

# LA JUSTICIA

Semanario republicano

Año IV REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN Tarragona: 16 de Julio de 1903 No 30  
UNION, NÚM. 54, IMPRENTA

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN  
1.50 pesetas trimestre. — Número suelto  
10 céntimos. — Anuncios y remitidos a pre-  
cios convencionales.  
Página adelantado

XXXXXXXXXXXX  
**Sucursal en Reus**  
40, MONTEROLS 40,  
XXXXXXXXXXXX

**Máquinas SINGER para coser**  
Pídase el catálogo ilustrado que se da gratis.  
Recomendamos la máquina BOBINA CENTRAL para trabajos artísticos y uso doméstico.  
**SUCURSAL EN TARRAGONA RAMBLA DE SAN JUAN 41**

XXXXXXXXXXXX  
**Sucursal en Tortosa**  
CALLE DEL ANGEL, 14  
XXXXXXXXXXXX

**Nuestro diputado en las Cortes**  
**INSPECCION DE FERROCARRILES**  
Sesión del día 9 del mes de Julio  
Se leyó la siguiente proposición incidental del señor Nongués:  
Los Diputados que suscriben, tienen el honor de presentar al Congreso la siguiente proposición incidental, y esperan se sirva declarar:  
1.º Que urge, para la seguridad individual de los que viajan por ferrocarril en España, que se practique una inspección en todas las líneas de ferrocarriles españoles, y, principalmente, con mayor detenimiento, en las obras de fábrica de las mismas.  
2.º Que dicha inspección se verifique en el término de dos meses por el personal facultativo de las Divisiones de ferrocarriles, auxiliados por ingenieros de la absoluta confianza del Ministro.  
3.º Que se separen en absoluto las inspecciones técnicas y administrativas de las Compañías de ferrocarriles; y  
4.º Que estimule el celo de las divisiones de ferrocarriles para que consuman e inviertan totalmente, en el modo y forma previstos por las leyes, las cantidades que las Compañías ingresan para dichos fines, al objeto de que no se repita el caso de que, por no invertirse dichas sumas, reingresen en las arcas de las Compañías.  
Palacio del Congreso 6 de Julio de 1903.  
—Julian Nongués.—Alejandro Lerroux.—Nicolas Salmoron.—Jose Maria Vallés y Ribot.—Gumersindo Azcarate.—Donato Gomez Trevijano.—Jacinto Octavio Picón.  
El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Nongués.  
El señor NOGUÉS: Señores Diputados, el que está enterado del curso de los sucesos políticos en España, podrá creer que ha pasado la oportunidad de esta proposición incidental, desde el momento que el señor Ministro de Agricultura, recordando aquello de que nadie se acuerda de Santa Barbara, hasta que truena, ha dictado un Real decreto que viene, en cierto modo, a disponer lo que se pide en esta proposición, que tuve el honor de presentar hace tres días, y que, por exigencias de la Cámara que yo comprendo, y por una de aquellas condescendencias de la Presidencia, que también entiendo que son oportunas, no he podido apoyar hasta el momento presente: pero no ha perdido esa oportunidad, porque si bien el Real decreto

