

EL DIA

DIARIO REFORMISTA

PRECIOS DE ANUNCIOS: --:--:
 En 1.ª y 2.ª plana, línea del cuerpo 10, 0'50 cts
 En 3.ª y 4.ª plana, línea del cuerpo 10, 0'30 cts.
 NOTICIAS, RECLAMOS Y COMUNICADOS --:--:
 A PRECIOS CONVENCIONALES.
 PAGOS ANTICIPADOS
 REDACCIÓN: ADMINISTRACIÓN: Y: TALLERES:
 CALLE DE MARIN, NUMERO 22

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN: --:--:
 En Almería, un mes. 1'50 pesetas
 En la provincia, trimestre. 5'00 *
 Extranjero, trimestre. 12'00 *
 Número suelto 5 céntimos. --:--:
 Número atrasado 10 céntimos

Para revendedores: 25 ejemplares 75 céntimos.
 EDICION DE LA MAÑANA

Barcia en el Parlamento

Discurso pronunciado en el Congreso, consumiendo un turno en la discusión del proyecto de Auxilios para la CONSTRUCCION DE FERROCARRILES SECUNDARIOS Y ESTRATÉGICOS

Un gran discurso

Ayer a última hora de la sesión, cuando la Cámara estaba fatigada y la tribuna de la prensa y de reporters casi vacía, se levantó a hablar el Sr. Barcia consumiendo el segundo turno en contra del dictamen emitido por la comisión en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios y estratégicos.

El diputado por Vera hizo un discurso que apenas duró una hora, pero tan documentado, tan completo, tan intenso, que con él echó por tierra todos los argumentos esgrimidos por el Sr. Cierva en una interminable oración parlamentaria que ocupó cuatro sesiones.

El Sr. Barcia fué escuchado con una vivísima atención por todos los diputados que con creciente interés seguían la exposición de datos, de noticias, de hechos y argumentos tan persuasivos y tan contundentes que producían efectos aplastantes en toda la Cámara. Nadie osaba interrumpirle. Hízolo, sin embargo, una sola vez el Sr. Maura; pero con tal rapidez, con tal viveza y con tal acierto le replicó el diputado reformista, que el interruptor terminó guardando silencio y haciendo visibles muestras de asentimiento.

Terminado el discurso, Melquiades Alvarez abrazó a don Augusto Barcia y sus compañeros de minoría le felicitaban efusivamente, sumándose a este homenaje, los radicales, los conservadores y los propios mauristas.

Desde los bancos de la Comisión contestó el Sr. Senra, que se limitó a hacer un caluroso elogio de la intervención en el debate del diputado por Vera, afirmando que era una obra de tal profundidad y de reconocimientos tales, que nadie podría, no superarle, ni siquiera igualarle.

Después de terminada la sesión el Sr. Barcia recibía constantes y efusivas felicitaciones escuchando de los labios de todos elogios y enhorabuenas.

Este enorme triunfo del diputado por Vera, el más grande de los que hasta hoy alcanzó en el Parlamento, apenas trascenderá al público. Era muy tarde; en la Tribuna de la prensa no quedaba nadie más que el informador de "El Imparcial"; en los pasillos no se veía ni un solo reporter; faltaban los resonadores del triunfo... Y, sin embargo, el Diario de las sesiones habrá de decirlo. Todo el debate del proyecto de ley de ferrocarriles secundarios versará en adelante en torno del discurso, ayer pronunciado por el señor Barcia.

Camilo C. QUINDOS

Madrid 23 de Febrero de 1917

SESION DEL 22 DE FEBRERO DE 1917.

El señor Vice presidente (Aurora Boronai): Tiene la palabra el señor Barcia para el segundo turno.

El señor **BARCIA**: Sres. Diputados: antes de ponerse a discusión este proyecto de ley, he de tener yo el honor de defender una proposición incidental pidiendo al Congreso que sobre el proyecto, después de discutido, recayese votación, para que la Cámara expusiese aquí solemnemente los deseos privadamente manifestados de que esta ley fuese examinada, mejorada y en su caso, si procedía, aprobada.

Hasta el momento en que fué puesto a debate el proyecto de ley que se discute, luché con todo entusiasmo, y con todo brío, en pro de esta finalidad; tan pronto como el proyecto se puso a discusión, cesé en absoluto en todo género de campañas; porque lo único que me proponía era que se llegase a la discusión, y que no

permaneciera durmiendo un sueño letárgico en el número de las cuestiones que figuraban en el Orden del día.

Tenia este deseo porque abrigó el convencimiento íntimo de que el proyecto de ley que se discute supone un paso definitivo en la política de acierto, y en la política redentora, y en la política preñada de esperanzas, del desarrollo de los ferrocarriles secundarios, y de toda clase de comunicaciones férreas en España; la deseaba también porque, además en torno de esta ley, por los motivos que fuese, hubo gente interesada en crear una atmósfera, a la cual salió al paso, de una manera rotunda y decisiva, el Sr. Ministro de Fomento desde el banco azul; el día que dijo que, si se creía que al amparo del proyecto iban a poder rehacerse ó consolidarse Sociedades ó Empresas próximas a la quiebra, ó en plena bancarrota, estaba dispuesto a admitir todo género de enmiendas, con objeto de dificultar esta clase de maniobras. (El Sr. Ministro de Fomento: Exacto.)

Hecha esta declaración, desde el banco azul por el Sr. Ministro de Fomento, desapareció para mí el mayor lunar que tenía el proyecto y ahora abrigó la convicción de poder demostrar a la Cámara, por lo menos, la sinceridad con que vengo a defender un proyecto que aún con los defectos que he de señalar, creo que representa un verpadero progreso en una evolución que se inicia en el año 1904, que pasa por un intento de ley en 1907, y que tiene ya expresiones legislativas bien orientadas, aunque muy deficientes, en las leyes de 1908 y de 1912.

Creo más, creo que al lado de defectos, para mí graves, que he de señalar, en esta ley hay aciertos de aquellos que absolutamente tienen que triunfar, por el peso de la razón y de la justicia que les asiste.

En primer término (y esto será objeto de discusión en la totalidad del artículo correspondiente) sostengo, y estimo que es muy fácil probar, que mediante esta ley, el Estado, sin imponerse sacrificio de ningún género, va a dar al capitalista garantías que hoy no encontraba para venir a aportar su dinero a esta clase de negocios y empresas, y que convirtiendo la garantía indirecta en garantía directa mediante la subvención en un caso a fondo perdido, y autorizando en otro la emisión de obligaciones por valor del 85 por 100, sin arriesgar absolutamente nada más de lo que actualmente arriesga, mediante el procedimiento legal que se establece, es seguro que la construcción en España de ferrocarriles secundarios y municipales ó comunales, ó vecinales, podrá tener un inmediato y amplio desarrollo.

Se dice que el problema magno es un plan de ferrocarriles; que hay que pensar, ante todo y sobre todo, en un plan de ferrocarriles. Yo creo que sí, que es absolutamente necesario pensar en un plan de política ferroviaria, cosa totalmente distinta del plan de ferrocarriles, y que para esta idea que enuncio hay en ese proyecto las bases fundamentales, por lo que afecta a la reversión de las líneas, por lo que afecta a mantener en la mano del Estado el derecho de regular las tarifas en todo momento, que son las dos bases, los dos ejes fundamentales en que se desenvuelve toda la legislación intervencionista en el mundo, respecto de la política ferroviaria.

Plan de ferrocarriles en España! El plan de ferrocarriles no podría hacerse; no se ha hecho completo en ningún país del mundo,

aún en aquellos donde se han realizado los trabajos previos para obtener los datos de información necesarios para saber cual ha de ser el recorrido, su extensión, etc, etc. Y menos se puede hacer en España, donde no hay datos en el orden geológico, ni en el orden forestal, ni en el orden agrícola, ni en el orden minero; donde no hay nada perfecto, ni acabado, absolutamente nada de lo que puede servir como índice seguro para el conocimiento de todos los elementos de riqueza que el Estado ha de tener en cuenta para hacer el trazado general de un plan de ferrocarriles.

Es más, aquí en España estamos hoy en un momento de evolución muy semejante al que han tenido en otros países del mundo. El plan de ferrocarriles, sobre todo en orden a los ferrocarriles secundarios y económicos, lo va determinando el interés privado, el afán de lucro, el anhelo de desenvolvimiento económico, agrícola ó industrial en determinadas regiones; precisamente por que los intereses privados acuden a buscar todas aquellas ventajas que en el orden industrial, en el orden comercial y en el económico pudieran obtener determinadas comarcas, se va haciendo por una ley natural, de selección del bueno y de lo malo, agudizada por el interés privado, el plan de ferrocarriles secundarios.

