





# La catástrofe de Torremontalbo

VISITA DE NUESTRO REDACTOR AL LUGAR DEL SUCESO

RELATO COMPLETO DEL SINIESTRO Y CAUSAS QUE LO OCASIONARON.—INFORMACIÓN GRÁFICA DE FOTOGRAFÍAS HECHAS EXPRESAMENTE PARA EL DIARIO UNIVERSAL.

## En el camino. Impresiones que se reciben. Asalto de campesinos

Miranda 29 (9 m.). Acompañando al director de Obras públicas y al ingeniero jefe de la división, Sr. Escalona, hemos salido de Miranda en un tren de mercancías que lleva viajeros.

Van también los ingenieros de esta zona y personal de la Compañía.

En el camino nos informamos de los trabajos que para el salvamento se están realizando. En los primeros momentos después de la catástrofe, la confusión fue horrible. Nadie acertaba a dar una disposición acertada, y únicamente cuando llegaron los ingenieros militares de Logroño, al mando del teniente coronel señor Ortiz, comenzó a hacerse algo práctico.

Desgraciadamente los primeros esfuerzos resultaron con efecto contrario, pues al intentar separar el tender valiéndose de una gruesa maroma, el vehículo, que pesa con la carga más de veinte toneladas, cayó sobre el montón que formaba el tren aplastándolo más.

Los ingenieros propusieron volar todo el material destruido con dinamita, oponiéndose a ello el ingeniero de la línea.

San Asensio 29 (10 m.). Desde dos o tres estaciones antes del puente de Najerilla el tren viene completamente lleno.

En los estribos se han subido vecinos, siendo impotentes los empleados y guardias civiles para hacerlos bajar.

El Sr. Burgos invita a tres obreros a que suban en el break que nos lleva. Son tres vecinos del inmediato pueblo de San Vicente.

Al reconocer entre nosotros al diputado republicano por el distrito, Sr. Treviño, le saludan afectuosos.

El director de Obras públicas les invita a que beban un vaso de vino, los muchachos aceptan contentísimos y desde entonces se convierten en escolta nuestra diciéndonos a todo el mundo: ¡Venimos con el director de Obras públicas!

En el sitio de la catástrofe. Estado del puente

Miranda 29 (2,40 t.). Regresamos en este momento del sitio de la catástrofe.

En San Asensio organizamos el servicio telefónico, que enviamos a Miranda con el conductor del tren 161 que llegará a esta estación a la una y media.

El espectáculo que se nos ha ofrecido ante la vista es horrible y verdaderamente conmovedor.

Por el puente sobre el río Najerilla, de 16 metros de altura y 188 de longitud, avanzamos el director de Obras públicas.

Los restos del tren descarrilado

cas, los ingenieros, el inspector principal del Norte, Sr. Ferrer, el jefe del movimiento, Saavedra, y los periodistas.

Caminamos con precaución, pues el espacio que hay entre las traviesas es grandísimo y las tablas de los lados muy frías. Sobre el puente aparecen rotos los hilos del telégrafo.

A poco más de la mitad del puente ya comienza a verse desviación sobre los raíles, y poco más allá mordeduras en las traviesas, causadas por las ruedas de la máquina descarrilada.

Al llegar antes del último tramo tememos que detenernos, pues allí falta puente. La barandilla de ambos lados ha desaparecido, y el piso del puente falta por completo.

A un lado del río se ve la parte superior del tren, que presenta enorme montón.

Sobre el terreno, los individuos técnicos que van reconociendo que el puente estaba en malas condiciones. Está muy viejo y tiene muchas traviesas carcomidas. Han saltado algunos tornillos, y no tiene contracarriles. Aquello, pues, estaba en descuido y ha contribuido a la catástrofe.

Los restos del tren. Montón de astillas y seres humanos. Olor insostenible

Miranda 29 (2,50 t.). Desde el puente hemos retrocedido otra vez y bajado por la cuesta hasta la cuneta del río.

En uno de los brazos de éste han establecido los ingenieros una pasarela con pesantes de hierro y tablones.

Pasamos por ella y damos frente al tren. El convoy no aparece más que como un montón enorme de astillas. Todo el tren amontonado no ocupa un espacio superior a diez metros en cuadro.

Las maderas están deshechas, el herraje retorcido y pesando encima. Sólo se ven ruedas y ejes; lo demás forma un montón indescritible.

Desde donde estamos nosotros se ven las piernitas de un cuerpo femenino, que desaparece bajo los escombros.

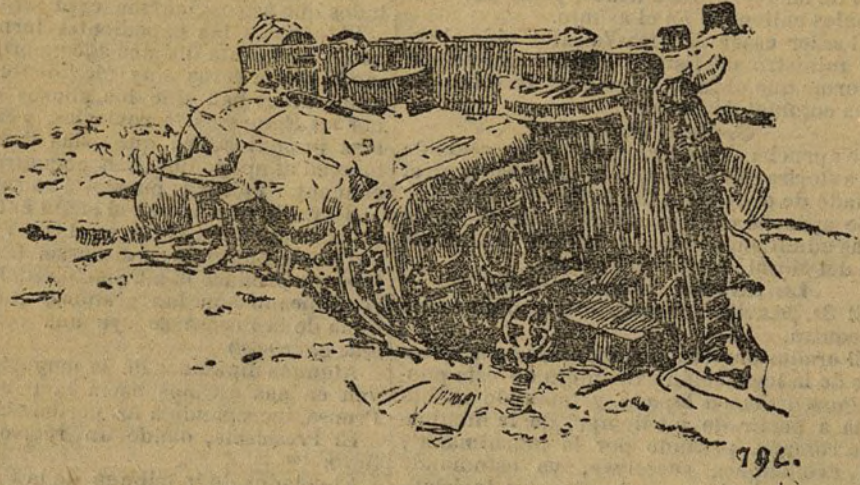
Llámanos desde luego la atención el insostenible olor que hay. El tren llevaba un cargamento de sardinas que están en completo estado de descomposición. De ellas se ve de trecho en trecho grandes

masas líquidas, amarillentas, y con las cuales se ha mezclado la sangre de los viajeros.

Los individuos de la Cruz Roja que están allí desde el día anterior, reparten entre nosotros algodón en rama impregnado de ácido fénico y vierten sobre

Otro de los viajeros arrojó a una niña pequeña, hija suya, por la ventanilla; poco después él también lograba salvarse saliendo de entre los tablones, su esposa encontró la muerte debajo del tren.

Esta misma explicación se la hemos oído relatar a otros testigos presenciales



Posición en que ha quedado a la salida del puente la segunda máquina

nuestros pañuelos agua de Colonia. A pesar de todo ello, y aplicándonos lo anterior a las narices, el olor sobreesale.

Consideramos los restos, y aún creemos milagroso que haya podido sobrevivir algún después de la caída.

La pila que forman los carruajes llega hasta el puente, incrustándose un tope en él y quedando todo a manera de guirnalda.

En el alto de los restos están dos tentes de Ingenieros, cubiertas las cabezas con anchos sombreros de palma, dirigiendo los trabajos que se realizan para desescombrar todo aquello.

De los coches sólo queda sin destruir del todo el furgón que llevaba equipajes; algunos de éstos se ven por las grietas.

