

El niño

FELIX GALDONA LOPEZ

falleció en el día de ayer
A LA EDAD DE 7 AÑOS

R. I. P.

Sus padres don Manuel Galdona (del comercio) y doña Isabel López; su hermana Cecilia, su abuela, tíos, primos y demás parientes,

Suplican a sus amistades encomienden su alma a Dios Nuestro Señor y asistan a la conducción del cadáver, que se verificará a las doce de la mañana del día de hoy, desde la casa mortuoria, calle de Magallanes, número 19, hasta el sitio de costumbre; favores por los que les quedarán reconocidos.

Santander 30 de junio de 1918.

Funeraria de G. San Martín, Alameda 1.ª, 22; Tel. 481.—Servicio permanente

CUARTO ANIVERSARIO

D. Venancio Casado y Goicoechea

falleció el 1 de junio de 1914
habiendo recibido los Santos Sacramentos y la Bendición Apostólica

R. I. P.

Sus hijos don Manuel, doña Carmen y doña María Concepción; su hijo político don Manuel de Igual y Gómez; sobrinos y demás parientes,

Ruegan a sus amigos se sirvan encomendar su alma a Dios.

Todas las misas disponibles que se celebren mañana, en las parroquias de Santa Lucía, Anunciación (vulgo Compañía); San Francisco, Consolación y Santísimo Cristo y en la iglesia del Sagrado Corazón, serán aplicadas por el eterno descanso de su alma.

Santander 30 de junio de 1918.

Funeraria de G. San Martín, Alameda 1.ª, 22; Tel. 481.—Servicio permanente

GRAN CASINO DEL SARDINERO

Hoy domingo, TARDE y NOCHE

Conciertos en la Terraza

DESPUÉS

Pastora Imperio

ES DE RIOR el traje de etiqueta para asistir de noche al Teatro, Salón de baile y Restaurant

Dr. R. Fernández de Caleyá

ODOLISTA

Consulta de 9 a 11.—BURGOS, 3

EN EL CONGRESO

Un discurso notable

Lo ha sido, y de notorio mérito además, el que pronunció en el Congreso el diputado por Santander señor Ruano de la Sota sobre el proyecto de ley relativo a la electrificación de la rampa de Pajares. En el salón de sesiones y en los pasillos fué muy celebrado, no sólo por el dominio técnico del asunto, sino también por la intensidad dialéctica y el tono convincente de su oratoria.

Para nosotros no ha sido sorpresa, porque conocemos de antiguo al señor Ruano y hemos podido apreciar su talento y su valía en toda su vida y compleja actuación política. Pertenece al señor Ruano a la raza de los luchadores infatigables, de los que tienen fe en el triunfo y en la causa que defienden y ponen, por lo tanto, a su servicio toda la fuerza impulsiva de las almas bien orientadas. En la defensa de sus ideales es indolegable, tiene toda la reciedumbre de un montañés, aunque la fogosidad de su verbo matiza de levandismo todas sus oraciones.

La actuación del señor Ruano ha sido siempre ejemplar. Poco conocida del público, es cierto, por el afán personal de encubrir su nombre con una real y evidente modestia. El partido conservador hizo justicia elevándole a un cargo público durante su breve última etapa, y allí demostró su inteligencia y sus aptitudes.

¿Será útil a la Patria en puestos más elevados y directrices? ¡Ah! los partidos en España se mueven en una órbita

En la Presidencia

Madrid.—Hoy no se ha facilitado en la Presidencia la acostumbrada nota ofensiva a la Prensa.

El señor Maura no acudió a su despacho, manifestando el subsecretario que no había noticia alguna de interés público.

Acotaciones de un lector

Por vez primera, desde que nosotros recordamos, un diputado montañés puesto en la Cámara una ráfaga de pasión y ha llenado las columnas de la prensa madrileña con el prestigio de su nombre. Santander no está representado ya por silenciosos. La voz de sus representantes suena en los problemas vitales del país y merece el honor de que los grandes parlamentarios le recojan, se apasionen, y pierdan su ecuanimidad, sosteniendo con el representante de la Montaña duros y violentos "corps a corps".

Esto ya es algo. Santander no, da solos diputados del montón que únicamente intervienen en las votaciones nominales. El señor Ruano estudiando, atendiendo a todos los problemas, equivocados o acertados, eso el lector lo juzgará, puesto que no intentamos imponer nuestras convicciones, cumple a maravilla la misión para que el cuerpo electoral le designara. ¿Quién pueda tener para esa actitud más que alabanzas, milite en el campo que milite?

La prensa de Madrid, al comentar apasionadamente la intervención de nuestro representante, en sentido extraordinariamente encomiástico la inmensa mayoría—"La Correspondencia de España", "El Imparcial", "La Nación", "El País"—prueba la importancia del triunfo de Ruano. Hasta los mismos periódicos que han salido a la defensa de Cambó, "A B C" por ejemplo, (no creemos que hay ninguno más), hacen justicia al talento y a la labor de Ruano, y aparte de una crónica humanística, le dedican un suelto que es un reconocimiento explícito de la fuerza y de la importancia del ataque.

Ruano ha llegado a ser una figura preeminente en las Cortes. Forma parte de las más importantes comisiones. Los prohombres le conceden beligerancia, y cuando habla, frente a las interrucciones y protestas de los que se creen heridos por su crítica, tiene la adhesión cálida y cordial de otros elementos, que también interrumpen, que también apostrofan, y que le aplauden.

Ningún representante de Santander había merecido hasta ahora este honor. A ninguno se le había aplaudido tanto, ni había hecho escribir tantas cuartillas.

La representación parlamentaria de Santander ha conseguido redimirse de la sección de "ruegos y preguntas", a que estaba inexorablemente condenada. Solo el ilustre conde de Torredráz, en otras ocasiones había logrado traspasar esas lindes.

El "oyente" de las acotaciones de "A B C" debe andar mal de oído. Oye todas las cosas al revés, cualidad lamentable en quien de oír hace un oficio. Así por ejemplo, cuando el verano pasado estuvo en Santander "oyó" decir que aquí llovía todos los días. Esto le dio margen para trazar unas cuantas crónicas despectivas de nuestro pueblo, que debieron levantar oleadas de entusiasmo en otras playas. Nosotros estamos seguros de que ningún santanderino, ni ninguno que conozca a Santander, pudo decirlo así. Indudablemente el señor Fernández Flores, que así se llama el "oyente", "oyó" como quien oye llover, y así le resultó aquello de la lluvia.

Ahora le ha ocurrido algo semejante. En su crónica de "A B C", del viernes, habla de la política de Santander, con la misma competencia con que primero habló de nuestra climatología. Para él el Sr. Ruano es un excelente abogado de Santander, que no ha traído al mundo otra misión que la de cortar cabezas mauristas. Ha rajado y tundido concejales y alcaldes de esta filiación, y cuando hubo terminado su humanitaria obra el señor Dato le concedió la Dirección general de Obras Públicas.

Este artículo que en don Venenciano, consecuente en la indocumentación y en la legería, nos pareció hasta natural, lo ha recogido en sus columnas "El Pueblo Cántabro", y esto ya nos asombra un poco.

En primer lugar, porque esa reproducción equivale a admitir que el señor Ruano ha triturado efectivamente a sus amigos, cosa que "El Pueblo Cántabro" un día y otro, ha estado proclamando no ser cierta. Todavía resuenan en nuestros oídos los trompetazos triunfales con que cantó su victoria en las elecciones de noviembre. Entonces proclamó "El Pueblo" que aunque los mauristas solo habían sacado un concejal, el triturado era el señor Ruano, que xió a todos sus amigos triunfantes.

Más pasemos por alto esta contra-

dicción del órgano maurista montañés, y sigámonos con don Venenciano. No sabemos donde éste habrá oído los pomposos sanguinarios del historial político de nuestro diputado. Según él, el señor Ruano no ha dejado por él, alunas mauristas con cabeza. Con los cabellos erizados de espanto hemos repasado la colección de "El Pueblo", para llorar sobre los sueltos necrológicos de las inocentes víctimas decapitadas. ¿Quiénes serían los inmolados? ¿Don Fulano? ¿Pero si ayer le hemos visto risueño y sonriente con una salud a prueba de soldado de Nápoles, que Dios se la conserve! ¿Don Zutano? Ciertamente la cabeza le bailaba sobre los hombros, cuando le vimos, pero nosotros lo atribuímos a satisfacción, y no a la cuchilla sanguiñaria.

Pero la colección del órgano maurista no nos saca tampoco de dudas. Todos los sueltos necrológicos que publica todos son de muertos naturales. No hay en las galeras de su nítida prosa, ni un solo "yá", ni una gota de sangre, ni una huella del erimen. Esas decapitaciones deben haber ocurrido por lo visto en el mayor de los silencios.

En cambio, lo que son las cosas, nos encontramos con sueltos en que se da cuenta, de que el señor Ruano, al influir para la provisión de altos puestos, ha conseguido que éstos recaigan en ilustres personalidades mauristas, y "El Pueblo Cántabro" en el comentario, advierte que al indicar la designación el señor Ruano procedió de espaldas a toda conveniencia política, y atendiendo solo a los mandamientos de la justicia.

¿Estaremos nosotros locos, lo estaría "El Pueblo" cuando escribió esos sueltos, o lo estará ahora don Venenciano? Señor Fernández Flores, en confianza. Nosotros no le queremos mal. Le perdonamos todo en gracia de haber escrito "Valereta". Dese otra vuelta por Santander—le garantizamos que ahora no llueve—, y pregunta, pregunta...

Y oír en todas partes que el señor Ruano no es el diputado de un partido; es el diputado de la región. Que a todo lo que llega a sus puertas lo atiende amablemente sin preguntarle: como piensa ni por quien voló.

Oír a usted de todos los labios, como Fulano de Tal, republicano furibundo, pero persona honrada, y Zutano, tradicionalista y honrado—también, y Meugano maurista, han recibido del señor Ruano, apoyo y protección y bendicen su nombre, aunque conserven su integridad política.

Vaya usted a la antecámara del señor Ruano un día cualquiera, y verá allí a pobres y a ricos, a liberales y anti-liberales, a mauristas y hasta anarquistas, que acuden a él.

Y usted, después de oír esto y de ver esto, escribirá una crónica muy distinta, por que usted es un escritor honrado, y si se equivoca a veces, es por que "oye" mal. No por otra cosa.

Cierto es que el señor Maura tenía muchos partidarios en Santander. Como que estaba con él todo el partido del señor Ruano inclusive. Pero aquellas fuerzas no eran mauristas; eran conservadoras.

Seguían al señor Maura, por ser este señor jefe del partido. En cuanto dejó de serlo, abandonaron a la persona, ilustre y respetada, como es, y permanecieron fieles a la doctrina.

Los que eran mauristas incondicionales lo siguen siendo, dicho sea en su honor y ninguno ha perdido la cabeza; los conservadores siguieron a Ruano, y naturalmente, como eran los más, triunfaron en todas las elecciones y tuvieron senadores, diputados y concejales.

Pero sin necesidad de cortar nada. Sin antes bien, extremando su consideración y su respeto a todos, sin esperanza de una real correspondencia. Si supiera el señor Fernández Flores, que estando en el Poder los conservadores y ocupando un alto puesto el señor Ruano, no se movieron, si aquellos cargos esencialmente políticos y que cambiaban antes a cada cambio de situación! Por ejemplo, la secretaría particular de la Alcaldía y la jefatura de la guardia.

El señor Fernández Flores, llama al señor Ruano "excelente abogado". Algunos han creído ver una ironía acerca de la competencia que un abogado puede tener para intervenir en asuntos de Fomento.

No creemos que esta haya sido la in-

terención del cronista. Le consideramos más sagaz. Por que entonces, como iba a entusiasmarse como se entusiasma con la labor del señor Cambó, que también es un excelente abogado en Barcelona?

No; el señor Fernández Flores sabe que se puede ser un excelente abogado y un excelente director de Obras Públicas. ¡El canal imperial de Aragón, lo hizo un canónigo, señor Fernández Flores!

Lo que hace falta es estar documentado, preparado, tener aptitudes especiales. Y el señor Ruano, demostró todo esto, primero siendo concejal en Santander y en el Congreso desed la primera vez que fué diputado, interviniendo activamente en el debate sobre los riegos del Alto Aragón.

De la competencia del señor Ruano, para ese cargo puede preguntarle el señor Fernández Flores a los técnicos del Ministerio de Fomento, que públicamente le han testimoniado su gratitud y su admiración. O al señor Alcalá Zamora, que al ocupar la cartera de Fomento puso especial empeño en que el señor Ruano, siguiese al frente de su Dirección general, lo que nuestro amigo rechazó por consecuencia y delicadeza política.

Acaba la crónica con unos párrafos que nos han dejado un poco estupefactos.

Vamos a reproducirlos: "La mayor parte de nuestros políticos son honrados; pero debemos declarar que su honradez tímida, de fiebres asustadizas, nos ha causado grandes perjuicios. España acaso fuese a estas horas un gran país si desde la Restauración a nuestros días nos hubiesen regido bribones con talento y con audacia, en vez de las medianías ruborosas que padecemos. Un hombre que se hubiese llevado un millón para su casa produciendo al país una utilidad de cien millones, sería mejor patriota que un señor muerto en la miseria que no hubiese realizado en su vida ningún bien, que no hubiese sido de utilidad alguna para los intereses que se le confiaran."

Después de leer esto, empezamos a comprender que el señor Fernández Flores, no pueda entusiasmarse nunca con el señor Ruano. Con sus extrañas ideas sobre la moralidad y la dignidad de los hombres públicos, el cronista del "A B C", tendrá que buscar sus gobernantes-tipos en un presidio. Allí habrá muchos que trabajarán como fieras a cambio de que les dejen llevar unos cuantos millones. ¡Da mucho más trabajo y es mucho menos productivo el timo del entierro!

El señor Ruano, por fortuna para todos, es hombre de otra latitud. Y claro, el señor Fernández Flores no le comprende.

Nota del día

Ayer hubo de todo, como en botica... El correo de Madrid vino atestado de viajeros, y citaremos el caso de que como consecuencia de las acertadas disposiciones del señor La Serna, se nota, a la salida de los viajeros de la estación un magnífico orden en lo que se refiere a la colocación de los coches, intérpretes y mozos de fondas, que antes, lejos de dar facilidades a los viajeros, lo que hacían era originarles grandes molestias...

El día fué espléndido, y aunque el calor apretó de verdad, un suave viento-cillo se encargó de hacer menos molesto aquel.

Por la tarde, los tranvías de Miranda y Red Santanderina fueron atestados de público al Sardinero.

En los Campos de Sport se jugó un interesante partido de fútbol, y en las playas, Piquío y Plaza de Augusto de Linares reinó durante toda la tarde extraordinaria animación.

Mucho gente fué al pintoresco pueblo de La Cavada, donde con variados festejos se celebró la romería de San Pedro, que también se celebró en el inmediato pueblecillo del Monte, con gran concurrencia de santanderinos, que pasaron una tarde agradable.

La alegría y el buen humor no decayeron un momento y para que todo resultara a las mil maravillas no se registró ningún incidente desagradable.

Por la noche, a las nueve, el cielo nos obsequió con cuatro gotas, pero la cosa no pasó de ahí.

El mixto de Madrid, atestado, como el correo, de viajeros, llegó con algún retraso.

En la calle alta se celebró la segunda

verbena de San Pedro, con gran animación y alegría; el pito y el tamboril encargaron de amenizar la existencia de los vecinos de aquel barrio.

En Gobernación

Madrid.—El subsecretario de la Gobernación ha facilitado a los periodistas los telegramas siguientes:

Las Palmas.—Se han declarado en huelga los obreros panaderos. Pontevedra.—Se ha sostenido la huelga que mantenían los obreros en piedra y mármol.

Ferrol.—Al salir del Arsenal un obrero fué apedreado por los huelguistas, resultando con lesiones de gravedad.

La Guardia civil persigue a uno de los agresores.

Córdoba.—Comunica el gobernador que se han declarado en huelga los obreros de las minas de Valdeinfierno.

Burgos.—Ha mejorado notablemente la situación sanitaria.

Logroño.—También comunica el gobernador que ha mejorado la situación sanitaria.

Como habíamos anunciado ayer, publicamos hoy, en hojas aparte, que acompañan a este número, el interesante debate habido en el Congreso con motivo del voto particular presentado por el señor Ruano al proyecto de electrificación de la rampa de Pajares.

A pesar de ello el ejemplar costará CINCO CENTIMOS.

Gobierno civil

DICE EL SEÑOR LA SERNA

Anoche, como de costumbre, recibió el señor La Serna a los periodistas, diciéndonos que anteayer le visitó una Comisión de obreros de la Albercía para darle cuenta de que pequeñas diferencias que habían surgido con el gerente de la fábrica les habían obligado a dejar el trabajo.

Llamado el señor Bilbao al Gobierno civil, explicó lo ocurrido, dándose por satisfechos los obreros, los cuales continuaron trabajando.

Adió don Agustín que había recibido una carta del ministro de Estado, rogándole que entregara a don Benito Rivas, como único heredero de don Alberto Rivas, la cantidad de 1.924.555 pesetas.

Terminó diciéndonos el señor La Serna que había llegado cincuenta toneladas de harina y ciento sesenta y ocho de carbón para usos industriales.

La Exposición Rural

POR PATRIOTISMO

Mientras la desgracia lleva a otras naciones a destruir lo creado en cientos de años de trabajo, disfruta nuestra España afortunadamente de paz. Ciertamente que la alcanzan las salpicaduras de la locura de los pueblos grandes, pero a falta de meritos para impedirlos, debe nuestra nación alternar sus efectos y procurar suprimirlos en lo sucesivo, haciéndose fuerte en la paz con el trabajo.

En años anteriores Santander ha puesto ante los ojos de los montañeses la bondad y el progreso de sus producciones rurales. En el año actual va a mostrar su inteligencia, su laboriosidad, sus progresos, no a su familia sino a la vista de propios y extraños.

La Cámara agrícola, firme en su regenerador programa, organiza su sexta "Exposición provincial de Agricultura, Industrias derivadas de Industrias Rurales y maquinaria Agrícola para los días 25, 26, 27, 28 y 29 del próximo mes de julio con un programa muy amplio que contiene solamente el resultado del trabajo de la Montaña, en paz si se persiste en él, de poner el nombre de nuestra tierra a la cabeza de las provincias activas.

