

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN
 en toda España. 1 pta. mes
 ANUNCIOS
 1.ª línea. 0'15 cts. palabra.
 2.ª y 3.ª 0'25 líneas.
 4.ª 0'10

EL TIEMPO

Publicado, A. Administración e Imprenta
 POLO DE MUJINA, 7
 Todos suscriptores que comiencen la sus-
 cripción desde el día 15 en adelante
 se les cobrará, lo recibirá gratis hasta
 el 1.º del mes siguiente.
 Número estrado 10 céntimos

DIARIO INDEPENDIENTE

Teléfono número 25

EDICION DE LA MAÑANA

Franqueo concertado

El conflicto del pan

Tranquilidad

Apareció el día más tranquilo. Las autoridades habían adoptado como en días anteriores todo género de precauciones.

La Guardia civil que se retiró a las nueve de la noche volvió a aparecer de madrugada en las avenidas de ambos puentes si bien en número menor que en el día anterior.

Los comercios abrieron sus puertas desde el primer momento confiando en que no se turbaría la paz.

Por las calles discurrió confiadamente la gente y la población adquirió su aspecto ordinario.

Únicamente en las inmediaciones del puente viejo y a ratos en el puente nuevo veíanse algunos grupos comentando los sucesos de estos días y las consecuencias a que estamos abocados.

La guardia civil patrulló durante la mañana por las calles céntricas sin tener que intervenir en suceso alguno desagradable.

A mediodía se retiró la guardia civil quedando algunos retenes en distintos sitios.

La de Seguridad, armada de carabinas, patrulló durante todo el día y estableció también retenes en los sitios céntricos.

Alboroto

A la bajada del puente viejo, unos mozaibetes promovieron por la mañana un alboroto, interviniendo la guardia civil que disolvió el grupo.

Los panaderos

Hemos de recoger las quejas que a nosotros llegan de cuanto los panaderos están realizando en estos días, verdaderos abusos que ponemos en conocimiento de las autoridades para que les vayan a las manos, porque no puede tolerarse que en estos momentos de tan extrema gravedad esté el vecindario a merced de ciertas codicias.

Reconocemos que los hay que obran dignamente, pero hemos de declarar que son los menos.

El público compra el pan por gramos y los panaderos han decidido venderlo de dos maneras: a peso, más caro; sin pesar, más barato. Esto quiere decir, sencillamente, que el pan se vende falto de peso.

Varios amigos nos denuncian que ciertos panaderos se han negado a vender a peso a los precios acordados en la última reunión; otros nos dicen que comprado por piezas lo han encontrado falto de peso en cantidades importantes.

Es preciso que las autoridades obliguen a los repartidores a llevar peso y que lo vendan el pan por gramos y a los precios acordados, multando con energías y sin consideración a todo el que trate de abusar del vecindario.

Ya vemos por las denuncias hechas, que nuestra autoridad municipal se ocupa de esta cuestión; pero no debe levantar mano porque el abuso se ha generalizado.

Los panaderos denunciados

En la alcaldía se ha facilitado una nota de las denuncias hechas por el jefe de la guardia municipal y personal a sus órdenes, de panaderos que han cometido algunos abusos de los que anteriormente habíamos.

Como consecuencia de ellas el alcalde ha impuesto 50 pesetas de multa a los dueños de tres impor-

tantes panaderías de esta ciudad. (De esta edición)

En el Ayuntamiento

La sesión de ayer

Bajo la presidencia del Alcalde señor Albaladejo se abre la sesión a las cuatro y cuarto.

Asisten los concejales señores Salmerón, Amo, Solís, García Sánchez, Abellán, Arnaldos, Bernal, Ródenas, Sanz, Noguera, Cánovas, García Muñoz, Durán, Pardo, Flores, Olemarez, Morote, Jover, García Gil, Medina, Caballero, Martínez, Jover y Galán.

Queda aprobada el acta de la sesión anterior.

El Secretario da cuenta a la Corporación de varias disposiciones insertas en el «Boletín Oficial» que interesan al Ayuntamiento respecto a subsistencias.

Se aprueban las cuentas y pagos de la semana.

García Gil dice que desde hace tiempo venía pidiendo al Ayuntamiento se diese a la publicidad el precio del pan con el fin de que la opinión estuviese preparada y conocida al día las oscilaciones del mercado harinero con el fin de que no le extrañara lo que después ha ocurrido.

Lamenta por esta razón, que no se le haya atendido.

Dice que el conflicto continúa en pie y no sabemos cómo resolverlo, dándose motivo a que se suponga al Ayuntamiento en complicidad con los panaderos.

Le contesta el Alcalde diciéndole que no puede consentir ciertos conceptos vertidos que ponen en un muy buen lugar al Ayuntamiento.

Amo y Solís ruegan a Jover cada la palabra para contestar a Gil. Jover no acepta.

Este defiende las palabras de García Gil en el concepto de que todo concejal debe traer al Ayuntamiento cuantos murmullos haya recogido, que puedan significar una protesta para desvanecerla.

Se ocupa de la actitud de algunos gobernadores de provincias, negando la salida de subsistencias.

Explica el concepto de la ley en largos párrafos que levantan murmullos de aprobación.

Habla del capital y del trabajo en relación con los salarios.

Dedica un recuerdo al ilustre murciano don Juan de la Cierva y dice que secunda sus campañas sintiendo que sus amigos políticos no le hayan mostrado su agradecimiento desde Murcia secundando sus proyectos.

También dedica otro recuerdo al señor Payá elogiando sus campañas en favor de Murcia sintiendo que su labor se haya perdido por nuestra indiferencia.

Refiere el caso de que a la reiterada insistencia de Payá le contestara el ministro que como era que en Murcia decía que ocurría tanta cosa y que el Gobernador nada alarmante le decía.

Habla de las pasadas manifestaciones y dice que las autoridades deben ir a la cabeza para evitar que se desborden.

Jover pide que se convoque a las fuerzas vivas de la capital para celebrar una reunión que tome acuerdos sobre subsistencias.

Amo dice que la estación manda una nota detallando las entradas y

salidas de los artículos de primera necesidad y por ella se ha visto ha entrado más harina que ha salido. Elogia la labor de la Alcaldía.