El coche de la ambulancia de Correos se distingue por las iniciales D. G. D. C. que se ven sobre el bastidor del piso.

Este bastidor es lo único que queda de él; techo, suelo y paredes, han desaparecido por completo.

De los demás carruajes no puede uno formarse idea, pues sólo se ven astillas y trozos sueltos.

El tender, de que ya he hablado, se ve sobre el montón, presentando hacia arriba las ruedas.

Españados alrededor de la pirámide que forman las maderas, se ven algunas colchonetas, equipajes y trozos de puertas; algunos trozos están bastante lejos, y a la derecha del puente se van colocando los pedazos según se retiran.

En el montecito en que estamos colocados se ha organizado una especie de campamento, donde se van apilando los equipajes, custodiados por la Guardia civil.

Una de las maletas se abrió al choque, saliendo de ella un retrato, que se ha colocado encima entre las correas, por si de este modo puede ser reconocida la maleta e identificar a quién perteneció, que ha de ser indudablemente a uno de los muertos.

Gentes de los pueblos inmediatos ocupan las alturas, costando gran trabajo a los guardias civiles hacerles retroceder, pues piensan llegar hasta los mismos restos.

Avanzamos un poco más allá y llegamos hasta las máquinas. Estas se han sostenido en la parte alta sin caer.

La primera está a 150 metros del final del puente, se conserva sobre la vía, y al verla nadie puede suponer que formaba parte del tren que tan espantosa catástrofe ha sufrido. Se conserva encendida, y podrá echar a andar tan pronto como sea preciso.

La otra máquina está tumbada a la salida del puente, caída sobre la izquierda; tiene las ruedas torcidas y la chimenea rota. Está ya sobre terreno firme y tapa la salida.

Después de esto volvimos a bajar a la cuneta del río para seguir presenciando los trabajos de desembarazar aquello.

Cómo ocurrió el hecho. El tren iba retrasado. Excesiva velocidad

Miranda 29 (13,15). Frente a los restos comienzo a recibir detalles de cómo ocurrió la catástrofe. Claramente nadie lo explica, pues aun los que han quedado vivos no aciertan a hacerlo.

Según parece, el tren salió con diez y ocho minutos de retraso de la estación de San Asensio, y con los mismos entró en el puente, llevando entonces una velocidad grandísima.

La segunda máquina, que sólo debía ir acoplada, o sea como si fuera un carruaje más, iba funcionando también y arrastrando al tren. El cabeceo de éste era horrible; de pronto, la segunda máquina descarriló, saliendo de la vía y marchando sobre las traviesas.

La máquina primera llegó a terreno firme, y dando un fuerte tirón rompió los enganches, siguiendo su camino; entonces voló la segunda, y al tapar la salida fue a estrellarse contra ella los coches.

Entonces cedieron las barandillas y se abrió el puente, precipitándose el tren al río.

Según opinión de personas técnicas, el convoy ha debido caer en forma de abanico; es decir, el carruaje que ocupaba el centro lo primero, y luego los lados del tren.

Los carruajes fueron cayendo unos sobre otros, el tender lo último.

Episodios dramáticos. Arrojos por las ventanillas

Los viajeros no se dieron cuenta de lo que les sucedía. Antes de que quisieran enterarse de ello estaban precipitados.

Sin embargo, uno de los guardias civiles, cuyos compañeros han quedado aplastados, conociendo el riesgo que corría, abrió la puerta de su coche tirándose a la vía. Tomó tierra en un terraplén y sólo ha sufrido algunos magullamientos,

del hecho, y todos están conformes en ella.

Las primeras noticias. Aviso del conde de Hervias

Miranda 29 (3,50). El puente Torremontalbo atraviesa una finca del conde de Hervias, y éste fue quien primero se dio cuenta del hecho.

Instantáneamente envió a un criado suyo al inmediato pueblo de Cenico, distante cinco kilómetros del lugar del suceso, poniendo el hecho en conocimiento del alcalde.

Este dictó un bando participando al pueblo lo que había ocurrido, e invitándole a prestar ayuda a los viajeros. Des-

de entonces su padre tiene prohibido a todos los individuos de la familia que se acerquen al puente. El mismo, cuando regresa de viaje, se apea en la estación de San Asensio, anterior a donde está enclavada la finca.

Otros rasgos de esta joven me han contado, de los que sólo reproduzco uno: Un año, estando en el Boulevard de San Sebastián, vió que dos perros enormes se peleaban, produciendo espanto entre los que por allí transitaban.

Decidida, se dirigió hacia ellos, y cogiendo a uno por el rabo dió fuerte tirón, separándolos; y aprovechando ese momento, se colocó entre ambos animales, a los que luego contuvo.

La señorita Manso de Zúñiga es la heroína de esta terrible catástrofe.

Son muchas las personas que me han hablado de pedir para ella la cruz de Beneficencia.

Los primeros momentos. Cuadro de horror. La hora del siniestro

Miranda 29 (3,10 t.). Cuando comenzaron los primeros auxilios la confusión era horrible. Eran tantos los lamentos de los heridos y el estupor y miedo de los que habían quedado sanos, que nadie sabía adónde dirigirse.

Varios de los viajeros que salieron illesos escaparon cuesta arriba unos, y otros río adelante, que por la escasez de agua que lleva está casi seco.

Refieren cuadros horribles, que apenas pueden creerse.

Sobre uno de los pilares del puente aparecieron dos sombreros y una cabeza cortada a cerco y que parecía colocada allí a mano. La cabeza pertenecía al cuerpo de un infeliz segador que fué hallado a gran trecho de allí.

La señorita Concepción Manso de Zúñiga, hija del marqués de Hervias

Un fraile quedó colgado sobre el abismo, sujeto por un brazo, y pedía con grandes lamentos que alguien lo cortase el brazo, dejando allí el miembro, y caer él a tierra.

A uno de los muertos se le halló un reloj de oro, magullado, y marcando las tres y cuarto, hora precisa en que ocurrió la catástrofe.

La gente rebuscaba cadáveres con gran ardor, removiendo tablas y apartando obstáculos.

Mientras tanto, había llegado el tren de socorro que había dispuesto el gobernador interino de Logroño, y en él venían fuerzas del Ejército con camillas.

En seguida se organizó el fúnebre cortejo, llevando los heridos a Cenico en camillas.

Las censuras a la Compañía del Norte por no haber transportado los heridos en un tren, son grandísimas.

Los soldados se encargaron de la triste tarea, conduciendo los cuerpos en las camillas a lo largo del camino de la vía hasta llegar a Cenico, donde fueron dejándolos en casas particulares, pues el Hospital que tiene esa localidad es pequeño.

Los ingenieros militares. Labor penosa

Miranda 29 (13,50). Dignos de todas alabanzas son los ingenieros de Logroño.

Acabo de verlos trabajando bajo un sol grandísimo. Después de ayudar a levantar los heridos se ocupan ahora de la extracción de cadáveres.

Con grandes maromas que enganchan en los restos amontonados, tiran hasta hacerlos caer al río, dejando entonces libre alguna parte del tren, por donde asoman cadáveres.

