

MISCELÁNEA

LOS PEAJES EN VIZCAYA.—EL GORDO EN SAN SEBASTIÁN.—EL PROGRESO NAVARRO: EL IRATI

En la sesión celebrada recientemente por la Excma. Diputación Provincial, fué tomada en consideración una moción del Presidente de aquélla, Sr. Salazar, relativa a los peajes, que tiene gran importancia.

Se consigna en ella que, suprimidos hace algunos años por la Diputación los derechos de peaje que se celebran en las carreteras provinciales, atendiendo con esto á las nuevas necesidades que han creado los tiempos modernos, en los cuales no es posible que los concursantes sean constantemente detenidos á su paso para satisfacer impuestos, estos peajes han sido restablecidos en parte por diversos municipios de Vizcaya, y enterado el señor Salazar que este impuesto, que ya no existe en parte alguna, que ha sido suprimido por la Diputación á pesar de venir cobrándolo de tiempo inmemorial debe prohibirse lo establezcan los Ayuntamientos y hacer que desaparezca donde ya está establecido.

Son repetidas las quejas—añade—que han llegado hasta la Diputación contra este estado de cosas que tiene poco de moderno, y ha de llamar la atención del forastero que monte en Las Arenas en un automóvil para ir al rompeolas de Santurce, que le exijan, además del natural pago por el paso del puente Vizcaya, dos peajes: uno en Portugalete y otro en Santurce.

La Excma. Diputación, que ya antes se ha preocupado del asunto, impidió el establecimiento de otros peajes que, con el carácter de contribución industrial, se habían establecido por algunos pueblos en las

mismas carreteras provinciales; pero viene autorizando los impuestos municipales de peaje, cuando los caminantes atraviesan vías que son propiedad de los municipios.

El Ayuntamiento de Bilbao, interpretando como es debido la autorización concedida por la Diputación, tiene establecido este impuesto; pero exceptúa de él á los vehículos de tránsito, y esta excepción que hoy existe en Bilbao, es la que, á juicio del firmante de la moción, debe extenderse á toda la provincia, si no se quiere oponer una dificultad de importancia al desarrollo del turismo, fuente de ingresos y beneficios para los pueblos que disfrutan de él. En consecuencia de lo que antecede, el Sr. Salazar propone en su moción:

1.º Se podrá cobrar un impuesto á los dueños de los carruajes y caballerías que no estén domiciliados en el Municipio que implante el impuesto, siempre que el Ayuntamiento tenga establecido el impuesto industrial para los dueños de vehículos matriculados en la población.

2.º Se exceptúa del pago del impuesto á todos los vehículos que abandonen la población en el mismo día en que hayan entrado en ella, á no ser que descarguen mercancías que hayan importado ó carguen sus vehículos con géneros dentro de la población para ser transportados dentro ó fuera del pueblo.

3.º Las mercancías que procediendo de fuera de la jurisdicción del pueblo que establece el impuesto sean descargadas en estación de ferrocarril, aunque esté situada dentro del término jurisdiccional de de aquél, se consideran como de tránsito para los efectos del impuesto, y los vehículos que las transporten ó que recojan mercancías en el pueblo quedarán exceptuados del impuesto.

4.º Con objeto de cumplir lo preceptuado en la circular de la Presidencia de la Excm. Diputación, fecha 9 de Diciembre de 1905, comunicando á los señores alcaldes un acuerdo tomado por V. E. en 7 del mismo mes y año, esta moción, aunque sea aprobada, no empezará á surtir efecto hasta los presupuestos de 1912, siempre y cuando la aprobación de la moción tenga lugar antes de 1.º de Septiembre de 1911.

*
* *

¡El 22.101! Ese es el número agraciado con el gordo de Navidad.

Ha tocado en San Sebastián, pero no ha caído, y ha atravesado la frontera de Francia sin dar el más ligero tumbo, ni el más simple estropero.

Á su favor han emigrado seis millones de pesetas. ¡Qué ocasión ésta para que el Gobierno extremara sus medidas contra la emigración! Porque es evidente que la emigración nos empobrece. Sobre todo cuando es de seis millones de pesetas!

Menos mal que ha sido más atento el premio segundo, correspondiente al número 1.565 que, ese sí, ha caído en San Sebastian con los tres millones del ala.

Tan del ala, que un buen pico voló también hacia la frontera; pero en fin, no quedarnos tan mal parados con esta segunda caída.

Pero para caídas las del año 1888, que fué la última vez que nos visitó el gordo de Navidad.

Qué año aquel de los tres ochos, del que en el *Egunaria* publicado por el Consistorio, decía el festivo Soroa:

Iru zortziko ditu
ta poztu gaitezen
ez da bada faltako
zortzikorik aurtén.

