de Buñola.	
600 metros lineales en la de Sóller	
Total del Capítulo VI. . .	469.600

CAPÍTULO VII

PASOS A NIVEL, VARIACIONES DE CAMINOS Y CAUCES, GASTOS VARIOS

27'00 kilómetros de vía á 400 pesetas	10.800
---	--------



PLANO GENERAL DEL TRAZADO

CAPÍTULO VIII
POSTES DE TODAS CLASES Y TELÉGRAFO
27'00 kilómetros de vía á 100 pesetas 2.700

RESÚMEN

	Pesetas
Capítulo I—Expropiaciones	128.500
Capítulo II—Explanación y obras de fábrica	504.000
Capítulo III—Túneles	1.366.000
Capítulo IV—Estaciones y casillas de guarda	136.500
Capítulo V—Material de estaciones	45.000
Capítulo VI—Material fijo	469.600
Capítulo VII—Pasos á nivel, etcétera	10.800
Capítulo VIII—Postes de todas clases y telégrafo	2.700
Total.	2.663.100

Dirección facultativa, administración, imprevisos, etcétera, 7 por 100. 186.417

Total general. 2.849.517
que dividido por la longitud de la vía, da para el coste kilométrico la cantidad de 105.537'66 pesetas.

MATERIAL MOVIL

La escasa longitud del ferrocarril de Palma á Sóller por Buñola, se presta perfectamente á una explotación de lanzadera que suprimiendo cruces de trenes, aparte otras ventajas, tiene la de reducir á un mínimo el número de locomotoras y vehículos de todas clases para un determinado tráfico.

Dicha explotación podrá hacerse con todas las garantías de comodidad para el público, con el material móvil siguiente:

	Pesetas
3 Locomotoras á 50.000 pesetas	150.000
8 Coches de viajeros, mixtos y de 38 plazas, con freno, á 10.000 pesetas	80.000
10 Vagones de mercancías cubiertos, con freno, á 3.000 pesetas	30.000
20 Vagones plataformas, con freno, á 2.000.	40.000
Total del material móvil.	300.000

RESÚMEN GENERAL

	Pesetas
1.º—Expropiaciones, obras de todas clases, material fijo y accesorios, dirección facultativa, etc.	2.849.517
2.º—Material móvil	300.000
Importe total del presupuesto.	3.149.517

ó sean 116.648'77 pesetas por kilómetro.

IV

Determinado el importe total del presupuesto, trataré de fijar los gastos de explotación, para después deducir mediante una prudente comparación con los ingresos calculados, si la solución propuesta para el ferrocarril de Sóller, es práctica bajo el punto de vista económico, como lo es si solo se atiende á la parte técnica.

Para valorar los gastos anuales de explotación y conservación, supongo montados bajo un pié económico la Administración general y la Sección de Contabilidad, cual lo requiere la escasa importancia de la línea que ha de administrar y dirigir. Siendo honorífico el cargo de Director, todos los restantes gastos de Administración y Contabilidad podrán satisfacerse con la cantidad de 8.000 pesetas anuales.

En la sección de Movimiento y tráfico, supongo el número de Jefes, factores telegrafistas, conductores de tren, guarda frenos y mozos estrictamente necesarios para el servicio, con sueldos iguales ó análogos á los que satisface la actual Compañía de ferrocarriles de Mallorca. En este supuesto 23.000 pesetas anuales serán suficientes para el pago de todo el personal de esta sección con más los impresos y otros gastos materiales.

Igual criterio he seguido para determinar los gastos anuales de Material y tracción y el de Vía y obras; pudiendo señalar como partidas muy probables las de 42.500 y 18.000 pesetas respectivamente, en la hipótesis de ser cuatro el número de trenes diarios.

Los gastos anuales de Explotación y conservación, serán, según lo expuesto, como siguen:

	Pesetas
1.º Administración general y Contabilidad	8.000
2.º Movimiento y tráfico.	23.000
3.º Material y tracción	42.500
4.º Vías y obras.	18.000
Total.	91.500

ó sean 3.388'88 pesetas por año y kilómetro.

V

Para calcular los ingresos probables del ferrocarril de Sóller directo, no poseo otros datos que los facilitados por ese Ayuntamiento, copia de los que ha calculado la Comisión al efecto nombrada. Fija ésta en 276.420'00 pesetas los correspondientes al grupo Sóller-Fornalutx a los que hay que añadir unas 5.000 pesetas por concepto de encargos y servicios de Correos, ó sean en conjunto 281.420'00 pesetas.