Peró un plan de ferrocarriles que represente nada menos que la expresión de una política económica, que España desconoce totalmente, que es sencillamente dar vida y organizar sistemáticamente nuestro territorio y nuestro suelo, que es conocer, no sólo cada centro de producción, que es saber dónde está la riqueza minera y la riqueza agrícola, que es, además, conocer nuestra riqueza fluvial conocer los puertos, conocer todas las grandes rutas que ponen en comunicación al comercio de España con el mundo, ¿a todo esto se va a llegar en una ley de ferrocarriles secundarios? Eso no se ha hecho en ningún país del mundo; a lo que más se llegó fué, en algunos de ellos, a relacionar la construcción de las líneas de los ferrocarriles secundarios y económicos, no de las grandes líneas, cosa totalmente distinta, con los canales para los transportes, como sucedáneos de todos estos medios, para dar desenvolvimiento, salida y desarrollo a la riqueza de un país. ¡Hablar de esto en España!

Yo oía hace un momento, con la elocuencia que le caracteriza al Sr. Gascón y Marin, hablar del ideal de la construcción y explotación por el Estado de los ferrocarriles. Es cosa digna de ser tenida en cuenta; ¡el Estado español constructor! ¡el Estado español explotador! Aquí, hablando con ejemplos vivos, se citaba el caso del ferrocarril de El Ferrol á Betanzos; á ese caso habría que añadir el del ferrocarril de Avila á Salamanca y el del ferrocarril de Vitoria á Salinas, donde no hay dificultades de orden técnico, donde no hay más que el sistema la organización burocrática donde no hay más que todas las trabas reglamentarias, en una palabra, todos aquellos lazos y dificultades que atan al Estado y le impiden desenvolverse con la libertad con que se puede desenvolver un particular que, en cada instante, en cada momento, en relación con las necesidades de la construcción y de la explotación, pueda acudir al mercado á adquirir los materiales que necesite en la forma que quiera, no sujeto á preceptos rígidos, de los cuales no puede prescindir el Estado.

Peró hay más; aquí se ha hablado de la carretera parlamen-

taria. Si el Sr. Ministro de Fomento actual, ó cualquiera de los que hayan de sucederle, cumpliere la misión de construir los ferrocarriles y de determinar la gradación y el orden con que habian de hacerse, Sr. Ministro de Fomento, conociendo lo que es la entraña de la política española, ¿es que no podría hacerse, por el trazado que siguiesen los ferrocarriles en España, la línea perfecta de las grandes oligarquías extendidas por nuestro territorio? ¿Es que iban á ser atendidas necesidades reales ó la influencia, exclusivamente á la influencia del cacique, que muchas veces vendría, sabiendo que pretendía un negocio altamente oneroso para el Estado, á imponer líneas férreas, que habian sido desechadas en subasta, que un particular no podría construir, y el oligarca vendría á pedirselas al Estado, porque sabía que, mediante su influencia, mediante la presión que ejerciera aquí, podría alcanzar y conseguir lo que de otra manera no hubiera conseguido, por la sencilla razón, repito, de que intentaba algo ruinoso? Alguien dijo, y no fué un escritor español, que el mapa oligárquico de España podría hacerse mediante el gráfico que representan las carreteras parlamentarias; no quiero pensar lo que sucedería si á la carretera parlamentaria siguiera la vía férrea parlamentaria.

Se darían casos—advertid que hablo en hipótesis y que no aludo a un hecho real— como el que voy a exponer a la consideración del Congreso: el caso de desviación de un ferrocarril existente, que se separa de un valle de los más ricos de España, que tiene una población de 246 habitantes por kilómetro cuadrado, que tiene una riqueza casi inexplorada. Un ferrocarril estaba llamado á atravesar este vergel. ¿Y que sucedió? Que se interpuso la alta influencia de un poderoso oligarca, y el ferrocarril siguió rumbos extraviados; á través dos sierras, se despeñó por una de ellas en dirección y por caminos que nadie racionalmente pensando, podía concebir que habia de recorrer... (El Sr. Maura y Montaner: Peró habria concesionario de ese ferrocarril.) Lo habia; peró el concesionario, Sr. Maura tendria la desgracia que tenemos todos los ciudadanos españoles de soportar forzosamente la oligarquía; y peró sona que como S. S. ha gobernado sabe perfectamente que es tan honda y fuerte la presión que ejercen las oligarquías que hasta los propios ciudadanos no están exentos de la influencia del cacique y de la repercusión de estas influencias en los negocios privados sobre todo si han de tropezar con la Administración.

Peró no quiero separarme del objeto que me propongo. Con esto quiero decir que yo que soy un decidido partidario de todo lo que tienda á acentuar la orientación intervencionista del Estado de todo lo que vaya en camino de que un día, un día ideal, lleve a socializarse totalmente los medios de producción y de cambio (porque soy absolutamente socialista en mi modo de pensar en cuanto a la organización social y política del Estado) creo que el pensar hoy en esto sería volver la espalda á la realidad y de ella está mucho más cerca el ilustre Diputado de la mayoría Sr. Royo Villanova que decia un día en el Ateneo con su gracejo y su enorme intención: "el problema pedagógico en España no se resuelve mientras no se arriendan las Universidades".

Porque se da el caso, creo que no descubrió ningún secreto, de que todos los servicios en que el Estado fracasó, se empobreció, malgastó el dinero absolutamente

do. En cuanto á los ferrocarriles Empresas particuladas fueron fáciles de construir, á los barones de pingües negocios. Y cuando esto se ve cuando ésta es la realidad, pensar siquiera que el Estado va á ser propietario, va á ser constructor, va á ser explotador de los ferrocarriles, yo creo que es volver la espalda á la realidad y soñar con imposibles.

Caro está que no hago más que enunciar someramente, rápidamente sin tener la seguridad de ir á la quiebra; pero es un ferrocarril que quien haya estudiado lo que representa esta línea está seguro de que sucederá con ella lo que sucedió con la de Manresa á Bermejo, que habiendo quebrado las dos primeras Compañías como el Sr. Garriga y Massó señalaba en la obra Cámara en un discurso lu-

minoso, con todo lo que remosísimo, de los más interesantes que allí se han pronunciado, hoy esa línea representa un pingüe negocio; porque en los primeros años no vierten todavía en la línea recién construida todas las riquezas en potencia, todos los frutos que brotan y crecen al calor de la línea del ferrocarril; y del movimiento ferroviario; y titula "Diccionario de Ciencias Políticas", donde colaboran las más altas autoridades de Prusia, de Austria, de Estados que distinguen por ser constructores en el momento en que se ha agotado totalmente el capital de las primeras Empresas.

Yo puedo citar á la Cámara el ejemplo del ferrocarril de Figueras, ferrocarriles privados, administrados por medio del Estado; ferrocarriles del Estado, administrados por Empresas particulares, y ferrocarriles exclusivamente del Estado. Allí, de una manera clara, detalladamente, con un índice de estadísticas, de números, de relaciones, de doctrinas, que no he de traer siquiera en su resumen á la Cámara (me refiero á lo que está escrito en el artículo "Eisenbahnen" en el tercer tomo de la obra á que aludo), se demuestra de un modo claro y categórico que existe, incluso en la misma Prusia, una orientación cada día más señalada, en el sentido en que va dirigida esta ley: de asociar á los intereses del Estado los de la Comunidad, los del Municipio, los de la Provincia, los de la Mancomunidad y los de los particulares.

Hay que decirlo con toda claridad: ¿por qué si una región está en condiciones de colaborar en esta obra y tiene medios y tiene elementos, se ha de entender que eso se hace en detrimento de las demás regiones? A título de ejemplaridad, serviría de excitante para que las demás regiones se apresuren á realizar esas obras.

Hay en esta ley algo más, que me interesa señalar, que aquí ha sido elogiado quien más acrecentó el proyecto, y que, á primera vista, efectivamente parece merecer esos elogios: es la determinación de la cuantía de la subvención ó de la garantía del interés por kilómetro, estableciendo el apartado F. del artículo 12 que cuando se trate de ferrocarriles de más de 250.000 pesetas de coste no podrá otorgarse garantía ó subvención del 5 por 100, los medios de producción y de cambio (porque soy absolutamente socialista en mi modo de pensar en cuanto a la organización social y política del Estado) creo que el pensar hoy en esto sería volver la espalda á la realidad y de ella está mucho más cerca el ilustre Diputado de la mayoría Sr. Royo Villanova que decia un día en el Ateneo con su gracejo y su enorme intención: "el problema pedagógico en España no se resuelve mientras no se arriendan las Universidades".

Peró no quiero separarme del objeto que me propongo. Con esto quiero decir que yo que soy un decidido partidario de todo lo que tienda á acentuar la orientación intervencionista del Estado de todo lo que vaya en camino de que un día, un día ideal, lleve a socializarse totalmente los medios de producción y de cambio (porque soy absolutamente socialista en mi modo de pensar en cuanto a la organización social y política del Estado) creo que el pensar hoy en esto sería volver la espalda á la realidad y de ella está mucho más cerca el ilustre Diputado de la mayoría Sr. Royo Villanova que decia un día en el Ateneo con su gracejo y su enorme intención: "el problema pedagógico en España no se resuelve mientras no se arriendan las Universidades".