Cree oportuno lo dicho por Jover.

Interviene Solís hablando del problema de las subsistencias.

García Muñoz se ocupa de ciertas palabras dichas por Jover.

Cree que el caballo de batalla es saber si hay dinero en el Ayuntamiento para adquirir subsistencias.

El Alcalde contesta a las palabras de Jover respecto a lo que se refiere a los discursos pronunciados por don Juan de la Cierva en el Congreso y en el Círculo de la Unión Mercantil.

Dice que la modestia del señor Cierva ha hecho el que no se haga ninguna demostración pues la hubiera rechazado.

Jover rectificó contestando a cuantos le aludieron. Lee García Muñoz un artículo de la ley en la que confirman sus palabras.

Clemares se ocupa del trigo y dice que no faltará hasta que venga la próxima cosecha.

Se muestra conforme en que no salgan de las provincias las subsistencias pero no deben salir de la nuestra lo poco que tenemos.

Dice que no hay que ir contra las panaderías solamente, sino contra las infracciones, debiendo los tenientes de alcalde girar visitas a los establecimientos.

Añade que se debe pedir de tres en tres días una nota a la Harinera Barcelonesa y a los establecimientos de harina de esta capital.

Expone lo siguiente:

Una saca de harina pesa 100 kilogramos, cuesta 49 pesetas y poniéndole la mano de obra 4, importa 53 pesetas.

Produce 130 kilogramos, vendido a 45 céntimos, producirá 58'50.

Hay que rebajar 1'30 de comisión a los repartidores.

Total 57'20 ahora se le aumenta un saco que vale 50 céntimos, total, 57'70; dando por lo tanto un beneficio al industrial panadero en cada saca, de 4'70 céntimos.

Por último, pidió que se hagan las estadísticas de subsistencias en el término municipal.

Amo contesta muy atinado a lo dicho por el Sr. Clemares.

Dice como el Sr. Clemares, que el Ayuntamiento debe tomar acuerdos para solucionar esta pavorosa situación.

Salmerón propone una comisión para tomar acuerdos sobre el actual problema.

Jover dice que no hay necesidad puesto que hay una comisión de subsistencias.

Propone las siguientes bases:

1.º Que se cumpla todo lo que sea aplicable a la ley de subsistencias.

2.º Que como consecuencia de la primera proposición se establezca por el Ayuntamiento tablas reguladoras de peso y precio.

3.º Que se convoque a las fuerzas vivas de la población con objeto de que regule los precios; y 4.º Aceptar las proposiciones como conclusión de estas bases del Sr. Clemares.

Después de una ligera discusión en la que se reforma la tercera, se aprueban todas.

El Alcalde da cuenta de las gestiones practicadas en los dos últimos días con los representantes y fabricantes de harinas y con los panaderos.

Dice que gracias al ofrecimiento



EL SEÑOR

D. Miguel Lopez Perez de Tudela

Ha fallecido a las seis y media de la tarde de ayer
 EN LA VILLA DE ALCANTARILLA
 A los 64 años de edad

Habiendo recibido los Santos Sacramentos
 R. I. P.

Su afligida esposa doña Carmen Saavedra Alburquerque, hermanos don José, don Francisco, don Fernando, doña Lorenza y don Enrique, primos, entre ellos don Diego Garcia Lopez, sobrinos, sobrinos políticos y demás familia,

Suplican a sus amigos y personas piadosas le encomienden a Dios en sus oraciones y asistan a su entierro que se verificará esta tarde a las cuatro en la iglesia parroquial de esta villa, anticipándole por ello la expresión de su gratitud.

Alcantarilla 4 de Marzo de 1915

Casa mortuoria: Calle del Cura núm. 2.

No se reparten esquelas

del fabricante señor Cano Fontecha dará las harinas necesarias y no se subirá el pan durante tres días, espacio necesario de tiempo para gestionar la traída de harinas. Anoche en otra reunión tenida, ya se habló del precio a que podría darse el pan de primera y segunda ofreciendo algunos panaderos que lo elevarían a 45 y 40 respectivamente el kilo. Estos datos dice el Alcalde coinciden con lo dicho por el señor Clemares, y el señor Medina que asisten a la sesión, promete que mientras le queden existencias sostendrá el precio dicho. Espero que los restantes panaderos conciliarán por venir a razones y aceptarán las bases convenidas.

Hoy he visto con disgusto que en alguna tahona se ha cobrado el pan más caro y en otras el peso dado no era el justo; en el primer caso se le ha puesto por la alcaldía a los contraventores 50 pesetas de multa y a los que daban el peso falto se les ha decomisado el pan.

Yo aprovecho esta ocasión para excitar el celo de los Sres. tenientes alcaldes y concejales para que en sus distritos respectivos vigilen y decomisen todo el pan falto de peso y proponga a esta presidencia las multas que deban aplicarse.

El señor Salmerón dice que en su distrito procurará cumplir y lo mismo los demás señores concejales.

Solís pide un voto de gracia para el Sr. Cano Fontecha.

Se acuerda.

Medina habla sobre el precio del pan durante el mes.

Se levanta la sesión.

don Enrique Bernal, el presidente de la Cámara de Comercio señor Ruiz Hidalgo, el Administrador jefe de Correos de esta provincia, el abogado del Estado don Juan Ramón Godínez, el Alcalde y actuó como secretario el arquitecto provincial don Pedro Cerdán.

Ante el notario don Isidoro de la Cierva se procedió a la apertura de pliegos presentados, que eran siete.

1.º Don Adolfo Montesinos Giménez: casa número 23 de la calle de Capuchinas. Mide 344'75 metros y precio de 63.300 pesetas.

2.º Don Félix Atienza Sala y doña Angela López Martí: Casas de la calle de la Merced número 12 y Zambrana 17 y 21. Miden 870 45 metros y precio de 130.000 pesetas.

3.º Don Juan Pedro Navarro: edificio a tres fachadas, plaza de Apóstoles número 5, otra a la calle de la Fuensanta número 4 y otra a la de los Oubos sin número. Mide 1.085 metros y precio de sesenta mil pesetas.

4.º Doña Dolores Mazón, viuda de Vinader: casa en la plaza de Ceballos número 24 y otra acceso-rio sin número. Mide 1.732'97 metros y precio de 53.250 pesetas.

