

### Política ciudadana

## El contacto directo con la opinión pública

V Y ULTIMO

Decíamos que el Alcalde trabaja, pero no resuelve; multiplica su actividad, pero la va consumiendo en un vaivén de acometividades y renuncias. Al gesto de severidad inexorable sucede, con frecuencia, la declinación piadosa y condescendiente.

Eso no es constructivo ni eficaz. Siguiendo así prolongaría, *sine die*, las brumas del descrédito que urge disipar para acometer una labor de purificación y saneamiento.

Nadie como él conoce a los concejales útiles y a los negativos. Si de éstos no logra una rectificación de conducta, nadie como él tiene medios para reducirlos y anularlos. Esto se hace con decisión y valentía, sin miedo a represalias ni conjuraciones, pues si alguna le venciera, gloriosa compensación hallaría a la derrota en la aureola que habría de acompañarle.

La dilación en resolver el problema de los empleados va tomando caracteres de suicidio lento. Ha sobrado tiempo para estudiar y decidir la harto cuestionada cuestión del reglamento. Debe haber un criterio bien fundamentado. Es improrrogable la decisión, porque el Alcalde no ignora que sin la reorganización de oficinas, la "interior satisfacción" del personal, el funcionamiento regular e intensivo de la oficina recaudatoria, y la garantía para el empleado de hallarse a cubierto contra el asedio de aquellos concejales indeseables de que ya hemos hablado, no entrará la Casa de la Ciudad en la normalidad fructífera que tanta falta hace.

El problema inmediato, inaplazable, el único problema que ahora interesa, es el saneamiento y consolidación de la hacienda municipal.

Sin tener este resuelto es estúpido—la frase es cruda, pero justísima—es estúpido pensar en grandes empréstitos, municipalización de servicios y acometimiento de trascendentales reformas urbanas.

¿Con qué derecho pide dinero quien no sabe recoger el que le pertenece? ¿Qué nuevos servicios puede dirigir el que no logra atender los que tiene en su mano? ¿Quién prestará sus caudales a quien tiene pública tarea de no saber administrarlos?

El Alcalde no ignora que con una buena organización y *sin aumentar en un solo céntimo los actuales tributos*, se puede llegar a duplicar la cifra de recaudación en un período no mayor de dos años.

¿Tiene el Alcalde un plan bien meditado para conseguirlo? ¿Le falta fuerza de opinión, al Ayuntamiento, para realizarlo? ¿Pues no vacile y vaya en busca de esa opinión que le es necesaria.

De aquí que dijéramos que el firme apoyo para acometer la obra regeneradora tal vez no esté en el Ayuntamiento, sino en la plaza pública.

Es una falsa interpretación de la democracia entender que con la investidura popular se ha conseguido la limitada confianza de los electores. Hay quien piensa:—Puesto que me eligieron, hago lo que creo que debo hacer. A la ciudad corresponde aplaudirme o censurarme.

No, no hay tal. No es lícito, ni aun convenientemente, perder el contacto directo con la opinión. En países donde las costumbres cívicas están más depuradas y el sistema de representación proporcional hace aséptico el gobierno ciudadano a todas las minorías, se reserva al pueblo el derecho de iniciativa y el referéndum.

El Estado centralista que padecemos hizo la *merced de consentir* al Ayuntamiento la elección de Alcalde. Es potestativo en el Ayuntamiento acudir a la ciudad en demanda de su opinión y de su apoyo cuando el asunto lo requiera. ¿Qué menos pueden hacer un Ayuntamiento y un Alcalde verdaderamente populares, para ponerse a tono con la democrática concepción del Estado?

Concretemos. Si el Alcalde tiene o formula ahora ese plan de saneamiento de Hacienda municipal que es indispensable para futuras expansiones, hará bien en exponerlo públicamente, en forma clara y precisa y en local apropiado para que se oiga el mayor número de ciudadanos.

Claro es que no hablamos de retóricas y efectos teatrales, sino de una obra bien estructurada, con elocuencia de cifras y concreción de soluciones. De ese acto público saldría probablemente fortalecido el crédito municipal. La atmósfera de hostilidad y recelo se desvanecería como por encanto.

Esa es mi humilde opinión, señor Samper. Ahora, como dice el rutinario formulismo oficial: "Vencencia hará lo que estime más conveniente."

Para terminar he de dedicar unas palabras a los eternos mañicantes, ansiosos de poner en las puertas de la Casa de la Ciudad aquellas desconocidas palabras del Dante: *Lasciate ogni speranza*.

Abrevia mi labor un párrafo que conservo de cierto artículo de "La Publicidad", de Barcelona, ocupándose de un estado de opinión parecido al que ha sido causa de estos comentarios míos. Ahí va, copiado:

"Si nos empeñamos en que el perro rabie, rabiará. Conviene hacer todo lo contrario. Es un vicio muy español el de pasar la vida hablando mal del Gobierno, sin darse cuenta, los murmuradores, de la parte que les corresponde en los daños que critican. Y vendría que nos diferenciáramos del resto de España en este vicio poco ciudadano de hablar sistemáticamente mal de nuestros Gobiernos locales. Bien estaría el examen y la libre crítica y la severa censura hecha por elementos competentes y por personas de responsabilidad moral, en todos aquellos asuntos que pudieran considerarse equívocos. Pero la maledicencia, la crítica sistemática, pública y callejera, por la masa anónima o por personas de ninguna solvencia, dejándose arrastrar al formular los juicios por apasionamientos políticos, en lugar de ser inspirados por un espíritu de justicia equitativa, resulta una mala obra que entorpece la buena administración, que cohibe el engrandecimiento de la ciudad y que mata en flor todos los gérmenes de las iniciativas."

Supongo que los hombres imparciales, de buena voluntad, hallarán muy sensatas esas palabras.

Y, ahora, mi gratitud al lector que me haya hecho el honor de acompañarme.

Sea o no eficaz mi modesta aportación, creo haber cumplido mi deber de ciudadano.

M. T.

## La asamblea regional femenina

Mañana, como ya anunciamos, comenzarán sus tareas las asambleas regionales femeninas, que por segunda vez se reúnen, organizadas por la Obra de los Intereses Católicos.

Una de estas asambleas es la de la Confederación Regional de las Sincretistas Católicas-femeninas de Nuestra Señora de los Desamparados, y la otra la de las Organizaciones de señoras para la acción social y protección de la mujer.

Ambas se reúnen separadamente, y tendrán por complemento las Jornadas Sociales para cultura general, que interesan por igual a señoras y obreras.

Estas asambleas femeninas han sido precedidas de otra de sacerdotes consiliarios, que se han reunido hoy en el salón de Intereses Católicos, celebrando dos sesiones, una a las diez de la mañana y otra a las cuatro de la tarde.

En ambas se han tratado asuntos muy interesantes, relacionados con la organización obrero-femenina católica.

El programa general de la asamblea de señoras católicas señala para mañana, a las nueve y media, mi-

## AVISO AL LECTOR

No es menester decir nada sobre la importancia del discurso y rectificación que Cambó ha pronunciado refiriéndose al problema de ferrocarriles. Esa importancia la han reconocido los hombres y los periódicos de todos los partidos.

Con lo cual se ha demostrado que el jefe de los catalanistas, cuyo españolismo tanto se ha puesto en duda, se preocupa admirablemente de los problemas españoles.

Recomendamos, pues, la lectura de ese discurso. Lo publicamos hoy en número extraordinario de ocho páginas. Y el lector verá como, aun ignorando completamente la materia, logra comprender totalmente en qué consiste el problema de los ferrocarriles.

## En el Gobierno civil

El inspector provincial de Sanidad, doctor Valls y Mascarós, ha tenido una iniciativa que merece nuestras simpatías, porque afecta a la higiene y salubridad de los niños.

Refiérase esta iniciativa al propósito de que durante las vacaciones estivales, los alcaldes de los pueblos se cuiden del adecentamiento de los locales destinados a escuelas, realizando las correspondientes obras encaminadas a su saneamiento e higienización.

En breve aparecerá en el "Boletín Oficial" la circular correspondiente.

Para mañana ha sido convocada nuevamente la comisión de Fomento de la Diputación provincial, que, como dijimos, no pudo celebrar ayer sesión por falta de número.

Como en el orden del día figuran algunos asuntos interesantes, como el restablecimiento de la pensión de alumnos de Pintura y Escultura en Roma, y el establecimiento de una parada de sementales en la vega de Ruzafa, suponemos que acudirán numerosos diputados a esa sesión.

Por ligera indisposición del Gobernador civil, no ha celebrado sesión la Junta contra la Tuberculosis que estaba convocada para hoy. Ha sido convocada nuevamente para el próximo lunes.

Alcira ha ingresado hoy en la Diputación, por contingente, 3.500 pesetas.

Parece que el Gobernador civil ha dispuesto se abra una información acerca del zarandeado servicio policial de la calle de Emplom, para repartir los elogios en armonía con la participación que en él tuvieron los encargados de prestarlo.

Esta tarde ha visitado al Gobernador civil, el Arzobispo de la diócesis doctor Reig.

## Exposición de labores

En el Colegio de las Madres Teresianas se inauguró ayer la Exposición de labores de las alumnas que concurren a dicho centro de enseñanza. Artísticamente combinadas quedaron expuestas las labores, entre las que recordamos tres hermosas colchas blancas de nansú, en las cuales se admiran, a la par que el buen gusto y la delicadeza en el bordado, lo caprichoso y artístico del dibujo, de las señoritas Pepita Gómez, Pilar Purillo y Carmencita Reyes.

Varios edredones, entre los que sobresalen uno primorosamente bordado en colores, de la señorita Consuelo Rojo, y dos sobre nansú de las señoritas María Ravanal y Paquita Tormo; ocho cojines y dos juegos de ropa blanca, de las señoritas María Ravanal e Isabel Bañuls; cuatro cubre-pianos, dos cubre-teclados, nueve caminos y centros de mesa; un tapete de mesa y un cubre-columna, de la señorita F. Roncera; diez macasares, un store y varias labores en blanco, de las señoritas normalistas. Innumerables labores, propias de las niñas de los cursos primero, segundo y tercero. Abrigados de crochet de las parvulitas y bastantes trabajos manuales.

También se ven las libretas y menús de las señoritas que asisten a la clase de la Enseñanza del Hogar, en las cuales hacen constar los conocimientos adquiridos en el curso, y que tan necesarios son a la mujer.

En habitación aparte se exhiben los cuadros de pinturas, de figura, paisaje, fruta y flores, pinturas al pastel y al carbón, un tapiz y otros asuntos.

## Ecós y comentarios

### Supersticiones

Noche de San Juan. La leyenda florece estupendamente. Y múltiples flores—religiosas, eróticas, políticas—nacían para coronar los corazones sencillos.

En Peñíscola, bello apéndice de la tierra valenciana, practicarán esta noche un rito que consiste en sumergir la cabeza en agua al punto de dar las doce horas. Y creen que obrando así son inaccesibles a todas las enfermedades cutáneas.

¡Supersticiones! ¡Ridículas!—se dirá.

Efectivamente...

Pero hay que reconocer que del fomento de estas supersticiones—maltratadas igualmente por reaccionarios y progresistas—pudieran nacer positivas ventajas para la civilización. Supongamos que en ciertos pueblos—y descontamos, por supuesto, el nombrado—fuese tan potente la fuerza de la superstición que obligase a verificar dicho rito diariamente. Y el lavarse la cara todos los días no dejaría de favorecer mucho la civilización de ciertos pueblos.

### Una anécdota de Isabel II

El otro día publicamos una anécdota de la Reina doña María Cristina, en que esta señora aparecía hablando gallego. Hoy vamos a publicar otra anécdota parecida, que refiere, asegurando formalmente su autenticidad, el escritor gallego A. V. P. (Antonio Villar Ponte).

Isabel II, que se dirigía al Ferrol, pasó por un lugarejo próximo a Puentedeume. El alcalde salió a recibirle el debido acatamiento; pero como no sabía hablar en castellano, habló en gallego, reciamente y en turbarse.

—Se armó la gorda. Un señorón cortésano le dijo al alcalde:

—Su majestad no entiende vuestra lengua. ¿Ignoráis que a la Reina hay que hablarle en castellano?

—Pero el alcalde no se arredró. Y dijo:

—Ay, señore! ¿sabe qué mais? Os reis áchanselle n'a obriga de deprenderen todas as falas d'os seus povos.

Lo cual, en castellano, equivale poco más o menos a:

—Hombre, ¿quiere que le diga una cosa? Los Reyes tienen la obligación de aprender las lenguas de sus pueblos.

Y no pasó nada. El cortésano calló. Y la Reina Isabel le dijo:

—Este buen alcalde tiene razón. Y yo tengo tanto gusto, como verdadero deber, en oírle expresarse en su idioma.

### Los automóviles oficiales

"El Diario Universal", órgano del señor conde de Romanones, decía hace unos días:

"En España, esto de los vehículos oficiales llega a extremos que causan verdadero asombro. Antaño existían su buena docena de coches para uso de los ministros y más altos dignatarios del Estado; pero, poco a poco, fueron extendiéndose las concesiones y hoy, cada quien director oficial dispone de su buen automóvil galoneado, por cuenta del Erario público.

Una rápida ojeada sobre la "Guía Oficial" de los automóviles de Madrid, nos ha puesto en conocimiento de la existencia de 83 coches oficiales. Apenas si hay un director general que no, cuente con uno, y los hay que disponen de dos y más.

En una nación como la nuestra, donde el "déficit" es constante, donde pasamos aprós para reponer nuestros caminos rurales, regateamos los céntimos del material de escuelas, y aun a las veces las escuelas mismas, no hay pretexo ni razón para tanto lujo de automóviles.

Estos coches que paga el Estado, fuera de su coste, y solo en sostenimiento se llevan sus buenos tres millones de pesetas al año.

## En la Casa de la Ciudad

### Anuncios

A los efectos procedentes, quedan expuestas al público durante el plazo de diez días, en la secretaría de este Ayuntamiento, las listas cobradoras de arbitrio sobre Circulos y Casinos de recreo, inspección de casas de baños y establecimientos analógicos y almacenes de trapos y trapierías, correspondientes al ejercicio de 1921-22, a fin de que los interesados puedan examinarlas y producir las reclamaciones que estimen pertinentes.

Valencia 23 de junio de 1921.—El Alcalde, R. Samper.

### Sin noticias

No ha comunicado ninguna a los periodistas el señor Samper.

### Orden del día

De 106 dictámenes consta el orden del día de la sesión que mañana celebrará el Ayuntamiento.

El exceso de dictámenes obedece a haber pasado el período electoral.

De los que mañana han de discutirse figuran el que propone la celebración de la Feria de Julio y la aprobación del reglamento general para los empleados y dependientes municipales.

### TRIBUNALES

Para ésta y la otra

Proveyendo la Sala segunda la asistencia de todos los jurados que tenían para hoy convocados, los ha reenganchado, celebrando dos juicios simultáneamente.

En el primero ha comparecido Federico Gil Molina, acusado de los delitos de tenencia de útiles para el robo y hurto de unos 35 kilogramos de café, el día 11 de enero del año pasado.

En esta causa ha debutado el letrado don Vicente Roig Ibáñez, y a pesar de sus esfuerzos y buen intuir, el Jurado se ha ido con la calificación del fiscal don Camilo Robert, condenando al procesado a cuatro años, dos meses y un día de presidio correccional por el hurto, y seis meses y un día de igual pena por el delito de tenencia de útiles para el robo.

La otra causa, que han despachado los mismos jueces populares, se refería también a un delito de robo, atribuido a Vicente Bonet Gómez.

Este individuo, según el fiscal, sustrajo de la casa número 10 de la calle de Cirilo Amorós, habitada por don Enrique Díaz, la cantidad de trecientas y pico de pesetas.

Ha mantenido la acusación el fiscal don José García Torres.

En su defensa ha pronunciado un eloquente informe don José Gosábez Gisbert, obteniendo un éxito completo con la absolución de su patrocinado.

### Otros debuts

Ante el tribunal de Derecho ha debutado el joven abogado don Ricardo Campos, defendiendo a Juan Bautista Carbó Broseta, acusado de un delito de allanamiento de morada en Acirca.

También ha hecho su debut en una causa del juzgado de Sagunto, seguida a José Estellés González y otro, sobre atentado, el joven don Juan Bautista Bertomeu, quien estuvo acertadísimo en el cumplimiento de su deber.

### Sala de lo civil

Esta Sala ha despachado un asunto de mayor cuantía, oyendo previamente a los abogados don Carlos Testor y don Juan Tormo Artés.

### Juicios suspendidos

Lo han sido por causas distintas los que había señalados para hoy, contra José María Soldevila Cabanes, por amenazas; Margarita Giromella y dos más, por injurias; y José Gil Villalón, sobre estafa.

Debían actuar en estos procesos

## En los Viveros falta

# El fru-fru del pinar

Nuestros Viveros son, sin duda alguna, el único lugar apacible donde se puede llevar al forastero que sueña con ver flores al por mayor.

En su expansión, van convirtiéndose las parcelas en floridos vergeles. Pero por su estructura, solo son paseos de invierno.

Domina la flor y no el arbusto, y ahora no hay quien pasee, porque para el sol no hay la sombrilla transparente de un árbol amigo.

Esto hecho, está bien. Pero en lo que se haga, podía tenerse una plantería de paseo de verano. Tenemos un ejemplo de jardín-bazar, de donde estudiar.

Una de las siete colinas de Roma está convertida en un magnífico, soberbio, grandísimo paseo-jardín.

La *passeggiata del Monte Pincio*, que domina a Roma. Este paseo tiene unas variedades lindas que le hacen atractivo.

Sectores del paseo, distintos pero continuos, muestran su variedad: paseo de flores, de arbustos, de estatuas, de enredaderas, de bosque, de paisaje agreste... paseo de lago... en un mismo paseo, todo lo que es elemento decorativo se ha congregado.

Pero por secciones, como un bazar. Así, cada cual, según su gusto, pasea por la que le es más grata.

Una de ellas, la mayor, la que corresponde a la Villa Borghese, tiene como único ornato, pinos.

Balsámico contraste. Y además, este lugar del rumoroso oleaje de los pinos, es el más frecuentado.

Una techumbre de copas, sostenida por millares de nudosas columnas, constituyen la umbria palmaria que las familias romanas ocupan preferentemente.

El paseo de los pinos es el más popular. En tierra, sobre unos burdos tapices de fuerte tejido toscano, se extienden por las mañanas los grupos, formados, en su mayoría, por señoras y niños.

Bajo los pinos, toda la magnificencia del paseo romano se respira ampliamente.

Aquella parte del paseo domina con ventaja a las otras, aun a las más artísticas, por ser la que más nativa y más verdad ofrece a la naturaleza.

Este paseo es más sano, más crudo, tal vez menos bello, pero el más útil. Además, el contraste que este pinar, ejemplar, cuidado, cercano, nos ofrece, sería el de un bien, hallado al pasar.

De entre la gama multicolor de los Viveros, destacaría la esmeralda opaca de la pinada como una nota de simbólica esperanza.

Tener pinos en la capital, en el mismo corazón, sería un tesoro. Todos sabemos lo codiciado que es ese ambiente sano y puro, y lo lejos, relativamente, que tenemos, los que tenemos.

Tendríamos un paseo selecto de verano; un balón de oxígeno que constantemente purificase el aire de la ciudad.

Los pinares de Porta-Cœli ya son burgueses. Los pinares del Vedat serán para los locos.

Cuidémonos un poco de criarnos en casa un pinar, para tónico de nuestros oprimidos pulmones.

Que para la cotidiana fatiga del trabajo, distrae bastante y descansa mucho el fru-fru de los pinos.

F. HERNANDEZ-CASAJUANA.

los tetrados don Ricardo Campos, don Eduardo Barriobero y don José Roig.

## Fallecimiento de un presidente

En Madrid ha dejado de existir esta madrugada el presidente de la Sala de lo civil de aquella Audiencia, don Alejandro Bustamante Martínez, padre del secretario de gobierno de esta Audiencia.

## Regreso

Ha regresado a Valencia, casi restablecido de la operación que le hicieron en Barcelona, el secretario de Sala de esta Audiencia don Blas Tello.

## Visita

El presidente don Félix Jarabo ha estado esta mañana a cumplimentar al Capitán general.

## La carne a domicilio en automóvil

Andrés Alfaro, el acreditado industrial tan conocido en Valencia, introduce una nueva mejora en su establecimiento de carnes, un refinamiento del buen gusto que preside en aquella casa, para comodidad de los clientes y como ejemplo a seguir en la aplicación práctica de los preceptos higiénicos: desde hoy en adelante, el público que lo desee recibirá la carne a domicilio, utilizándose para este servicio un magnífico automóvil, construido al efecto, un vehículo dispuesto con inaudible acierto para el fin a que se destina.

Ha sido el señor Alfaro, de entre los de su gremio, quien con mayor perseverancia ha procurado, en el transcurso de los años, devolver al público el favor que de él recibía, colocando su tienda al nivel de las mejores del extranjero, rodeando el artículo que expende de aquellas garantías de aseó y limpieza, unidas con la estética, que exige la vida moderna. El, pues, era el indicado para dar este nuevo paso.

Esta mañana hemos visto el automóvil en el patio de las Casas Consistoriales en el mismo momento que las autoridades municipales aplaudían al popular carnicero, y el público se unía sinceramente al aplauso por lo útil de la idea y por su originalidad.

El auto-camión está construido en los talleres de don Salvador Climent, y dirigida la parte decorativa por el reputado artista don Tadeo Villalba. De tonos claros, sobrio de líneas, cubre las laterales de la caja una hermosa luna de cristal biselado, una filipe guarnecida por molduras de metal, y en letras de oro la inscripción: "Carne: Casa Alfaro.—Servicio a domicilio.—Teléfono 868". En la parte superior del coche unos óvalos y triángulos con rejilla comunican ventilación al interior; éste, recubierto de una chapa de aluminio con garfios y colgaderos, permite la desinfección, de suerte que las carnes estarán allí como en la misma carnicería de la calle de Pascual y Genis. En la traseca del auto, y sobre fondo crema, destaca una bonita cabeza de ternera lechal, con la inscripción correspondiente, obra del excelente artista Luis Dubón.

La misma sobriedad y sencillez del coche le comunica cierta elegancia, y ello nos mueve a comentar, dirigiéndonos al amigo Alfaro:

—Esta muy bien; es un auto para servir a placer los pedidos de personas acomodadas.

—Sí—replica—y de las de condición modesta. Yo en ningún caso me olvidé de que comencé mi vida de industrial en una pobre casita de la calle de Entenza; allí, sobre un tablón de madera, secundado por mi abnegada mujer, reuní las primeras pesetas, que, en buena parte, he empleado mejorando mi comercio comunicando a mis colegas el noble desecho de enaltecer nuestra profesión. En ese auto-camión, que yo quisiera ver reproducido, se servirá la misma al cliente aristocrático, que al obrero y empleado de humilde posición.

—Ahora—añadimos—está, no solo bien, sino archibien; digno de usted.

## Venta de un huerto

en LLAURI, comprensivo de doscientas hectáreas aproximadamente, con casa de labor y de recreo (chalet), tres balsas, máquina de vapor y cercado todo él de pared. Para detalles y precio informará el corredor de cuello colgado Salvador Pérez Pau, que tiene su domicilio en la calle del Pintor López, 7, entresuelo, derecha.

## Noticias de teatros

### REGUES

Gran verbena de San Juan

Se celebrará esta noche a las 9.30 con una grandiosa función extraordinaria en honor y con asistencia de los diestros valencianos Granero y Vaquerito, representándose cuatro actos de gran éxito, "Pancho Virono", "Sanatorio del Amor" y "Pulmonía doble".

Además se podrá ir a los toros gratis, pues cada localidad y entrada llevará al dorso un número para el sorteo de seis localidades para la corrida de mañana, cuyo sorteo se celebrará en uno de los entreactos.

Al final se disparará una gran traca.

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

\*\*\*

Tintas Wigty

Insustituibles para escribir y estilográficas. De venta: Vía de Mariana, calle de la Lonja, y demás papelerías bien surtidas.

NOTICIAS

El Colegio Oficial de Médicos nos comunica en nota oficiosa que se halla muy satisfecho de la actuación de nuestra primera autoridad civil con relación a la Sanidad profesional.

Primero, en el asunto del nombramiento de subdelegado de veterinaria, cedió por entero su opinión a la del informe del Colegio Oficial de Veterinarios.

Recientemente ha servido los intereses morales del Colegio de Médicos en dos hechos de importancia: El primero se refiere al p.eito médico entre el ayuntamiento de Luchente y su titular, por negarse el alcalde de dicha población a darle posesión del cargo al facultativo señor Muñoz Gratacos por motivos de baja política.

El alcalde, riéndose de la autoridad gubernativa, desobedeció cuantas órdenes recibía para que cumpliera lo marcado por la ley.

El Gobernador señor Blasco, ante las sinceras manifestaciones del Colegio Médico, ha enviado un delegado suyo, que se trasladó a Luchente y dio posesión al titular, cumpliendo de este modo con las disposiciones legales.

El alcalde "se puso enfermo" y no acudió a la sesión, pero el delegado hizo valer su autoridad, y el médico ya ha tomado posesión del cargo.

Otro asunto es la cuestión del médico de Picasent, señor Guerrero, que estaba caprichosamente suspendido de empleo y sueldo por el ayuntamiento, que no pudo burlarse del Colegio de Médicos, y cuyo recurso, fallado por la Diputación a favor del médico, estaba "escondido" esperando la firma del señor Gobernador.

También el señor Blasco, coope rando a la labor del Colegio de Médicos, y atendiendo las justas indicaciones del colegiado don Luis Valls, interino inspector provincial de Sanidad, ha firmado la orden de reposición del médico titular dirigida al ayuntamiento de Picasent.

El día ha sido hoy muy hermoso, y aunque el calor se deja sentir bastante la brisa que ha soplado del Este ha atenuado en parte sus efectos. La presión barométrica ha aumentado a 764 milímetros, y el termómetro señalaba a la una de la tarde 26° a la sombra y 29° al sol siendo la humedad relativa de 57°.

Anoche, regresó a Madrid el embajador de Francia monsieur Deffrance con su distinguida esposa, tributándose en la estación una cariñosa despedida.

Acudieron a la estación las autoridades y toda la colonia francesa. El Alcalde señor Samper obsequió con precioso ramo de flores a la embajadora.

Regresó de la corte con su distinguida hija política y nieto el doctor don José Sánchez Bergón.

Ha marchado en el expreso de Barcelona, con objeto de asistir al Concurso hípico, don José Berrueto con su esposa.

Llegó esta mañana de la corte el diputado a Cortes don José Ferraz.

Se convoca a los exilados de la casa de Beneficencia a una reunión que, para tratar asuntos que les interesan, se celebrará en dicho establecimiento, a las diez del próximo día 3 de julio.

Todos los que deseen ir al Bañerío de los Hervideros de Coñentes (cuyas aguas son infalibles para la curación de las afecciones del estómago, hígado e intestinos) y necesitan datos del modo de hacer el viaje, precios que rigen en el Bañerío, etc., pueden solicitarlos en esta ciudad, Granvía, 63. Teléfono 708.

La Junta Valenciana de Colonias Escolares ruega al presidente de la Asociación de Maestros Nacionales comunique a todos los maestros del casco de esta capital (niños y niñas) tengan la bondad de elegir dos de sus alumnos (por grado) y envíarlos el sábado día 25, a las cuatro de la tarde, a la terraza de la Glorieta, para que sean reconocidos por los señores médicos y formar la lista de aspirantes.

Las aguas del Bañerío de Benimartí son depurativas.

Probando una sola vez el Bicarbonato de sosa del doctor Creus os convenceréis de su pureza y desechareis sus imitaciones.

El Prelado de la diócesis, después de celebrar en la Capilla de Nuestra Señora de los Desamparados la misa de Comunión, en la que ha administrado la Sagrada Forma a todos los coristas de uno y otro sexo que forman la "Schola cantorum" de Barcelona, a los que ha dirigido una elocuente misa en valenciano, se ha trasladado a Palacio, donde ha recibido numerosas visitas.

Más tarde ha visitado a los señores Capitán general y Gobernador civil.

A última hora pensaba recibir a los sacerdotes que han venido a tomar parte en la asamblea de Consilios de los Sindicatos obrero-católicos valencianos.

Mañana visitará el Colegio de Madres Teresianas y presidirá la sesión de la asamblea de obreras católicas.

Como saben nuestros lectores, mañana tomará la alternativa de matador de toros en nuestra plaza un simpático diestro de la tierra, Manuel Soler (a) Vaquerito. "De Pitón a Pitón", entusiasta defensor de todo cuanto a Valencia afecta, dedicará a Vaquerito un número extraordinario, con texto ameno, interesantes fotografías, etc., etc., es decir, con todos aquellos alicientes que le han hecho acreedor al favor del público, a pesar de su corta vida.

De este número extraordinario solo podemos decir a nuestros lectores que, según nos dicen los simpáticos redactores de tan interesante revista taurina, no desmerecerá en nada de los anteriores.

Creemos que ya es suficiente para asegurar al popular semanario un nuevo éxito.

Miles de niños deben su vida a la PANACEA CORELL, Cofide diarreas y flatulencia dentición y baebo.

Mañana, festividad de San Juan, se inaugurará en la playa de Levante un cinematógrafo, que tendrá por techumbre el purísimo cielo valenciano. Quedará instalado entre Las Arenas y las barraquetas, próximo a la Rotonda de los tranvías, y será completamente gratuito. Habrá, desde luego, un espacio cercano, destinado a las personas que deseen presenciar cómodamente el espectáculo. En este cercano los precios serán económicos.