Existen en Santander infinitas industrias, otras se están instalando y todas o casi todas pudieran tener representación en la Exposición, porque la base de ellas es la agricultura en la mayor parte; otras son auxiliares de los trabajos rurales y las más se relacionan con la agraria.

La tierra montañesa, el dinero montañés, los brazos montañeses, contribuyen al sostén y desarrollo de muchas

HIPÓDROMO DE BELLA VISTA

Las carreras de Santander

INAUGURACION: HOY DOMINGO 30 DE JUNIO
PRIMER DÍA: 37.000 francos de premios.—SEIS CARRERAS.—A las cuatro de la tarde

PRECIOS

PESAGE	Caballeros	10 pesetas.
	Señoras	5 pesetas.
PELOUSE	(Entrada general)	2 pesetas.

Tengo un cortador tan acreditado

Y UNA COLECCION TAN INMENSA DE PAÑOS PARA LA PRESENTE TEMPORADA...

LA VILLA DE MADRID

PUERTA LA SIERRA Y JUAN DE HERRERA

de esas industrias, chinas o grandes, que el patriotismo montañés ha instalado.

Pues bien. Llevamos el patriotismo a su lugar, a donde cabe en las fechas de la Exposición...

Cooperemos lo que podamos a la labor de la Cámara, llevando a la Exposición el muestrario de la producción montañesa...

Las plantas de las praderas, de los cultivos; las legumbres y los granos, los frutos de las huertas...

Noticias políticas

Por teléfono

Las reformas militares

Como incumplimiento de la ley de reformas militares, pasarán a la reserva varios tenientes generales.

Quedarán vacantes las Capitánías Generales de las regiones primera, segunda, tercera, quinta y sexta.

También quedará vacante la Capitánía general de Canarias.

En cuanto a la cartera de Guerra, se hacen diversos comentarios, sin que nada en concreto pueda asegurarse.

Otros suponen que el citado general abandonará el ministerio de su mando una vez implantadas las reformas militares.

Los políticos

Hoy están desiertos los centros políticos.

Casi todos de éstos han salido al campo y algunos, como el ministro de Fomento, que salió anoche para Barcelona...

García Prieto a Barcelona

Hoy ha sido objeto de muchos comentarios en los círculos políticos el inopinado viaje hecho a Barcelona por el ministro de la Gobernación.

De la ciudad condal dicen que el marqués de Alhucemas ha conferenciado con el gobernador y con el capitán general.

El señor García Prieto almorzó con el gobernador civil.

Don Rafael Apollinarlo

Con verdadero sentimiento nos enteramos de haber cesado en el cargo de ingeniero jefe de Obras Públicas en esta provincia nuestro querido amigo don Rafael Apollinarlo y Fernández de Souza.

Tenemos entendido que por atender a los estudios de sus hijos y por gozar de relativo y bien merecido descanso, solicitó el señor Apollinarlo el cargo de segundo jefe de la Primera División de ferrocarriles, con residencia en Madrid, y ayer se ha recibido la real orden concediéndole dicho destino.

Unos diez años debe hacer que tan distinguido ingeniero se hizo cargo de la jefatura de la provincia y, al frente de esa oficina ha sabido conquistar prestigio y simpatías que tardarán mucho tiempo en olvidarse.

Con una laboriosidad y con un tesón dignos de la gratitud más sincera, ha conseguido mejorar los servicios, principalmente las carreteras, hasta el punto de ser consideradas hoy como unas de las mejores de España.

Cuando don Juan J. Ruano fue nombrado director general de Obras Públicas, encontró en el señor Apollinarlo su mejor ayuda para realizar la inmensa labor que entonces se llevó a cabo en la provincia, unas veces estimulando el celo del personal a sus órdenes, también digno de los mayores elogios, y otras organizando los trabajos con un evidente tacto, consiguió enviar a Madrid un gran número de proyectos que fueron aprobados enseguida y que hoy se están ejecutando. Muchas veces hemos oído al Sr. Ruano frases muy laudatorias que confirmaban cuanto dejamos dicho.

Y si como jefe ha merecido tantos aplausos, como caballero complaciente y afable hay que tributarle los muy entusiastas.

El Sr. Apollinarlo permanecerá en Santander con su distinguida familia hasta el mes de septiembre. Todavía no se sabe quién será su sustituto; algunos indican a don Ramón Peragallo, secretario de Sección en el Consejo de Obras Públicas.

Sección marítima

VAPORES DE PARDO

A pesar de cuanto se ha dicho respecto a la venta de los vapores "Adolfo" e "Indes", nos consta de una manera cierta que esos vapores no han sido vendidos...

BARCOS DESPALHADOS

Ayer salieron los vapores "Katherina" e "Isabel", para Avilés.

GRAN CASINO DEL SARDINERO

PASTORA IMPERIO

Como en los buenos días de agosto, estaba ayer el Gran Casino por la animación extraordinaria que había en todas sus dependencias...

La magnífica orquesta ejecutó admirablemente el programa, bajo la conducción y competente batuta del maestro Francés, siendo escuchado el concierto por un público muy numeroso...

El debut de Pastora Imperio fué digna inauguración de la temporada veraniega de variedades. Debiendo desfilarse por la escena del Casino en esta temporada las principales estrellas del género...

No es necesario decir que tuvo el éxito que corresponde a su categoría pues todo el mundo sabe que Pastora Imperio, aun separándose en ocasiones de su estilo propio, tiene siempre los reflejos luminosos de su alma de artista, de su temperamento meridional y de su gracia peculiar.

En todos los números que cantó y bailó—más debieran ser estos que aquellos—fué muy aplaudida, especialmente por la tarde en el de canto y baile flamenco, verdaderamente típico de su tierra.

LA "GACETA"

(Por teléfono)

La "Gaceta de Madrid" publica hoy, entre otros, los siguientes decretos:

Uno de la Presidencia, nombrando consejeros de Estado para el mes de 1918 a 1920 a los exministros señores López Muñoz, Fernández Prida, Luque, Jimeno, Ventosa, Ruiz Jiménez Burrell y Rosales.

Otro de Hacienda, nombrando al Consejo de Administración para las minas de Almadén.

Niño atropellado por un auto

Ayer tarde, a las siete, ocurrió en el Paseo de Pereda un desagradado accidente automovilístico, que, afortunadamente, no ha tenido la importancia que se creyó en un principio.

Dos niños de corta edad, hijos de nuestro querido amigo el administrador de "El Diario Montañés", don Teodoro Martínez Antigüedad, y que eran llevados de la mano por una criada, intentaron atravesar la carretera con dirección a los jardinitos.

La criada, al advertir, la presencia de un auto, se detuvo con los niños, pero uno de ellos, José María, de 7 años, pudo desasirse y echó a correr para atravesar el paso, con tan mala suerte que fué alcanzado por el auto, que le derribó a tierra.

El auto paró inmediatamente y sus ocupantes recogieron al niño, conduciéndole en el mismo coche a la Casa de Socorro.

En este benéfico establecimiento los médicos Sres. Lizarralde y Bodega le apreciaron una herida contusa en la parte interna de ambos labios, una contusión en la nariz y ligera conmoción cerebral.

Después de curado, y en estado satisfactorio, fué trasladado a su domicilio. Celebramos que el percance no haya sido tan grave como al principio se creyó.

AL SEÑOR ARCALDE

Del anterior accidente no tuvo la culpa el conductor del auto, pues, según personas que le presenciaron, nevaba moderada marcha.

Peró creemos que se hace indispensable la publicación del bando de todos los años regulando la marcha de los automóviles dentro de la población.

El señor Botín fué enérgico en este asunto, y mereció a sus acertadas disposiciones los automóviles circulaban con moderada marcha, y hasta se recaudaron penas de 2.000 pesetas por imposición de multas a los que infringieron el bando.

Respecto a las bicicletas y motocicletas, estamos esperando que se adopte alguna medida, pues lo que está ocurriendo con aquellas es realmente escandaloso.

Ayer, para no ser menos que los días anteriores, hubo otro atropello, en la calle de Colón; el atropellado, un caballero vecino de San Sebastián, resultó con una herida contusa en la cabeza, que le curaron en la Casa de Socorro.

El ciclista, se dio a la fuga, sin que fuera vista por los guardias.

¿Hasta cuándo va a durar esto, señor Pereda Elordi?

Revista semanal

La semana actual ha sido de emociones para los azucareros. De todas partes piden azúcar y el precio aumenta considerablemente.

Se esperan algunas partidas en el próximo arribo del vapor "Alfonso XII", pero todavía no se sabe ni el día que llegará ni el número de sacos que trae para este puerto.

El cacao y el café escasean muchísimo y los precios tienden a subir. El arroz se cotiza en baja; en nuestra lista anotamos una baja de cinco pesetas en algunas clases.

Precio en los almacenes de la plaza

Table with 2 columns: HARINAS Pts. 100 k., Extra superior, con saco 76

Table with 2 columns: HABAS, Tarragonas 60, Mazaganas 58

Table with 2 columns: ALUBIAS, Blancas Herrera, con saco 83 a 85

Table with 2 columns: PATATAS, Amarilla vieja, No hay

Table with 2 columns: MAIZ, No hay cotización.

Table with 2 columns: ARROZ, Bomba número 1, 82 a 84

Table with 2 columns: AZUCAR, Cortadillo Larios caña, 230 a 235

Table with 2 columns: CANELA, Ceilán número 00, 12

CAOAO

Table with 2 columns: Caracas Ocuare, 4.89 a 4.92

Table with 2 columns: CAFE, Moka Longberry, 5

Table with 2 columns: ACEITE, Refinado, 192 a 194

Table with 2 columns: LENTEJAS, Clase fina, 67 a 73

Table with 2 columns: JABON, "La Rosario", Santander

Table with 2 columns: PETROLEO, "El Gallo", Petróleo, caja de 36 litros

Table with 2 columns: BAGAJO, Islandia superior, 160

Table with 2 columns: PIENSOS, Yeros en grano, 46

BALOMPIÉ

La imposibilidad en que se ha visto hoy "Back" por estar ausente, de reanudar los partidos de balompié priva a los aficionados al higiénico "sport" de leer sus noticias e interesantes revistas...

DEPORTIVO Y ROLANDO

Faltaron tres jugadores del Rolando y el equipo se presentó con ocho.

IRRIUTZI Y RACING

El encuentro resultó animado y fué presenciado por numeroso público.

EL ESPERANZA EN OVIEDO

El primer equipo del Esperanza luchó ayer en Oviedo con el primero del Stadium, de aquella capital.

PARA HOY

Hoy por la tarde se repetirá el encuentro Irriutzi-Racing.

UN TORERO MONTAÑÉS

De un periódico de Ciudad Real entrecomamos, por tratarse de un paisano, la siguiente noticia:

Varantes en el generalato

Con motivo de la rebaja de edades prevista en la ley de Reformas militares, aprobada ya en el Senado, pasará a la reserva:

Tenientes generales: señores: Ochoa, Aznar, Hernández de Velasco, Galbis, Espinosa de los Monteros, Tovar y García Menacho.

Generales de división: señores: Morales, Yagüero, Garrido, Salvat, Sousa, Carvajal, Bandrés, Centaño, Jaudenes, Aranzá y Eymar.

Siete vacantes de teniente general. Diez de general de división. Diecisiete de general de brigada. Para cubrir las cuales deberán ascender:

Cuatro generales de división a teniente general. Uno general de brigada a divisionario. Nueve coroneles a general de brigada.

A más de las que se originen.

La intensificación de la producción carbonífera

Madrid.—Hoy han vuelto a reunirse con el ministro de Fomento los representantes de los mineros asturianos.

Los obreros han insistido en pedir que por tonelada de carbón que se extraiga se abonen por los patronos cincuenta céntimos con destino a la Caja del Sindicato.

El ministro de Fomento expuso su opinión, favorable a la petición. Los patronos declararon que están dispuestos a aumentar los salarios y, en todo caso, a entregar cantidades para centros de cultura obreros patrocinados por el Ayuntamiento, pero no a entregar los cincuenta céntimos para la Caja del Sindicato.

Esta tarde volvieron a reunirse un acuerdo.

Boletín religioso

Santos del día de hoy.—La Conmemoración de Santiago apóstol y San Marcial, mártir.

CULTOS

La misa y oratio divino son de la dominica, con rezo doble y color verdes. En la Catedral.—De seis a ocho misas; a las nueve y media la conventual; a las doce misa rezada. Por la tarde, a las cuatro y media el rezo del Santo Rosario.

Santísimo Cristo.—De siete a ocho y media misas; a las ocho y media la parroquial con plática; a las diez misa con explicación de un punto de doctrina; a las tres catequesis; a las ocho el rezo del Santo Rosario.

Santa Lucía.—De seis a ocho y media misas; a las nueve la parroquial con plática; a las diez, once y doce misas, la de once con explicación de un punto dogmático; a las doce y media catequesis; a las siete y media congregación de Hijas de María; a las siete y media el rezo del Santo Rosario y ejercicio del mes del Corazón de Jesús.

Anunciación.—De seis y media a ocho y media misas; a las nueve la parroquial con plática; a las diez catequesis, a las once y doce misas; en la de once se practicará la conferencia doctrinal para adultos; a las siete y media el rezo del Santo Rosario.

San Francisco.—De seis a ocho y media misas; a las nueve la parroquial con plática; a las once y doce misas, con explicación de un punto dogmático; a las dos y media catequesis; a las siete y media rosario de la V. O. T. Consolación.—De seis y media a ocho misas; a las ocho la parroquial con plática; a las diez catequesis; a las once misa y conferencia para adultos; a las siete y media el rezo del Santo Rosario y lectura espiritual.

Sagrado Corazón (Padres Jesuitas).—De seis a ocho y media misas; a las nueve y media congregación de los Estanislao; a las diez la de los Luises; a las once y media y media misas. Por la tarde, a las dos y media catequesis; a las cuatro congregación de Hijas de María; a las siete y media termina el ejercicio de mes del Corazón de Jesús con exposición, rosario ejercicio del día y sermón, terminándose tan solemnes cultos con la bendición con el Santísimo.

Nuestra Señora del Carmen (Padres Carmelitas).—De seis a diez misas rezadas; a las dos y media catequesis; a las ocho el rezo del Santo Rosario, ejercicio del mes del Corazón de Jesús y salva popular.

San Miguel (Padres Pasionistas).—De seis a ocho misas; a las diez misa con explicación del Santo Evangelio; a las dos catequesis; a las ocho el rezo del Santo Rosario, ejercicio del Corazón de Jesús y plática, terminando con la bendición con el Santísimo.

Buen Consejo (Padres Agustinos).—De seis a nueve y media misas; a las tres catequesis; a las siete y media el rezo del Santo Rosario y meditación.

San Roque (Sardinero).—Misas a las ocho y a las diez; y a las tres y media catequesis en misiones, explicación de un punto de doctrina y cánticos; a las ocho el rezo del Santo Rosario.

Noticias

FRANCISCO SETIÉN

Especialidad en las enfermedades de la nariz, garganta y oídos CONSULTA DE 9 A 1 Y DE 2 A 6 Blanca, 42, primero

En el Carmelo

En la Residencia de los R. P. Carmelitas se celebrará durante el mes de julio solemnemente en honor de la Reina del Carmelo y de su santo escapulario.

Todos los días del mes, durante la misa de seis y media, se rezará el santo rosario y el coro de jóvenes cantará pláticas a la Santísima Virgen.

Por la tarde, a las siete y media, se rezará el rosario y se repetirá el mismo ejercicio.

El día 13 comenzará la solemne novena que se hará tres veces a día.

Los sermones de los nueve días estarán a cargo del R. P. Daniel de la Conversación, en el Carmelo.

El día 16 habrá solemne conmemoración de la augusta reina del Carmelo.

Con misiones generales se habrá desde la tarde hasta las nueve de la mañana y durante las

misas se tocará el órgano y se cantarán motetes. A las diez y media misa solemne, que predicará el presbítero don Jerónimo de la Hoz, vicerector de Corbán.

CORCONTE

Desde el día primero de julio queda abierto este Bañeario al público; coche diario desde Reinosa y Sencillo.

Doctor Sanjuste Buega

GARGANTA, NARIZ Y OÍDOS De once a doce, Sanatorio del Doctor Madrazo, y de doce a una y media, Wad-Rás, 5, segundo.

¡Cuidad de los niños!

En su domicilio, Moret, 11, tercero, se cayó ayer por las escaleras la niña de 2 años Asunción Hernández, causándose varias rozaduras en la mejilla izquierda, una contusión en el frente y conmoción cerebral.

—Por las mismas escaleras se cayó también la niña de 7 años Anita García, causándose rozaduras en la región glútea y muslo izquierdo.

Ambos, después de curados en la Casa de Socorro, fueron trasladados a sus domicilios.

MIRAMAR (Sardinero) Café-Restaurant

Inauguración del restaurant como años anteriores con servicio a la carta y por cubiertos, el frente de cuya cocina se encarga un reputado jefe.

A. Camisón, Oculista

Consulta en Wad-Rás, 7, 1.º, de 12 a 1. En el Sanatorio Madrazo, de 4 a 5.

Médicos

Programa de las piezas que ejecutará la banda del regimiento de Valciana, de seis y media a ocho y media, en la Terraza del Sardinero: «Pabanes», pseudoble. — Padilla. «El pollo Tejada», fantasma. — Serrano y Valverde. «Canciones asturianas». — Espinosa. «Marza» selección. — Vives. «Entrecho y serenatas». — Foglietti. «Marcha fina». — Giménez.

Pago a las Clases Pasivas

Día 1.º de julio.—Montepío civil, cruces, jubilados y remuneratorios. Día 2.—Montepío militar. Días 4 y 5.—Todas las clases y retenciones.

Farmacías

Las que corresponden quedar abiertas la tarde de hoy son: Señor Torriente, Plaza de la Esperanza. Zorrilla, Plaza Vieja. Mateo, Martillo. Morante, Paseo de Menéndez Peñayo.

Dr. A. de la Vega Hazas

Especialista en enfermedades de los oídos, nariz y garganta. Reanuda su consulta.

Verin Sousas

Aguas alcalinas, sin rival para las vías urinarias. De venta: principales farmacias y droguerías. Temporada oficial: de 15 de junio a 30 septiembre.