dictado por el señor Ministro de Agricultura viene, por lo pronto, a dar la razón a los Diputados que firmamos la proposición y viene a legislar en ese mismo sentido, yo me propongo demostrar que con él no se conseguirá a pesar de la buena fe de su señoría lo que se pretende.  
He de hacer aquí un aparte, porque el jefe de esta minoría recibió hace tres días un telegrama de Málaga, en el cual se le suplicaba que hiciera cierta pregunta relacionada con las Compañías de los Ferrocarriles Andaluces. Dica así el telegrama dirigido a mi ilustrado amigo y jefe de esta minoría, señor Salmoron: (Leyó.)  
Aunque esté fuera de lugar, entiendo que tratándose de este propio asunto, me permitirá el señor Ministro de Agricultura, que le haga el ruego de que atienda lo que en ese telegrama se solicita. Yo he tenido ocasión de hablar, fuera de aquí, con algunos Diputados que viajan por las vías férreas de la red andaluza y me han asegurado que todo lo que se afirma en dicho telegrama es cierto, pero en mucha mayor escala que la que se deduce de la lectura de un telegrama.  
Por tanto, es preciso que esa inspección se verifique, como ha dispuesto S. S., en las líneas de los ferrocarriles andaluces, igualmente que en todas las demás de España.  
Por desgracia en España, no habiendo razón de ningún género que pueda abonar a las Compañías de ferrocarriles, los siniestros se suceden con una frecuencia que realmente aterra. En Francia, en Inglaterra, en los Estados Unidos, en esas naciones donde el tránsito ferroviario es importante, donde las velocidades asombran, se comprende que haya siniestros producidos por la casualidad, el acaso, la desgracia, el exceso de velocidad o un accidente imprevisto; pero aquí, donde vamos a velocidades, que comparadas con las de los ferrocarriles franceses, ingleses y norteamericanos da lugar a que se rían de nosotros los extranjeros, porque en esto estamos en la categoría más inferior del mundo, no ya de Europa, no se comprenden estos accidentes ferroviarios, a no ser buscando la causa que los motiva, en las deficiencias de la administración y de una manera directa en la lenidad del Gobierno para imponer multas y obligar a las Compañías a hacerlas efectivas.  
No se vaya a creer aquí, señores Diputados, que he venido a la Cámara con el propósito preconcebido de atacar al digno Cuerpo de ingenieros de caminos; no se vaya aquí a creer que, así como tratándose

de mi querido amigo el señor Lerroux, en cuanto se levanta a hablar se figura la Cámara que va a hacerlo en contra de la Guardia civil, cuando yo me levanto voy a hablar en contra de los ingenieros de caminos, porque ya dije el otro día que en dicho honrado Cuerpo tengo individuos de mi familia, a los que considero tan dignos como los demás, y tengo amigos queridísimos que sé que no faltan a sus deberes. Contra los que yo voy; es contra los ganguistas del Cuerpo de ingenieros que están al servicio del Estado en las Divisiones de ferrocarriles y pasan de la noche a la mañana de 3, 4 ó 5.000 pesetas de sueldo a 10, 15 ó 20.000 pesetas, al servicio de esas Compañías que estaban bajo su inspección, porque he pedido estadísticas, he pedido datos, he mirado en qué forma y de qué manera ha sucedido eso, y dala casualidad tristísima de que, casi siempre, inmediatamente después de un siniestro ferroviario, pasan al servicio de las Compañías que le han inspeccionado, y no se da ni siquiera el caso de que uno de los ingenieros de la División primera, por ejemplo, encargado de la inspección de los ferrocarriles del Norte, pase al servicio de la Compañía del Mediodía, sino que pasa precisamente al de la misma Compañía cuyo servicio inspeccionó.  
El otro día, un digno profesor mío y amigo, Diputado en esta Cámara, se levantó semiarado a protestar de lo que no era protestable; pero él entendió que en esa forma defendía el espíritu de Cuerpo. El señor Cervantes, que es el Diputado a que me refiero, se levantó cuando yo hablé de los ingenieros de caminos. Parece que cuando aquí se cita un nombre es seguramente para atacarle; y yo entonces no atacaba a nadie; relataba los hechos; de los hechos resultaba que esos ingenieros habían obrado en la forma que yo decía, y cité un nombre, el del ingeniero de caminos señor Escalona.  
Amigo ante todo de la justicia, declaro que se me ha enseñado hace muy pocos días un periódico de esta corte, que me parece que se titula *Madrid Científico*, y que correspondía al mes de Enero de este año, y en ese periódico se dice que el señor Escalona, por una rara excepción en los ingenieros afectos a las Divisiones de ferrocarriles, había rechazado un cargo de pingüis sueldo que se le había ofrecido en la Compañía de los ferrocarriles del Norte que es la que inspeccionaba.  
Resulta, pues, que dicho señor ingeniero ha rechazado, no ha admitido lo que la Compañía de los ferrocarriles del Norte le