El cine al aire libre es un nuevo aliciente que hará grata al público la estancia en la playa durante las noches estivales.

PIKMENTINE.—Tinte para cabello. Belleza, naturalidad, duración mínima seis meses. Venta farmacias y droguerías. Depósito general para España, Cuarte, 45, farmacia.

A ruego del claustro de señores profesores de la Escuela de Artes y Oficios, su director, don Salvador de Abril, hizo donación a la misma de un magnífico autorretrato, el cual será colocado en el salón del citado Centro.

El mejor reconstituyente conocido y más acreditado es FOSFO-GLICOLICO-KOLA DOMENECH. Pedido en esta manera, pues de lo contrario le darán imitaciones deficientes de este producto.

El doctor Martí Soriano aplicará el "606", por vía intravenosa, mañana, a las ocho de la noche, en su clínica de la calle de Peris y Valero (antes Paz), 20, principal, a 21 enfermos pobres que lo han solicitado.

Laxantes, antibiliosos y purgantes son las PILDORAS de ARABIA; no irritan. Farmacia de Santa Catalina, vinda de Costas.

Esta mañana a las diez se puso en la venta en la taquilla de la antigua casa de Balanzá, un buen número de localidades y entradas por cuenta de los revendedores con patente autorizada.

Desde primera hora se ha congregado allí mucho público, formando colas dobles, con objeto de adquirir entradas para la corrida de mañana.

Los mismos revendedores toman el acuerdo de vender dichos billetes solo de dos en dos, con el fin de evitar los abusos que se observaron en la corrida anterior, cometidos por gente no autorizada como revendedores oficiales.

Creemos que si el señor Gobernador deja a los mismos revendedores que vendan sueltos por la calle, como tenían por costumbre, sellándoles los billetes a todos con el número de la patente, e conflicto de sobrepresiones fabricados por parte de los no autorizados quedaría terminado.

La empresa de la plaza de Toros ha cedido a estos revendedores, provisionalmente, la referida taquilla, con el fin de que puedan vender las entradas.

José López Paló, abogado y notario de esta capital, participa a su clientela y amigos haber trasladado su estudio al piso entresuelo de la casa número 38 de la calle de la Paz.

En el templo parroquial de Villar del Arzobispo ofrecerá mañana su primera misa el hijo del médico de aquella población don Juan Ben Mora, al que apadrinarán el diputado provincial don José Vicente Roger y doña Natividad Domínguez.

También en Potries habrá mañana "Misa nueva", que ofrecerá por primera vez el hijo de aquella villa don Simón Avaria Muñoz, que será apadrinado por sus tíos don Pedro y Faus y doña María Muñoz.

MADRID 23, 15'15.

La "Gaceta", inserta una circular acerca de las denuncias formuladas ante los gobernadores civiles sobre datos relacionados con el arrendamiento de edificios.

Nombrando Obispo de Coria a don Cruz Plana Lajuna.

Idem de Oviédo a don Juan Bautista Pérez.

En Gobernación, conversó esta mañana largo rato con los periodistas el ministro de la Gobernación.

Aseguró que habían sido mal interpretadas las palabras que pronunció en el Congreso ayer al contestar a las manifestaciones del señor Prieto acerca de los sucesos de Barcelona.

Contestando a la interrupción del

señor Guerra del Río, manifestó que no era exacto que los detenidos hubieran sido libertados a las dos de la madrugada.

"Al interrumpirme diciendo que la prensa aseguraba que habían sido libertados a las doce, repliqué: Basta la afirmación de la prensa para confirmar que no fueron libertados a las dos."

Esta tarde irá al Congreso para contestar a la interpelación del señor Solanes.

También he de acudir al Senado para contestar a varias preguntas y dar satisfacción a los senadores que se quejan de que voy poco por dicha Cámara.

No tienen en cuenta que no me dejan en el Congreso un momento libre."

En la Presidencia, el señor Allendesalazar manifestó a los periodistas que tenía pocas noticias que comunicarnos.

"Los telegramas que he recibido de Londres—añadió—no acusan novedad en el Rey."

Su majestad regresará a Madrid el 28 o el 29 del corriente.

Me visitaron una comisión de la Academia Hispano-Americana, presidida por los señores Royo Vilanova y Ortega Morejón, y el señor Se do para hablarme del proyecto de Casas baratas."

Después añadió: "En el Congreso continuará esta tarde el debate sobre el proyecto de Transportes."

Veremos lo que pasa.

El señor vizeconde de Eza me anunció que no asistiría al Consejo de ministros del sábado, pues se propone concurrir a las fiestas de Barcelona."

La salud del Rey, el embajador de España en Londres telegrafía diciendo que los rumores alarmantes telegraphados por algunas Agencias periodísticas relativas a la salud del Rey, carecen de importancia.

Afirma que su majestad sufre una ligera fluxión a la boca, que no le impide hacer la vida normal.—Mencheta.

El general Weyler, Barcelona.—De paso para Gerona, donde ha de practicar una visita de inspección a la Escuela Práctica Preparatoria de Ingenieros, es esperado mañana el capitán general señor Weyler.

Ladrones capturados, La benemérita de Tarrasa ha detenido a tres sujetos llamados Salvador Carbonell, Roberto Casademunt y Enrique Fíllol, supuestos autores del robo de 160 pesetas y maltrato de obra a Carlos Antich, cuando se dirigía a una casa de campo.

Al Casademunt se le han ocupado 150 pesetas procedentes del robo.

Han sido puestos a disposición del juzgado de Tarrasa.

Sindicalistas detenidos, En la plaza de España han sido detenidos los sindicalistas Manuel Cervera, José Fernández y Jaime Rodríguez, a quienes se les ha encontrado encima documentos subversivos.

Con ellos se hallaba el soldado voluntario del regimiento de cazadores de Alcantara, de guarnición en Sengáncara, Nicoso Marqués Clemente, a quien se le ha ocupado una guerrera de sargento.

Los primeros han sido puestos a disposición del juzgado, y el soldado a disposición de la autoridad militar.

El atenido contra Ulled, El juez especial que entiende en asuntos terroristas ha estado en el dispensario médico del señor Rivas y Rivas, para tomar declaración al letrado señor Ulled.

El director ha manifestado que el señor Ulled había marchado a las ocho de la mañana, probablemente con dirección a Gerona.

Lo del auto, Se ha sabido que los jóvenes que iban en motocicleta siguiendo el auto que ocupaba don Felipe Bertrán y Güell, hijo del señor Bertrán y Musitu, eran los hijos del dueño de una joyería de la calle de Salmorón.

Después de declarar fueron puestos en libertad.—Joaniquet.

MADRID 23, 17'15.

Acerca del suceso del Retiro, El juez militar que instruye la sumaria por el trágico suceso del Retiro practicó esta mañana una inspección ocular en dicho suceso.

El capitán señor La Barrera no está comunicado en las prisiones militares.

Ho: le visitó su madre política, desarrollándose la escena que es de suponer.

También le visitó un periodista intimo amigo suyo, ante el cual se mostro apenado por lo ocurrido.

El dijo que había venido a Madrid para concertar un duelo con el señor Castro Girona, pero que las circunstancias determinaron otra cosa.

Le han visitado asimismo algunos generales.

TELEGRAFO Y TELEFONO

Nacional

MADRID 23, 5'50.

El proyecto de telecomunicación

El proyecto leído ayer, tarde por el ministro de la Gobernación, dispone lo siguiente:

"Se autoriza al ministro para organizar los servicios de telecomunicación, ampliando los telegráficos, radiotelegráficos, telefónico nacional e internacional y cables submarinos, es tabliciendo al propio tiempo el radiotelefónico, y adquiriendo aparatos rápidos y dotando los servicios, se amedian o se crean con personal y medios necesarios para su explotación.

Se calcula el gasto total en pesetas de 164.876.234,47, dividido en diez anualidades.

Los gastos se cubrirán por créditos consignados a los presupuestos, con la subvención que otorguen los ayuntamientos y diputaciones por la Telefonía provincial, con el aumento de las tasas telegráficas y telefónicas, y el rendimiento de las tasas de los nuevos servicios."

Comentarios, Hablando en uno de los pasillos del Congreso los señores conde de Romanones, don Melquiades Alvarez, Aiba y Erieto, acerca del discurso de Maura, todos coincidían en que si en la parte política no estuvo el orador excesivamente fuerte, en la parte que se refiere concretamente al proyecto causó a éste mucho daño.

También el señor Cambó, interrogado por los periodistas, decía que había leído detenidamente el discurso del señor Maura y le había parecido un formidable alegato contra el proyecto del señor La Cierva.

Propónase el señor Cambó señalar en su rectificación la disparidad existente entre los señores Maura y La Cierva, glosando para ello el discurso del primero.

El conde de Romanones insistía en sus pronósticos del próximo cierre del Parlamento.

"No hay más que ver esto—decía—para comprender que es cosa de muy pocos días.

Ahí dentro hay un síntoma elocuentísimo.

Ahora mismo está el señor Prieto hablando de Barcelona, una cuestión que siempre apasiona, y el número de diputados es escasoísimo.

En cuanto pase la expectación que despierta la intervención de algunos oradores en el debate de Transportes, no vienen al Congreso ni 20 diputados."

El señor Liemroux, hablando en los pasillos de la Cámara con los periodistas, insistió en su deseo de hablar hoy.

Los atentados.—Un muerto.—Un herido, Barcelona.—Ampliando noticias del atentado cometido a última hora de la tarde de ayer en la persona de Eduardo Alcina, se sabe que inmediatamente de ingresar en el dispensario, vista la gravedad de su estado, le fueron administrados los Santos Sacramentos.

Al ser trasladado al Hospital Clínico falleció.

Según nota facilitada por la Jefatura superior de Policía, Eduardo Alcina fué detenido el 29 de enero de 1930 en Badalona, por ejercer coacciones, encontrándosele al ser cacheado varias hojas de carácter sindicalista, un revólver y 29 cápsulas, habiendo ingresado en la prisión celular por suspensión de garantías y siendo puesto en libertad el día 20 de mayo del mismo año.

Parece que había sido representante del Sindicato único en Badalona, y que continuaba estando en relación con las bandas del sindicalismo rojo.

En la calle de Salmorón (Gracia), el hijo del señor Bertrán y Musitu, don Felipe Bertrán Güell, que ocupaba un auto con varios amigos, notó que le seguía un sidecar, y temiéndose una agresión, les dió el alto e hizo varios disparos.

El señor Bertrán resultó herido de un rebote de bala en el pecho.

La herida es leve y los ocupantes de la moto fueron conducidos a la delegación de Policía del distrito.

MADRID 23, 15'15.

La "Gaceta", inserta una circular acerca de las denuncias formuladas ante los gobernadores civiles sobre datos relacionados con el arrendamiento de edificios.

Nombrando Obispo de Coria a don Cruz Plana Lajuna.

Idem de Oviédo a don Juan Bautista Pérez.

En Gobernación, conversó esta mañana largo rato con los periodistas el ministro de la Gobernación.

Aseguró que habían sido mal interpretadas las palabras que pronunció en el Congreso ayer al contestar a las manifestaciones del señor Prieto acerca de los sucesos de Barcelona.

Contestando a la interrupción del

señor Guerra del Río, manifestó que no era exacto que los detenidos hubieran sido libertados a las dos de la madrugada.

"Al interrumpirme diciendo que la prensa aseguraba que habían sido libertados a las doce, repliqué: Basta la afirmación de la prensa para confirmar que no fueron libertados a las dos."

Esta tarde irá al Congreso para contestar a la interpelación del señor Solanes.

También he de acudir al Senado para contestar a varias preguntas y dar satisfacción a los senadores que se quejan de que voy poco por dicha Cámara.

No tienen en cuenta que no me dejan en el Congreso un momento libre."

En la Presidencia, el señor Allendesalazar manifestó a los periodistas que tenía pocas noticias que comunicarnos.

"Los telegramas que he recibido de Londres—añadió—no acusan novedad en el Rey."

Su majestad regresará a Madrid el 28 o el 29 del corriente.

Me visitaron una comisión de la Academia Hispano-Americana, presidida por los señores Royo Vilanova y Ortega Morejón, y el señor Se do para hablarme del proyecto de Casas baratas."

Después añadió: "En el Congreso continuará esta tarde el debate sobre el proyecto de Transportes."

Veremos lo que pasa.

El señor vizeconde de Eza me anunció que no asistiría al Consejo de ministros del sábado, pues se propone concurrir a las fiestas de Barcelona."

La salud del Rey, el embajador de España en Londres telegrafía diciendo que los rumores alarmantes telegraphados por algunas Agencias periodísticas relativas a la salud del Rey, carecen de importancia.

Afirma que su majestad sufre una ligera fluxión a la boca, que no le impide hacer la vida normal.—Mencheta.

El general Weyler, Barcelona.—De paso para Gerona, donde ha de practicar una visita de inspección a la Escuela Práctica Preparatoria de Ingenieros, es esperado mañana el capitán general señor Weyler.

Ladrones capturados, La benemérita de Tarrasa ha detenido a tres sujetos llamados Salvador Carbonell, Roberto Casademunt y Enrique Fíllol, supuestos autores del robo de 160 pesetas y maltrato de obra a Carlos Antich, cuando se dirigía a una casa de campo.

Al Casademunt se le han ocupado 150 pesetas procedentes del robo.

Han sido puestos a disposición del juzgado de Tarrasa.

Sindicalistas detenidos, En la plaza de España han sido detenidos los sindicalistas Manuel Cervera, José Fernández y Jaime Rodríguez, a quienes se les ha encontrado encima documentos subversivos.

Con ellos se hallaba el soldado voluntario del regimiento de cazadores de Alcantara, de guarnición en Sengáncara, Nicoso Marqués Clemente, a quien se le ha ocupado una guerrera de sargento.

Los primeros han sido puestos a disposición del juzgado, y el soldado a disposición de la autoridad militar.

El atenido contra Ulled, El juez especial que entiende en asuntos terroristas ha estado en el dispensario médico del señor Rivas y Rivas, para tomar declaración al letrado señor Ulled.

El director ha manifestado que el señor Ulled había marchado a las ocho de la mañana, probablemente con dirección a Gerona.

Lo del auto, Se ha sabido que los jóvenes que iban en motocicleta siguiendo el auto que ocupaba don Felipe Bertrán y Güell, hijo del señor Bertrán y Musitu, eran los hijos del dueño de una joyería de la calle de Salmorón.

Después de declarar fueron puestos en libertad.—Joaniquet.

MADRID 23, 17'15.

Acerca del suceso del Retiro, El juez militar que instruye la sumaria por el trágico suceso del Retiro practicó esta mañana una inspección ocular en dicho suceso.

El capitán señor La Barrera no está comunicado en las prisiones militares.

Ho: le visitó su madre política, desarrollándose la escena que es de suponer.

También le visitó un periodista intimo amigo suyo, ante el cual se mostro apenado por lo ocurrido.

El dijo que había venido a Madrid para concertar un duelo con el señor Castro Girona, pero que las circunstancias determinaron otra cosa.

Le han visitado asimismo algunos generales.

Mañana es esperada de Larache la madre del procesado.

En los pasillos del Congreso

Antes de comenzar la sesión conferenciaron los señores Sánchez Guerra y La Cierva.

Al terminar la entrevista los periodistas vieron al señor La Cierva en los pasillos, manifestándole que el señor Allendesalazar había dicho que quizá se llegase a una fórmula de avenencia en el debate acerca del proyecto de Transportes."

El señor La Cierva se mostró extrañado por la noticia, asegurando que no había hablado con el presidente.

"Ignoro—dijo—lo que haya sobre el particular."

Lo que puedo asegurárselos es que el único medio de entendernos es seguir la discusión amplia del proyecto."

El Congreso Patronal

Vigo.—Continuó el Congreso patronal sus deliberaciones.

Discutió la sindicación forzosa por profesiones y por localidades e intervinieron varios oradores, entre ellos el señor Graupera, quedando por fin aprobada la conclusión.

Discutió luego el contrato del trabajo, la jornada de ocho horas, el trabajo a destajo, etc., formulándose por mayoría la conclusión de pedir al Gobierno que se derogue la jornada de ocho horas.

Agresor detenido

Bilbao.—Convicto y confeso ha ingresado en la cárcel el autor de la agresión al encargado de la fábrica de Echevarría.

Es un joven de 17 años llamado Ramón Macho.

Manifestó que había dado muerte al encargado de la fábrica por ser traidor a los obreros.

Incendio

Melilla.—Un incendio iniciado en el monte Arrui destruyó las cosechas que acababan de ser sembradas.

Casas baratas

La comisión correspondiente del Senado dictaminó anoche favorablemente el proyecto de Casas baratas.

El presidente de la comisión cree que el proyecto será aprobado rápidamente.—Mencheta.

Advertencia

La avería en la línea telefónica ha continuado hoy en las mismas condiciones que estos días pasados.

El servicio de conferencias se ha prestado por Andalucía.

A las seis y media de la tarde no había llamado Madrid a conferencia, y ante la incertidumbre de que llamase, hemos decidido cerrar la edición sin esperar los últimos informes.

Las Cortes

Congreso (Final de la sesión de ayer).

Explicó el señor Portela una interpelación de foros, subforos y laudemios en Galicia.

El ministro de la Gobernación dió lectura al proyecto de Telecomunicación.

El señor Piniés habló del problema de los foros, que es general.

Se entró en el orden del día y el ministro de Fomento continuó su interrumptivo discurso de contestación al señor Maura en el debate sobre el proyecto de Transportes.

Recabó para el Consejo ferroviario el máximo de autoridad, con capacidades técnicas y administrativas.

Habló de las exportaciones, asegurando que tienen señalado interés para el Estado, lo mismo que las Compañías, añadiendo que ha ido al consorcio por temor a la estaficación.

Seguó analizando los argumentos expuestos por el señor Maura, tratando de rebatirlos y afirmando que coinciden en lo esencial, diferenciándose únicamente en lo accidental.

Rectificó el señor Maura, aclarando algunas manifestaciones que hizo en el día anterior, y asegurando que no hay coincidencia con el señor La Cierva, por entender éste que el capital Obligaciones no debe ser de peor condición que el dinero del Estado y crear el orador que no debe rendir intereses al capital que se destina a mejoramiento de ferrocarriles.

Señaló otras discrepancias esenciales, calificando de absurdo el proyecto en la parte que hace referencia al rescate por acciones, asintiendo a estas afirmaciones el señor Cambó.

Añadió que la contabilidad de las Compañías no puede ser en el régimen de consorcio la misma que hasta aquí.

Rectificó a su vez el ministro de Fomento, insistiendo en encontrar contradicciones en los conceptos del señor Maura; habló nuevamente del consorcio.

El señor Rodríguez Pérez preguntó si el consorcio era obligatorio.

El señor Maura volvió a hacer uso de la palabra, combatiendo el rescate por acciones.

El señor Cambó preguntó si el ministro asentaba sus cálculos en cifras patentadas por las Compañías, y como la contestación fué negativa, añadió:

"Ent

# DISCURSO DE DON FRANCISCO CAMBO

## y rectificación posterior, pronunciados en el Congreso de los Diputados para impugnar el proyecto del señor ministro de Fomento sobre ferrocarriles

Transportes, obras públicas y fomento de la riqueza nacional.—Continuando la discusión sobre la totalidad del dictamen relativo al indicado asunto, dijo:

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Cambó para consumir el segundo turno en contra.

EL PAIS Y EL PARLAMENTO

El señor CAMBO: Señores diputados, alrededor de mi intervención en este debate se ha forjado una leyenda que me interesa desvanecer desde los primeros momentos. Se me han atribuido propósitos de hostilidad, finalidades políticas que nunca han existido en mí. Mi intervención en este asunto es obligada: lo reconocerán seguramente todos los señores diputados; y al intervenir en él no he de hacer otra cosa que mantener puntos de vista y criterios míos hechos públicos hace muchísimo tiempo, por entender que una de las cosas que más han contribuido al desprestigio del Parlamento es ver cómo las rectificaciones de los hombres públicos se producen, no por una nueva convicción que se forme en virtud de un nuevo estudio, sino por el solo hecho del cambio de posición en los escaños de esta Cámara.

Es evidente, señores diputados, que hoy está en la conciencia de todos y ha penetrado en la conciencia del país, y hemos de felicitarlos de ello, que la solución del problema de los transportes y de las obras públicas son piezas esenciales de todo programa de restauración de la vida española, de todo intento de contener la secular decadencia española, y aun de poder esperar que España vuelva a alcanzar en el rango de las demás naciones, no el lugar que había tenido, pero sí otro mejor del que viene ocupando en estos últimos tiempos. Y es por ello por lo que entiendo que todos hemos de felicitar al señor ministro de Fomento de que haya traído a la deliberación de la Cámara algo que constituye una profunda preocupación en el país, para que no persista este estado de divorcio entre el país y el Parlamento.

Es evidente, señores diputados, que hoy al país le interesa muchísimo más la reorganización y la mejora de los servicios ferroviarios y el que se construyan obras públicas, que todas las banderas políticas que cualquiera de nosotros podamos enarbolar. En España, como en todas partes, hoy los principios políticos están en crisis, y los problemas de esta naturaleza constituyen gran preocupación.

Yo creo, señores diputados, que si en otros países más venturosos que el nuestro, en épocas de las más frías contiendas políticas, alrededor de problemas semejantes se establecieran zonas neutrales que permitieran patrióticas convergencias, más natural es que se produzca en España en los momentos en que la preocupación que en el país despiertan estos problemas es muy superior, mucho más intensa que a que pueda producir cualquier bandera.

Y yo llamo, señores diputados, la atención de todos sobre el estrago enorme que produciría en el país que frente a este debate, por parte del Gobierno, por parte de las oposiciones, por parte de quien fuera, hablase más alto el interés de partido que el interés del país; que demostrase el Parlamento que no es órgano adecuado para dar satisfacción a grandes ansias nacionales; que el Parlamento, ante el país, consumara el desprestigio de que está ya, y que tenemos todos el deber de recordar. Sin este desprestigio actual del Parlamento español no se hubieran pronunciado por labios augustos ciertas palabras que el país ha recibido con simpatía y que el Parlamento ha debido recibir con resignación.

Pues yo digo, señores diputados, que frente a problemas como los que trae a debate el proyecto del señor ministro de Fomento, el Parlamento puede o consumir su desprestigio, o restaurar íntegramente el prestigio que debería tener para bien de todos y para bien de España. Yo pido hoy a todos, oposiciones y Gobierno, que, frente a estos proyectos y frente a los problemas a que se refieren, olvidemos toda significación política.

Pero digo también a todos que tanto consumaría el desprestigio del Parlamento una obstrucción motivada por móviles políticos, que impidiese una deliberación serena y un estudio concienzudo, como una omisión de deliberación parlamentaria, o una imposición del Gobierno, acordada por el Parlamento, que significara que nuestra aprobación era el refrendo formulario de una propuesta ministerial. No; en todos los Parlamentos del mundo, en aquellos que tienen más hecha su educación, en aquellos de mayor eficacia, problemas de esta naturaleza consumían, antes de la guerra, legislaturas enteras; poquísima veces podía verlos aprobados el mismo Gobierno que los presentaba. Y aun en los momentos actuales, con el ritmo aceleradísimo del mundo y de la actuación de los Parlamentos, esta clase de problemas ocupan semanas y más semanas de trabajo y de estudio en las comisiones, y semanas y más semanas de estudio del Parlamento. Frente a estos problemas es preciso una deliberación extensa y meditada;

frente a estos problemas la obstrucción partidista es casi un crimen.

Se ha dicho que estos proyectos tienen un gran ambiente en el país; y es preciso, sobre todo, que hablen todos con absoluta franqueza. Estos proyectos no los conoce el país; estos proyectos no los conoce casi nadie en España. En España tiene un formidable ambiente todo anhelo, todo propósito de dotar al país de la organización ferroviaria que necesita para el desenvolvimiento de su vida económica; en España tiene un grandísimo ambiente el anhelo de que se construyan obras públicas que sirvan para fomentar la riqueza del país; pero respecto a la fórmula para realizar esto, no hay ambiente en el país; lo que hay es una ignorancia absoluta. No hay, por tanto, derecho a hablar de ambiente respecto a una solución determinada; hay ambiente en el país para que estos problemas se resuelvan.

Y somos nosotros los que hemos de esclarecer las conciencias de las gentes para que vean el camino por el que estos problemas, que tanto les preocupan, pueden encontrar adecuada solución.

Conformes todos, puede decirse que no hay nadie que se oponga a que en España se mejoren los servicios ferroviarios y se construyan obras públicas, vamos a estudiar los medios para realizar ese anhelo, vamos a deliberar serenamente y vamos a deliberar objetivamente, y al hacerlo, he de empezar por dirigir, no una censura, una simple queja, al señor ministro de Fomento.

NATURALEZA DEL PROBLEMA

Proyectos de esta naturaleza en todos los Parlamentos del mundo se examinan teniendo los señores diputados y los señores senadores, a su disposición, una documentación completa, toda la documentación que ha tenido el ministro que los ha redactado, para formar el estado de conciencia traducido en los proyectos que presenta. Y yo digo que en la presentación de estos proyectos trascendentalísimos no solo no ha marcado el Parlamento un avance, sino un formidable retroceso. Jamás proyectos de esta naturaleza, no ya en los Parlamentos extranjeros, ni en el Parlamento español, habían sido presentados tan huérfanos de documentación como este que estamos discutiendo; jamás proyectos de esta naturaleza, en la fórmula concreta que quiere el Gobierno que éste se traduzca en ley, habían traído una vaguedad tal; los preceptos que se someten a nosotros, o representan una suma concentración, o representan únicamente un boceto. Y los que estamos acostumbrados a leer y a estudiar estas cosas, vemos en seguida si detrás de un precepto vago hay una organización completa o no hay más que un interrogante o un vacío; y, desgraciadamente, en los preceptos de este proyecto, los que sepan leer, verán bien claramente que detrás no hay nada.

Se nos ha dicho, por ejemplo, para justificar las sumas que son necesarias gastar en ferrocarriles, que las Compañías han dado los programas de sus gastos.

Yo conozco, conocemos muchos, esos programas de gastos de las Compañías, y os afirmo que el programa de gastos de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante es un programa formulado en 1905, y que el programa de la del Norte es un programa improvisado en horas, ahora. Pero es digo más; yo quiero suponer que fuera todo lo contrario, lo contrario de lo que es, de lo que me consta que es; ¿creo el señor ministro de Fomento, cree la comisión que un programa de desenvolvimiento de ferrocarriles, formulado por una empresa privada, con criterio de competencia, con criterio de régimen de empresa, en que ésta atiende a su interés, puede servir para un programa de actuación de Estado, en que desaparece el interés de Compañía y de línea, y no se atiende más que al interés público y al conjunto de los servicios ferroviarios españoles? Pues yo digo que el estudio, la estructuración ferroviaria española, prescindiendo del interés de Compañía, no se ha hecho nunca, y que quienes me nos pueden hacerlo son las Compañías. Las Compañías, no.

En cuanto a obras públicas, el cálculo de gastos viene de los distintos proyectos que han formado en el ministerio de Fomento los ministros que por allí han pasado. Yo también he pasado por allí y sé cómo se han formado esos proyectos, como lo sabe el actual señor ministro de Fomento; y creo su señoría que la manera como se han formado esos proyectos es garantía para presentar al Parlamento un programa definitivo en que se compromete el porvenir de la Hacienda española?

He de quejarme también, señor ministro de Fomento, de que para facilitar el estudio de la solución que propone su señoría al problema ferroviario, no haya querido su señoría dar a todos los señores diputados el elemento preciso de conocimiento que significan los volúmenes cuarto y quinto de una obra que lleva mi nombre, y en los cuales yo no he tenido participación. (El señor ministro de Fomento: Se han repartido todos.—Rumores.—Estaban agotados en el ministerio los cuatro primeros tomos, y los 1.000 ejemplares que te-

níamos se han repartido en el Senado y en el Congreso.—Siguen los rumores.) Porque se da el caso, señor ministro de Fomento—yo puedo hablar así porque en esos dos volúmenes no tengo parte alguna—de que son esos volúmenes cuarto y quinto obra admirable, de personas competentísimas; se contiene la única enciclopedia ferroviaria de todos los grandes países del mundo; no existe en ningún idioma otra obra de conjunto semejante a ésta; y es interesante, señor ministro de Fomento, al intentar resolver el problema ferroviario español, tener a la vista la experiencia y todas las dificultades, todos los traspiés y todas las rectificaciones que han tenido que hacer los demás países en este particular. (El señor ministro de Fomento: Señor Cambó, ¿si yo he contado precisamente con la gran ilustración que trae al debate la obra de su señoría? Está todo a la disposición de los señores diputados.—Rumores.—Algún señor diputado recordará que la ha pedido y se la ha entregado.—Siguen los rumores.—El señor Barcia: Yo la he pedido y la he recibido inmediatamente.) Yo le digo al señor ministro de Fomento que, por decoro del Parlamento, ha de facilitar su señoría a todos los señores diputados la documentación que ha tenido su señoría al formular esos proyectos, porque no es admisible, es una injuria para su señoría, suponer que ha llegado a las conclusiones articuladas en el proyecto de ley sin tener más elementos de conocimiento que los que se han aportado a la comisión; es imposible que su señoría pida las enormes autorizaciones que pide al Parlamento sin saber anticipadamente y poder explicar el uso que piensa hacer de esas autorizaciones; y una cosa y otra, que yo tengo la seguridad de que lo conoce y dispone de ello su señoría, no tiene derecho a recatarlo al conocimiento de la Cámara.