No figuran en el estado que poseo los ingresos que proporcionarán las Estaciones de Buñola y Son Sardiña; pero sin temor á cometer gran error, por comparación con los de Esporlas por una parte, y los de Son Serra, la Vileta y Son Rapiña por otra, los he fijado en 25.000 pesetas; con lo cual los ingresos de toda la línea ascienden á 306.420'00 pesetas.

Tengo sobrados motivos para creer que el trabajo de la Comisión citada es serio, que se ha seguido un criterio restringido no admitiendo como ingresos más que aquellas partidas que han podido comprobarse. Me consta además que para el cálculo del aumento de tráfico producido por el ferrocarril, ha admitido coeficientes muy inferiores á los generalmente adoptados en trabajos análogos y á los que la experiencia de otras vías férreas, y especialmente las de Mallorca, viene señalando. Sin embargo, para ponernos á cubierto de todo error material ó de concepto y sobre todo, para estar en el caso más desfavorable, así como he calculado el presupuesto de gastos con criterio amplio admitiendo costes kilométricos y partidas alzadas á todas luces crecidas, tomaré como ingreso total la partida redonda de 250.000 pesetas algo inferior á la calculada por la Comisión. Los beneficios líquidos resultan ser de 250.000—91500 pesetas ó sean 158.500 pesetas, y el interés del capital invertido de $\frac{258.500}{81.500} = 5.03$ por 100, superior al que dan los valores públicos, como se ha dicho al principio de este escrito. Y en consecuencia:

La línea férrea que una directamente á Palma con Sóller salvando con un túnel la sierra de Alfabiá, es posible técnica y económicamente.

VI

Establecidas las líneas generales del ferrocarril Palma á Sóller directo, determinado su presupuesto y calculados los beneficios líquidos que pobablemente producirá, se está en condiciones para hacer un estudio comparativo con el llamado Palma á Sóller por Valldemosa y Deyá, para deducir cual ofrece más ventajas financieras y reúne mayor suma de comodidades para las poblaciones extremas, especialmente para Sóller que es la que dá hoy calor y vida á la idea y á la que ha de proporcionar mañana la mayor parte de los rendimientos.

Para comparar ambos proyectos bajo el punto de vista de sus beneficios, no cabe hacer reducción de ninguna clase en el presupuesto total calculado por el Ingeniero que redactó el proyecto de ferrocarril de Sóller por Valldemosa. Con el trazado seguido en este proyecto no es posible hacer economías sensibles, antes al contrario, algunas partidas y precios tendrían que ser reforzados notablemente si se llevara á las vías de hecho. Por esto le restaremos tan solo 248.043'86 pesetas que suponemos corresponderán al ramal hasta el puerto no incluido en el presupuesto que he calculado para el ferrocarril directo.

El del Ferrocarril de Valldemosa quedará por tanto en 5.000.000 de pesetas. Esto supuesto, las ventajas del ferrocarril directo son las siguientes:

1.ª Para la construcción de toda la vía y adquisición del material móvil son suficientes 3.200.000 pesetas en números redondos, mientras que el de Valldemosa exige la inversión de 5.000.000 por lo menos.

2.ª El capital empleado en la construcción y explotación del Ferrocarril directo, producirá, según todas las probabilidades, más del 5 %, mientras que el que se invirtiera en el de Valldemosa (según ingresos de la Comisión y el criterio restringido que he seguido al valorar los beneficios) no alcanzaría sino el 3.20 %, en el supuesto que los gastos de explotación fueran de 4.870 pesetas por kilómetro como se calcula en el proyecto.

3.ª De Palma á Sóller por el Ferrocarril directo, se tardará próximamente una hora, no bajando de dos y media el tiempo que emplearía el tren en recorrer los 41 kilómetros de la otra línea.

4.ª La línea directa con sus pendientes máximas de veinte milésimas y ra-

dios mínimo de 150 metros, además de ser de explotación económica y conservación fácil, estaría menos expuesta á accidentes que la de Valldemosa, cuyas pendientes se aproximan mucho á treinta milésimas en gran parte de su recorrido, con radios de 125 metros.