ofrecía y dice el periódico que eso constituye una excepción honrosísima. Si es así, como yo no tengo derecho a fundar de ello, antes al contrario, he de creerlo, porque no ha sido desmentido por los hechos, yo aplaudo la conducta del dicho señor ingeniero; pero he de hacer notar también la forma en que estaba redactado el sueldo, que calificaba el caso del señor Escalona de excepción honrosísima; lo cual viene en mi concepto, a confirmar la regla general de que esa es la manera de obrar de la mayoría, no de todos, porque no todos tienen la suerte de gozar del sueldo de 15 ó 20.000 pesetas anuales, sino de los que pueden entrar al servicio de las Compañías de ferrocarriles.  
Pedimos en esta proposición incidental que S. S. ordene la práctica de una inspección detenida de todos los ferrocarriles de España. Se conoce que S. S., mientras yo estaba pensando en la redacción de esa proposición, meditaba el Real decreto que vió la luz pública en el mismo día; pero, en mi concepto, ese Real decreto no corrige el mal, y si lo corrige, demuestra que las Divisiones de ferrocarriles son innecesarias.  
¿Qué hacen esas cinco Divisiones de ferrocarriles con un gran número de ingenieros, que luego citare, grandes en el número y en la importancia, en el destino y en el sueldo, que es necesario que vengan aquí tres señores ingenieros especiales a practicar un servicio que de largos años debían haber venido practicando, día por día y hora por hora, los ingenieros de las Divisiones de ferrocarriles? Y, ¿qué ingenieros ha nombrado su señoría? Personas dignísimas; yo no las conozco; pero desde el momento en que ocupan los números primeros de la escala del Cuerpo, deben ser personas muy dignas; pero cuando ocupan los números primeros, es que son de los más antiguos, por lo cual deben ser tan viejos como dignos; y respecto de uno de ellos, a mí se me ha venido a decir que es casi ciego, que ve muy poco, el señor Martínez Campos, que es una persona de avanzada edad y achacosos. (El señor Ministro de Agricultura: No está S. S. bien informado.) Pues lo siento por el argumento, me alegro porque hará la inspección bien. Resulta de todas maneras que son tres ingenieros, y, si quiere S. S., le haré la concesión de que son jóvenes y ágiles.  
Pues esos tres ingenieros, haciendo la inspección en la forma que S. S. parece indicar que quiere que se verifique, no tienen bastante al con los, ni con tres, ni

con cuatro, ni con seis meses; es completamente imposible el exigirlo; supone un desconocimiento completo de lo que es una inspección de ferrocarriles, y yo no tengo el derecho de hacer á S. S. la ofensa de creer que tiene tal desconocimiento de la vida ferrocarrilera. ¿Qué indica, si no, el recorrer tres personas los millares de kilómetros de línea férrea que en España existen, tanto si esas personas van juntas como si van separadas? Supongo que no harán el recorrido en tren, y menos en un tren exprés, para ver las deficiencias que hay en los túneles ó puentes, y si van á pie, para lo cual se necesita tener muy buena pierna y ser muy ágil, no los recorrerán, tengo la seguridad, en medio año; de modo que necesitan ir en ferrocarril, y entonces no pueden ver los defectos de los túneles y los puentes.

Después he visto que S. S. ha nombrado á tres ingenieros auxiliares; de modo que ha nombrado S. S. ingenieros de fuera de los que están afectos á las Divisiones de ferrocarriles. Por lo tanto yo entiendo que hubiera sido mejor que S. S. hubiera dicho á las Divisiones de ferrocarriles en primer término: señores de la División de ferrocarriles que está encargada de la vigilancia de los ferrocarriles andaluces á Andalucía;

señores que están encargados de la División de ferrocarriles de Galicia, á Galicia; y de la de Cataluña, á Cataluña; y no tener, como tiene S. S., á tres de las cinco Divisiones en Madrid.