Esta misma tarde han aparecido cinco más: en cambio han desaparecido de nuestra vista las piernitas de mujer que durante la mañana se veían. Un tirón de la maroma ha echado hacia allí una porción de tablones.

Los soldados de ingenieros visten el traje de rayadillo y se cubren con grandes sombreros de palma.

Los oficiales van de guerrera de paño, y se sujetan debajo de las narices un pañuelo, pues de otro modo no pueden aproximarse al montón por el hedor que sale.

La condesita de Hervias se pasó toda la tarde y la noche entera sin abandonar aquel punto.

Hoy la hemos hablado, y tanto ella como su respetable padre, relatan con sencillez lo sucedido, diciendo que se han limitado a cumplir su deber.

Me han referido varios hechos de la vida de esta señorita, y demuestran que siempre ha tenido un valor extraordinario. Es muy aficionada al sport, montando continuamente a caballo, en el que recorre la finca y los alrededores.

Cuando tenía diez o doce años fué alcanzada por un tren, precisamente en el puente de Torremontalbo.

Caminaba la señorita Concha por el puente cuando llegó a todo vapor un tren, y ella, comprendiendo que no le daría tiempo para alcanzar la salida y no había sitio donde apartarse, se dejó caer en la caja de la vía, entre dos traviesas, teniendo la fortuna de que al pasar el

tren sobre ella no la hiriese en lo más mínimo.

Desde entonces su padre tiene prohibido a todos los individuos de la familia que se acerquen al puente. El mismo, cuando regresa de viaje, se apea en la estación de San Asensio, anterior a donde está enclavada la finca.

Otros rasgos de esta joven me han contado, de los que sólo reproduzco uno: Un año, estando en el Boulevard de San Sebastián, vió que dos perros enormes se peleaban, produciendo espanto entre los que por allí transitaban.

Decidida, se dirigió hacia ellos, y cogiendo a uno por el rabo dió fuerte tirón, separándolos; y aprovechando ese momento, se colocó entre ambos animales, a los que luego contuvo.

La señorita Manso de Zúñiga es la heroína de esta terrible catástrofe.

Son muchas las personas que me han hablado de pedir para ella la cruz de Beneficencia.

Los primeros momentos. Cuadro de horror. La hora del siniestro

Miranda 29 (3,10 t.). Cuando comenzaron los primeros auxilios la confusión era horrible. Eran tantos los lamentos de los heridos y el estupor y miedo de los que habían quedado sanos, que nadie sabía adónde dirigirse.

Varios de los viajeros que salieron illesos escaparon cuesta arriba unos, y otros río adelante, que por la escasez de agua que lleva está casi seco.

Refieren cuadros horribles, que apenas pueden creerse.

Sobre uno de los pilares del puente aparecieron dos sombreros y una cabeza cortada a cerco y que parecía colocada allí a mano. La cabeza pertenecía al cuerpo de un infeliz segador que fué hallado a gran trecho de allí.

La señorita Concepción Manso de Zúñiga, hija del marqués de Hervias

Un fraile quedó colgado sobre el abismo, sujeto por un brazo, y pedía con grandes lamentos que alguien lo cortase el brazo, dejando allí el miembro, y caer él a tierra.

A uno de los muertos se le halló un reloj de oro, magullado, y marcando las tres y cuarto, hora precisa en que ocurrió la catástrofe.

La gente rebuscaba cadáveres con gran ardor, removiendo tablas y apartando obstáculos.

Mientras tanto, había llegado el tren de socorro que había dispuesto el gobernador interino de Logroño, y en él venían fuerzas del Ejército con camillas.

En seguida se organizó el fúnebre cortejo, llevando los heridos a Cenico en camillas.

Las censuras a la Compañía del Norte por no haber transportado los heridos en un tren, son grandísimas.

Los soldados se encargaron de la triste tarea, conduciendo los cuerpos en las camillas a lo largo del camino de la vía hasta llegar a Cenico, donde fueron dejándolos en casas particulares, pues el Hospital que tiene esa localidad es pequeño.

Los ingenieros militares. Labor penosa

Miranda 29 (13,50). Dignos de todas alabanzas son los ingenieros de Logroño.

Acabo de verlos trabajando bajo un sol grandísimo. Después de ayudar a levantar los heridos se ocupan ahora de la extracción de cadáveres.

Con grandes maromas que enganchan en los restos amontonados, tiran hasta hacerlos caer al río, dejando entonces libre alguna parte del tren, por donde asoman cadáveres.

Esta misma tarde han aparecido cinco más: en cambio han desaparecido de nuestra vista las piernitas de mujer que durante la mañana se veían. Un tirón de la maroma ha echado hacia allí una porción de tablones.

Los soldados de ingenieros visten el traje de rayadillo y se cubren con grandes sombreros de palma.

Los oficiales van de guerrera de paño, y se sujetan debajo de las narices un pañuelo, pues de otro modo no pueden aproximarse al montón por el hedor que sale.

La condesita de Hervias se pasó toda la tarde y la noche entera sin abandonar aquel punto.

Hoy la hemos hablado, y tanto ella como su respetable padre, relatan con sencillez lo sucedido, diciendo que se han limitado a cumplir su deber.

Me han referido varios hechos de la vida de esta señorita, y demuestran que siempre ha tenido un valor extraordinario. Es muy aficionada al sport, montando continuamente a caballo, en el que recorre la finca y los alrededores.

Cuando tenía diez o doce años fué alcanzada por un tren, precisamente en el puente de Torremontalbo.

Caminaba la señorita Concha por el puente cuando llegó a todo vapor un tren, y ella, comprendiendo que no le daría tiempo para alcanzar la salida y no había sitio donde apartarse, se dejó caer en la caja de la vía, entre dos traviesas, teniendo la fortuna de que al pasar el

Individuos de la Cruz Roja ayudan a sacar los cadáveres y echan cubos de cloro sobre los restos del tren. De todos modos, el olor es insostenible.

Visitando a los heridos. Un pueblo de luto. Hospitales improvisados

Miranda 29 (3,20 t.). Acompañando al director de Obras públicas he ido al inmediato pueblo de Cenico. Distancia cinco kilómetros.

Antes de marchar hemos tenido que esperar en el campo, y bajo el sol, más de una hora, pues no había tren dispuesto.

Cerca de las doce hemos llegado a Cenico.

El pueblo presenta aspecto tristísimo. Todos los balcones aparecen con colgaduras negras, hechas en su mayoría con mantones de crespón. El contraste de aquellas manchas negras sobre la blancura de las fachadas da una nota original y tristísima.

Llegamos a una de las escuelas públicas que ha sido habilitada para hospital. En una de las aulas hay instaladas siete camas. Los heridos están solícitamente atendidos por señoras de la localidad.

Casi todos los heridos están como atontados; tienen cubierta la cara con un velo de tul para que no les piquen los mosquitos. Sobre la cabecera de la cama está el diagnóstico.

Los médicos Sres. Casas, Martínez Olmos y García Cambar se desviven, siendo trabajosa su misión, pues los heridos están repartidos por todo el pueblo.

De los 45 heridos que en los primeros momentos acógió el pueblo, ya no quedan más que 16. De aquéllos han muerto 22 después de transportados a Cenico.