La Caridad de Santander

El movimiento del Asilo en el día de ayer fué el siguiente: Comidas distribuidas 720. Transmigrantes que han recibido albergue, 8. Enviados con billetes de ferrocarril a sus respectivos puntos, 1. Asilados que quedan en el día de hoy, 104.

Día de retiro

La Junta directiva de la Asociación Cooperativa de Misioneros, invita a las socias de ésta y a toda señora o señorita que le desee, a un día de retiro, que tendrá lugar el próximo martes, 2 de julio, en la capilla interior de María Reparadora, a cargo del reverendo Padre Jembrina (S. J.)

La alfombra de la mañana será a las once, y al final de la misma se dirán las horas de los ejercicios de la tarde.

Los riquísimos quesos de Burgos

los recibe diariamente Víctor Poyo, y los expone en sus despachos del mercado de Este. Cajones número, 16 y 59. Venta de hortalizas, frutas, huevos, caza y aves. Servicio a domicilio.—Teléfono 737.

PÉRDIDA

De un reloj de pulsera, de oro, de señora, sujeto a una cinta negra que se extravió desde la calle de Bailén por Colosa, a la Plaza de la Libertad. Se trata de un recuerdo de familia y se gratificará a quien lo entregue en Juan de la Cosa, 27, hotel.

A la edad de siete años murió ayer el niño de tres años Félix Galdames López. A sus amigos padres don Miguel Galdames, conocido comerciante, y don Abel López, hermano, abuelo y demás parientes acompañamos en el sentimiento de haber presenciado para sobrevivir tan sensible pérdida.

Si los vasos capilares no funcionan bien el cabello se seca y se desprende produciéndose rápidamente la calvicie. Esto se evita estimulando el funcionamiento de dichos vasos, bulbos y glándulas sebáceas, lo que se logra aplicando el agua LA FLOR DE ORO, sin rival para la conservación y crecimiento del cabello y desaparición de las canas.—Se vende en las perfumerías y droguerías.

Bañearios Alceda-Ontaneda

El abundante y despendimiento de azeve y de sulfuro de estos manantiales, y la conveniente instalación de cámaras inhalatorias, hace tan eficaces a estas aguas para el tratamiento de los catarrros de las vías respiratorias, que ocupan el primer rango, entre las sulfurosas, para la terapéutica de las enfermedades de nariz, garganta, laringe, bronquios y pulmón. Gran hotel de Ontaneda, a cargo de los señores Hermanos, al pie de la estación "Confort", pabellones de lujo, parque, capilla, telegrafos de Koss, los ziguanos, Pension completa, desde 12 pesetas; niños, 8.—Teléfono 28. Cierro, de cinco a siete.

La electrificación de la rampa de Pajares

DISCUSIÓN DEL VOTO PARTICULAR

DE

D. JUAN JOSE RUANO

El señor PRESIDENTE: El señor Ruano tiene la palabra para apoyar su voto particular.

El señor RUANO: Yo siento, señores diputados, en esta primera ocasión que mi deber me ofrece de hablar de cosas de Fomento, haberme colocado en una actitud hostil, contraria a este proyecto y a este dictamen. No se podrá decir que con esto pretendo imponer un obstáculo en la meritoria labor del señor ministro de Fomento. He tenido el honor de suscribir, menos este, todos los demás dictámenes relativos a proyectos de ley de Fomento; y he tenido también el honor de recibir y formular una ponencia en otro proyecto de ley importantísimo del mismo señor ministro. Pero lo que pasa, señores diputados, es que yo, que soy una mísera personalidad, de todo punto insignificante, tuve el alto honor, la inmerecida suerte de ocupar, aunque fuera brevemente, la Dirección de Obras Públicas. Naturalmente, como este asunto de la electrificación de Pajares, de las dificultades del tráfico por la rampa de Pajares no es un asunto nuevo, como no es cosa surgida desde noviembre acá, sino que es un asunto que pudiéramos llamar crónico, cuyo período de agudización mayor probablemente sería cuando ocupaba el Ministerio de Fomento el ilustre señor vizconde de Eza, entonces mi jefe, yo, que pertenezco a la Comisión permanente de Fomento, no podía suscribirme a exponer mi criterio en este punto. Si no estuviera en esa Comisión podría haberme desentendido; formando parte de ella, mi deber me imponía contrastar mi criterio con el del señor ministro de Fomento, y aun siendo muy sensible que en ese contraste mi juicio quedara confirmado y robustecido, yo tengo el deber de exponer mis observaciones ante la Cámara, y de ahí mi voto particular, en el cual excuso decir que hablo por cuenta propia, pues yo no puedo hablar en nombre de nadie, y mucho menos en nombre de la minoría conservadora, que tiene en el Gobierno su representación. Este voto, una vez defendido por mí como punto de apoyo reglamentario, único que el Reglamento me ofrece para sostener mis convicciones, será retirado, sin provocar votación, sin perturbar de ninguna manera la marcha natural de este dictamen que ha hecho suyo el Gobierno, y que ha presentado el señor Cambó.

Tiene este proyecto, señores diputados, una peligrosa simpatía, simpatía que probablemente atraerá sobre los que, como yo y otros, pudieran ser impugnadores del mismo, el juicio poco lisonjero de que somos partidarios del "statu quo" en el régimen ferroviario, de que no queremos que en él se introduzcan grandes transformaciones ni las revoluciones esenciales que necesita; y es todo lo contrario. Nosotros creemos—yo creo—que el sistema ferroviario de España necesita transformaciones radicalísimas; que el solo anuncio de que el ministro de Fomento se propone trastornar útilmente la política ferroviaria actual ha sido recibido con plácemes por todo el mundo. Posiblemente habrá quien no comparta sus puntos de vista en la manera de resolver el problema; pero que el problema no puede quedar en pie, que el problema requiere una solución inmediata, urgente, en eso, seguramente, estamos de acuerdo con el señor ministro de Fomento. Avidos estamos todos de conocer el desarrollo de ese programa. Si pudiera anticipar un resumen de las razones por virtud de las cuales se ha determinado a publicar esa nota oficiosa en que se consigna su opinión, le habríamos de quedar agradecidos, singularmente yo, que en eso de la nacionalización de los ferrocarriles no acierto a ver si se trata de una verdadera estatificación de las grandes líneas, o si se quiere procurar su racionalización.

Yo, señor ministro de Fomento, soy como su señoría un creyente en la necesidad imperiosa de una moderna organización ferroviaria en España: creo que cualquier modelo que se copie del extranjero, de cualquier país progresivo, ha de ser mejor que el nuestro; yo voyamos a la incautación, como pasa en Italia, y a la que recientemente han copiado los Estados Unidos; yo aceptamos el sistema mixto intervencionista de Suiza y de Francia, que tienen ferrocarriles propios y actúan también sobre ferrocarriles que no son del Estado; yo nos orientamos al modelo que ofrece esa unión ferroviaria interna-

cional que domina en los países centrales de Europa, o a eso que es mucho más modesto de Portugal, donde hay una acción coordinada de las grandes líneas, que pudiéramos llamar peninsular; véyase donde se vaya, aun al mismo sistema inglés que es de absoluta libertad, del mayor respeto a la independencia de las grandes líneas, a las que prestó en estos tiempos su auxilio, garantizando ingresos que las faltaban con motivo de la guerra; de cualquier manera que sea, es lo cierto que España tiene que cambiar de postura. Es una necesidad inexcusable; y atenderla se encamina el señor ministro de Fomento, que cuenta esta vez con la asistencia de un Gobierno de tal magnitud, de tal estructura, que el Parlamento y el país le han de ser propicios; fortuna que no tuvieron otros ministros, como el señor Gasset y como mi ilustre amigo el señor vizconde de Eza, que no pudieron acometer el problema; el segundo, por falta de Parlamento donde presentarlo, y el primero, quizá también por esto mismo, o por encontrarse con un Gobierno homogéneo que podía suscitar la oposición de las demás minorías de la Cámara.

Hay que resolver este problema, porque en España (digo cosas que las sabe todo el mundo), en este país, el Estado se contenta con estar cruzado de brazos: ha dado subvenciones a las grandes líneas de 500 ó 600 millones de pesetas; no interviene en su explotación; su tarificación le es indiferente, porque aquellos recursos que tiene el Estado para intervenir en las tarifas son puramente imaginativos, sin realidad ni eficacia, produciendo su ejercicio una depresión en el decoreo de la función pública, porque en cuanto las Compañías pretenden hacer alteraciones de tarifas, si el Estado no las acepta se amenaza con la aplicación de las tarifas generales, viniendo a ser el Estado un simple firmante de autorizaciones en blanco a las Compañías para que las tarifas que ellas quieran se planteen, sin tener en cuenta las conveniencias de la riqueza pública ni las necesidades del país.

Pero este proyecto, señor ministro de Fomento, ¿responde a una nueva política? Aunque respondiera, ¿está basado en moldes aceptables? Entiendo modestamente, pero con plena convicción, que este proyecto, en primer lugar, es inoportuno, y en segundo lugar, que, aunque hubiera de presentarse ahora, las condiciones en que se desenvuelven lo mismo la fórmula de adjudicación que la financiera, son total y absolutamente inadmisibles. Pasaré de treinta millones lo que este proyecto de electrificación del Pajares va a costar al Estado. Es posible que se acerque a los cuarenta millones. Me parece que la materia es grave. Desde la fecha anterior a la guerra hasta hoy, el precio de todo el material que se necesita para la instalación eléctrica pudiera decir, y me quedaría corto, que se ha quintuplicado. Lo mismo las grandes estaciones generatrices de energía que las grandes líneas de alta tensión que van a las subcentrales de alimentación, que los "feeders" que transportan la energía al hilo de trabajo, que la línea aérea, así como las turbinas, las máquinas, el cemento, el hierro, el cobre, la porcelana, en fin, todos los factores necesarios para esa instalación han subido de coste de tal manera, que hoy puede decirse que el material eléctrico no tiene precio. Pudiera citar a la Cámara casos como el que ocurre donde yo tengo mis medios modestos de acción, en la Montaña, donde una Compañía ha pagado cien mil pesetas, en el transcurso de diez y ocho meses, por el arriendo de una comnutatriz que costó 2.800 pesetas. Una prueba de mal negocio que es ahora la instalación de este servicio es que la misma Compañía del Norte, que tuvo el propósito de hacerlo y abrió con este objeto un concurso, que es base del proyecto, ha desistido y no ha dejado por eso de hacer otras obras que consideraba de interés y que eran absolutamente indispensables. De modo que solamente con que este proyecto se aplazara, con que se dejara para después de la guerra, obtendría el Estado español en su anticipo (ya veremos qué clase de anticipo es) una economía que pudiéramos cifrar en 15 ó 20 millones.

¿Cuándo se va a ejecutar este proyecto? ¿Es que por el hecho de aprobarlo estará ya ultimado? He oído decir, me parece que al mismo señor ministro de Fomento cuando se sirvió su-

bir a la Comisión para desvanecer algunos recelos nuestros, que podrá estar terminado en un plazo de diez y seis o diez y ocho meses. Si ponemos veinticuatro meses, no señalaremos fecha demasiado diferida. Y ¿es que el país va a acometer este gasto a título de que la guerra va a durar todo ese plazo? ¿Es que no vamos a pensar, por mil razones sentimentales y utilitarias, en que el desenlace de la guerra ha de ser más rápido? De modo que con esperar, no solamente no se perdería nada, sino que se obtendría una gran economía para el Tesoro Público. Sucedería, además, que, realizando ahora ese proyecto, se impediría el acceso a esa obra de casas extranjeras, que no pueden venir al concurso con motivo de la guerra, y lo que es más grave, se evitará que al final de la guerra pudiera hacer esta obra la industria española.

Por ello estimo que el proyecto es inoportuno; pero todavía veo con más evidencia que en las condiciones en que se desarrolla es inadmisibile.

Empecemos por la forma de adjudicación. Yo comprendo que se prescinde de la subasta, que no es el medio más idóneo para la solución de estas obras. Es mejor el concurso, porque se pueden contar con los dedos las casas especializadas que están en condiciones de presentarse a él. En eso estoy de acuerdo con el señor ministro de Fomento. Pero, ¿qué concurso va a ser ese? ¿Es que va a abrirse un nuevo concurso? No, señores diputados; se va a pasar por un concurso abierto por la Compañía del Norte, a fines de 1916 o principios de 1917, concurso en el cual la Compañía no quedaba obligada, como quedará el Estado, a realizar la obra. Más que un concurso podía llamarse un sondeo, un tanteo, porque se decía: "Si yo llevo a realizar esta obra, ¿qué presupuesto me ponéis? ¿Qué proyecto me presentáis?" Del dicho al hecho hay mucha diferencia, señor ministro de Fomento. Si de aquí saliera este proyecto aprobado y se dijese al mundo que el Estado español se va a gastar 40 millones de pesetas, o una suma parecida, en la construcción de esa rampa, tenga la seguridad el señor ministro de Fomento de que las tres únicas proposiciones que se han presentado en el tanteo de la Compañía del Norte se triplicarían y acudirían Casas como la "A. E. G.", como la Thompson Houston, como la "Generale Electric", como la "Siemens Chuquer" y tantas otras que hoy tal vez no puedan acudir a causa de la guerra. Entonces veríamos una de estas dos cosas: que no pueden acudir con motivo de la guerra, y en ese caso este proyecto debía ser diferido, o que acuden, y entonces no tendríamos el pie forzado de un ante-concurso abierto por la Compañía del Norte. ¿Por qué no se abre ese concurso? ¿Es por la premura del tiempo? ¿Es porque no hay más remedio que realizar esta obra a base de esos proyectos? ¿Es que los proyectos para el nuevo concurso no habrían de presentarse sino en mucho tiempo? Estoy seguro de que no es este el motivo, señor ministro de Fomento, y no lo es, porque lo más difícil, lo que lleva más tiempo en la presentación de los proyectos es el conocimiento y el levantamiento del plano, del perfil y esta es una labor que tiene hecha la Compañía del Norte. De modo que bastaría un plazo de unos dos o tres meses para el concurso, y entonces veríamos si se presentaban las Casas que hoy día están ocupadas en otras cosas que interesan más a los países beligerantes, y caso de que se presentaran, se podría hacer la elección mejor. Yo creo saber los motivos por los cuales no se abre un nuevo concurso; a juicio mío, es porque el concurso está virtualmente resuelto, está virtualmente adjudicado. Para decir esto, que pudiera parecer grave y que yo lo expongo con toda sinceridad, porque responde a un estado de convicción íntima, tengo dos motivos, señor ministro de Fomento: uno, que sería una imprudencia la que cometiese el Gobierno si se lanzara a la aprobación de esta ley sin contar ya con un proyecto que hubiese sido elegido por estimar que reúne todas las condiciones requeridas por el Ministerio de Fomento y la Compañía del Norte; por que el señor ministro de Fomento y la Compañía han tenido que comparar los proyectos presentados, y, al comparar, los necesariamente ha tenido que recaer un juicio favorable sobre el que les ha parecido mejor. Repito que si así

no fuera, sería una ligereza imperdonable no abrir un nuevo concurso. Luego está elegido el proyecto. Pero además hay otra razón más objetiva: que éste, después de todo, es un argumento que se puede compartir y rechazar; y es que en el "rapport" que supongo que con carácter oficial y, por consiguiente con derecho a divulgar su contenido, nos ha entregado el ministro de Fomento, en el cual es de suponer que haya colaborado también con datos la Compañía del Norte, se dice que se han presentado tres proyectos: "Uno de la Casa Oerlikon, de Suiza, con un estudio completo indicando tres soluciones según la clase de corriente, o monofásica, trifásica o continua; otra de la Casa Brow Boveri, de Suiza también, con otras tres soluciones según las mismas clases de corrientes; otra proposición, firmada por el señor Alas Pumariño, basada en un proyecto de la Casa Westinghouse, de Estados Unidos, con corriente continua.

Basta dejarse convencer por la lectura, para caer en la cuenta de que ya ha sido aceptado por el señor ministro de Fomento (aceptado en su juicio) el proyecto, porque si no, caeríamos en el otro vicio a que me refería antes: en la imprudencia de partir de un concurso en que pudiera resultar que ninguno de los proyectos que se presentaran sirviesen para los fines que se propone el ministerio de Fomento.

A mí me hasta leer este "rapport" para comprender que se trata de esta Casa, de la cual se ha dicho que ha hecho un estudio completo (cosa que no se ha dicho de ninguna de las demás Casas) y que presenta presupuestos completos para las tres soluciones, cosa que no hacen tampoco las demás, para creer que este concurso está ya virtualmente resuelto por el Ministerio de Fomento, de acuerdo con la Compañía del Norte. Si esto es así, yo expongo a la consideración de la Cámara la situación desairada en que coloca al Parlamento el señor ministro de Fomento, diciéndole que el Ministerio, oyendo a la Compañía, elegirá un proyecto que está ya elegido. Esto no sé yo si es grave; pero yo lo rechazo como diputado, por muy modesto que sea; eso a mí no me satisface. Y esto principalmente es lo que me ha determinado a formular el voto particular.

Pero es todavía tan fuerte como esto, el modo cómo se determina el coste de las obras. Pensarán los señores diputados que el coste de las obras habrá de ser un factor de juicio para determinar la elección del proyecto, porque a nadie, que no sea un insensato, se le ocurre preguntar por el proyecto que le gusta más sin preguntar también cuánto le cuesta, y se decidirá por un proyecto mediante la combinación de estos dos elementos: satisfacción de la necesidad del proyecto y coste de este proyecto. Pero el factor-coste, que me parece siempre respetable y más ahora por la cifra que he expuesto, está eliminado en este caso, señores diputados. Es decir, que el señor ministro de Fomento, oyendo a la Compañía del Norte, primero elige el proyecto que se ha de ejecutar, el que le parece mejor para las necesidades públicas, claro está, y después, "después", este es el concepto si no es esta la expresión; pero, en fin, esto se deduce claramente de la lectura del artículo segundo, invitará a la Casa adjudicataria (ya se la eleva a adjudicataria, es decir, ya se deduce cuál es el proyecto que se va a realizar) a que diga cuánto cuesta.