En el supuesto de que solo se acepten los mil metros, el precio sería de 46.500 pesetas.

5.º Don Rafael Lorente Lapa zarán: casa de la calle de San Antonio, número 1, con salida a la de la Fuensanta número 4. Mide mil 122'33 metros y precio de 75.000 pesetas.

En el caso de dejarse los 164 metros que ocupa el balneario de San Antonio, el precio se reduciría a 58.000 pesetas.

6.º Don Luis Fontes Pagán, marqués de Ordoño: dos casas colindantes, una en la calle de Capuchinas número 6 y otra calle de la Acequia sin número. Mide 1.309'82 metros y precio 122.000 pesetas.

7.º Doña Exaltación Velez Gránadas y doña Csridad Martínez Pérez: dos casas contiguas en la calle de Barrionuevo números 6 y 8. Miden 939,16 metros y precio de 210.000 pesetas.

CIRCULO de Bellas Artes

CONFERENCIA DEL SR. PATO

El próximo viernes dará en el salón de actos que esta Sociedad tiene en Romea, una conferencia nuestro distinguido amigo don Francisco Pato Quintana, tercera de la brillante serie preparada por esta culta sociedad murciana.

El tema que desarrollará, «Por qué no llueve en Murcia?», no puede ser de más extraordinario interés ni de una mayor actualidad.

Don Francisco Pato es un espíritu culto, con conocimientos generales en ciencias y artes, porque ha consagrado su vida al estudio nutriendo su gran capacidad intelectual de todo lo que constituye el bagaje necesario para ocupar un puesto distinguido entre nuestros hombres de saber.

Su cultura es tan grande como su modestia; pero en Murcia se le reconoció siempre su talento y se buscó su opinión autorizada en todas aquellas cuestiones que afectan a la vida colectiva y a la resolución de problemas vitales.

Este reconocimiento de su valor le llevó, hace algunos años, con legítimos títulos, a la presidencia del Círculo de Bellas Artes, y hoy a ocupar esa tribuna, honrada repetidas veces por lo más brillante de nuestra intelectualidad.

Tema tan interesante desarrollado por un conferenciante de tan vastos conocimientos, llevará el viernes al salón de Bellas Artes una numerosísima concurrencia.

Biblioteca circulante

(Continuación)

Caja núm. 2.—Cartagena

Sección para Maestros

«Bello y Cuervo». Gramática.

«Biblioteca Universal», 10 tomos.

«Menéndez y Pelayo». Historia de las ideas estéticas. Volúmenes tercero y cuarto.

«Unamuno». Vida de don Quijote y Sancho.

PROBLEMAS ECONOMICOS

Conferencia dada por D. Juan de la Cierva, en el Círculo de la Unión Mercantil de Madrid el día 15 de Febrero de 1915

(Continuación)

Voy a leeros unos párrafos de ella para que comprendáis el estado de espíritu de entendimiento tan elevado. Escrito este libro desde el punto de vista ferroviario, aunque con la libertad que da a su autor su gran independencia, pudiendo reputarse esta obra magistral, repito, como la defensa legítima más ardiente de los derechos de las Compañías, puestos en entredicho, discutidos tantas veces, oíd lo que dice:

«Y, en esta situación, todavía se pretende que se rebajen más y más las tarifas y que se pongan los servicios ferroviarios al nivel de los mejores del extranjero. Aquí, por ejemplo, donde ni en las regiones más frías de la Península apenas se encuentra una vergonzante chimenea más que en las casas distinguidas de las mejores ciudades; donde solo por excepción podría citarse un hospital, un hospicio ó una oficina en que el Estado, la Provincia ó el Municipio hayan pensado en resolver los problemas de la calefacción y de la ventilación de los edificios, donde se han dado casos de viajeros de primera clase que han arrojado por la ventana de los coches de ferrocarriles los caloríferos, sin más razón que la de que el calor les molestaba, y de enfermos de un hospital amotinados contra la calefacción con que se les quería favorecer; aquí se pretende que las Compañías de ferrocarriles doten «todos» sus coches del mejor servicio de calefacción y ventilación, sin atender siquiera a que solamente la calefacción que se pide costaría a las Compañías del Norte y de M. Z. A. más de medio millón de pesetas cada año, aparte los gastos de primer establecimiento que ello importaría; y aquí, por fin, donde, después de todo, hay establecidas unas tarifas que, como propias de un país pobre, apenas permiten que alguna Compañía alcance un interés mezquino «para su «capital acción», aquí se pretende que sean también las tarifas como en los países más ricos y mejores, donde los accionistas de las Compañías sacan de ellas buenos dividendos, ó donde es el Estado quien explota los ferrocarriles.»

«Uno de los sambenitos que la ignorancia de las gentes cuelega a las compañías españolas de ferrocarriles es el de que por su culpa, esto es, por culpa de lo extremadamente caras que dicen ser las tarifas ferroviarias, adquieren las cosas precios excesivos, se dificultan las transacciones y hasta se lleva el llamado problema de las subsistencias a un punto de exacerbación peligrosa.»

«Pero todo esto puede decirse únicamente en un país como el nuestro, sin alma colectiva, en que cada cual va a su negocio con entera independencia del interés de la generalidad. Y, como siempre resulta grato a las muchedumbres cuanto tienda a no pagar ó a pagar menos de lo que habitualmente se paga, ha costado poco interesarlas en cuantas campañas hasta ahora se han promovido, para obligar a las Compañías de ferrocarriles a la rebaja de sus tarifas, tanto menos si se tiene cuidado al levantar el clamoreo de meter en la cabeza de las gentes que las Compañías son grandes y poderosas, y hasta explotadoras. Porque las muchedumbres genuinamente españolas, que por atavismo se postran admiradas ante la pujanza de un gran capitán, un gran aventurero ó un gran bandido, odian instintivamente esta misma pujanza y esta misma grandeza cuando las imaginan encarnadas en empresas industriales ó mercantiles a la moderna, á las que llaman airadamente explotadoras. Esta es precisamente una de las principales razones de la decadencia actual de España.» (Rumores.)