He hablado con el herido Nicolás de Bolívar. Es practicante de Medicina en Bilbao. Se expresa con dificultad a causa de la gran fatiga que siente. Tose de vez en cuando.

Dice que apenas se dio cuenta del hecho. Poco antes del descarrilamiento notó que el tren se zarandeaba mucho, llevando gran velocidad. De repente sintió un fuerte golpe y perdió el conocimiento. Lo ha recuperado aquí, en Cenico.

Entre los escombros ha quedado su mujer, cuyo cadáver no ha podido ser extraído todavía.

Después de las escuelas hemos visitado otros edificios que también tienen heridos.

Todos están muy atendidos. Una de las señoras que los cuidan es hermana del catedrático y senador D. Alejandro San Martín.

Todos los heridos dicen lo mismo; de que apenas si se han dado cuenta.

Lo que cuentan los vecinos. Cincuenta y tres cadáveres extraídos

Los vecinos me comunican detalles del salvamento.

Dicen que los cadáveres estaban negros y abotargados.

La madre del jesuita de que ya se ha hablado estaba tan desfigurada, que su propio hijo no la reconoció.

Una niña de seis años estaba durmiendo, como lo demuestra la posición del cadáver, cuando le sorprendió la muerte.

Un matrimonio recién casado, que se dirigía a Viana, también quedó muerto.

El Sr. Burgos, y los que con él íbamos, hemos dirigido palabras de consuelo a los heridos.

Desde el puente de Najerilla traen la noticia de que han aparecido cinco cadáveres más.

Son, pues, 53 los muertos que hay ya.

Hablando con el alcalde

Miranda 29 (3,30 t.). He hablado con el alcalde y secretario de Cenico.

Elogian la actitud de sus convecinos, y muestran la opinión de que si hubieran acudido con médicos y, sobre todo, con grúas y aparatos, a sacar a los heridos, seguramente el número de muertos sería menor.

Ellos han hecho todo lo que han podido, pero carecían de elementos.

Entre los muertos hay una monja y dos curas.

El inspector de Policía de Logroño, Benedito, es uno de los señores que se sublevaron en Santo Domingo de la Calzada, librándose de ser fusilado.

Según todos dicen, mañana habrán concluido el trabajo.

Regreso a Madrid

Miranda 29 (4 t.). En el expreso volvemos a Madrid. Aquí se queda el ingeniero jefe, Sr. Escalona.

El director de Obras públicas le ha vuelto a recomendar que instruya el expediente sin levantar mano, aquilantando cargos y responsabilidades.

El Sr. Burgos marcha con completa idea del hecho y dispuesto a obrar con justicia y firmeza.

Según dice, se propone hablar en el Congreso.

Han bajado muchas personas y autoridades a despedirnos.

Bonnet.

DESDE BILBAO

CONFERENCIAS TELEFÓNICAS CON NUESTRO CORRESPONSAL

Lesionados que regresan. Identificación difícil. Disposiciones que han debido tomarse antes

Bilbao 30 (12,40 t.). A las dos y media de la madrugada de hoy llegó a ésta un tren especial de Miranda.

Como se dijo que traía algunos de los heridos en la catástrofe de Torremontalbo, acudieron a la estación algunas señoras y las autoridades.

En dicho tren venía doña Manuela Sánchez Octavio de Toledo, que sufrió ligeras contusiones en la cara y otras partes del cuerpo; al apearse del tren se notó que experimentaba cierta dificultad para andar.

También llegaron la señora y un sobrino del Sr. Mendizábal, de Santurce, que ayer regresó a Bilbao, y los hijos del conductor Victoriano Bilbao, cuyo estado no es tan desesperado como se supuso en un principio.

cluido de sacar todos los cadáveres que aún debe de haber debajo.

De tal modo estaban desfigurados los cadáveres, que un individuo que reconoció entre ellos a un tío suyo, ahora se acaba de presentar, y dando fuertes abrazos a todos, dice que se había equivocado, pues su tío está en casa sano y salvo.

Mientras estamos aquí se ha herido un soldado de los que están trabajando en los restos del tren.



## EL CONFLICTO DE LA CARRACA

DE NUESTRO CORRESPONSAL

Cádiz 30 (6 m.)

En el saliente regio de la Diputación ha celebrado una sesión la Junta magna de defensa del arsenal.

Han concurrido numerosas Comisiones de los pueblos de la provincia.

El obispo de esta diócesis presidió la sesión, recomendando al Sr. Rancés sensatez y cordura a los concurrentes.

Por unanimidad se acordó solicitar créditos extraordinarios.

Todos los discursos que se pronunciaron fueron de tonos tiernos y los inspirados en los más patrióticos deseos.—Cádiz.

Cádiz 29 (6 m.)

Presidente Diputación al Sr. Viesca, subsecretario de Hacienda.

Celebrada reunión magna, con asistencia del obispo, autoridades provinciales y locales, representantes de Centros, Sociedades, elementos, industria, comercio y región entera, acordando unánimemente felicitar al Gobierno por propósitos de reconstrucción, poder naval, pedir ministro de Marina reanudar trabajos inmediatos Maestranza, antes término expediente inversión créditos anteriores no imputables obreros, suplicarle para abreviar trámites y ordene capitán general se persona en esa para solicitar trabajo inmediato de la Factoría gaditana, que corrió sus astilleros. Designar Comisión que marche a Madrid cuando senadores y diputados lo consideren necesario.

Para hacer presentes los deseos de todas las Corporaciones gaditanas, las necesidades del Arsenal y los temores de que la falta de trabajo acarree un conflicto de orden público, ha visitado esta mañana al ministro el senador Sr. Lazaga.

También ha conferenciado con el Sr. Sánchez de Toca el Sr. Viesca.

Hablando de este asunto el Sr. Silveira, ha manifestado a los periodistas, después de despachar con S. M., que el problema de la Carraca no tiene, hoy por hoy, solución posible.

El Gobierno no puede pedir a las Cortes suplemento alguno de crédito para reanudar en el Arsenal los trabajos, ya porque no hay

allí pendiente de construcción ninguna obra, ya porque no se ha justificado todavía, a pesar de las órdenes ministeriales, la inversión de parte de los créditos concedidos a aquella Maestranza, y ya agotados.

La oscuridad que había en el asunto y la disparidad de cifras entre el Arsenal y el ministerio, determinaron la visita de inspección enviada en Mayo a la Carraca, y a consecuencia de tal visita la instrucción de un expediente.

Entiendo el Sr. Silveira que mientras este expediente no se termine y se comprometa el agotamiento legal de los créditos y la necesidad y urgencia de trabajos útiles en el citado Arsenal, nada es posible resolver.

## BOLETÍN METEOROLÓGICO

EL CALOR. TORMENTAS

30 de Junio.—La atmósfera está que arde, y el que no se calienta es porque no quiere.

La temperatura máxima a la sombra ha llegado en Madrid a 37,9 grados, al sol a 45 grados y al sol junto al suelo a 50,4 grados.

Esto es un horno encendido. Los cuerpos puestos al sol simplemente se calientan, queman; no pueden tocarse sin molestia.

Para el organismo, esta atmósfera caliginosa es enervante, irrespirable.