Pues si esos señores quieren cumplir con su deber, y yo he de creer que quieren cumplirlo, lo que es desde Madrid no inspeccionan las líneas de ferrocarriles; y no hay facilidad de que acudan en el momento oportuno á la satisfacción de las necesidades que una catástrofe impone.

A mí me gusta hacer justicia cuando hay que hacerla, y parecía que no era ese ánimo nombrando á unos ingenieros de los cuales tenía noticias, y á otros no. Por eso voy á decir á S. S. también que se me ha dado el nombre de otro ingeniero, don César Lorente, que era inspector especial de la tercera División y pasó á la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, al servicio de esa misma División, si bien se jubiló antes, pero pasó al servicio de la misma División que había estado inspeccionando, no como ingeniero afecto á la División, sino como ingeniero especial, y eso me lleva á llamar la atención de S. S. para que no vaya á pesar las condiciones de moralidad de los ingenieros, que creo que son en todo excelentes, pero sí para que se fije muy bien en qué ingenieros son los que pueden pasar con facilidad al servicio de la Compañía que inspeccionan, y qué otros ingenieros, por el conocimiento que S. S. tenga del cumplimiento estricto de los deberes de los ingenieros, son los que merecen á S. S. una absoluta y omnimoda confianza.

Yo pedía en esta proposición incidental la separación absoluta de las inspecciones facultativa ó técnica y administrativa. En los muchos años que lleva de existencia la inspección administrativa de los ferrocarriles, desde el preámbulo del decreto de su creación, que es de fecha 19 de Febrero del 75, declarado ley por la de 29 de Diciembre del 76, allí se explican de una manera admirable, y creo que S. S. las habrá meditado, qué razones obligaron al Gobierno á adoptar la resolución de separar ambos Cuerpos.

A simple vista y por apuntes que he tomado á la ligera, desde luego resulta una incompatibilidad absoluta entre las aptitudes de unos y otros funcionarios; han de tener condiciones completamente diferentes; sus estudios lo son también; las reclamaciones en que han de intervenir son de diversa índole, y, sobre todo, hay un caso que merece ser estudiado. En cuarenta años que lleva de fundación el Cuerpo administrativo de inspección de ferrocarriles,

solamente ha estado unido con el facultativo unos seis ú ocho años, y ha tenido después que venir á la separación absoluta.

Es también necesario que haya unidad de criterio en las resoluciones acordadas, y no existiendo de esa separación, lo que resulta es que las Divisiones adoptan resoluciones contradictorias en cada caso; y, así como es necesario que en la Administración de justicia haya un alto tribunal que venga en cierto modo á dar unidad á las resoluciones de las Audiencias y de los Juzgados, es menester también que en la inspección de Ferrocarriles esos dos Cuerpos: tengan una organización completamente independiente y separada, para que puedan adoptar resoluciones que tengan uniformidad; una de las condiciones más importantes á que deben ajustarse las resoluciones de una dependencia del Estado, porque sino resultan fallos contradictorios, y muchas veces injustos.

Hay además, señor Ministro algo nebuloso, y siento yo vivamente que no se encuentre en este momento en la Cámara el señor Ministro de Hacienda para decirle algo, más como ex director de la Compañía de ferrocarriles del Norte que como tal Ministro, pero como S. S. será un buen compañero de él, y como, además, veo aquí á otro digno Ministro de la Corona que, seguramente, tendrá tanto interés como S. S. en explicarle la verdad de lo que yo he dicho, y como, por otra parte, el *Diario de las Sesiones* traerá mis palabras tal como yo las haya pronunciado, porque no soy de los que acostumbro á borrar de él nada de lo que han dicho, estoy seguro de que el señor San Pedro se enterará de lo que en esta sesión he de decir.