Comprendéis señores, que con este criterio es muy difícil entender á las gentes, es muy difícil hacer justicia á las gentes; y yo reconozco que extendiéndose ese criterio, siendo muchos los que de él participan, se hace muy difícil la labor, sobre todo, de los hombres públicos, que sinceramente quieren servir á su país; porque, cuidado, que confundirnos á los que opinamos así y á los que pedimos esas cosas con los que reverencian y se rinden ante un gran bandido, y rechazar las peticiones de que tengan los trenes la calefacción necesaria porque somos pobres y porque en casi ninguna

población de España la gente se puede calentar, no tienen dinero para calentarse, pensar así, y opinar así, y hablar luego de que las tarifas en un país pobre tienen que ser altas y no pueden ser bajas como en los países ricos, es precisamente tergiversar las cosas y no comprender que á un país pobre, para que se desarrolle, hay que darle medios baratos de comunicación. (Aplausos.)

Y ese convencimiento de las gentes de que es inútil pedir, de que es inútil reclamar, ¿es fundado? Yo no quiero, señores, emplear argumentos ni citar hechos que tal vez para la opinión pública sean los principales fundamentos de ese recelo, no; yo voy á hacer una ligera historia documentada de esos anhelos, de esas gestiones, y de tantas y tantas veces como se frustraron los intentos de mejorar los transportes ferroviarios.

Sabéis todos que en España los ferrocarriles comenzaron á construirse bajo la legislación de 1844, después se promulgó la ley de 1855; después la ley de 1863; más tarde la ley de 1877. Dicen las Compañías ferroviarias, singularmente las concesionarias de las dos grandes redes del Mediodía y del Norte, que el 80 ó el 81 por 100 de las líneas que hoy explotan han sido concedidas con arreglo á la Real orden de 1844 y con arreglo á la ley de 1855. Pues bien: ya en el año de 1863, en 4 de Junio de 1863 se promulgó una ley autorizando la unificación de tarifas de acuerdo con las Compañías. En 1863 ya se sentía la necesidad de unificar las tarifas. Fijaos, unificación de tarifas, porque ya vereis cómo luego se discute lo de la unificación, y se discute de manera que no parece sino que se pretende el más absurdo disparate que podía pretender la nación española. En 13 de Agosto de 1866 aparece la primera Comisión. Decir yo á los que me hacen el honor de escucharme que en España cuando no se quiere resolver una cosa se encomienda á una comisión, es decir algo que está en la conciencia de todos; y conste, señores, que precisamente porque yo no quiero, no he querido que esa Junta de que he formado parte sea una de tantas; estoy haciendo todo este trabajo y seguiré haciendo toda esta labor por defenderla. (Grandes aplausos.) En 13 de Agosto de 1863 se dicta un Real decreto creando una Comisión para el estudio de las tarifas y su reforma. Ya vamos á resolver ese problema. (Risas.) Pero llegamos al año 1882; no se ha hecho absolutamente nada, y se dicta otro Real decreto reorganizando esa Comisión y agregando tres diputados, tres senadores y otros funcionarios... y ahora vamos á trabajar. (Risas.) En el año de 1884 se da un dictamen por esa comisión; y hay que leer ese dictamen, porque en él se demuestra como dos y dos son cuatro, que á las Compañías no se les puede pedir nada, que es inútil pedirles nada, que no tienen razón y que las tarifas ferroviarias son las que deben ser, y tampoco se hace nada.

Y llegamos al 11 de Junio de 1886. Fijaos, señores: En 1882 se reorganiza la Comisión; en 1884 da un dictamen y no se hace caso del dictamen; en 1886 el Ministro ordena que tres vocales de esa Comisión propongan las reformas que deban introducirse en las leyes y en los reglamentos existentes para la explotación de los ferrocarriles. Igualmente se encargará de proponer desde luego, y con carácter de urgencia las resoluciones necesarias para establecer la observancia de las leyes generales de ferrocarriles y sus reglamentos en la parte relativa á explotación de ferrocarriles. Es decir, que el Ministro tiene que ordenar que se le proponga lo necesario para hacer cumplir la ley: está incumbida y quiere hacerla cumplir. Lo que me interesa hacer constar es que así lo declaraba el ilustre Sr. Montero Ríos.

El Ministro dice en el preámbulo de ese Real decreto que se propone «cumplir algunos de los preceptos más importantes» (se refiere á la explotación de los ferrocarriles), «cuya ejecución han demorado las circunstancias, algunas muy legítimas y todas muy difíciles de remover».

De modo que el 76, la Comisión para el estudio de las tarifas; el 82, otra Comisión; el 84, que todo estaba muy bien, y el 86 declara el Mi-

nistro que no se cumple la ley. Pues tampoco se hizo nada, señores, absolutamente nada.

Pasaron los años desde el 86 en adelante y llegamos de un salto al 1892; la Comisión estaba estudiando la manera de que se cumplieran las leyes, para decirselo al Ministro, y así tropezamos con el año 1892. El 26 de Marzo de ese año se presentó un proyecto de ley para rebajar, de acuerdo con las Compañías, las tarifas para carbones nacionales y abonos y los billetes para obreros agrícolas é industriales, pero elevando las tarifas de viajeros y las de gran velocidad, excepto para algunas substancias alimenticias, hasta el 12 por 100. Y ese proyecto de ley quedó en las Comisiones parlamentarias, que son otras Comisiones. (Risitas.)

Desde ahí saltamos al 28 de Junio de 1894, en que se presentó otro proyecto de ley análogo y corrió la misma suerte: murió en la Comisión y fué á parar al Archivo de las Cortes españolas, que es un Archivo. (Risitas.) Y llegamos al año 1896, y esto ya merece capítulo aparte.

En 14 de Junio de 1896, se firma un Convenio entre las grandes Compañías ferroviarias y el Gobierno español. Voy á leer el libro del señor Maristany que lo explica en pocas palabras: «...firmaron sendos convenios, bajo reserva de aprobación por una ley, en virtud de los que las Compañías se obligaban á unificar sus tarifas legales en cada red y á clasificar las mercancías según un solo patrón para todas, accediendo á la supresión de las tarifas especiales arancelarias núm. 1 y número 2 que las favorecían, y se comprometían á rebajar, según un cuadro pre fijado, las tarifas de cereales, harinas, vinos, ganados, carbones nacionales, instrumentos de agricultura y toda clase de abonos, y en un 50 por 100 los precios de los billetes para jornaleros del campo en tiempo de faenas agrícolas; y, en compensación de todo esto, se fijaba como término de concesión común para dichos ferrocarriles el día primero de Julio de 1900...»