No es que yo pida, señor ministro de Fomento, que se interrumpa la discusión hasta que el Parlamento español disponga de aquellos elementos sin cuyo conocimiento no aceptaría empezar a deliberar sobre un proyecto semejante ningún otro Parlamento del mundo; porque una discusión de un proyecto de ley tiene dos momentos: el de la totalidad y el del articulado; y en la discusión de la totalidad, en que hay que marcar únicamente las grandes directivas, ningún señor diputado necesita gran documentación. No hay derecho, en los momentos actuales, a que quien lleva la representación de una fuerza política, no tenga sobre problemas de tal magnitud, que ocupan hoy el primer plano en las preocupaciones de todos los Parlamentos y de todos los Gobiernos, un criterio claro, preciso y definido, que todos tenemos el deber de exponer; pero para examinar las soluciones concretas que propone su señoría, para deliberar sobre el articulado, es absolutamente indispensable que tengamos una documentación especialísima, de que carecemos.

Yo digo, señores diputados, que es muy urgentísimo la solución de los grandes problemas que el proyecto abraza. Yo creo que sería consumar la deshonra definitiva de este Parlamento si se disolviera sin haber resuelto ese problema, y si se llamase otra vez al cuerpo electoral a elegir nuevos representantes, habiendo dado esa nueva prueba de ineficacia el Parlamento español; pero para que ello sea posible, por dignidad de todos, es preciso que las oposiciones pongan en ello todo su patriotismo, y el Gobierno ponga también toda su voluntad.

Y voy, separadamente, a examinar los dos grandes problemas que aborda el proyecto del señor ministro de Fomento.

LOS FERROCARRILES

Régimen de Ferrocarriles. Habréis de perdonarme, señores diputados, que de alguna extensión a esta parte de mi discurso; el problema es tan complejamente complejo, que constituye una mayor preocupación lo que se debe callar que lo que se debe decir. En ferrocarriles no tenemos que inventar nada, no podemos inventar nada. Es un problema que existe de tantos años, que constituye una de las primeras preocupaciones de todos los gobernantes y de todos los Parlamentos del mundo; y es natural, señores diputados, que se llegue a tal punto de saturación de estudio, que no podamos improvisar nada. En régimen de ferrocarriles hay dos soluciones cardinales: la del ferrocarril del "Estado" y la del ferrocarril de "Empresa privada". Y hay una solución intermedia que, teóricamente, no defiende nadie, pero que la realidad ha impuesto algunas veces: una solución mixta, que se llama genéricamente "régimen de convención"; que ha empezado en aquellos países en que ha fracasado el régimen de Empresa; impotentes las empresas para atender al desarrollo del tráfico con las obligadas modificaciones del servicio, ha tenido que acudir el Estado en su auxilio; y éste, reservándose determinadas intervenciones, les ha prestado un concurso que se llama traducido en una convención. Y hoy podemos resumir la historia ferroviaria del mundo diciendo que en todos los países, salvo alguna contadísimas excepciones que nada monta, se

empezó por el régimen de Empresa; que en algunos se está aún en el régimen de convención, y que en la mayor parte han llegado a la estatificación; que el régimen de Empresa pura y simple, de libertad de Empresas, no existe en el mundo, porque aun para Inglaterra y los Estados Unidos, países tipos de este sistema, no han pasado en vano las enseñanzas de la guerra, y al desaparecer la confiscación, la estatificación transitoria de la guerra, no ha reaparecido un régimen de libertad, sino un régimen de intervención, que convierte a esos países en aquellos que están sometidos al régimen también de convención.

Régimen de Estado. Clarísima su característica: el Estado es el amo de los ferrocarriles, dispone completa libertad de los ferrocarriles; todas las ventajas, todos los inconvenientes, todos los dispendios, todos los ingresos, a él corresponden. Régimen de Empresa: El Estado, transitoriamente, durante un plazo, concede a una empresa privada la explotación de este servicio, pero nunca el régimen de completa libertad. Lo que se ha dicho del régimen de "libertad" de los ferrocarriles siempre ha sido una ficción; nunca el Estado ha considerado que podía estar ausente de un servicio que afectaba tan hondamente al interés público. Lo que hay es que en el régimen de Empresa el Estado actúa como soberano, como poder; nunca como socio, nunca como colaborador; no interviene en la gestión; es el poder, es el soberano, sí, pero contenido por límites infranqueables que le marca la ley y que el mismo señala.

LA SOLUCION UNICA

Y vamos a examinar las ventajas de uno y otro sistema. El régimen de Estado consagra el principio de que un servicio de carácter público ha de estar en manos del poder público. Tiene la ventaja, quizá la ventaja suprema, de considerar que en ferrocarriles no hay que estimar que la unidad sea la "línea", sino que sea la "red"; que un sistema de ferrocarriles es un conjunto; lo contrario de lo que entiende una Compañía privada. Por eso, señores diputados, mirando los mapas ferroviarios de los distintos países del mundo, veréis cómo el desenvolvimiento de los ferrocarriles ha tenido lugar en aquellos en que presidía el régimen de Estado. Mirad el mapa de España y veréis las formidables lagunas, las inmensas zonas sin ferrocarril; veréis transparentarse el régimen de Empresa a que no ha presidido ningún concepto del interés público, sino únicamente el interés privado de la empresa, que ha proyectado muchas líneas, que ha construido primeras las mejores y se ha quedado en ellas.

Segunda característica y ventaja del régimen de Estado es la estructuración racional de las líneas, agrupación racional de las líneas, formando conjunto, cuando se divide su explotación atendiendo a consideraciones de geografía, y principalmente de geografía económica.

Finalmente, ventaja enorme, las unificaciones: unificación de material, unificación de explotación, unificación de tarifas, unificación de fijación, en virtud de la cual las líneas más antiguas y más ricas cubren los déficits, las deficiencias de las líneas nuevas y más pobres.

Al lado de estas ventajas, hemos de examinar los inconvenientes del régimen de Estado, que constituyen ventajas del régimen de Compañías: primer inconveniente, los enormes dispendios que implica para el Estado donde este sistema se sigue; el Estado tiene que cubrir todos los enormes gastos del desenvolvimiento del servicio ferroviario, inagotable siempre; lo que quiere decir que la capacidad de emisión de Deuda pública para otras necesidades públicas viene limitada, cercenada, contrada por las grandes peticiones al ahorro que tiene que dirigir el Estado para las atenciones de los ferrocarriles.

Otro inconveniente del régimen de Estado, y ventaja, por consiguiente, del régimen de Empresa, es que en este último, la elección y prelación de líneas se hace atendiendo a la rentabilidad de las líneas, prescindiendo de intereses y pasiones políticas, que casi nunca o muchas veces no coinciden con intereses nacionales.

Y, finalmente, la mayor de las ventajas es aprovechar la fuerza considerable de la iniciativa privada; no cargarse el Estado en los momentos actuales, en que por imperiosas necesidades de la realidad tiene tanto que ampliar y que intensificar su propio cometido, con funciones que, por lo menos transitoriamente, delegar en la iniciativa privada. Estas son, señores diputados, sintéticamente, las ventajas y los inconvenientes de los dos sistemas. Nunca un país ha pasado del régimen de Empresa al régimen de Estado por consideraciones y preferencias de orden doctrinal; siempre ha sido por el fracaso del régimen de las empresas, por consideraciones de orden nacional, de defensa, de patriotismo; para evitar que los ferrocarriles estén en manos de potencias extranjeras, y a veces casi enemigas, se ha impuesto el cambio de sistema. ¿Es que en España hemos llegado

al momento en que hemos de cambiar de sistema? Evidentemente sí.

Ayer el señor ministro de Fomento nos formulaba a todos unas preguntas cuya contestación anticipadamente le hemos dado. Nos preguntaba el señor ministro de Fomento: "¿Es que no creen los señores diputados que hay que ampliar los ferrocarriles?" Todos hemos dicho anticipadamente que sí. "¿Es que creen los señores diputados que pueden hacerlo las empresas?" Todos hemos dicho anticipadamente que no. De manera, señores diputados, que respecto al fracaso del régimen de Empresas, para darle a España los servicios ferroviarios que necesita, me parece que hay unanimidad absoluta en la Cámara.

Viene ahora el momento difícil en que ha de intervenir el Estado, al reconocer este fracaso del régimen de Empresa. ¿Ha de ir el Estado español al régimen de Estado, o se ha de detener en la antesala del régimen de convenciones? Este es el problema, esta es la disparidad fundamental entre el criterio tradicional del señor ministro de Fomento y el criterio más tradicional aún del diputado que os dirige la palabra.

Respecto al régimen de estatificación, sobre lo cual tanto he dicho y tanto he escrito, que me ahorra molestias mucho rato en su exposición y defensa, últimamente, no tan últimamente que no fuera antes que el señor La Cierva ocupara la cartera de Fomento, y, por tanto, sin que su permanencia ahí haya podido influir para nada en mi criterio, escribía yo las líneas siguientes:

"Y no debe, a mi entender, iniciarse en España nada parecido al régimen francés de convenciones; consintiendo, a mi juicio, motivo sobrado para opinar así, el propio texto del proyecto francés y los mismos argumentos con que ha sido defendido. Unos y otros dicen claramente que la modificación que en Francia se tramita, significa, para breve plazo, el abandono del régimen de convenciones y su sustitución por el de Estado, lo que no se hace desde luego, repito, por razones que no tienen ninguna aplicación en España.

Finalmente, influye de una manera decisiva en la solución de mi preferencia, la consideración de que el régimen de convenciones, que es un concordato entre Estado y Compañías, que negocian y pactan en pie de igualdad, solo puede admitirse en un país donde el poder público actúe con espíritu de continuidad y con la serenidad, firmeza y constancia necesarias para que este régimen concordatorio jamás pueda convertirse en la imposición natural del más diligente, del más constante, del más competente, que en España no podemos esperar lo fuera el Estado, por lo que habría de prevalecer, en definitiva, el interés de las empresas sobre el interés nacional. En España, el poder público, o es abúlico o es tiránico...; casi siempre es incompetente; o descuida la guarda de los intereses colectivos que le están confiados, o quiere compensar años de desidia con actos epilépticos de imposición brutal y de atropello injusto, que acaban casi siempre con la clasificación y la vuelta a la incertidumbre, pero que, sin haber producido el menor beneficio al bien común, han servido para sembrar la alarma y la desconfianza en el interés privado, injustamente agraviado, que se prepara cautelosamente para evitar nuevos y posibles atropellos.

A diversos problemas y a realidades diferentes, hay que atender con soluciones distintas. Y la única solución posible, a mi entender, cuya demostración, por exclusión, acabo de intentar, del gravísimo problema ferroviario español, está en el segundo sistema antes enunciado: *El rescate de las grandes líneas ferroviarias por el Estado, concediendo la explotación a diversas Compañías en régimen de gestión interesada, después de la estructuración racional de las líneas rescatadas, agrupadas en varias redes que respondan a las grandes direcciones del tráfico.*

Este es mi criterio; no he de insistir sobre él; los argumentos en que lo apoyo son sobradamente conocidos.

EL PROYECTO DEL SEÑOR LA CIERVA ES UNA INVITACION A LA ANARQUIA

Y voy a examinar el régimen, el sistema que nos propone el señor ministro de Fomento. A este régimen, en técnica ferroviaria, se le ha llamado régimen de convención, porque originado siempre por grandes dificultades en las Compañías, por concursos que el Estado les ha ofrecido para salvar los grandes intereses públicos enlazados con la explotación ferroviaria, ha dado lugar a que el Estado concordara convencionalmente con las Compañías la condición que nos prestaba este concurso, y a cambio del concurso que les prestaba, obtuviera las máximas ventajas para el interés público. Aquí, señores diputados, se propone

un régimen que, como os demostraré luego, da a las Compañías la máxima ventaja, y la mínima ventaja al interés público; no obstante, se presenta, no como una convención, sino como una imposición brutal, como un acto de fuerza, contra ley y contra derecho, que el Gobierno, un Gobierno conservador, pide a un Parlamento que le autorice a realizar.

En virtud de este proyecto, el régimen que se llama de consorcio, no viene concordado, viene impuesto; y en virtud de esta imposición, se altera el régimen de concesión a cuyo amparo capitales extranjeros y españoles han acudido a fomentar la riqueza nacional; se altera el valor de unas acciones determinado por una aportación en dinero y por unos artículos de unos estatutos; se altera el régimen jurídico interno de la Sociedad, el funcionamiento de la Sociedad que libremente se han dado los socios; y se altera, señores diputados, lo más esencial, el derecho de propiedad; el Estado puede arrebatar a su propietario las acciones que legítimamente posee, por un precio que arbitrariamente se establece en el proyecto, sin que lo autorice ninguna ley que se pudiese tener en cuenta en el momento en que los capitales se aportaron a la empresa en forma de suscripción de acciones.

Yo le digo al señor ministro de Fomento: ¿Ha pensado su señoría en el portillo formidable que se abre a todo el edificio jurídico de nuestro país, invitando al Gobierno, un Gobierno conservador, a que un Parlamento deliberase, fuera de ley y contra ley, en contra de un interés legítimo que la Constitución de nuestro país ampara? ¿Ha pensado su señoría en toda la levadura de anarquía que hay en consagrar este precedente? Su señoría impone su voluntad a las Compañías; es natural que su señoría, al imponerles su voluntad, no les des con su proyecto más que lo que entienda que es el límite de la extrema equidad, porque estima su señoría que darles un ápice menos sería una iniquidad. Pues bien, señores diputados, esos proyectos se presentan al Parlamento; el Parlamento es soberano, el Parlamento puede deliberar y puede modificarlos; el señor La Cierva establece como valoración de unas acciones el promedio de su cotización durante el último decenio; todos sabemos que en los últimos cinco años, por las circunstancias de la guerra, estas acciones se han cotizado a un precio inferior que en el anterior quinquenio; el Parlamento, una vez que ha sido invitado a deliberar arbitrariamente y contra ley, tiene el mismo derecho que su señoría para decir: "A mí no me parece bien que se valoren las acciones por el último decenio; deben valorarse por la cotización prometida del último quinquenio"; y puede así acordarlo; y sabe su señoría, la conciencia le dice a su señoría, que si esto se hiciera, el Parlamento cometería una explotación. ¿De quién sería la culpa? ¿Del Parlamento? No, porque habría ejercido libremente su soberanía; la culpa sería de un Gobierno que debe tutelar al Parlamento en ciertos casos, que le había invitado a deliberar fuera de ley y contra ley, en el campo sin coto y sin limitación de lo arbitrario, de lo ilegal, de la violencia.

Yo digo a su señoría, señor La Cierva, que invite al Parlamento a que entre en esos caminos de arbitrariedad y violencia es extraordinariamente peligroso. En un discurso admirable, decía Turati, hace pocas semanas, al combatir la violencia en las luchas sociales, que el mundo no podía estimarse civilizado desde que marchaban los ferrocarriles, o se había inventado el vapor, o se había descubierto América; que la civilización del mundo empezó en el momento en que los hombres renunciaron a tomarse la justicia por su mano, y en que la vida del derecho comenzó a prevalecer. Y digo yo a su señoría que es extremadamente peligroso abandonar el camino y la vida del derecho para consagrarse a la arbitrariedad y de la imposición de la fuerza.

El señor ministro de Fomento y muchísimos señores diputados saben que hoy, en el mundo, uno de los fenómenos más graves de la postguerra es la carestía de capitales, que no significa carencia de dinero; porque al fabricar billetes se engañan los Estados; no se fabrica dinero; eso no es la riqueza; y está resultando, después de la guerra, que ahora va dándose cuenta el mundo de la cantidad enorme de riqueza, es decir, de capital, que ha destruido. ¿Y cuál es la política que siguen todos los Estados previsores ante tal fenómeno? Una doble política, señor ministro de Fomento: una política de garantía al capital interior, para que no emigre ni se oculte, y una política de tentación al capital exterior para que abandone su país y acuda al otro a fecundar su riqueza. ¿Cree su señoría, señor ministro de Fomento, como han creído algunos insensatos, que el Tesoro inglés ha emitido hace pocas semanas sus bonos del Tesoro a tres meses, a

7 por 100, por necesidad, porque tuviese menos crédito que el Tesoro alemán, que el español, que el belga o que el francés? No; con el estímulo de este interés elevado, el gobierno inglés se ha hecho con el dinero del mundo entero, y hemos visto cómo ha subido la libra, cómo la libra ha vuelto a ser la moneda de cotización internacional, por la aportación de dinero del mundo entero, atraído por el 7 por 100 de los bonos del Tesoro inglés, que ha permitido a los Bancos ingleses dar el 6 por 100 de interés al dinero que le aportaban los extranjeros en cuenta corriente a la vista.

Esto es lo que hacen, señor ministro de Fomento, los gobiernos de los países que piensan, no solo en reparar las heridas de la guerra, sino en fortalecer sus energías para la lucha formidable que en el mundo económico se está entablando ya. Esto es lo que hacen en Rusia; esto es lo que hace Lenin, brindando toda suerte de garantías al capital extranjero para que repare los desastres que el comunismo allí ha producido. Y es en estos momentos, cuando en España, con la autorización de un Gobierno conservador, se presenta al Parlamento un proyecto que dice: "El Gobierno español se entiende con derecho a proponer al Parlamento que declare que todos sus pactos no existen, que las concesiones que otorga como base de derecho son papel mojado, que el derecho privado en España puede vulnerarlo el Estado siempre que le venga en gana." (Rumores.)

Yo pregunto a su señoría, señor ministro de Fomento: ¿Cree que así estimula las energías nacionales para que acudan a fecundar la riqueza del país? ¿No cree su señoría que esto es una invitación definitiva a la emigración del capital español? En España, espontáneamente, sin concurso del Gobierno, salvando las dificultades y trabas del Gobierno, con una rapidez inusitada, que nos envidian otros países, se están poniendo en explotación rápidamente los saños de agua de las montañas y se están creando formidables empresas hidroeléctricas, que están transformando España. Los negocios hidroeléctricos serán negocios de carácter público, como los ferrocarriles, o más, dentro de poquísimos años. ¿Cree su señoría que el capital español continuará dirigiéndose a los negocios hidroeléctricos si el Parlamento español sienta el principio de que la ley de Concesiones, a cuyo amparo se han creado, para el país, vale nada y puede derogarla cuando quiera y puede confiscar los capitales a tales negocios aportados cuando le venga en gana?

El señor ministro de Fomento, para la realización de todo su plan, ha de acudir al crédito, ha de emitir miles de millones para realizar esas obras, y el ahorro nacional ha de ser el que dé al Estado esos miles de millones. ¿A cambio de qué? ¿A cambio de un título de la Deuda? ¿Y qué es un título de la Deuda? Una promesa, un compromiso del Estado de pagar una suma por intereses y de amortizar en determinado plazo. ¿Qué autoridad tendrá el Estado para pedir al ahorro nacional que se fide de él, que admita como cosa sagrada ese papel, si ese papel se le brinda y esa promesa se le formula en virtud de una ley que ha consagrado el principio de que el Estado puede burlar sus promesas y sus concesiones?

Pero es más, señores diputados; con la precipitación, con la lamentable, aunque explicable, precipitación con que se ha elaborado el proyecto que estamos discutiendo, el señor ministro de Fomento no ha podido examinar las consecuencias de su aplicación, porque de haberlo hecho, se hubiesen presentado en su espíritu casos como el siguiente: Con arreglo al proyecto, ese régimen que se llama de consorcio, y que es de explotación—¡sin que el explotado obtenga ventaja alguna, como demostraré luego!—y que da por la violencia más de lo que debía darse por la justicia, puede aplicarse a todas las empresas ferroviarias españolas; y en España, por fortuna, hay algunas de estas empresas, señor ministro de Fomento, que por su buena gestión, jamás han pasado apuro; que no han perdido ni aceptado anticipo alguno del Estado; que con una política de prudencia han reducido dividendos y han acumulado reservas, dejando el mayor lucro para el porvenir.

¿Con qué derecho va ahora a decir el Estado a quien nada le ha pedido: "Como hay algunas empresas que están en mal estado, yo intervingo tu negocio y limito tus beneficios, y te impongo un consorcio al que tú aportas tus acciones, y determino el valor de tu aportación por la cotización que han tenido en Bolsa tus acciones. Si en vez de haber reservas y administrar con cautela hubieses pensado únicamente en repartir dividendos, la cotización habría sido mayor, y te reconocería un valor superior a tu aportación; pero como has tenido prudencia y has sacrificado al accionista, como todo lo has acumulado en las reservas, co-

mo has mejorado el servicio con todo el esfuerzo, y no has interesado a capitalistas extranjeros para que las acciones se coticen en París y alcancen un valor de arbitraje, por tales crímenes, te sacrifico?" ¿Le parece bien esto al señor ministro de Fomento?

Comprendo, señores diputados—lo comprendo y lo he proclamado—que puede haber momentos en que la situación de un país sea tal, que el Estado tenga que hacer el máximo de los sacrificios, que es el de faltar a su palabra y vulnerar su propia ley cuando de ello dependa la vida de la nación, pero en el caso actual, ¿era necesario hacer eso? No, señor ministro de Fomento; no había necesidad alguna de faltar a la ley, porque la ley brindaba a su señoría medio para resolver el problema. Las empresas ferroviarias, en su inmensísima mayoría, todas las que han dado lugar a que se planteara el problema que ha motivado el que se formulara el proyecto de ley que estamos discutiendo, se encuentran en situación difícil, y por eso se dirigen al Estado y le piden su concurso. ¿No cree su señoría que estas Compañías que necesitan que se mantenga el aumento de tarifas, que su señoría dentro de pocos meses puede suprimir; que necesitan el anticipo, sin el cual van a la quiebra, y depende de su señoría el que continúe; no cree su señoría que habría aceptado como régimen de convenio lo mismo que viene aquí impuesto por la violencia? Pero hay más. En España las líneas ferroviarias están otorgadas en virtud de concesiones que establecen el pacto de rescate; el pacto de rescate les da derecho a percibir una anualidad igual al producto promedio del último quinquenio, y el último quinquenio es ruinoso para las Compañías, de tal suerte, que la aplicación estricta de la ley del rescate significa para el Estado un espléndido negocio y una ruina para las Compañías. Si anunciara su señoría a las Compañías que iba al rescate legal, y la aplicación inexorable de la ley, no el 5 por 100, ni el 4 por 100 de interés, sino el 3 por 100 de interés, ¿no hubiese sido justo y equitativo? No, ni yo lo defenderé nunca; pero hubiera sido menos perturbador que sentar el precedente de que el Gobierno conservador invite al Parlamento español a deliberar sobre la explotación violenta, cuya realización se propone en este proyecto.

**LOS DEFECTOS**

**DEL PROYECTO**

Y voy, señores diputados, a examinar el fondo del sistema que nos propone que adoptemos, con su proyecto, el señor ministro de Fomento. El régimen mixto, el régimen de convenio, ese régimen transitorio que ha aparecido en algunos países en momentos semejantes a éste por que atraviesa España, tiene por base el que el Estado, con el mínimo de esfuerzo, procure obtener en favor del interés público las máximas ventajas. Consiste casi siempre el esbozo en un anticipo con carácter reintegrable, y las ventajas son: primera, reforzar los derechos del Estado para el caso del rescate, eliminando o aclarando cláusulas dudosas; segunda, facultar al Estado para imponer a las Compañías agrupaciones racionales de sus líneas; tercera, establecer unidad de explotación, unidad de material, unidad de tarifas y unidad de caja. Para conseguir la unidad de caja es para lo que, en definitiva, está procurando Le Troquer modificar el régimen de convenio.

Vamos a examinar si la solución que nos propone el señor ministro de Fomento concede al Estado, con ese mínimo de sacrificios, ese máximo de ventajas que en todas partes se ha buscado con el régimen de convenio.

El proyecto del señor La Cierva tiene dos momentos: el momento de régimen de convenio, que es el transitorio, y un momento transitorio, cuya duración prevé su señoría en 30 años, y un régimen definitivo de rescate, pero, fijos bien, no rescate de líneas, no rescate de servicios, sino rescate de acciones. Examinemos separadamente estos dos momentos del sistema que nos propone su señoría.

En el período de convenio, según el proyecto que nos presenta el señor ministro de Fomento, se realiza un milagro. En la historia ferroviaria de los diversos países yo he visto multitud de soluciones, con sus ventajas y sus inconvenientes, pero un sistema en el cual se concentran en resumen todos los inconvenientes de todos los sistemas, sin ninguna de las ventajas de ninguno de los sistemas, yo no lo había encontrado en la historia ferroviaria de ningún país, y esto es lo que se produce en el proyecto de su señoría. Vamos a verlo. El primer defecto, el primer inconveniente que se achaca al régimen de Estado es el de los desembolsos que este sistema impone al Estado. En virtud del régimen que nos propone el señor ministro de Fomento, el Estado español tendrá que efectuar los mismos desembolsos que si se apoderara de todas las líneas, estatificándolas. Contra el Estado, al estatificar, dos responsabilidades de orden financiero: es la primera, el pago de una anualidad por cesación del disfrute durante los años que le resten, según derecho, a la Compañía concesionaria. Aquí esto viene sustituido por una garantía de interés a las acciones. Si el Estado estatificara los ferrocarriles, la anualidad la pagaría con el producto que le dieran los mismos ferrocarriles, y si había déficit y no quería aumentar las tarifas, la pagaría directamente. Igual, exactamente igual, a lo que tendría que hacer con el régimen del

proyecto: las Compañías cobrarán el 5 por 100 del valor de la aportación, con cargo a la explotación; pero si el Estado entiende que no deben aumentarse las tarifas hasta el punto de que cubran los gastos de explotación, los pagará el Estado.

Igual que con el régimen de estatificación, con la sola diferencia de que con el régimen de Estado, éste correrá el riesgo de cargar con el déficit, pero percibirá íntegramente el beneficio, en el caso en que se proclama, y no sería ello novedad; se ha producido durante muchos años en muchos países del mundo; en Prusia, uno de los mayores ingresos de su presupuesto ha sido, durante muchos años, el de los ferrocarriles. Aquí, no; si hay ganancias, tiene el Estado que partir las con las Compañías; pero si hay pérdida, asume íntegramente el desembolso. En el régimen de estatificación se impone al Estado la enorme responsabilidad financiera de tener que cargar con el desembolso de todos los gastos de primer establecimiento que exija el desarrollo del negocio; exactamente igual a lo que ocurre con el proyecto del señor La Cierva: todas las nuevas obras de primer establecimiento, material fijo y móvil, nuevas líneas, todo íntegramente las sufragará el Estado... ¡igual que con la estatificación! Y digo mal al decir "igual", porque en el régimen que nos propone el señor La Cierva también se da una anomalía curiosa: para invertir dinero en empresas, hasta ahora habíamos visto todos los sistemas: o tomar acciones, o tomar obligaciones. Con las acciones obteníamos la gestión, corríamos el riesgo de la pérdida y el albur de la ganancia; con las obligaciones teníamos una máxima garantía y un interés limitado; pues con este régimen no se tienen las ventajas de la acción, ni las garantías de la obligación, porque no es garantía decir que el Estado cobrará el 5 por 100 de sus anticipos cuando se dice que si hay déficit tiene que cubrirlo el déficit, todo o parte de los intereses que ha cobrado. (Muestras de aprobación en las minorías.)

De modo, señores diputados, que también se ha inventado una nueva fórmula financiera de empleos (dinero), en una empresa que no tenga, ni las ventajas de la acción, ni las garantías de la obligación. Y tenga en cuenta el Congreso que la cantidad de dinero que habría de dar el Estado no es una broma. Según los cálculos del señor Peña, aceptados por el señor ministro de Fomento, a la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante, para nuevas obras, tendría que darle ocho veces su capital, y después de aportar ocho veces el capital de la Compañía, continuaría mandando la Compañía. (Rumores.)

Tendríamos, además, todos los inconvenientes de la introducción de la política en la elección de nuevas líneas a construir; florecerían los ferrocarriles parlamentarios o gubernativos de que se hablaba ayer, porque esto, que es lo más peligroso en manos del Estado, se reserva íntegramente al Estado. ¡Imaginad, señores, al Estado, determinando la prelación de contribución de líneas sin un plan previo de conjunto a que tenga que subordinar la prelación! Y finalmente, señores diputados, después de concertar en este régimen todos los inconvenientes del sistema de Estado, sin ninguna de sus ventajas, concentra y agrava el defecto capital del régimen de empresas, que es la defectuosa estructuración de las redes y la anarquía en la explotación. El Estado, en virtud de la aplicación del convenio, no puede agrupar, racionablemente, las líneas españolas, sino que consolida la agrupación irracional, anti-económica, que impide una buena explotación ferroviaria que existe en el régimen actual.