En cambio la línea Palma á Sóller por Valldemosa serviría mayor número de pueblos y más extensas comarcas y se desarrollaría en su mayor longitud por valles hermosos y laderas espléndidas con panoramas encantadores que convertirían el viaje á Sóller en una verdadera excursión de recreo. El turismo había de proporcionar no despreciables ingresos á aquella línea, y no lo dejó de tener en cuenta la Comisión que estudió el problema económico.

¿Son razones estas de suficiente fuerza para contrarrestar las palmarias y utilísimas ventajas del trazado directo? En modo alguno: En este caso, y no será seguramente el primero, la rigidez de los números y el odioso tanto por ciento, imponen una solución determinada que conduce al viajero por un túnel largo y obscuro en vez de pasearlo por selvas, bosques y valles hermosísimos iluminados por un sol espléndido.

VII

Se habrá notado que siendo el encargo del Ayuntamiento de Sóller estudiar una línea que después de cruzar la divisoria fuera á unirse en Santa María al ferrocarril central de Mallorca, para nada me he ocupado de dicho enlace, y he colocado el origen de la línea que propongo, en los alrededores de Palma, donde se proyecta construir Estación propia. Cuestión es esta última, sin embargo, que dejó para resolver definitivamente el día que se estudie la nueva vía férrea, pues quizá sea más conveniente servirse de la Estación actual, mediante convenio con la Compañía de ferrocarriles de Mallorca. Entonces un estudio económico del problema resolverá lo que deba hacerse.

Pero por lo que atañe al enlace en Santa María, tendré que hacer algunas consideraciones en apoyo de la solución que propongo, ya que no cumple en realidad con las condiciones que me señaló el Ayuntamiento de Sóller.

Si en vez de fijar en Palma el origen de la nueva línea férrea, se hiciera arrancar ésta de la Estación de Santa María, tendríase, desde este punto á Sóller, el siguiente recorrido.

	Kilómetros
De Santa María á Buñola	9.00
De Buñola á la boca S. del túnel	2.50
Longitud del túnel	2.50
Desde la boca N. á la Estación de Sóller	8.00

Total 22.00 Kilómetros de vía á construir ó sean cinco menos que los exigidos por la línea directa, con una diferencia de presupuesto que no pasaría de 200.000 pesetas.

El recorrido total desde Sóller á Palma sería de 22 por 14=36 kilómetros y la duración del viaje teniendo en cuenta la parada en Sta. María, muy cerca de dos horas, con todos los entorpecimientos é inconvenientes que lleva consigo una explotación combinada entre dos distintas compañías.

Estos datos me hicieron desistir de primera intención del estudio Sóller-Sta. María, que reconocí muy inferior al Palma á Sóller directo.

VIII

Réstame añadir, y con ello terminará este ya largo escrito, que no considero útil por ahora, económicamente hablando, construir los seis kilómetros de vía que habrían de unir á Sóller con su puerto.

Ni el tráfico de mercancías ni el movimiento de pasajeros que por ellos se desarrollara, guardarían relación con la cuantía del presupuesto de sus obras y el coste de las expropiaciones.

No hay que soñar en que una sola tonelada de mercancía recorra el trayecto Palma-Puerto de Sóller, y si se hace un estudio detenido del tráfico local desarrollado hoy por la carretera que une á Sóller con su puerto, se sacará la consecuencia de que poquísimas mercancías, ya por el punto de procedencia, ya por su destino, ya por su naturaleza, seguirían la línea férrea.

Hoy por hoy, no ha de llenar ésta ninguna necesidad en el corto tramo comprendido entre Sóller y su puerto, y en obsequio á la economía, debe aplazarse su construcción para cuando las circunstancias lo aconsejen.

Si merced á un servicio regular de vapores rápidos que pudiera establecerse entre el puerto de Sóller y el de Barce-

lona, cosa no probable dadas las condiciones de aquél, se originara un movimiento de pasajeros digno de tenerse en consideración, coches cómodos combinados con la llegada de trenes y vapores, llevarían fácil y rápidamente dicho pasaje de uno á otro vehículo.

IX

La solución propuesta para unir á Sóller con Palma por medio de una vía férrea ¿es lá mejor? ¿es la más corta? ¿es la más económica ó conveniente? Guardarme bien de hacer tal afirmación, que ni los reconocimientos y estudios han sido lo suficientemente prólijos ni alcanzo puntos de saber y de inteligencia que garanticen tal seguridad.