Se presentó el proyecto para la aprobación de ese convenio con fecha 3 de Julio de 1896. ¡1896! Año que preludió la catástrofe terrible de 1898, cuando teníamos la insurrección en Filipinas, cuando había estallado la insurrección en Cuba, cuando apareció ya en el horizonte la nube de la guerra con los Estados Unidos, y en esos momentos se trata de rebajar las tarifas ferroviarias y se trata de prorrogar las concesiones hasta el año 80 de este siglo. Pero ¡qué curioso es lo que aconteció entonces, señores! Yo lo cito sin más propósito que el de fortalecer nuestro espíritu con el recuerdo de todo ello; que esta historia no se inspira en antiposidades de ninguna clase, contra nadie ni contra nada; es una página de la vida nacional que hay que leer y releer para sacar experiencia y enseñanzas todos.

Se aprobó aquella ley, pero ¿sabéis cómo se aprobó? España entera produjo reclamaciones contra dicha ley, porque uno de los pactos se refería al arancel para la introducción de material para las Compañías ferroviarias, singularmente de locomotoras y de coches, y la industria nacional protestó porque había ya sufrido bastante con la franquicia otorgada á mediados del siglo pasado para la introducción del material de construcción de esos ferrocarriles. No sabiendo hacer entonces lo que hicieron otros pueblos, que fué desarrollar su industria de construcción y de fabricación de todos esos elementos al mismo tiempo que se construían los ferrocarriles, esa industria protestó, y entonces se aprobó, en efecto, la ley; pero, fijaos, se aprobó autorizando al Gobierno para concertar con las Compañías ¿qué? ¿la rebaja de tarifas? No, no se había una palabra de rebaja de tarifas, se suprimió todo eso del proyecto del 96; lo que se hizo fué autorizar al Gobierno para conceder la prórroga de las concesiones hasta 1900, con la condición de que las Compañías ó sus representantes facilitarían al Estado español un préstamo de mil millones de pesetas.

Es decir, que en aquellos angustiosos momentos en los cuales España tenía que desangrarse enviando su juventud á Filipinas y á Cuba

y prepararse para aquel episodio trágico, aunque honroso para nosotros, de la guerra con los Estados Unidos, en aquellos momentos en que, naturalmente, la situación económica del país, la situación financiera del Estado español no podía ser próspera, aparecen esos ofrecimientos de mil millones de pesetas. ¿Os acordáis de Río Tinto? Pues ved esto.

Así se aprobó la ley, y claro, no había manera de llegar al concierto con las Compañías, porque no era posible tratar sobre esas bases de la rebaja de tarifas ferroviarias; desapareció lo de la rebaja de esas tarifas; de modo que la única ventaja que positivamente podía resultar para la economía nacional, se borró de aquella ley. Ya habéis visto que desde el año 63 se sintió la necesidad de la rebaja y de la unificación de las tarifas, y llega ese momento y se suprime precisamente lo de la rebaja de las tarifas!

Entramos en el año 1900 y se dicta por el Ministerio de Agricultura una Real orden notabilísima del señor Sánchez Toca mandando revisar las tarifas y abriendo una información. Quiero yo repetir algunas de sus palabras porque son mucho más autorizadas que las mías y quedarán más impresas en vuestro ánimo. Del preámbulo, que es muy extenso, he entresacado estos párrafos:

«Tal combinación de tarifas, con efecto, á la par que otorga á los artículos de lujo favores de arrastre, que no necesitan, aplica, por el contrario, á los grandes productos agrícolas y del subsuelo, artículos de poco valor con relación á su peso y volumen, precios de transporte incompatibles con su actual cotización en los mercados.

«De suerte que, mientras no se eliminen estos estorbos legales, la producción nacional no puede alcanzar aquí, en el ordenamiento de los arrastres, aquella condición fundamental tan beneficiosa para los intereses de los Caminos de hierro como para el fomento y defensa de la riqueza patria, y que consiste en que el precio de transporte que se aplique á cada mercancía no exceda jamás del máximo que puede soportar el valor de aquella en el mercado.»

«Importa además resolver otra cuestión capital, que aparece de manifiesto en cuanto se examina el estado presente de la organización de nuestro tráfico ferroviario en sus relaciones con las necesidades de la economía nacional: la de que el Estado recobre, cuanto antes, su natural soberanía de inspección y dirección sobre las vías de que se trata, restaurando en toda su pureza las dos garantías fundamentales de gobierno establecidas en nuestras leyes de Ferrocarriles: la de revisión periódica de las tarifas y la de reversión anticipada de las líneas.»

«Y no obsta para ello que se tropiece con estados de derecho é intereses creados y arraigados; pues tales obstáculos pueden removerse pactando con las compañías conciertos ó novaciones de contrato, basados sobre la revisión de tarifas, mediante los cuales se restablezcan en toda su integridad aquellos dos principios á cambio de ciertas compensaciones.»

«Esta obra de revisión del régimen ferroviario que el Gobierno se propone emprender, es, por tanto, obra eminentemente de paz y de concordia, y en beneficio de intereses que, aunque alguna vez presentan apariencia de contrapuestos, son en el fondo profundamente armónicos, ya que la vida moderna de los pueblos no se concibe sin el poderoso y rápido medio de comunicación de los ferrocarriles, y que éstos de la prosperidad de los pueblos se nutren y sólo por ellos y para ellos viven.»

Ya veis que había un ministro, y un ministro de la calidad del señor Sánchez de Toca, dispuesto á hacer todo eso. Pues no lo pudo hacer, y salió del Ministerio, y no se hizo, y por falta de actividad y por falta de laboriosidad no sería, que son condiciones bien notorias de este ilustre hombre público.