Y bailamos de gusto, vaya si bailamos, pues aunque añadió Soroa:

Arboletan ez dira
agertuko opillak
zitzillik ta lukainkaz
kallak josiyak

el premio gordo nos proporcionó tales satisfacciones, que aun andan por las calles multitud de *lukainkas*.

Pero la caída fué, en verdad, completa.

Correspondió parte del premio a dos apreciables industriales instalados entonces en el muelle, y al dirigirse á ellos el simpático donostiatra D. Guillermo Instauder, de cuya administración procedía el número, resbaló y cayó al agua el desgraciado administrador.

Mientras le sacaban, en el estado que es de suponer, gritaba una *kayaurretarra*:

Loteria ta loterua kayian erori dira.

(Han caído en el muelle la lotera y el lotero.)

¡Eso es caer de veras!

* * *

Importancia grande tienen para Navarra las empresas que esta poderosa Sociedad está construyendo. Tres factores primordiales en concep-

ción y desarrollo hemos de considerar en ella. El monte Irati, el ferrocarril eléctrico y D. Domingo Elizondo. Factores que mutuamente se enlazan, porque sin la explotación del frondoso monte, uno de los principales de España, holgaría el ferrocarril; y sin el alma de la rica Sociedad, todo fe y entusiasmo, sin el Sr. Elizondo, que ha dado vida á las magnas obras, el monte hubiera continuado virgen, creciendo en las selváticas frondas, por donde el astro rey no penetra en las horas meridianas ni en las siestas estivales, nuevos arbustos y árboles, jamás heridos por el filo del leñador. Ha sido, pues, la integral de la Sociedad «El Irati» su digno presidente D. Domingo Elizondo.

Lamiendo las faldas del abrupto terreno en una longitud aproximada de ocho kilómetros, distinguese desde la villa de Aoiz un cauce conductor del agua represada en el Irati. Véase al terminal depósito retentor del líquido que partiendo de él con un desnivel aproximado de 50 metros, por un holgado metálico tubo de 1,50 metros de diámetro penetra en la hermosa galería de máquinas, de cuyo tubo conductor general repártese por tres tubos parciales de menor diámetro a tres turbinas tipo Chaad de una potencia individual de 500 caballos, con sus magníficos y precisos reguladores. Acoplado directamente á cada turbina se encuentra un alternador monofásico tipo Brown-Boveri con su excitatriz sobre el mismo árbol. Estos grupos electrógenos se acoplan en paralelo. La corriente en ellos generada es de baja tensión, la cual se eleva en la misma fábrica por transformadores monofásicos á 6.000 voltios, que es la de alimentación del hilo de trabajo del ferrocarril eléctrico.

Tal es, á grandes rasgos y sencillamente descrita, la hermosa central hidroeléctrica del Irati. Actualmente ya terminada y funcionando sin interrupción, se acopla con la central también hidroeléctrica que la misma Sociedad posee en Artozqui y que suministra luz y fuerza á sus clientes de Pamplona.

El ferrocarril eléctrico está terminándose, sólo faltan unos diez kilómetros de fijación del hilo del trabajo. Sobre esbeltos postes de cemento armado se han fijado consolas metálicas perfectamente aisladas en la que se sustenta el hilo portador de hierro, que con enlaces *ad hoc* sostiene el hilo de trabajo de cobre eléctrico.

Esta línea eléctrica se ha montado como su análoga la de Spindlerfeld-Johanvisthal en Prusia. La vía está terminada, pequeños detalles de retoques de detalle fáltanle únicamente; de todo su trazado, el más

hermoso es el de la «Foz» de Lumbier. En la escarpada de la montaña bajo la que se desliza en angostoso cauce el río Irati, sobre la roca viva de gran dureza, la dinamita perforó dos túneles y el trabajador dispuso terraplenes sobre los que está montada la vía.

En el trayecto de Artajo á Lumbier encuéntranse tres hermosos puentes metálicos de dos y tres luces que acceden el paso del ferrocarril por las vías Irati y Salazar. Espérase que no ha de tardar el trole conductor de gratas nuevas en recorrer el total de la línea entre Pamplona y Sangüesa.

Mas este ferrocarril es tan sólo una parte de las magnas empresas de la poderosa Sociedad navarra. Otra importantísima obra, que es la de instalación de una nueva industria no sólo en Navarra sino en España, estará en funcionamiento muy pronto. Nos referimos a la fábrica de productos químicos extraídos de la madera del rico monte, de la cual otro día nos ocuparemos. Además, su fábrica de aserrar madera, que en ininterrumpido girar de sus sierras de cintas corta diariamente buen número de metros cuadrados, es sin duda alguna una de las más importantes de España.