No se trata solamente de la temperatura, sino del ambiente encalaminado, bochoso, tranquilo, que hace el calor más sensible y enervador.

Cuando sopla viento o siquiera brisa, se activa la evaporación de la piel, se refresca el organismo y se soporta mejor la temperatura.

En estos días que llevan de sol infernal y de ambiente en reposo de muerte, todo se suma para hacer el calor más insostenible y angustioso.

En provincias sudan poco más o menos como en Madrid. Esto calor es brutalmente igualitario. Ni de Toca ni de Sánchez de Toca.

En Sevilla ha tenido una sombra enviable de 39 grados; en Córdoba y Badajoz, 40 grados, y así.

Por esto podrá comprenderse que en Madrid nos quejamos de mucho calor. ¡Calor vendrá que a este bueno hará!

El tiempo no puede ya sufrirse a sí mismo, y han estallado las tormentas. Es la consecuencia natural de estos excesos termométricos. Un clavo saca otro clavo, y un exceso trae otro.

Hasta ahora, en Madrid no hemos pasado de amenazas tempestuosas. El cielo se cubre por la tarde, y de los densos nubarrones sale el relámpago. Las amenazas atmosféricas son en la corte, a la hora de escribir estas líneas, como las amenazas de Sánchez de Toca: no pasan a mayores, ni se convierten en hechos.

¡Qué lástima! Todo podría tolerarse a cambio de acabar con este calor.

En provincias las cosas van de otro modo. Son más ejecutivos, y las tempestades aulladas han sido muy intensas en Valladolid, Segovia, Soria, Guadalajara, y menores en otros puntos, con aguaceros copiosos. De todos modos, los excesos del calor no pueden acabar de buena manera.

El barómetro está alto, la mar picada en Cornia, y el tiempo de prueba, de verdadera prueba, con tendencias tempestuosas.

¡Ojalá que pronto, al no traer piedra, y nos deparan un poco de frescura!

CARVIG

## LA BOLSA

FONDOS PÚBLICOS

DÍA 27 DIA 30

Fin corriente. 77 05 77 10

Fin próximo. 77 10 77 15

Al contado.

Serie F de 50.000 pías. nominales. 77 05 77 15

D de 25.000. 77 05 77 15

D de 12.500. 77 05 77 15

D de 6.250. 77 05 77 15

A de 500. 77 05 77 15

En diferentes series. 77 05 77 15

5 por 100 AMORTIZABLE

Serie F de 50.000 pías. nominales. 96 75 96 80

D de 25.000. 96 75 96 80

D de 12.500. 96 75 96 80

D de 6.250. 96 75 96 80

A de 500. 96 75 96 80

En diferentes series. 96 75 96 80

AYUNTAMIENTO DE MADRID

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropiaciones en el interior. 77 05 77 10

Idem id. en el exterior. 77 05 77 10

Obligaciones de 250 pesetas. 77 05 77 10

Idem de 125 pesetas. 77 05 77 10

Idem por expropi



Según manifestó el joven D. Eugenio Garay, que llegó esta mañana, su hermano Cayetano y su amigo Juan Lerchundi se encuentran bien y llegarán en seguida a Bilbao.

El guardafreno Miguel Vilar, a quien se le creía muerto, ha escrito una carta desde Cenicero en la que dice que no ha sufrido más que la dislocación de una pierna.

De Logroño escriben que la identificación de los muertos que van siendo extraídos se hace casi imposible por las grandes dificultades que ofrece la falta de documentos y de otros detalles personales en los cadáveres.

Muchas familias de las víctimas quieren mostrarse parte en la causa que se instruye contra la Compañía del Norte.

Ha sido convocado el Colegio de Abogados de Logroño para tratar del asunto y ofrecer sus servicios a los damnificados. Para evitar que sufra retraso el servicio de trenes para Logroño, Zaragoza y Barcelona, se hace ahora por Alsasua.

Sobre el puente de Montalbán va a instalarse otro puente provisional para que puedan hacer transbordo los viajeros.

En Cenicero hay millares de telegramas esperando que se cursen a su destino.

La correspondencia hay necesidad de mandarla por Logroño o Miranda.

Se han enviado al lugar de la catástrofe tiendas de campaña para que en aquellos parajes se pueda acampar mejor.

De Logroño han salido también para Cenicero varios telegrafistas para facilitar el servicio.

Los ingenieros militares emplearon ayer por fin la dinamita para desmontar los vagones y encontrar los cadáveres.

Los soldados trabajan eficazmente, auxiliados por los aldeanos.

Los empleados de la Compañía no se ocupan más que de la recomposición de la vía, siendo esta actitud muy censurada por todo el mundo.

Después de grandes trabajos fueron encontrados juntos los cadáveres de la viuda de Basterra y de su amiga doña Eusebia Olaverria, que fueron enterrados juntos en el cementerio de Logroño.

Desde esta población dicen que el fiscal de aquella Audiencia ha pedido a los ingenieros que averigüen por su parte las causas a que obedeció el siniestro, y que para ella reconozcan detenidamente el puente.

Crece que aún se encontrarán muchos muertos.

Un soldado de ingenieros que interviene en los trabajos de descombramiento se fracturó las dos piernas.

El hedor que se percibe en el sitio de la catástrofe es insostenible.—Acha.

## DESDE PAMPLONA

DE NUESTRO CORRESPONSAL

Salvado por milagro. Horrorizado por la catástrofe.

Pamplona 30 (2 t.)

Se ha comprobado que en la catástrofe de Cenicero murieron el doctor Mendoza, que regresaba de Buenos Aires y dos jóvenes recién casados en Méjico, y que venían a pasar la luna de miel, dos naturales de Viana. Resultó gravemente herida Manuela Mendoza, hermana del mencionado doctor.

Ha llegado a Corella el niño Pérez, de catorce años de edad, procedente del colegio de San Antonio, de Bilbao, casi desnudo y salvado milagrosamente de la catástrofe.

Los padres le creían muerto y el niño no sabe explicar cómo se ha podido salvar de la espantosa hecatombe.

Cuenta verdaderos horrores de las infinitas desgracias por el presenciadas, y aún está atónito y sin darse cuenta de lo ocurrido.—Máximo.

## DESDE ZARAGOZA

SERVICIO ESPECIAL DEL «DIARIO»

Indignación popular. Capataz preso. Desbaldado salvaje. Juez especial. Protestas contra la Compañía.

Zaragoza 30 (3 t.)

Telegrafía desde aquí las noticias recogidas en el lugar del suceso por mayor rapidez en el servicio que en la estación de Logroño.

Me limito a comunicar noticias que presumo ignora el Sr. Bonnat, a quien no pude ver por la irregularidad en el servicio de trenes; pero sé que estuvo ayer en Cenicero y en el puente.

Ha llegado a Logroño el capataz de la vía que se dedicaba a desbaldar los cadáveres. El pueblo lo recibió haciéndole una manifestación hostil e intentando agredirle.

Maria Ruiz, muerta en la escuela de Cenicero, declaró delante del capataz, reconociéndole y diciendo que quiso robarla; ella reclamó su auxilio y él la amenazó, dejándola abandonada.