En cuanto á los ferrocarriles Empresas particuladas fueron fáciles de construir, á los barones de pingües negocios. Y cuando esto se ve cuando ésta es la realidad, pensar siquiera que el Estado va á ser propietario, va á ser constructor, va á ser explotador de los ferrocarriles, yo creo que es volver la espalda á la realidad y soñar con imposibles.

Caro está que no hago más que enunciar someramente, rápidamente sin tener la seguridad de ir á la quiebra; pero es un ferrocarril que quien haya estudiado lo que representa esta línea está seguro de que sucederá con ella lo que sucedió con la de Manresa á Bermejo, que habiendo quebrado las dos primeras Compañías como el Sr. Garriga y Massó señalaba en la obra Cámara en un discurso lu-

minoso, con todo lo que remosísimo, de los más interesantes que allí se han pronunciado, hoy esa línea representa un pingüe negocio; porque en los primeros años no vierten todavía en la línea recién construida todas las riquezas en potencia, todos los frutos que brotan y crecen al calor de la línea del ferrocarril; y del movimiento ferroviario; y titula "Diccionario de Ciencias Políticas", donde colaboran las más altas autoridades de Prusia, de Austria, de Estados que distinguen por ser constructores en el momento en que se ha agotado totalmente el capital de las primeras Empresas.

Yo puedo citar á la Cámara el ejemplo del ferrocarril de Figueras, ferrocarriles privados, administrados por medio del Estado; ferrocarriles del Estado, administrados por Empresas particulares, y ferrocarriles exclusivamente del Estado. Allí, de una manera clara, detalladamente, con un índice de estadísticas, de números, de relaciones, de doctrinas, que no he de traer siquiera en su resumen á la Cámara (me refiero á lo que está escrito en el artículo "Eisenbahnen" en el tercer tomo de la obra á que aludo), se demuestra de un modo claro y categórico que existe, incluso en la misma Prusia, una orientación cada día más señalada, en el sentido en que va dirigida esta ley: de asociar á los intereses del Estado los de la Comunidad, los del Municipio, los de la Provincia, los de la Mancomunidad y los de los particulares.

Hay que decirlo con toda claridad: ¿por qué si una región está en condiciones de colaborar en esta obra y tiene medios y tiene elementos, se ha de entender que eso se hace en detrimento de las demás regiones? A título de ejemplaridad, serviría de excitante para que las demás regiones se apresuren á realizar esas obras.

Hay en esta ley algo más, que me interesa señalar, que aquí ha sido elogiado quien más acrecentó el proyecto, y que, á primera vista, efectivamente parece merecer esos elogios: es la determinación de la cuantía de la subvención ó de la garantía del interés por kilómetro, estableciendo el apartado F. del artículo 12 que cuando se trate de ferrocarriles de más de 250.000 pesetas de coste no podrá otorgarse garantía ó subvención del 5 por 100, los medios de producción y de cambio (porque soy absolutamente socialista en mi modo de pensar en cuanto a la organización social y política del Estado) creo que el pensar hoy en esto sería volver la espalda á la realidad y de ella está mucho más cerca el ilustre Diputado de la mayoría Sr. Royo Villanova que decia un día en el Ateneo con su gracejo y su enorme intención: "el problema pedagógico en España no se resuelve mientras no se arriendan las Universidades".

Peró no quiero separarme del objeto que me propongo. Con esto quiero decir que yo que soy un decidido partidario de todo lo que tienda á acentuar la orientación intervencionista del Estado de todo lo que vaya en camino de que un día, un día ideal, lleve a socializarse totalmente los medios de producción y de cambio (porque soy absolutamente socialista en mi modo de pensar en cuanto a la organización social y política del Estado) creo que el pensar hoy en esto sería volver la espalda á la realidad y de ella está mucho más cerca el ilustre Diputado de la mayoría Sr. Royo Villanova que decia un día en el Ateneo con su gracejo y su enorme intención: "el problema pedagógico en España no se resuelve mientras no se arriendan las Universidades".

Peró no quiero separarme del objeto que me propongo. Con esto quiero decir que yo que soy un decidido partidario de todo lo que tienda á acentuar la orientación intervencionista del Estado de todo lo que vaya en camino de que un día, un día ideal, lleve a socializarse totalmente los medios de producción y de cambio (porque soy absolutamente socialista en mi modo de pensar en cuanto a la organización social y política del Estado) creo que el pensar hoy en esto sería volver la espalda á la realidad y de ella está mucho más cerca el ilustre Diputado de la mayoría Sr. Royo Villanova que decia un día en el Ateneo con su gracejo y su enorme intención: "el problema pedagógico en España no se resuelve mientras no se arriendan las Universidades".

medio del coste por kilómetro) y de la mano de obra en 1914. Este es el austriaco, especialmente en Bohemia, y en Bohemia, el término medio de coste del kilómetro es de 135.000 marcos. Pues ves si hay diferencia todavía entre 135.000 marcos y 254.000 pesetas.

Ahora bien; es necesario advertir, y ahí están los datos, que el rendimiento medio de todos estos ferrocarriles asciende a 4'10 por 100 anual del interés del capital; de modo que los ferrocarriles que relativamente rinden más en Europa son los secundarios y económicos de España, porque en el mismo período de tiempo, absolutamente ninguno de los otros países del viejo continente puede dar, como término medio, un rendimiento de producción que pase de 3,82; es decir, que aquí estamos hablando de que la garantía de interés del 5 por 100 va a ser totalmente absorbida, cuando se puede asegurar que en ningún caso el Estado, al menos a juzgar por los resultados obtenidos en la explotación de las líneas conocidas, tendrá que abonar arriba del 2 por 100 de interés, por término medio.

Pero hay más; creo que no debe limitarse en la forma que lo limita la ley, el coste del kilómetro. Bien que se tomen toda clase de previsiones y todo género de garantías contra las posibles inmorales que representa la hinchazón de los presupuestos; pero no por eso debe perjudicarse a los ferrocarriles difíciles; en esto siento discrepar de mi querido amigo el Sr. Calderón; a los ferrocarriles que han sido principalmente auxiliados en diversos países del mundo, a aquellos que van a recorrer dos clases de cuencas tan importantes como las hulleras y las de hierro, porque el coeficiente de la explotación de la hulla y del hierro—y esto es una vulgaridad aún en mis labios—, es el barómetro de la riqueza y de la prosperidad de un país; y se ha llegado en leyes especiales, sería un alarde ridículo, que viniese a amontonar leyes, a dar mayores garantías, mayores subvenciones para favorecer el desarrollo de todos estos ferrocarriles. Y la razón es fundamental. En estos casos no hay que ver el gesto inmediato de la construcción y explotación; hay que hacer, como lo hacía muy acertadamente el señor Sánchez de Toca en el Senado, un cálculo por cincuenta años y ver lo que representa en todas las manifestaciones tributarias para la economía nacional la construcción de las grandes redes de ferrocarriles y la de los secundarios.

Si se hiciera, y la operación no es difícil, se demostraría que a los cincuenta años aparecía el Estado compensado de todos los gastos que tuviera que hacer, aún en el caso de que hubiera de sufragar en absoluto el coste de los ferrocarriles.

Pero es más; las cosas hay que afrontarlas tal como son, sin amagos ni rodeos. Se dice que es una inmoralidad, ó que supone un principio de inmoralidad el que los ferrocarriles construidos y en construcción se puedan acoger a los beneficios de esta ley; eso se ha dicho con más ó menos claridad, más ó menos veladamente. Pues yo digo que los ferrocarriles construidos al amparo de las leyes del 8 ó del 12, hoy más que nunca deben de gozar de esos beneficios, porque se trata de capitales que se han arriesgado en aquellas condiciones, sin pedir al Estado más que lo que el que el Estado daba; y si los que van a venir después, en mejores condiciones, van a aprovecharse de los beneficios de esta ley, ¿por qué los que honradamente, patrióticamente arriesgaron sus capitales en esta empresa no han de poder gozar de esos beneficios? El Sr. Ministro de Fomento cortó totalmente el paso a aquellas insinuaciones de posibles inmoralidades que pudieran cometerse al amparo de esta ley.

Por consiguiente, no cabe hablar de esto. Si eso digo de los construidos ¿qué no diré de los que están en construcción? ¿Es que yo no hablo a gentes que conocen cual es la transformación, en los tipos de la mano de obra y del material, desde que la ley de Ferrocarriles del 12 se puso en vigor hasta la actualidad? Hay materiales cuyo precio ha aumentado en 200 por 100, y otros, los que menos, han subido en 33 por 100 del coste primitivo. El que hizo un presupuesto conforme al tipo del valor de los materiales

esta ley, se han hecho comentarios y más comentarios; y conviene que queden puntualizadas estas afirmaciones, con gran rapidez, voy a referirme a todos los extremos que contiene la ley.