Las Compañías de ferrocarriles pagan una cantidad por kilómetro en concepto de inspección de sus líneas y de inspección de la parte de los servicios á ellas encomendados; por dicho concepto pagaban en la época en que se publicó esta Memoria, que no tiene fecha, hace un año aproximadamente, pagaban 1.340.000 pesetas, y el Estado, que tiene el derecho de gastar ese 1.340.000 pesetas en la inspección de los servicios de esas Compañías de ferrocarriles, no gasta más que 831.000 pesetas; en personal del Cuerpo de intervención, 349.000; en ingenieros mecánicos 63.000. Y al llegar al punto concreto de los ingenieros mecánicos, he de hacer una observación á S. S. para que la atienda en lo que valga: podrá tener gran importancia, no lo dudo, el Cuerpo de ingenieros de caminos en cuanto se trata de líneas de ferrocarriles; pero, créame S. S., no la tiene menor el Cuerpo de ingenieros industriales, puesto que el reconocimiento de las calderas y de todo aquel material cuyo conocimiento se enlaza de una manera directa con los estudios que en la carrera de ingenieros industriales se hacen, entiendo yo que tiene más relación, una vez construida la línea, con el Cuerpo de ingenieros de industriales, que con el de ingenieros de caminos; mientras dura la construcción, por ser á la inversa, pero una vez construida la línea, entiendo que el Cuerpo de ingenieros industriales, es más importante que el de caminos, sobre todo, en lo que se refiere al material móvil.

Pues bien; para esa atención, no gasta el Estado, no gastan las Compañías ferroviarias más que 63.000 pesetas.

En el Cuerpo auxiliar de Divisiones, 215 mil pesetas, total 831.000 pesetas. Resulta de esto, que como el Estado percibe 1.340 mil pesetas y no gasta más que 831.000 pesetas, quedan 508.000 pesetas. ¿A beneficio de quien? Quedaban á beneficio del Estado, pero vinieron las Compañías de ferrocarriles y dijeron: nosotros os entregamos 1.340.000 pesetas para los servicios de inspección en España; se conoce que no necesitáis el servicio de inspección, porque os restan de lo que os damos con tal objeto 508.000 pesetas anuales, que no gastáis en este servicio; no las habéis gastado,

luego son nuestras; y vinieron las Compañías y pidieron la devolución de esas 508 mil pesetas. Tengo entendido, así me lo han asegurado, si no fuese cierto espero que me rectificará el señor Ministro de Agricultura, que recayó una resolución ordenando la devolución de estas cantidades, y que el que hoy preside honrosamente la Cámara, el señor Villaverde, siendo Ministro de Hacienda, excitó el celo del señor Ministro de Obras públicas para que se invirtieran íntegramente estas cantidades que las Compañías pagaban para gastos de inspección.

Después de esto se me ha asegurado, yo no he podido comprobarlo, ni he tenido ganas de ir al Ministerio de Hacienda para ver este expediente, que existe una especie de Junta nombrada por el Ministerio de Hacienda, encargada de liquidar á cuánto subían estas cantidades que el Estado había dejado de gastar en el servicio de la inspección de los ferrocarriles, cantidades que ascendían á una porción de millones, y que tenían que reintegrarse á las Compañías, por no haberlas invertido el Estado.

Hay más, y eso le honra á S. S., que no por ser adversario político de su S. S. he de dejar de decir lo que le honre, tengo entendido que S. S. por dos veces ha presentado unos presupuestos aumentando los gastos de inspección de los ferrocarriles de España en 200.000 pesetas. No sé si es cierto, pero me han asegurado que su señoría ha tenido el disgusto, porque todo aquel que ve que una obra suya no es aprobada le ha de producir cierta clase de disgusto, de ver que en el Ministerio de Hacienda, por el señor San Pedro, no era aprobado ese presupuesto, en el cual venían aumentos no contra del Estado, sino en contra de las Compañías de ferrocarriles.