No puede unificar el material, no tiene facultad para ello. No puede unificar las tarifas; no solamente no puede unificarlas, sino que exige que sean diversas, porque como fija cada tarifa por cada Compañía, en relación con sus gastos de explotación y su situación financiera, y estos factores son distintos en todas ellas, obliga perennemente a la anarquía de tarifas en España. Únicamente, señores diputados, añade un nuevo elemento de perturbación: hoy las Compañías tienen íntegramente la responsabilidad de su gestión; aprobó el proyecto del señor ministro de Fomento, no la tienen, ha desaparecido, como demostré luego, todo interés de buena gestión de los ferrocarriles por parte de las Compañías; llegaron en él al acabo de la anarquía ferroviaria. Yo digo, señores diputados, que en este régimen no mandará nadie, no tendrá interés nadie, y os lo voy a probar. El estímulo en una Compañía privada no viene únicamente por la esperanza de ganar; viene mayormente por el temor de perder. Con este régimen, las Compañías no pueden perder nada, tienen determinado el valor de sus acciones, que no aumenta ni disminuye; tienen asegurado el interés del 5 por 100, que no puede disminuir. ¿En qué consiste el interés que puedan tener las Compañías, en cuyas manos exclusivamente se deja la gestión? Nos habla el proyecto de una prima de estímulo que, para Compañías y obreros, puede llegar a un 1 por 100. Imaginad, señores diputados, que esta prima fuese una realidad, aunque luego de mostré que no lo es. ¿Creeis que es un estímulo para la gestión de una buena gestión, estando a cubierto de toda pérdida, estando garantido un 5 por 100, tener como margen total para un negocio la parte que a la empresa, con los obreros, correspondía en un 1 por 100?

¿Pero es que ni ese 1 por 100 es posible. Vais a verlo. En todas partes, cuando se ha tratado de primas de estímulo, se ha articulado, se ha dicho claramente en qué consistiría la prima de estímulo. En el proyecto este punto se deja en blanco, como tantos otros, y al encontrarse los redactores del proyecto con que el problema ferroviario es algo complejo, todas las dificultades que se han salido al paso las han resuelto aplazando, diciendo que ese punto ya se resolverá con el informe del Consejo de Ferrocarriles, que nadie sabe a ciencia cierta lo que ha de ser. Pero digo yo, y voy a demostrarlo, que nunca podrá cobrarse esa prima de 1 por 100 a repartir entre el personal y las Compañías. Aparece la prima con el párrafo segundo de la base tercera, que dice: "Cubiertos con los ingresos de las Compañías todos los gastos de explotación, cargas financieras, pensiones de retiro y el tanto por ciento de dividendo asegurado a las acciones, de los beneficios que resulten tendrán las Compañías derecho a percibir, con carácter preferente, hasta el 2 por 100 sobre el capital que represente su aportación."

Además, podrá atribuírses una prima por las economías y aumentos de tráfico que se obtengan cada año en las Compañías, mediante fórmulas que el Consejo Superior de Ferrocarriles determinará, sin que pueda exceder nunca en cada año esa prima de buena gestión del 1 por 100 del capital reconocido en la aportación a la Compañía. En tanto los que han redactado el proyecto no creen que nunca llegue este caso, en cuanto que en el párrafo tercero de la misma base se dice: "Después de pagado el 2 por 100 preferente, el Estado percibirá el 2 por 100 correspondiente a su participación." De manera que en el momento en que cubra entrar en el 1 por 100 de la prima de estímulo, ya se suprime y entra el 2 por 100 suplementario a la aportación del Estado. ¿Y sabéis por qué no podrá cobrarse nunca la prima de estímulo? Porque en la base cuarta (no os he de fatigar con toda su lectura), se establece todo lo que han de cubrir las tarifas, y se prevé, como es natural, que las tarifas no puedan cubrirlo y se produzca el déficit, y que este déficit lo abone el Estado; y como la producción de este déficit es fatal, y como lo abona el Estado, ¿qué pasa luego? Lo dice esta base cuarta: "En este caso (cuando haya habido déficit que haya abonado el Estado, lo que fatalmente ocurrirá cada año), en los años sucesivos el Estado percibirá, después de cubiertos los gastos y cargas y el 2 por 100 de beneficio preferente a las Compañías" (es decir, antes de que entre la aplicación de la prima de estímulo), lo necesario de los excedentes de beneficios que resulten."

De manera, señores diputados, que hay un régimen, régimen general, en virtud del cual la tarifa ha de cubrir los gastos de explotación y las cargas financieras, estimando entre ellas el interés de todos los anticipos del Estado, un 5 por 100 a las acciones, y, eventualmente, la prima de estímulo y las pensiones de retiro al personal, pero, el Estado, previos los dictámenes que se indican, podrá en cualquier momento establecer, o por zonas o por períodos de tiempo, rebajas de tarifas. Me parece, señores diputados, que ante el aumento, que luego veremos, deberá aplicarse a las tarifas, el criterio de la opinión pública para que a todos se les considere dentro de la zona o dentro del período venturoso de la rebaja de tarifas, será general en España, y va a encontrarse el poder público ante acosos que todos sabemos que no resistirá.

Yo creo, señores diputados, que en materia de tarifas, el criterio gubernamental, prudente, es clarísimo. La tarifa ha de cubrir, globalmente, el servicio financiero actual, y el todas las cargas de la explotación, dividiendo que se acuerde para las acciones en forma tal, que si una tarifa se rebaja, en atención justificadísima, a una región o a un producto, sean las demás tarifas las que ganguen con el sacrificio, porque entonces el poder público es árbitro entre los distintos intereses, y podrá defenderse, mientras que si la rebaja de tarifas que autorice el Gobierno, claudicando ante el criterio de la opinión, no pesa más que sobre el presupuesto, el presupuesto no tiene abogado que hable en su nombre, y será siempre el sacrificado.

Las tarifas, señor ministro de Fomento, vendrán considerablemente aumentadas, por lo siguiente. Este punto en que mi criterio no es ninguna novedad: ha de recordarlo su señoría. Cuando se trató de la constitución de un Gobierno que, al fracasar, disolvió al Gobierno actual, alguien quiso averiguar si entre su señoría y yo podría haber una coincidencia respecto al problema de las tarifas, y yo indiqué que era parte en el preito también el señor conde de Bugallá. Su señoría expuso como criterio el mismo que viene en el proyecto; yo expuse entonces los mismos razonamientos que voy a exponer a la Cámara, para indicar que entendía formidablemente excesivo el aumento de tarifas que el criterio de su señoría imponía.

En virtud del proyecto, la tarifa ha de cubrir todas las cargas financieras; son cargas financieras los intereses de todos los anticipos hechos por el Estado, y hay que poner en relación este precepto con una cosa verdaderamente monstruosa que figura en la base undécima, y que yo no puedo creer que esté redactada por el señor Illana, ni siquiera que el señor Illana le haya dado su autorización: es la siguiente:

"El Gobierno podrá emitir Deuda perpetua o amortizable, fijando en este último caso cuando ha de comenzar la amortización para atender a todos los gastos a que se refieren las bases anteriores, procurando obtener las cantidades necesarias para que el comienzo de cada obra, el capital indispensable para no interrumpirla, exista en la Caja de ferrocarriles con aplicación exclusiva a cada obra, entendiéndose por ello amparados los capitulos del presupuesto correspondiente al pago de interés y amortización de deuda."

Esto no puede haberlo, ni redactado ni autorizado el señor Illana. Apliquemos, prosaicamente armonizados, estos preceptos. Quiere decir que el interés de todos los formidables gastos de primer establecimiento que tienen que realizarse, que anticipará el Estado no antes de que empiecen, porque el dinero ha de estar ya en caja, gravitará sobre la tarifa aplicada a las líneas y a los servicios actuales.

Reconozco, señor La Cierva, que hay obras que no pueden realizarse inmediatamente; pero las más costosas tienen que emprenderse desde luego, y figuran entre ellas la construcción de estaciones, principalmente estaciones de clasificación, en las grandes ciudades. Su importe se cifra en centenares de millones de pesetas. Pues si al empezar la obra ha de haber dentro de la caja, en fajos de billetes, el dinero necesario, que levenga un interés del 5 por 100... (El señor ministro de Fomento hace signos negativos.) el sistema que establece el proyecto; si no es así, dígame claramente su señoría. Qué suponer, señor ministro de Fomento, que se corrige el absurdo: de tal modo se produce un brutal aumento de cargas financieras, que hay que cubrir con un alza, también brutal, de las tarifas.

No cuando interviene el Estado—que no interviene en estas cosas con un fin lucrativo, y si para servir exclusivamente el interés público—sino cuando interviene una empresa privada—que por su finalidad, no busca más que el lucro legítimo—cuando emprende nuevas obras, el servicio de intereses de los fondos que tiene que levantar para realizarlas no la carga inmediatamente a la explotación del servicio, sino que crea lo que llamamos los intereses intercalarios, que se suman luego al capital de primer establecimiento de las nuevas obras. Aquí el Estado suprime los intereses intercalarios, y acumula, desde el primer momento, sobre la explotación de la red actual, en su estado actual, la carga considerable de todos los desenvol-

vimientos futuros que puedan tener los ferrocarriles españoles.

¿En cuánto se cifra eso? No puedo yo calcularlo, porque no sé, como no sabe el señor ministro de Fomento, como no saben las Compañías, como no sabe nadie, el importe que van a alcanzar las obras que en los ferrocarriles españoles tienen que realizarse. Lo que sí sé es que estas obras implicarán gastos cuyo interés no podrá resistir la tarifa, pues tendría que aumentarse en proporciones fantásticas.

Pero es más, señores diputados. La gestión de una Compañía, el interés en la gestión, en lo que implica resistir todos los asedios y acudir a todas las cicaterías. En el momento en que las Compañías saben que, siendo espléndidas, nada van a perder y que, por generosas que sean, no dejarán de cobrar un 5 por 100, ¿no estáis convencidos todos de que el coeficiente de explotación va a caminar corriendo hacia la par, y sobre la par, en carrera vertiginosa, inmediatamente? Y eso se cubrirá con un nuevo aumento de tarifas.

Se nos ha hablado del remedio al asunto de las tarifas y conviene andar con alguna prudencia en contraer compromisos de presente a cambio de esperanzas de futuro; porque es manera de cosechar grandes desengaños. Precisamente la catástrofe ferroviaria de Italia, del momento del arriendo de sus redes, no consistió más que en eso, en que se tomaron como base de futuros desenvolvimientos excepcionales de las líneas, desenvolvimientos excepcionales del tráfico durante algunos años; la realidad disminuyó la curva de estos últimos aumentos y se hundió con estrépito el edificio y se produjeron las grandísimas perturbaciones, que tantos señores diputados conocen, en los ferrocarriles italianos.

Pero, es más, señor ministro de Fomento, y señores de la comisión. Yo os voy a llamar la atención sobre un punto, que es de interés excepcional.

En los últimos años ha habido un aumento de tráfico desmesurado por el precio extraordinario que han alcanzado los productos de la agricultura, que ha intensificado su producción y la ha encaminado a la exportación, que del litoral iba al litoral. Desgraciadamente, hoy la reducción de precios produce una reducción de producción. Sabe su señoría que uno de los mayores transportes en cantidad, es el de la remolacha; no está convencido su señoría de que el año próximo la cosecha y el transporte de la remolacha expresará una enorme reducción?

Pero hay más. ¿Es que ha olvidado su señoría—yo le llamo la atención sobre ello—que la desorganización ferroviaria ha producido un aumento de recaudación considerable? ¿Sabéis por qué? Porque se ha producido un desvío de "pequeña velocidad" a "gran velocidad", porque por falta de vagones se ha acudido a la gran velocidad, y en el momento en que nos vayamos acercando a la normalidad, con mayores toneladas, con mayor gasto de explotación, se recaudará menos, porque las mercancías que van hoy a gran velocidad, con tarifas elevadas, irán a pequeña velocidad con tarifa reducida.

En la Memoria de "Madrid a Zaragoza y a Alicante", hay dos datos definitivos, señor ministro de Fomento; entre el año 1919 y el de 1920, "gran velocidad", aumenta en pesetas 5.443.000, y la "pequeña velocidad" disminuye en 3.440.000 pesetas. Pues esto va a cambiar radicalmente, al normalizarse los transportes; y, aun manteniéndose la misma cantidad kilométrica de toneladas transportadas, el producto total va a disminuir.

Pero hay además un elemento de encarecimiento en las tarifas, que es absolutamente convencido que no ha previsto el señor ministro de Fomento, que de haberlo previsto lo hubiese procurado evitar. Su señoría, al formular su proyecto, ha pensado en las dos grandes Compañías: la del Norte y la de Madrid a Zaragoza y a Alicante; pero su señoría (recolezco que no tenía tiempo para ello, que es labor de meses, y meses empleó yo para hacer esa adaptación que estimaba absolutamente indispensable antes de someter una propuesta al Parlamento) no ha estudiado bien las consecuencias de la aplicación de este proyecto a todas las Compañías ferroviarias. Y en este punto, permítame su señoría, permítame el Parlamento, que sea muy parco en manifestaciones, porque sé que manifestaciones demasiado expresivas podrían dar lugar a agios que conviene evitar.

Ayer, su señoría, señor ministro de Fomento, cometió una grave imprudencia al expresar su criterio respecto a la forma de determinar la fecha de rescate. Eso pedirá indicarlo un diputado, no un ministro de Fomento. Pero yo le pregunto a su señoría, señor ministro de Fomento: ¿ha olvidado su señoría que en España hay multitud de Compañías de su tona azarosa que han estado en suspensión de pagos, que viven en "régimen de convenio"? ¿Ha pensado su señoría lo que ocurriría con la aplicación del régimen del convenio a estas Compañías? Es indispensable aplicarlo, porque Compañías que están en esta situación son Compañías básicas, en sus redes, para una estructuración ferroviaria española; además de las pequeñas, que todos recordáis, Andaluces, Sur, Cáceres y Portugal. Orense, etc., están en régimen de convenio; ¿Y sabéis qué quiere decir ese régimen de convenio en que están a consecuencia de su historia? Que una, dos o varias series de obligaciones tienen transitoriamente reducido el interés que cobran, mientras otras obligaciones

cobran la totalidad y mientras las acciones no cobran nada, y estas series de obligaciones están renunciado, transitoriamente y mientras dure el convenio, el derecho a la amortización se efectúa por sorteo, y a la vez, y las Compañías reducen sus cargas financieras, pagando intereses variables, y realizan grandes economías, comprando en el mercado, para amortizarlas, obligaciones que tienen un valor nominal de 500 pesetas en 60, 70, 80, 90 pesetas.

Apliquemos el convenio. ¿Qué ocurre? Que todos los convenios caen, los derechos de las obligaciones postergadas reviven, que las cargas financieras de esas Compañías suben como la espuma, y el valor de esas acciones se triplica o cuadruplica en un instante. ¡Y todo ello se traduce en asunto de carga financiera que hay que cubrir con alza de tarifa!

Yo le invito a su señoría; no le pido que me conteste hoy, pero le invito lealmente a su señoría a que examine; para Andaluces, el convenio de 1904 y 1906; para Madrid, Cáceres y Portugal, el de 1894; para Medina del Campo a Zamora, Orense y Vigo, la convención del 83; y piense su señoría si la seguridad de lo que ocurriría con la aprobación del proyecto, tal como está redactado, no impone a su ánimo y a su conciencia modificarlo profundamente.

Otra pregunta dirijo a su señoría. El proyecto parte del supuesto de que cada Compañía explota sus líneas ajenas, y eso cambia en absoluto la base del cálculo de valoración que ha formado su señoría. Y hay Compañías que tienen determinados convenios de explotación. Respecto a tales convenios, desearía que su señoría, en las soledades de su gabinete, meditase algunos momentos y las pusiera en contacto con el proyecto que nos ha presentado. Aparece dudoso si el convenio debía aplicarse forzadamente a todas las Compañías; aclaró la duda el señor ministro de Fomento, diciendo que el convenio es facultativo por parte del Estado; y a mí, señores diputados, lo del convenio facultativo me parece una agravación al quintuplo de todas las gravidades que el proyecto entraña. ¿Sabéis qué quiere decir el que sea facultativo?

Quiere decir que durante 30 años todas las Compañías ferroviarias a las cuales no se les aplique el convenio se les aplique el convenio, sabiendo que se les puede aplicar un régimen en virtud del cual no se tendrá en cuenta para valorar sus acciones el valor de su red, sino la cotización que obtengan sus acciones, por lo tanto, consecuencia fatal: no interesa para nada el servicio, interesa el dividendo; no se hacen reservas, no se hacen renovaciones, se economizan todos los gastos de conservación, se atiende únicamente a dar el máximo dividendo; no se preocupan para nada del servicio, se preocupan de la cotización de sus acciones. ¿Qué ocurre si viene la aplicación del convenio? Un desastre, porque se ha hinchado el valor de aportación de las Compañías, y, si no se aplica el convenio, el daño, la perturbación por su amenaza se ha producido ya en forma tal, señor ministro de Fomento, que con ese carácter facultativo que le da su señoría consigue que aun a aquellas Compañías a las que no se les aplica, la sola amenaza ya las perturba y las convierte en Compañías en régimen de mala administración desde el primer momento. Y es que su señoría, señor ministro de Fomento, ha tenido la obsesión de rehuir el rescate; es que su señoría mira con anticipación, absolutamente injustificada, nuestra gloriosísima legislación del 44, y no ha visto su señoría que con la legislación actual sobre el rescate no se producen los inconvenientes que se producen con el convenio que las Compañías no tienen estímulo alguno en dar dividendos a costa de reservas prudentes y de buena administración, porque en la cláusula de rescate no se computa el dividendo, se computa el producto, tanto si se reparte en dividendos, como si, prudentemente, se acumulan en recursos.

Se nos dirá, señores diputados, que hay una garantía para que no sucedan todos esos daños que yo señalo, que es el Consejo Superior Ferroviario. El Consejo Superior Ferroviario es la garantía que tiene el país, que tiene su más alta representación, el Parlamento, para la buena administración, por parte del poder ejecutivo, de las formidables autorizaciones, en campo tan complejo como el de ferrocarriles, que se conceden en este proyecto de ley. Pues bien; esta garantía para el Parlamento, el Parlamento no sabe lo que es.

¿Funciones del Consejo Ferroviario? La enumeración que se contiene en el proyecto, no diré para no ofender a nadie, nada más sino que no puede ponerse en parangón con la enumeración precisa de funciones de todo otro régimen que tenga un organismo parecido.

Pero es más: en todas partes, por ejemplo, en el proyecto Le Troquer, cuando se trata de una modificación levisima al régimen actual, y se instaura el Consejo Superior de Ferrocarriles, se indica con una precisión absoluta qué entidades, qué personas, quiénes forman ese Consejo, que es la garantía del país, que es la garantía del Parlamento.

¿Puede, señores diputados, el Parlamento buscar como única garantía, como control de las autorizaciones, que ha al ministerio de Fomento, un Consejo Ferroviario que no sabe lo que es ni lo que hará, y cuyas personas nombrará, cuyos organismos con derecho a tener representación indicará, cuyas funciones determinará el propio señor ministro de Fomento?

Yo pediría al señor presidente que cobran, mientras otras obligaciones cobran la totalidad y mientras las acciones no cobran nada, y estas series de obligaciones están renunciado, transitoriamente y mientras dure el convenio, el derecho a la amortización se efectúa por sorteo, y a la vez, y las Compañías reducen sus cargas financieras, pagando intereses variables, y realizan grandes economías, comprando en el mercado, para amortizarlas, obligaciones que tienen un valor nominal de 500 pesetas en 60, 70, 80, 90 pesetas.

Apliquemos el convenio. ¿Qué ocurre? Que todos los convenios caen, los derechos de las obligaciones postergadas reviven, que las cargas financieras de esas Compañías suben como la espuma, y el valor de esas acciones se triplica o cuadruplica en un instante. ¡Y todo ello se traduce en asunto de carga financiera que hay que cubrir con alza de tarifa!

Yo le invito a su señoría; no le pido que me conteste hoy, pero le invito lealmente a su señoría a que examine; para Andaluces, el convenio de 1904 y 1906; para Madrid, Cáceres y Portugal, el de 1894; para Medina del Campo a Zamora, Orense y Vigo, la convención del 83; y piense su señoría si la seguridad de lo que ocurriría con la aprobación del proyecto, tal como está redactado, no impone a su ánimo y a su conciencia modificarlo profundamente.

Otra pregunta dirijo a su señoría. El proyecto parte del supuesto de que cada Compañía explota sus líneas ajenas, y eso cambia en absoluto la base del cálculo de valoración que ha formado su señoría. Y hay Compañías que tienen determinados convenios de explotación. Respecto a tales convenios, desearía que su señoría, en las soledades de su gabinete, meditase algunos momentos y las pusiera en contacto con el proyecto que nos ha presentado. Aparece dudoso si el convenio debía aplicarse forzadamente a todas las Compañías; aclaró la duda el señor ministro de Fomento, diciendo que el convenio es facultativo por parte del Estado; y a mí, señores diputados, lo del convenio facultativo me parece una agravación al quintuplo de todas las gravidades que el proyecto entraña. ¿Sabéis qué quiere decir el que sea facultativo?

Quiere decir que durante 30 años todas las Compañías ferroviarias a las cuales no se les aplique el convenio se les aplique el convenio, sabiendo que se les puede aplicar un régimen en virtud del cual no se tendrá en cuenta para valorar sus acciones el valor de su red, sino la cotización que obtengan sus acciones, por lo tanto, consecuencia fatal: no interesa para nada el servicio, interesa el dividendo; no se hacen reservas, no se hacen renovaciones, se economizan todos los gastos de conservación, se atiende únicamente a dar el máximo dividendo; no se preocupan para nada del servicio, se preocupan de la cotización de sus acciones. ¿Qué ocurre si viene la aplicación del convenio? Un desastre, porque se ha hinchado el valor de aportación de las Compañías, y, si no se aplica el convenio, el daño, la perturbación por su amenaza se ha producido ya en forma tal, señor ministro de Fomento, que con ese carácter facultativo que le da su señoría consigue que aun a aquellas Compañías a las que no se les aplica, la sola amenaza ya las perturba y las convierte en Compañías en régimen de mala administración desde el primer momento. Y es que su señoría, señor ministro de Fomento, ha tenido la obsesión de rehuir el rescate; es que su señoría mira con anticipación, absolutamente injustificada, nuestra gloriosísima legislación del 44, y no ha visto su señoría que con la legislación actual sobre el rescate no se producen los inconvenientes que se producen con el convenio que las Compañías no tienen estímulo alguno en dar dividendos a costa de reservas prudentes y de buena administración, porque en la cláusula de rescate no se computa el dividendo, se computa el producto, tanto si se reparte en dividendos, como si, prudentemente, se acumulan en recursos.

Se nos dirá, señores diputados, que hay una garantía para que no sucedan todos esos daños que yo señalo, que es el Consejo Superior Ferroviario. El Consejo Superior Ferroviario es la garantía que tiene el país, que tiene su más alta representación, el Parlamento, para la buena administración, por parte del poder ejecutivo, de las formidables autorizaciones, en campo tan complejo como el de ferrocarriles, que se conceden en este proyecto de ley. Pues bien; esta garantía para el Parlamento, el Parlamento no sabe lo que es.

los señores diputados que me concedieran cinco minutos de descanso. El señor PRESIDENTE: Seguro de que la Cámara atenderá esa indicación, se suspende la sesión por un cuarto de hora.

Eran las seis y veinticinco minutos. A las seis y cuarenta de la tarde, dijo el señor PRESIDENTE: Continúa la sesión, y el señor Cambó en el uso de la palabra.

El señor CAMBÓ: Señores diputados, al interrumpir mi discurso acababa de examinar los capitales defectos que encuentro en el régimen transitorio del convenio; sus defectos de carácter general. Algunos otros podría señalar, pero me parece que será más adecuado hacerlo, en todo caso, cuando entremos en el examen del articulado. Y voy a entrar en el examen del segundo momento, o sea el de la solución definitiva, el del rescate. Se dice por el señor ministro de Fomento que el régimen del convenio prepara el rescate. Yo estoy conforme con que, de aprobarse el proyecto y establecerse el convenio, vendría el rescate y vendría antes de treinta años, y antes de treinta meses, porque, la perturbación en todo el servicio ferroviario sería tan enorme que, por necesidad, el Estado tendría que incautarse de las líneas. Pero lo grave, señores diputados, es que de aprobarse el proyecto tal como está redactado, el rescate tendría que efectuarse en pésimas condiciones, mientras que en el momento actual el rescate puede verificarlo el Estado español en condiciones como jamás ningún Estado del mundo ha podido rescatar las redes de sus ferrocarriles.

Yo creo, señores diputados, que el señor ministro de Fomento padece en esta materia del rescate (y no es de hoy; reconozco que eso es persistencia en opinión expresada hace mucho tiempo) una equivocación fundamental. Al pensar en el rescate, piensa en que el Estado obtenga la propiedad de las acciones de las Compañías ferroviarias, cuando entiendo yo—así lo he aprendido y han entendido generalmente en el mundo—que al Estado lo que le interesa es no apoderarse y ser dueño de las acciones, sino apoderarse de líneas, de redes, de material móvil, de material fijo, de estaciones, del servicio ferroviario en una palabra. Al rescate por medio de la compra de acciones se ha ido en países donde no había cláusulas para rescatar las redes; en países donde no existían las obligaciones hipotecarias. Intentó Suiza ir a eso en un momento, en condiciones tan excepcionalmente favorables como aquellas que señalo yo aquí hace más de un año, y, no obstante, el buen sentido del pueblo suizo rechazó por "referendum" la propuesta del rescate por medio de la compra de acciones, y se exigió el rescate normal, el conveniente, el útil al Estado: el rescate de las líneas, del servicio ferroviario.

¿Qué interés puede tener el Estado—que puede quedarse, en virtud de la ley, con todo el activo ferroviario de las Compañías que explotaban ferrocarriles—en ser propietario y mercader de esas acciones? ¿Qué es lo que tiene una Compañía de ferrocarriles? Una Compañía de ferrocarriles, en virtud de una concesión del Estado, tiene el disfrute del servicio de carácter público. Al terminar la concesión de un servicio, éste pasa al Estado; y tan es así, que nuestra ley Hipotecaria, en el artículo 107, establece que aun la obligación hipotecaria pierde su garantía y viene la resolución por la caducidad del derecho del concesionario. De manera que en el régimen general en el mundo, el Estado, por un determinado plazo, ha concedido a una Compañía el disfrute temporal del ferrocarril, reservándose la facultad de anticipar el plazo de reversión. Esta facultad ha venido articulada en los pliegos de condiciones.

En España, por fortuna nuestra, la revisión genial que tuvieron los legisladores de 1844 hizo que estableciera una cláusula de reversión como jamás hubo otra tan favorable para el Estado en legislación alguna del mundo; pero no se les ocurrió a los previsores legisladores de aquel tiempo que alguien en España pudiera sonar en el rescate de acciones, que alguien pensara en el rescate anticipado de las líneas, en avanzar aquel plazo en que, naturalmente, Estado ha de tener la íntegra propiedad de sus líneas ferroviarias. Y en nuestra legislación se consigna la siguiente cláusula:

"Al expirar el término de la concesión, o en los demás casos que se establecen en este pliego de condiciones, el Gobierno entrará inmediatamente en el goce del camino de hierro con todas sus dependencias y pro-cuetos. La Compañía tendrá obligación de entregar en buen estado de conservación el camino de hierro, las obras que lo componen y sus dependencias, tales como estaciones, sitios de carga y descarga, establecimientos de los puntos de partida y arribo, casas de guardia, vigilantes y oficinas de percepción; tendrá igualmente obligación de entregar todo el material de explotación en buen estado de servicio."

¿Qué tendrá que darle el Estado? El Gobierno tendrá el derecho de adquirir la propiedad del camino, fin de cada período de cinco años; pero estos períodos no principian a correr hasta pasados... años después de hecha la concesión. ¿Para determinar el precio de la compra, se tomará el término medio

de los productos obtenidos durante los cinco años que precedan, y este término medio será el importe de la anualidad que se pagará a la Compañía en cada uno de los años que tal en para expirar la concesión.

Si este término medio fuese mayor de... por 100, se fijará la anualidad como si fuese el... por 100; si es menor y la Compañía cree tener probabilidades de prosperar, podrá reclamar que la apreciación de la anualidad que se ha de pagar se haga a juicio de peritos, pero en ningún caso podrá bajar del término medio.

De manera, señores diputados, que, por nuestra ley, abonando a las Compañías durante el número de años en que tengan el derecho de continuar en el disfrute de sus concesiones, una anualidad equivalente al producto promedio del último quinquenio, se adquiere íntegramente y sin ninguna responsabilidad el ferrocarril, y la Compañía tiene como único activo la anualidad; todas las responsabilidades, todas las liquidaciones del pasado, todo lo que haya ocurrido en la vida de la Compañía ferroviaria, queda a cargo de la Compañía.

Y se da el caso, señores diputados, de que, por hechos de todos conocidos, el último quinquenio ha sido un desastre tal para las Compañías, que el querer imponerle el Estado sería —lo he proclamado siempre— una explotación. Pero esto da al Estado un arma formidable. Es evidente que, a virtud de las concesiones otorgadas al amparo de alguna legislación española, las Compañías pueden pedir valoraciones, pueden solicitar indemnizaciones especiales por las vías libres y perpetuas, pueden considerar que deben eliminarse de la aportación al Estado determinadas pertenencias de las mismas; pero en el momento actual, armonizando el precepto de la ley con la realidad en que actuamos, el Estado puede, mostrándose generoso, allanar todos los obstáculos. Le basta con ampliar la cifra de dos años para formar el promedio o suprimir alguno de los años de desastre, como está previsto en la legislación francesa. ¿A cambio de qué? A cambio de que las Compañías acepten las renunciaciones que el Estado exija para que la aplicación del rescate no pueda implicar dificultad alguna, para que todas las pertenencias del activo entren dentro del rescate, para que ninguna línea pueda ser objeto de disputa ni de contienda entre la Compañía y el Estado. Entonces, en acto de equidad y de generosidad, no en acto de violencia, como el que aquí se propone, puede realizarse el rescate de los ferrocarriles.