Nuevas investigaciones en aquella sierra, reconocimientos y estudios emprendidos por Ingenieros más expertos, darán por resultado, no lo dudo, trazados más perfectos en sus líneas generales, únicas que yo he señalado, y soluciones geniales y quizás más económicas.

Pero yo, después de este modestísimo trabajo, tendré la satisfacción íntima de haber encontrado para el porvenir y bienestar de Sóller, en lo que á su comunicación con Palma se refiere, una solución, imperfecta como mía, que otros corregirán, completarán y harán práctica.

Palma 11 Noviembre 1904.—El Ingeniero de Caminos, Pedro Garau.

ESTUDIO de la COMISION ORGANIZADORA
ACLARACION NECESARIA

En la luminosa memoria que antecede, acerca del proyecto de nuestro ferrocarril directo, su autor, el ilustrado Ingeniero D. Pedro Garau, estima serio y prudente el estudio del tráfico calculado á esta ciudad por la Comisión que formuló el mismo proyecto de presupuesto por Deyá, Valldemosa, etc., y aún declara el señor Garau en su concienzuda memoria, que juzga restringido el cálculo de aumento de movimiento de pasaje que en aquel trabajo se menciona.

Apesar, empero, de ser voto de calidad el voto del señor Garau en trabajos de esta índole, la Comisión citada, entendiéndole de todos modos conveniente publicar el origen y fundamento de los resultados de su estudio, para que el modesto trabajo económico de que se trata, sometido al juicio de todos, unido al notable trabajo técnico del señor Garau, sea una garantía más de la bondad y excelencias del proyecto.

Una genial solución técnica del problema de nuestro ferrocarril directo hallada por un Ingeniero de vastos conocimientos, emplaza Sóller, á una hora escasa de Palma, poniéndonos á la vez en fácil y rápida comunicación con el interior de la Isla, y el irrefutable argumento de los números nos demostrará también, que los capitales que se aplicuen á la realización de este proyecto, obtendrán mayores rendimientos que los que producen las mejores colocaciones de nuestros tiempos, convirtiéndose de esta manera, en hermosa realidad de mañana, el sueño imposible de ayer, acariciado por todos, del ferrocarril Palma-Sóller.

Es á continuación el estudio económico de este proyecto:

Presupuesto de ferrocarril Palma-Sóller
POR
BUÑOLA Y SON SARDINA

Para formular el presupuesto de ingresos de nuestro ferrocarril por el Coll, tomamos por base el tráfico actual de los pueblos interesados en la línea, sumando al resultado numérico del estudio minucioso que con criterio restringido hicimos anteriormente acerca del tráfico de Sóller y Fornalutx con motivo del anterior trazado por Deyá y Valldemosa; los resultados del estudio que hoy hacemos con igual criterio, del tráfico de Buñola y Son Sardiña, según informaciones que de dichos pueblos nos facilitan, y lejos de aumentar el movimiento actual de tráfico que resulta de ambos estudios, lo disminuimos en absoluto en cuanto á mercancías, y respecto á pasaje lo aumentamos en proporciones tan insignificantes en relación al aumento que señalan las estadísticas ferroviarias, que este pequeño aumento, resulta también una notable disminución relativa.

Efectivamente, las estadísticas ferroviarias, arrojan un aumento notable de tráfico en las poblaciones servidas por ferrocarriles, debido á la mayor facilidad que se proporciona al pasajero con este medio de locomoción, y por el natural desarrollo que adquieren las industrias, comercio y agricultura, con la economía en los arrastres.

Las referidas estadísticas en cuanto á pasaje, á los pueblos servidos por ferrocarriles, señalan un movimiento mayor de pasaje, de cinco á diez veces, del que antes tenían, y nosotros, sugetándonos al criterio restringido que nos hemos impuesto, nos limitaremos á doblar el pasaje actual de Buñola, y escasamente, doblaremos el de Sóller y Fornalutx. Decimos que escasamente doblaremos el pasaje de Sóller y Fornalutx, porque solo consignaremos entre el pasaje de Fornalutx, el que se sirve de nuestras diligencias, no incluyendo en el mismo, el que circula en los carretones *d'en Benet y Pera Simón*, y porque tampoco consignaremos una buena parte del pasaje de Sóller que circula en coches, carretones y carros, en fiestas y ferias, corridas de toros y casos extraordinarios, no incluidos en las certificaciones del movimiento actual de pasaje que de Sóller poseemos.