¿Es esto admisible, señores diputados? En la economía privada no lo es; en la economía pública, mucho menos; llamaríamos pródigo a quien tal hiciera. Y, además, sucederá que nos exponemos a una de estas dos consecuencias con esa manera de hacer la adjudicación: que o no se ejecutan las obras, porque el presupuesto es superior al designio del ministro, o que las obras se realizan sometidos a una manera inevitable e incondicional a la cifra que nos fije la Compañía; y, naturalmente, tengo para mí que pasará esto último y no lo primero.

Vamos a la fórmula financiera. Esto significa un anticipo del Estado. ¿Cómo se va a devolver? Pues la Compañía, una vez transformada esa rampa, una vez puesta esa rampa en la intensificación de todo su tráfico, si no llega a 1.500.000 toneladas el volumen del tráfico en cada año, no empieza la devolución hasta que pasen cinco años; con lo cual, puede suceder que desde el día siguiente de transformarse esa rampa empezará el aumento del tráfico,

cosa vista, porque si no no vendría el proyecto, llega a 600.000, a 1.000.000, 1.400.000 toneladas, y como el módulo que rija el tráfico lo tendrá en su mano la Compañía, y en estos cinco años, en el último año, no quiero decir en el último día del quinto año para no extremar el argumento, puede suceder que el Estado se incaute de la línea, ¿qué ha pagado la Compañía? Nada. ¿Con qué se ha lucrado? Con el aumento del tráfico en esos cinco años.

Así es el proyecto en este particular. Yo tuve el honor de hacerle presente estas observaciones al señor ministro de Fomento en la Comisión, y nos habló entonces de compensaciones, de que esto significaba para la Compañía desembolsos, gastos. Yo no recuerdo bien cómo expuso su señoría ese concepto, pero sí recuerdo que le rogué que hiciera presentes a la Cámara esas manifestaciones que a nosotros nos hacía; después, nosotros quedamos en la Comisión y seguimos hablando de lo que acababa de decir el señor ministro de Fomento, que dijo otras cosas, muy luminosas todas las demás y muy claras, y quedó indeciso este punto, porque no llegamos bien a convencernos de cuáles compensaciones fueran esas. Yo quisiera oír al señor ministro de Fomento qué compensación será esa para la Compañía, que puede estar cinco años sin pagar ni devolver lo anticipado.

Y en qué términos se desenvolverá la devolución? ¿Hay alguna señal, algún límite que de alguna manera oriente, ya que no estorbe la iniciativa del señor ministro de Fomento? Ninguna. Ha de ser dentro del plazo de la concesión; ¡naturalmente!; no había de ser fuera del plazo de la concesión; pero del plazo faltan todavía a la Compañía del Norte cuarenta y cinco años. Supongamos que se hace para la devolución una rampa más suave que la de Pajares, y decídme si en cuarenta y cinco años no hay tiempo de que la Compañía, habiendo devuelto el anticipo, no haya pagado ni siquiera lo equivalente al interés del anticipo.

¿Garantías para la devolución? Si la Compañía no paga, ¿qué pasa? No pasa nada. ¿Es que el Estado por virtud de este anticipo, se coloca en situación superior a los obligacionistas hipotecarios para anteponerse al cobro? ¿Es que ni siquiera la falta de la devolución va a representar un caso de caducidad? Tampoco; y esto no hay que inferirlo, hay que escribirlo, y en el dictamen no se dice nada.

¿Es que todo esto significa desconfianza respecto de la forma en que va a llevar este asunto el señor ministro de Fomento? De ninguna manera. A mí me satisfaría mucho más una firma en blanco del Parlamento, y que se pidiera una autorización en la que se dijese en dos líneas: "Se autoriza al ministro de Fomento para, de acuerdo con la Compañía, transformar la tracción en la rampa de Pajares en las condiciones que el Gobierno estime convenientes". Esto para mí sería mucho más tranquilizador, porque con este proyecto y con este dictamen se establecen ya unos moldes dentro de los cuales tiene que vaciarse la gestión del señor ministro de Fomento, probablemente incompatibles con la defensa del interés público, y mañana no podremos reprochárselo, porque diréis que somos cómplices en la obra, y el derecho de crítica nos está vedado de antemano.

Francia, recientemente, no es este un alarde de erudición, porque aquí en el último número del "Boletín Analítico", que se reparte entre los señores diputados, hemos podido verlo hace diez o doce días; en Francia, a pesar de la situación en que se halla, que atribuye al Poder público una mayor intensidad de funciones, que las absorbe todas, porque lo exige la ley suprema de la defensa de la Patria; a pesar de ser la situación de Francia muy diferente de la nuestra, acaba de votar el Parlamento una ley en 20 de abril de este año, por virtud de la cual el Estado auxilia con el 40 por 100, pero cediéndole cuál ha de ser el límite máximo del gasto, fijándose en francos la adquisición del material móvil, de locomotoras, de ténders, de vagones para las Compañías que no son del Estado y también para las líneas del Estado; y en esa ley se ha aprobado un convenio detallado en muchos artículos, que es un anexo del dictamen de la Comisión, y sobre el cual ha recaído el ju-

icio de los señores diputados con pleno conocimiento de causa.

Eso ha hecho Francia hace un mes; nosotros no tenemos aquí ni un papel, ni un informe del Consejo de Obras Públicas, ni del ingeniero jefe de explotación, ni de los técnicos.

Naturalmente que el señor ministro de Fomento se ha tenido que asesorar para presentar este proyecto, y habrá ocurrido o que el asesoramiento de su señoría para este proyecto es de fuera del Ministerio de Fomento, de esos preparadores que tiene la "Lliga" (lo cual no implica ofensa, al contrario; ya quisieran nosotros, ya quisiera yo, tener estos preparadores; lo digo sin ánimo ninguno de ofensa); o ha sido contando con los informes de los técnicos de la casa, y ahí no aparecen esos informes. Es una falta que hemos advertido, que no reprocho, pero que lamenta.

Tuvo la bondad de decirnos el Sr. ministro de Fomento el otro día que esta era la primera pieza de un nuevo sistema que no hemos visto cuál es, de exposición todavía, indeterminada, por lo menos para el conocimiento público. Ya es apoyarnos en una cosa demasiado trascendente en un pleito, que no es chico el presente, pero tampoco es de tal magnitud como para hacer depender de esto la viabilidad o eficacia de esas grandes reformas de su señoría. Me parece que es forzar demasiado este asunto. Me recuerda esto aquel personaje del "Alceste", de Voltaire, que apuntaba siempre a las estrellas y que, en fuerza de la inmensidad del blanco, ni hería ni servía para nada.

Pero ¿dónde está la conexión de esta pieza con el edificio central, con el pensamiento fundamental del señor ministro de Fomento en materia de nacionalización o estatificación, como se quería llamar, de los ferrocarriles españoles? Yo veo que más bien constituye un obstáculo, que habrá que remover mañana, cuando se llegue a realizar esa política de su señoría.

Porque ¿qué hace el Estado aquí más que pagar, más que anticipar, 40 millones de pesetas? ¿Es que va a intervenir en la explotación de esta rampa? No lo quiera Dios! ¿Es que se van a modificar las tarifas, reduciéndolas o armonizándolas con el conjunto del tráfico español y con el cobro de la tarifa para el carbón que se ha de conducir para las industrias y subsistencias de los pueblos que se sirven por esa rampa? Tampoco. Pues entonces, ¿dónde está la relación de este proyecto con la nacionalización de los ferrocarriles? ¿Qué pieza es esa, desgajada de ese proyecto que por ninguna de las caras se le parece?

¡Ah! Pero se dice ya en el luminoso dictamen, redactado por mí querido amigo señor Morote, ponente de la Comisión, que es una obra inaplaizable, ¡inaplaizable! Aunque lo fuera, señor ministro de Fomento, habría que rolearla de todas estas condiciones, que no es poco, y habría que suprimir todos esos peligros que yo he señalado. ¿Es que las cosas inaplaizables hay que hacerlas malas? Pero ¿qué ha de ser inaplaizable? ¿Es que esta obra es mala? No; es buena; ¿Es que hay algún procedimiento mejor para "rectificar" las malas condiciones en que se desenvuelve el ferrocarril de Pajares? Tampoco; esta es la obra mejor y será la definitiva con el tiempo, pasada la definitiva en el concurso de todas las casas del mundo, con precios mucho más baratos, porque ocurrirá que se va a contratar una obra ahora a los precios de guerra y se va a realizar a los precios de paz.

Inaplaizable. Hay un poco de explotación simpática, en el proyecto y en el dictamen, de la situación apurada porque se pasa en aquella rampa actualmente. Sin volver la vista atrás, ¿quién no ve la incoherencia de esa rampa y esos peligros de asfixia, que, afortunadamente, no han pasado de un conato oportunamente corregido? Sin embargo, se invoca en la ponencia como un argumento sentimental, a falta de otro más eficaz; pero, en fin, con buen carbón, Sr. Morote, con carbón inglés y con carbón asturiano, que lo hay bueno en el sentido de no producir esos gases que llamaré deletéreos o asfixiantes, con eso está remediado.

El señor Ventosa nos decía el otro día, contestando a alguien de esta minoría, me parece recordar que el señor vizconde de Eza en su interpelación sobre la agricultura; el señor comisario de Abastecimientos, digo, al generalizar su pensamiento, nos habló de que

ya estaban dadas órdenes terminantes y que iban a ser eficaces para que hubiera carbón inglés y dispusieran de él las Compañías ferroviarias. Ya está salvado eso de la asfixia. Nos habló también de que estaban en camino hasta cincuenta locomotoras; algunas han desembarcado ya en el puerto de Santander. Pues bien, señor ministro de Fomento; con sólo destinar ocho o diez locomotoras de tipo adecuado a la rampa de Pajares para la doble tracción, el tonelaje de carbón, que ahora pasa por esa rampa en sentido ascendente, que no llega a mil toneladas, puede llegar a dos mil y dos mil quinientas toneladas diarias.

Esto no lo digo yo; lo dice el señor ministro de Fomento, cuyo es o debe ser el "rapport" a que antes me refería. En él se dice:

"Debe advertirse, sin embargo, que la capacidad de la rampa explotada por la tracción a vapor no está agotada, puesto que aumentando el número de trenes en doble tracción pudiera llegar a un tonelaje bruto de 4.250 toneladas diarias, que corresponden a un poco más de 2.000 toneladas diarias de carbón, cifra doble de la que actualmente se transporta.

Los motivos de que este transporte no se realice son, aparte de la escasez de elementos de tracción, la falta de vagones, y muy principalmente la insuficiencia de las instalaciones en Asturias para hacer frente a un carguo superior al que actualmente tiene lugar."

Es decir, que quien ha escrito esto creo que me da la razón en el asunto. Porque, ¿qué hace falta para remediar esta necesidad, provisionalmente, pero suficientemente? Que se aumenten los elementos de tracción; obligación de la Compañía, señor ministro de Fomento, según el artículo 32 del reglamento de Policía de ferrocarriles. ¿Hacen falta más vagones? Obligación de la Compañía también, señor ministro de Fomento, según el mismo artículo. Y es natural que si las Compañías no cumplen la obligación de tener el material que se necesita para recoger el tráfico, está incurrida en culpabilidad.

Por último, dice el "rapport" que hay insuficiencia en las estaciones de Asturias; yo añadiría más: en la de Venta de Baños a León porque la falta de capacidad de evacuación.

Pues hágase esto, señor ministro de Fomento, hágalo el Estado; son tres o cuatro millones de pesetas, con empleo de materiales corrientes, y aunque haya aumentado su valor, de seguro lo indemnizará el aumento de tráfico. Yo no puedo pretender que se obligue a la Compañía a hacer esto; en primer lugar, porque no lo considero de su obligación, según las cláusulas literales de la concesión; concesión en cuyas condiciones no he de entrar, porque habiendo reclamado el señor Nicolau este pliego de condiciones para que el señor ministro de Fomento lo traiga a la Cámara, sospecho que ha desarrollado algún pensamiento respecto de esto, y no quiero cercenar su legítimo campo de acción. Yo me explico que no se exija esto a la Compañía, porque, como digo, no es de su obligación; pero además, me hago cargo de la situación económica de la Compañía del Norte. Considerando el volumen de sus beneficios de todos los años desde que está en funciones, apenas rebasa del 2 por 100 el promedio del interés que ha pagado a sus accionistas, y la Compañía del Norte, que ha visto aumentado en un 16 o un 20 por 100 el volumen del tráfico desde la guerra acá, ha visto también crecer en un 60 por 100 sus gastos, por el carbón, por las grasas, etc. ¿Cómo vamos, pues, a exigirle que realice una obligación que no es suya, y si lo es tiene un carácter excepcional y extraordinario? Si algún día discutieramos los motivos del estado en que se halla la Compañía del Norte—que merece todos mis respetos, como todas las Compañías que impulsan la riqueza nacional—, podríamos ver que no es culpa sólo de su desgracia la triste suerte por que está pasando; podríamos ver que también influye en ello su organización burocrática, con tres Comités, en Madrid, en París y en Barcelona, y con una plana mayor odiosa que absorbe una buena parte de sus ingresos; podríamos ver que igualmente influye en los males que la aquejan su organización financiera, orientada para la colocación de papel y de dinero, y no desde un punto de vista industrial, y todavía menos, mucho menos, desde el punto de vista del servicio público, cosas ambas perfectamente compatibles, porque yo no concibo un servicio público si no se le industrializa. Seguramente, si discutiéramos sobre este tema, no habríamos de echar a la parte de la mala fortuna ni a la guerra todas las calamidades que hoy pesan sobre la Compañía, sin que deje yo de reconocer que contribuye a estas molestias la inhabilidad del Estado, que no ha realizado todavía, que no ha tenido la suerte de acertar con un procedimiento que le permita realizar su red de ferrocarriles secundarios que coadyuvan con las grandes líneas a intensificar la riqueza nacional. Yo no entro en eso; pero me basta el hecho de que la Compañía se halla hoy en esta situación para afirmar que el Estado no pueda desentenderse de estas cosas, porque se trata de un servicio público, no de una industria, como dijo muy bien el señor Maura en un célebre Congreso. Y que el Estado debe acudir solícito al remedio; pero sin incurrir en despilfarro; y como la misma Compañía, o el ministro de Fomento, o quien haya hecho ese "rapport" que ha servido de base para este desaliñado discurso me dice cómo se ha de intensificar este tráfico sin electrificar ahora la rampa, yo digo que es bastante con esa intensificación. Porque, señor ministro de Fomento, ¿es que con 2.000 toneladas diarias de car-

bón pasando por esta rampa no se pueden servir las zonas españolas centrales que se rigen por la rampa de Pajares? Aun suprimido o medio suprimido eventualmente el cabotaje (y estoy seguro de que esto constituye para S. S. una de sus mayores preocupaciones), ha de llegar un momento en que sobren elementos de tracción y falte carbón, en que no habrá carbón que transportar por la rampa de Pajares en la medida que sea necesaria, y en que habrá, por consiguiente, que intensificar las zonas de producción, estimulándolas con ferrocarriles destinados a crear esas industrias y no a transportar el carbón de las industrias carboneras en marcha.

Tenemos, pues, que, con un esfuerzo y un gasto limitado, cabe atender a la satisfacción de esa necesidad de Pajares, aplazando la resolución definitiva para el momento en que haya sobrevenido la paz, que todos deseamos. En resumen, señor ministro de Fomento, la crisis de Pajares tiene un remedio provisional; no es este el momento oportuno para darle esa resolución definitiva que por los términos en que está concebida y por las condiciones en que se desenvuelve, la estimo inadmisible.

Después de dicho esto, yo anuncio que retiro mi voto particular por las razones que expuse al comenzar estas palabras. Me siento plenamente convencido de que ese proyecto no debería pasar; de que el ministro de Fomento debía meditarlo más. El proyecto de ley sería susceptible de enmienda, cosa que no me parece posible, porque tiene todas las trazas de una cosa pactada entre el Gobierno y la Compañía del Norte y cualquier modificación que introdujéramos sería tanto como desestimarla. Me siento, digo, convencido de que no debía pasar, aunque pase; porque si no se deben regatear medios para prestar los servicios públicos tampoco se debe malgastar el dinero, pues malgastar el dinero tiene un nombre muy expresivo en el Diccionario español. (Muy bien.)

El Sr. ministro de FOMENTO (Cambó): Pido la palabra.

El señor VICEPRESIDENTE (Ara Boronat): La tiene su señoría.

El Sr. ministro de FOMENTO (Cambó): Señores diputados, yo no sería sincero si no empezara por decir que el discurso que acaba de pronunciar el señor Ruano me ha lastimado profundamente. Yo le digo a su señoría, señor Ruano, que no tenía derecho a producirse en la forma en que lo ha hecho. Su señoría es individuo de la Comisión de Fomento, y en un régimen de Comisiones parlamentarias permanentes, en un régimen de mutua, de orgánica convivencia, tienen los miembros de una Comisión el deber de lealtad al estudiar el proyecto de expresar ante la comisión todas sus dudas, todos sus recelos y todas sus observaciones. (El señor Ruano: A ese deber no he faltado nunca, y su señoría estará mal informado si crea otra cosa. Es, además, una imprudencia de su señoría. Pido la palabra.) Sabe el señor Ruano que no sólo cuando he sido requerido, sino espontáneamente, me he apresurado a acudir constantemente, en cuantas ocasiones se han ofrecido, a la Comisión de Fomento para dar a los individuos que la componen todas las explicaciones que el ministro de Fomento podía darles respecto a la gestión y a la finalidad de sus proyectos. Acudí a la Comisión de Fomento precisamente el día en que examinaban este proyecto. (El señor Ruano: Una hora después de estar examinando.) Una hora después de estar examinando, pero asistí. (El señor Ruano: Como dice su señoría que asistió el señor Matos a la Asamblea de parlamentarios.) Perdóneme el señor Ruano; acudí inmediatamente que pude salir del salón de sesiones, donde era objeto de una interpelación. Acudí a la Comisión de Fomento, y su señoría hizo algunas observaciones, ninguna de las cuales se refería al punto fundamental de su impugnación de hoy, y al impugnarlo, su señoría ha dado a sus palabras cierto tono que me ha lastimado profundamente. A su señoría, en un punto tan concreto como el de la intervención del Estado, de la representación del Gobierno en la elección del sistema y de la casa constructora, no se le ocurrió observación alguna en aquel momento; que si la hubiese formulado su señoría, seguramente se habría establecido un acuerdo entre nosotros. Se limitó su señoría a plantear ese problema; esa duda de lo que podía ocurrir si durante cinco años después de haberse electrificado la rampa de Pajares no se hubiera llegado al transporte de un millón quinientas mil toneladas que fija el proyecto, como momento en el cual, aun antes de los cinco años de terminada la obra, debe empezar el pago del canon de reintegro que debe satisfacer la Compañía. Y nada más. Di unas explicaciones al señor Ruano, y yo entendí que quedaba satisfecho. Ha dicho que no, y está en su perfecto derecho al insistir; pero yo digo a su señoría que en el régimen de respetuosa convivencia en que actuamos, de cordialidad que he notado siempre en las deliberaciones de la Comisión de Fomento con el ministro, creo que todos los individuos de la Comisión tienen un deber moral de exponer ante el ministro francamente todas las dudas, todos los recelos, y formular todas las reclamaciones que estimen convenientes.