Pues esto se abandona, a esto se renuncia; esta facultad, que vale para España centenares de millones, la tiramos por la ventana y queda derogada, si aprobamos este proyecto de ley, para tener que ir al rescate comprando las acciones.

¿Ha pensado el señor ministro de Fomento en lo que significa prácticamente la aplicación del rescate por el camino que nos señala el proyecto? Vamos a verlo, y vamos a dividir las Compañías en buenas y malas; Compañías que viven en régimen normal, y Compañías que viven en régimen de convenio a consecuencia de una situación grave que han alcanzado.

Vamos a comprar y expropiar las acciones del Norte y Alicante. Supongo que no será el criterio del señor ministro de Fomento que, expropiadas estas acciones, propietario de todas las acciones el Estado continúen las Compañías y el Estado se divierta en mantener Compañías en la estructura que hoy tienen, nombrando consejeros y complicando así su administración. Evidentemente, este no es el criterio del Gobierno; de suente que, dueño de todas las acciones, liquidará todas las Compañías y quedará dueño de las líneas. Estas líneas las puede adquirir directamente el Estado sin dificultad alguna. Para adquirirlas por medio de una liquidación de las Compañías, ¿qué es necesario hacer? Su señoría, que es letrado eminente, lo sabe; estas Compañías, de las cuales el único accionista será el Estado, al liquidar es preciso que paguen todas sus deudas. Deuda principal; sus obligaciones; tendrán que amortizar entonces sus obligaciones, obligaciones que están por debajo de la par y que se amortizarán a la par. Característica de estas Compañías, es tener paquetes formidables de Obligaciones al 3 por 100, cuya cotización dista muchísimo de la par. Firmemente, por medio del proyecto de ley de su señoría, el Estado tiene que pagar a los portadores de estas Obligaciones el precio de la par. Y Obligaciones que hoy cobran el 3 ó el 4 ó el 5 y medio por 100, que a este tipo han sido emitidas la mayor parte de las Obligaciones de las Compañías de ferrocarriles, serán, firmemente, amortizadas a la par con dinero que les proporcionará el Estado con la emisión de Deuda que tendrá que hacer, hoy nos parece que al 6 por 100; pero yo os digo, señores diputados, que si se sigue el camino de apelación al crédito público en las proporciones fantásticas que se nos proponen, no será ni al 7 ni al 8 por 100. (Rumores.)

Y en cuanto a las Compañías avariadas, a las que viven en régimen de convenio, yo invito al señor ministro de Fomento, invito a los señores diputados a que piensen en el desastre inmenso que caería sobre el Estado el día en que fuese propietario de todas esas acciones, propietario de las Compañías, y tuviese que entenderse con todos los obligacionistas para liquidar todas las Obligaciones.

gaciones. No; no hay derecho a endosar al Estado toda la historia negra de algunas Compañías españolas; al Estado le interesa tener las líneas, y puede tenerlas por el camino de la ley, en condiciones muy ventajosas, que le permitan usar de generosidades que obvian dificultades, y que sean un estímulo para que el capital español tenga confianza en la acción protectora del Estado y acuda con confianza al fomento de la vida nacional. El Estado no tiene interés en hacer eso que se nos propone; para él es una ruina, una inútil perturbación, pasar por ese trámite de la compra de las acciones por obtener, después de enormes dispendios, lo que puede alcanzarse sin ellos.

Se le ha olvidado al señor ministro de Fomento que en España hay, no una, sino varias Compañías ferroviarias, que en su activo, además de ferrocarriles, tienen minas, tranvías y otros negocios. ¿Cómo se aplica a ellas el rescate, si la base es la acción para estas Compañías? ¿Cómo se determina la capitalización de esas acciones en relación con los negocios varios de estas Compañías? Por el camino que nos marca la ley actual, el Estado se queda con las líneas y la Compañía explota el resto; por el camino que nos marca el proyecto que discutimos, el Estado o ha de quedarse con todo lo que no le interesa, o no puede quedarse con lo que le interesa.

Pero es más: como he dicho antes, una concesión de ferrocarril es un derecho al disfrute temporal. El valor de la acción va disminuyendo a medida que se acerca el plazo de expiración de la concesión. En estos últimos momentos la acción no vale nada. Pues bien, en estos últimos momentos nos propone el proyecto que se comprara la acción por la integridad de su valor, cuando su valor se acerca a cero. Por eso, en las Compañías de ferrocarriles, como en todas las Compañías que disfrutaban una concesión limitada, se hace cada año una reserva de amortización (re serva de amortización que suprime el proyecto), y esta reserva de amortización va creciendo a medida que los años que quedan a la acción para cobrar dividendos van disminuyendo; y en buen régimen, en buena administración, al llegar al final de la concesión, cuando el activo línea no tuviese para las Compañías valor alguno, porque habría de pasar al Estado, habría un activo dinero, un activo reserva, que cubriría íntegramente el capital de las acciones.

En el proyecto se consigna una formidable autorización: una autorización al Gobierno para que el constructor por su cuenta todos los ferrocarriles secundarios, complementarios y estratégicos que están proyectados en España, y los que quiera y de termine. Yo no creo, señores diputados, que en ningún Parlamento se haya pedido una autorización semejante. Esta autorización, señor ministro de Fomento, no debía pedirla su señoría, por respeto a las Cortes.

Ferrocarriles secundarios: ¿Los que hemos pasado por el ministerio de Fomento sabemos cómo se hizo el plan de ferrocarriles secundarios, y la realidad ha demostrado, en todos los años de no construcción de tales ferrocarriles, el acierto que presidió a la elaboración del plan. Pero sabemos también que, después de introducir en la red de secundarios, para complacer a electores, a distritos, a comarcas y a quien fuere, líneas absolutamente absurdas, aún quedarán algunos descuentos, y se inventarán los complementarios. Finalmente se inventó una categoría de ferrocarriles que no existe en el mundo. Son ferrocarriles absolutamente irrealizables e inmensamente caros, que aquí para bautizarlos, se les bautizó con el nombre de ferrocarriles estratégicos... ¿quién porque son un ataque a fondo contra las arcas del Tesoro. En ningún país existe este nombre. Se sabe en todos los países que todos los ferrocarriles son estratégicos, y que los más estratégicos son las grandes líneas de transportes y de abastecimiento, de ciudad a ciudad, del centro a la periferia.

Toda esta monstruosidad se pretende que el Parlamento la vote en blanco. Y digo yo, señor ministro de Fomento: ¿y los miles de pueblos que no tuvieron la fortuna de tener un padrino para inventar un ferrocarril secundario o estratégico que los atravesara, no tendrán el mismo derecho que todos los demás a pedir también su ferrocarril? ¿No comprende su señoría que vamos con eso al camino de la locura? ¿No comprende su señoría que lo que ha pasado con las carreteras, con los planes fantásticos de carreteras que se empezaron a millares para no terminar nunca, va a pasar con los ferrocarriles secundarios?

Pero, además, ¿no ha pensado el señor ministro de Fomento que un ferrocarril es una cosa distinta de una carretera? La carretera queda armada y se da a la circulación, y el Estado no tiene que preocuparse más que de conservarla; pero el ferrocarril, una vez terminado, ofrece el momento formidable de la explotación. Y no es de hoy, es de siempre, que yo veo en el señor La Cierva un olvido completo de que el problema de los ferrocarriles no es el de construirlos, sino el de explotarlos.

Yo pregunto a su señoría: ¿Quiénes explotarán los ferrocarriles secundarios? ¿Las Compañías? No; las Compañías no aceptarían cargar con una explotación desastrosa. Tendrá que explotarlos el Estado; y al Estado, al cual el señor ministro de Fomento no quiere darle la explotación de los ferrocarriles que están organizados, y que dan rendimientos, le concede el regalo de cuidarse, después de haber construido todos los ferrocarriles

los absurdos, de explotar todos estos ferrocarriles.

Yo le digo a su señoría, señor La Cierva, que por este camino no puede darse cuenta su señoría de la magnitud del desastre a que llevaría a España y a nuestra Hacienda, porque los déficits de ferrocarriles, cuando la línea de conducta que se toma es tan absurda, no se cifran por decenas, ni por centenares, los cifras ramos por millares de millones.

Otra prueba de la falta de preparación en este proyecto, señor ministro de Fomento, ha sido la situación: El Estado, el Gobierno, nos presenta este proyecto de ley de ferrocarriles y se olvida de una cosa. ¿Sabéis cuál es? Se olvida de que él tiene ya ferrocarriles, y los ferrocarriles del Estado no entran en el régimen de consorcio, y no nos explica cómo vivirán los ferrocarriles de Estado, que no son una frótera. Centenares de millones tenemos invertidos en la construcción de los transpirenaicos, no pocos millones en los demás ferrocarriles que tienen construcción y explotación del Estado. ¿Quién va a explotarlos? ¿Las Compañías que entran en consorcio con el Estado? No; éstas no aceptarían, porque saben que son ruinosos. ¿Creo su señoría que aceptarían los transpirenaicos, aceptando como valor de aportación al consorcio el coste de estos ferrocarriles? Yo le digo a su señoría que si esto se hiciera, pagaría la tarifa con otro título enorme, con otra alza considerable. Yo no sé si en esto habrá consideraciones de orden internacional, o grandes previsiones de tráfico futuro; pero si existieran gravísimos errores técnicos y financieros.

Y como tengo que hablar de obras públicas, y como de proseguir la discusión del proyecto, podremos extensamente deliberar aun sobre las propuestas del señor ministro de Fomento sobre ferrocarriles, voy a terminar esta parte de mi discurso preguntándole al señor ministro de Fomento si quiere decirme, si quiere decir a la Cámara, cuál es el temor, cuál es la preocupación que le impide a su señoría seguir el camino trazado, que ha seguido la generalidad de los demás países del mundo, de ir al rescate. ¿Quiere decirme su señoría qué inconvenientes ve en el rescate, iniciado por rescates de grandes líneas, para seguir paulatinamente la extensión del rescate? ¿Quiere decirme qué inconvenientes ve en ello que no se produzcan agravados en el sistema que nos propone, siendo notorias las ventajas que con el rescate se obtendrían, tanto de orden financiero como de organización del servicio, en el momento en que el Estado español pudiese dar una estructura orgánica a sus grandes redes ferroviarias? Yo tengo la seguridad, señor ministro de Fomento, de que, si su señoría medita, si su señoría examina lo que es rescate y lo pone en parangón con lo que nos propone, verá que cuantas ventajas piense su señoría alcanzar se las da el rescate contempladas, y todos los inconvenientes que el rescate puede presentar se presentan en su sistema multiplicados.

Y voy a entrar—no os asustéis, que no le daré la extensión que he debido dar al examen del proyecto en la parte relativa a los ferrocarriles—a examinar brevemente el proyecto de obras públicas de su señoría.

Obras públicas. ¿Quién no está conforme en España con que se construyan obras públicas? ¿Qué ministro de Fomento que haya pasado unos meses en el ministerio no ha tenido su pensamiento para la construcción de las obras públicas en España? Es voluntad de todos, es aspiración unánime del país; no podemos dividirnos respecto de la finalidad; podemos dividirnos sólo respecto al procedimiento para que en España se construyan lo más rápidamente posible, con el menor coste y la máxima eficacia, las obras públicas. Es este el problema que hemos de examinar, pero de todos modos he de llamar la atención del señor ministro de Fomento y de los señores diputados respecto de algo que flota en el ambiente y que es un tremendo error: que es creer que las obras públicas, bien o mal estudiadas, bien o mal repartidas, siempre son un beneficio para el país; y que aunque se tire el dinero en obras públicas se hace un bien al país. Es un profundo error, del cual se han cometido terribles desengaños. Yo voy a leerle a su señoría unas frases de una "autoridad" que lo será para su señoría como lo es para mí de Colson. Colson dice lo siguiente:

"Los vastos programas de Obras públicas han sido casi siempre tan nefastos como populares; debiendo necesariamente satisfacer a todas las regiones, cuanto no a todos los distritos, llevan consigo, además de obras útiles y a veces con preferencia a éstas, una multitud de proyectos de los que lo menos que puede decirse es que están desprovistos de todo interés. Imprimen a la industria una impresión ficticia, bien pronto seguida de paralización inevitable, cuando las obras emprendidas agotan los medios de que se dispone; la crisis más grave que ha atravesado la industria francesa ha sido la de 1893-86, consecutiva al desarrollo desmesurado de las obras públicas incluidas en el proyecto de 1879. En ninguna época se descarrilará demasiado de semejantes proyectos".

De manera que en obras públicas es tremendo error creer que sin discernimiento, sin contar con las necesidades del país, sin apuntar las obras, puede tirarse el dinero con la seguridad de que lo que se siempre siempre asegure una buena recolección. En España hemos gastado bastante dinero en obras públicas, no todo lo que debíamos gastar, pero muchísimo más de lo que hubiera sido necesario para obtener la eficacia que hemos alcanzado. ¿Por qué?

Porque el criterio de obras públicas ha sido el de complacer al mayor número de diputados, comenzando muchas obras públicas, y luego, para atenerse a la realidad del presupuesto, darles consignaciones escasísimas. Consecuencias: Cantidad fantástica de obras empezadas, cantidad escasa de obras terminadas; intereses formidables de capitales enormes invertidos en obras públicas que no han empezado a rendir la utilidad que era de esperar. Y en todo programa de obras públicas, lo de menos, señores diputados, son las cifras; lo importante son las garantías; lo que las cantidades que se gasten, que no serán las que digamos nosotros, que serán las que la potencia económica permita, van a emplearse con ellas la máxima eficacia.

De manera, señores diputados, que en un programa de obras públicas, lo primero que puede suprimirse es lo único que figura en el proyecto que nos presenta el señor ministro de Fomento, que es la relación de cifras. En el proyecto del ministro de Fomento no hay más que una relación de cifras; tantos centenares de millones para carreteras, tantos centenares de millones para puentes, tantos centenares de millones para obras públicas. ¿Qué obsesión tiene el señor ministro de Fomento a bajar centenares de millones! ¿Si esto no conduce a nada práctico! En España se invertirán en obras públicas lo que se puede invertir, lo que la potencialidad económica, financiera y constructiva del país consienta.

Lo que hemos de establecer es la norma necesaria para que este dinero empleado en obras públicas alcance la máxima eficacia. Yo presenté en obras públicas un proyecto considerablemente modesto y no quisiera dominar el porvenir. ¿Qué podía saber yo, qué puede saber el señor ministro de Fomento, de las cantidades que deberán gastarse en carreteras dentro de veinticinco años; las cantidades que tendrán que gastarse en puentes dentro de treinta años; si las obras de puentes dentro de cuatro o cinco años podrán modificarse; si se modifica el calado de los buques, o el procedimiento que se emplea en su combustible podrá modificarse sustancialmente; cómo fijar en el proyecto de carreteras el sistema de su firme, la extensión de éstas, el ancho de las mismas, si vemos que la extensión del uso de los caminos está transformando el uso de nuestras carreteras?

¿Cómo podemos tener esas visiones del porvenir, como podemos dominar el mañana, si aun nuestros proyectos no están de acuerdo con el hoy, sino que están formados en virtud de la visión de un ayer que ha sido también profundamente modificado?

Lo único serio, señores diputados, en obras públicas, es tomar una serie de garantías que eviten que el presupuesto de obras públicas sea el botín de todas las concupiscencias políticas; que sea una garantía de que en la elección de las obras y en la prelación rigurosimamente para su ejecución se tendrían en cuenta únicamente dos factores: primero, el mayor interés público, determinado por bases que fije el Parlamento, y segundo, los concursos sociales que se aporten al Estado en la realización de esas obras.

Porque en la realización de las obras públicas, además de una finalidad económica, tiene el Estado que desempeñar y ejercitar una finalidad ciudadana. El repartir las obras públicas a capricho, siguiendo las influencias políticas, es producir en el país una perturbación moral, que causa un estrago inmensamente superior al beneficio material que las obras públicas puedan producir; es decirle al ciudadano español que predecir en la Providencia-Estado y que esta Providencia está en contacto con los humanos por medio de los diputados y de los senadores; mientras que si saben los pueblos que la prelación para las obras públicas depende, en buena parte, de sí mismos, y que tendrán carreteras si contribuyen a ellas, entonces el pueblo español comprenderá más lo que es el Estado, y no tendrá fe ciega en una Providencia a quien adora, o en un ser ciego a quien engaña, sino que verá en él algo consustancial con su propia vida y con sus intereses.

En obras públicas no puede ni de hacerse nada más: unas normas para la prelación y unos créditos determinados por la potencia económica del país.

Pedía ayer el señor Gasset que, junto con las normas por él solicitadas, se presentarán unos planes, unos proyectos. Yo, señor Gasset, no los pido. Las normas son garantía para evitar las polacadas futuras; la aprobación de los planes que existen en el ministerio de Fomento sería la consagración de todas las polacadas pasadas.

Lo que no puede ser, señores diputados, lo que está produciendo un gravísimo estrago alrededor de ese proyecto, es sembrar en el país ilusiones irrealizables, es engañar al país. Dentro de la vaguedad de las consignaciones, cada pueblo de España ve la satisfacción de sus deseos, y aun de sus delirios.

Se dice que eso levanta entusiasmos. Como levantan entusiasmos to-

das las propagandas de cosas irrealizables; pero precisamente esa facilidad con que los pueblos se entusiasman con lo que no conocen impone a los gobernantes, impone a los hombres políticos que tengan conciencia de su responsabilidad, grandísimos deberes. Como no hay derecho a engañar a los niños, no hay derecho a engañar a los pueblos; no hay derecho a sembrar ilusiones que no pueden realizarse y que se liquidan luego con terribles convulsiones. (Muy bien, muy bien.)

Ayer explicaba el señor Gasset la forma como se había dado las cifras para las obras públicas. Lo negó el señor ministro de Fomento. Yo digo a su señoría, señor ministro de Fomento, que lo que dijo el señor Gasset es exacto, exactísimo. Concepción financiera de su señoría en Obras Públicas; la cantidad que hay en presupuesto para gastar en un año en una clase de obras públicas, convertirla en servicio de interés y amortización de un empréstito; buscar el capital que esta suma pueda cubrir en interés y amortización, y éste es el importe de las obras públicas que deban realizarse.

Así se forjaron las cifras del proyecto. Luego, con esa fe que tiene su señoría en los planes elaborados en el ministerio de Fomento (yo he pasado por allí, he estudiado esos planes, y no tengo la fe de su señoría), yo que sumaba cifras superiores a las que había alcanzado la operación indicada ayer por el señor Gasset, y aumenté la cantidad. Y de que esto ha sucedido así queda un rastro indelible.

En el artículo segundo, párrafo primero del proyecto, se decía: "Se autoriza al Gobierno para convertir los créditos consignados en el presupuesto del ministerio de Fomento que al final de este artículo se expresan, en anualidad, con destino al pago de intereses y amortización de deuda. Pero como en el dictamen se han ampliado las cifras, tiene entonces el temor de que la anualidad sea insuficiente, y por eso este primer párrafo del artículo segundo dice: "Se autoriza al Gobierno para convertir los créditos consignados en el presupuesto del ministerio de Fomento que al final de este artículo se expresan, con los aumentos que en cada caso resulten indispensables".

De modo que se pide que se le autorice para aplicar la anualidad con destino al pago de intereses y amortización de deuda. Pero como en el dictamen se han ampliado las cifras, tiene entonces el temor de que la anualidad sea insuficiente, y por eso este primer párrafo del artículo segundo dice: "Se autoriza al Gobierno para convertir los créditos consignados en el presupuesto del ministerio de Fomento que al final de este artículo se expresan, con los aumentos que en cada caso resulten indispensables".

De suerte que, al ser aumentada la cifra global del importe de las obras, se prevé, para atender a dicho aumento, una ampliación de la consignación que figura en el presupuesto.

Pero, señor ministro de Fomento, esta fórmula tampoco es posible que la haya redactado el señor Illana, porque esta fórmula es el mayor de los absurdos de orden financiero. Abrigar temor de que no tendrá su señoría bastante en este año con los créditos del presupuesto para que, convertidos en anualidad de un servicio de interés y amortización de deuda, ésta no le proporcione los más necesarios para las obras que pueda realizar en un año, ¿no ve su señoría que es un absurdo? ¿No ve su señoría que para poder gastar el crédito, convertido en anualidad, sería preciso que hoy se emitiese íntegramente toda la deuda de esos miles de millones? ¿Es que también pretende su señoría, como en los ferrocarriles, que antes de ejecutar todo el plan de obras públicas se haya emitido la deuda y estén guardados en la caja los billetes del Banco? Esta fórmula no puede haberla redactado el señor Illana, porque de haberla redactado, hubiese dicho "la parte de la consignación necesaria", no la de la anualidad, y mucho menos hubiese previsto su ampliación.

Y voy brevemente a examinar el aspecto financiero del proyecto. Es evidente, señores diputados, que la realización del plan, más que de lo que acordemos nosotros, depende, principalmente, de los recursos con que cuente el Estado para poderle realizar. Las cifras que aquí de nos serán todas recitadas por nuevos estudios, por nuevas necesidades. Yo creo, señor ministro de Fomento, que ha sido una grave imprudencia, por parte de su señoría, lanzar esas cifras fantásticas de miles de millones; una gravísima imprudencia, porque al lanzarlas no se consigue más que causar en los centros financieros del país una honda preocupación y gravísima alarma.

Durante la guerra se han acostumbrado los pueblos a hablar de miles de millones con grandísima facilidad, y de ahí el estrago y de ahí la situación del mundo; en todos los países sensatos, que comprenden que hay que cambiar de vía y hacer marcha atrás, se proclama, como por un orador de los de más prestigio del Parlamento francés, que el restablecimiento del equilibrio del presupuesto y la normalidad financiera de Francia no reaparecerán hasta el momento en que todos saludaran con respeto al "milliard". Y hay que saludarle con respeto, y no pronunciarle, como el nombre de Dios, en vano.

Hablemos, señores diputados, no de la fantasía, sino del porvenir incierto, hablemos de la realidad presente. Y, en realidad, lo que se nos pide, es una emisión de deuda, de un promedio de unos 500 millones de pesetas al año, para la realización de ferrocarriles o de obras públicas, que implicarán para el presupuesto un gravamen de unos 30 millones de pesetas al año.

¿Es que el presupuesto español puede admitir esa nueva carga indefinida de 30 millones de pesetas al año? Yo le digo a su señoría y al Parlamento que sí, con una condición: encontrará el Estado español en el ahorro 500 millones de pesetas al año, si para saldar el déficit en el presupuesto no le pide 800 o 1.000 millones de pesetas al año, y yo le digo a su señoría que mientras le pida 800 o 1.000 millones de pesetas al año no encontrará esos otros 500 millones de pesetas. Y le digo que el presupuesto resistirá un aumento de 30 millones de pesetas cada año para las atenciones de ferrocarriles y obras públicas, si no viene aparejado con aumentos fantásticos que vengán a acentuar su déficit por no normalizarse la situación financiera. Yo, señor La Cierva, no soy de aquellas plañideras del déficit a que se refería su señoría en su discurso de Zaragoza; yo no tengo el espíritu apocado, para que me espanten los grandes gastos; no. Yo creo que en determinados momentos hay que afrontar valientemente el déficit; pero yo le digo a su señoría que atentar la Hacienda de un país sobre un régimen de déficit indefinido, no es sólo el desastre de la Hacienda pública; es, además, el desastre de la economía nacional. Yo le digo a su señoría que en el momento en que se marca la línea que señalan sus proyectos, es preciso que la línea del presupuesto no sea una línea divergente que nos lleve al abismo, sino una línea convergente que nos lleve a la nivelación; que podremos tardar uno, dos, tres, cuatro años, pero que hemos de tender a ella desde el primer momento; y si no lo hacemos, la aprobación de sus proyectos no dará lugar ni a la construcción de una carretera ni a la mejora de un ferrocarril, pero sí a provocar un desastre financiero en España, por dos razones. Esto que he leído (no estaba yo presente) que dijo un individuo dignísimo de la comisión respecto a la rotación del dinero, que, por quedar en España, por más que se gaste, es como si no se gastara nada, esto, señor ministro, no puede decirse en serio. El dinero no es riqueza: es una expresión, es un signo convencional de la riqueza; la riqueza verdad no es más que el trabajo acumulado, un país no crea otra riqueza que la diferencia entre lo que produce y lo que consume, y eso no es indefinido.

Yo le digo a su señoría que si el ahorro español le pide el Estado 1.500 millones anuales, 1.000 a que nos acercamos con el déficit actual del presupuesto, y 500 por los proyectos de su señoría, si se aprobase la fórmula actual (únicamente los secundarios traerían más desastres que aquellos famosos decretos de las plantillas militares).

No olvide su señoría, señor ministro, que vamos a caer por dos motivos. Es el primero el descrédito de los títulos de renta del Estado español en el interior y la depreciación formidables de la moneda en el exterior. Yo recuerdo que cuando se discutían las consecuencias en el presupuesto del decreto sobre las plantillas de Hacienda de su señoría, yo di una cifra, y el señor Bugallá, ministro de Hacienda, consideró que me burlaba de él, y me dijo que era infinitamente menor. Luego la realidad demostró que la cifra que yo había dado era inferior a la realidad. Pues bien; recordando aquella predicción, yo le digo a su señoría que si el Estado español emprende a la realización de los proyectos de su señoría sin disminuir el déficit de sus presupuestos, y pide durante cinco años 1.500 millones al ahorro público y el ahorro público se los da, el cambio de la peseta estará por debajo de lo que está el cambio del marco en la actualidad.

No olvide su señoría, señor ministro, que no puede tratarse con demasiada familiaridad a los signos de nuestra Deuda pública. Es una cosa muy delicada, no puede tenerse con ella la franqueza que se tiene con la mujer propia (rumores); tiene una cotización artificial, absolutamente artificial, por las cantidades enormes de Deuda pública que están en circulación, pero si se lanza al mercado la cantidad formidable que aquí se anuncia, va a producirse en nuestra Deuda una baja enorme, señor ministro de Fomento, porque de momento se basará el interés corriente, que es superior al de nuestra Deuda, y después, con el exceso de oferta sobre demanda, se provocará una baja mayor. Pero además, señor ministro de Fomento, hay otra consideración: no puede pedirse al país más que la cantidad que ahorre; un país no puede dar cada año más que la diferencia entre el valor de lo que ha producido y lo que ha consumido durante el año, y si el Estado lo pide todo, y si el Estado pide más que eso, ¿qué queda para la iniciativa privada, señor ministro de Fomento? ¿Qué queda para los salmos de agua? ¿Qué queda para la intensificación de nuestra agricultura? Yo os diré, señores diputados, lo que ocurriría desde el momento en que el Estado absorbiera íntegramente todas las disponibilidades del ahorro español; que en España no se encontraría dinero para ninguna empresa industrial; que los extranjeros vendrían a explotar todas nuestras riquezas; que España sería un país económicamente intervenido, y que, a pesar de todas las medidas, las fantásticas medidas de nacionalización de su señoría, (que, con ardor de neó-

fito, está comprometiendo, la misma causa que pretende defender), lo que ocurriría, señor ministro de Fomento, sería que todos los ferrocarriles, que todas las obras públicas, servirían para facilitar el desarrollo de los negocios que los extranjeros establecieran en España, y nada más.

Y voy, señores diputados, al final de mi discurso, ofreciendo al Gobierno y ofreciendo a todos una solución. Yo creo, señores diputados, lo he dicho al principio de mi discurso, que no puede demorarse más la solución de estos problemas, que no podemos impedirlo las oposiciones, que no ha de impedirlo, no tiene derecho a impedirlo, la terquedad del Gobierno, ni el amor propio del señor ministro de Fomento. Creo que hemos de dar todos un alto ejemplo de patriotismo. Yo digo a las minorías que si cerramos todo camino de solución, si ve el país, si vemos todos que se impide la solución de esos problemas con miras partidistas, con el propósito de impedir que tenga la gloria el señor La Cierva o quien le sustituya en el banco azul (y con la esperanza de realizarlo mañana des de el poder, vamos por el camino del definitivo descrédito. Los que implican realizarlo hoy con miras de partido, no tendrán autoridad para pedir mañana respeto para su intento. (Muy bien, muy bien, en la mayoría.) Y seguiremos en esta lucha, en este "match" de ineficacia, en la cual todos somos vencidos ante el tribunal inexorable de la opinión pública.

Creo, señores diputados, que todos podemos llegar a la coincidencia sobre dos puntos: primero, que es indispensable resolver estos problemas; segundo, que no es fórmula adecuada para su solución la que ha dado el señor ministro de Fomento. Yo invito al señor ministro de Fomento e invito a las representaciones de todas las fuerzas políticas a que digamos todos claramente, en este debate de totalidad, cuál es la fórmula que presentamos para la solución del problema de ferrocarriles y para la solución del problema de obras públicas; que contraigamos todos, ante el Parlamento y ante el país, el compromiso de apoyar, de asociarnos a la fórmula que dé lugar o que produzca el mayor número posible de coincidencias parlamentarias; aproveche el señor ministro de Fomento el verano para preparar seriamente unos proyectos que sigan los directivos indicados por las máximas convergencias parlamentarias.

Yo le digo a su señoría que no conozco fuera de España hombre de capacidad tal que, ni aun en aquellos países en que el poder público tiene órganos de información que no tiene en España, que en dos, en tres meses pueda articular debidamente proyectos de esa magnitud. Yo no se ía capaz de hacerlo; proyectos mucho más modestos, disponiendo de unos miliares insuperables, ocuparon siete meses de mi actividad; pero tengo tal fe en la capacidad de trabajo y de organización de su señoría, que creo que puede su señoría, recogidas las grandes convergencias parlamentarias, rodeándose de los elementos que su señoría estime más útiles, realizar en dos o tres meses una obra que nadie habrá realizado en tan poco tiempo. Pero creo que es preciso que todas las oposiciones, que todos los hombres que tengamos una responsabilidad, exponamos claramente cuáles son las soluciones que nosotros ofrecemos al país ante esos problemas que no pueden aplazarse indefinidamente, y que el Parlamento entienda que la solución no ha de ser obra de uno, que ha de ser obra de todos.