Capital de establecimiento. ¿Qué era en la ley del 8, en la del 12, y qué es en la actual? Por ahí han circulado hojas impresas, creo que las utilizó el propio señor Ministro en una de las alegaciones que hizo contestando al señor Cierva, en que se hace, con bastante escrupulosidad, el estudio comparativo de las respectivas legislaciones de 1908 y 1912 en relación con el proyecto actual.

En cuanto al capital de establecimiento garantizado por el 5 por 100 de interés, la ley de 26 de Marzo de 1908, en los artículos 17 y 22, decía que sería el que resultase del presupuesto aprobado, que sirvió de base a la subasta. Mejora esta disposición en la ley de 1912, que en los mismos artículos 17 y 22, respectivamente, establece que será el que resulte de la liquidación que se practique por los ingenieros del Estado, cuando esté terminada la línea, calculando el valor de la obra y el material, sin que pueda rebasar el total del presupuesto aprobado.

Es decir, que en 1908 era el presupuesto aprobado, y aquí se dice que en ningún caso puede exceder del presupuesto, pero que, en cambio, se puede disminuir y si de la liquidación resulta que, una vez compulsados, los gastos realizados en la obra son menores que el presupuesto, no varía éste, sino que se atiene a la liquidación hecha por los ingenieros. De manera que suponía una perfección en grado muy estimable, de la ley. Y viene la actual, y en el párrafo 6.º del artículo 4.º, y también en el 5.º, se establece que el capital de establecimiento será "el que resulte de los contratos de obras y material fijo y móvil, que se sacarán a subasta, con intervención del Ministro de Fomento. Los que tengan las líneas construidas ó en construcción quedan obligados a una nueva revisión del coste del ferrocarril, y sólo se garantizará el capital que resulte de un minucioso examen de los libros y documentos todos del concesionario".

Es decir, que ya no se trata sólo de la liquidación de las obras, sino que, conforme a las disposiciones reglamentarias, a las disposiciones administrativas que haya de dictar el Sr. Ministro de Fomento, se va a hacer la revisión de toda clase de material, hasta del móvil, y esto es lo que se va a tener en cuenta a la hora de la liquidación, esto es lo que va a servir de base para la garantía de interés del 5 por 100 del capital de establecimiento; y en cuanto a los construidos, se les somete a una revisión, que no está conforme con lo que ha aprobado y sancionado ya la Administración, sino que desde luego se dice que se va a revisar para ver, calcular y examinar si hay error; de manera que las previsiones y garantías adoptadas en esta disposición, mejoran de una manera notoria la ley anterior.

Esto que digo del capital de establecimiento lo digo de la garantía de interés. En el momento oportuno, porque ahora quiero abreviar, he de demostrar al señor Ministro de Fomento que la subvención a fondo perdido representa a mi juicio, un enorme peligro; la subvención del 6 por 100 a fondo perdido, aunque se reduzca el plazo de reversión a sesenta años, significa un peligro y una dificultad. Para que quede consignado, sólo diré a S. S., por el momento, que conforme a este tipo ideal de la subvención a fondo perdido, entre el valor total de la obra; y no se olvide S. S. de que con el capital va el interés que reproduciría ese capital; es decir, que S. S. en un caso puede retener en su poder el capital y sólo entrega los intereses de ese capital sin comprometer para nada más y hasta favoreciendo a la misma Empresa; y en otro caso, entregáis el capital a interés compuesto durante sesenta años, lo cual representa en todo momento un peligro y un desembolso originario, que no puede olvidar el señor Ministro de Fomento; desembolso originario y de arranque que como en su poder el 5 por 100 de las obligaciones emitidas, de hecho, sus fuerzas.

Y lo que digo respecto del capital de establecimiento y de

esta ley, se han hecho comentarios y más comentarios; y conviene que queden puntualizadas estas afirmaciones, con gran rapidez, voy a referirme a todos los extremos que contiene la ley.

Capital de establecimiento. ¿Qué era en la ley del 8, en la del 12, y qué es en la actual? Por ahí han circulado hojas impresas, creo que las utilizó el propio señor Ministro en una de las alegaciones que hizo contestando al señor Cierva, en que se hace, con bastante escrupulosidad, el estudio comparativo de las respectivas legislaciones de 1908 y 1912 en relación con el proyecto actual.

En cuanto al capital de establecimiento garantizado por el 5 por 100 de interés, la ley de 26 de Marzo de 1908, en los artículos 17 y 22, decía que sería el que resultase del presupuesto aprobado, que sirvió de base a la subasta. Mejora esta disposición en la ley de 1912, que en los mismos artículos 17 y 22, respectivamente, establece que será el que resulte de la liquidación que se practique por los ingenieros del Estado, cuando esté terminada la línea, calculando el valor de la obra y el material, sin que pueda rebasar el total del presupuesto aprobado.

Es decir, que en 1908 era el presupuesto aprobado, y aquí se dice que en ningún caso puede exceder del presupuesto, pero que, en cambio, se puede disminuir y si de la liquidación resulta que, una vez compulsados, los gastos realizados en la obra son menores que el presupuesto, no varía éste, sino que se atiene a la liquidación hecha por los ingenieros. De manera que suponía una perfección en grado muy estimable, de la ley. Y viene la actual, y en el párrafo 6.º del artículo 4.º, y también en el 5.º, se establece que el capital de establecimiento será "el que resulte de los contratos de obras y material fijo y móvil, que se sacarán a subasta, con intervención del Ministro de Fomento. Los que tengan las líneas construidas ó en construcción quedan obligados a una nueva revisión del coste del ferrocarril, y sólo se garantizará el capital que resulte de un minucioso examen de los libros y documentos todos del concesionario".

Es decir, que ya no se trata sólo de la liquidación de las obras, sino que, conforme a las disposiciones reglamentarias, a las disposiciones administrativas que haya de dictar el Sr. Ministro de Fomento, se va a hacer la revisión de toda clase de material, hasta del móvil, y esto es lo que se va a tener en cuenta a la hora de la liquidación, esto es lo que va a servir de base para la garantía de interés del 5 por 100 del capital de establecimiento; y en cuanto a los construidos, se les somete a una revisión, que no está conforme con lo que ha aprobado y sancionado ya la Administración, sino que desde luego se dice que se va a revisar para ver, calcular y examinar si hay error; de manera que las previsiones y garantías adoptadas en esta disposición, mejoran de una manera notoria la ley anterior.

Esto que digo del capital de establecimiento lo digo de la garantía de interés. En el momento oportuno, porque ahora quiero abreviar, he de demostrar al señor Ministro de Fomento que la subvención a fondo perdido representa a mi juicio, un enorme peligro; la subvención del 6 por 100 a fondo perdido, aunque se reduzca el plazo de reversión a sesenta años, significa un peligro y una dificultad. Para que quede consignado, sólo diré a S. S., por el momento, que conforme a este tipo ideal de la subvención a fondo perdido, entre el valor total de la obra; y no se olvide S. S. de que con el capital va el interés que reproduciría ese capital; es decir, que S. S. en un caso puede retener en su poder el capital y sólo entrega los intereses de ese capital sin comprometer para nada más y hasta favoreciendo a la misma Empresa; y en otro caso, entregáis el capital a interés compuesto durante sesenta años, lo cual representa en todo momento un peligro y un desembolso originario, que no puede olvidar el señor Ministro de Fomento; desembolso originario y de arranque que como en su poder el 5 por 100 de las obligaciones emitidas, de hecho, sus fuerzas.

Y lo que digo respecto del capital de establecimiento y de

garantía de interés, lo digo respecto a las obligaciones, al rescate, a las fianzas, a las tarifas, etc. Yo hago estas afirmaciones, que en el momento adecuado y propicio del debate vendrán a demostrar de una manera eficaz y solemne, que a mi juicio, esta ley, sin comprometer absolutamente en nada los intereses del Estado, sino, al contrario, defendiéndolos, mejora visiblemente la legislación anterior, sin que quepa decir contra esto que la garantía del 85 por 100 de las obligaciones de un ferrocarril, que puede ser un mal negocio, implique realmente desacierto de ningún género: porque en primer lugar, se compromete todo el interés que se comprometía anteriormente, y yo pregunto: ¿Y si fuera el Estado constructor y se equivocara? No pagaría el 85 por 100 del valor de la Empresa ó de la obra, sino que, según mis cuentas, lo pagaría todo y el negocio sería ruinoso en cuanto al resultado del ferrocarril, y ruinoso en cuanto a haber comprometido totalmente el capital; y aquí, aún en el caso de que el Estado hubiera de comprometer en una empresa ruinosa la garantía del 85 por 100 de las obligaciones, siempre se encontraría con que, de hecho, había salvado el 15 por 100 del capital total y tendría a su favor el valor de la obra realizada, lo que representase el valor de ésta y el material móvil, de transporte ó rodante, como queráis llamarle, y nunca los daños serían los mismos que si el Estado constructor acometiese una empresa que terminase en un fracaso.

