

## La conferencia ferroviaria

### El problema ferroviario

El lunes próximo se reanuda la conferencia ferroviaria después de varios meses de suspensión para hacer los trabajos preparatorios.

La complejidad y la trascendencia del asunto demandaba ese plazo de estudios. En el ministerio de Fomento se ha facilitado hoy un folleto sobre este asunto. Contiene los informes dados por los representantes de las Cámaras de Comercio, Agrícolas y otras entidades productoras, y las respuestas de las Compañías ferroviarias a los diferentes temas de la conferencia. Los trabajos publicados demuestran que la suspensión de las sesiones era necesaria, y que el tiempo ha sido bien aprovechado.

En esas páginas de apretada prosa está reflejado fielmente este arduo problema. De una parte, aparecen los productores, ó por lo menos los que en la conferencia llevan esta representación. De otra, aparecen las empresas.

Reclaman los primeros reformas en los servicios, rebajas en las tarifas, abaratamiento en los transportes, y las reclaman con calor, con vehemencia, quizá en algunos momentos con apasionamiento. En esos informes, sobre las razones que abundan destacan las vehementes propias de las clases sociales numerosas que sienten el daño ó la deficiencia del servicio.

Contestan las empresas con frialdades, y á veces argucias de abogados. Se defienden con el texto legal, con el pliego de las concesiones, con el precedente, con el dato estadístico, con ejemplos extranjeros; porque es el caso—y hay que hacerlo constar en justicia—que en el extranjero hay cosas, muchas cosas, que semejan las que aquí padecemos. ¿En todas partes ocurren cosas así?

En la rápida lectura que hemos podido hacer de esos informes, hemos sacado esa impresión. Las Compañías son más hábiles, razonan más, conocen las naturas, mucho mejor, en general, los diferentes temas, y defienden sus posiciones con arte y con éxito.

A través de esos informes los intereses de uno y otros se presentan en lucha franca, tenaz, abierta. Parecen intereses encontrados, antagónicos, irreconciliables, y no es, no debe ser así. Con las facilidades y con el aumento del tráfico ganarán los productores y ganarán las empresas, y es necesario, para el bien del país, que, prescindiendo unos y otros de intangibilidades, haya soluciones de concordia.

Las Compañías ferroviarias no son unas Sociedades mercantiles particulares que puedan proceder con entera independencia.

Son, en ciertos momentos, un instrumento de gobierno, tienen un verdadero monopolio, ejercen un importantísimo servicio público, y han de sujetarse á las leyes y amoldarse en lo posible á las necesidades del país.

Pero al mismo tiempo son entidades respetables que han invertido cuantiosos capitales, que han contribuido poderosamente al desarrollo de la riqueza nacional, que tienen derecho á la vida y no se las puede exigir cosas imposibles que las lleven á la ruina. Dar á cada uno lo suyo ha sido, es, y será, la fórmula más adecuada de la justicia.

El problema ferroviario, en la realidad en la vida, está precisamente en buscar ese punto equitativo, justo, viable. Está en determinar aquello que pueden dar las empresas dentro de sus condiciones de vida, dentro de las circunstancias especiales del tráfico nacional.

Fundarse, para pedir ciertas cosas, en lo que hacen otros países, es expuesto á errores. Equivale á plantear aquí un problema con datos inadecuados. La solución en muchos casos sería errónea, desatinada. Es menester estudiar las condiciones nacionales, nuestra producción, nuestro comercio, nuestra vida propia, y atenerse á ella.

Puestas las cosas en el terreno que es el verdadero, no sería difícil llegar á soluciones de concordia, aceptables por todos y beneficiosas para el país. Entonces haríamos planteado el problema ferroviario en sus verdaderos términos, en su terreno adecuado.

A eso debe tender la Conferencia convocada. Por primera vez se van á ver frente á frente, en público á la luz del día, para defender y razonar sus diferentes puntos de vista, productores y ferroviarios. Sin duda alguna que esto contribuirá poderosamente á que el problema sea dilucidado, á que se aequilaten las posiciones de unos y otros, quizá á que se desvanezcan imputaciones y quejas injustificadas.

Fuerza era plantear este problema francamente ante la opinión pública, y queda planteado con la publicación del folleto que tenemos á la vista y con las discusiones que van á empezar.

De los resultados prácticos en orden á la mejora de los servicios nada puede asegurarse; pero no podemos creer que este trabajo y estas discusiones sean estériles. Esa es una incógnita que el tiempo va de despejar, quizá en plazo no muy lejano. Entre tanto, dispongámonos á estudiar el problema con el mayor número posible de datos, con toda seriedad, con espíritu imparcial, como deben estudiarse las grandes cuestiones que afectan á la riqueza nacional.

### Conclusiones que se debaten

En el servicio ferroviario van englobadas multitud de cuestiones. Es un problema vital para el comercio y para la producción, y tiene todos los aspectos, todas las ramificaciones, todas las complejidades de la vida moderna. Era preciso para concretar el objeto de la conferencia concretar las conclusiones,

y en el reglamento de 7 de Julio se especificaron en la siguiente forma:

#### Primer grupo.—Cuestiones referentes á las tarifas.

a) Clasificación de las mercancías en grupos homogéneos, atendiendo con especial cuidado á las primeras materias, productos agrícolas, alimenticios, abonos, minerales, carbones, etc.

b) Reglas á que han de someterse todas las tarifas, así las generales como las especiales.

c) Tarifas generales para los diferentes grupos de mercancías.

d) Tarifas especiales, condiciones de su concesión para que las ventajas acordadas en unas líneas y regiones no resulten en daño de otra región con productos análogos.

e) Tarifas de gran velocidad para el transporte de mercancías, paquetes, etc., con devolución de envases, cuando sea preciso.

f) Tarifas para el transporte de viajeros y condiciones especiales para grupos de obreros ó trabajadores.

g) Publicidad de tarifas, estructura uniforme en todas ellas, etc.

h) Facultades del Gobierno para imponer tarifas especiales temporales cuando, por la carestía de las subsistencias, crisis obreras ó cualquiera otra necesidad apremiante, lo aconsejen las circunstancias, y reglas para su imposición.

i) Duración mínima de las tarifas especiales en los casos en que para el transporte se use material de propiedad particular.

j) Cualquiera otra cuestión de reconocido interés que sobre tarifa se someta á la conferencia.

#### Segundo grupo.—Cuestiones relativas al servicio.

a) Condiciones y requisitos especiales del contrato de transporte por ferrocarril; cláusulas que han de consignarse expresamente en los talones para garantizar los intereses de las empresas y hacer prácticamente eficaces sus responsabilidades.

b) Condiciones de empaque en que han de presentarse las mercancías; casos en que las empresas pueden rechazar la admisión, y limitación relativa á las responsabilidades cuando el expedidor insiste en el factaje.

c) Plazos para el embarque, para el transporte y para la descarga de las diferentes mercancías y en las diversas velocidades, según se trate de una línea sola ó de varias combinadas.

d) Notificación de la llegada de las mercancías, plazos para cobrar almacenaje y cuantía de éste.

e) Transportes especiales de gran velocidad de mercancías, paquetes, etc., etc.; vagones frigoríficos, indemnizaciones, cuando por retraso sufran alteración las mercancías.

f) Condiciones del transporte de ganado y reses especiales para cuando sea conveniente el retorno al punto de origen.

g) Peso y reposo obligatorio de mercancías y determinación de las mermas legales en aquellos casos en que la naturaleza de los productos lo exija.

h) Carga y descarga de mercancías.

i) Plazos para contestar reclamaciones hechas á las Compañías para la devolución de derechos cobrados por exceso, etc.; para la venta de mercancías no recogidas por los destinatarios; para la entrega ó preparación del material solicitado por particulares, etc., etc.

j) Condiciones especiales de seguridad de tránsito para el transporte de viajeros, y estudio de la conveniencia de que todos los trenes lleven coches de tercera clase.

k) Cualquiera otra cuestión relativa al servicio que se proponga á la Conferencia.