Mi criterio respecto a los dos puntos está clarísimamente expresado; no lo he improvisado hoy; lo tengo consignado mil veces. En ferrocarriles, yo admito un período transitorio, no de treinta años, ni de diez ni de cinco; un período quizá de uno, dos o tres años, en que, en un régimen de convención se resuelvan los problemas más apremiantes y se prepare el rescate, no de acciones, sino de las líneas, empezando inmediatamente la preparación del rescate de las grandes Compañías Ferroviarias. En cuanto a obras públicas, siendo ministro presenté unas normas a deliberación del Parlamento. Yo me asociaré y daré mi voto a todas las normas que se acuerden que establezcan para la prelación en la ejecución de las obras públicas, primero, el máximo interés del país; segundo, la máxima colaboración ciudadana para la realización de esas obras.

Y nada más, señores diputados. (Muy bien, muy bien.)

### El discurso de rectificación

Continuado la discusión sobre la totalidad del dictamen relativo al indicado asunto, dijo el señor PRESIDENTE: El señor CAMBÓ tiene la palabra para rectificar.

El señor CAMBÓ: Señores diputados, como después del elocuente discurso del señor ministro de Fomento defendiendo su proyecto y combatiendo mi impugnación, he de insistir en mis puntos de vista; he de mantener, y aún acentuar, mis censuras, me interesa, para que el debate se mantenga en aquel nivel de seriedad y de objetividad que es necesario frente a esos grandes problemas nacionales, descartar dos pequeños, levísimos incidentes, que pudiéramos llamar de carácter personal.

Es el primero, que el señor ministro de Fomento se ha ofendido por el epíteto de "neófito" que le dediqué en el curso de mi peroración. No estaba en mi propósito molestar a su señoría; no me refería para na-

da, cuando pronuncié tal epíteto, al proyecto de ferrocarriles ni al proyecto de obras pías, sino a otras medidas de carácter económico, en el sentido de ese nacionalismo económico radical que hoy patrocina su señoría, con el que su señoría, de buena fe cree que sirve al fomento de la economía nacional, y que existiendo ya, siendo entusiasta partidario de esa dirección, que un exceso de celo de su señoría la está comprometiéndolo.

Se mostró también molesto el señor ministro de Fomento, por una frase que publicaba "El Debate", y que, en realidad, estaba copiada literalmente del texto oficial de mi discurso. No creó el señor ministro de Fomento que yo tenga en ello otra intervención que la de haber pronunciado realmente la frase. Yo comprendo que la frase, tal como fue pronunciada, puede dar lugar a interpretaciones desagradables, que no estuvieron en mi propósito. Cuando yo pronuncié la frase "El Estado dará a la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante ocho veces su capital", no pudo estar en mi pensamiento—cómo había de estarlo—que el Estado había de dar por el proyecto de su señoría los millones para que los embolsaran los accionistas o ingresaran en la caja de la Compañía. Es evidente que a lo que yo me refería es a que, según el proyecto del señor ministro de Fomento, y los cálculos de la comisión, está previsto que el Estado aporte, para las obras de la línea de Madrid, Zaragoza y Alicante, hasta 2.000 millones de pesetas, cantidad que representa ocho veces su capital, y me parecía mal a mí, y sigue pareciéndome, que el Estado se interese en un negocio por cierto veces el capital, sin ser antes el dueño absoluto del negocio. Pero, conste al señor ministro de Fomento, que no he tenido propósito alguno de agravar a su señoría, y que no me he sentido agraviado porque otro periódico, muy afecto a su señoría, haya dicho, respecto a mí, cosa mucho más desagradable, cual es la siguiente que dice ayer el "A. B. C.": "Desde luego decían los diputados norteamericanos que había verdadera confusión en las ideas expuestas por el señor Cambó, y también veían en ellas el deseo manifiesto de favorecer intereses particulares, en frente de los intereses totales del país". Creo que el señor ministro de Fomento, que todos los diputados, que todos los hombres públicos, hemos de esforzarnos, en interés de todos, en poner coto a esa corriente difamatoria que todo lo invade y que todo lo corroe, y que hemos de poner mucho cuidado, al expresar determinados conceptos, en no insistir demasiado en esa idea imbecil e insensata de que por antonomasia, sustancialmente, los intereses particulares y los intereses políticos son dos cosas antagónicas. Yo reconozco que es posible que alguna vez ocurra; pero el noventa y nueve por ciento de las veces, afortunadamente, son compatibles; como que los intereses generales del país y la prosperidad general del país no son más que la suma de los intereses y de las prosperidades individuales. Y desearía estos levismos incidentes, voy a entrar en el fondo de mi rectificación.

Me quejaba en mi discurso de la falta de documentación con que tenía que deliberar el Parlamento sobre problema tan trascendental, y expresaba yo mi sospecha de que la comisión y el ministro de Fomento tuvieran una documentación, una información completa que recataron al conocimiento de la Cámara; y le decía yo al señor ministro de Fomento, que no tenía derecho a esa coquetería. En el discurso del señor ministro de Fomento he podido yo convencirme de que mi sospecha era fundada. No nos dan a nosotros una información completa, porque no la tiene su señoría.

Había el señor ministro de Fomento de que no puede haber datos más completos que los que constituyen los libros que se publicaron por mi iniciativa, y que siguieron luego bajo mi dirección. Se equivocó el señor ministro de Fomento; estos libros sirven para estudiar, en conjunto, el problema ferroviario; están escritos con una objetividad absoluta, que no se interrumpe hasta el último capítulo del último volumen, para poder preparar con ellos todas las soluciones; pero cada solución especial, del problema ferroviario en tramos especiales, que existen estudios especiales. Y tanto es así, señor ministro de Fomento, que cuando yo preparaba el proyecto de rescate, la documentación en que se apoyaba mi proyecto era cosa absolutamente separada de aquellos volúmenes; yo tenía redactado mi "rapport", con una cantidad de anexos considerables, en que se estudiaban detalladamente todos los problemas que plantea el rescate; todos los motivos y cálculos previos que habían dado lugar a mi convicción, y todas las consecuencias y todas las aplicaciones prácticas del rescate a todas y cada una de las Compañías a las que yo entendía debía aplicarse. Y lo mismo, exactamente lo mismo, señor ministro de Fomento, debía hacerse para apoyar el proyecto que nos presenta su señoría. Cada una de las conclusiones del articulado de su proyecto, cada una de las bases, necesita antecedentes del hecho; cada una de las autorizaciones necesita cálculos de aplicación. Ni una cosa ni otra conocemos nosotros, no por falta de buena voluntad de sus señorías, sino porque también de ellos carecíamos nosotros.

Nos explicó el señor ministro de Fomento a gestación de su proyecto; y os llamo la atención a todos

de este proyecto no es de "consorcio" sino que es de "consorcios", en plural; que yo que propongo el señor ministro de Fomento en su proyecto es que se establezcan tantos consorcios y tantas intervenciones de Estado como Compañías de ferrocarriles haya en España. Yo le digo a su señoría que la administración más perfecta del mundo se espantaría y retrocedería ante la eventualidad de 72 intervenciones de Estado en 72 servicios de ferrocarriles distintos.

Cuál fue el espíritu del señor ministro de Fomento, el origen, el germe de esta idea, de esta concepción de los consorcios como solución al problema ferroviario? Lo explicó con toda franqueza, la reforma de Limantour en Méjico.

Yo he de decirle, con todos los respetos, al señor ministro de Fomento, que si creo que los españoles hemos de ser modestos, tampoco hemos de ser tanto; y que para problemas de esa complejidad, la perfección de cuya resolución depende del grado de civilización de un país, España puede parangonarse con otros países, sin desdoro de Méjico, más avanzados en la perfección de sus servicios públicos. Y el señor ministro de Fomento no ha querido mirar lo que han hecho todos los demás países del mundo; ha despreciado Francia, Italia, Alemania, Suiza, Bélgica, Inglaterra, Estados Unidos, Japón. Y su señoría, señor ministro de Fomento, no se ha fijado en dos cosas capitales que debían inclinarme precisamente a no tomar como modelo la reforma de Limantour en Méjico.

Es la primera, que la solución de Méjico vino en virtud de consideraciones completamente distintas de las que plantea el problema ferroviario español. En Méjico, no había facultad de rescate anticipado; en Méjico, el problema era el siguiente: cuando Porfirio Díaz se rodeó del grupo de intelectuales vulgarmente conocido por "Los Científicos", y constituyó el gobierno de los Científicos, se planteó, resueltamente, el problema nacional de independientizar Méjico de la tutela, de la intervención de los Estados Unidos. Porque los Estados Unidos tenían en Méjico los ferrocarriles, los petróleos, incipientes aun, y la deuda. El plan era restar del dominio de los Estados Unidos estas tres manifestaciones de la vida económica mejicana, y comprendiendo los mejicanos que no eran bastante fuertes para luchar solos con los Estados Unidos, buscaron alianzas exteriores. Para el petróleo, pusieron a los ingleses frente a los norteamericanos, a Pearson contra Rockefeller, y dieron a Pearson todas las facilidades en concesiones, en puertos, en peajes, y, efectivamente, han dejado de ser la mayor parte de los petróleos de Méjico americanos; son ingleses. Respecto a la deuda, se entendieron con franceses y belgas. Y respecto a ferrocarriles, se encuentra con que la mayor parte pertenecía a tres Compañías dominadas por Norteamérica.

Y Limantour, con gran habilidad, amenazando y concediendo, llegó a una solución, en virtud de la cual se rescataron la mayoría de las acciones de dos de estas Compañías, y se constituyó una gran Compañía, en la que tenía mayoría el Estado; y el tercer grupo, los ferrocarriles de Harryman, no quisieron entrar y quedaron fuera. Pero respecto a aquellos dos grupos, esa Compañía nacional (no consorcio ni cosa que se le parezca), admitió el peso de la servidumbre de un comité norteamericano que funciona en Nueva York, y al cual hay que someter todos los ferrocarriles nacionales de Méjico, en que tiene mayoría el gobierno.

Señores diputados; me parece que no es este un ideal para España tampoco. Y además, señor ministro de Fomento, no debe olvidar su señoría que lo de Méjico presenta dos inconvenientes, que debían apartar a su señoría de esa orientación: el primero, que esta reforma procedió—tan de cerca, que evidentemente tuvo en sí un íntimo con él—al descrédito del régimen de Porfirio Díaz, a la caída de Porfirio Díaz y a la iniciación del período de anarquía que aun dura en Méjico. Y el segundo, que de todos los regímenes de ferrocarriles que se han establecido en el mundo, el único cuyos resultados no pueden apreciarse es el de Méjico; porque, al instaurarse, estalló la revolución y la guerra civil que perturba la vida de aquella nación. Yo no culpé al sistema ferroviario de Limantour de aquella anarquía; pero es una realidad que no puede negar su señoría que se trata de un régimen cuyos resultados no han podido apreciarse. Y disponiendo su señoría de la experiencia de tantísimos años de los países más avanzados de Europa, ¿cómo inspirarse en un sistema nacido de necesidades completamente distintas de las de España, respecto del cual puede decirse que precedió e influyó en una revolución y cuyos resultados no se pueden conocer?

Seguiente en la gestación de su proyecto, nos expuso el señor ministro de Fomento las peticiones que le habían formulado las grandes Compañías de ferrocarriles: aumento de tarifas, para que el Estado no tuviese que sufrir el déficit; autorización para emitir obligaciones a sesenta años, con el fin de evitar los anticipos para adquisición de material y emprender obras nuevas. Permítidme un pequeño comentario a una afirmación del señor ministro de Fomento. El señor ministro

de Fomento, al comenzar estas peticiones, convencido de que era preciso ir a un aumento de tarifas, le preocupaba, sobre todo, lo de la autorización para emitir obligaciones a mayor plazo que el de la concesión. Decía ayer, con gran vehemencia y con gran energía, el señor ministro de Fomento, que eso era hipotecar el porvenir de la economía nacional. (El señor ministro de Fomento: Del patrimonio nacional). Es verdad, del patrimonio nacional. Yo, señor ministro de Fomento, no soy partidario de esta solución, en la que había eñdrado mudas ilusiones hace muchos años, cuando el problema no era grave como lo es hoy, y que hoy no es solución, porque resulta absolutamente insuficiente; pero yo digo que a mí no me escandaliza para nada el autorizar la emisión de obligaciones por mayor plazo que el de la concesión. Y expondré a su señoría por qué.

En qué grave el patrimonio nacional el que se autorice a una Compañía de ferrocarriles para emitir 100 millones de pesetas en obligaciones con el objeto de construir una estación ferroviaria en Madrid? ¿Qué ocurrirá al expirar la concesión? Al expirar la concesión resultará que se habrán amortizado en los libros 60 o 70 millones de pesetas del valor de esta estación, que son los que se habrán amortizado de las obligaciones que estaban en circulación, y el Estado heredará la estación ferroviaria, que no le habrá costado nada, y tendrá que terminar de amortizar 30 o 40 millones de pesetas. De manera que la Compañía, durante los veinticinco, treinta o cuarenta años de la concesión, habrá explotado esa estación y la habrá ido amortizando con sus propios recursos. ¿Le parece a su señoría, señor La Cierva, que eso es un quebranto para el patrimonio nacional? Haciéndolo como propone su señoría, ¿qué ocurrirá? Que el Estado emitirá Deuda por 100 millones de pesetas, dar esos 100 millones de pesetas a la Compañía, la Compañía construirá la estación y cuando venga el rescate, el Estado recibirá la estación, pero continuará llevando sobre sus espaldas la cantidad de Deuda que emitió sobre el patrimonio nacional; con la diferencia de que, en la hipótesis de su señoría, los títulos de la Deuda que se fueran amortizando los habría amortizado el Estado, y en la primera hipótesis los habría amortizado la Compañía. Y conste, señor ministro de Fomento, que no soy partidario de esta solución, no por lo que dije su señoría, sino porque hoy es absolutamente insuficiente.

Nos habló luego el señor ministro de Fomento del dictamen de la comisión de hombres eminentes, cuya opinión quiso conocer, y nos expuso con toda franqueza sus conclusiones. Estoy conforme con esas conclusiones, señor ministro de Fomento, porque, si no entendí mal, eran las siguientes: primera, que había que ir al rescate; segunda, que no estando preparado el Estado, había que preparar el rescate, y tercera, que había que nombrar el Consejo Superior Ferroviario para preparar el rescate. Absolutamente de acuerdo; y únicamente discrepo en el ritmo del tiempo; porque me pareció entender, por lo que dijo su señoría, que esta comisión creía que la preparación, como todo régimen transitorio, ha de ser brevísima.

No estando conforme el señor ministro de Fomento con estas conclusiones, sometió al estudio de esa comisión de hombres eminentes sus conclusiones y los tres problemas fundamentales que plantean esos consorcios cuya gestación originaria fue el proyecto Limantour; problema de valores de la aportación de las Compañías, problema de dividendos y problema de rescate.

En cuanto a la valoración de las aportaciones, optaron estos hombres eminentes por la valoración del activo. Estoy absolutamente de acuerdo con ello, señor ministro de Fomento, si se abandona el camino trillado de nuestra legislación, que da para el rescate otra solución mucho mejor; porque valorar el activo, cuando de lo que se trata es de adquirir el activo, me parecerá siempre mil veces más recomendable que valorar una aportación por una cotización de acciones. ¿Qué tiene que ver la cotización de unas acciones respecto al valor del activo de una empresa? El tomar como base de aportación las cotizaciones, es abandonar lo real por lo ficticio, el valor del negocio por el valor de la exportación de cotizaciones es abandonar a las Compañías aventureras y malas administradoras, que no hicieron reservas ni amortizaciones y destinaron todos los beneficios a pagar dividendos; es dar una prima a las Compañías que tienen capitales extranjeros, y cuyas acciones se cotizan en París, en Bruselas y en España, porque estas acciones, en la cotización, tienen un doble valor que se suma: el valor de capitalización de dividendos, y el valor de moneda de arbitraje, que influye siempre en la cotización.

En cuanto al dividendo, opinaron esos hombres eminentes que no debía asegurarse, porque asegurar el dividendo era matar el estímulo. Yo, en principio, lo dije ayer—estoy conforme con ellos, pero reconozco, señor ministro de Fomento, que, una vez iniciado el procedimiento que patrocinó su señoría, no hay más remedio que ir a la garantía del dividendo, y a la garantía del dividendo, la garantía de interés, ha de producir fatalmente todos los desastres que temen esos hombres, que temo yo y que plenamente confirma la historia ferroviaria del mundo. Este es uno de los defectos del sistema de su señoría; que entraña, que obliga,

que es pieza esencial de él la fijación de la garantía del dividendo.

En cuanto al rescate, no puede entenderse seguramente defecto mío—lo que nos expuso ayer el señor ministro de Fomento que le había propuesto la comisión, pero eso no lo recuerdo.

Y explicada así la génesis de su proyecto, vino a defenderlo. Empezó por definir mi programa y solución frente a la solución que él patrocinó. Y al definir mi programa, tuvo una pequeñísima, una ligerísima omisión, que me permitirá el señor ministro de Fomento rectifique. Decía su señoría: "Solución del señor Cambó: rescatar las líneas y darlas luego en arriendo". Olvida su señoría, entre uno y otro acto, un acto intermedio, porque la solución mía es: "rescatar las líneas, estructurar las redes y arrendarlas una vez estructuradas". Crea su señoría que es un pequeño detalle que tiene alguna importancia; tiene la pequeña importancia de asegurar una buena o mala administración, una buena o mala explotación de los servicios ferroviarios.

Su señoría entró luego a defender su proyecto. Defendió, en primer término, el carácter de imposición, de violación de leyes contractuales, defecto que yo le imputaba. Yo no sé si algunos de los señores diputados que estaban presentes quedarían con vencidos por la defensa del señor ministro de Fomento; yo no quedé convencido. ¿Es que el Estado puede cometer la enorme violencia de dudar a pactos convencionales, porque las Compañías han pedido un anticipo, porque las Compañías han pedido un aumento de tarifas, porque las Compañías solicitan el concurso del Gobierno? No, señor ministro de Fomento. Si las Compañías piden, se concede o se niega libremente, y puede el Estado, al conceder, condicionar la concesión; pero a base de una petición contestar con un atropello, con un desconocimiento del derecho contractual, eso no; ni para aquellos que han pedido, ni para aquellos que no han pedido nada.

Nos dijo el señor ministro de Fomento que había consultado con las dos grandes Compañías, Norte y Alicante, y que substancialmente había prestado su conformidad; y al indicarle yo que había otras Compañías, dijo el señor ministro de Fomento algo que seguramente no habrá meditado bastante; dijo: "es que habíamos luego con las demás Compañías". Pero, señor ministro de Fomento: si habló su señoría con esas dos grandes Compañías para cortarles un traje a su medida, y ese es el patrón que hay que aplicar a todas, ¿de qué serviría que hable su señoría con las demás Compañías, después de haber establecido ese patrón general—del cual no podrá salir su señoría, porque si se dicta una ley tendrá que cumplirla, feímente,—una vez que el proyecto está aprobado?

Quiso luego el señor ministro de Fomento desvirtuar mis observaciones. Y he de decirle, con toda franqueza, que no he sentido vacilar una sola de ellas por los argumentos de su señoría; ni una sola de ellas ha sido verdaderamente impugnada. Hube yo, sin duda, de explicarme muy mal en mi discurso de antes, porque el señor ministro de Fomento, en su contestación, demostró que la mayor parte de mis afirmaciones (sería por defecto mio de expresión), no las había entendido. Afirmé, señor ministro de Fomento—y era argumento capital de mi discurso,—que el régimen que nos proponía su señoría tenía todos los inconvenientes del régimen de Estado y todos los inconvenientes del régimen de empresas, sin ninguna de las ventajas de uno y otro. Y su señoría, para contestar, decía: "El señor Cambó se queja de que el Estado tendrá que adelantar el dinero. ¿Quién tenía que adelantarlo? No me quejaba de eso, señor ministro de Fomento. Voy a repetir mi argumentación en poquitas palabras.

Decía y repito lo siguiente: Con el régimen de su señoría el Estado tendrá las mismas cargas financieras que si hubiera rescatado, porque tiene que asegurar un dividendo y el saldo de un déficit, y porque ha de pagar todos los gastos de extensión del servicio, igual, exactamente igual que si se hubieran establecido las líneas; y, en cambio, no se tiene la ventaja capital del rescate, de permitir la estructuración racional de las redes, de consentir la unificación de tarifas, de material, de servicios y de cajas. Esta era mi argumentación; y me parece, señor ministro de Fomento, que queda absolutamente incólume.

En cuanto al valor de aportación, me preguntaba su señoría si entendía que era caro. No puedo contestar a tal pregunta, ni es lícito que entremos en esas contiendas de si se da poco o se da demasiado. Lo que digo a su señoría es que el valor de aportación lo señala su señoría de una manera absolutamente inadecuada. No digo que sea caro ni que sea barato; lo que digo a su señoría es que determinar el valor de aportación por promedios de cotización de acciones es un procedimiento totalmente inadmisiblemente y absolutamente inadecuado.

Por lo que se refiere al dividendo, también volví a preguntarme su señoría si lo estimaba caro o barato. Me parece mal, señor ministro de Fomento, el sistema que tenga como pieza esencial el asegurar un dividendo que mate el estímulo de las Compañías que continúan encargadas de la explotación. Pero en este

punto me ha de permitir su señoría que le formule una pregunta, a la cual le ruego conteste con toda claridad. ¿Qué entiende su señoría que garantiza al Estado las Compañías: el 3 o el 5 por 100? Porque el texto del dictamen dice que les asegura el 5 por 100, y que únicamente deja de asegurar el 5 por 100 en el caso de que pudiera demostrarse que la insuficiencia de tarifas es por mala gestión de las Compañías. ¿Cree su señoría que esto alguna vez llegará a justificarse?

Yo digo a su señoría, señor ministro de Fomento—y le ruego que fije su atención en ello,—que lo más grave de su sistema es que la mayor de sus preocupaciones, aquello que su señoría ha examinado con más ahínco, ha sido el problema de la valoración del activo y el problema del dividendo a dar, que son dos factores de alguna importancia, pero, créalo su señoría, de poca importancia, porque tanto los individuos como las colectividades y los Estados, no se arruinan nunca, o casi nunca, en virtud de compromisos que hayan contraído, si esos compromisos son claros, precisos y concretos; la ruina viene siempre de los compromisos indefinidos e ilimitados. Y el peligro gravísimo, como señalaré luego, del sistema de su señoría, es que el compromiso concreto es muy escaso; pero el compromiso impreciso, indefinido e ilimitado es enorme, y no puede calcularse nadie dentro del sistema de su señoría, ni puede calcularse su señoría.

Y vamos a examinar, señores diputados, el problema del aumento de tarifas. Nos leyó el señor ministro de Fomento—¿cómo diré yo?—una poesía, una égloga respecto al aumento de tarifas, a las tarifas que tendrían que aumentarse en virtud de la aplicación del consorcio. Os fijaréis, señores diputados, en la exposición pintoresca que nos hizo el señor ministro de Fomento, y os llamará la atención el que hubiera ligerísimas omisiones en estos cálculos de nuevos gastos para determinar el importe de las tarifas, a cuánto deben ascender las tarifas para cubrir las cargas que se imponen en el proyecto. Olvidaba, por ejemplo, que una Compañía tiene que hacer reservas; olvidaba que una Compañía tiene que hacer amortizaciones; olvidaba el fondo de renovación, que pesa sobre toda Compañía, y, principalmente, sobre toda Compañía ferroviaria. Con el criterio de su señoría, todos los carriles, todas las traviesas, todos los vagones, todas las locomotoras que se inutilizan no cargan a la explotación, cargan al primer establecimiento, y en 30 años se compran varias veces carriles, etc. Eso no puede ir al capital de primer establecimiento. No, señor ministro de Fomento; una administración industrial no se lleva así; todo lo que tiene que renovarse va cargado a explotación, y eso quedaba omitido en el cálculo de su señoría.

Omitió su señoría que tiene que aplicarse muy pronto en su integridad la jornada de ocho horas, que implica un nuevo recargo formidable en personal. Partía su señoría del supuesto de que unas Compañías que no arriesgan más que la eventualidad de ganar o no ganar el 1 por 100, van a cuidar la explotación con el mismo celo e interés que cuando lo arriesgaban todo, cobren lo que cobren o pierdan lo que pierdan. Tenga su señoría la seguridad de que ese punto plantea una incógnita, que puede cifrar en cuantos millones quiera, que siempre se quedará corto. Yo le digo a su señoría que el establecimiento de ese régimen y la curva de acrecentamiento del coeficiente de explotación será una cosa fantástica y ruinante.

Olvidaba su señoría un punto sobre el cual debo insistir muy especialmente, que es el aumento de cargas financieras. Las cargas financieras algunas han de aumentar forzadamente; otras pueden aumentar, y, en virtud del proyecto, sin duda alguna aumentarán. Aumentarán algunas, porque, en virtud de los cuadros de amortización, no hemos llegado al punto culminante de las cargas financieras; por ejemplo, en la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante, no se ha llegado al punto culminante. No sé si tiene su señoría los cuadros de anualidades del servicio financiero de todas las Compañías; pero yo digo a su señoría que Madrid a Zaragoza y a Alicante llega al punto culminante en el año 1952; desde hoy al año 52, aumentan cada año las cargas financieras. Esto, según cálculos que yo hice en el año 18; después ha emitido nuevas obligaciones, que, naturalmente, han acentuado esta curva ascendente de las cargas financieras.

Hay otra eventualidad, sobre la cual habré luego de insistir, y es la de las cargas financieras de las Compañías que viven en régimen de consorcio, van a sufrir un aumento considerable.

Y hay, finalmente, otra que anuncio a la Hgera, porque sobre ella he de volver después. Sabrán los señores diputados, y recordarán todos, que la mayoría de las obligaciones de M. Z. A. son aún pagaderas a voluntad del portador, en francos o en pesetas; por tanto, todo el riesgo del cambio va a la explotación (con el sistema del señor La Cierva, al 28 por 100 de las obligaciones que había emitido con este carácter, pagaderas a voluntad del tenedor, en francos o en pesetas).

Me parece, señores diputados, que todos estos factores van a influir algo en el aumento de las tarifas, y destruyen bastante los cálculos del porvenir risueño y primaveral que

nos presentaba el señor ministro de Fomento. Pero es más: olvidaba también su señoría lo que le había indicado el señor Gasset, quizá con alguna exageración, de las cargas financieras producidas por las nuevas obras; y dijo su señoría: "Nuevas obras; ¿mayor producción? ¡Ah, obras! ¡Mayor producción! No, no; señor ministro de Fomento! No, no; de las obras que hay que realizar en los ferrocarriles españoles hay una parte considerable que no son reproductivas: son obras que representan la reparación de muchísimos años de incuria, de muchos años de impotencia de las Compañías. Con dichas obras se mejorará el servicio, y probablemente esta mejora del servicio, por lo que declamo ayer, no producirá un aumento, sino una disminución. De modo que hay una parte de obras que implicarán gastos, que gravarán las tarifas y que no pueden producir aumento alguno en la recaudación. En cuanto a las demás obras, que probablemente producirán el aumento, lo producirán muchos años después de efectuado el gasto muchísimos años, por tanto, después de que los intereses del gasto efectuado graven las tarifas, y corremos una eventualidad: dado el aumento extraordinario (no se haga ilusiones su señoría) con que tendrá que gravar las tarifas, si sigue al pie de la letra lo que establece el precepto consignado en el proyecto, se producirá una reducción considerable en el tráfico.

Y como no me gusta hacer crítica negativa, voy a indicarle a su señoría lo que entiendo que en justicia debe hacerse en materia de tarifas. Creo que la tarifa ha de pagar el servicio, pero la tarifa global, que se le ha de admitir la posibilidad de que haya transportes que se realicen con pérdida, pero que tienen de saldarse con el conjunto de los productos de la tarifa, y no por el presupuesto del Estado; y creo que en cuanto a los nuevos gastos de primer establecimiento hay que admitir una división precisa: gastos que no pueden producir aumentos de recaudación, que significan la liquidación de años de incuria y de abandono; estos gastos el Estado no puede cargarlos a la tarifa, sino que ha de resignarse a tomarlos sobre sus espaldas. Los gastos de primer establecimiento que han de producir aumento en el tráfico deberán pesar sobre la tarifa, pero no inmediatamente; han de funcionar, primero, los intereses intercalarios, y después, al ponerse en uso la obra, el cargo ha de venir paulatino. Yo establecería un 1 por 100 el primer año, un 2 por 100 el segundo, un 3 por 100 el tercero, y así hasta el quinto; y con esto, señor La Cierva, establecido así, mecánicamente puede suprimir su señoría esta facultad pavorosa de la modificación caprichosa de tarifas por acción del Gobierno, saldando el déficit solo el Estado; y así puede llegarse a una armonización del interés general con el interés de la economía española en materia de tarifas. Este aspecto puede solventarse; sobre los demás puntos que he indicado a su señoría, que son fruto de su sistema, que son consecuencia fatal de su sistema, que deberán producir enormes agravaciones en la tarifa, no veo medio de resolverlos, señor ministro de Fomento; si le viera se lo diría.