De manera que, examínese como se examine la ley, véase por donde se va, no cabe, en modo alguno pensar que sea una ley mala ó peor que las anteriores, sino que es infinitamente mejor que todo lo hasta hoy legislado, y además, hay que hacer justicia a los hechos, porque los antecedentes dicen que esta reforma estaba iniciada por los señores Ugarte y Espada, y que precisamente lo radical y esencial del proyecto, salvo cosas que yo he de señalar oportunamente, era criterio del partido conservador y ha venido de la otra Cámara con el voto unánime de todas las oposiciones después de haber sido discutido.

Por tanto, no es mucho que yo, aunque no hubiese hecho un estudio, que creo que ha sido esmerado, paciente, tranquilo, de lo que representa esta ley, diga al menos que por el solo hecho de venir sancionada por el voto unánime de la otra Cámara, con la conformidad de todas las minorías, habría de hacerme pensar, por alto que fuera, el concepto que tuviera de mi inteligencia, que podía equivocarme frente a tanta opinión. Por todo lo que he dicho, tengo que ser en muchos extremos un acérrimo defensor del proyecto, en el que tengo puestas muchas esperanzas, sin que esto signifique que no haya que hacer en él algunas modificaciones. Una de ellas, se me olvidó decirlo antes por la precipitación con que hablo y se me ocurre en este momento. En el proyecto no pensáis en una cosa fundamental: en que puede haber Empresas que no han utilizado la garantía del interés, ni han buscado subvención, que quieran ampliar sus líneas. Como en el proyecto no se prevé el caso. (El señor Ministro de FOMENTO: Será un nuevo ferrocarril.)

No será un nuevo ferrocarril, porque puede ser continuación de una línea, puede ser el empalme y enlace de dos líneas, Sr. Ministro de Fomento; el problema es fundamental. En algunas regiones hay ferrocarriles que transformarían, con la facilidad del transporte, el movimiento de capital, de la economía agrícola e industrial de un país, sencillamente con establecer entre distintas líneas, hoy totalmente separadas, enlaces; y para la que yo solicito aclaración en la ley es para estas obras de enlace y de empalme, que no pueden considerarse como un nuevo ferrocarril; que a veces sólo son obras de uno ó de dos kilómetros, pero que son costosas (porque muchas veces atraviesan poblaciones) por los gastos que supone la expropiación forzosa.

Sobre este punto llamaré la atención del señor Ministro de Fomento, como la tengo que llamar también sobre otro hecho fundamental. Uno de los obstáculos invencibles, una de las dificultades mayores con que tropieza todo constructor es con la

expropiación. Terrenos baldíos, terrenos que no están siquiera amillanados, a la hora en que asoma la cuadrilla de obreros que viene a romper una tierra abandonada, se colizan a precios enormes, y viene el agio, y se trafica, hay traspasos rápidos de gente humilde a más elevada, que tiene trato con el juez municipal y con el juez de primera instancia, ó con el alcalde ó cacique de la comarca; se inventan amillaramientos y se hace todo, absolutamente todo para el momento en que venga la expropiación.

Y digo al Sr. Ministro de Fomento y a la Comisión, que por una razón de equidad, y a la vez de penalidad, de castigo, contra los defraudadores del Estado y los ocultadores de riqueza pública, debéis de consignar que en ningún caso el precio de expropiación de los inmuebles habrá de exceder de la cantidad con que fi guren amillanados, poniéndose un margen prudencial, por razón de afección, que no excederá del 15 ó el 20 por 100 de interés. Eso consignado ahí, representaría una facilidad tan grande para la construcción de ferrocarriles, evitándose tal número de obstáculos y dificultades a los constructores, que todos los que en adelante tuvieran que emprender una obra sabrían que no tendrían que contar, primero, con la peregrinación que representa la expropiación forzosa, las dificultades del expediente, peritajes, etc. y luego, con la codicia, no ya de los propietarios, sino de los que trafican con las propiedades colindantes de la línea que se va a construir. Por todos estos hechos y pensando, Sr. Ministro de Fomento, en que este es un proyecto de ley de interés patriótico de alto interés patriótico, de extraordinario interés patriótico, que en la discusión se ha de ver si envuelve ó no todos esos puntos obscuros, todas esas máculas, todas esas terribles amenazas contra el Tesoro público a que alguien se refirió; como todo eso se ha de esclarecer, termino (perfectamente convencido de que estoy defendiendo una obra altamente patriótica en el espíritu y en la tendencia, salvo los defectos que he señalado), diciendo que esta minoría está dispuesta a colaborar en la obra de discusión de ese proyecto, entendiendo que con su aprobación, mejorado si es susceptible de ser mejorado, reformado si la reforma se impone—y dado el criterio de libertad adoptado por el Sr. Ministro de Fomento para la admisión de enmiendas, no cabe duda que podrá llegarse a un acuerdo—, realizáramos acaso la obra más grande con que puede soñar en este momento supremo de la Historia un pueblo, sobre todo si ese pueblo se llama España.

CONTESTA LA COMISION

El Sr. SENRA: Pido la palabra.

El Sr. PRESIDENTE: La tiene S. S.

El Sr. SENRA: Al deber inexcusable de todo individuo de la Comisión, de ser breve, hay en este caso que añadir que el tema está completamente agotado, sobre todo desde el punto de vista de la defensa del proyecto, después del elocuente discurso del Sr. Ministro de Fomento hasta el discurso documentado y elocuente y pronunciado esta tarde por el Sr. Barcia; pero no sería cortés la Comisión si no correspondiera como debe a este trabajo del Sr. Barcia, en el que ha demostrado tanta erudición y tan profundo conocimiento del asunto, y al propio tiempo no recogiese con gratitud las frases de elogio que tributo al proyecto del Sr. Ministro de Fomento, que vino después un poco modificado por un acto de concordia en el Senado.

Con la mayor brevedad procuraré recoger algunas de las indicaciones más importantes que ha hecho el Sr. Barcia en defensa, porque casi puede decirse que ha consumido un turno en pro del proyecto...

Muy brevemente he de recoger algo de lo que ha expuesto tan elocuentemente el Sr. Barcia y que es completamente necesario.

Ese procedimiento de la construcción de ferrocarriles por el Estado, aparte de que el Estado sólo está técnicamente capacitado por sus ingenieros para realizarlo, y no olvidando las razones que exponía el Sr. Barcia, desde la ley de Contabilidad hasta la forma de estar montado nuestro sistema administrativo, poco a bien luego el señor Barcia, fe-

propósito para producir ganancia en los negocios que el Estado emprenda, es un problema que entre otras cosas, no está resuelto en ningún país del mundo. Pocos son los que tienen líneas de la exclusiva propiedad del Estado, por razones de índole militar, como las de Francia y Alemania, y algún otro, donde las Sociedades concesionarias han quebrado, teniendo que volver al Estado las obras, como en Portugal; pero todo esto no pasaría de ser una discusión completamente empírica acerca de si el Estado ha de ser constructor ó si, por tratarse de algo que responde a fines nacionales, ha de ser la nación quien deba hacerlo por medio de Empresas, y únicamente cuando sea necesaria, y a título de tutela, y porque el servicio del Estado lo exija, entonces y sólo entonces, vendría el Estado a construirlos. Por eso una política ferroviaria no afecta tanto a la entraña del problema como al procedimiento del plan, concretar lo que es absolutamente necesaria en nuestro país; pero la determina necesita España, es detalle que... Y esto, como decía el Sr. Barcia con un gran acierto, viene aquí con una amplitud de que carecían las leyes anteriores, y se ha tratado de desarrollar de una forma clara y bastante concreta.

Por los apremios del tiempo que me obligan a ser brevisimo; por la rapidez con que tengo que recoger sus observaciones, suplico al Sr. Barcia que no vea en la forma de responder a su hermoso discurso la menor desconsideración, teniendo que hacerme cargo tan a la ligera de alguna de las observaciones que ha hecho al proyecto de ley que discutimos.

Algo muy afinado ha dicho el señor Barcia, que importa a la Comisión recoger, y sobre lo cual conviene insistir aquí, por haber sido objeto de graves censuras de parte de algún señor impugnador del proyecto: lo que afecta a los ferrocarriles construidos ya ó que están en período de construcción.

Justo, justísimo es que el régimen que se establezca, si la ley se aprueba, para todos los constructores de ferrocarriles, les alcance a ellos.