SOLLER Y FORNALUTX

PASAJE.—Para apreciar con verdadera exactitud el movimiento actual de pasaje de ambas poblaciones, la Comisión se ha procurado certificados de nuestras diligencias, y de los dueños de coches de alquiler de esta localidad.

Según certificado de D. Antonio Rullán, Administrador de la Compañía de estas diligencias, circulan setenta y dos pasajeros diarios, entre ida y vuelta, en los coches denominados diligencias ó de servicio periódico.

Según certificación suscrita por don Sebastián Sbert, D. Juan Forteza, don José Pons, D. Lucas Morell y D. Cayetano Pomar, dueños de los coches de alquiler de esta Ciudad, concedores con exactitud del trabajo de sus respectivos coches, y por la circunstancia de hallarse constantemente sobre la carretera pueden apreciar también, casi con tan igual exactitud, el movimiento de los carruajes de otras procedencias, lo propio que el de carretones, certifican que son treinta y ocho los pasajeros entre ida y vuelta que diariamente circulan con dichos vehículos, sin contar en esta cifra, el pasaje de los casos extraordinarios enumerados.

Según estas certificaciones, el movimiento diario de pasaje de Sóller y Fornalutx, se eleva á 110 pasajeros, que al año suman 40.150, los que doblados solamente, dan un contingente anual de 80.300. Calculados una quinta y media parte en primera, dos quintas partes en segunda y otra quinta y media parte en tercera, á razón de pesetas 2'25, 1'85 y 1'40 respectivamente, dan el resultado siguiente:

	Ptas. Cts.
En 1.ª—Una quinta y media parte: 24.090 pasajes á 2'25 pesetas	54.202'50
En 2.ª—Dos quintas partes: 32.120 pasajes á 1'85 pesetas	59.422'00
En 3.ª—Una quinta y media parte: 24.090 pasajes á 1'40 pesetas	33.726'00

MERCANCIAS.—Con el servicio del ferrocarril es indudable que hemos de abaratar el precio de transporte de las mercancías, y dentro esta pauta hemos de encerrar nuestros números.

Consideramos también conveniente establecer dos tipos de precios á las mercancías; el uno lo aplicaremos á la carga que denominaremos general como frutas, hortalizas, cerdos, comestibles, bebestibles, pieles, tejidos, maderas, aceite, petróleo, etc., etc.; y el otro precio lo aplicaremos á las mercancías baratas, y de gran consumo, como lignito, carbonilla y sillares de *marrés*; estableciendo la tarifa de cinco pesetas por tonelada á las primeras, y la de tres pesetas á las segundas.

MERCANCIAS GENERALES

Valiéndose esta Comisión de los datos consignados en

Suma y sigue. 147.350'50

Pesetas Cts. 147.350'50

Suma anterior. 147.350'50
las estadísticas de la Administración de consumos de este Ayuntamiento, de los datos suministrados por fabricantes, comerciantes y cosecheros, y de los datos que se ha procurado de cuantas personas idóneas ha creído conveniente consultar; ha procedido á un detenido estudio, artículo por artículo, de las mercancías que se exportan ó importan, que ha dado el resultado que á continuación se detalla:

Exportación anual

	Toneladas
Frutas y hortalizas, naranjas inclusive.	2.200
Industria de tejidos.	300
Industria de zapatería.	120
Orujo.	200
Aceite	200
Total exportación.	3.020

Importación anual

Artículos, comestibles y bebestibles; considerando que cada habitante consume un kilogramo diario, y en el supuesto exagerado de que se importan una mitad de estos artículos por nuestro puerto; teniendo Sóller un censo de 8.026 habitantes, este concepto quedará reducido á una importación anual, de	1.464
Cerdos cebados	150
Higos de tránsito	250
Industria de calzado.	80
Maderas de construcción	250
Sal	60
Industria de tejidos.	50
Almidón para las industrias de tejidos.	100
Paja.	200
Petróleo refinado y en bruto.	50
Estiércoles.	360
Algarobas, habas, avena, cebada, maíz y demás artículos para ganado	365
Sillares de piedra de Porreras.	100
Artículos varios de importación y exportación que no merecen concepto especial, tales como mobiliario, espartería, fardería, azulejos, loza y quinalla, hojalatería, zapatería confeccionada, mármoles, papel, hierro, drogas, abonos químicos, tabaco, ganado, pieles para curtir, arboles, naranjas y limones de tránsito, de Buñola, Puigpuent, Establiment y alrededores de Palma, etc., etc. Calculamos en junto este tráfico, en	521
El tráfico total de importación y exportación del pueblo de Fornalutx, lo calculamos modestamente en	1.460
Total importación.	5.460