### Las ponencias

Reunida la Asamblea el día 24 de Junio, el conde de Romanones, en un discurso muy celebrado, indicó el objeto de la Conferencia y señaló la importancia de los diferentes temas.

Si se hubiese procedido en seguida á la discusión, se hubiese caído seguramente en la superficialidad, en la improvisación. Asuntos de esta clase tan complejos, tan trascendentes, de intereses tan encontrados, exigen preparación, estudio sereno, tiempo y datos.

Por esa causa el conde de Romanones propuso, y así se acordó, que se designara una ponencia para cada tema, que esas ponencias hicieran el estudio y la discusión previa, y que terminado ese trabajo preparatorio, serían reanudadas en este otoño las sesiones de la Conferencia.

Para armonizar todos los intereses se constituyeron las ponencias de la siguiente forma: Dos representantes de las Cámaras de Comercio, Agrícolas, Sociedades Económicas, etc., etc., es decir, dos representantes de Centros productores; otros dos de las Compañías ferroviarias y un representante del Estado, alto funcionario del ministerio de Fomento, que ejerciese la presidencia de la misma. De este modo se reunían para estudiar, discutir y decidir sobre cada punto representantes de los tres aspectos distintos que presenta cada tema.

Con este criterio se eligieron las ponencias en la siguiente forma:

#### Primer grupo

a) Presidente: D. Daniel López, director de Agricultura; D. Enrique Rebollar, Compañía del Norte; D. Ramón Igaritia, Compañía de Durango á Zumárraga; D. Sebastián Maltrana, Cámara de Comercio de Madrid; D. Severo Gómez Núñez, Unión Eléctrica Española (Madrid).

b) Presidente: D. Antonio Morales, jefe de la tercera División de ferrocarriles; D. Eduardo Maristany, Compañía de Madrid, Zaragoza, Alicante; D. Alfredo Lowey, Compañía de Medina á Salamanca; D. Valentín Sánchez de Toledo, Sociedad Hullera Española y de la Asociación de Navieros y Consignatarios; don Joaquín Payá, Ateneo Industrial y Mercantil de Cartagena.

c) Presidente: Ilustrísimo señor director general de Obras públicas; D. Gustavo Baier, Compañía de Madrid, Zaragoza, Alicante; don Juan Rózpide, Compañía del ferrocarril Central de Aragón; D. R. Lafour, Cuenca carbón de Puertollano; D. Juan Robert, Cámara de Comercio de Alicante.

d) Presidente: D. Joaquín Aguirre, jefe del Negociado del tráfico; D. Félix Boix, Compañía del Norte; D. Guillermo Pozzi, Compañía de San Julián de Musques á Castro Urdiales y Traslaviña; D. Florentino Gómez, Cámara Agrícola del Río Segura; D. Juan Díaz Forcada, Cámara de Comercio de Salamanca.

e) Presidente: D. Honorato Manera, jefe del Negociado de Explotación de ferrocarriles; D. Rafael Aix, Compañía de ferrocarriles Andaluces; D. Ángel Goyri, Compañía de Bilbao á Portugalete; D. Florentino G. Torno, Cámara Agrícola del Río Segura; D. José Pérez, Sociedad Económica de Amigos del País de Almería.

f) Presidente: D. Eduardo Escalona, jefe de la primera División de ferrocarriles; don Francisco Laiglesia, Compañía de ferrocarriles Andaluces; D. Marcelino del Río, Compañía de la Robla á Valmaseda; señor conde de Romanones, Cámaras Agrícolas de Barcelona y del Vallés y de la Federación Agrícola Catalana-Baleár; D. José Ubeda y Correal, Sociedad Económica Matritense.

g) Presidente: D. Federico Rivero, presidente de la Sección de ferrocarriles del Consejo de Obras públicas; D. Eduardo Argente, Compañía de Madrid, Cáceres, Portugal y Oeste de España; D. Luis Alcobér, Compañía de Alcantarilla á Lorca; D. Gregorio San Segundo, Cámara de Comercio de Huesca; don Rafael Farías, Sociedades de Labradores y Ganaderos de Soria y de la General Azuara de España.

h) Presidente: D. Antonio Morales, jefe de la tercera División de ferrocarriles; D. Félix Boix, Compañía del Norte; D. Juan Cervantes, Compañía del Sur de España; D. Eduardo Vincenti, Cámara de Comercio de Pontevedra; D. Juan Cassinello, Sindicato de Riegos y Liga de Contribuyentes de Almería.

i) Presidente: D. José Gómez de Velasco, jefe del Negociado de Construcción y Concesión de ferrocarriles; D. Enrique Rebollar, Compañía del Norte; D. José Bonet, Compañía de Manresa á Berga; D. Santiago Molino, Junta de defensa de la pesca de Vigo; don Enrique López Balboa, Sociedad mutua La Unión y de tratantes de leñas y carbones de Madrid.

j) Presidente: D. Ricardo Catarineu, jefe de la quinta División de ferrocarriles; D. Enrique Borrell, Compañía de La Unión á Los Blancos; D. Alarcón y Llorens, Compañía de Alcantarilla á Lorca; D. Juan Rózpide, Compañía del ferrocarril Central de Aragón; D. José Maestre, Cámara de Comercio de Cartagena; D. Adolfo Navarro, Liga Marítima Española.

### Segundo grupo

a) Presidente: D. Mariano Martín Campos, presidente de la Sección de carreteras del Consejo de Obras públicas; D. Pedro N. Soto, Compañía de Zafra á Huelva; D. Eleuterio Delgado, Compañía de Madrid, Cáceres, Portugal y Oeste de España; D. Bartolomé Amengual, Cámaras de Comercio de Gijón, Barcelona y Tarrasa; y D. Ramón Colomer, fábrica de elaboración de arroces y harinas de Valencia.

b) Presidente: D. Antonio Arzával, presidente del Consejo de Obras públicas; D. Gustavo Baier, Compañía del ferrocarril de Madrid, Zaragoza, Alicante; D. Juan Rózpide, Compañía del ferrocarril Central de Aragón; D. Manuel Irujo, Cámara Agrícola de Valencia; D. Eduardo Estelat, Cámara de Comercio de Valencia.

c) Presidente: D. Federico Rivero, presidente de la Sección de ferrocarriles del Consejo de Obras públicas; D. Ramón Igaritia, Compañía del ferrocarril de Durango á Zumárraga; D. Félix Boix, Compañía del ferrocarril del Norte; D. Ramón Castro, Cámara de Comercio de Valencia; D. Roque Martínez, Cámara Agrícola de Lora.

d) Presidente: D. Joaquín Aguirre, jefe del Negociado del Tráfico de ferrocarriles; D. Francisco Laiglesia, Compañía de los ferrocarriles Andaluces; D. Guillermo Pozzi, Compañía del ferrocarril de San Julián de Musques á Castro Urdiales y Traslaviña; don Robustiano G. Nieto, Sociedad Económica de Amigos del País de Béjar; D. Antonio Gómez Vallejo, Cámara de Comercio del Ferrol.

e) Presidente: D. Ricardo Catarineu, jefe de la quinta División de ferrocarriles; D. Rafael Aix, Compañía de los ferrocarriles Andaluces; señor marqués de Sotomayor, Compañía del ferrocarril de Medina á Zamora y Orense á Vigo; D. Luis Mahou, Unión de Industrias Frigoríficas de España; D. Luis Soler Casanueva, Fabricantes de conservas de la ría de Vigo.