Ha dicho su señoría que su posición frente al proyecto era puramente personal. Por eso me ha lastimado más. Si me hubiese dicho su señoría que era política, o sin decir que era personal, hubiese yo tenido el derecho de suponer que era política no me hubiese lastimado; hubiera tomado nota de ello y nada más; pero el decirme que era personal me da lugar a dirigirle estos reproches,

que estimo tengo el derecho de dirigir a su señoría.

Y vamos a entrar en el fondo de la impugnación del señor Ruano. Primer punto. ¿Es conveniente la obra? No vamos a esforzarnos en defenderla, porque el señor Ruano ha empezado por decir que sí. Yo no comparto el criterio de los que suponen que deben electrificarse todos los ferrocarriles; decir que se han de electrificar todas las líneas en España es no conocer los primeros elementos de técnica ferroviaria; pero la rampa de Pajares reúne precisamente las condiciones de una línea en que es conveniente y casi indispensable la electrificación. Como respecto a este particular no ha formulado impugnación el señor Ruano, no voy a insistir en su defensa.

Pero el señor Ruano ha dicho: "No es urgente esta obra, y el realizarla ahora significa haberlo en los momentos de su máximo coste". ¿Es urgente, o no es urgente? Yo reconozco, señores diputados, que en estos momentos y hace mucho tiempo, no sólo en España, sino fuera de España, han vacilado los Gobiernos al adoptar medidas y resoluciones cuya conveniencia podía depender de la duración de la guerra, y los hechos han demostrado que se han equivocado profundamente los que han partido de un supuesto de una guerra corta. Yo no sé si la guerra será corta o larga; pero sí sé que hoy la actuación de todos los Gobiernos en todos los países se encamina a situarse en la hipótesis de que, o la guerra puede ser muy larga o que a la terminación de ella las perturbaciones de orden económico pueden persistir o pueden agravarse. El mismo problema que plantea su señoría se ha planteado estos días en Suiza.

En Suiza tienen planteado también el problema de la electrificación de sus ferrocarriles. Con fecha 8 de este mes, el Consejo federal suizo ha dirigido un "rapport" a la Asamblea federal, pidiendo créditos para electrificación de ferrocarriles del Estado suizo y en este "rapport"—no os voy a fatigar con su lectura—consigna que electrificar hoy ciertas líneas y adquirir locomotoras, supone un coste tres veces superior al que hubiese implicado antes de la guerra, y plantea el problema de si sería o no conveniente aplazar el emprender esas obras. El "rapport" del Consejo federal termina con la conclusión de que sería una imprudencia esa tardanza, y que ha causado un perjuicio enorme a Suiza, partir, en muchas de las determinaciones del Gobierno, del supuesto de una guerra corta y de que, al terminar la guerra, va a restablecerse la normalidad en el mundo; y ha opinado el Consejo, y con él la Asamblea federal, que, siendo muy doloroso tener que pagar por el material de electrificación precios muy superiores a los que hubiesen importado años antes, conviene a los intereses de Suiza que no se demore, fando en una eventualidad que no se puede prever y sobre la cual no puede hacerse cálculo alguno, la realización de mejoras que son absolutamente indispensables para intensificar la vida económica y la facilidad en el transporte de los ferrocarriles suizos. Y este ha sido el acuerdo.

Y en los Estados Unidos, en estos mismos días, se están realizando por cuenta del Estado obras enormes en los ferrocarriles, no obstante el coste excepcional que representan. Saben todos los señores diputados que han estudiado estas materias que el país mismo interviene en materia de ferrocarriles, el del régimen de mayor libertad, era el de los Estados Unidos, y ha sido precisamente en estos momentos cuando los Estados Unidos han entendido que debían intervenir, no para explotar las líneas como las han explotado, sino para construir otras nuevas, para realizar obras cuya ejecución en estos momentos supone un coste tres o cuatro veces mayor que antes de la guerra. Y en este mismo caso se han votado tres créditos, uno de 440 millones de "dollars", otro de 480 millones de "dollars" y otro de 18 millones de "dollars", para obras en los ferrocarriles de los Estados Unidos.

Pero es más: en Suiza, el "rapport" del Consejo a la Asamblea federal se refería únicamente a realizar obras de electrificación en las líneas del Estado, y en el curso de la discusión, Mr. Will propuso que se ampliaran y que el Estado participara en el coste de la electrificación de Empresas privadas con un 60 ó un 80 por 100, y el retazo del último número de "La Gazette de Lausanne", que he recibido dice que la moción de Mr. Will ha sido aprobada.

Yo reconozco, señores diputados, que es perfectamente opinable este punto, que puede acertar su señoría, que puede acertar yo; nadie tiene el monopolio de la profecía, y en estos momentos quien lo hubiese tenido estaría en quiebra; pero yo entiendo, señores diputados, que el Gobierno español y el Parlamento español no tienen derecho a pasar más tiempo en la inacción, fando en la esperanza de una guerra corta, y en una normalización de la situación económica y financiera del mundo al día siguiente de terminarse la guerra. Creo que en España, Gobierno y Parlamento han de actuar en el supuesto de una prolongación de la guerra; de que después de la guerra, a la lucha en las trincheras y en las frentes les sigan perturbaciones y convulsiones tal vez más hondas, y de que, restablecida la paz y la normalidad en todos los países, en el terreno económico la alteración de precios subsista o se aumente.

La Compañía del Norte había pensado en la electrificación de Pajares; la había considerado indispensable, y abrió un concurso; mas desistió de realizar la obra porque a medida que avanzaban los trámites del concurso iban aumentando los precios de los

materiales, y creyó la Compañía del Norte que demorándolo unos meses terminaría la guerra y podría realizarse la electrificación con mayor ventaja. Yo le digo a su señoría, señor Ruano; con su criterio, su señoría hubiese pensado como pensó la Compañía del Norte hace dos años, y si la Compañía del Norte hubiese pensado como pienso yo y como pido al Congreso que vote, a estas horas, o estaría terminada o a punto de terminarse la electrificación de Pajares, y las obras hubiesen importado menos de la mitad de lo que importaría contratadas hoy.

Vamos, señores diputados, a examinar el punto del concurso; pero antes permítidme que os explique cómo se ha generado ese proyecto de ley que se ha presentado a las Cortes.

Al entrar yo en el ministerio de Fomento, el problema del transporte por la rampa de Pajares se me planteó como uno de los más graves. Se estaba estudiando entonces, se había encargado el estudio de la posibilidad de transportes aéreos que permitiesen suplir la falta de intensidad del tráfico por la rampa de Pajares y pudiesen asegurar un transporte mínimo en caso de esas interrupciones que saben sus señorías que se producen casi todos los inviernos. Terminaron los estudios. Estos estudios no se realizaron dentro del ministerio de Fomento; se habían encargado a personas competentísimas, especialistas, de fuera del Ministerio de Fomento yo recogí sus trabajos, y ellos hubieron de decirme que la conducción aérea no nos daba gran ventaja en tiempo respecto a la electrificación, y que la capacidad de transporte era mínima; y entonces, el señor Montagu, ingeniero competentísimo, me dijo: "No hay por qué preocuparse de un transporte aéreo para resolver problemas del invierno próximo; es seguro que en el invierno próximo no tendremos ese transporte aéreo; pero sí que, con elementos de que podemos disponer hoy, puede obtenerse una intensificación de tráfico en la parte ascendente de la rampa muy superior a la que nos produciría el transporte aéreo"; e indicó la solución que he adoptado. Antes de la guerra por la rampa de Pajares se había llegado a transportar más del doble del carbón que se transporta hoy. ¿Por qué? porque entonces la Compañía disponía con facilidad de carbones mejores que hoy, porque tenía una abundancia de locomotoras que no tiene hoy; pero facilitándole a la Compañía carbón inglés y con las locomotoras de los Estados Unidos—que están a punto de llegar las últimas que se han embarcado—, es evidente que una ligerísima organización del servicio nos permitiría para este invierno, podemos asegurarlo, un transporte más del doble del actual. De manera que para este invierno la solución que indicaba el señor Ruano, que es la que ha aceptado y la que está cuidando de que se lleve a la práctica el ministro de Fomento, nos resuelve el problema mejor que ninguna otra de las soluciones en que se había pensado para que pudiesen ya funcionar en este invierno.

Pero, ¿creo su señoría que esta solución, provisional, deficientísima, de las dificultades presentes para este invierno, ha de inclinarse al Gobierno y al Parlamento a demorar la solución definitiva del problema por medio de la electrificación? Creo que no. Yo os digo, señores diputados, que si la electrificación se hubiese empezado en época oportuna y hubiese estado terminada hace unos meses, en menos de un año, el coste producido por ella habría quedado amortizado; porque en los momentos actuales—no sabemos lo que durarán—dados los enormes fletes que se están satisfaciendo, ¿saben sus señorías la economía inmensa que hubiese significado para el país, no solamente para las zonas del centro, sino del litoral, poder aprovechar el servicio de ferrocarriles a base de un transporte copioso por la rampa de Pajares? Por consiguiente, creo, señores diputados, que si entendéis que la electrificación es la única solución definitiva que permita el pleno abastecimiento interior y de parte del litoral, que se adapta no solamente a la producción actual, sino a todos los desenvolvimientos de la producción hullera en Asturias, no hemos de pararnos ante esa dificultad que plantea el señor Ruano, basada únicamente en una esperanza o en una sospecha de que con el transcurso de unos meses, de uno o de dos años, la situación del mercado va a mejorar y podremos realizar esta obra con menos coste que en la actualidad.

Esto fue lo que pensó el Consejo de ministros a propuesta del ministro de Fomento, y después de detenida deliberación sobre este particular. El Gobierno se encontró con que el problema de la electrificación la había estudiado y lo tenía en vías de realización la Compañía del Norte, y que ésta no había desistido, sino suspendido—inspirada en el mismo criterio que ahora sostiene el señor Ruano—la ejecución de esta obra trascendental. Y al Estado le cabía elegir entre dos caminos: o cruzarse de brazos y dejar que esta obra la emprendiera la Compañía del Norte, cuando lo estimase conveniente o entendiese que el precio de las locomotoras eléctricas y demás elementos que tuviese que adquirir era asegurable para ella, o que el Gobierno interviniese inmediatamente para acelerar en lo posible, ganando meses, ganando semanas, ganando días, la realización de esta obra. El Gobierno, sin vacilar, entendió que debía seguir este último camino.

Se planteaba entonces el problema del concurso financiero que debía prestar el Gobierno a la Compañía del Norte para que ésta estuviera dispuesta a realizar inmediatamente, con el sobreprecio enorme de los materiales que deben adquirirse, esta obra. Y se nos ocurrieron dos soluciones: una de ellas, la consignada en el proyecto de ley, y otra, con la cual se

había encarrilado principalmente la Compañía del Norte, con quien, naturalmente, como comprenderán los señores diputados, tratábamos de este asunto. La Compañía del Norte rechazaba en principio la solución que se propone en ese proyecto de ley, y el argumento que formulaba era el siguiente:

Decía: Este proyecto de ley va a quebrantar el crédito de la Compañía del Norte, porque es evidente que el crédito que tendrá el Estado tendrá un carácter de crédito preferente, y como es posible que las ventajas que obtenga la Compañía del Norte no le compensen del costo que implique esta obra, realizada en los momentos excepcionales de ahora, puede la solvencia de la Compañía verse comprometida y verse quebrantada la garantía que estiman hoy que tienen sus obligacionistas." Y proponía la Compañía ser ella quien realizara el gasto y que el Estado garantizase el interés de las obligaciones que emitiese para esta obra, en el caso de que los productos de la línea es decir los productos de la transformación de esta línea no cubriesen íntegramente el servicio de interés y amortización de las obligaciones que tuviese que emitir para efectuarla.

¿Y sabe su señoría, señor Ruano, por qué, en definitiva, se desistió de esta solución, con la cual también se había encarrilado el Gobierno? Porque al formularla, al intentar redactarla y al querer establecer las bases de liquidación de los rendimientos, de los productos de la transformación de ese trozo de línea, nos encontramos con que no había manera materialmente posible de computar el mayor rendimiento de este trozo de servicio sin computar a este trozo de servicio locomotoras y vagones determinados; vimos que esta solución nos conduciría para cada liquidación a una serie de discusiones y conflictos con la Compañía, y reconociendo todos que teóricamente era la más justa, tuvimos que abandonar, porque no supimos encontrar la fórmula concreta y práctica para realizarla. Entonces aceptamos esta segunda solución, la solución del anticipo.

La Compañía pedía que el reintegro se circunscribiese al importe de la obra en período normal, es decir, que el sobreprecio que sufren esos materiales, principalmente las locomotoras eléctricas en los momentos actuales fuese a cargo del Estado, y que la subvención del Estado fuese el abono de ese mayor precio. Pero entendimos nosotros, haciendo cálculos, que esto resultaba muchísimo más caro, pero que además no era justo; porque es evidente que el aumento de precio en todas las cosas, que implica envilecimiento del dinero, va a persistir si no en las proporciones actuales, en alguna proporción, y es evidente asimismo que los ingresos de toda especie, los ingresos, por tanto, de las Compañías ferroviarias, van a atemperarse a ese mayor coste que tendrán las cosas y a ese menor valor que tendrá el dinero. Por tanto, resultaría un negocio abusivo que una Compañía, en los momentos actuales y para una explotación de porvenir, pudiese contar con precios de un pasado que considero estimaremos todos que es un pasado definitivo. Y entonces la solución que nos pareció más justa fué la de un anticipo reintegrable sin interés.

Es natural, señores diputados, que he calculado lo que eso significa en la hipótesis peor, en la hipótesis de que el reintegro no empiece hasta cinco años después de terminada la construcción de la línea, y de que se le admita a la Compañía que la amortización podrá realizarse en todas las anualidades que le resten hasta la extinción de sus concesiones. Para este caso tengo hecho el cálculo, y el cálculo viene a significar cerca de un 50 por 100 del coste que toma a su cargo el Estado. De manera que, señores diputados, los cálculos que se han hecho en el ministerio de Fomento nos conducen a la conclusión de que esta fórmula que aquí proponemos viene a ser equivalente a una subvención, a un pago que hiciera el Estado de cerca de la mitad del coste total de la obra.

La Compañía del Norte, como os he dicho, nos manifestó que había celebrado un concurso, que en este concurso tenía varias proposiciones; que ella no había decidido, que estaba en duda respecto al fallo del concurso. Aquí el señor Ruano ha dicho que él suponía que este concurso ya estaba fallado. No, señor Ruano; el concurso no solamente no está fallado, sino que el ministro de Fomento no ha estudiado el concurso, porque no tiene para qué estudiarlo, porque el ministro de Fomento no tiene competencia técnica para examinar y decidir y resolver estas cuestiones. El ministro de Fomento, al encontrarse ante este problema técnico, se enteró de cuál era el ingeniero, de entre los que tiene a su servicio el Estado, de mayor competencia en España, y unánimemente le manifestaron todos que era el catedrático señor Sánchez Cuervo, y el ministro de Fomento se limitó a designar al señor Sánchez Cuervo para que estudiase el concurso, y para convertirle en asesor técnico del ministro de Fomento en este asunto.

De manera, señores diputados, que el ministro de Fomento, no ha mirado el concurso ni tiene para que mirarlo y el ministro de Fomento sí tiene que intervenir en la resolución del concurso, se atemperará pura y exclusivamente a lo que dictamen que le dé el ingeniero señor Sánchez Cuervo, respecto de cuya competencia, de cuyo prestigio y de cuya honorabilidad tiene el ministro de Fomento insuperables referencias.

Dice el señor Ruano que sería conveniente que no se limitase la elección de sistema al concurso ya celebrado; que podría celebrarse un nuevo concurso. Yo digo a su señoría que no vería ningún inconveniente en aconsejar a la Comisión que admitiera una enmienda aceptando la posibilidad de abrir un nuevo concurso, y voy a decirle a su señoría el uso que haría de esta facultad el actual ministro de Fomento si lo fuera en el momento en que tuviese que fallar. Sería, que si el señor Sánchez Cuervo le informase que

en el concurso celebrado encuentra oferta que merezca todas las garantías y que dé satisfacción a todas las necesidades, el ministro de Fomento, prescindiendo de abrir un nuevo concurso, porque abrirlo sería perjudicial a la finalidad primordial de esta ley, que es ganar meses, que es ganar semanas, que es ganar días.

Y si el señor Sánchez Cuervo le aconsejara al ministro de Fomento; si indicara al ministro de Fomento—si éste era yo—que entendía que alguna otra casa constructora, que pudieran acudir a este concurso, podía ofrecer mejor solución o más económica solución, entonces el actual ministro de Fomento utilizaría la facultad que en virtud de esta enmienda que se presentase y aceptase le daría la ley para anunciar un nuevo concurso.

Y sentiría muchísimo, señor Ruano, que se produjera esa segunda eventualidad, porque mi deseo es que pueda realizarse cuanto antes esta obra, y para ello hace cerca de dos meses que el señor Sánchez Cuervo está estudiando ya la realización de todo el plan, y está estudiando la forma de que inmediatamente que quedase aprobado este proyecto de ley, si el Parlamento lo aprueba, se realicen todas las obras que pueden realizarse en España, y en caso de que en aquel momento hubiese ya propuesta solución definitiva respecto a la elección del sistema en aquel momento el Sr. Sánchez Cuervo, con otro ingeniero designado por la Compañía del Norte, irían al país donde radicase la casa adjudicataria para realizar todas las gestiones necesarias al objeto de obtener un pronto suministro del material. Gestiones, Sr. Ruano, que no son fáciles en estos momentos, que son difícilísimas, porque, en cuanto al precio, hay que seguir una negociación y hay que dar garantías y tal vez compensaciones; y la garantía de que, una vez contratado el material, podrá obtenerse, quizá naya de conseguir, más que el ministerio de Fomento, el ministerio de Estado.