El fiscal ha telegrafado al subdirector de la Compañía lamentando el deficiente servicio prestado en el lugar de la catástrofe, reclamando el envío de material, potente y abundante, para extraer los cadáveres de entre los escombros y restos del tren.

El citado fiscal ha convocado a Junta de gobierno en la Audiencia de Logroño, para pedir nombramiento de juez especial.

La Junta aceptó la idea expuesta, y la Junta de Burgos telegrafía al presidente de esta Audiencia que se ha nombrado al juez de Alfaro, D. Ramón Carreras, energico y prestigioso funcionario que instruyó el proceso por el asesinato del señor Cánovas.

El fiscal ha ordenado al juez y al alcalde de Cenicero que formen una relación comprobada de los desembolsos realizados por el vecindario para los efectos de la indemnización.

También ha encargado a los ingenieros militares que informen acerca del estado del puente, practicando un reconocimiento. Dictaminarán mañana.

Por referencias autorizadas se sabe que el dictamen es un cargo grave contra la Compañía, abrumada por inculcables responsabilidades.

Parece que el puente estaba en malísimas condiciones y las traviesas estaban podridas.

La vía formaba curvas en el puente y no guardaban igual distancia paralela los rails en todos los puntos. El tren llevaba

mayor velocidad que la ordinaria, pues se dice que iba a 60 kilómetros por hora.

Estos rumores aumentan la animosidad contra la Compañía, que tiene la línea abandonada de todo servicio en la parte donde ocurrió la catástrofe.

Los pueblos éstos están indignadísimos.

**Cenicero hospitalario. Nuevos detalles**

Zaragoza 30 (3,30 t.)

El fiscal de la Audiencia de Logroño trabaja activamente por exigir responsabilidades a la Compañía de ferrocarriles del Norte, y confía en el éxito de la justicia.

El pueblo de Cenicero, que tan grandes pruebas de hospitalario está dando, apadrinará a los niños que quedan huérfanos a consecuencia de la catástrofe, por haber muerto sus padres, que eran un matrimonio joven.

Uno de los heridos en el Hospital de Logroño nos preguntó si entre los cadáveres extraídos había el de una mujer que llevaba un anillo igual al suyo.

En efecto, la mujer había sido extraída por la mañana, y para sacar el anillo había habido que cortarla el dedo.

El desconsuelo del marido fue como puede suponerse.

La hija del conde de Hervias se halla enferma de la fatiga que le ha producido tanto trabajo y la presencia de tan dolorosas escenas.

Los enfermos más graves de Logroño son dos que regresaban de Santiago de Cuba.

Un hermano de una frutera de la calle Mayor, de Zaragoza, presenció la extracción del cadáver de una persona de su familia, sin querer apartarse de la camilla en que era conducida a Cenicero, orando después al pie del cadáver hasta que se hizo el entierro.

## Mompelón

## Vadillo en Palacio

El ministro de Agricultura, aun cuando no le correspondía despachar hoy con el rey, ha estado en Palacio esta mañana para poner en conocimiento de S. M. las impresiones directas y detalles de visu que del lugar de la catástrofe ha traído el director general de Obras públicas, que en el expreso ha regresado hoy a Madrid.

TELEGRAMAS OFICIALES

Logroño 29 (9,45 n.)

Gobernador a ministro de la Gobernación: Calculo que todavía deben quedar sepultados unos 50, ó acaso más, y me fundo en que de las 14 unidades de que se componía el tren, no hemos podido separar todavía más que cinco plataformas, correspondientes a otros tantos coches.

Mañana creo podrá quedar todo descombrado.

La relación de muertos extraídos y de heridos es hasta la fecha la siguiente: 42 muertos y 69 heridos, cuya relación acompaño, aunque sin completar, pues hay algunos de los primeros cuya identificación es imposible.

En Cenicero visité con director Obras heridos, de los cuales hay algunos bastante graves.

Los cadáveres extraídos hoy son: de Marina Collado, comerciante, de Eneico; Ricardo Martín, hijo del médico de la Compañía, de Alfaro; Eusebia Olaverria, de Bilbao; Antonio Ansejo, de Alberite; Andrea Ruiz, de Zaragoza; Francisco Yanguas, de Madrid; Enrique Martín; José Morán, maquinista naval; Angel Mar; de Bilbao, relojero; Feliciano Ortiz de Zárate, vecino de Bilbao también.

Ha sido identificada Marina Gutiérrez López Gil, de diez y siete años, de Villar LaGuardia (Alava), pero no ha podido ser extraída por el material que tiene encima.

## VÍCTIMA DE UN ELÉCTRICO

Un hombre herido.

En la calle de Conde de Romanones, cerca de la plaza del Progreso, ha ocurrido esta tarde un nuevo y desdichado accidente, ocasionado por un tranvía eléctrico de los que hacen el recorrido de la Puerta del Sol a dicha plaza.

La víctima ha sido un joven de treinta y tres años llamado José Acebo, de oficio panadero y natural de la provincia de Lugo. Al atravesar la plaza, y en el momento en que huía de un tranvía ascendente, fue alcanzado por otro descendente que no vio, y que, derribándolo, pasó sobre su cuerpo, causándole diferentes heridas.

Sacado, no sin grandes esfuerzos, de debajo del coche, fue trasladado sin pérdida de momento a la Casa de Socorro del distrito de la Inclusa, por ser la más próxima al sitio en que ocurrió el accidente.

Los facultados de medicina le han apreciado diferentes lesiones en distintas partes del cuerpo y conmoción cerebral.

El estado del herido es grave.

Se ha dado conocimiento del suceso al Juzgado de guardia, y ha sido detenido el conductor del coche.

SENTENCIA DEL SUPREMO

## ACCIDENTES DEL TRABAJO

El Tribunal Supremo ha dictado sentencia en pleito seguido por el obrero Joaquín Julián Gracia, contra la Sociedad Acumulador Tudor, por haber el primero quedado ciego a consecuencia de intoxicación saturnina, producida por gases de óxido de plomo.

El perjudicado invocaba en apoyo de su reclamación de que se le indemnizase, la ley de accidentes del trabajo.

Ganado el asunto en primera y segunda instancia en Zaragoza, la Sala primera del Supremo ha confirmado los fallos basándose en los siguientes considerandos, que insertamos, por creer que interesan a toda la clase obrera:

«Considerando que si bien no es dable confundir lo que es accidente del trabajo con lo que constituye una enfermedad contraída en el ejercicio de una profesión determinada, cuando esta enfermedad no tiene relación absoluta e inmediata con aquella profesión, sino que depende del agotamiento ó desgaste natural de fuerzas empleadas en los trabajos a que el individuo se dedique, es por el contrario evidente que siempre que la lesión a que se refiere el art. 1.º de la ley de 30 de Enero de 1900, sobrevenga de una manera directa e inmediata, por consecuencia indudable del manejo de sustancias tóxicas, se encuentra de lleno comprendido en dicha ley, ya que por ésta no se define el accidente con referencia a un suceso repentino más ó menos imprevisto, si no al hecho mismo constitutivo en sí de la lesión; ya porque dada la naturaleza de esta clase de accidentes en los establecimientos en que se emplean materias tóxicas ó insalubres, sería por demás insólito que accionaran repentinamente, como acontece en otras fábricas ó talleres ó en los demás lugares donde los obreros ejecutan un trabajo manual por cuenta del patrono.