f) Presidente: D. Ricardo Serantes, subdirector de Obras públicas; D. Eduardo Argente, Compañía del ferrocarril de Madrid, Cáceres y Portugal; D. Luis Alcobér, Compañía del ferrocarril de Alcantarilla á Lorca; señor barón de Velasco, Asociación de Ganaderos, y D. Antonio Morillo, Centro Extremeño de Madrid.

g) Presidente: D. Luis Acosta, jefe del Negociado de estadística de Obras públicas; don Enrique Rebollar, Compañía del ferrocarril del Norte; D. Jesús Álvarez, Compañía del ferrocarril de Santander á Bilbao; D. Joaquín Madroñal, Cámara de Comercio de Málaga; y D. Cecilio González Domingo, Cámara Agrícola de Guadix.

h) Presidente: D. Luis Acosta, jefe del Negociado de estadística de Obras públicas; don Eduardo Maristany, Compañía del ferrocarril de Madrid, Zaragoza, Alicante; D. Emilio Reun, Compañía del ferrocarril de Salamanca á la frontera de Portugal; D. Cristóbal Mezquita, Cámara de Comercio de Pamplona; don Antonio Boixaren, Cabildo de haciendas y labradores de Guadix.

i) Presidente: D. Eduardo Escalona, ingeniero jefe de la primera División de ferrocarriles; D. Alfredo Lowey, Compañía de ferrocarriles de Madrid, Cáceres y Portugal y Oeste de España; D. Eleuterio Delgado, Compañía del ferrocarril de Madrid, Cáceres y Portugal y Oeste de España; D. Luciano Lafite, Cámara de Comercio de Alcoy; D. Juan Spottorno, Sociedad Económica de Cartagena.

j) Presidente: D. Juan Antonio Moreno, presidente de la Sección de aguas del Consejo de Obras públicas; D. José Bonet, Compañía del ferrocarril de Manresa á Berga; D. Eduardo Maristany, Compañía del ferrocarril de Madrid, Zaragoza, Alicante; D. Mariano Belmonte, Asociación de Constructores de Obras públicas de Madrid; D. Constantino Rodríguez, Círculo de la Unión Mercantil de Madrid.

k) Presidente: D. Antonio Arzával, presidente del Consejo de Obras públicas; D. Enrique Borrell, Compañía del ferrocarril de La Unión á Los Blancos; D. Juan Rózpide, Compañía del ferrocarril Central de Aragón; don Manuel Irujo, policía rural de Castellón; D. Nicolás Fuster, Cámara de Comercio de Cádiz.

En estas ponencias ha sustituido el socio de la Cámara de Madrid, D. Luciano Lafite, á varios compañeros ausentes; D. Juan Antonio Moreno, que presidía la ponencia del tema 7 del segundo grupo, fué sustituido por D. José García Morón; D. Félix Boix, por don Andrés Martín Gamero; y D. Manuel Agero, por D. Víctor Giel, han reemplazado á D. Gustavo Baier y D. Eduardo Maristany.

Cada una de estas ponencias ha procedido en la siguiente forma: Los representantes de los productores han formulado las peticiones y reformas en el servicio que consideran necesarias y justas. Los representantes de las Compañías han estudiado las peticiones de los productores y las han contestado exponiendo razones, datos, textos legales, cuanto

han creído conveniente. El presidente de cada ponencia ha reunido á los dos bandos (permítase la frase) para emitir dictamen. Aprehensivos á decir que en ninguno de los temas se ha llegado á un acuerdo. Unos y otros, principalmente los representantes de los ferrocarriles, han encajado en sus conclusiones. De ellas, según dicen, no podían faltar.

El conde de Romanones, al reanudar las sesiones, ha querido aportar todos los elementos de estudio, todos los datos posibles, y ha ordenado la publicación de las peticiones formuladas por los representantes de los productores en cada ponencia y la respuesta dada por los de las Compañías. De este modo, al comenzar el lunes 6 el martes los debates, podrán todos los representantes de todas las clases haber estudiado las razones de unos y otros para poder discutir con pleno conocimiento de causa. De este modo, los representantes de la producción podrán aportar más datos ó nuevas razones para apoyar sus solicitudes. De este modo, en suma, la opinión, la Prensa, cuantos tengan interés en el asunto y se preocupen de la cuestión, tendrán datos y elementos de juicio propio.

En este folleto, que contiene los informes contradictorios de unos y otros y en donde se leen las ansias vehementes de una reforma que á veces busca razones en el calor del momento, quedadas del razonamiento de la experiencia, apoyadas por leyes de hace medio siglo; en ese folleto—repetimos—hay datos para estudios interesantes, hay un reflejo exacto de la cuestión con sus intereses encontrados, con sus luchas y quizá en algunos asuntos con visibiles apasionamientos é intangibilidades.

De cerca de 300 páginas de apretada composición forma el folleto que contiene esos informes.

No es posible reproducirlo en un período; pero sí nos estará permitido dar idea breve de lo que piden unos y contestan otros en los diferentes temas. Creemos de gran interés el asunto, y vamos á intentarlo con la mayor brevedad y exactitud que nos sea posible.

### Los informes

#### Primer grupo.—Temas A y C

A) Clasificación de las mercancías en grupos homogéneos, atendiendo con especial cuidado á las primeras materias, productos agrícolas, alimenticios, abonos, minerales, carbones, etc., etc.

C) Tarifas generales para los diferentes grupos de mercancías.

Los Sres. D. Sebastián Maltrana y D. Luciano Lafite, en representación de las clases productoras, después de un largo razonamiento, proponen lo siguiente:

«Que como base de toda reforma procede, en primer lugar, llevar á cabo una clasificación uniforme de todas las mercancías, aplicable, en general, á todas las vías férreas españolas incluidas en el plan general, dividiendo las mercancías en nueve grupos ó clases, los cinco primeros aplicables para productos elaborados en general; el sexto y séptimo para primeras materias y productos alimenticios; el octavo para maquinaria, productos agrícolas y minerales de mayor valor, y el noveno y último para los demás minerales, carbones, abonos, desperdicios de todas clases, plenos y forrajes.»

«A continuación se detallan los artículos que han de componer cada clase, pidiendo además la formación de un nomenclátor ó repertorio por orden alfabético, asignando á cada mercancía la clase respectiva.»

Los mismos señores proponen las siguientes conclusiones al tema C

1.º Dentro de los límites establecidos ó que se establezcan en las tarifas máximas legales podrán las Compañías crear tarifas de aplicación general, sin modificar en nada las condiciones determinadas por las leyes de concesión y por las generales de ferrocarriles y policía de los mismos.

2.º Las tarifas generales serán de dos clases: de gran velocidad, y de pequeña velocidad para todas las demás. Las mercancías de gran velocidad deberán ser transportadas en trenes de viajeros, y en trenes especiales ó de mercancías las de pequeña velocidad.

3.º Las mercancías y ganados que, á petición de las que los remiten, sean transportados á la velocidad de los viajeros, serán tasados al doble de los precios señalados para los mismos en la tarifa general.

4.º Y 5.º Detallan casos excepcionales en que no son aplicables las condiciones generales.

6.º Los precios de las tarifas generales se entenderán por tonelada de 1.000 kilogramos y kilómetro en las mercancías en general, y por cabeza y kilómetro en los ganados.