En cuanto al aspecto financiero, la pre-ocupación capital del señor Ruano es que puede ocurrir que, realizada la obra, durante cinco años no se llegue al transporte de un millón quinientas mil toneladas, previsto en el proyecto, para que empiece ya el reintegro por anualidades de la cantidad anticipada. Yo he de decir a su señoría que a mí esta dificultad no me preocupa, y tan poco me preocupa, que he de reconocer que al formular la Compañía del Norte esta petición yo no presenté oposición ninguna, aun contando con la probabilidad de que, discutiendo, la Compañía del Norte se hubiese avenido a anticipar la fecha del reintegro; pero he de decir que yo me doy a eso importancia alguna. Lo que pueda significar el interés del anticipo de dos o tres anualidades comprenderán los señores diputados que, en asuntos de esta naturaleza y de esta monta, no pueden tomarse en cuenta; son cosa insignificante. En cuanto a la garantía del reintegro se obtiene lo mismo empezando en el primer año que en el segundo o en el tercero o en el cuarto. Pero es más: al redactar este proyecto y al defenderlo, yo tengo la plena seguridad de que propongo al Parlamento de mi país que realice una obra para sus propios ferrocarriles; porque yo no puedo admitir ni la posibilidad de que transcurra el plazo para que se construya y sea puesta en explotación esta línea, sin que en España el Estado se haya incautado de las grandes líneas de sus ferrocarriles. Lo consideraría, señor Ruano y señores diputados, una desdicha tal, que no puedo admitir que Gobiernos y Parlamentos sean tan poco previsores y tan poco patriotas que permitan que esa eventualidad se realice. De modo que todo lo que yo creo aquí en este país—de que mucho antes de estar terminada esta obra se habrá decretado la nacionalización de las grandes líneas de ferrocarriles españolas, y así el Estado invertirá este dinero en servicios que le serán propios, como invertirá sumas inmensamente más considerables de las que aquí se prevé que han de invertirse, y creo, por tanto, que la Compañía del Norte no reintegrará un solo céntimo de este anticipo, porque mucho antes de llegar la fecha del primer reintegro no será de la Compañía del Norte esta línea. (Rumores.)

Me recordaba el señor Ruano que yo indicó en la Comisión que este proyecto era un avance de un pensamiento de política ferroviaria, y preguntaba su señoría qué conexión podía tener ese proyecto de electrificación de Pajares con un pensamiento de estatificación de nacionalización de los ferrocarriles. ¡Ah!, señor Ruano! Tiene una conexión capital. En España hemos de optar entre dos sistemas; entre el sistema de considerar que en los ferrocarriles de interés general el Estado ha de fiarlo todo a la iniciativa privada, o el de entender que en los ferrocarriles de interés general, antes que en ninguno otro, el Estado debe tomar una iniciativa, una posición. Y el único argumento, señor Ruano, de alguna fuerza para desistir de la electrificación de Pajares ahora es el decir que se espere a que mejoren los tiempos, a que el precio de los materiales sea menor para que pueda realizarse la Compañía del Norte con sus propias iniciativas y con sus propios medios; esa, señor Ruano, es una concepción política ferroviaria; yo tengo otra absolutamente contraria. (El señor Ruano: Yo también. No he dicho nada que autorice esa respuesta.) Perdóneme el señor Ruano. ¿Por qué la Compañía del Norte desistió de la electrificación de Pajares? Porque la Compañía del Norte, que como todas las Compañías mercantiles, tiene como finalidad capital la de ganar dinero, consideró que el construir en un momento que ella entendió que era de máxima carestía, y que luego se ha demostrado que no lo era, suponía realizar un mal negocio, y como la Compañía del Norte, en la orientación de toda su política, no piensa ni ha de pensar más que en ganar dinero y en realizar un buen negocio, aplazó la realización de la obra; pensó igualmente que piensa su señoría y siguió el mismo camino que su señoría nos aconseja que sigamos. Yo digo a S. S. que la nacionalización de los ferrocarriles no

Anís Udalla (MARCAS REGISTRADAS) Coñac Udalla

Baldomero Landa (SUCESESORES) UDALLA (SANTANDER) DEPOSITO: Méndez Núñez, 7

SALON PRADERA

Compañía de obras policíacas
 Funciones para hoy, domingo:
 A las cinco.—Zigomar contra Nick Cartes.
 A las siete y media.—Los misterios de la Corte de Veronia o un crimen de lesa Majestad.
 A las diez.—La mano que mata o el fantasma de Palacio.

Luis Ruiz Zorrilla

MEDICINA GENERAL
 Especialidad en garganta, nariz y oídos
 Visitas a domicilio. Consultas todos los días, excepto los festivos.
 Méndez Núñez, 13.—Teléfono 622
 Gratis a los pobres: lunes y jueves, de seis a siete.—Piso, 4.

Espectáculos

Cine del Sardinero
 A las seis de la tarde, concierto por el sexteto.
Salón Pradera
 Funciones para hoy por la Compañía de obras policíacas de gran espectáculo.
 A las cinco, "Zigomar contra Nick C. r. e."
 A las siete y media, "Los misterios de la Corte de Veronia o un crimen de lesa majestad".
 A las diez y media, "La mano que mata o el fantasma de Palacio".
Pabellón Maribón
 Espectáculo de cine y variedades.
 Secciones a las cuatro y media, seis, siete y media y a las diez.
 La hermosa película "Esto sucedió..."
 Gran éxito de la notable y hermosa bailarina "La Pielicit" y del dúo "Nitz Wittner".

Banco Mercantil

SANTANDER
Capital Pesetas 6.000.000
Cuentas corrientes y de depósito:
 A la vista... 1 y 1/2 por 100 interés anual.
 A 3 meses... 2 por 100 anual.
 A 6 meses... 2 1/2 por 100 anual.
 A un año... 3 por 100 anual.
Caja de Ahorros: A la vista, 3 por 100 de interés anual hasta 10.000 pesetas.
 Los intereses se abonarán a fin de cada semestre.
 Cambio de moneda, cartas de crédito, órdenes de Bolsa, descuentos y cuentas de crédito.
Cajas de seguridad para particulares, indispensables para guardar alhajas, valores y documentos de importancia.

Huelga aplazada

(Por teléfono)
 Madrid.—En la Casa del Pueblo se ha recibido un telegrama de Pueblo Nuevo del Terrible, comunicando el acuerdo unánime de los obreros de las minas de Peñarroya de retirar los oficios anunciando la declaración de huelga, que queda aplazada indefinidamente.
 En vista de esta noticia, el compañero Llaneza, que se proponía marchar a Peñarroya, ha suspendido su viaje y continuará en Madrid las gestiones que está realizando.

Raid aéreo sobre París

(Por teléfono)
 París. (Oficial).—Algunos aviones enemigos se dirigieron ayer por la tarde hacia París, siendo violentamente cañoneados por nuestros puestos de artillería.
 Lanzaron algunas bombas, sin causar víctimas.
 La alarma solo duró una hora.

Un barítono montañés

(Por teléfono)
 Madrid.—En el Salón del "Herald de Madrid" ha cantado esta noche el notable barítono montañés Ludolfo Cañía.
 Acausó un éxito clamoroso.
 Asistieron a esta fiesta artistas, maestros de música y periodistas, que le felicitaron por su excelente escuela de canto y su magnífica voz.
 Fue acompañado al piano por el profesor de música don Pedro Muñoz Casas.
 Cantó con irreprochable gusto varias romanzas, y al final fue ovacionado.

Los funcionarios civiles

(Por teléfono)
 Madrid.—La Unión de Funcionarios civiles ha enviado a la Prensa una nota, expresando su disgusto por el dictamen emitido por la Comisión del proyecto de mejoras a los funcionarios civiles.
 Las razones que motivan su disgusto son las siguientes:
 Que a la plana mayor se le conceden aumentos de 1.500 pesetas, mientras a los empleados más humildes apenas se les conceden mejoras.
 Que no aparecen los quinquenios.
 Que se establece un turno de ingreso en las categorías de jefes de Administración y de Negociado por oposición directa y libre, en la que

podrán tomar parte los que no sean empleados.
 Que se abroga el Gobierno la facultad discrecional de separar a los empleados sin formación de expediente.
 Que la amortización se hace en las vacantes de todas las categorías, en vez de ser solo en la de última clase.
 Termina la nota diciendo que los funcionarios esperan que el dictamen será aprobado con las modificaciones que ellos desean.

La fiesta nacional

(Por teléfono)
EN MADRID
 Con un lleno completo se celebró hoy la novillada anunciada. Se lidió ganado de Pérez de la Concha.
 Primero.—Carnicerito hace una faena deslucida y mata de una estocada atarvesada.
 Segundo.—Cae un fuerte chaparrón. Antonio Sánchez hace una faena valiente, y en uno de los pases es revolcado, sin consecuencias. Mata de un pinchazo y media estocada buena.
 Tercero.—Belmontito es aplaudido toreando por verónicas.
 Con la muleta realiza una faena adornada y valiente, y termina de un pinchazo y media estocada superior.
 Cuarto.—Carnicerito muletea con lucimiento y valentía y despacha a su enemigo de dos pinchazos y una estocada desprendida.
 Quinto.—Antonio Sánchez muletea con valentía y mata de una estocada defectuosa.
 Sexto.—Belmontito realiza una faena de alio y termina de un pinchazo y un descabello al segundo intento.

EN VALENCIA
El beneficio de la Asociación de la Prensa
 Se ha celebrado con un lleno completo la corrida a beneficio de la Asociación de la Prensa.
 Se lidió ganado de Parladé, que fue bravo.
 En el primero Gaona hizo una faena adornada y mató de media estocada buena y un descabello al primer intento.
 En el tercero estuvo desgraciado. Le despachó de dos estocadas defectuosas.
 Al quinto le banderilleó medianamente.
 Con la muleta hizo una faena regular y terminó de varios pinchazos y media estocada.
 Jasetito muleteó al segundo valiente y adornado y le mató de media estocada buena.
 Al cuarto le banderilleó superiormente. (Ovación.)
 Al sexto le hizo una faena de alio y le mató de una estocada entera.

EN BURGOS
 Se ha celebrado esta tarde la primera corrida de feria.
 La plaza estaba de bote en bote. Se lidió ganado de Tabernero, que cumplió.
 Freg hizo en el primero una faena regular y le mató de un bajonazo y dos pinchazos.
 Al tercero le muleteó despedido y terminó de una estocada buena.
 En el quinto hizo una faena valiente. En uno de los pases sufrió una aparatosa cogida, resultando ileso. Mató a su enemigo de un pinchazo y una estocada desprendida.
 Fortuna hizo en el segundo una faena breve y le mató de media estocada lagarlijera.
 Al cuarto le muleteó adornado y valiente y terminó de una estocada caída.
 Al sexto le hizo una faena de alio y le despachó de tres pinchazos y un descabello.

EN AVILA
 Ganado de Torres cumplió.
 Morato y Cadejón estuvieron trabajadores y valientes.
 Fueron muy aplaudidos.
EN BARCELONA
Piazza de las Arenas
 Ganado de Urcola, grande y de mucho poder.
 Valencia, bien.
 Jaselito Martín, adornado y valiente.
 Americano, desgraciado.
En la Barceloneta
 Ganado de Salas, cumplió.
 Andalúz, desgraciado.
 Calvache, mal.
 El ex-oficial de Correos Pepe Morera, desgraciado.

Telegramas cortos

La Reina Cristina a San Sebastián
 La Reina doña María Cristina saldrá de Madrid el día 5 del próximo mes de julio para San Sebastián, donde permanecerá durante la temporada de verano.
Contra la Institución libre
 Noticias recibidas de Valencia dan cuenta de que han terminado las sesiones del curso de conferencias organizado por la Juventud Católica de aquella ciudad.
 La sesión de clausura la presidió el señor Arzobispo.
 El señor Herrera, director del periódico "El Debate", pronunció un notable discurso acerca del tema "La enseñanza y la Institución libre".
 Afirmó que ésta es nefasta para el catolicismo.
 El orador fué muy aplaudido.
Royo San Martín ha fallecido
 El director de "El Parlamentario", don Luis Antón del Olmet, ha enviado un telegrama a su diario, en el que participa que el detenido Royo San Martín, ha fallecido esta madrugada en la enfermería de la cárcel de Barcelona, donde se hallaba detenido como complice en los asuntos de espionaje en unión del comisario de Policía Bravo Portillo.

En honor de un músico
 Pamplona.—En el Teatro Gayarre se ha celebrado esta noche un concierto en homenaje al director del Orfeón, don Remigio Múgica, por haberle concedido el Gobierno la Gran Cruz de Alfonso XII.
Dos ahogados
 Pamplona.—Esta tarde, en el río que cruza el pueblo de Noani se bañaban dos hermanos llamados José y Modesto Carcante, de 16 y 18 años de edad, respectivamente.
 Ambos fueron arrastrados por la corriente y perecieron ahogados.
El Consejo de Estado
 Esta mañana se reunió el Consejo de Estado, para tratar de la petición de un crédito de 90.000 pesetas para enjugar el "déficit" de la exposición de Valencia.
 El Consejo acordó que por no haberse llevado la liquidación con arreglo a la ley de contabilidad, no procede conceder el crédito; pero teniendo en cuenta las circunstancias que median se autoriza al Gobierno para presentar a las Cortes un proyecto de ley concediendo esa cantidad.
Tífus en Logroño
 Logroño.—Se han presentado casos de tífus en varios pueblos del distrito de Santo Domingo de la Calzada.
El cierre de las Cortes
 El señor Villanueva ha reiterado esta tarde que el martes comenzará a discusión del proyecto de mejoras a los funcionarios públicos.
 Los periodistas le preguntaron si es cierto que será cerrado el Parlamento el 8 o el 10 de julio, y el señor Villanueva contestó:
 —Me parece imposible; porque faltan para esa fecha muy pocos días y hay muchos proyectos que aprobar.
La guerra en el aire
 Berna.—Un biplano alemán averiado por los franceses se ha visto obligado a aterrizar entre Bessol y Coeuvre.
 El observador resultó muerto y el piloto levemente herido.

EN ALICANTE
La primera de feria
 Se ha celebrado con un lleno completo la primera corrida de feria.
 La plaza estaba adornada.
 Se lidió ganado de Pérez de la Concha, que dió buen juego.
 Salerí, regular toreando y valiente matando.
 Angelete hizo en uno de sus toros una faena emocionante, le mató de una gran estocada, y cortó una oreja.
 Camará, muy valiente. Cortó otra oreja.
EN MURCIA
 Ganado de Gómez, grande.
 Almaseño, bien.
 Ernesto Pastor, muy valiente en su primer toro, en el que hizo una faena emocionante.
 En uno de los pases sufrió una aparatosa cogida y pasó a la enfermería con fuertes varetazos.
 Sánchez Torres, desgraciado.

EN BILBAO
 Hoy se celebró en esta plaza un festival taurino-greco-romano.
 Se lidiaron dos novillos, que mataron los hermanos Chico de Basurto y Chico de Basurto II.
 Ambos estuvieron valientes y fueron muy aplaudidos.
 Después se celebró el campeonato de lucha greco-romana.
 Lucharon Ochoa y el negro Jhompson.
 El primero demostró desde un principio tener gran dominio sobre su adversario y le venció fácilmente.
 La plaza estuvo de bote en bote.

Los infanticidios de la Inclusa
 En la Inclusa de Madrid no se ha introducido la más pequeña reforma, a pesar de la campaña realizada por los periódicos.
 Cuando en 8 de junio se emprendió la campaña, había en la Inclusa 68 niños, de los cuales han muerto ya 62, estando agonizando los seis restantes.
 Además han entrado desde esa fecha 14 niños y han muerto todos.
Teatro quemado
 Las Palmas.—El Teatro de Pérez Galdós, único que había en esta población, ha sido totalmente destruido por un incendio.
Suicidio de dos señoritas
 Cádiz.—Una señorita llamada Milagros Guerra, muy conocida en esta población, ha puesto fin a sus días tomando gran cantidad de sublimado corrosivo.
 Casi al mismo tiempo, otra señorita de 16 años, llamada Luisa Leroye, se ha suicidado arrojándose a la calle desde un quinto piso.

Los empleados de oficinas del Ferrocarril del Norte
 La Asociación de empleados de oficina de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España se ha dirigido al Consejo de Administración dando las gracias por la reorganización del Cuerpo de empleados y pidiendo que se tenga en cuenta la petición de aumento de sueldo que tienen formulada.
Una desgracia
 Bilbao.—Al regresar de la romería celebrada hoy en Deusto, un soldado de caballería tuvo la desgracia de ser arrollado por un tranvía, que le fracturó las piernas.
 En grave estado fué trasladado al hospital militar.