RESUMEN

	Toneladas
EXPORTACION	3.020
IMPORTACION	5.460

Suman 8.480
que al precio de cinco pesetas una, dan un total de 42.400'00

Estas mercancías pagan actualmente un precio mínimo de diez pesetas por tonelada, reduciendo esta cifra á una mitad, aun concediendo que cada tonelada costara pesetas 1'25, desde el almacén ó depósito á la estación, y pesetas 1'25 desde la estación á domicilio, todavía resultará que las mercancías de Sóller y Fornalutx, de las denominadas generales, las que menos beneficiarán, serán pesetas 2'50 por tonela-

Suma y sigue. 189.750'50

Suma anterior. 189.750'50
Decimos las que menos beneficiarán, porque nueve décimas partes de estas mercancías pagan doce pesetas por tonelada...

MERCANCIAS BARATAS Y DE GRAN CONSUMO

Lignito, carbonilla y sillares de marés
Considerando que estos artículos que actualmente no se importan, ó en tal caso se importan por la vía marítima, podrían importarse todos en ferrocarril abaratando sus transportes...

BUÑOLA

PASAJE.—Poseemos una información de aquel Ayuntamiento, que acusa un movimiento diario de 30 pasajeros entre Buñola Palma y vice-versa...

Table with 2 columns: Description of passenger routes and their respective costs in pesetas.

Nos confirma la creencia de que este cálculo es prudente, comparando Buñola con Sta. María, cuyas poblaciones están situadas casi a igual distancia de Palma...

MERCANCIAS.—Teniendo en cuenta la corta

Suma anterior. 227.419'70
distancia que separa a Buñola de Palma, apreciamos en este caso á la inversa los resultados del ferrocarril, y disminuirémos el movimiento actual de las mercancías de este pueblo...

Disminuyendo un 60 por 100 las 7.270 toneladas de carga que según la citada información tiene Buñola, queda reducido este tráfico á 2.908 toneladas...

SON SARDINA

PASAJE.—Nos hemos procurado una información de D. Antonio Crespi, Vicario de aquel caserío, por la que resulta que los coches propios de Son Sardina...

«Hay días que estos carruajes no son suficientes, y vienen de otras partes, pero no puedo precisar que número de pasajeros transportan. —Los pasajes son á real uno, y teniendo en cuenta que este precio es algo caro, los hay que recorren el trayecto á pié, pero yo no puedo precisar ni aproximadamente el número.»

Concretando el pasaje de Son Sardina á los 25.000 pasajeros que actualmente circulan en los coches propios de dicho caserío, y despreciando el que circula en coches de otras procedencias, lo propio que á los peatones que no son operarios...

Table with 2 columns: Description of passenger routes from Son Sardina and their costs.

Y teniendo en cuenta que los 70 peatones operarios que diariamente bajan de Son Sardina á Palma, debido al precio del pasaje en carriles, recorren este trayecto á pié, lo mismo á la ida que á la vuelta...

Table with 2 columns: Description of services and their costs, including mail and freight.

RESUMEN

Summary table with 2 columns: Description of items and their total costs.

Observaciones

Hacemos observar que al formular nuestro trabajo, lejos de seguir la práctica establecida para esta suerte de estudios, aumentado el movimiento de tráfico que crean los ferrocarriles en todos los casos, lo hemos reducido en absoluto...

En cuanto á pasaje, aún considerando que el pasajero constituye la verdadera base de nuestros rendimientos, y considerando de consiguiente que cualquiera amplitud de cálculo, por insignificante que fuera, habría de elevar considerablemente nuestros ingresos...

Hemos reducido el pasaje actual de Son Sardina, no hemos consignado una parte del pasaje de Fornalutx; despreciamos una cifra mayor ó menor de pasaje de Deyá, y no consignamos entre el pasaje de Sóller al pasajero de fiestas y casos extraordinarios...

Los señores Enseñat Hermanos nos suplican que, por conducto del SÓLLER, hagamos constar su más profundo agradecimiento hacia las Autoridades de esta ciudad y sus muchos vecinos...

que aseguran un movimiento de pasaje bastante mayor que el que han experimentado los nombrados pueblos de la línea Palmesana. ¡A Sóller! que es mucho más de lo que nosotros sabemos expresar en nuestro modesto trabajo...