7.º Todos los precios fijados en las tarifas generales serán aplicados á las expediciones dirigidas de una estación cualquiera á otra situada á una distancia que no exceda de 100 kilómetros; cuando la distancia haya de ser mayor, serán bonificadas en un tanto por ciento por cada 100 kilómetros más, á cuyo efecto se considerarán como una sola todas las líneas férreas españolas enlazadas sin solución de continuidad, aun cuando pertenecieran á distintas Compañías.

8.º Para la fijación de los precios del transporte, la tasa de las mercancías se hará por fracciones indivisibles de 10 kilogramos y un mínimo de percepción de 5 kilogramos.

9.º Los transportes por vagón completo se tasarán por los precios de tarifa con una bonificación del 10 por 100 y las mismas reducciones progresivas establecidas para las mercancías en general, con excepción de los ganados, que en uno y otro caso se tasarán por su tarifa respectiva.

A continuación se da una tarifa general para el transporte en gran velocidad de productos frescos, crustáceos, moluscos, carne fresca, caza muerta y volatería, quesos frescos, manteca fresca, hielo y nieve, en expediciones de 50 ó más kilogramos ó pagando por dicho peso desde 8 á 12 céntimos por tonelada y kilómetro.

«Se pide á continuación una tarifa general para el transporte en pequeña velocidad de animales y ganados con precio desde 6 céntimos por cabeza y kilómetro para bueyes, vacas, toros, caballos, mulas y demás animales de tiro, hasta medio céntimo para corderos y cabritos.»

Los ponentes solicitan luego una tarifa general para el transporte á pequeña velocidad de mercancías de todas clases, según clasificación, fijando precios que varían desde 12 céntimos por tonelada y kilómetro en las mercancías de primera clase, á 2 céntimos para las de novena, con reducciones para cada 100 kilómetros de recorrido.

Finalmente, se solicita que el transporte de mercancías en vagones de propiedad particular disfrutará de una bonificación del 20 por

100 sobre los precios generales ó especiales que rijan, en cada caso, para el transporte de la misma mercancía, mediante las condiciones minuciosas que se detallan en el informe.

En este mismo tema informa el Sr. D. Severo Gómez Núñez, sobre las tarifas para el transporte de carbones, y entre otras cosas, dice:

«El carbón asturiano, desde los cotos hulleros hasta cualquier punto del litoral cantábrico cuesta, con los elementos actuales, de 11 á 12 pesetas de transporte (3 á 3,50 pesetas de ferrocarril, 1 á 1,50 de carga y 6 á 7 de flete).»

«El carbón inglés, desde sus minas hasta dichos puertos, no gasta por iguales conceptos más de 4 chelines, ó sea unas 6,50 pesetas, la mitad.»

«Eso solo argumenta y no da fuerza suficiente para pedir sin descanso la reducción de las tarifas.»

«Fijar esa rebaja es materia á discutir. Dos medios se presentan desde luego á examen para conseguirlo: uno que tenga por base el valor del transporte por tonelada y kilómetro. Otro que á la vez tome en cuenta, para graduarlo, el trayecto recorrido, á fin de aliviar el precio del carbón en las zonas industriales alejadas de las cuencas hulleras. Quizás el segundo sea el más práctico; acaso, en cambio, presente mayores dificultades su determinación por parte de las Compañías de ferrocarriles.»

«Sea uno ó otro el procedimiento que se adopte, creemos que nunca debe pasarse de 0,04 pesetas por tonelada y kilómetro; la reducción, según el recorrido y proporcional á él, podría tener como límite mínimo 0,02 por tonelada y kilómetro.»

Después, el mismo Sr. Núñez hace algunas interesantes indicaciones sobre tanto por ciento de mermas, sobre pesos, sobre gastos de almacenaje y sobre plazos de transporte, pues los vagones de carbón «llegan cuando Dios quiere.»

El Sr. D. Renato Lafour propone, entre otras cosas, que se nombre una Comisión permanente, presidida por un alto funcionario del ministerio de Agricultura y con la representación de productores, industriales, agricultores y comerciantes, y con el apoyo del Gobierno siempre, que tratará de conseguir que las Compañías ferroviarias las tarifas más beneficiosas para todos y sus aplicaciones debidas, y que se recabe de los Poderes públicos la orden de que las Compañías ferroviarias no podrán poner en vigor ninguna nueva tarifa sin que se haya publicado en la Gaceta de Madrid y en todos los Boletines Oficiales de las provincias, para que con tiempo prudencia pueda el público hacer las observaciones que estime pertinentes á la defensa de sus intereses.

A las anteriores peticiones contestan los Sres. D. Juan Rózpide, D. Enrique Rebollar, D. Ramón de Igaritia y D. Manuel Agero, en representación de las Compañías de ferrocarriles, con un largo informe citando casos y ejemplos concretos y aludidos para demostrar que no es aceptable la clasificación propuesta, y para demostrar que, dado el tráfico de España, la adopción de las tarifas propuestas produciría la ruina inevitable de las empresas ferroviarias. Veinte nutridas páginas del folleto ocupa este informe para llegar á esta conclusión:

«Las clasificaciones de mercancías, así como las tarifas generales vigentes, se ajustan en un todo á las disposiciones legales, y satisfacen las necesidades del tráfico, por lo que no hay motivo para modificarlas.»

#### Primer grupo.—Tema B

Reglas á que han de someterse todas las tarifas, así las generales como las especiales

Informa sobre este punto el Sr. D. Adolfo Navarro, en representación de los productores, y concreta su pensamiento en 32 reglas concretas y minuciosas, de las que copiamos las que siguen:

Se unificarán las tarifas máximas legales, dentro de las líneas explotadas por una sola Compañía, y servirá de base para su nueva determinación y aprobación por el Gobierno la cifra que arroje el cálculo de los transportes durante el último quinquenio, como tipo medio del precio futuro de dichos transportes por tonelada y kilómetro.

La formación de las tarifas generales, dentro de los límites de las máximas legales aprobadas por el Gobierno, tendrán por base la unidad tonelada y kilómetro.

Entre las tarifas generales las de pequeña velocidad se desarrollarán en baremos diferenciales decrecientes.

Para la redacción de las tarifas generales, comunes ó regulares, se tendrá en cuenta el valor y la clase de la mercancía, y su peso, volumen, longitud y naturaleza, la velocidad del transporte y los plazos de entrega. Estas tarifas se harán comunes á todas las líneas y Compañías, con arreglo á procedimiento previamente determinado.

Para la redacción de las tarifas especiales, excepcionales ó locales, se tendrá en cuenta, además de las grandes masas y volúmenes, las naturalezas delicadas ó políglotas de las mercancías, las condiciones del tráfico y el consumo ó empleo de ellas que se desea favorecer, según su utilidad, así como el tráfico de concurrencia. La reducción de las tarifas especiales con respecto á las generales será como mínimo de un 15 á un 20 por 100, y su estructura será lo más uniforme posible en todas las líneas y Compañías.

Entre las tarifas especiales se comprenderán, principalmente, las provisionales ó temporales, de tránsito, exportación é importación, de puertos, combinadas terrestres y marítimas, de productos alimenticios en general y del mar en particular, de ganados, aves y abonos, y nacionales é internacionales.

Las tarifas especiales de penetración serán objeto de particular estudio las de transporte del pescado fresco, y moluscos y crustáceos también frescos, en todos los trenes corrientes y expresos, excepto los internacionales, y se dividirá en dos ó tres clases, según su precio y calidad, con objeto de abaratar principalmente las especies más comunes y de mayor consumo.

Para el pago de dichas tarifas, cuando el pescado está mezclado con hielo, se descontará del peso total en tanto por ciento proporcional al del hielo.

Los máximos de estas nuevas tarifas tendrán una rebaja de los actuales, que oscilará entre un 25 y un 50 por 100, según la clase del pescado.