He de insistir sobre estos dos puntos que acabo de apuntar. En la concepción de su señoría, el Estado toma a su cargo todo el servicio financiero. El servicio financiero de las Compañías ferroviarias tiene varias incógnitas: una de ellas, la del pago de obligaciones en francos o en pesetas, a voluntad del tenedor, que cobrará siempre en la moneda más cara, representa una anualidad de muy cerca de 40 millones de pesetas para las dos grandes Compañías. Durante cuarenta años, por las obligaciones que tienen ese carácter, yo no quiero cifrar lo que esto significa: es una contingencia del porvenir; pero yo le digo a su señoría, señor ministro de Fomento, que si su señoría se dirige al Banco de España o al sindicato de todos los banqueros españoles para que, mediante una entrega de "equis" millones, de muchos millones, le tomen el seguro del cambio, durante cuarenta años, de una anualidad de cuarenta millones de pesetas, ninguno de los Bancos españoles juntos se considerarán con fuerzas para tomar sobre sus espaldas ese riesgo. Ese riesgo es el que cotiza en cero su señoría en los cálculos que no ha hecho.

Ha de insistir también, puesto que pude observar ayer que no entendió su señoría mi argumento, sobre el problema que plantean las Compañías que han sufrido perances en su historia y que tienen una carga financiera en una situación especial, que tiene obligaciones a interés variable y no puede calcularse la prima y el coste de amortización, porque no se hace a la par, sino por compra en Bolsa, realizando con ello, cada año, un beneficio considerable de las Compañías. Su señoría entiende que con el régimen del convenio está no va a sufrir modificación alguna; yo le digo a su señoría que no ha meditado sobre ello lo bastante. Conozco la lealtad y la rectitud de su señoría, y yo sobre este particular puedo decir muy poco, porque sé que hay cantidad de intereses codiciosos interesados en la situación de estas obligaciones, que van a seguir día por día, hora por hora y minuto por minuto la discusión de este proyecto de ley, para saber cuál es la suerte que les espera. Yo le digo a su señoría que si estudia o hace estudiar por persona competente, caso por caso, como hay que estudiar estas cosas—en mi proyecto de rescate yo había estudiado caso por caso aplicado a cada Compañía—quedará su señoría aterrado, que no insistiré más en que se apruebe un proyecto que trae consigo las

consecuencias que su señoría podrá apreciar. Dijo ayer su señoría, para tranquilizarnos de algunas críticas que el lado, que por precepto de ley todas las Compañías tienen que pagar todas las deudas y no pueden contraer convalida. Señor La Cierva, la receta; porque si las Compañías todas sus deudas, ¿cómo podrán pagarlas sin contraer deudas nuevas? El que eso descubra, descubrirá algo más importante que la piedra filosofal.

Nos habla también el proyecto de una consideración distinta para las obligaciones hipotecarias y para las no hipotecarias, y yo le digo al señor La Cierva que es la máxima injusticia. Las obligaciones no hipotecarias han sido las obligaciones de las Compañías más solventes, las de más garantía. Un particular encuentra crédito personal cuando tiene gran solvencia; cuando acude a la hipoteca es que su solvencia está quebrantada. ¿Cree su señoría que puede hacerse una excepción en favor de las hipotecarias sin dar el mismo trato a las demás? Invito a su señoría a que piense en las consecuencias de esto.

A mi observación de que un problema tan importante como el de la prima de estímulo estaba en blanco en el proyecto, contestó el señor ministro de Fomento de una manera donosa. Dijo: no os he traído la fórmula, porque es una cosa muy difícil, tan difícil, que está entorpecida en Francia la aprobación del proyecto, porque no se pueden poner de acuerdo respecto de la fórmula. De manera que cuando hay una tan gran dificultad que un Parlamento y un Gobierno competente como el francés, mientras que se resuelve, no se atreven a llevar adelante aquel proyecto, cree su señoría que para nosotros, esto que ocurre allí ha de llevarnos a la conclusión inconsciente de decir: ya que tanto preocupa a los demás, no tiene que preocuparnos para nada a nosotros, y el Parlamento da un voto de confianza al ministro de Fomento para resolverlo. Esta afirmación y esta conclusión del señor ministro de Fomento crea su señoría, y crean los señores de la comisión, que ha de obligarnos a exigirnos que nos concretéis esta prima de estímulo para que veamos cómo resolvéis este formidable problema, que en Francia no aciertan a resolver.

Y vamos, señores diputados, al punto capital del discurso de ayer del señor ministro de Fomento. El rescate. Yo había formulado ayer una pregunta concreta al señor ministro de Fomento. En mi deseo de llegar a una solución de conciliación en este gran problema, yo le había dicho: ¿quiere su señoría indicarme cuáles son los temores, las preocupaciones, los argumentos que le inclinan a su señoría a dejar el camino normal, el que nos traza la ley, el rescate legal, para marchar por esos peligrosos vericuetos? Y contestó ayer el señor ministro de Fomento, y nos dijo que no iba al rescate por tres argumentos. Primero, porque había líneas libres; en Madrid, Zaragoza y Alicante, casi la única Compañía que las tiene, 300 kilómetros, algunos de ellos de grandísima importancia. Segundo, porque las Compañías tenían el derecho que les reconocen los pliegos de condiciones de exigir una valoración previa de su activo si no admitían la anualidad correspondiente. Me parece, señor ministro de Fomento, que le demostré ayer que el texto de los pliegos de condiciones que autorizan el rescate, puesto en relación con la situación creada a las Compañías en los últimos años de desastre, pone al Estado en situación de poder solventar sin dificultad alguna esos dos grandes problemas.

Tanto me preocupan a mí esos problemas, que cuando discutimos aquí el proyecto de elevación de tarifas, que defendí yo y que impugnaba su señoría, presenté yo una enmienda en que se consignaba que ninguna Compañía obtendría los beneficios de la elevación de las tarifas (que era, por supuesto, en el Estado conceder), si no sometía todas sus líneas al régimen de la legislación del 44. De manera que, señor ministro de Fomento, solventar estas dos dificultades hoy, afortunadamente, providencialmente, es muy difícil y no debe preocuparle.

Yo vi luego que la preocupación de su señoría era que su señoría estima que el rescate según la fórmula por mí preconizada de la legislación del 44, resulta más caro que la idea por su señoría. Y en el "Diario de Sesiones" figura la parte más sustanciosa del muy sustancioso discurso del señor ministro de Fomento. Dice lo siguiente: "Ahora bien; rescate (permítidme la lectura, pero es un punto capital). Vamos a suponer que se aplica la legislación actual. Madrid, Zaragoza y Alicante: Media del quinquenio anterior de 1916 a 1920, 65 millones; carga media de la Compañía, 50 millones; como término medio, 15 millones. Esta suma habría de pagarse durante los años que restan de concesión, que se calcula, haciendo yo sobre esto rescate, en cuarenta años, por lo menos, incluidas las líneas libres con duración de noventa y nueve años. La cifra es mínima, porque la Compañía tiene derecho a discutir el proyecto de ley de Consorcio, el rescate puede hacerse inmediatamente. Dividendo medio de esta Compañía durante el quinquenio 1916-20, 13 pesetas por acción, 200 lo del rescate de una acción, 200 pesetas. Valor de las 496,298 accio-

nes de la Compañía, 129.203.000 pesetas. Anualmente para pagar un empréstito de 129.203.000 pesetas al 5 por 100 amortizable, en cuarenta años, siete millones de pesetas. A deducir el beneficio medio de las mismas, 1.600.000 pesetas, aunque han producido más en estos años. Anualmente efectiva máxima, seis millones. Económicamente, el rescate hecho en la primera forma supone el pago de una anualidad mínima de 15 millones; el rescate del proyecto, una anualidad máxima de seis millones".

Cuando yo escuché estas palabras de su señoría, no he de ocultar que sentí una viva molestia; me pareció ver en ellas un propósito de desviar la opinión y de hacer su señoría la misma maniobra que había reprochado a otros. Declaro que me he equivocado, señor ministro. Creía que era para lanzar a la opinión pública esta versión: ¿Qué viene a hacer el señor Cambó? Lo que se propone el señor Cambó, es regalar un millón de pesetas a la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante, y otros tantos a la del Norte, porque yo consigo el rescate con seis millones, y él quiere dar quince cada año. Después me he convencido de que no ha sido así. Señor ministro de Fomento, de que ha procedido su señoría con absoluta buena fe, pero también—permítame que se lo diga,—con absoluto desconocimiento de lo que es el rescate.

Dice su señoría: "Con la fórmula del señor Cambó, tendrá que entregarse a las Compañías una anualidad de 15 millones". Mucho más que eso, señor ministro de Fomento, mucho más que eso. Yo estimaría como una iniquidad la aplicación inexcusable del último quinquenio para fijar la anualidad de rescate, y me consideraría deshonrado si, desde el ministerio de Fomento, propusiera tal solución. Creo que hay que dar más que eso. Pero eso, señor ministro de Fomento, que hay que pagar a las Compañías al rescatar sus líneas, no se refiere al producto líquido, es decir, quedándose el Estado con las cargas financieras, sino el producto neto, es decir, dejando las cargas financieras a las Compañías, por lo que la anualidad no sería de 15 ni de 18, ni de 20 millones, sería de 65, de 68 o de 70 millones para cada una de las grandes Compañías. Dirá su señoría: "Es que es igual, porque yo deduzco las cargas financieras". Señor La Cierva, ese es el tremendo error de su señoría, es de creer que las cargas financieras son una cosa estabilizada y fija. Las cargas financieras de los ferrocarriles españoles son una incógnita pavorosa, que nadie conscientemente aceptará que la tome a su cargo. El Erario nacional. Esta es carga que ha de pesar sobre las Com-

pañías, sobre las acciones de las Compañías. El Estado, al rescatar, entrega una anualidad, que hoy, por fortuna, puede fijar libremente, dentro de la ley, atemperándose únicamente a la equidad y a la justicia, y sabe el Estado que, pagando esa anualidad, desahoga y elimina toda preocupación del porvenir. Mi solución, señor La Cierva, la solución de la ley, es, está pagando una anualidad previamente conocida, durante un número de años también previamente conocido, todo el activo de los ferrocarriles es del Estado, y todo el pasivo de los ferrocarriles queda a cargo de las Compañías. En cambio, la solución de su señoría significa que garantizando el Estado un dividendo a las Compañías, todo el activo continúa de propiedad de las Compañías, y todas las cargas financieras, con todas sus incógnitas pavorosas, pesan sobre el presupuesto nacional, que garantiza que quedarán cubiertas con la tarifa, y garantiza que responde del déficit que no cubra la tarifa.

De manera, señor ministro de Fomento, que yo sé que no lo ha dicho de mala fe, sino porque no tiene un concepto claro del rescate, porque, de tenerlo, no hubiese comparado esas dos cosas heterogéneas. Es como si comparase el comprar una casa libre de hipotecas por 100.000 duros, al heredar al propietario de esta casa, pagando un legado de 100.000 duros y asumiendo sus deudas y trampas, cuya cuantía desconociera. Voy a explicar a su señoría y a todos los señores diputados, brevemente, el mecanismo del rescate, según nuestra ley, y verá lo que tiene de perfecto y de cristalino el precepto del pliego de condiciones del año 44.

Para obtener la propiedad íntegra del servicio ferroviario, el rescate íntegro al Estado el pago de una anualidad. Esta anualidad, hoy, digo que puede fijarla libremente el Estado. Las circunstancias han proporcionado esta ocasión venturosa, en virtud de la cual el Estado puede hacer, y debe hacer, alguna cesión de su derecho, a las Compañías (porque la aplicación del derecho estricto sería una iniquidad), a cambio de que las Compañías renuncien a todas las ceteras, a todas las discusiones, a todos los embrollos que podían producir. Y fijada esta anualidad, al tomar el acuerdo no se puede tener ninguna sorpresa en más, no pueden tenerse más que sorpresas en menos, porque lo más está determinado, en primer término, por los años que libremente escogerá el Parlamento, por los productos netos declarados en los balances de las Compañías, que es el máximo; pero, en cambio, puede tener, como os digo, una sorpresa en menos, una gran sorpresa en menos, que consiste en la revisión de esos balances.

Esos balances no pueden aceptarse a ciegas; y aver, en la base que os lea de mi proyecto de rescate, se establezca la revisión de los balances que tenía que verificarse y el estudio de si se habían cargado a explotación de cada año, restándole del producto neto, todas las amortizaciones, todos los fondos de renovación y todos aquellos gastos que, rescatado el ferrocarril, han de pesar sobre el Estado. De manera que el rescate que establece la ley significa, como os he dicho antes (permitidme que sea machacon en ello), el pago de una cantidad clara, precisa, durante un número de años también preciso, claro y determinado.

En cuanto a lo primero, ya habéis visto que no puede haber incógnita peligrosa; hay una eventualidad de menos, ninguna eventualidad de más. Y viene luego el segundo punto, al que el señor ministro de Fomento no da la enorme importancia que tiene, que es la fijación del número de anualidades que hay que pagar para el rescate. Y éste, señor La Cierva, es un problema enorme, y el estudio de lo que lo ha hecho; porque no es natural, señor ministro de Fomento, que se abandone el camino que han seguido los pueblos que son maestros de todos; el camino que señala nuestra ley, por el temor de una eventualidad de costo, que no se ha estudiado muy detenidamente; y yo le digo a su señoría (que, según nos dijo ayer, renunciaba el rescate legal porque era caro); yo le digo que su señoría no ha estudiado cómo es este rescate, porque no ha estudiado el número de anualidades que debería pagar el Estado.

Hablaba el señor Gasset de la manera de hacer el cálculo, y nos decía su señoría que para determinar el número de anualidades había hecho el cálculo simplista de kilómetros-años que tenían cada concesión, y había luego sacado el promedio. Y este cálculo simplista es un absurdo, porque al multiplicar el número de kilómetros por el número de años de cada concesión y dividir luego el producto por el número de kilómetros de todas las líneas tenidas en cuenta, toma solo en consideración dos factores: los kilómetros de línea y los años que a cada línea le restan de concesión. Pero es que hay un tercer factor, y es el valor económico de cada línea. No se habla de la unificación del plazo de reversión de las distintas líneas de una Compañía por el gusto de hacer una operación aritmética puramente platonica, sino para llegar a concretar una suma de dinero que hay que dar durante el plazo unificado de reversión, y, por lo tanto, hay un tercer factor, que es, como digo, el capital, que es el producto neto por kilómetro y por año de cada línea. De manera que el cálculo racional se hace a base de kilómetros, de años y de pesetas. ¿Y sabe su señoría, señor ministro de Fomento, que el cálculo que le leyó ayer, al comparar el importe de las anualidades que pagaría el Estado en caso de rescate hecho según la ley, y el dividendo y servicio financiero que garantiza según el consorcio, olvida un pequeño detalle: el número de años que paga el Estado la anualidad, con mi sistema, y el número de años que garantiza las cargas financieras con el sistema de su señoría. Con mi sistema, después del número de anualidades, fijado en el acuerdo del rescate, no tienen que pagar una peseta más, como precio de las líneas rescatadas. En cambio, con el proyecto de su señoría, en primer lugar, después de pagar durante trece años (que garantiza es pagar) las cargas financieras y dividendos, tiene

que comprar las acciones; pero es que con ello ha liquidado ya todos sus compromisos del Estado? No, por que como se hace cargo de todo el servicio financiero de las Compañías, y el servicio financiero de las Compañías dura muchísimos más años de lo que duraría la anualidad del rescate, todos estos años representan un gravamen en el sistema que preconiza su señoría. El señor ministro de Fomento calcula que la anualidad de rescate, según la ley, debería pagarse durante cuarenta años; yo le digo que hay en ese cálculo de su señoría un error, pero acepto el cálculo para mi argumento. ¿Sabe su señoría las obligaciones que tenía en circulación la Compañía del Norte el año 18—no he completado después mi documentación—hasta qué año vendrían gravando el presupuesto? Pues hasta el año 1987! Su señoría calcula: anualidad de rescate, cuarenta años; lo acepto provisionalmente, aunque ha exagerado su señoría; terminaría, por tanto, el año 60; con el procedimiento de su señoría, quedan pesando cargas de la Compañía del Norte sobre el Erario hasta el año 1987, que suman, desde el año 60 al 87, cerca de 100 millones de pesetas.

Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante. Las obligaciones que quedan emitidas hasta el año 18 no quedan totalmente amortizadas hasta el año 1974 (no tengo en cuenta las que se han emitido posteriormente, porque no quiero hablar sin una documentación completa), y el importe de las cargas financieras de 1960 a 1974 importarán más de 70 millones de pesetas. De manera, señores diputados, que si con el procedimiento que marca la ley, el Parlamento y el país no pueden tener sorpresa alguna, y con pleno conocimiento de causa, al votar el rescate, saben lo que votan, con el procedimiento de su señoría al votar el rescate tenemos plenamente conciencia de la friolera que significan las acciones y el dividendo; pero de la inmensa carga que significa el servicio financiero, de eso no tenemos idea.

Pero si el Estado procede inmediatamente al rescate de las acciones, que es la hipótesis en que se apoya el cálculo de su señoría, las consecuencias financieras son mucho más grandes. Rescatadas las acciones de una Compañía, ¿qué haría el señor ministro de Fomento? ¿Mantener la Compañía o liquidarla? Si la liquida, al liquidarla tiene que amortizar inmediatamente a la par los centenares de millones que representan las obligaciones que tienen en circulación y que se cobran bajo la par, que cobran hoy un interés de 2 y medio, del 3 o del 4 por 100 la inmensa mayoría; y tendrá que amortizar a la par, con dinero que habrá de tomar al 5, 6 o 7 por 100. Calculad, señores diputados, los millones anuales que esto significa.

Y añadid a ello la incógnita pavorosa del cambio para las obligaciones pagaderas en pesetas o en francos, a voluntad del tenedor, y aquella incógnita, más pavorosa aún, de las obligaciones que hoy tienen el interés reducido en virtud de convenios que quedan caudados al aprobarse el proyecto que discutimos.

Y, señores diputados, frente a un proyecto que presenta tales incógnitas para el porvenir, frente a un proyecto en que, ho los diputados, sino el mismo Gobierno que lo presenta, no saben las consecuencias que en el orden financiero ha de tener, yo pregunto a los señores diputados de todos los partidos que me escuchan; si se sienten con valor bastante para deliberar y para poder votar, y yo le digo al señor ministro de Fomento que su señoría no tiene derecho a pedir al Parlamento un voto que no es en blanco para el Parlamento, que también es en blanco para su señoría; que compromete el porvenir de la Hacienda española a una de aquellas cosas indefinidas que llevan a los pueblos al desastre.

Por nuestra parte, yo le digo a su señoría: Demostrado como queda hasta la saciedad que no tiene su señoría los antecedentes de juicio necesarios, ni puede tenerlos (porque hay incógnitas que no pueden desparejar dentro del sistema que nos propone su señoría respecto a las responsabilidades que para el país entraña ese proyecto), si, a pesar de ello, insiste su señoría en que na de aprobarse en su estructura actual, con la falta de preparación y estudio con que se nos presenta, esta moción, en la discusión del primer artículo, completará los argumentos de carácter técnico que tiene que oponer a ese proyecto; pero después, ni con una enmienda, ni con un voto, quedará asociar su responsabilidad a ese acto de inconsciencia que implicaría el aprobar ese proyecto de ferrocarriles, que es una incógnita, que no es más que un interrogante, que, por lo único que podemos vislumbrar, implicaría consumir, sin posibilidad de ulterior remedio, la anarquía ferroviaria.

En cuanto a obras públicas, señor ministro de Fomento, oí con satisfacción que su señoría aceptaba la propuesta que le formulamos el señor Gasset y yo de que en materia de obras públicas, lo interesante es fijar normas infranqueables para la arbitrariedad ministerial, asegurando que el dinero que se gaste en obras públicas se empleará eficazmente para atender al mayor desarrollo de la riqueza pública. Ello implica, señor ministro de Fomento, una modificación completa de su proyecto, porque en su proyecto no está nada de eso; hay unas cifras que no sirven para nada y no hay ninguna norma, que es lo único que puede darnos una garantía. No pretendo que se acepten, in-

tegramente, las normas que yo formulé; esperaré, para juzgarlas, con el mayor deseo de coincidir con ellas, las que nos presente su señoría. Comprendo que ha de ser doloroso para su señoría encontrarse en la situación en que se encuentra; pero es preciso, señor ministro de Fomento, que haga un examen de conciencia y vea quién tiene la culpa. En materia de ferrocarriles, el problema apremiante, el que le acucia, el que le inquieta a su señoría, es el de que a últimos de este año, si no ha venido el aumento de tarifas, fatalmente viene y se produce un desastre. Tengo la conciencia tranquila, señor ministro de Fomento, de no haber dificultado la aprobación del aumento de tarifas; no sé si su señoría tiene la misma tranquilidad de conciencia que yo.

Yo digo a su señoría: Si ha comprendido que, con todas las garantías que su señoría estime necesarias para el bien público, obteniendo a cambio de ello todas las compensaciones y ventajas para preparar el rescate definitivo hay que atender a esa necesidad, tenga su señoría el valor (que ese sí que sería valor cívico) de afrontar ese problema inapalazable de aumento de las tarifas en forma que no constituya la dificultad que su señoría tenía un día para resolver el problema total ferroviario, sino en aquella otra forma en que le allane y le facilite el camino para resolverlo, pero para resolverlo concienzudamente, con plenitud de estudio, pidiendo al Parlamento que vote para el país, para el Estado, unas cargas que previamente puede conocer.

Si no lo hace su señoría; si vamos al fracaso y a la esterilidad de estas Cortes y de este intento, piense su señoría si será suya la responsabilidad, porque no hay derecho, señor La Cierva, a levantar una bandera que ayer iniciaba su señoría aquí al decir: nada de descanso, a trabajar, a luchar aquí todo el verano, hasta que se apruebe el proyecto. No se trabaja para el bien público, señor ministro de Fomento, deliberando sobre cosas en las cuales por la falta de preparación con que se nos presentan, no se puede avanzar un paso sin que vayamos en dirección al abismo, se trabaja documentándose y documentando al Parlamento. (Rumores.)

Y nada más tengo que decir, señores diputados; repito lo que dije ayer: podemos en este momento hacer al país un gran bien o un gran mal; me temo mucho que, por la terquedad de su señoría, le hagamos un gran mal. Yo, señor ministro de Fomento, en mi vida ségo una norma que acostumbra a darme buen resultado y que le sería extraordinariamente saludable: el procurar siempre que la flexión preceda a la acción; que a veces el orden de factores altera el producto. (Aprobación en la izquierda.—Rumores en la mayoría.)

### La "Schola Cantorum,"

Los distinguidos profesores de la Schola Cantorum de San Miguel, de Barcelona, han visitado durante la mañana y la tarde los monumentos de nuestra capital, despertando su presencia por las calles de la ciudad viva simpatía en los valencianos.

Recurrieron en grupos las torres de Serranon, el Museo, la Lonja, los templos y los alrededores de la capital, expresando su satisfacción por las muestras de consideración y cariño de que eran objeto.

A la hora de cerrar nuestra edición se hallan visitando la Sociedad "Lo Rat-Penat", donde han sido recibidos por la junta directiva.

Como anunciáramos, mañana dará la Schola Cantorum un concierto en el teatro de Olympia, a las nueve y media de la noche. El programa es interesante, figurando obras de Millet, Pérez Mora, Camellás Ribó, Morena, Aichinger, Victoria, Lully, Nannini, Guridi, Jannequin y Maitland.

### CULTURA

#### Exámenes

Mañana, a las horas que se indica, se verificarán en el Instituto General y Técnico exámenes de las asignaturas siguientes:

A las ocho de la mañana: Geografía de Europa, números 151 al 192, Álgebra y Trigonometría, segunda convocatoria colegiada y libre.

A las once y media: Física y Química general, segunda convocatoria colegiada y libre.

A las cuatro de la tarde: Historia universal, números 21 al 40, libre.

El sábado, día 25, a las ocho de la mañana, se verificarán exámenes de Agricultura, por segunda convocatoria de colegiada y libre.

### COMERCIALES

Telegrama recibido por Tomás Winstanley:

DE LIVERPOOL 22. Vendidas 6.500 cajas de naranja de los vapores "Olesea" y "Roger de Flor".

Primera y segunda: Las 3005, de 35 a 40; las 3006, de 35 a 41; las 5048, de 30 a 40.

Tercera y cuarta: Las 3008, de 14 a 31; las 3009, de 15 a 31.

### El diestro Granero torea

A pesar de que el médico que asiste a nuestro paisano le ha manifestado que no estaba para torear mañana, y teniendo en cuenta Granero la alternativa de su paisano Vaguerito, y con el fin de dar mayor esplendor a ésta, así como complacer a sus amigos y aficionados, éste ha decidido torear mañana.

Es un rasgo que merece ser aplaudido.

### Corporaciones

**Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España**

En el sorteo verificado hoy ante el notario del ilustre Colegio y distrito de esta corte, don Modesto Conde y Caballero, de las Obligaciones correspondientes al vencimiento de 15 de agosto próximo, han resultado amortizadas las siguientes:

LÍNEA DE BARCELONA A ALSASUA Y A SAN JUAN DE LAS ABADIAS

2.500 Obligaciones especiales hipotecarias. Números: 301 a 400, 22.401 a 22.500, 30.701 a 30.800, 35.201 a 35.300, 39.101 a 39.200, 39.601 a 39.600, 43.201 a 43.300, 47.801 a 47.900, 70.601 a 70.700, 104.201 a 104.300, 109.601 a 109.600, 123.601 a 129.700, 133.601 a 133.700, 141.301 a 141.400, 145.601 a 145.700, 147.601 a 147.700, 153.701 a 153.800, 156.901 a 157.000, 159.801 a 159.900, 171.501 a 171.600, 174.001 a 174.100, 178.801 a 178.900, 185.601 a 185.700, 190.601 a 190.700, 192.301 a 192.400

LÍNEA DE TUDELA A BILBAO

700 Obligaciones especiales hipotecarias. Números: 13.501 a 13.600, 38.401 a 38.500, 49.801 a 49.900, 84.201 a 84.300, 84.601 a 84.700, 92.601 a 92.700, 95.001 a 95.100

Los poseedores de estas Obligaciones podrán efectuar el cobro de las mismas, desde el 15 de agosto del presente año, en los puntos siguientes:

En Francia: Conforme a los anuncios que allí se publiquen.

En Madrid: En el Banco de España y en las Oficinas de Títulos que la Compañía tiene instaladas en su estación del Príncipe Pío y en el Palacio de la Bolsa (Lealtad, 1).

En Barcelona: En la Oficina de Títulos, instalada en la estación del Norte.

En Bilbao: Banco de Bilbao.

En Santander: Por el Banco Mercantil y Banco de Santander.

En Valladolid, León, Zaragoza, San Sebastián y Valencia: Por las Oficinas de Caja que la Compañía tiene en sus respectivas estaciones.

Y, por último, por las Agencias y corresponsales del Banco Español de Crédito, en todos los lugares no expresados, y por todas las sucursales del Banco de España.

Madrid 15 de junio de 1921.—El secretario general de la Compañía, Ventura González.

Anuncio publicado en el "Gaceta de Madrid".

### TEATRO LIRICO

Hoy jueves, a las cinco. Primer. Cosas de EL. Segundo. Gran éxito del ESTRENO de ayer.

### MENTIRAS DE AMOR

Creación notable de Gladys Brockwell. Tercero. Estreno extraordinario.

### Y así despertó el Rajá...

La película que ha llamado la atención de todos los públicos del mundo por su incomparable originalidad y por el prodigioso trabajo de las protagonistas hermanas Dolly.

Cuarto. La monada en dos partes. Verdadero éxito de risa.

### Un mono subió

Mañana viernes presentación de la bellísima Huguette Duñon en la selecta producción Pathé.

### La calumnia

ESTRENO. Sábado otro importante estreno.

### MARTES 28: LIRICO presentará en ESPAÑA la más soberbia producción alemana.

### La máscara de la muerte

Protagonista, el genial intérprete de "La duena del mundo", Hans Mierendorf. La superproducción de más lujosa presentación y más interesante asunto.

### RELIGIOSAS

Esta tarde, como vigilia de la solemnidad que la Iglesia dedica a la Natividad de San Juan Bautista, se han cantado en la Metropolitana Vísperas y completas.

Mañana, a las nueve y media, habrá misa conventual solemne con música y sermón, que predicará don Vicente Carrón, haciendo el panegírico del Santo Precursor.

Cultos para mañana:

En las parroquias de Santos Juanes y San Juan y San Vicente, conmemoran los clerics el nacimiento de San Juan Bautista con misa solemne y sermón, y por la tarde segundas vísperas solemnes.

En el Asilo de San Juan Bautista, a las diez misa solemne con orquesta y sermón en honor del titular, y por la tarde solemnisima reserva con procesión claustral por los patios y bendición.

En el Salvador, misa solemne a las diez con exposición y música, y por la tarde a las cinco ejercicio de Pasión con exposición, trisagio, sermón y reserva.