También hacemos notar, que los precios apuntados en este trabajo, lo mismo en cuanto á pasaje que respecto á mercancías, son excepcionalmente económicos, y que aumentando solo un 10 por 100 dichos precios, aumento apenas perceptible al comerciante y al viajero...

¿Y podemos por último dejar de reconocer, que los factores carga y pasaje que despreciamos, representan un sumando muy importante, no consignado hoy en la suma de nuestros ingresos? Imposible.

LA COMISIÓN ORGANIZADORA, Juan Joy.—Pedro J. Mora.—Ramón Casasnovas.—Juan Pizá.—Jaime J. Joy.—Juan Morell.—Antonio Castañer.—Juan Coll.—Pedro Alcover.—Pedro J. Coll.—José Morell Mayol.—Jaime Valls.—Jaime Torrens.—Miguel Colom.—Francisco Castañer.—Gillermo Colom.—José Ferrer Oliver.—Jaime Marqués.—Lorenzo Roses.—Antonio Mayol.—Juan Puig.—Juan Castañer.—Juan Deyá.—G. Bernat.—José Forteza Pifia.—Jaime Frontera.—J. Estades.

Crónica Local

El pasado día trece, fueron halladas por varios pescadores en las playas del puerto de Sóller y puntos denominados Torrent d'el Port y Campo del Mar, veinte y tres piezas de madera de pino de las conocidas en el comercio con el nombre de madera de metro.

Por causas de verdadera intriga, tuvo que suspenderse la función que estaba anunciada para el domingo último en el teatro de la Defensora Sollerense.

Tal suspensión es digna de censura, venga de donde viniere la culpa, máxime habiéndose publicado en el periódico, en carteles y por medio de prospectos la representación del drama «Margarita de Borgoña».

El martes por la mañana, á las nueve, las campanadas violentas salidas de la torre campanario, en su rudo lenguaje de bronce avisaron al vecindario que se había declarado un incendio en esta ciudad, y rápidamente cundió la noticia de que era la fábrica de tejidos de los señores Enseñat Hermanos la incendiada.

El fuego se inició en un piso que existía sobre la sala de máquinas, al que llamaban secadero, comunicándose seguidamente á la sala de ovilleras que ocupa el segundo piso.

Tomó el fuego tal incremento que se hacía casi imposible atacarlo con éxito. Pero acudió tanta gente, el pueblo en masa, para prestar su ayuda, que después de grandes esfuerzos y de una hora y media de duros trabajos, consiguió extinguir el incendio y evitar que se propagase á los edificios contiguos.

Los almacenes de existencias, por hallarse en otro edificio no sufrieron los horrores del fuego, y la sala de telares que ocupa el primer piso del edificio incendiado, solo sufrió ligeros desperfectos, gracias á los pronto y eficaces auxilios prestados por los que acudieron al lugar del siniestro. Quedó, pues, quemada la sala de ovilleras; la sala de maquinaria y el cuarto denominado secadero, que fué donde se inició el incendio.

Los daños causados son de importancia é imposibles de precisar en estos momentos.

La fábrica está asegurada por la compañía francesa L'Union.

Los señores Enseñat Hermanos nos suplican que, por conducto del SÓLLER, hagamos constar su más profundo agradecimiento hacia las Autoridades de esta ciudad y sus muchos vecinos, que con sus valiosos auxilios lograron la extinción del incendio de que acabamos de dar cuenta.

La función religiosa de la Calenda, celebrada en la madrugada de hoy, en la iglesia parroquial, ha resultado solemne y á ella han asistido muchas personas. A las cinco y media ha sido expuesto S. D. M. y después de cantada la hora de Prima con el martirologio á voces con acompañamiento de armonium, ha subido al púlpito el joven seminarista don

Miguel Alcover Castañer, pronunciando, en correcto mallorquín, un elocuente discurso. Acto seguido se ha celebrado la Misa matinal y reservado después el Santísimo Sacramento.

En la mañana del martes puso anclas en nuestro puerto el vapor «Villa de Sóller», que procedía de Cette y Barcelona. Fué portador de algunos pasajeros y variados efectos.

Para los mismos puertos emprendió viaje dicho buque el miércoles por la noche, llevándose carga general, entre ella regular cantidad de naranjas y limones.