También serán objeto de particular consideración, entre las tarifas especiales de penetración á precios reducidos, las de transportes de hulla, carbones y minerales nacionales desde los centros productores á los consumidores, especialmente fábricas é industriales.

Los máximos de estas tarifas tendrán también una rebaja de un 25 á un 50 por 100 de los actuales.

bien una rebaja de un 25 á un 50 por 100 de los actuales.

Tanto en las tarifas generales como en las especiales, el precio del transporte de una mercancía no podrá nunca ser mayor del valor de la misma mercancía en el punto de su procedencia, y el precio del transporte de una primera materia no podrá ser mayor que el señalado para los productos que resulten de la elaboración de la misma.

En todas las tarifas se fijarán los plazos máximos en que ha de verificarse el transporte, y los derechos, obligaciones y responsabilidades de las Compañías y de los remitentes y receptores.

A este tenor siguen las diferentes reglas, las 32, que revelan en el Sr. Navarro un minucioso estudio de las necesidades del tráfico.

Los Sres. D. Eduardo Maristany y D. Alfredo Lowey, designados para representar á las Compañías de ferrocarriles, contestan con un dictamen minucioso, oponiéndose á las peticiones formuladas y citando diferentes disposiciones legales para defender esta conclusión:

«Sólo es conveniente establecer nuevas reglas, en lo que afecta á tarifas especiales, en el sentido de que, anulándose lo que establece la Real orden de 1.º de Febrero de 1887, con modificación del reglamento de 8 de Septiembre de 1878 para la ejecución de la ley de policía de ferrocarriles, queden restablecidos en toda su integridad el art. 50 de la ley general de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y los 130 y 131 del reglamento citado.»

Dicho de otro modo: hay que suprimir las limitaciones que hoy tienen las empresas para establecer tarifas especiales, dándoles amplia libertad.

Primer grupo.—Tema D

Tarifas especiales.—Condiciones de su concesión para que las ventajas acordadas en unas líneas y regiones no resulten en daño de otra región con productos análogos

Informan sobre el presente tema los señores D. Florentino Gómez, representante de la Cámara Agrícola de Abarrán (Murcia), y don Juan Díaz Forcada, de la Cámara de Comercio de Salamanca.

Citan numerosos casos y disposiciones para condenar lo que hacen ahora las Compañías, y como resumen proponen que las tarifas especiales de pequeña velocidad que puedan crearse por nuestras empresas se sometan á las reglas que siguen:

Todas las referidas tarifas tendrán la condición de la recip







## SESIONES PARLAMENTARIAS

## SENADO

La sesión de ayer

Se abre la sesión a las tres y treinta y cinco minutos. Preside el Sr. Salvador (D. Amós). Asiste el ministro de Hacienda.

## Ruegos y preguntas

El señor SANZ y ESCARTIN expone al Senado datos estadísticos de importación comercial en la República Argentina, significando el escaso tráfico que entre España y la mencionada nación existe. Sustenta las estrechas relaciones que ambos pueblos mantienen.

Excita al Gobierno a que facilite la exportación de géneros españoles. Hace a este propósito amplia relación de estadística comercial, comparada, y habla también del Museo comercial que se trata de establecer en Bilbao.

El señor ALLENDE-SALAZAR hace historia de las gestiones realizadas por la Comisión encargada de organizar la fundación del mencionado establecimiento, y se adhiere al ruego del Sr. Sanz y Escartin, ampliando a que el Gobierno apoye moral y materialmente tan importante pensamiento.

El señor ECHEGARAY ofrece el apoyo del Gobierno, que será material, si es posible incluir en el presupuesto próximo a discutirse la cantidad consiguiente.

El señor PULIDO aboga porque el Museo mercantil en proyecto no limite su acción a América, sino también que la amplíe al comercio de Oriente y Marruecos.

El señor ECHEGARAY se muestra conforme con tal deseo.

El conde de PENA RAMIRO habla del mal estado en que se halla la fragata *Nautilus*, y pide su renovación.

El ministro de MARINA contesta que cuanto antes pueda presentarse un proyecto de ley pidiendo la sustitución de la *Nautilus* por dos buques-escuelas.

El señor CORTEZO pide al ministro de Hacienda explicaciones de la baja que se observa en las recientes recaudaciones de los impuestos.

Annuncia su temor de que el presupuesto actual se liquide sin el superávit que debe esperarse.

El señor ECHEGARAY dice que esa cuestión la reserva para la Memoria que acompaña a los presupuestos, en donde trata de ella ampliamente.

## Orden del día

Se abre discusión sobre el dictamen de la Comisión relativo al proyecto de ley creando un Colegio de preparación militar.

El señor LOY-GORRI pide se amplíe la admisión de alumnos de los hijos de jefes y oficiales de la Armada.

El general OCHOANDO, de la Comisión, acepta la aclaración y queda aprobado el art. 2.º del proyecto que es el referente.

El señor ALLENDE-SALAZAR pregunta al dictamen el art. 3.º si los créditos necesarios para el sostenimiento del Colegio que se proyecta establecer figuran en el presupuesto.

El ministro de la GUERRA manifiesta que por ahora no figuran en el presupuesto, pues se sostendrá con recursos propios.

Las restantes artículos del proyecto son aprobados sin discusión.

Seguidamente se procede a la renovación parcial de la parte electoral del Senado.

Verificado el sorteo se da cuenta del resultado y se levanta la sesión, después de leerse la comunicación en que participa su renuncia al cargo el senador electo por la Universidad de Granada.

## CONGRESO

La sesión de ayer

EL COMIENZO

A las tres y media dió comienzo la sesión, presidiendo al marqués de la Vega de Armijo. En el banco azul el ministro de la Gobernación, en escaños y tribunas escasa concurrencia.

Se lee y se aprueba el acta de la sesión anterior.

## LOS SUGEROS DE VALLADOLID

El señor MUÑOZ dirige unas preguntas al Gobierno sobre los sucesos acaecidos en Valladolid durante las elecciones municipales. Pide la destitución del alcalde de dicha capital.

Annuncia, en caso contrario, una interpelación.

A pesar de esta formidable amenaza, verdaderamente trunfante en labios del señor Muñoz, el señor GARCÍA PRIETO dice que no puede destituir al referido alcalde sin que se averigüe si incurrió en responsabilidad.

El señor MUÑOZ habla nuevamente y dice que es preciso que el país conozca con toda claridad de detalles lo ocurrido en Valladolid. Después analiza las elecciones municipales en la referida ciudad.

¿Cómo no ha de extenderse el Sr. Muñoz en largas consideraciones? Si, se extiende largamente, largamente. Y ¿cómo no ha de censurar la política del Sr. Alba? Si, la censura.

Esto da motivo al señor ALBA para intervenir, defenderse y defender a sus amigos de las vagas e inconcretas acusaciones de que han sido objeto.

El alcalde de Valladolid es enemigo mío, dice, y en cambio apoyó decididamente al Sr. Muñoz, tanto que el nombre de éste figuró el primero en la candidatura ministerial cuando las elecciones para diputados a Cortes.

A qué, pues, acusarme de responsable en compañía de ese alcalde, como parece que ha querido hacerlo el Sr. Muñoz, de lamentables sucesos?

Después censura la campaña pasional llevada a cabo por los republicanos valisoletanos y pinta la desunión que entre ellos reina. El señor MUÑOZ rectifica y dice que es el Sr. Alba el cáque más grande que hay en la cristiandad; ha acaparado hasta la opinión pública (risas). El único diario que allí se publica está inspirado por el Sr. Alba (copropietario a la vez), y de dicho periódico son redactores los correspondientes que en Valladolid tienen el *Diario de Madrid*, el *Liberal*, el *Imparcial*, el *Diario Universal*, la *Agencia Mencheta* y la *Correspondencia de España*.