A más de todas las razones que ha expuesto antes el Sr. Barcia de que ahora cuentan con un precio de los materiales distinto del que regía antes de la guerra... por encima de todo eso hay que ayudando a la conclusión de esas obras, poniéndolas en condiciones de explotación buenas y útiles para el país, no se perjudica en un solo céntimo al Erario público... Porque las mismas pesetas, exactamente las mismas que los concesionarios de obra que está hecha ó en pie de terminarse, habían de percibir del Tesoro público, con arreglo a la ley de 1912, esas son las que al pasar a este nuevo régimen garantiza el Estado...

El Sr. Barcia hacia una objeción interesante a una de las novedades del proyecto: la subvención a fondo perdido. Decía que la subvención a fondo perdido supone un riesgo, en determinados casos para el Tesoro. Yo creo que no puede existir nunca. Note el Sr. Barcia que es facultad del Estado el conceder tanto el auxilio a los ferrocarriles secundarios a fondo perdido cantidad fija por kilómetro, como la otra forma de abono del interés de obligaciones cuya emisión se autoriza; y que los técnicos, que vienen estudiando de antiguo los proyectos que les someten los particulares que solicitan se incluya en las líneas de ferrocarriles la obra A, ó la obra B, por la práctica han podido llegar a la conclusión de que hay líneas determinadas en donde el emplear una cantidad que el Estado pierde ó no recobra, pero que percibe con la obra a la hora de la reversión, es mucho más ventajoso para el Tesoro, que el encontrarse obligado a abonar durante un plazo de ochenta y tantos años el 5 por 100 de un capital que por obligaciones se emita.

Otra objeción del Sr. Barcia es que encontraba un defecto en el proyecto de ley: el de que no aparecía en parte alguna el auxilio a aquellas Compañías de ferrocarriles ya construidos que tuviesen necesidad de ampliar las líneas. Observe el Sr. Barcia que es los serían, como ya indicaba en una interrupción el Sr. Ministro de Fomento, y lo reconocía también luego el señor Barcia, fe-

Información telegráfica y postal

ferrocarriles de enlace, que se llaman en el lenguaje técnico complementarios. (El señor BARCIA pronuncia palabras que no se perciben.) Yo creo que, sin perjuicio de ninguna clase, podrían hacerse extensivo a esas líneas de ligazón o trabazón, entre otras ya establecidas, los preceptos que benefician en el proyecto actual a los ferrocarriles complementarios.

Y, por último, decía S. S. algo muy importante a propósito de la expropiación. De ello no había hecho estudio la Comisión en ningún instante; pero como el criterio tanto del Sr. Ministro como de la Comisión es que al discutirse el articulado del proyecto se admitan absolutamente todas cuantas enmiendas, sin desnaturalizarle, contribuyan a hacerlo más carol y más ventajoso, el Sr. Barcia tenga la completa seguridad de que aquello que no sea contrario a los intereses del Estado, esta Comisión lo aceptará con muchísimo gusto.

Y termino diciendo lo que dije al comenzar: que el elocuente discurso del Sr. Barcia es una defensa del proyecto traído por el Sr. Ministro, como no ha podido hacerla mejor ningún individuo de la Comisión.

RECTIFICACION DEL SEÑOR BARCIA

El Sr. BARCIA: Pido la palabra.

El Sr. PRESIDENTE: La tiene S. S.

El Sr. BARCIA: Sencillamente para agradecer a mi querido amigo particular Sr. Senra las cariñosas manifestaciones que ha hecho al contestar á mi discurso.

Hay dos afirmaciones sustanciales en la contestación que S. S. ha dado a mi discurso, que nos llevarían muy lejos y exigirían mucho tiempo si las discutimos ahora; no es este el momento propicio ni oportuno, ni el más adecuado. Al discutirse los artículos en que se restablecen estos ferrocarriles, entonces yo, en las enmiendas que presente, he de ir especificando el criterio mantenido en todos los puntos, de discrepancia que sostenemos con el proyecto de ley que se discute, y en aquellos instantes debatiremos sobre el particular. Únicamente diré al Sr. Senra, para terminar, que me sorprende mucho que si en principio se admite la fórmula de la subvención a fondo perdido, como más onerosa,

como posiblemente más peligrosa que la garantía directa de interés, no sé para qué la elección, como no sea para evitar el que, cuando se trate de subvención a fondo perdido al presentar presupuestos se siga un criterio, y cuando sea la garantía directa lo que va a conceder el Estado, el presupuesto varíe substancialmente. En un caso, hay interés en que ascienda el presupuesto; en otro, en que descienda, por razones perfectamente fáciles de explicar. De manera que para prevenirse el Estado, con el objeto de que no pueda en ningún caso aparecer esta dualidad de peticiones y que tenga en su mano el aplicar en cada instante, o la subvención a fondo perdido, o la garantía directa, es para lo que se establece esta reserva de la elección.

En todo lo demás, ocasión tendremos de debatir ampliamente sobre los puntos en que discrepamos.

EL CARNAVAL SE FUÉ

DOMINGO DE PIÑATA
En la ampliación de ayer, se celebró en Almería el Carnaval de 1917.

En el paseo hubo muchísima animación.

El Jurado que se constituyó á las cuatro de la tarde, frente al café Suizo, acordó distribuir los premios en la siguiente forma:

COMPARSAS: "Los Apaches" 75 pesetas, "Paz Universal" 50 "Virreyes de la India 50" "Espeque Imperial" 50.

MASCARAS: Japonés con armadura antigua, 25 pesetas; Una bella señorita con una alegoría á la "Paz y El Progreso" 25 pesetas. "Don Quijote y Sancho" 25. Una hebrea 25.

Y... hasta el año próximo.

Bailes de sociedad
Ayer tarde se celebró en el Círculo Reformista una agradable reunión que como de costumbre estuvo animadísima, asistiendo distintas cas damas y numerosas y bellas

señoritas.

Al obscurecer se organizó un baile que resultó muy lucido.

En el Casino y Círculo Mercantil se celebraron anoche los bailes de Piñata, como despedida de Carnaval.

Los salones de tan cultas como distinguidas sociedades, se vieron anoche totalmente invadidos por una selecta y distinguida concurrencia, que bailó hasta bien entrada la madrugada.

La falta de espacio nos impidió ocuparnos con más extensión de estas últimas fiestas con que nos despedimos del Carnaval.

Venta de botes salva-vidas

Se hace saber al público que están en venta, los dos hermosos botes salvavidas, del barco italiano "Combermere", con todos sus aparejos, y cámaras de aire de cobre. Los que quieran intervenir en esta compra pueden visitar dichos botes, depositados en la caseta de los señores Verdejo Hermanos, para que puedan hacer sus ofrecimientos de precio en esta R. Agencia Consular de Italia en el término de ocho días.

LOTERIA NÚM. 2

En esta Administración, situada en el número 26 del Paseo del Príncipe (por bajo del Hotel Simón), hay billetes, decenas y billetes triples á 3 pesetas décimo, para el sorteo próximo. Se sirven pedidos por su administrador, Braulio Moreno Nieto.

Consulta Médica

El reputado médico don Mariano Zamora, ha vuelto al ejercicio de su profesión, estableciendo su consulta diaria en la Plaza de la Constitución de PECHINA, de 12 á 2 de la tarde.

Especialidad en enfermedades sífilíticas y venéreas.

Verdadera ocasión

Para comprar gorras baratas
8.000 GORRAS DE LANA, PARA HOMBRES Y NIÑOS á 1 PTA.
4.000 GORRAS SUPERIORES PARA HOMBRES Y NIÑO á 1'50
SOMBRERERIA LA VENECIANA P. DE N. SALMERON, 3.

COOPERATIVA ELÉCTRICA ALMERIENSE

Desde el día 15 de Febrero, de una á cinco de la tarde, queda abierta la suscripción de acciones de fundador de la "Cooperativa eléctrica almeriense", cuyo importe de pesetas 25 se satisfarán: tres pesetas en el momento de adquirir el compromiso y el resto en plazos de á dos pesetas mensuales.

OFICINA SOCIAL: Calle de San Francisco número 4, piso bajo.

En dicha oficina podrán los interesados recoger gratuitamente, un ejemplar de los Estatutos por los que ha de regirse esta sociedad.

Horas de oficina desde el día 21: de 1 á 6 de la tarde y de 8 á 9 de la noche.

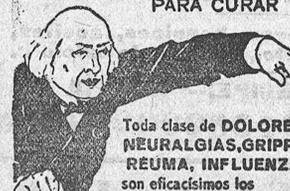
EUGENIO DE BUSTOS

Calle de Granada, números 35 y 37

COMPRE EN ESTA CASA LOS ARTICULOS SIGUIENTE

ACEITE PURO DE HIGADO DE BACALAO á 2'25 pesetas botella de un kilo.—Emulsión de Scott á 3'75 pesetas el frasco grande y á 2'10 el frasco pequeño.—Jabón de glicerina á 3'50 pesetas el kilo. Polvos de arroz verdad, bien perfumados, á 50 céntimos el paquete de 100 gramos.