En la Compañía y San Andrés, continúan los novenarios al Corazón

# ROTULOS en AZULEJOS y TEJAS planas

IRROMPIBLES en AZULEJOS y TEJAS planas. Camións Patente. MAQUETAS, PLATOS, MAYOLICA, etc. Sucursal en Barcelona: C. Salmerón, 45, VALLECABRES y Valencia, Plaza Pellicers, 7, pral.—Tel. 766

# TEATRO DE RUZAFÁ

Programa para hoy. Exito clamoroso de la comedia EL MUERTO EN VIDA por Mildred Harris Chaplin. Estreno 5.º y 6.º episodios de LA MANO INVISIBLE. Portentosa creación de MORENO 5.º Al borde del abismo. 6.º El asalto a la joyería. Triunfo clamoroso y de emoción UN BASILIO

Mañana, inauguración de la temporada de verano con la superproducción FAX, ALMAS DE OBIETE. Por la SEVE, NOX y TALLIER.

Lunes, presenta a la deliciosa ingenua Mae Murray en su última comedia CORAZON DE ARTISTA

Miércoles, estreno extraordinario, LA VERGEN DE STABUL. Primera del superprograma GALLO DE ORO, genial interpretación de Priscilla Dean, el primer premio de belleza en Estados Unidos. Estreno en España.

Pronto, HAROLD Y LOS PIRATAS, primera de la serie de los 100.000 dólares, interpretada por el genio cómico EL. Estreno en España.

Seguirán EL TERROR, por Tom Mix, EL LOBO DE MAR, superprograma FAX, de estreno en España, LA RUEDA DEL VICIO, extraordinaria de la serie GENIA, y LA SULTANA DEL AMOR.

# BA-TA-CLAN

(ANTES TEATRO MARTI) Todos los días, 3:30 tarde y 10 noche, gran compañía de variedades. 39 artistas, 39.

GRAN EXITO de las sugestivas artistas Mary Sanz, Mercedes Cros, Carmen España, Olga y la ideal Isabelita Puchol.

Estupendo éxito de la notable canzonetista a diécton Estrella Biquésita

Exitoso cada día mayor de la escultural Inésita Ripoll.

Hoy, gran número final en cada sección de 8 sugestivas rumbistas.

Después de las acciones, aristocráticas aperitif y souper tango, mentado por la orquesta TZIGANES.

# LA LUCON LAVONA

está en venta en Alicante en los siguientes establecimientos: CENTRO FARMACIA, C. LITICO, Bailén, 14; Doctor ROMERO, Alameda, 5; VICENTE COLOMA, Diaz Moreu, 4.—En Castellón de la Plana: VICENTE CALDUCH, González, Chermá, 21.—Y en Valencia: FERNIN RODRIGUEZ Y C.ª, Pascual y Genis, 22; JOSE RUBIO, Alcañal, 2; Doctor E. GARCETE, GUI, Mercado, 72; Doctor CUESTA, plaza Mercado, 71; A. GAMIR, San Fernando, 34; F. GARCIA GUZMAN, plaza Santa Catalina, 4; SOCIEDAD ANONIMA GARCIA, Moratín, 27

# Olympia

Concierto coral por la Schola Cantorum de San Miguel, de Barcelona. Único concierto mañana viernes, a las 9:30 de la noche. Canciones populares catalanas, valencianas, leonesas, vascas, etc. Corales de autores antiguos y modernos. Despacho de localidades: Unión Musical Española (antes Dotesio), calle de la Paz, y en la taquilla del teatro el día del concierto.

# Llamo usted al teléfono 949

si necesita accesorios para su máquina de escribir, y le serán servidos rápidamente por el TRUST MECANOGRÁFICO, Paz, 17.-Teléfono 949

# La Técnica Industrial

GARAGE CLUB — Granvía, 21 y 23

Hay puestos a la venta los siguientes automóviles: Un Citroet, torpedó. Un Auto Fiat, torpedó. Un Seat landaulet. Un Brassiéro, torpedó. Un Scowr, torpedó. Un Dion Bouton, landaulet. Un Alfa, torpedó. Un Vermorel, torpedó. Un Overland, sin válvulas y cascarón. Venta de toda clase de accesorios para automóviles, a precios muy económicos.

# Pérdida

Ayer miércoles día 22, de cinco a ocho de la tarde, se echó de menos un viajero negro que co-tiene sellos, tarjetas de visita, fotografías, diversos tipos, dinero, dos cedulas personales y un resguardo del Banco de España, número 21.817. Como todo lo que con tiene ese viajero es de suma interés para su dueño, se usa a cualquier momento a quien lo tenga se sirva de volverlo bajo sobre, con el nombre y señas de las tarjetas, depositándolo en el buzón del Correo central o en el domicilio, indistinto. Si le parece a quien lo tenga en su poder el repatriado tarjeta, puede quedarse con el dinero, como expeditiva gratificación.

# Sección religiosa

SANTOS DE MAÑANA.—La Natividad de San Juan Bautista y San Fausto y compañeros mártires. Misa y oficio de la Natividad de San Juan, con rito doble, primera clase, con octava y color blanco. CUARENTA HORAS.—Concluyen en la iglesia del Asilo de San Juan Bautista. Se descubre a las seis de la mañana y se reserva a las siete y media de la tarde. CORTE DE MARIA.—Nuestra Señora de la Merced, en el Salvador y Santa Mónica.

# CARTELERA

Funciones para hoy. TEATRO RUZAFÁ.—Sesión continua de cine de 4:30 tarde a 12:30 noche. TEATRO LIRICO.—Sesión continua de cine, desde las 5 tarde a 12:30 noche. TEATRO REGUES.—Por la noche a las 9:30. Gran verbena de San Juan. Pancho Virodno, Sanatorio del amor y Pulmonía doble. CINE MODERNO.—Sesión única de cine de 4:30 tarde a 12:30 noche. «La mujer moderna» y «El gigante de la muerte». LUNA PARK (frente estación del Norte).—Parque de atracciones.

# Funciones para mañana

CINE MODERNO.—Sesión única de cine de 4:30 tarde a 12:30 noche. «La niña de los cien duros», «Micolin, en la escuela» y «Actualidades Gaumont».

# Salon de Moda

Hoy, último día de los grandes éxitos. UNA PELICULA DEL NATURAL. La preciosa comedia en cuatro partes, LA MUJER MODERNA. Creación de la sugestiva artista CO-RINNE GRIFITTI. 5.º y 6.º episodios del gran éxito EL GUANTE de la MUERTE. Cada vez más interesante.

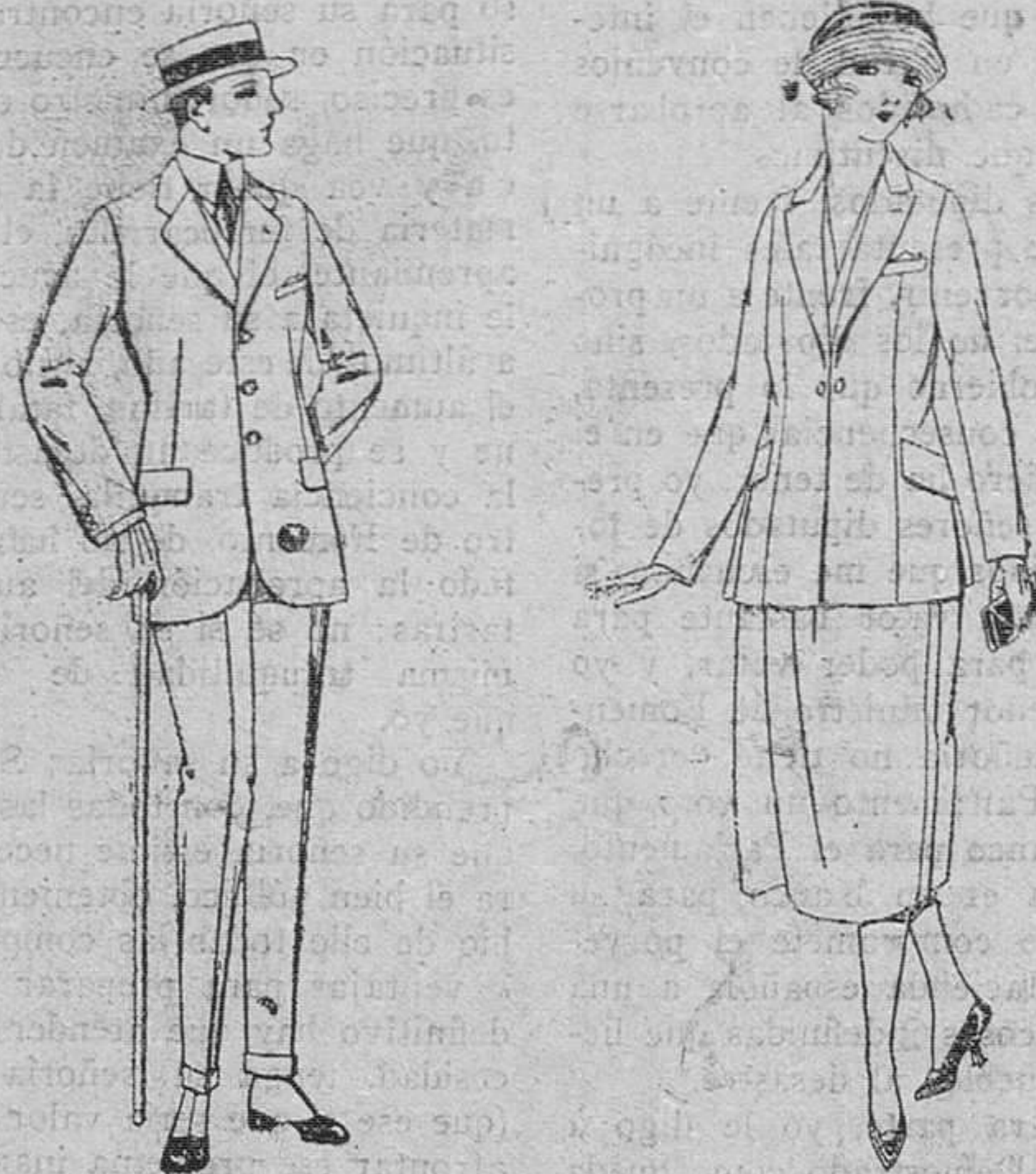
# Viernes: Reparación de MICOLIN

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

# GRANDES ALMACENES EL AGUILA

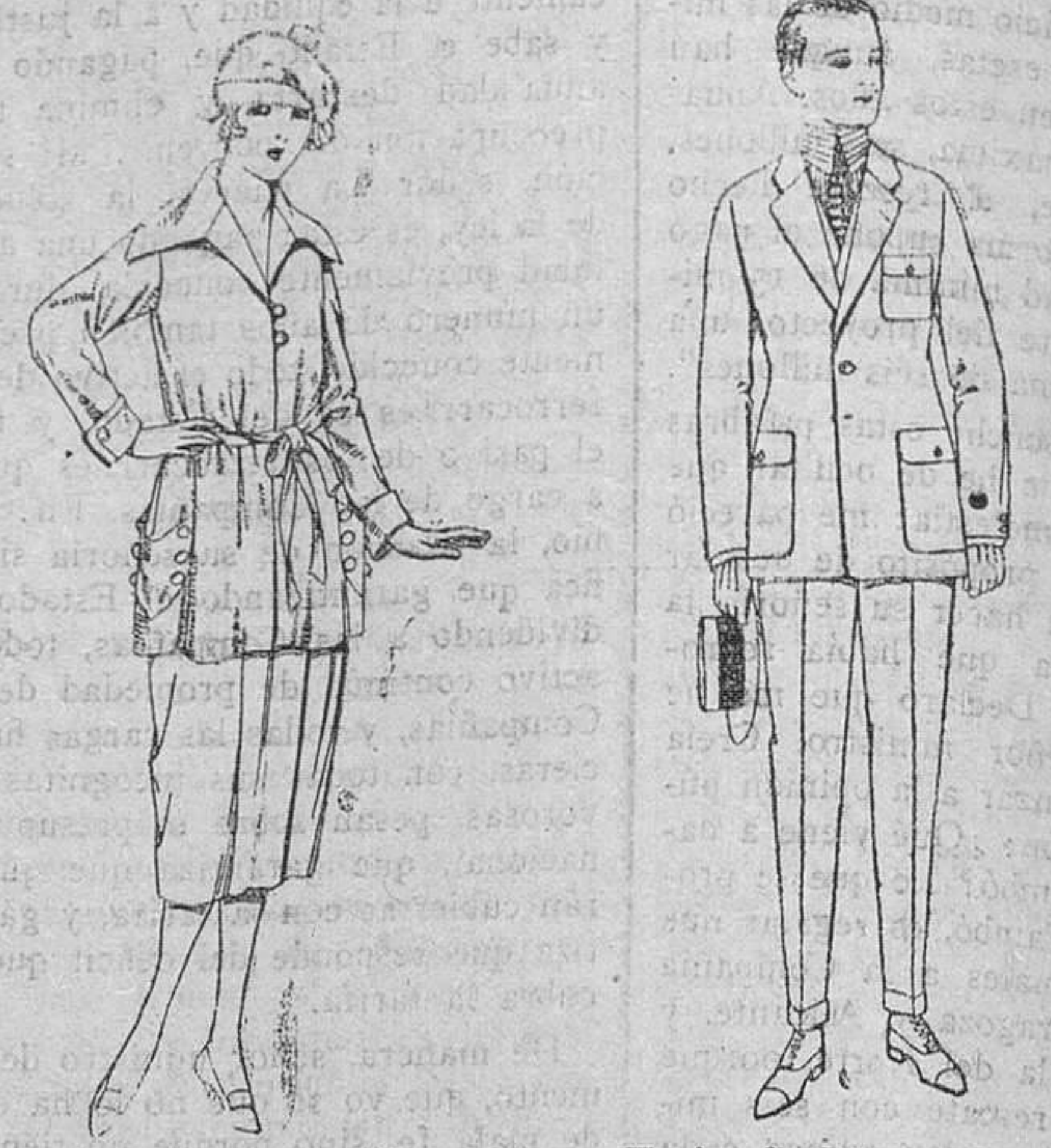
Paz, 10 y 12, teléfono 531. Valencia

**Sucursales:** Madrid, Barcelona, Alicante, Almería, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Gijón, Granada, Málaga, Palma de Mallorca, Santander, Sevilla, Valladolid y Zaragoza



Trajes de lanilla melton, estambre, vicuña o jerga. De pesetas 35 a 130

Trajes de sarga inglesa, estambre, etc., en negro, azul y color. De pesetas 150 a 185



Faldóns de triot de seda, en negro, azul y color. De pesetas 55 a 198

Trajes de dril crudo, kaki o listado. De pesetas 25 a 60. El mismo modelo, en estambre «Fresco». De pesetas 50 a 140



Vestidos de gabardina, sarga inglesa, etc., en negro, azul y color, adornos bordados. De pesetas 110 a 130



Gabanes de patén, cheviot o cordero. De pesetas 80 a 160



Traje modelo «Sport», de lanilla, estambre, melton, etc., para niños de 4 a 9 años. De pesetas 20 a 48. Trajes de dril, liso o listado. De pesetas 9 a 13



Boas de plumas de avestruz; gran variedad en colores y tamaños. De pesetas 15 a 135. Gran surtido de capelinas de marabú. De pesetas 30 a 70



Blusas de crespón de seda, voile y etamina estampado. De pesetas 4 a 25



Trajes modelo «Sport», de lanilla, estambre, melton, etc., para niños de 7 a 13 años. De pesetas 25 a 50. Trajes delantal de dril crudo o kaki, para niños de 3 a 7 años. De pesetas 9 a 13



Gabanes impermeabilizados con cinturón «American trencost». De pesetas 200 a 350



Vestidos de punto, de seda, en negro, azul y color. De pesetas 150 a 230

Ropas confeccionadas para caballero, señora, niño y niña. Boas, Camisería, Géneros de punto, Corbatería, Guantería, Sombrerería, Zapatería, Paraguas, Bastones, Sombrillas, y Artículos de viaje

Precio fijo

Pídase catálogo general

Ventas al contado

## Balneario La Puda de Montserrat

A 136 horas de Barcelona.—De 15 junio a 30 septiembre

**Aguas termales, radioactivas, sulfuradas-sódicas-azoadas**

Tratamiento hidromineral del artrismo, reuma, herpes, avariosis y enfermedades de la piel.

Vaporarios (de fama mundial, etc.), para combatir la predisposición a los catarros (nasal, laríngeo, pulmonar, etc.), bronquitis, asma y afecciones opóticas.

Vías.—Línea Norte, estación Olesa.—Automóviles trenes 4, 15, 27 y 47-27 de Barcelona. Informes.—José Viquer, Salda, 10 y 17, Valencia; balneario, teléfono 507, Martorell.

## VIAJANTE

práctico en el ramo de imprenta y litografía, se necesita para importantes talleres de Bilbao. Escribir a iniciales J. V., Agencia Internacional de Publicidad, plaza Ensenche, 5, Bilbao.

## En casa particular

bien ventilada, limpia y sita en punto céntrico de la capital, se dispone de una habitación para caballero; bien para dormir o a toda pensión. Razón. Triunfo de Caballeros, núm. 14, bajo.

## Fonda La Palma

Los antiguos dueños de la fonda La Palma, señores Correa Hermanos, por tener en conocimiento del público que tanto les favorece, que habiendo experimentado la baja de algunos artículos de primera necesidad, nos vemos en el deber de corresponder al público, sirviendo los cubiertos que antes se servían a 3 pesetas, desde hoy, los mismos 2,50, y así sucesivamente. Los cubiertos de 2,50, por ahora de 30 cubiertos, 60 pesetas.

Todos los días variación del menú. Servicio a la carta y a domicilio. Todos los días, a las doce, la rica paella valenciana.

En lo de comer barato sin que falte la abundancia, de todos los restaurantes La Palma tiene la palma. No equivócase: 4, Sangre, 4, Fonda La Palma (frente a la rejería Real).

## Ultramarinos

A orillas de un mercado, que vende de 30 a 35 duros diarios, muy buen negocio, se dará a prueba. Será inútil si usted no tiene 100,00 pesetas para llevar el negocio y buenos de seos de trabajar. José María Sáez, calle del Museo, 11, entresuelo, de 8 a 10 y de 2 a 4.

## Veraneo en Chera

Los jueves y domingos en la estación de Requena y al tren que llega allí a las doce, esperará una tartana para conducir a los viajeros que vayan a Chera y al pantano de Buzo y quedará de Cerdeñola, S. y O., don Vicente Castillo, y por E., don Manuel Hernández.

## Ocasión

A orillas del Mercado Central vendiendo un gran establecimiento de comestibles por 4.000 pesetas; será inútil que usted regatee; pocos gastos y mejor negocio. José María Sáez, calle del Museo, 11, entresuelo, de 8 a 10 y de 2 a 4.

## MOTOCICLETA

Por tener que asegurar el dueño, se vende una moto con sidcar, moderna, casi nueva y a toda prueba por lo que ofrece, siendo oferta razonable. Para verla y tratar de ella y de 2 a 5, en la Gran Vía del Suroeste, del T. 2, núm. 2, bajo.

## ¿No más canas?

Si queréis volver a tener vuestro cabello, de ese mismo color que cuando eráis jóvenes usad «Aceite Oriental»

## «Aceite Oriental»

con la seguridad absoluta de que dentro de cinco gotas diarias darán a vuestros cabellos en pocos días el brillo del «Real» y volverán estos en principio a crecer, y en el momento que el pelo se estuviera cayendo, no mancha el pelo ni la ropa, es completamente vegetal y está deliciosamente perfumado.

## Frasco, 5 pesetas

De venta en Valencia: Perfumaría «Fresco», Bajada San Francisco, 4; Barz Giner, calle de Zaragoza; Perfumaría Robillar, plaza Catorce, 66; Sres. G. Conat y Compañía, droguería, plaza del Mercado; José Arnan, droguería y perfumaría El Águila, calle de San Vicente, núm. 77; farmacia Buen Tono, Zaragoza, 21; y Sala y Arnan, droguería San Francisco, Mercado, 75 y 77.—Abascal y Compañía, droguería Barco, Mercado, 12.

## PÉRDIDA

de una cadena de oro, con tres cruces, varias medallas y una sortija; se gratificará al que la devuelva a la portería de la calle de Zaragoza, 5.

## Preparación

para ingreso de Bachiller y Magisterio y repaso de asignaturas correspondientes a ambos, por persona con patente. Razón, Risco San Martín.

## Practicante

Inyecciones, ventosas, masajes, corrientes eléctricas, lavados y curas de la vagina y matriz, sales secretas y toda clase de curas de Cirugía (prescripción médica). De 12 a 2 y de 7 a 10, dos pesetas. Gratis a los pobres, de 12 a 1, los jueves y domingos. Servicio a domicilio, barcelonés, por Daniel Navarro, Arzobispo Navarro, 32, primero.

## Buen negocio

obtendrá quien se quede en traspaso un gran establecimiento, con locales magníficos, situado en una de las mejores calles de esta capital, industria y comercio de grandes rendimientos, y que traspasa su dueño, por tener que ausentarse. Diríjase, Cirilo Amorós núm. 45, principal, izquierda.

## Cáscara de arroz

Para quemar, embalar y otras aplicaciones, la encontrará gratuitamente en el molino arrocero de José Belloch Rodríguez, camino Real de Madrid, núm. 25 y 27, junto al Hotel de San Vicente.

## DOCTOR ESCUDER

Enfermedades nerviosas y mentales. Atocha, 128, principal. M. C. S. En casos urgentes, solo por provincias.

# Seguros Mútuos

«Nada han pagado» sus asegurados desde 1876. Su único fin es el socorro mútuo—contra incendios de edificios en Valencia. FUNDADA EN 1844. Teléfono 1.340

45 años de seguro gratis! El Excmo. Ayuntamiento y la Económica de Amigos del País crearon los SEGUROS MUTUOS.

Se admiten seguros en Valencia, Camino del Grao y las vecinas poblaciones marítimas. Los SEGUROS MUTUOS son una comunidad de propietarios unidos para indemnizarse unos a otros en caso de incendio. Esta forma de seguro es la más sencilla, la más barata y la más conveniente de todas. No explota el seguro como negocio, porque está fundada para el socorro mútuo entre los asegurados.

6.807 casas aseguradas en Valencia, por 197 millones de pesetas. Oficinas: Plaza de la Figuereta, 1 hoy Poeta Badenes.

# VAPORES

LINEA DE VAPORES Servicio corriente. CABO QUEJO saldrá de este puerto el 24 del corriente para Alicante, Cartagena, Almería, Aguilón, Cádiz, Sevilla, Huelva, Vigo, Marín, Villagorla, Coruña, Gijón, Santander, Bilbao y Pasajes. Admitiendo carga y pasajeros. Consignatarios en Valencia: HIJOS DE NOGUES, Sorat, 2, entresuelo, y Grao, Muelle Poniente (Garo).

# ANUARIO DE LA AMÉRICA LATINA

Información general (señas) de los que se dedican al Comercio de Importación y Exportación, Industria, Agricultura, Ganadería, Minería y Elemento Oficial en las Repúblicas Argentinas, Bolivia, Brasil, Costa Rica, Colombia, Cuba, Chile, Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela e Islas Filipinas y de Puerto Rico. Encuadrado en dos tomos de unas 2.700 páginas en total, conteniendo más de 2.000.000 de datos, doce mapas geográficos y de comunicaciones de cables y los Anales de Aduanas de los citados países. Sección de Anuarios. PRECIO DE VENTA EN TODA ESPAÑA: 70 PESETAS. FRANCO DE PORTES CONTRA ENVÍO DE FONDOS. Edición: Anuario Bailly-Librerie y Riera Reunidos, S. A. Consejo de Ciento, 20.—BARCELONA. Telégrafo y Cables: «América».

Société generale de transports maritimes a vapeur de Marseille. Servicio a la Plata. El vapor «Mont Conis» cargará en Valencia hacia el día de 25 junio. Para Rosario de Santa Fé, Montevideo y Buenos Aires. Consignatario: Don Antonio Camet, plaza Wilson, 13. Teléfono 31. Informarán en el Grao: a Flores Romani y Miguel. Muelle, 15 y 16.

Compañía Transmediterránea. Servicio fijo y directo para Nueva York por los magníficos vapores «ROMEU y ESCOLANO» de reciente construcción y dotados de las mayores comodidades para el pasaje. Salidas fijas todos los días 3 de cada mes, admitiendo carga y solamente pasaje de primera clase. Servicio rápido fijo semanal para los puertos del Norte de España. Salidas todos los viernes, desde Valencia a Málaga, Cádiz, Huelva (quinzenal), Vigo, Villagorla (quinzenal), Coruña, Pasajes, Bilbao, Santander y Músel. Servicio fijo semanal para Almería, Melilla, Ceuta y Sevilla. Salidas todos los viernes. Admitiendo carga y pasaje. Servicio fijo bisemanal para Baleares. Salidas todos los miércoles a las 20 para Ibiza, y los jueves a las 18 para Palma y Mahón. Admitiendo para todos estos destinos carga y pasaje. Servicio fijo bisemanal para Barcelona con salidas para todos los miércoles y sábados, a las 18 horas. Admitiendo carga y pasaje. Servicio fijo para los puertos del Mediterráneo, costa Norte de África y Canarias. Salidas los días 3 y 17 de cada mes, admitiendo carga y pasaje. Líneas para Francia, Inglaterra e Italia. Servicios rápidos con salidas convencionales. Admitiendo carga y pasaje. Para informes Delegación de la Compañía en Valencia, Grao, Muelle de Fonteta, A. Teléfono núm. 2.385, 2.363 y 2.368.

Para las señoras. A precios de fábrica, muy bajos, tenemos grandes partidas de bordados en todas clases, tanto para la confección de artículos para novias como para cristianar, en todos anchos, así como también telas de organdí para cubres, puntillas de todas clases y otros artículos. Medias de sedalinas, desde 1,50 pesetas; y de seda muy buenas, desde 4 pesetas, en el almacén David Barrós, S. A., plaza Emilio Castelar, 19, entresuelo, frente al Hotel Valencia.

Subasta de tierras huertas en Rocafort, Alboraya y Chirivella. Con intervención del corredor de cuello don Carmelo Muñoz, calle de Santa Teresa, núm. 9, y en el despacho del notario don José López Palop, calle de En Buzo, núm. 7, se subasta y rematará, si las posturas fueren aceptables, el día VEINTIN O del actual, a las doce horas, las fincas siguientes: En Rocafort. Un campo de huerta, de cabida de tres huasgadas y media y 28 brazas, que linda con la vía férrea de Valencia a Bétera, distribuido en tres parcelas. En Alboraya. Un campo de huerta, de cabida de tres hanegadas y tres cuartos, partida del Colobol y Pafol Ferrás, lindante por L. doña Rosa Balaguer; P. Vicente Ferrando; N. camino hondo; M. acequia de Colvet. En Chirivella. Un campo de huerta, de cabida de siete hanegadas, partida del camino de Alcazar, que linda por N. y sur con los de Cerdeñola, S. y O., don Vicente Castillo, y por E., don Manuel Hernández. La titulación y pliego de condiciones están en poder del indicado notario y el referido corredor dará más detalles. FABRICA DE PERSIANAS de J. Masó y Espinosa, calle de Calatrava, 1 y 3, Valencia.—Alfombras y esteras de todas clases, verano, primavera y verano. Continental —la mejor máquina para escribir. ORBIS S. A. Mar, núm. 8. Pozos artesianos. Se taladran hasta 500 metros en todo punto: perforadores a vapor. Vicente Matall, Borrull, 23, Valencia.

LA CORRESPONDENCIA DE VALENCIA. Se alquilan grandes locales propios para almacén o industria, a la entrada del camino de Burjassot, con habitación para el encargado. Razón, Heredia Cortés, 23, principal, despacho, de 10 a 2 y de 4 a 8. No drizas. En la antigua agencia de la calle de la Verónica, núm. 13, bajo, darán razón de varias no drizas para criar en casa de los padres, y labradores y de Valencia para criar en sus casas, todas con buenos informes. LA CORRESPONDENCIA DE VALENCIA. Se vende en los siguientes puntos: En Madrid. Empresa Valenciana, calle del Post. Puente de periódicos de la calle de San Juan, junto a la Puerta del Sol. Risco de la calle Alcalá, frente a casa de Foras. En Barcelona. Risco Solsona, Rambla del Centre, frente a plaza Real. En Sevilla. En la Administración de «El Noticiero Sevillano». En Albacete. Risco de Múrdio Moreno, Plaza de Alfonso XII.

LA CORRESPONDENCIA DE VALENCIA. Se alquilan grandes locales propios para almacén o industria, a la entrada del camino de Burjassot, con habitación para el encargado. Razón, Heredia Cortés, 23, principal, despacho, de 10 a 2 y de 4 a 8. No drizas. En la antigua agencia de la calle de la Verónica, núm. 13, bajo, darán razón de varias no drizas para criar en casa de los padres, y labradores y de Valencia para criar en sus casas, todas con buenos informes.

ANUARIO DE LA AMÉRICA LATINA. Información general (señas) de los que se dedican al Comercio de Importación y Exportación, Industria, Agricultura, Ganadería, Minería y Elemento Oficial en las Repúblicas Argentinas, Bolivia, Brasil, Costa Rica, Colombia, Cuba, Chile, Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela e Islas Filipinas y de Puerto Rico. Encuadrado en dos tomos de unas 2.700 páginas en total, conteniendo más de 2.000.000 de datos, doce mapas geográficos y de comunicaciones de cables y los Anales de Aduanas de los citados países. Sección de Anuarios. PRECIO DE VENTA EN TODA ESPAÑA: 70 PESETAS. FRANCO DE PORTES CONTRA ENVÍO DE FONDOS. Edición: Anuario Bailly-Librerie y Riera Reunidos, S. A. Consejo de Ciento, 20.—BARCELONA. Telégrafo y Cables: «América».