No ha sido afortunada Mallorca, y en especial esta ciudad, en el presente año, en el juego de la lotería de Navidad, pues ninguno de los premios mayores han logrado alcanzar y de los menores es probable sean contados los que se obtengan. ¡Cuántos desengaños en un día!

Y no nos servirán de escarmiento esta ni mil otras lecciones por el estilo que nos conceda la veleidosa suerte. Lo confirma la exclamación de «un año más de trabajar» salida durante estos días de labios de todo cándido español. Esperemos, pues, otros doce meses, y vuelta á desembolsar dinero y alimentar ilusiones.

Se nos dice que la empresa del teatro de la Defensora Sollerense prepara dos grandes y extraordinarias funciones para los días 25 y 26, poniendo en escena los dramas «Margarita de Borgoña» y el gran drama del inmortal Zorrilla, «Traidor Inconfeso y Mártir» y la divertida pieza catalana «Per una solfa».

CULTOS SAGRADOS

En la iglesia parroquial.—Hoy sábado, al anochecer, se cantarán vísperas y completas en obsequio del Nacimiento del Salvador; y á las nueve de la noche, empezarán las máximas solemnes, cantándose después de las lecciones, los correspondientes responsorios á toda orquesta, con autorización del Ordinario. Después de máximas, tendrá lugar el tradicional cántico de la Sibila, y á continuación se celebrará la misa del gallo, seguida de Laudes.

Mañana domingo, día 25. Se celebrará la fiesta del misterio de Belén. A las nueve y media, se cantarán las horas menores y después la misa mayor á veces, con acompañamiento de órgano y armonium, y sermón que pronunciará el Rdo. Sr. D. Antonio Juan Garau, Pbro. A la tarde, después de vísperas, se dará comienzo á la novena en obsequio de la infancia del Niño Jesús. Al anochecer, se cantarán solemnes completas en preparación á la fiesta del siguiente día.

Lunes, día 26.—Se celebrará fiesta solemne en obsequio de Nuestra Señora de la Esperanza. A las nueve y media, se cantarán las horas menores y después la misa mayor, ejecutándose la partitura del Maestro Aulí, y pronunciará el panegírico el Rdo. Sr. don Bernardo Oliver, Vicario.

Sábado, día 31.—Se dará principio á una solemne Oración de Cuarenta horas en honor del Dulcísimo Nombre de Jesús. Exposición á las seis y media, seguida de Misa matinal. A las nueve, horas menores y la misa mayor. A la tarde, los actos de coro; y al anochecer, se cantarán solemnes completas, y después tendrá lugar la función de acción de gracias al Altísimo por los beneficios recibidos durante el presente año, pronunciando el sermón el Rdo. D. Andrés Bisbal, Pbro.

Lotería Nacional

Sorteo del día 23 Diciembre de 1904.

- Primer premio 5.000.000 de pesetas: 15.162 despachado en Valencia.
Segundo premio 5.000.000 de pesetas: 29.851 despachado en Barcelona.
Tercer premio 2.000.000 de pesetas: 34.704 despachado en Badajoz.
Cuarto premio 1.000.000 de pesetas: 22.954 despachado en Málaga.
Quinto premio 500.000 pesetas: 6.792 despachado en Bilbao.
Sexto premio 250.000 pesetas: 2.641 despachado en Madrid.
Premios de 100.000 pesetas: 490, Madrid.—18.003, Madrid.—39.345, Barcelona.
Premios de 90.000 pesetas: 25.506, Madrid.—31.949, Burgos.—29.039, Madrid.
Premios de 80.000 pesetas: 19.463, Madrid.—22.000, Barcelona.—32.934, Madrid.
Premios de 70.000 pesetas: 10.926, Sevilla.—4.905, Cartagena.—26.083, Madrid.—14.643, Coruña.—680, Barcelona.—19.445, Valencia.
Premios de 60.000 pesetas: 38.807, Valladolid.—704, Málaga.—5.045, Sevilla y Barcelona.—2.507, Sevilla.—14.837, Madrid.—21.890, Santiago.—37.654, Barcelona.
Premios de 50.000 pesetas: 36.124, Madrid.—3.735, Barcelona.—6.537, Madrid.—7.959, Madrid.—9.693, Huelva.—28.656, Madrid.—31.886, Valencia.—6.777, Badajoz.