El señor ROMERO: Pido la palabra. El señor MUÑOZ: (Todos los artículos, todos los telegramas, todas las noticias están inspiradas por el Sr. Alba).

Acusa al Sr. Alba de mangonearlo todo en Valladolid, y lo recuerda cuando se unió a los republicanos y los decía: «Yo iré adonde vosotros me llevéis». Y efectivamente, entre unos y otros le llevaron... a la subsecretaría de la Presidencia del Consejo con el Sr. Villaverde, a quien S. S. había maltratado tanto desde la Unión nacional.

Los señores ALBA y MUÑOZ rectifican brevemente.

El señor VALVERDE interviene defendiendo a los elementos liberales de Valladolid.

El señor GARCÍA PRIETO hace uso de la palabra defendiendo las autoridades valisoletanas.

El señor ROMERO pide que se le conceda la palabra para tratar un asunto gravísimo.

El señor PRESIDENTE dice que, según las indicaciones que privadamente le hizo el peticionario, no estima grave el asunto.

El señor ROMERO: Sí lo es.

El señor PRESIDENTE (Dando un campanazo): Orden del día.

El señor NOUGUES: Pido que se lea el artículo 36 del reglamento.

El señor secretario lo lee.

El señor NOUGUES: Se trata, según parece, de constituir el Congreso antirreglamentario.

El señor NOUGUES insiste en que no se constituya el Congreso sin que la Comisión de incompatibilidades dictamine sobre los casos de los tres menores de edad.

(Sus palabras originan protestas del señor Suárez Inclán y de otros señores diputados.)

El señor SUÁREZ INCLÁN interviene: acusa al Sr. Noúgues de no concurrir a la Comisión, perteneciendo a ella, ni firmar los dictámenes.

El señor NOUGUES protesta. (Jaleo, campaneos.)

El señor ministro de la GOBERNACIÓN aboga por la inmediata constitución del Congreso.

El país—añade—ajeno a los tiquismiquis de la política, lo que desea es que comience pronto una labor seria y beneficiosa.

Fidele orden del día, el Sr. Muñoz termina rogando al presidente de la Comisión de incompatibilidades que se dictaminen pronto los casos de los tres menores de edad.

El señor MAURA se muestra conforme con las anteriores manifestaciones y propone que se suspenda la sesión para que se reúna la Comisión de incompatibilidades y dictamine los casos aludidos.

Los señores ALZARATE y ROMERO interviene brevemente y se suspende la sesión. Reanuda bastante después de las ocho, se dió lectura a los batallones dictámenes y sin más incidentes ni discursos se levantó la sesión.

## LA TARDE EN LAS CAMARAS

## En el Senado

En la alta Cámara estuvieron ayer tarde el presidente de la Cámara de Comercio señor Maltrana, el representante de los gremios Sr. Garzón, y D. Miguel Moya, invitado como elemento neutro, para conferenciar con el presidente del Consejo acerca del aplazamiento de la subasta de los consumos.

El Sr. Montero Ríos indicó que el asunto no era de su competencia, sino del alcalde y del Ayuntamiento; pero no obstante, expresó su deseo favorable a que se llegase a una fórmula de armonía. Más tarde, el jefe del Gobierno llamó al Sr. Vincenti, que se encontraba también en la Cámara, para pedirle datos y antecedentes de la cuestión, con objeto de dar a los comisionados una contestación definitiva.

El alcalde de Madrid, en los pasillos del Senado, manifestó de una manera terminante que él era opositor a la suspensión de la subasta, pues cree de absoluta necesidad el arriendo para la dotación del presupuesto municipal, y además considera que no existe fundamento para aplazar la subasta y redactar un nuevo pliego de condiciones.

El Sr. Vincenti dijo que otros consumos no se arrendaban peligraría la ejecución de obra tan importante como la Gran Vía, y en cuanto a las condiciones de la subasta, manifestó que, una vez realizada, había el suprimir o modificar las tarifas de determinados artículos, y también estaba previsto en el pliego de condiciones el caso de que el Poder legislativo acordase la supresión del impuesto de consumos.

Otras Comisiones han llevado hoy su gestión al Senado.

Los representantes en Cortes de Valencia se avistaron igualmente con el Sr. Montero Ríos para pedirle la pronta construcción de la fábrica de Tabacos.

El presidente del Consejo estuvo con ellos muy explícito. Hay una ley votada—dijo—en el sentido que ustedes pretenden, y el Gobierno se propone cumplirla. En los próximos presupuestos—añadió después—se incluirá la cantidad de medio millón que, conforme la citada disposición legal, correspondiente consignar en ese ejercicio para tal atención.

El ministro de Hacienda, que asistía a la entrevista, garantizó su intervención para que las obras den comienzo cuanto antes, y prometió, además, que nombraría un tercer perito para que dirimiese en el plazo más breve posible las diferencias que hay entre el Ayuntamiento valenciano y la Delegación de Hacienda de aquella provincia, respecto a las condiciones de urbanización de los terrenos en que la fábrica ha de construirse.

Los bilbaínos han solicitado el apoyo del Gobierno para el proyecto de Museo comparativo hispano-americano, obteniendo del señor presidente del Consejo una contestación favorable.

La Comisión de Sindicatos agrícolas se reunió ayer tarde para estudiar una emienda que se propone presentar al proyecto del marqués de Camps.

También se ha reunido la de los ferrocarriles transpirenaicos, de que es presidente el Sr. Malquer y secretario el Sr. Maristany, comenzando el estudio de los documentos que ha presentado el Gobierno y del trazado de las líneas.

## En el Congreso

La tarde parlamentaria no ha dado de sí nada. A guisa de relleno de la sesión, para la cual no había asuntos en el Orden del día, ha tratado el Congreso de lo ocurrido en las elecciones municipales en Valladolid. Sólo por concordancia generosa de la presidencia se pudo atender en ello la Junta de diputados, pero no ha dado lugar al asunto más que para distraer unas cuantas horas bajo techo, ya que tan desahogada estaba la tarde.

Hasta ayer los dictámenes de actas desechados por la Comisión respectiva del Congreso sumaban 378 de primera y segunda categoría, declaradas graves, nueve pendientes de dictamen, y once de terceras presentadas 389; por presentar, 15.

Las actas hasta ahora declaradas graves son las de Almagro, Estepa, Chantada, Santa Cruz de la Palma, Sanluar la Mayor, Parchana, Laredo, Ferrol y Sequeiros.

La Comisión de incompatibilidades ha desechado hasta el día 375 dictámenes y dos no dictaminados por la Comisión de actas, relativas a funcionarios públicos.

Quédale por dictaminar los casos de los tres menores.

## POR TELEGRAMA

PROCESO POR HALLAZGO DE BOMBAS

DE NUESTRO CORRESPONSAL

Última sesión

Barcelona 17. A las diez de la mañana ha comenzado la última sesión en la vista de este proceso con el resumen del presidente D. Diego del Río.

Hay un extracto de la policía, y reconocos, en efecto, que es preciso dignificarla antes de reformarla.

En este proceso la calificación de mirlo blanco, pues desconfío de las confidencias de Tosas y envió a éste en el proceso.

Comprobó las denuncias contra la delación de Florent en Mahón, y corroboran el testimonio del juez y el médico que no pudieron sustentar al procesamiento y prisión provisional hasta que el Juro dio decidiese.

Explica la conducta del procesado por arrepentimiento.