Y llegamos á 1905, y en 1905 se convoca la Conferencia que dió lugar á esta luminosísima obra que he leído, y señores, yo no puedo resistir á la tentación de leer algo de este Real decreto. Perdonadme, quiero leeros unos párrafos del

preámbulo porque es todo un programa de Gobierno, y porque, así como el señor Sánchez de Toca en esa Real orden recogió el estado de la opinión é hizo afirmaciones concretas sobre la absoluta necesidad de la revisión de las tarifas ferroviarias, en ese Real decreto de 1905 se dicen cosas como las que vais á oír:

«Señor: La opinión pública, representada por elementos sociales de la Agricultura, la Industria y el Comercio, demanda con imperio hace ya tiempo una revisión fundamental de las tarifas y de los servicios de transporte por ferrocarril.»

«Atento el Ministro que suscribe á los latidos de la opinión pública, que denuncian en este caso necesidades nacionales hondamente sentidas y que demandan con urgentes premios soluciones de Gobierno, y correspondiendo además á la invitación hecha á este Ministerio en Real orden de 15 de Junio último, no podía desoír estos clamores un momento más, y se propone buscar, con auxilio de todos, remedio á esta situación deplorable.»

Luego viene un párrafo en el cual habla de que las tarifas, cuando se construyeron los ferrocarriles, se hicieron en relación con lo que costaba entonces el transporte por carruajes y que, naturalmente comparadas con aquello, toda tarifa parecía barata. Dice luego que las mismas compañías reconocen cuando conceden tarifas especiales que son altas las tarifas.

«Demostración palmaria de que las tarifas y los servicios actuales no bastan al tráfico moderno, se encuentra diariamente en las cotizaciones de los mercados españoles. Los precios de muchos artículos de primera necesidad, los de muchos productos agrícolas que constituyen la base de la alimentación humana y los de otros que sirven á la alimentación del ganado, ofrecen de unas plazas á otras del interior diferencias de precios formidables.

«Esto no sucedería si los transportes ferroviarios tuvieran la debida economía, si el servicio de ferrocarriles ofreciese la rapidez y la elasticidad necesarias. Esta situación insostenible contribuye á la agravación del complejo problema de las subsistencias, y se da el caso lamentable de que la buena cosecha de de unas regiones apenas remedia la escasez de otras, porque las actuales tarifas, al hacer el transporte, recargan los precios de una manera considerable.»

«Ejemplo de ello es lo que ocurre con los trigos y harinas extranjeros. El Estado, buscando algún alivio á la carestía de la alimentación, se impuso el sacrificio cuantioso de reducir temporalmente los derechos arancelarios que pagan el trigo y las harinas.» (Pero no bajó el precio del pan por los transportes ferroviarios.) «Se ha logrado de este modo cierta baratura relativa en las poblaciones de las costas que reciben directamente esos artículos; pero el beneficio no llega á los pueblos del interior, porque las tarifas ferroviarias constituyen un obstáculo insuperable para lograr la apetecida economía.»

Ved, señores, cómo en 1905 se habla en los mismos términos que en 1915.

«Y se da el caso de que el transporte de algunos productos alimenticios de reducido precio cuesta tanto ó más que el valor de esos productos, los cuales duplican sus precios en el momento de tomar el tren.»

«Aún produce la carestía de las actuales tarifas otros daños de importancia. Es un hecho indudable que las extensas cuencas carboníferas de España, que ocupan más de 40.000 hectáreas, apenas se explotan en una pequeña parte porque el mineral puesto en los Centros fabriles, resulta á precio más elevado que el carbón extranjero, del cual importamos la enorme suma de dos millones de toneladas al año.»

«Estos hechos y otros que no se ocultan á la alta prudencia de V. M. mueven al Ministro que suscribe á poner mano en la cuestión desde el primer momento sin aplazamientos que serían dañosos é inexcusables.»

Fijaos cómo se calificó ya el aplazamiento.

«Según las Compañías, las tarifas son y tienen que ser caras porque hay poco transporte; según los productores, hay poco transporte porque las tarifas son caras.

«Preciso es, en bien de todos, de la Nación y de las Compañías, romper este círculo vicioso, armonizar los intereses de todos para que el aumento de circulación y de tráfico beneficie á la Nación, sin quebranto

de los intereses justos y legítimos de las Empresas, recordando al efecto precedentes tan laudables como el informe emitido por la Comisión creada por Real decreto de 26 de Junio de 1882. El ministro que suscribe tiene el firme propósito de atender las múltiples y legítimas necesidades de la industria y el comercio, y ha de procurarlo sin enemiga alguna contra las Compañías, sin prejuicios, sin exclusivismos, sin apasionamientos dentro de las leyes, pero decidido á llegar hasta donde lo demandan los intereses generales del país, que están por encima de todo y de todos.

Me parece que el lenguaje no puede ser más enérgico.

«No desconoce el Gobierno ni olvida los medios que las leyes le conceden para intervenir en la solución de este problema; no pone en duda la eficacia de aquéllos y menos rehuye la decisión cuya fórmula y responsabilidad le incumben y reclama en el articulado del Real decreto, así como ha tomado, cual le correspondía, la iniciativa para armonizar los intereses contrapuestos, más en apariencia que en realidad, que en esta cuestión surgen.»

«Pero la indole del problema y la naturaleza de este Ministerio que representa en los intereses nacionales el auxilio antes que la restricción, la protección solicita del Poder más que la lucha autoritaria con aquéllos, obligan á buscar, en primer término, caminos de armonía por los cuales se llegará al resultado «apetecido ó se lograrán al menos orientaciones seguras y datos ciertos acerca de las necesidades y aspiraciones nacionales, con los cuales habrá firme base para las resoluciones gubernativas que, llegado el caso no serían tardías ni ambiguas.»

Luego viene la parte dispositiva del decreto, y en su art. 6.º dice: «Las conclusiones votadas en la Conferencia, así como los votos particulares, si los hubiera, se elevarán al Gobierno con carácter de informes puramente consultivos, á fin de que aquel adopte, con la mayor urgencia posible, las resoluciones de aplicación inmediata que estuvieren dentro de sus atribuciones, y en su caso prepare los proyectos de ley que juzgare necesarios.»