Agua mineral, Especialidades farmacéuticas, Perfumería del país y extranjera, colores y barnices.



PARA CURAR

Toda clase de **DOLORES, NEURALGIAS, GRIPPE, REUMA, INFLUENZA,** son eficacísimos los

COMPRIMIDOS RHODINE
(Sté. Usines du RHONE-PARIS)
Tubo de 20 comprimidos Plus. 1.50

Diván "El Cielo"

Plaza del Mercado números desde el 18 al 28.

El dueño de este magnífico diván ha introducido importantes reformas que hacen del local el mejor de Almería.

Sirve desayunos económicos y exquisitos ponches. Vinos finos, cognac, anisados de las mejores marcas.

Dr. Manuel Marín

Esculista del Hospital Provincial. Especialista en enfermedades de los ojos, de las Facultades de Medicina de París y Madrid. Miembro de las Sociedades Oftalmológicas de París é Hispano-americanas.
CONSULTA: DE 8 A 12 MA.

DE LA GUERRA

(ALCANJE POSTAL) LA SITUACION MILITAR

Nada nuevo en el frente occidental donde los aliados siguen rechazando los ataques muy débiles de los alemanes y efectuando "raids" para destruir las defensas del enemigo.

Si nos fijamos en los acontecimientos que se han desarrollado desde el 1.º de Enero hasta la fecha en aquel frente vemos que los beligerantes han llevado á cabo una continua serie de golpes de mano. Los alemanes han efectuado, sin embargo, operaciones algo más serias, principalmente en ambas orillas del Mosá, en Lorena y en Champagne, pero esas operaciones han fracasado. En cambio los anglo-franceses en sus incursiones han destruido muchas trincheras enemigas y han hecho muchos prisioneros.

Los austriacos han atacado las líneas italianas en los valles del Adigio y de Sugana y en el alto Boite, siendo rechazados. También allí se trata de tanteos, precursoros de una ofensiva más enérgica que no cogerá desprevenidos á las tropas de Cadorna.

En el frente rumano, los austro-alemanes, después de una preparación de artillería han intentado atacar las posiciones rusas al oeste de Dornavatra, pero detenidos por el fuego de contención de sus adversarios tuvieron que retroceder dejando numerosos cadáveres en el campo de batalla.

(POR TELEGRAMO) DE WASHINGTON.-La resolución del Senado yanqui.

Un cablegrama de la capital de los Estados Unidos dice que el Senado resolvió autorizar al presidente de la República para que emplee las fuerzas de la nación en proteger las vidas, propiedades y comercio americano.

DE LA HAYA.-Indignación contra los alemanes.

Comunican desde Holanda que la prensa manifiesta gran indignación por el torpedeamiento de los vapores holandeses, diciendo que jamás se vió Holanda más herida en su dignidad y en sus intereses.

El "Waterland" es el más enérgico, y excita á Holanda á ir á la guerra, considerando inadmisibles las explicaciones de la Legación alemana.

DE RUSIA.-Resolución de los aliados.

Comunican de Petrogrado que se ha celebrado la conferencia de los representantes de las naciones aliadas, resolviendo después de discutir con detención todos los puntos relacionados con la actual guerra, proseguir la lucha sin cuartel hasta obtener una completa victoria.

DE BELGICA.-Deportación sensacional.

Telegrafían del Havre que los alemanes han deportados á Mr. Trarpmont, sub jefe de la gran fábrica belga "La Montaña Vieja de Overpell", por negarse á trabajar para los alemanes.

DE PARIS.-El armamento de los barcos mercantes.

Telegrafían de París que la prensa insiste en que se armen los barcos mercantes.

También publica largas informaciones en las cuales se predicen grandes acciones de guerra para muy en breve en el frente occidental inglés y en la Mesopotamia.

EL PARTE INGLES.-Posiciones evacuadas.-Sigue el avance.

Comunica el Gran Estado Mayor Inglés que los alemanes han evacuado sus importantes posiciones en ambas orillas del Ancre.

Los ingleses han continuado el avance al Sur y al Sudeste de Serre.

EL PARTE RUSO.-Pequeñas operaciones.

Telegrafían de Petrogrado que la jornada ha estado reducida á pequeñas acciones y reconocimientos en el frente del Oeste en Rumania y en el Cáucaso.

EL PARTE ITALIANO.-Bombardeos.-Tentativas rechazadas.-Los aviadores en acción.

Telegrafían de Roma que en toda la línea de combate aumentan por momentos la actividad de

la artillería, siendo rechazados varios intentos alemanes sobre las trincheras, tomando parte en la lucha los aviadores italianos.

EL PARTE FRANCÉS.-La lucha en el aire.-Bombardeos de Brujas.-Barcos destruidos.-Destrozos.

Un nuevo telegrama de París dice que una escuadrilla de aviadores franceses ha realizado dos golpes de mano victoriosos contra los puestos Norte de Badonville y bosque de Apremont, en combinación con las fuerzas de tierra.

En el resto del frente sigue con intermitencia el bombardeo.

La prensa de París detalla los bombardeos que diariamente dirigen sobre Brujas, causando grandes destrozos en las vías férreas que comunican la ciudad con el puerto de Zeebrugge, averiando y destruyendo los barcos alemanes fundados en el puerto.

Los soldados alemanes que guarnecen la plaza están refugiados de día en las cuevas de las casas, saliendo de ellas solamente por la noche.

DE SANTANDER.-Tropas portuguesas para Francia.

Telegrafían de la capital portuguesa que corren rumores de haber pasado frente á aquellas costas varios transportes con tropas portuguesas, que van escoltado por varios cazatorpederos y destroyers ingleses y franceses.

DE POLÍTICA

LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS.-Proyectos para mañana.

En los círculos políticos se anuncia que habrá mañana un debate interesantísimo en el proyecto de ferrocarriles secundarios, interviniendo en él representantes de todos los lados de la Cámara.

El conde de Romanones matendrá su anunciado criterio de hacer todo lo posible para llegar á una inteligencia ó una aprobación pronta del proyecto.

Miranda restablecido

Bastante mejorado de su enfermedad ha asistido hoy á su despacho oficial el ministro de Marina.

Por el artículo 29

Informes oficiales comunican que ha sido proclamado diputado por el distrito de Villafranca del Bierzo, en virtud del artículo 29 de la ley electoral don Luis Bellaunde.

El viaje de Mr. Gerard

En un tren especial y acompañado de su esposa y de 50 personas más que formaban parte de la embajada yanqui en Berlín ha salido para La Coruña el ex-embajador Mr. Gerard. En el puerto gallego embarcarán todos en el magnífico trasatlántico de Pini-

Casas recomendadas

H. del Sur.-Obispo Orberá, 37 Almería.-Hospedajes desde 3 pesetas en adelante. Servicio esmerado y económico. Timbres eléctricos en todas las habitaciones.

Imprenta Luis López y Compañía. Impresores. Castelar 2, Almería. Impresos de todas clases, relieves, encuadernaciones, y todo lo concerniente al ramo de imprenta.

Panadería "San Isidro". Regocijos 26. El mejor pan de Almería.

La Nueva Tañona.-Fábrica de pan de todas clases; especialidad en pan dormido, de azúcar, de aceite, mantecados, roseos de aguardiente y el inimitable holló de Amsterdam. Plaza de Canalejas, (antes Flores).

Sombrerería de José Plaza, Tiendas 8. Esta casa no hace SALDOS por ser sus géneros de esta temporada.

KIOSKO "EL MERCANTIL"

BOULEVARD DEL PRINCIPE.-FRENTE AL BAR FRUTERO

Venta de periódicos, revistas y libros. Anuncios. Continental. Servicio de encargos para la provincia: cada servicio 1 peseta y gastos por cuentas del cliente. Fotografados. Encargos tipográficos. Impresos de todas clases. Exclusiva para los anuncios del Teatro Variedades; telón pantalla, pasillo, programas, localidades y repaldó de las butacas.

¿Quiere V. hacer una buena propaganda de sus negocios? Encárguesela V. á "El Mercantil".
Boulevard del Príncipe.-Frente al Bar Frutero

los "Infanta Isabel", que saldrá con rumbo á Nueva York.

Fin de fiesta

Con gran animación se ha celebrado domingo de Piñata en Madrid. En la Castellana hubo numerosas máscaras, pero no concurrieron las carrozas.

DE PROVINCIAS

DE CARTAGENA.-Cañoneros vigilando.-El Juzgado de Marina.-Nuevas detenciones?

Comunican del Apostadero marítimo de Cartagena que el cañonero "Marqués de la Victoria" vigila activamente aquellas costas y que en cuanto termine de reportarse de carbón saldrá con el mismo objeto el "Bonifaz".

El Juzgado de Marina trabaja muchas horas diariamente y la policía vigila á varias personas complicadas.