Termina el Sr. Ríos el resumen, recordando al Juro que cumple su deber, y en un elocuente párrafo, que es acogido con general aprobación, aludiendo a los anónimos en que se insertaban amenazas de muerte, dice que daría con gusto su insignificante vida por la tranquilidad de esta tierra, tan amada como la suya, que es la andaluza, y añade que contribuirá a la repetición de los atentados es fomentar la destrucción del gran edificio de las libertades públicas, conquistadas con el sangre de nuestros padres y abuelos.

Dice que cumpliendo su deber aspira a morir, y que se haga constar en su tumba.

A los jurados dice: «Cumplid con vuestros deberes».

## Veredicto

Los individuos que componen el Juro se retiran a deliberar y pronuncian un veredicto de inculpatibilidad para los cinco procesados, que serán puestos en libertad hoy mismo, a excepción de Miranda y Bernades, que están procesados por la explosión del Palacio de Justicia.

Tosas salió esta mañana de Barcelona por tierra.

Esta tarde saldrán de la cárcel Piconet, Serra y Corominas.—*Limondoux*.

## El día político

## La sesión del Jueves

Los propios ministeriales reconocen que la sesión celebrada por el Congreso no era ciertamente de las que puedan señalarse con piedra blanca ni quedar como modelo de buenas costumbres parlamentarias.

Toda ella fué lamentable, teniendo por contra un incidente de carácter personal, que aunque no tuvo la importancia que le atribuyen algunos periódicos, no dejó de ser desagradable.

Persona que tiene una alta representación en el Congreso, juzgaba muy severamente la sesión, considerando como un malísimo y pernicioso precedente la admisión de los tres diputados menores de edad.

En cuanto al incidente entre los señores Maldonado y Fernández Latorre, careció en absoluto de importancia, como lo demuestra el que al hablar después en la sesión el diputado villaverdistas, para nada se refirió a dicho incidente, ni más tarde hubo entre ambos señores cosa alguna que demostrara resentimientos ni molestias personales.

Claro es que ha resultado infundado el rumor acogido por varios periódicos de que dimitiese el subsecretario señor Fernández Latorre.

El hecho de que no concurriera dicho señor a su despacho oficial no debió extrañar a nadie, puesto que desde que están abiertas las Cortes es muy rara la noche que va por Gobernación.

## Consejo de ministros

Hasta mañana no se celebrará Consejo de ministros.

En dicha reunión se tratará principalmente de la labor parlamentaria, y al día siguiente dará comienzo.

Se distribuirán los turnos para la discusión del Mensaje, se ultimarán las candidaturas para las Comisiones del Mensaje y de los presupuestos, y el ministro de Hacienda hablará de sus proyectos y de la obra económica que ya tiene ultimada.

## Escuela militar

No están en lo cierto los periódicos que dieron la noticia de que una conferencia celebrada por el general Weyler con el Sr. Montero Ríos tuvo por objeto ocuparse de las cifras de los presupuestos de Guerra y Marina.

La conferencia versó sobre el proyecto de ley que el ministro de la Guerra ha presentado al Senado, relativo a la creación de una Escuela militar.

Dicha Escuela no supone aumento de gasto alguno que no pueda cubrirse con lo consignado en presupuesto, y así lo declaró probablemente el general Weyler durante la discusión del referido proyecto.

## Presidencia de Comisiones

Aunque se viene diciendo que el señor Moret presidirá la Comisión de presupuestos y el Sr. Canalejas la del Mensaje, es lo cierto que aún no hay nada definitivo.

De este asunto se ocupará el ministro de la Gobernación con los señores Moret y Canalejas, siendo desde luego seguro que ambas Comisiones serán presididas por dichos personajes, aunque la designación respectiva no esté hecha todavía.

## El pleito de los menores

La Comisión de incompatibilidades del Congreso ha desechado ayer favorablemente el caso del diputado republicano por Barcelona Sr. Corominas, firmando esta tarde el dictamen.

No así los de los electos por Piedrahíta, Figueras y La Bisbal. Ni es fácil que la Comisión respectiva resuelva muy pronto tales casos.

El presidente de dicha Comisión, señor Suárez Inclán, ha manifestado ayer tarde que persiste en mantener el criterio que sobre el particular defendió en la Cámara, estimando anticonstitucional la admisión de los Sres. Silvela (D. Jorge), Salvatella y Roura al ejercicio del cargo de diputado.

No me mueve en ello—declaró—interés alguno de parcialidad o animadversión; pero deber mío y de todos es velar porque las leyes no se vulneren ni se quebranten los prestigios y seriedad del Parlamento. Y no podemos llegar a extremos de condescendencia que nos hagan cerrar los ojos, pasando por encima de lo que la Constitución determina taxativamente. Por esto, yo, en la Comisión, y dentro de la Cámara, me opondré resueltamente a que prospere la infracción de nuestras leyes fundamentales, en los casos apuntados. Y mientras tenga pulmones que resistan palabras, hablaré en contra.

La sesión de ayer mañana

Dió principio a las once, siendo aprobados todos los asuntos que figuraban en el orden del día, a excepción del dictamen, que fué retirado para mejor estudio, referente a la proposición de que desde 1.º de Enero próximo se exceptúen de los derechos de licencia a los motores de grandes fábricas comprendidos en la tarifa 8.ª de la contribución industrial, y que se declare la exención para la Sociedad de Clasificación Industrial, devolviéndosele el importe de lo que haya satisfecho por licencias de construcciones de edificios.

Después de una larga y animada discusión se acordó votar un crédito de 20.000 pesetas con destino a los trabajos de la formalización de un plano del extrarradio, el cual tendrá que hacerse precisamente dentro del término de tres meses.

Al tratarse de la concesión de prórroga de licencia a tres profesores-médicos de la Beneficencia municipal, el doctor Ovído presentó una proposición aludiendo reglas para cortar de raíz los abusos de dichas licencias, las cuales perjudican notablemente al vecindario.

Dicha proposición fué aprobada por una

mayoría, siendo su autor aplaudido con entusiasmo.

## Los consumos

Terminado el despacho de los asuntos que figuraban en el orden del día, el alcalde trató de la batallona cuestión de los consumos.

Dijo que el Ayuntamiento nada puede hacer ya en el asunto de la suspensión de la subasta. Añadió que acababa de conferenciar con el presidente de la Cámara de Comercio, el cual, al conocer la cláusula 8.ª del nuevo pliego de condiciones, manifestó conforme con dicho acto se realice, puesto que el Ayuntamiento queda autorizado para desglosar multitud de especies sin que por esto aumente el canon el Municipio ni tenga el arrendatario derecho a reclamaciones.

El Sr. Vincenti recorrió la campaña que el Ayuntamiento viene realizando en contra de la subasta de los consumos, añadiendo que los trabajos en favor de la prórroga del actual pliego de condiciones no favorecen más que el actual arrendatario, creyendo que en dichos trabajos hay manejos ocultos y fondos sucios.

En su virtud, solicita al Ayuntamiento promueve su opinión en tan importante asunto.

El Sr. Ruiz de Grijalva se levanta para manifestar que el Ayuntamiento no puede en modo alguno suprimir los consumos, si es eso lo que se pretende por los artículos publicados en algunos periódicos. Si se quiere prorrogar el actual arriendo, el Ayuntamiento debe oponerse a ello enérgicamente, porque dicha prórroga sólo favorecería al arrendatario y el público lo vería con gran disgusto. La supresión de los consumos—añade—sería una perturbación grandísima para la Hacienda. Quien pida la supresión indague siquiera el modo de recaabar recursos.