Considerando, esto supuesto, que la lesión, consistente en la pérdida completa de la vista,

que sufrió el operario Joaquín Julián Gracia, a consecuencia, según estima la Sala sentenciadora, de la intoxicación saturnina, contraída con motivo de los trabajos que ejecutaba en la fábrica, no puede menos de calificarse como un accidente en el sentido de la ley citada, porque afectando a la integridad del órgano del individuo le causó un daño ó detrimento corporal, cuya responsabilidad alcanza a la Sociedad denominada Acumulador Tudor, como consecuencia natural y próxima ó hecho inherente a la explotación industrial a que se dedica, en la que se emplean sustancias tóxicas, a tenor de los artículos 1.º, 2.º y 3.º de la referida ley de accidentes del trabajo, rectamente aplicados en la sentencia recurrida, siendo, por lo tanto, improcedentes los motivos del recurso.»

## DE BARCELONA

Los huelguistas contra los «esquirols».—Secuestro y puñalada.

30 (11,45 m.)

A las tres de la madrugada se presentó en el muelle de San Beltrán un grupo de 40 huelguistas, secuestrando a 10 vigilantes de los depósitos de carbón. Primero se los llevaron a la montaña de Montjuich y después a la Federación de Transportes, donde hallábase muchos obreros reunidos en Junta permanente.

Allí se les obligó a prometer que no volverían al trabajo dejándose después de esta promesa en libertad.

Entrada de este hecho la autoridad, fueron detenidos el presidente y el secretario de la Federación.

En la calle del Marqués del Duero un huelguista ha dado una puñalada a un esquirol, dejándole gravemente herido.—Mencheta.

## Senado

La sesión

Empieza a las tres y veinticinco minutos, presidida por el Sr. Azorárraga.

Aprobada el acta de la anterior.

El señor marqués de Reinos entra a ocuparse de la catástrofe ocurrida en Torremontalbán.

Fide al señor ministro de Obras públicas que aclare varias nebulosidades, y que en cuanto tenga los antecedentes de la tragedia, informe ampliamente a la Cámara.

Después también dice que el señor ministro no diga si, como ha asegurado *La Roca* y ha creído todo el vecindario de Torremontalbán, el puente hundido estaba denunciado por el señor conde de Hervias, distinguido arquitecto y vecino del pueblo.

Dice que la línea de Casteljón a Bilbao es el basurero de la línea del Norte. Allí nunca se ha visto una berlina, ni los vagones cerrados que preceptúa el reglamento para el transporte de vinos se han podido conseguir.

Denuncia graves abandonos de la Compañía, y pide al Gobierno que dé a los viajeros que van por la Roca la seguridad que a muchos arrieros les paga la piqueta arriada, y a otra del Sr. Roselló acerca del abanderamiento de buques en España.

(El general Lináres, de uniforme, sube a la tribuna y da lectura a un proyecto de ley fijando el cupo para el próximo reemplazo, ó sea el de 1904.)

El señor Presidente manifiesta que antes de tratar de la proposición que ha de apoyar el Sr. Novales, corresponde conceder la triste prioridad al terrible siniestro del puente de Torremontalbán.

El Sr. Novales pregunta al Gobierno, con relación a dicha catástrofe, si es cierto que las traviesas del puente estaban podridas, si había grietas en el puente y si se debe el hecho a falta de inspección por parte de la Compañía.

El señor ministro de Obras públicas comienza asombrado al dolor nacional, y dice que hará todo lo posible por descubrir las responsabilidades que pudiera haber y castigarlas en la forma que corresponda.

Por las noticias que de allí tenemos...

El señor conde de Romanones: Su señoría debió acudir al lugar del suceso.

El Sr. Novales: Tampoco hubiera estado de menos allí el señor ministro de Hacienda.

(Dice que en todo la Cámara.)

Continúa el señor ministro diciendo que la causa de la catástrofe no se cree que haya sido el mal estado del puente, sino acaso la velocidad excesiva... (Grandes rumores.)

Insiste en que el Gobierno, sin apasionamiento de ningún género, hará justicia como corresponda.

Rectifican ambos señores.

El Sr. Azorárraga pronuncia un sentido y elocuente discurso, en el que castiga para los culpables de la terrible tragedia.

Habla de la influencia que en tales Compañías tienen los Gobiernos.

No duda—dice—del buen deseo del señor ministro de Obras públicas; pero llamo su atención acerca de la inclinación que obran dichas poderosas Compañías sobre la acción de los Gobiernos.

El Sr. Treviño, como diputado por Logroño, dice que ha estado en el lugar de la catástrofe, y que allí pudo ver que la Compañía, si bien no tuvo gran culpa del siniestro, también es cierto que no hizo nada por salvar a las víctimas del desbarajuste.

De la escoria anterior al puente salió el tron con diez y ocho minutos de retraso, llegar al puente la velocidad era excesiva. Yo lo probaré.

El Sr. Vallés y Ribot atunde a la proposición presentada por los republicanos relativa a los consejeros de las Compañías que pertenecen a la Cámara. (Gran alboroto.)

El ministro de Obras públicas—dice el orador republicano—interpone más por las almas que por los cuerpos de las víctimas, envía al lugar del suceso al señor director de Obras públicas, y se queda él en su oratorio a rezar por las almas de los difuntos... (Grandes rumores.)

Repite que he visto en los servicios ferroviarios tal negligencia y abandono, que aseguro a las responsabilidades, pero, ¿cómo es posible fallar en cuestiones tales sin antes formar los oportunos expedientes?

A ellos se ha de confiar la precisión en las culpas y en las responsabilidades, y sólo así podría luego hacerse justicia.

Sólo el haber enganchado dos máquinas es un hecho irregular; pero falta saber la presión a que marchaban la una y la otra.

De la escoria anterior al puente salió el tron con diez y ocho minutos de retraso, llegar al puente la velocidad era excesiva. Yo lo probaré.

El Sr. Vallés y Ribot atunde a la proposición presentada por los republicanos relativa a los consejeros de las Compañías que pertenecen a la Cámara. (Gran alboroto.)

El ministro de Obras públicas—dice el orador republicano—interpone más por las almas que por los cuerpos de las víctimas, envía al lugar del suceso al señor director de Obras públicas, y se queda él en su oratorio a rezar por las almas de los difuntos... (Grandes rumores.)

Cita el caso de haber acudido al lugar de una catástrofe italiana no tan grave, no sólo el ministro responsable, sino el mismo rey de Italia.

Recordada la catástrofe de Quintanilla, y llama línea de muerte a la línea férrea del Norte, diciendo que en aquel caso, a pesar de ser acusado el Sr. Maura, este señor no pudo ni con su elocuencia, compensar la in-

deficiencia que haya habido lenidad por parte del Gobierno, y da al Sr. Montero Ríos la seguridad de que en cuanto se sepan las causas de la horrible desgracia, se las comunicará.