Yo, señores Diputados, lo que pido en esa proposición incidental es que se gaste todo, absolutamente todo, lo que las Compañías de ferrocarriles, en la ley de concesión que se les otorga antes de realizar las obras, ellas mismas han considerado que era justo dar en concepto de indemnización al Estado para el pago de un servicio de inspección, que bien merecido se lo tienen en España, y así no se dará el caso sensible de ver que esas Compañías vuelven á reintegrarse de cantidades que en forma alguna debieran haber sido reintegradas. He de confesar que tengo verdadero odio á las Compañías de ferrocarriles, y mientras estas Compañías merezcan la protección omnimoda y desatentada de los Gobiernos, merecerán de mí toda clase de vituperios, y mucho más ejerciendo como yo ejerzo la profesión de abogado en una población rural. Esas Compañías tan exigentes en todo lo que redunde en su beneficio, no miran en qué forma llevan á los pasajeros, y de eso ya trataremos otro día, cuando dirija un ruego al señor Ministro de Gracia y Justicia.

Yo he tenido, no una ni dos causas, sino bastantes más, en la Audiencia de Tarragona, y mis compañeros de profesión no han tenido menos, en las cuales se ha perseguido como autores del delito de estafa á unos pobres braceros que se han encontrado en el ferrocarril viajando, no sin billete, sino con billete para un trayecto algo menor, y esos infelices han sufrido tres ó cuatro meses de prisión por el enorme delito de ir de balde desde Reus á Tarragona por carecer de 70 céntimos.

Eso, señores Diputados y señor Ministro, á vosotros, como á mí, os habría indignado, porque no es cuestión de partido, es cuestión de honor que todos tenemos obligación de procurar que se mantenga. Y no os extrañe que yo, que me precio de rendir casi un culto á mi profesión de abogado hasta el punto de que he hecho del ejercicio de ella quizá mi única religión, al hablar de las Compañías de ferrocarriles

me exalte y hable, á veces con pasión que parecería inusitada hablando de otras cuestiones, pero en ésta, créame los señores Diputados, no me guía otro objeto que esclarecer la verdad, que si resulta algún culpable, el Congreso, el juez, el Ministro ó quien fuere, le exijan la debida responsabilidad.

Y voy á hablar de esa responsabilidad. En 1877 se dispuso fueran colocados contracarriles en los puentes de los ferrocarriles de España. Esta disposición se ha recordado, como si el Gobierno ó el que fuera Ministro de Obras públicas en 1902 previeran una catástrofe tan horrorosa como la ocurrida cerca de Logroño, y á pesar de haberse recordado en 1902, no se ha cumplido. Yo tengo el derecho de decir que aquellos ingenieros que faltando á su deber, ó aquellos Ministros que no vieron que los ingenieros, faltando á su deber no cumplían el precepto de la ley, son directamente los culpables de esa clase de desgracias que en España han sucedido de algún tiempo á esta parte.

Y es más, existe otra disposición, y aquí están presentes el señor Ministro y el señor director de Obras públicas que me podrán decir si son ó no ciertos estos datos, relativo á que, como ha variado el peso y las condiciones de las máquinas y vagones en las líneas ferroviarias, que no estaban construidas para soportar este nuevo material, se practique un recorrido en las obras que tengan más de veinticinco años de construidas. Pero no sé si se ha verificado, y tengo el derecho de decir que si se ha verificado no ha sido con aquella escrupulosidad y cuidado que estaba en el ánimo de quienes dictaron tan acertada disposición. En el bien entendido de que mi aplauso es transitorio, en tanto que venga ahora la sanción del incumplimiento, en tanto que SS. SS. exijan responsabilidad á todos los que han faltado á lo que está dispuesto, pero romperé la condición de mis plácemes en el momento que vea que SS. SS. en vez de castigar, pasan como sobre ascuas sobre el incumplimiento de estos deberes.