Recordar que para ir a la supresión de dicho impuesto en 1914 él propuso un impuesto módico sobre inquilinato, y los que ahora combaten los consumos pusieron el grito en el cielo contra aquel impuesto indirecto, y ahora lo piden para sustituir los consumos. Hace un llamamiento al pueblo y a todos los gremios para que se preocupen por la vida municipal, haciéndoles ver la necesidad de que el Ayuntamiento arbitre recursos para cubrir medio decorosamente los múltiples servicios que sobre él pesan.

Madrazos opuso a que el Municipio se quede con los consumos porque es mal administrador, y si lo hiciera sería solamente en beneficio del fraude, lo cual sólo puede beneficiar a determinados gremios.

El Sr. Estelatl defendió a la Cámara de Comercio, asegurando que siempre se pondrá al lado de la justicia.

El Sr. Morayta dice que es una verdadera candelita arrear que la prórroga de los consumos implicaría la suspensión del impuesto, porque tantas veces como se ha solicitado los Gobiernos han desatendido siempre dicha petición, creyendo, por lo tanto, que la campaña actual será también inútil.

El marqués de Portago hace ver al Sr. Morayta que la minoría republicana nada ha hecho en favor de la supresión.

El Sr. Morayta le repite, diciendo que me he hecho a él a pesar de haberlo ofrecido a diario. (El alcalde agita violentamente la campanilla.) El orador añade, que así como propuso en Junta municipal quedara el pliego de la subasta sobre la mesa para estudiarlo, ahora solicita se prorrogue la subasta, siquiera ocho días, para que lo estudie quienquiera.

El alcalde dice que el pliego en cuestión ha estado sobre la mesa a disposición del público el tiempo necesario. Continúa el señor Vincenti hablando para manifestar que el señor Morayta es injusto en sus apreciaciones, toda vez que él—el alcalde—ha trabajado en éste, como en todos los asuntos, con el mayor ardor y la mejor voluntad.

Aquí, señores, dice animado por grandes alocuciones juicios ligeros, y añade, que en lo que a mí se refiere, puedo decir con entera exactitud que el único que trabaja en la casa soy yo. (Las últimas palabras las pronuncia el Sr. Vincenti al compás de fuertes pufetazos que da sobre la mesa. Ruidos de aprobación en todo el salón.)

El marqués de Portago anuncia que tenía el propósito de defender al señor alcalde de los cargos formulados contra él por el señor Morayta; pero, añade, desisto de mi decisión en vista de los pufetazos del Sr. Vincenti, quien a todas luces y evidentemente tiene razón. (Grandes risas.)

Rectifica el Sr. Morayta, diciendo que no ha tenido el propósito de molestar al alcalde, cuya laboriosidad reconoce, si bien insiste en la conveniencia de su anterior proposición.

El conde de Mejorada opina que debe hablarse lo menos posible de este asunto, con objeto de no ahuyentar a los licitadores de la subasta de que se trata; y por último, el alcalde levanta la sesión en medio de una atmósfera tan tanto cargada.

Circular a los tenientes de alcalde

El alcalde ha dirigido una nueva circular a todos los tenientes de alcalde, excitándoles a que hagan cumplir al vecindario con toda exactitud lo dispuesto en la ley del descanso dominical.

## POR TELEGRAMA

Disturbios en Rusia

DE NUESTROS CORRESPONSABLES

Orden de licenciar a los reservistas

San Petersburgo 17. El gobernador general de Finlandia, Obolenski, regresó a Helsinki.

El *Invitado Ruso* anuncia que ha aparecido la orden de licenciar a los reservistas de 1896.

El licenciamiento de otros reemplazos no se hará hasta que concluya el Extremo Oriente el ejército activo.

Los periódicos oficiales son los únicos que han publicado dicha orden.—C.

Disposiciones de la huelga general de los obreros de San Petersburgo

San Petersburgo 16. El Consejo de los delegados obreros ha publicado en los periódicos un mensaje pidiendo al proletariado revolucionario de la capital que manifieste por medio de la huelga política general y por mítines de carácter público su solidaridad con los soldados y marineros de Cronstad y el proletariado revolucionario de Polonia.

En vista de esto, los obreros de San Petersburgo cesarán en sus trabajos al grito de «Abajo los Tribunales militares! Abajo la pena de muerte! Abajo el estado de guerra en Polonia y en toda Rusia!»—C.

Consejo de ministros extraordinario con el Zar

San Petersburgo 16. Los ministros se reunieron mañana en Consejo en Tsarskoelso, bajo la presidencia del Zar, para discutir las medidas necesarias con las cuales se haga frente a la situación.—C.

99.000 huelguistas en San Petersburgo

Tendrán 16. Al *Daily Mail* le telegrafan que la huelga de los obreros de San Petersburgo es general, interviniendo en ella unos 99.000 huelguistas.

El Comité de huelga aconseja interrumpir las comunicaciones telegráficas.

A una agencia le comunican que se espera de un momento a otro la proclamación del estado de sitio en San Petersburgo.

La huelga es casi completa, funcionando solamente algunas fábricas de alumbrado eléctrico.—*Dobor*.

## NOTICIAS DEL DIA

En breve se pedirá la mano de una aristocrática y bellísima señorita para el distrito.

quido joven D. Enrique de Foronda y González Vallarino, sobrino del senador señor Vallarino.

RUBIO, CORONAS, Concepción Ierónima, 3, ent.º

Ha fallecido en Avila la joven esposa de nuestro particular amigo D. Julián Otero, a quien desamos resignación por sobrelevar tan sensible pérdida.

En la última sesión celebrada por la Real Sociedad Económica Matritense empezó la discusión de una interesantísima Memoria que acerca del problema de los cambios ha presentado el Sr. D. Federico Choca.

En la discusión, que continuará todos los sábados, tomaron parte los Sres. Olmedilla y Puig, Prieto y Pazos, Gómez Vallejo y Choca.

Ha sido nombrado cónsul de la República de Honduras en Madrid el Sr. D. Antonio Graña, uno de los jefes de la acreditada librería de Victoriano Suárez de esta capital.

No dejarse fascinar por clichés muy bonitamente ilustrados de profundos remedios contra el reuma, y continuad dándole preferencia al bálsamo antirreumático de Orive.—2 pías. frasco.—Farmacia Borrell.

Pedro Ohano Aguilar, operario de la fábrica Madrid Seltz, establecida en la calle de Santa Isabel, 34, trabajando ayer tuvo la desgracia de herirse en el ojo derecho causándose lesiones de pronóstico reservado.

Manuel García López, abañil, trabajando en un tejado de la calle de Calatrava 15, cayó a la calle, produciéndose lesiones graves en la cabeza, de las que fué curado en la Casa de Socorro del distrito.

El 12 del corriente mes falleció en Lucena (Córdoba) la señora doña Socorro Curado de Ortega.

Con tan triste motivo enviamos a toda su familia, y muy particularmente a su padron Marcos Curado Montalvo, la expresión de nuestro sentimiento por tan irreparable pérdida.

Plaza de toros.—Gran novillada para mañana 19, en la que se lidiarán cuatro toros, dos de tía y cerrado, de la ganadería de la señora viuda de D. Carlos López Navarro, de Colmenar, estos quedándose los diestros Antón Arenas, Rojazo, Juan Iglesias, Salvador Soler, Negrete, y Juan Ovejuna. Los cuatro nuevos en esta plaza, los cuales banderilearán sus respectivos toros. En uno de los novillos, el héroe de los montadores, el valiente montador de toros Manuel Esteban, El Temerario, estará durante el primer tercio de la lidia montado en el cuello del animal, sin temor alguno a las tremendas sacudidas del toro, aun cuando éste lo toren de capa.

El Temerario dedica esta suerte al público en general.

La corrida empezará a las tres.

EXTRANJ