Rectifica el Sr. Montero, diciendo que la mayor parte de estas desgracias ocurren por deficiencias del material, por causas que a veces están fuera de la previsión humana ó por omisiones del personal. ¿Por cuál de estas tres causas han ocurrido los hechos? Que se sepa.

El Presidente, de acuerdo con palabras que también ha dicho el Sr. Montero Ríos, propone, y así se acuerda, que la Cámara ha oído con sentimiento general la noticia del accidente.

El señor arzobispo de Zamora pide al señor Maura que explique lo ocurrido al señor obispo de Oviedo en su visita pastoral por pueblos de Galicia.

El ministro de la Gobernación contesta que ya están detenidos los autores de esa infracción de las leyes denunciada, y que los Tribunales entienden en el asunto.

El señor conde de Casa-Valencia pide al señor ministro de Estado datos respecto del informe que obra en su ministerio sobre política colonial de África.

Se aprueba definitivamente el proyecto de ley autorizando al Gobierno para ratificar el tratado de propiedad literaria con Méjico.

Se aprueba el dictamen de la Comisión de actas admitiendo como senador a D. Jerónimo del Moral, que jura el cargo.

La administración local

El Sr. Banvila consume el segundo turno en contra.

El orador empieza leyendo las consecuencias de la legislación extranjera en este punto. Pasa después a España, y tomando la materia a partir de los tiempos de la dominación romana, pasando por la musulmana y las evoluciones sucesivas, va estudiando cuanto se relaciona con las fuentes legislativas en este respecto con gran minuciosidad de datos, y revelando haber estudiado ampliamente y completamente el asunto.

El Sr. Novales pregunta al Gobierno, con relación a dicha catástrofe, si es cierto que las traviesas del puente estaban podridas, si había grietas en el puente y si se debe el hecho a falta de inspección por parte de la Compañía.

El señor ministro de Obras públicas comienza asombrado al dolor nacional, y dice que hará todo lo posible por descubrir las responsabilidades que pudiera haber y castigarlas en la forma que corresponda.

Por las noticias que de allí tenemos...

El señor conde de Romanones: Su señoría debió acudir al lugar del suceso.

El Sr. Novales: Tampoco hubiera estado de menos allí el señor ministro de Hacienda.

(Dice que en todo la Cámara.)

Continúa el señor ministro diciendo que la causa de la catástrofe no se cree que haya sido el mal estado del puente, sino acaso la velocidad excesiva... (Grandes rumores.)

Insiste en que el Gobierno, sin apasionamiento de ningún género, hará justicia como corresponda.

Rectifican ambos señores.

El Sr. Azorárraga pronuncia un sentido y elocuente discurso, en el que castiga para los culpables de la terrible tragedia.

Habla de la influencia que en tales Compañías tienen los Gobiernos.

No duda—dice—del buen deseo del señor ministro de Obras públicas; pero llamo su atención acerca de la inclinación que obran dichas poderosas Compañías sobre la acción de los Gobiernos.

El Sr. Treviño, como diputado por Logroño, dice que ha estado en el lugar de la catástrofe, y que allí pudo ver que la Compañía, si bien no tuvo gran culpa del siniestro, también es cierto que no hizo nada por salvar a las víctimas del desbarajuste.

De la escoria anterior al puente salió el tron con diez y ocho minutos de retraso, llegar al puente la velocidad era excesiva. Yo lo probaré.

El Sr. Vallés y Ribot atunde a la proposición presentada por los republicanos relativa a los consejeros de las Compañías que pertenecen a la Cámara. (Gran alboroto.)

El ministro de Obras públicas—dice el orador republicano—interpone más por las almas que por los cuerpos de las víctimas, envía al lugar del suceso al señor director de Obras públicas, y se queda él en su oratorio a rezar por las almas de los difuntos... (Grandes rumores.)

Repite que he visto en los servicios ferroviarios tal negligencia y abandono, que aseguro a las responsabilidades, pero, ¿cómo es posible fallar en cuestiones tales sin antes formar los oportunos expedientes?

A ellos se ha de confiar la precisión en las culpas y en las responsabilidades, y sólo así podría luego hacerse justicia.

Sólo el haber enganchado dos máquinas es un hecho irregular; pero falta saber la presión a que marchaban la una y la otra.

De la escoria anterior al puente salió el tron con diez y ocho minutos de retraso, llegar al puente la velocidad era excesiva. Yo lo probaré.

El Sr. Vallés y Ribot atunde a la proposición presentada por los republicanos relativa a los consejeros de las Compañías que pertenecen a la Cámara. (Gran alboroto.)

El ministro de Obras públicas—dice el orador republicano—interpone más por las almas que por los cuerpos de las víctimas, envía al lugar del suceso al señor director de Obras públicas, y se queda él en su oratorio a rezar por las almas de los difuntos... (Grandes rumores.)

Cita el caso de haber acudido al lugar de una catástrofe italiana no tan grave, no sólo el ministro responsable, sino el mismo rey de Italia.

Recordada la catástrofe de Quintanilla, y llama línea de muerte a la línea férrea del Norte, diciendo que en aquel caso, a pesar de ser acusado el Sr. Maura, este señor no pudo ni con su elocuencia, compensar la in-

finencias extrañas que se opusieron a la justicia.

Lamenta que la fiscalización del Estado y la inspección de las Compañías sean completamente nulas; el material malísimo, los empleados mal retribuidos, y exigidoseseos, especialmente a maquinistas y fogoneros, es por fuerza de trabajo superior a los que pueden prestar humanamente.

No voy a atacar a ninguna institución inviolable. Aquí, cuando se constituye una gran empresa, ante todo y sobre todo lo que se procura es colocar en sus Consejos de administración los más eximios de los políticos, para poner sus abusos bajo la salvaguardia de la influencia que tienen con el Poder. (Muy bien.)

Pues bien, en este caso concreto diré que el ministro de Obras públicas se sirva traer a la Cámara todos los expedientes instruidos desde hace treinta años.

(Algunos diputados sonríen.)

Quisiera que algunos de los señores diputados que se sonríen me explicaran su risa.

Pido todos los expedientes formados durante los treinta últimos años, porque, como modo podrá verse muy fácilmente, cuántos innumerables han sido los abusos cometidos por las Empresas ferroviarias, y la escandalosa impunidad en que éstas han quedado merced al apoyo que han encontrado en los elementos políticos puestos a su servicio.

(El ruido que hay en el salón entre los diputados aumenta al llegar el Sr. Vallés y Ribot a este punto de su discurso. Los murmullos que produce la afirmación del diputado republicano son tan grandes, que en la tribuna de la Prensa se oye una voz que dice: ¿Que no se oye?)

Algunos diputados de la mayoría se vuelven en sus escaños hacia la tribuna de la Prensa, increpando a los periodistas.

El Presidente, dando un fuerte campanillazo:

El celador de la tribuna de la Prensa hará salir a la persona que ha proferido esa frase.

Todos los periodistas se levantan de sus asientos, y exclaman: ¡Todos, todos fuera! ¡Fuera de la tribuna! ¡Que no quede nadie!

¡Hay que hacer sentir en una forma colectiva el sentimiento de la dignidad profesional!

La tribuna queda desierta por espacio de media hora.

Al saloniello de trabajo de la tribuna acuden algunos diputados periodistas,