Comunicados oficiales
Francés de la tarde
 París.—Los alemanes intentaron por dos veces recuperar las posiciones que les habíamos conquistado al Suroeste del Aisne.
 Efectuaron el ataque varios batallones contra Fosse-cu-Dal y contra Contry.
 Al Suroeste de Reims hubo varios combates en el sector de Vigny.
 Los italianos rechazaron al enemigo, cogiendo prisioneros.
 En varias partes, durante la noche, dieron golpes de mano los exploradores enemigos cerca de Montdidier.
 Las tropas americanas hicieron bastante prisioneros, entre ellos un oficial.
 En el bosque de Apremont y en el Somme hemos hecho prisioneros. Calma en el resto del frente.
Alemán de la tarde
 Berlín.—Frente occidental de la guerra.—Grupo del príncipe heredero Ruperto.—Al Norte del Lys siguieron los ataques de la infantería inglesa a un intenso fuego de artillería.
 El enemigo lanzó tres ataques contra nuestras posiciones en Merry, malográndose, con grandes bajas para él.
 En el centro del campo de batalla, el enemigo penetró en Vieux-Berquin.
 Un contraataque de nuestras tropas paró un avance, rechazando al enemigo hasta la parte oriental de dicho pueblo.
 En los demás puntos decreció la actividad de la artillería.
 Al Oeste de Bucois rechazamos varias exploraciones enemigas, dadas con grandes contingentes.
 Ejército del príncipe heredero alemán.—Al Sur del Aisne, los franceses nos atacaron, después de fuerte preparación de artillería.
 El enemigo fué rechazado al Sur de Amblez; pero consiguió ganar terreno más allá de Donçois.
 Por medio de un contraataque rechazamos al enemigo a las alturas situadas a ambos lados del pueblo.
 Se estrellaron intentos enemigos, al querer, con ayuda de escuadras de "tanks", adelantar el avance de su infantería.
 En el bosque de Villers-Cotterets hemos perseguido al enemigo, que huía, cogiéndole prisioneros.
 En combates aéreos sufrió el enemigo una gran derrota, siendo derribados 27 aeroplanos enemigos.
 El teniente Udert alcanzó su victoria aérea número 35, y el teniente Lovelart la suya número 30.
 Al Sudoeste de Reims cogimos prisioneros a 20 soldados italianos; a raíz de una pequeña empresa.
Francés de Oriente
 París.—El comunicado francés de Oriente dice así:
 Durante la noche ha reinado actividad sostenida por ambas artillerías en las regiones de Doiran y Oeste de Vardar y normal en las regiones de Monastir y Los Novos.
 Un destacamento de asalto enemigo que intentó llegar a nuestras líneas de las posiciones de Kravitz, fué rechazado con éxito.
 Tropas italianas dieron un golpe de mano contra las posiciones enemigas de la cota 1.650.
 Aviación.—Los aviadores aliados

Agencia de Pompas fúnebres La Propicia de Ceferino San Martín
 Agente funerario de las Sociedades especiales de la Compañía Transatlántica, Ilustrísimo Cabildo Catedral, de todas las Comunidades religiosas de la capital, Sociedades de socorros y otras.
 Furgón automóvil para el traslado de cadáveres, Única casa que dispone de coche-estufa.
 Gran surtido de féretros y arcos de gran lujo, coronas, cruces, instalación de capillas ardientes, hábitos, etc. Con los mejores coches fúnebres de primera, segunda y tercera clase.
 Alameda de Jesús Monasterio, 22, bajos y entresuelos.—Teléfono 481
SERVICIO PERMANENTE.—SANTANDER

Banco de Santander
FUNDADO EN 1857
 Desde mañana se procederá al pago de los intereses de los valores siguientes, depositados en la Caja de este Banco.
 Deuda 4 por 100 interior.
 Idem 4 por 100 exterior.
 Idem 4 por 100 amortizable.
 Obligaciones Electrica Pasiega.
 Idem Bomberos Voluntarios.
 Idem Corcho Hijos.
 Idem Tejería Trascueto y amortizadas.
 Idem Construcciones metálicas.
 Acciones del Banco Hispano Americano.
 Cédulas del Canal de Isabel II y amortizadas.
 Acciones de la Papelera Española.
 Obligaciones Minas de Cala.
 Bonos de la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles.
 Obligaciones del Tesoro 4 1/2 por 100.
 Idem de la Unión Resinera Española.
 Idem de la Junta de Obras del Puerto.
 Idem de Nueva Montaña.
 Idem de los ferrocarriles Económicos de Asturias.
 Idem del Ferrocarril Cantábrico, segunda y tercera hipoteca y amortizadas.
 Idem idem de Cabezón a Llanes, primera.
 Idem idem de Santander a Bilbao.
 Idem idem de Santander a Solares.
 Idem idem de Solares a Liérganes.
 Acciones del ferrocarril de Santander a Bilbao.
 Obligaciones del ferrocarril de Vitoria a Segovia.
 Idem idem de Almansa a Valencia.
 Idem idem de Tudela a Bilbao, tercera.
 Idem idem de Segovia a Medina del Campo.
 Idem idem de Zaragoza a Pamplona y Alsasua.
 Idem idem Norte de España, tercera, cuarta y quinta y amortizadas.
 Idem idem de Madrid, Zaragoza y Alicante, series C y E.
 Idem de los ferrocarriles Secundarios.
 Idem del ferrocarril Vasco Asturiano 5 y 6 por 100.
 Idem idem de La Robla.
 Acciones de Madrid, Zaragoza y Alicante.
 Obligaciones Teatro Pereda.
 Santander 30 de junio de 1918.—El director gerente, José María Gómez de la Torre.

Joyería y Optica
 Se construyen y reforman toda clase de alhajas a precios económicos.
 Compro oro, plata, platino y piedras preciosas.
 Gran variedad en lentes, pinza "SOLAR", gafas e imperdientes "Americanos" últimos modelos.
 Bragueros, piernas y brazos artificiales, fajas ventrales, corsés para la desviación espino-dorsal; muletas y cabestrillos.
 Máquinas fotográficas y accesorios; placas, películas y papeles.
GARCIA (OPTICO)
 San Francisco, 15.—Teléfonos, 521-455

PLATERIAS DE MARIANO ASENJÓ
 Localidad, 2, y San Francisco, 17
 Se reforman toda clase de alhajas. Se compra oro, plata y platino

ARMURU
 admitiendo solamente carga para dicho puerto.
 Para informes, a sus consignatarios Señores DORIGA Y CASUSO
 Paseo de Pereda, núm. 32.—Tef. 635

VINO ONA
 Del Dr. Aristegui.
ALIMENTO CEREAL
 Es el más poderoso de los fortificantes y tónicos conocidos. Magníficos resultados en la CONVALESCENCIA, DEBILIDAD e INAPETENCIA
 3'50 pzas. botella.

Sastrería Inglesa LINARES Y GARAYO
 GENEROS INGLESES.—ESMERADA CONFECCION.—PUENTE, 4.
 Teléfono número 132

Agencia de Pompas fúnebres La Propicia de Ceferino San Martín
 Agente funerario de las Sociedades especiales de la Compañía Transatlántica, Ilustrísimo Cabildo Catedral, de todas las Comunidades religiosas de la capital, Sociedades de socorros y otras.
 Furgón automóvil para el traslado de cadáveres, Única casa que dispone de coche-estufa.
 Gran surtido de féretros y arcos de gran lujo, coronas, cruces, instalación de capillas ardientes, hábitos, etc. Con los mejores coches fúnebres de primera, segunda y tercera clase.
 Alameda de Jesús Monasterio, 22, bajos y entresuelos.—Teléfono 481
SERVICIO PERMANENTE.—SANTANDER

Banco de Santander
FUNDADO EN 1857
 Desde mañana se procederá al pago de los intereses de los valores siguientes, depositados en la Caja de este Banco.
 Deuda 4 por 100 interior.
 Idem 4 por 100 exterior.
 Idem 4 por 100 amortizable.
 Obligaciones Electrica Pasiega.
 Idem Bomberos Voluntarios.
 Idem Corcho Hijos.
 Idem Tejería Trascueto y amortizadas.
 Idem Construcciones metálicas.
 Acciones del Banco Hispano Americano.
 Cédulas del Canal de Isabel II y amortizadas.
 Acciones de la Papelera Española.
 Obligaciones Minas de Cala.
 Bonos de la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles.
 Obligaciones del Tesoro 4 1/2 por 100.
 Idem de la Unión Resinera Española.
 Idem de la Junta de Obras del Puerto.
 Idem de Nueva Montaña.
 Idem de los ferrocarriles Económicos de Asturias.
 Idem del Ferrocarril Cantábrico, segunda y tercera hipoteca y amortizadas.
 Idem idem de Cabezón a Llanes, primera.
 Idem idem de Santander a Bilbao.
 Idem idem de Santander a Solares.
 Idem idem de Solares a Liérganes.
 Acciones del ferrocarril de Santander a Bilbao.
 Obligaciones del ferrocarril de Vitoria a Segovia.
 Idem idem de Almansa a Valencia.
 Idem idem de Tudela a Bilbao, tercera.
 Idem idem de Segovia a Medina del Campo.
 Idem idem de Zaragoza a Pamplona y Alsasua.
 Idem idem Norte de España, tercera, cuarta y quinta y amortizadas.
 Idem idem de Madrid, Zaragoza y Alicante, series C y E.
 Idem de los ferrocarriles Secundarios.
 Idem del ferrocarril Vasco Asturiano 5 y 6 por 100.
 Idem idem de La Robla.
 Acciones de Madrid, Zaragoza y Alicante.
 Obligaciones Teatro Pereda.
 Santander 30 de junio de 1918.—El director gerente, José María Gómez de la Torre.

Joyería y Optica
 Se construyen y reforman toda clase de alhajas a precios económicos.
 Compro oro, plata, platino y piedras preciosas.
 Gran variedad en lentes, pinza "SOLAR", gafas e imperdientes "Americanos" últimos modelos.
 Bragueros, piernas y brazos artificiales, fajas ventrales, corsés para la desviación espino-dorsal; muletas y cabestrillos.
 Máquinas fotográficas y accesorios; placas, películas y papeles.
GARCIA (OPTICO)
 San Francisco, 15.—Teléfonos, 521-455

PLATERIAS DE MARIANO ASENJÓ
 Localidad, 2, y San Francisco, 17
 Se reforman toda clase de alhajas. Se compra oro, plata y platino

ARMURU
 admitiendo solamente carga para dicho puerto.
 Para informes, a sus consignatarios Señores DORIGA Y CASUSO
 Paseo de Pereda, núm. 32.—Tef. 635

VINO ONA
 Del Dr. Aristegui.
ALIMENTO CEREAL
 Es el más poderoso de los fortificantes y tónicos conocidos. Magníficos resultados en la CONVALESCENCIA, DEBILIDAD e INAPETENCIA
 3'50 pzas. botella.

CANAS
 Acaba de ponerse a la venta "SAIDA" nueva tintura inglesa para las canas, de éxito inmenso en el extranjero y recién introducida en el mercado español. La más segura y mejor, sólo se emplea una vez cada dos meses, y es muy fácil de aplicar. Para negro, castaño oscuro y castaño, 6 pesetas caja.
 Concesionario en Santander, BELTRAN, San Francisco, 23.

Banco de Santander
FUNDADO EN 1857
 Desde mañana se procederá al pago de los intereses de los valores siguientes, depositados en la Caja de este Banco.
 Deuda 4 por 100 interior.
 Idem 4 por 100 exterior.
 Idem 4 por 100 amortizable.
 Obligaciones Electrica Pasiega.
 Idem Bomberos Voluntarios.
 Idem Corcho Hijos.
 Idem Tejería Trascueto y amortizadas.
 Idem Construcciones metálicas.
 Acciones del Banco Hispano Americano.
 Cédulas del Canal de Isabel II y amortizadas.
 Acciones de la Papelera Española.
 Obligaciones Minas de Cala.
 Bonos de la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles.
 Obligaciones del Tesoro 4 1/2 por 100.
 Idem de la Unión Resinera Española.
 Idem de la Junta de Obras del Puerto.
 Idem de Nueva Montaña.
 Idem de los ferrocarriles Económicos de Asturias.
 Idem del Ferrocarril Cantábrico, segunda y tercera hipoteca y amortizadas.
 Idem idem de Cabezón a Llanes, primera.
 Idem idem de Santander a Bilbao.
 Idem idem de Santander a Solares.
 Idem idem de Solares a Liérganes.
 Acciones del ferrocarril de Santander a Bilbao.
 Obligaciones del ferrocarril de Vitoria a Segovia.
 Idem idem de Almansa a Valencia.
 Idem idem de Tudela a Bilbao, tercera.
 Idem idem de Segovia a Medina del Campo.
 Idem idem de Zaragoza a Pamplona y Alsasua.
 Idem idem Norte de España, tercera, cuarta y quinta y amortizadas.
 Idem idem de Madrid, Zaragoza y Alicante, series C y E.
 Idem de los ferrocarriles Secundarios.
 Idem del ferrocarril Vasco Asturiano 5 y 6 por 100.
 Idem idem de La Robla.
 Acciones de Madrid, Zaragoza y Alicante.
 Obligaciones Teatro Pereda.
 Santander 30 de junio de 1918.—El director gerente, José María Gómez de la Torre.

Agencia de Pompas fúnebres La Propicia de Ceferino San Martín
 Agente funerario de las Sociedades especiales de la Compañía Transatlántica, Ilustrísimo Cabildo Catedral, de todas las Comunidades religiosas de la capital, Sociedades de socorros y otras.
 Furgón automóvil para el traslado de cadáveres, Única casa que dispone de coche-estufa.
 Gran surtido de féretros y arcos de gran lujo, coronas, cruces, instalación de capillas ardientes, hábitos, etc. Con los mejores coches fúnebres de primera, segunda y tercera clase.
 Alameda de Jesús Monasterio, 22, bajos y entresuelos.—Teléfono 481
SERVICIO PERMANENTE.—SANTANDER

Banco de Santander
FUNDADO EN 1857
 Desde mañana se procederá al pago de los intereses de los valores siguientes, depositados en la Caja de este Banco.
 Deuda 4 por 100 interior.
 Idem 4 por 100 exterior.
 Idem 4 por 100 amortizable.
 Obligaciones Electrica Pasiega.
 Idem Bomberos Voluntarios.
 Idem Corcho Hijos.
 Idem Tejería Trascueto y amortizadas.
 Idem Construcciones metálicas.
 Acciones del Banco Hispano Americano.
 Cédulas del Canal de Isabel II y amortizadas.
 Acciones de la Papelera Española.
 Obligaciones Minas de Cala.
 Bonos de la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles.
 Obligaciones del Tesoro 4 1/2 por 100.
 Idem de la Unión Resinera Española.
 Idem de la Junta de Obras del Puerto.
 Idem de Nueva Montaña.
 Idem de los ferrocarriles Económicos de Asturias.
 Idem del Ferrocarril Cantábrico, segunda y tercera hipoteca y amortizadas.
 Idem idem de Cabezón a Llanes, primera.
 Idem idem de Santander a Bilbao.
 Idem idem de Santander a Solares.
 Idem idem de Solares a Liérganes.
 Acciones del ferrocarril de Santander a Bilbao.
 Obligaciones del ferrocarril de Vitoria a Segovia.
 Idem idem de Almansa a Valencia.
 Idem idem de Tudela a Bilbao, tercera.
 Idem idem de Segovia a Medina del Campo.
 Idem idem de Zaragoza a Pamplona y Alsasua.
 Idem idem Norte de España, tercera, cuarta y quinta y amortizadas.
 Idem idem de Madrid, Zaragoza y Alicante, series C y E.
 Idem de los ferrocarriles Secundarios.
 Idem del ferrocarril Vasco Asturiano 5 y 6 por 100.
 Idem idem de La Robla.
 Acciones de Madrid, Zaragoza y Alicante.
 Obligaciones Teatro Pereda.
 Santander 30 de junio de 1918.—El director gerente, José María Gómez de la Torre.

Joyería y Optica
 Se construyen y reforman toda clase de alhajas a precios económicos.
 Compro oro, plata, platino y piedras preciosas.
 Gran variedad en lentes, pinza "SOLAR", gafas e imperdientes "Americanos" últimos modelos.
 Bragueros, piernas y brazos artificiales, fajas ventrales, corsés para la desviación espino-dorsal; muletas y cabestrillos.
 Máquinas fotográficas y accesorios; placas, películas y papeles.
GARCIA (OPTICO)
 San Francisco, 15.—Teléfonos, 521-455

PLATERIAS DE MARIANO ASENJÓ
 Localidad, 2, y San Francisco, 17
 Se reforman toda clase de alhajas. Se compra oro, plata y platino

ARMURU
 admitiendo solamente carga para dicho puerto.
 Para informes, a sus consignatarios Señores DORIGA Y CASUSO
 Paseo de Pereda, núm. 32.—Tef. 635

VINO ONA
 Del Dr. Aristegui.
ALIMENTO CEREAL
 Es el más poderoso de los fortificantes y tónicos conocidos. Magníficos resultados en la CONVALESCENCIA, DEBILIDAD e INAPETENCIA
 3'50 pzas. botella.

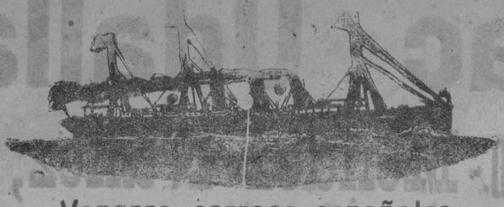
CANAS
 Acaba de ponerse a la venta "SAIDA" nueva tintura inglesa para las canas, de éxito inmenso en el extranjero y recién introducida en el mercado español. La más segura y mejor, sólo se emplea una vez cada dos meses, y es muy fácil de aplicar. Para negro, castaño oscuro y castaño, 6 pesetas caja.
 Concesionario en Santander, BELTRAN, San Francisco, 23.

Banco de Santander
FUNDADO EN 1857
 Desde mañana se procederá al pago de los intereses de los valores siguientes, depositados en la Caja de este Banco.
 Deuda 4 por 100 interior.
 Idem 4 por 100 exterior.
 Idem 4 por 100 amortizable.
 Obligaciones Electrica Pasiega.
 Idem Bomberos Voluntarios.
 Idem Corcho Hijos.
 Idem Tejería Trascueto y amortizadas.
 Idem Construcciones metálicas.
 Acciones del Banco Hispano Americano.
 Cédulas del Canal de Isabel II y amortizadas.
 Acciones de la Papelera Española.
 Obligaciones Minas de Cala.
 Bonos de la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles.
 Obligaciones del Tesoro 4 1/2 por 100.
 Idem de la Unión Resinera Española.
 Idem de la Junta de Obras del Puerto.
 Idem de Nueva Montaña.
 Idem de los ferrocarriles Económicos de Asturias.
 Idem del Ferrocarril Cantábrico, segunda y tercera hipoteca y amortizadas.
 Idem idem de Cabezón a Llanes, primera.
 Idem idem de Santander a Bilbao.
 Idem idem de Santander a Solares.
 Idem idem de Solares a Liérganes.
 Acciones del ferrocarril de Santander a Bilbao.
 Obligaciones del ferrocarril de Vitoria a Segovia.
 Idem idem de Almansa a Valencia.
 Idem idem de Tudela a Bilbao, tercera.
 Idem idem de Segovia a Medina del Campo.
 Idem idem de Zaragoza a Pamplona y Alsasua.
 Idem idem Norte de España, tercera, cuarta y quinta y amortizadas.
 Idem idem de Madrid, Zaragoza y Alicante, series C y E.
 Idem de los ferrocarriles Secundarios.
 Idem del ferrocarril Vasco Asturiano 5 y 6 por 100.
 Idem idem de La Robla.
 Acciones de Madrid, Zaragoza y Alicante.
 Obligaciones Teatro Pereda.
 Santander 30 de junio de 1918.—El director gerente, José María Gómez de la Torre.