Me parece que podía ya respirar los españoles, porque no podía ofrecer duda de ninguna clase, que representaba una gran resolución, un preámbulo así dirigido á S. M. en un Real decreto. Pues ¿sabéis lo que produjo la Conferencia? Si hubiera aquí señoras casi no me atrevería á decir lo que parió el monte... (Risitas.) Esa Conferencia, á la que concurren tantos elementos y que se preparó con todo ese estrépito, terminó con una Real orden de 30 de Noviembre de 1905, diciendo que, para garantía de todos los intereses, las tarifas que propusieran las Compañías ferroviarias se publicarían en la «Gaceta de Madrid» para poder oír reclamaciones, y en un Real decreto de primero de Diciembre de 1905, creando otra comisión permanente para el estudio de las tarifas. (Risitas, aplausos.)

¿Verdad, señores, que era interesante hacer esta historia? (Asentimiento.) Pues hemos llegado al año 1915; y en estos momentos, cuando se encarecen las subsistencias, cuando se declara por el Gobierno que quizá no haya trigo bastante hasta que llegue la cosecha próxima; cuando suben los fletes y se encarecen en el mundo entero los artículos de primera necesidad; cuando los Gobiernos ponen su atención en estos asuntos con una intervención casi desconocida, al menos en estas épocas modernas; cuando nos vemos obligados á votar rápidamente en las Cortes del Reino una ley para expropiar á todo aquel que trafique y tenga existencias de artículos de primera necesidad, si el interés público lo demanda, y cuando rompamos los privilegios que tienen con arreglo á la ley, los barcos mercantes con bandera nacional para el tráfico de cabotaje; en esos preciosos momentos en que estamos, en que parece que ese preámbulo no se escribió para 1905 sino para 1915; cuando hemos votado una autorización al Gobierno para que trate con las Compañías ferroviarias y puedan rebajarse las tarifas dentro del derecho, ó á menos que ejercitando el derecho se cause estrago que lleve á la ruina á las Compañías, dentro de la equidad; en estos momentos en que el Gobierno de S. M. tiene en su mano dicha autorización, bueno es recordar todo esto, señores, porque no lo creo, pero debemos evitar á todo trance que se nos nombre otra Comisión. (Muy bien.)

(Se continuará.)

GARAGE INTERNACIONAL DE SUCEORES DE RAMON SERVET

MURCIA: Villaleal, 2, 4 y 6; González Adalid, 17 y Platería 72.

Estan clas, Conservación, Representaciones, Ventas y alquiler de Automóviles, Motocicletas y Bicycletas, Stock Michelin, Cámaras y Cubiertas de todas dimensiones, Vulcanización y reparaciones en frío, Depósito de Accesorios, Piezas de recambio, Herramientas de todas clases, Gasolinas, Grasas y Aceites. Motores de Gasolina, Petróleo y Benzina para pequeñas industrias y riegos é instalación de los mismos, Talleres de Reparaciones, Mecánicas, Carrocería, Talabartería y Pintura.

DIRECTOR GERENTE: DON JOSÉ PASCUAL DEL RIOUELME

Fábrica de Anisados, Licores y Jarabes

B. Bernal Gallego (Palmar) Sucesor de Juan Bernal é Hijo

Especialidad en Jarabes y Anisados finos y corrientes.

Pidanse catálogos.—Primeros premios en Exposiciones nacionales y extranjero.

La Hidráulica Murciana

Gran Fábrica de Mosáicos Hidráulicos y Almacén de Cementos Azulejos y toda clase de materiales de construcción de Juan Bernal González (Palmar)

Depósito, Lencería, 22, MURCIA.

Completo y variado catálogo. Géneros garantizados. Premiado en varias exposiciones con Medalla de oro

AGUAS MINERALES — CARABANA — PURGANTES depurativas antibiliosas antiherpéticas

NATURALES DE

Propietarios: Viuda é hijos de R. J. CHAVARRI.—Dirección y Oficinas: LEALTAD, 12--MADRID.

Servicios de la Compañía Transatlántica

Líneas al Río de la Plata y al Brasil

El Vapor
Reina Victoria Eugenia
saldrá el 4 de Marzo de Barcelona, el 5 de Málaga, y el 7 de Cádiz para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

León XIII

saldrá el 16 de Marzo de Bilbao y Santander, el 17 de Gijón, el 18 de Coruña, el 19 de Vigo, el 20 de Lisboa y el 21 de Cádiz, para Río Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires.

Líneas á Antillas, Méjico, New-York, y Costafirme

El Vapor
Antonio Lopez
saldrá el 25 de Marzo de Barcelona, el 28 de Málaga, y el 30 de Marzo de Cádiz para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico

Reina María Cristina

saldrá el 16 de Marzo de Bilbao, el 19 de Santander, el 21 de Coruña para Habana, Veracruz y Tampico. Admite carga y pasaje para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana.

Buenos Aires

El Vapor
saldrá el día 10 de Marzo de Barcelona, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite carga y pasaje con trasbordo para Veracruz, Tampico, Puerto Barrios, Cartagena de Indias, Maracaibo, Ooro, Camana, Carupano, Trinidad y Puertos del Pacífico.

Línea de Filipinas

C. López y López

El Vapor
saldrá el 3 de Marzo de Barcelona, para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore, Ilo Ilo y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la Costa Oriental de Africa, de la India Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Fernando Póo

C. de Cádiz

El Vapor
saldrá el 2 de Marzo de Barcelona por escalas en Valencia y Alicante, y el 7 de Cádiz, para Tanager, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Sta. Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, demás escalas intermedias y Fernando Póo.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros a quienes la compañía da alojamiento y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos. También se admite carga, y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

La metalúrgica del Segura

DE José A. G. Caballero

TALLER DE FUNDICION Y MAQUINARIA

Especialidad en molinería y agricultura. Equipos y tubería para la perforación de pozos artesanos

Floridablanca, 67.—MURCIA

La Catalana

Sociedad Española de Seguros contra incendios á prima fija.

FUNDADA EN 1865

Acordada su inscripción en el Registro de Empresas autorizadas por R. O. del Ministerio de Fomento de fecha 8 de Julio de 1909.