DE CADIZ.-El Rey á la escuela naval.

Telegrafían del puesto andaluz que se hacen grandes preparativos para recibir á don Alfonso XIII que á fines de Marzo próximo visitará la escuela naval de San Fernando.

DE BARCELONA.-Para los inundados.

Telegrafían de la ciudad catalana que la juventud radical y la fraternidad republicana han realizado una cuantiosa benéfica para socorrer á los perjudicados por los temporales en las barridas de Somorrostro y Pekin.

DE SAN SEBASTIAN.-Liga anti-germanófila

Telegrafían de la capital donostiarra que se ha celebrado en el círculo republicano una reunión para constituir igual que en Madrid, la Liga anti-germanófila.

DE TORTOSA.-A protestar

Mañana saldrá para Madrid una numerosa comisión del Sindicato de negociantes de aceites de la comarca, para presentar ante la Junta central de Subsistencias una protesta contra la petición de que se prohíba la exportación de aceite de oliva hecha por el gremio de utralmarinos de Barcelona.

DE VIGO.-Banda de apaches

Una numerosa banda de apaches está realizando muchos robos en aquella capital.

A. Ramirez Sánchez

Médico especialista en las enfermedades de la **NARIZ, GARGANTA Y OIDOS,** Obispo Oberá 24. Consulta de 10 á 12 y de 3 á 5.

La publicidad en EL DIA es la más eficaz, por su gran circulación.

El que quiera

beber buen vino de Albuñol, Montilla y la acreditada cerveza "PETRY", que visite el acreditado establecimiento del popular Andrés Sánchez. Calle de Mariana número 12.

La Virgen del Carmen.-Príncipe 47.-Comestibles finos. Esta casa es la que mejores géneros ofrece al público. Exactitud en el peso.

Especialista.-Doctor Balboa.-Especialista en partos. Conde Ofalia, número 26.

Pedro Llorca.-Establecimiento de quincalla, paquetería; bisutería; mercería y novedades; perfumería y artículos de viaje, géneros de punto; especialidad en puntillas, tiras bodadas y artículos para labores. Tiendas 8.-Suncursal Príncipe número 16.

Los ponches más exquisitos que se sirven en Almería los consume el público en el café económico de don Juan Montiel.-P. del Mercado, número 10.

ICOLOSAL ÉXITO! MAQUINAS DE ESCRIBIR

Extrictamente reconstruida, exactamente como nuevas

REMINGTON VISIBLE, CON RETROCESO. CINTA BIEDOR A 500 PESETAS
UNDERWOOD VISIBLE, ULTIMO MODELO 575 "
SMITH PREMIER ULTIMO MODELO VISIBLE 475 "

"Una máquina reconstruida, es precisamente una máquina nueva".--Garantizadas debidamente, se dejan á prueba y se venden también á plazos.

Visita los almacenes de maquinaria y material eléctrico

CALLE DEL CONDE OFALIA NUMERO 12.-ALMERIA.

Guillermo Herrera

GRAN ESTABLECIMIENTO DE HIJOS DE AGUSTIN FERNANDEZ

Quincalla, Paquetería, Herramientas alemanas y francesas para industrias, Lampistería y Bateria de Cocina, Cómodas y Espejos de columnas

Extenso surtido en Camas de Hierro y Madera desde 25 pesetas. Estrados de Pejilla, tiras bordadas a precios baratísimos. Géneros de punto, Perfumería, Artículos de viaje y de escritorio. Bonitos juegos de fantasía propios para regalos.

La casa más Antigua de Almería y la que más barato vende

Rostrico núm. 7 y 9



Export Bier

Estrella Roja

es la Reina de las Cervezas

No contiene adición de alcohol - La mejor para las comidas - Es tónica - Es digestiva
Representante.-Antonic Gómez Mayor.

El Yunque ALMACEN DE HIERRO Y FERRERIA

Herramientas para Industria, Minas y Agricultura. Material de construcción
Puerta Purchena 1 y Obispo Orberá 2. Almería

Carreras especiales y Universitarias

Preparación para el ingreso en las escuelas especiales de Ingenieros Civiles, Arquitectos, Militares, Obras públicas, Telégrafos, Correos y Aduanas. Magisterio de ambos sexos, Abogados, Filosofía y Letras.—Curso preparatorio de Medicina farmacia y Ciencias.
Informará el Catedrático de este Instituto don Manuel Perez Garfa, Regocijos, 23.—De 11 de la Mañana a 1 de la tarde.

CENTRO GENERAL DE NEGOCIOS

Seguros.—reclamaciones a Ferrocarriles.— Agencia de Minas.— Representaciones comerciales
AGENTE MATRICULADO
José Alcaraz Giménez.—Reina, 6
Depositorio exclusivo de los productos americanos Rie Nie, de fama mundial, para automóviles, Motocicletas, Bicycletas, y Botes Automóviles.
PEDID CATALOGOS

Relojería Francesa José Serrano

Príncipe, 14.—ALMERÍA

Extenso y variado surtido en joyería, platería, relojería, óptica y objetos propios para regalos.
PRECIOS ECONOMICOS

Arboles frutales — DE ARAGÓN —

ARBORICULTURA Y FLORICULTURA
PARA INFORMES Y CATALOGOS:
Aznar, Tonda y C.—S. en C. PRINCIPE, 27.— ALMERÍA

Doctor Pérez Cano del Hospital provincial.

Consulta especial de enfermedades venéreas y sífilíticas.— Análisis de sangre, esputos, orinas y demás productos patológicos.— Tratamiento antirribico completo.

Calle del Cid, 7, de 2 a 4

El siglo en pequeño

Extenso y variado surtido en calzado de todas clases
CRISTALES PLANOS, MUSELINA E IMPRIMÉ SE PONEN A DOMICILIO
Calle de las Tiendas núm. 34.—Almería

Droguería del "Santo Cristo" de José Toro García

Aguas minerales; productos químicos para farmacia y artes; fotografía en general; artículos ortopédicos; especialidades farmacéuticas; aceite y grasas para maquinaria; pinturas de todas clases; tintes para el cabello y barba; cremas y colores especiales para la cara; depositario de las aguas anti-diabéticas; ASDRU. BAL contra el 606; gomas higiénicas; calburo de calcio

CONSULTAD PRECIOS

AURELIA FÁBRICA DE TEJIDOS MECÁNICOS DE SE SUERO MEÑÓZ: MURCIA, 24

PERFUMERIA "VENUS"

Puerta de Purchena, 4.

Extenso y variado surtido en novedades para caballeros señoras y niños.— Objetos propios para regalos de santos y bodas.—Juguets y otros artículos.
LA CASA QUE MÁS BARATO VENDE

Droguería "EL ARCO IRIS"

Gran surtido en colores, barnices, aceites, brochas, pinceles, etc., calburo de calcio
PASEO DEL PRINCIPE.—ALMERÍA

ANDRES VIZCAINO DENTISTA

Calle del Conde Offarri, 20.—ALMERÍA

Servicio directo, sin escalas, para jeros y carga entre Barcelona, Almería y Melilla por el vapor



VELARDE

Salidas de Barcelona los miércoles a Almería los sábados y Melilla los martes. Llegadas a Almería, los viernes y Melilla los domingos; Barcelona los sábados

Consignatarios en Almería: señores Verdejo Hermanos, Paseo del Malecón núm. 26.
Consignatarios en Barcelona: señores Domenech y Cert Hermatous, Paseo Colón, 17, y Merced, 20.
Consignatarios en Melilla: señores David J. Melul, Sucesores Melul y vy

NOTA.—Este vapor tiene establecida en Almería una agencia de reexpediciones para hacer seguir a Barcelona y Melilla las mercancías que se reciben del interior, o viceversa

OTRA.—Los jefes de las estaciones del Sur, quedan encargados de transmitir telegráficamente al Consignatario de este vapor en Almería para que se reserve pasaje a Barcelona y a Melilla a los señores viajeros que lo soliciten.

Cristalería Rollán

Plaza de Nicolás Salmerón, 6, duplica Cristales planos, imprimé y muselina. Se ponen cristales a domicilio.

Juan Criado González

ARMERO

Expendiduría de explosivos y armas de caza.—Plaza de Nicolás Salmerón, número

Vidrios planos

Se venden y se ponen a domicilio en el Siglo en Pequeño; Tiendas 34 Almería.

José Godoy Ramírez

MÉDICO-CIRUJANO
Obispo Orberá, 2. :: Consulta: de 4 a 8

Se alquila un espacioso local propio para almacenar mercancías en la calle de Suecos número 12.
Darán razón en la ferreteria "El Yunque, Puerta de Purchena.



Recomendamos prueben el mejor papel para fumar marca "TORO"

DE VENTA EN TODOS LOS ESTANCOS

Unico depositario, MANUEL GARCÍA ZAMORA.—Federico Castro, 12 (antes Encantada).—Almería