Banco de Santander
FUNDADO EN 1857
 Desde mañana se procederá al pago de los intereses de los valores siguientes, depositados en la Caja de este Banco.
 Deuda 4 por 100 interior.
 Idem 4 por 100 exterior.
 Idem 4 por 100 amortizable.
 Obligaciones Electrica Pasiega.
 Idem Bomberos Voluntarios.
 Idem Corcho Hijos.
 Idem Tejería Trascueto y amortizadas.
 Idem Construcciones metálicas.
 Acciones del Banco Hispano Americano.
 Cédulas del Canal de Isabel II y amortizadas.
 Acciones de la Papelera Española.
 Obligaciones Minas de Cala.
 Bonos de la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles.
 Obligaciones del Tesoro 4 1/2 por 100.
 Idem de la Unión Resinera Española.
 Idem de la Junta de Obras del Puerto.
 Idem de Nueva Montaña.
 Idem de los ferrocarriles Económicos de Asturias.
 Idem del Ferrocarril Cantábrico, segunda y tercera hipoteca y amortizadas.
 Idem idem de Cabezón a Llanes, primera.
 Idem idem de Santander a Bilbao.
 Idem idem de Santander a Solares.
 Idem idem de Solares a Liérganes.
 Acciones del ferrocarril de Santander a Bilbao.
 Obligaciones del ferrocarril de Vitoria a Segovia.
 Idem idem de Almansa a Valencia.
 Idem idem de Tudela a Bilbao, tercera.
 Idem idem de Segovia a Medina del Campo.
 Idem idem de Zaragoza a Pamplona y Alsasua.
 Idem idem Norte de España, tercera, cuarta y quinta y amortizadas.
 Idem idem de Madrid, Zaragoza y Alicante, series C y E.
 Idem de los ferrocarriles Secundarios.
 Idem del ferrocarril Vasco Asturiano 5 y 6 por 100.
 Idem idem de La Robla.
 Acciones de Madrid, Zaragoza y Alicante.
 Obligaciones Teatro Pereda.
 Santander 30 de junio de 1918.—El director gerente, José María Gómez de la Torre.

Agencia de Pompas fúnebres La Propicia de Ceferino San Martín
 Agente funerario de las Sociedades especiales de la Compañía Transatlántica, Ilustrísimo Cabildo Catedral, de todas las Comunidades religiosas de la capital, Sociedades de socorros y otras.
 Furgón automóvil para el traslado de cadáveres, Única casa que dispone de coche-estufa.
 Gran surtido de féretros y arcos de gran lujo, coronas, cruces, instalación de capillas ardientes, hábitos, etc. Con los mejores coches fúnebres de primera, segunda y tercera clase.
 Alameda de Jesús Monasterio, 22, bajos y entresuelos.—Teléfono 481
SERVICIO PERMANENTE.—SANTANDER

Banco de Santander
FUNDADO EN 185



Vapores correos españoles DE LA Compañía Trasatlántica

Línea de Cuba y Méjico

El día... de julio saldrá de Santander el vapor **ALFONSO XIII**. Su capitán, don Juan Comellas.

admitiendo pasaje y carga para Habana solamente.

PRECIOS DEL PASAJE EN TERCERA ORDINARIA

Para HABANA: 310 pesetas, 12'60 de impuestos y 2'50 de gastos de desembarque.

Para SANTIAGO DE CUBA: en combinación con el ferrocarril, peseta, 345, 12'60 de impuestos y 2'50 de gastos de desembarque.

Para VERACRUZ: 315 pesetas y 7'50 de impuestos.

Línea del Río de la Plata

Salidas fijas de Santander, todos los meses el día último.

EL DIA 30 DE JUNIO, A LAS ONCE DE LA MAÑANA, saldrá de Santander el vapor **Santa Isabel** para transbordar en Cádiz al **Reina Victoria Eugenia** (de la misma Compañía), admitiendo pasaje con destino a Montevideo y Buenos Aires.

Para más informes dirigirse a sus consignatarios en Santander, señores Hijos de Angel Pérez y Compañía.—Muelle, 36.—Teléfono número 63.

Servicios de la Compañía Trasatlántica

- LÍNEA DE CUBA MEJICO**
Servicio mensual, saliendo de Bilbao, de Santander, de Gijón y de Coruña, para Habana y Veracruz (eventual). Salidas de Veracruz (eventual) y de Habana, para Coruña, Gijón y Santander.
- LÍNEA DE NEW YORK, CUBA MEJICO**
Servicio mensual, saliendo de Barcelona, de Valencia, de Málaga y de Cádiz, para New York, Habana y Veracruz (eventual). Regreso de Veracruz (eventual) y de Habana con escala en New York.
- LÍNEA DE VENEZUELA-COLOMBIA**
Servicio mensual, saliendo de Barcelona, de Valencia, de Málaga y de Cádiz, para Las Palmas, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, y Habana. Salidas de Colón para Sabanilla, Curacao, Puerto Cabello, La Guayra, Puerto Rico, Canarias, Cádiz y Barcelona.
- LÍNEA DE BUENOS AIRES**
Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 4, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires, emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el día 2, y de Montevideo el 3.
- LÍNEA DE BRASIL-PLATA**
Servicio bimensual, saliendo de Bilbao, Santander, Gijón, Coruña y Vigo, para Río Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires, emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Vigo, Coruña, Gijón, Santander y Bilbao.
- LÍNEA DE FERNANDO POO**
Servicio mensual, saliendo de Barcelona, de Valencia, de Alicante y de Cádiz, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de África. Regreso de Fernando Póo, haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida.

Además de los indicados servicios, la Compañía Trasatlántica tiene establecidos los especiales de los puertos del Mediterráneo a New York, puertos del Cantábrico a New York, y la Línea de Mediterra a Filipinas, cuyas salidas no son fijas y se anunciarán oportunamente en cada viaje.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen Telegrafía sin hilos.

También se admiten carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo servidos por líneas regulares.

La salud recuperada en la naturaleza

INTERESA la lectura de nuestro libro que enviamos gratis a los que sufren enfermedades nerviosas, neurastenia, debilidad general y genita (impotencia), gota, reuma, dolor de riñones y espalda, parálisis, diabetes, obesidad, males de estómago, hígado e intestinos, estreñimiento, tos, asma bronquitis, débiles de pecho, predispuestos a la tisis, a los que tenéis dificultad en conciliar el sueño, que os levantáis más fatigados que cuando os acostáis, y enfermos crónicos, en general, cansados de tomar drogas y específicos que dañan el estómago, consulten nuestro libro sin demora si desean recuperar con seguridad y rapidez la salud perdida, que es la vida.—NOTA: Al pedir nuestro libro procuran indicar la enfermedad que se sufre.

Consultas y libros, gratis. Pídanse al **Instituto Electro-Técnico** RAMBLA DEL CENTRO, 12, PRAL., BARCELONA (ESPAÑA)

De interés

Si quiere usted tener la cabeza sana y limpia y una cabellera hermosa, use **Loclón FISAN** (sin alcohol ni grasa)

Rigurosamente científica y de éxito seguro. Son siempre los preferidos de la mujer, amante de la belleza, los **POLVOS SELECTOS FISAN**

- Colonia FISAN única antiséptica.
- Polvos, pasta y elixir FISAN.
- Brillantina FISAN aumenta notablemente en longitud el cabello y da un brillo extraordinario.
- Tintura FISAN, sin nitratos, garantizada para castaño y negro.
- Estuche de propaganda FISAN. Su contenido es: Polvos, crema, dentífrico y esmalte. Precio, UNA PESETA.

CANAS

LA HIGIÉNICA
AGUA VEGETAL DE
Arroyo

Es infalible e inofensiva; se usa en la piel y la ropa.

40 AÑOS DE ÉXITO

Se desea vender un chaqueta o cambiarla por una casa con terreno en labranza en los alrededores de Santander. Informen en calle Alta, números 12 y 14, segundo derecha.

QUEVENNE

ANEMIA, DEBILIDAD, FIEBRE, AGRADABLE, ACIHO, AGRADABLE, 14, Rue des Saussaies, PARIS

USTED TOMARÁ ELÍXIR CALLOL

Amigo DÉBIL

PORQUE DA FUERZA, VIGOR Y JUVENTUD

y los Médicos le llaman el Remedio de los Débiles

Fórmula Aprobada y Recomendada por la Real Academia de Medicina y Cirugía

DE GUSTO AGRADABLE Y EFECTO RÁPIDO

PROSPECTO EXPLICATIVO

PIÑAS EN FARMACIAS Y DRUGUEÑAS

SOLUCIÓN BENEDICTO

DE GLICERO-FOSFATO DE CIL, CON CREOSOTAL

Infalible contra la Tuberculosis, Gargaros crónicos, Bronquitis y Debilidad general.

Deposito: Dr. Benedicto, San Bernardo, 61, Madrid, y de venta en principales farmacias y droguerías.

SABANONES S ULCERAS

REUMA GOTA

AMBRINA

ORQUITIS QUEMADURAS

PIDASE EN FARMACIAS Y DRUGUERIAS

UNICOS CONCESIONARIOS PARA ESPAÑA SUS COLONIAS Y PROTECTORADOS

BARANDIARAN Y COMPAÑIA-BILBAO

Almanaque Bailly-Bailliére

ENCICLOPEDIA POPULAR LUSTRADA PARA 1916

1000 páginas de texto

1000 ilustraciones de la Lotería de Navidad

26.476 de la Lotería de Navidad

Se vende a 3,75 pesetas. Existentes, 2 pesetas.

¿Aquí está?

el mejor betún del mundo. **Uncle Sam**

Lo proclama el hecho del aumento considerable de su consumo. Ninguna otra marca resiste comparación y análisis.

Caja roja: especial para teñir y defender el calzado de la humedad.

Caja blanca: especial para el charol y toda piel fina.

Caja amarilla: especial para el calzado de color.

Cajas combinación.—Tinta para teñir el calzado.

Fabricantes: The Yankee Manufacturing Co. New York. No aceptes otra marca.

Por mayor: Hijos de Pedro Mendicouqui, Fabricantes e importadores de curtidos **Cubo, 8. Santander** Buenos descuentos para vendid.

Sociedad Hullera Española

Barcelona

CARBONES DE LAS MINAS DE ALLER (ASTURIAS)

Consumido por las Compañías de ferrocarriles del Norte de España, de Medina del Campo a Zamora y Orense a Vigo, de Salamanca a la frontera portuguesa y otras Empresas de ferrocarriles y tranvías a vapor, Marina de guerra y Arsenales del Estado, Compañía Trasatlántica y otras Empresas de navegación nacionales y extranjeras. Declaradas similares al Carbón por el Almirantazgo portugués.

Carbones de vapor.—Menudo para fraguas.—Agglomerados.—Kock para usos metalúrgicos y domésticos.

Háganse los pedidos a la

Sociedad Hullera Española

Pelayo, 5, bis, Barcelona, o a sus agentes: en Madrid, don Ramón Toppa, Alfonso XII, 18.—SANTANDER, señores de ANGEL PEREZ y Compañía;—Gijón y Avilés, agentes de la "Sociedad Hullera Española".—Valencia, don Rafael Moral.

Para más informes y precios, dirigirse a las oficinas de la

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA.—BARCELONA

TE CHAMP RD

es el remedio de mayor renombre en Francia, desde su uso, contra el estreñimiento, el ampacho gástrico, la bilis y la acritud de la sangre.

Servicios públicos

SERVICIO DE TRENES

SANTANDER-MADRID
Correos.—Salidas de Santander a las 16'27, para llegar a Madrid a las 8'40. Salida de Madrid a las 17'25, para llegar a Santander a las 8.
Mixtos.—Salida de Santander a las 7'23, para llegar a Madrid a las 6'40. Salida de Madrid a las 7'10, para llegar a Santander a las 18'40.

SANTANDER-BILBAO
Salidas de Santander a las 8'15 y 10'45, para llegar a Bilbao a las 12'05 y 20'38.
Salidas de Bilbao a las 7'40 y 16'50, para llegar a Santander a las 11'35 y 20'40.
De Santander a Marrón, a las 17'35.
De Marrón a Santander, a las 7'20.

SANTANDER-LIERGANES
Salidas de Santander a las 8'55, 12'15 y 14'55 y 19'40.
Salidas de Liérganes a las 7'25, 11'20 y 19'40.
De Santander a Orejo, a las 17'35.
De Orejo a Santander, a las 8'15.

SANTANDER-ONTANEDA
Salidas de Santander a las 8'27, 11'15, 14'20 y 18'20.
Salidas de Ontaneda, a las 7'28, 11'25, 14'25 y 18'25.

SANTANDER-TORRELAVEGA-CABEZÓN-LLANES
De Santander a Llanes, a las 8 y 12. (El segundo de estos trenes continúa a Oviedo).
De Llanes a Santander, a las 12'44 y 16'10. (El primero procede de Oviedo).
De Santander a Cabezón a las 18'40, para llegar a Cabezón a las 20'28.
De Cabezón a Santander a las 7'15, para llegar a Santander a las 9'01.
De Santander a Torrelavega (jueves domingos o días de mercado) a las 7'20 para llegar a Torrelavega a las 8'26.
De Torrelavega a Santander (jueves, domingos o días de mercado), a las 12'05. Llegada a Santander a las 13'02.

SANTANDER-PEDREÑA-SOMO
De Somo para Pedreña y Santander a las 8 y a las 9.
De Santander para Pedreña y Somo, a las 12'30 y 15.

SERVICIO POSTAL

Horas de reparto de correspondencia y servicio de oficina

Imposición y roturación de valores declarados y paquetes postales, de 9 a 13'30.

Cirio postal de 9 a 13.

Imposiciones, Caja de Ahorros y reintegros (excepto los viernes), de 9 a 13.

Reclamaciones de correspondencia asegurada y certificada, de 9 a 11.

Lista y Apartados: de 8 a 8'30 y de 10 a 10.

Reparto a domicilio del correo de Madrid, mixto de Valladolid y Asturias, a las 10.—Correo de Bilbao, Liérganes y mixto de Llanes, 12'45.—Correo de Asturias, Bilbao, Liérganes y Ontaneda, 18'30.

Los domingos se hace solamente el reparto a las 12'30.

OFICINAS PUBLICAS

Aduana: de nueve a una y de tres a seis.

Ayuntamiento: Plaza de Pl y Margall de nueve a una y de cuatro a seis.

Avance Catastral de la Riqueza Urbana: Plaza de la Constitución, 4, de diez a una.

Audiencia: Plaza de la Constitución, de nueve a una.

Banco Mercantil: Hernán Cortés, nueve a una.

Banco de Santander: Muelle, 2, nueve a una.

Banco de España: Velasco, 3, de diez a dos.

Biblioteca municipal: salón de lectura, de cuatro a ocho de la tarde.

Cámara de Comercio: Eugenio Martínez, 5, de nueve a doce y media de tres y media a siete.—Horas de consulta: secretario, de cuatro a seis;trado asesor, de cinco y media a siete y media; legislación de Aduanas, cuatro a cinco; contribuciones, artrios e impuestos, de cinco a seis; seguros, incendios y accidentes del trabajo, de cuatro a cinco; transportes terrestres y marítimos, de cuatro media a cinco y media.

Cámara oficial Agrícola: Muelle, entresuelo, de nueve a una y de tres a seis.

Cámara de la Propiedad Urbana: Hernán Cortés, 1, entresuelo, de diez una y de cuatro a seis.

Comandancia de Marina y práctico del puerto: calle de Castelar, de diez a doce.

Comandancia de Carabineros: Alameda Primera, 28, de nueve a una.

Compañía Arrendataria de Tabacos y Giro Mutuo: General Espartaco, entresuelo, de nueve a una y de tres a cinco.

Delegación de Hacienda: calle de Ribera, de nueve a dos.

Dispensario antituberculoso: consulta para pobres.—Adultos: Lunes, miércoles y viernes, de cinco a seis; para garganta, nariz y oídos; martes, sábados, de diez a doce y de cuatro a cinco; miércoles y sábados, de tres a cuatro.

Diputación (Palacio del Banco Mercantil): de nueve a una y de tres a cinco y media.

Decanato consular: Muelle, 29, nueve a una y de tres a cinco y media.

Escuela de Artes e Industrias: calle de Sevilla, de nueve a una y de tres a seis.

Escuela Superior de Comercio: calle de Magallanes, secretaria, de nueve a doce y media.

Estadística general: Espartaco, 10, 12, segunda, de nueve a una.

Gobierno militar: Avenida de los Infantes don Carlos y doña Luisa, de nueve a una.

Instituto general técnico: calle de Santa Clara, de nueve a una y de tres a seis.

Instrucción Pública: Magallanes, planta baja de la Escuela Superior Comercio.

Juzgado del Este: Escuelas de manía.—Instancia e Instrucción, diez a una.—Municipal (secretaría), diez a una.—Audiencia pública, a once de la mañana.—Registro civil, diez a dos.

Juzgado del Oeste: San Francisco, tercero.—Primera instancia municipal (secretaría), de diez a una.—Audiencia pública, a las cuatro de la tarde.—Registro civil, de diez a una y media. (En este Juzgado están las oficinas de la Junta Electoral del Cantón.)

Junta de Obras del Puerto: Muelle, 34, de diez a una y de cuatro y media a siete.

Montes (Jefatura forestal): Florida, 1, tercero, de nueve a una y de cuatro a siete.—Sección facultativa de Montes Torrelavega, 4, tercero, de nueve a una.

Obispaado: Ruanavay, de diez a una.

Recadación de Contribuciones: Puente, 1, de nueve a una y de tres a seis.

Real Club Automovilista: Muelle, 31, de nueve a una y de tres a seis.

Zona de Reclutamiento y Caja de Reclutas: Santa Clara, 7, segundo, de diez a una.