Balanco de 1912

Garantías		Plas.	Cts.
CAPITAL SOCIAL			
Suscrito		5.000.000	
Desembolsado		1.500.000	
Reservas			
Estatuaria		1.000.000	
Técnicas y de garantía		1.431.786'10	
Primas del último ejercicio		2.812.595'35	
Siniestros satisfechos hasta 31 de Diciembre de 1912		16.073.382'0	

Balanco de 1913

Garantías

CAPITAL SOCIAL		Plas.	Cts.
Suscrito		5.000.000	
Desembolsado		1.500.000	

Reservas

Estatuaria		1.000.000
Técnicas y de garantía		1.984.368'38
Primas del último ejercicio		3.409.774'75
Siniestros satisfechos hasta 31 de Diciembre de 1913		17.295.206'14

Domicilio Social

Barcelona; Rambla de Cataluña 15 y Cortés 624.

Autorizada la publicación por la Inspección de Seguros en 11 de Marzo de 1914.

Delegado en Murcia

Don Agustín Montverde, Sta. Teresa, 7.

¿Por qué las personas de gusto refinado prefieren nuestros mosaicos? Porque adquiriéndolos se obtiene un pavimento de mucha belleza artística.

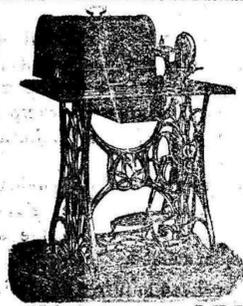
¿Por qué las personas que son económicas adquieren nuestros pavimentos? Porque aunque en realidad su coste es algo más caro que sus similares, su cambio los encuentra de mejor calidad.

¿Por qué aquellas personas que son estúpidas prefieren pavimentos con nuestros mosaicos? Porque después de haber estudiado atentamente nuestros mosaicos los encuentran mejor que los de la competencia.

Si después de esto que anotado queda una duda usted, páese por este en casa y pronto se convencerá de ello. No malgaste usted su dinero en adquirir malos pavimentos.

Brugarolas y Compañía

CASA FUNDADA EN 1890



Máquinas de escribir "RIKA," ó "IDEAL,"

MAQUINAS

de COSER, BORDAR y de hacer GENEROS de PUNTO
ENSEÑANZA GRATIS Y A DOMICILIO
Camas de hierro y de madera. Muebles de todas clases
BICICLETAS

Naumann-Germania

Taller de reparaciones

PABLO MARTINEZ

SAGASTA 32, 34 y 36.

APARATOS DISCOS MARCA:



ALMACEN DE CRISTALES DE

DOMINGO LA ROSA

Calle de la Sociedad núm. 7.—MURCIA
Cristal baldosilla para cubiertas.

Sociedad General de Industria y Comercio

VILLANUEVA, 11, MADRID

Capital: 25 millones de pesetas

Fábrica en Bilbao, Oviedo, Madrid, Sevilla, Cartagena, Barcelona, Cáceres y Lisboa

Gran Premio: Exposición Universal de Lieja 1905

Premio de Honor: Exposición de Industrias de Madrid 1905

Gran Premio: Exposición Hispano-Francesa de Zaragoza 1908

PRODUCTOS QUIMICOS: Superfosfatos.—Nitrato de sosa.—Sales de potasa.—Sulfato de amoniaco.—Sulfato de sosa.—Glicerina.—Acido sulfúrico anhídrido.—Acido sulfúrico ordinario.—Acido nítrico.—Acido clorhídrico.

Abonos para todos los cultivos y adecuados á todos los terrenos Laboratorios para el análisis completo de los terrenos y determinación de los mejores abonos. Servicio agronómico importantísimo para el empleo racional de abonos, bajo la alta inspección del eminente agrónomo

Excmo. Dr. D. Luis Grandean

Aviso importante.—Pedid á la Sociedad la Guía práctica especial para sacar las muestras de las tierras, y remitir estas con anticipación para sus análisis. No comprar sin enterarse antes de nuestras tarifas. Dirigirse á la

SOCIEDAD GENERAL DE INDUSTRIA Y COMERCIO VILLANUEVA, 11, MADRID

Dirección postal: Apartado, núm. 340.—Dirección telegráfica y telefónica Gencmo

MADRID

¿REUMÁTICOS?

¿Querréis ver desaparecer vuestros dolores usada

Bálsamo Victoria

que á base de Moscatol, Mentol, Alcanfor, Cocaína y Salicilato de Metilo, elabora la Farmacia Central de la Victoria.

Basta dar una ligera fricción sobre la parte dolorida y recubriría con una bayeta ó franela para conseguir el efecto inmediato.

Precio: 2 pesetas. Depositario en Murcia: Don Antonio Ruiz Selquer.

FUMADORES ¡HUROL!

EL HUROL fumado con el tabaco, lo aromatiza, destruye la nicotina, cura las afecciones de la boca, garganta y pecho, especialmente el catarro gástrico de los fumadores, y alivia siempre las pulmonías y tuberculosis.

Lo fuman á diario los principales médicos de la Corte y provisorios

Frasco para 500 gramos de tabaco, UNA peseta.

Depositario en Murcia: Don Antonio Ruiz Selquer.

¡A ABRIGARSE TOCAN!

El frío no vá conmigo, porque estoy como en verano con el calzado de abrigo que vende el Bazar Murciano. Entre otras mil desazones, el que no vaya al Bazar padecerá sabanañones ¡y ya tendrá en qué rascar!

Lo Mejor de lo Mejor

Cualquier jábón siente rabia, ó al menos se queda en Babia, ante ese quid soberano que tiene el de Heno de Pravia. (Lo vende el Bazar Murciano.) Pastilla chica, 20 céntimos. Grande, 1 peseta.

Tarjetas de visita á 2 pesetas el ciento se hacen en esta imprenta.—También se venden actas matrimoniales, avisos para el Juzgado y fes de vida.

PETROLIO
Líquido satisfactorio para limpiar y desengrasar. Es el mejor para limpiar la cabeza de casa, coníferas, la calca de las máquinas y la barba, fortalecer el pelo y evitar la caída. De venta en las principales farmacias, papeterías y droguerías.

PARA EL PELLO
De venta en Murcia, Platería, 66 y 68. En Cartagena, Calle Mayor, núm. 33.

AGUA DEL CAIRO
Devuelve progresivamente el pelo en primitivo color. Único depósito en la provincia: BAZAR MURCIANO.—MURCIA Y CARTAGENA. Precio: 2 PST.