Antes de la catástrofe del Najerilla, poco tiempo antes se ordenó una revisión de los puentes; parece que SS. SS. prevían lo que podía suceder; y al mes ocurrió la catástrofe; pero SS. SS. no debían haberse fiado de lo que dijeran los que en veinte años no habían visto lo que SS. SS. previeron algunos meses antes. Y yo digo: ¿se ha verificado esa inspección? Es posible que resulte en los números y en el papel; pero para demostrar que tal vez no fué lo minuciosa, detenida y estudiada que debió ser, yo ruego á S. S. que traiga á esta Cámara los estados demostrativos de las salidas de los ingenieros á sus líneas respectivas, y así veremos, trayendo ese estado demostrativo, en qué día cada ingeniero revisó las obras que le correspondían y no valdrá una cosa que se afirma por ahí y que yo no quiero creer, que es que se firman por las Compañías esos libros en que constan las salidas; y es necesario, sobre todo, ver en qué día visitaron el puente del Najerilla, y si dijeron que estaba en buen estado. Entonces veremos qué ingeniero dijo que estaba el puente de Najerilla bien, ó si faltó ese ingeniero á las órdenes de S. S.; y entonces pediremos para él ó para S. S. la responsabilidad á que se hayan hecho acreedores.

Yo siento molestar la atención de S. S. y del Congreso, en asunto que por lo visto tiene poca importancia, aunque la tenga grande para mí, pero tengo que terminar sintiendo molestaros más, diciendo, que en mi concepto, por lo que se refiere á la catástrofe del Najerilla, el verdadero responsable, es el señor Rodríguez San Pedro, Ministro de Hacienda de la Corona, y creo que es el responsable, y lo voy á demostrar á mi modo. El señor Rodríguez San Pedro, Ministro de Hacienda, no aprobó los

presupuestos que S. S. mandó á su Ministerio, en los cuales habia un aumento de 200.000 pesetas, que venian en perjuicio de la Compañía del Norte, de la cual hace pocos dias que habia dejado de ser presidente del Consejo de Administración, cuyo cargo, en el dia no está definitivamente provisto, porque parece que se ha corrido la escala, pero sin verificar el nombramiento definitivo de presidente. Dicho señor, entiendo yo, mirando más por el beneficio de la Compañía que por el Estado, negó este aumento de 200.000 pesetas, que no habia de pagar el Estado.

Pues yo digo que, si á S. S. se le hubiera aprobado el presupuesto y hubiera tenido S. S. estas 200.000 pesetas á su disposición para hacer esa inspección, ¿no se podía dar el caso de haber sido reconocido el puente y de que no hubiera ocurrido la catástrofe? Parece el argumento débil, pero no tengo otro más fuerte; lo que si digo es que si á mí se me hiciera esta acusación, ya no sería más Ministro de la Corona ó rompería toda clase de relaciones con una Compañía ferroviaria que me favoreciera con 30.000 pesetas anuales.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro de Obras públicas.

El señor Ministro de AGRICULTURA, INDUSTRIA, COMERCIO Y OBRAS PÚBLICAS (Marqués del Vadillo): señores Diputados, os confieso que producía en mi ánimo una impresión extraña, una impresión de contrapuestos sentimientos al escuchar las palabras del elocvente Diputado que acaba de dirigirme á la Cámara. El señor Nougues venia indudablemente inspirado en propósitos levantados, nobles y dignos, y, sin embargo, en la fogosidad de esa misma inspiración encontraba yo otros sentimientos que no estaban á la altura de los primeros. El lo reconocia con una sinceridad que le honra, puesto que al hablar aquí de una cuestión en la que en definitiva se ventila la responsabilidad de los Gobiernos, la responsabilidad de las Compañías ó la responsabilidad de unos y de otros, decia que respecto de las Compañías, él lo declaraba, estaba poseído de verdaderos odios, mientras estuviesen éstas protegidas por los Gobiernos. Pero ¿por qué odios, señor Nougues? ¿Qué fundamento tienen?...

El señor NOUGUES: He de rectificar, agradeciendo, en primer término, al señor Marqués del Vadillo la bondad de la intención que supone que ha guiado mi proposición.

Efectivamente, no la han guiado más que buenas intenciones, y veremos si esas buenas intenciones llegan á tener estado de realidad.

He de empezar por donde ha terminado el señor Marqués del Vadillo.

Crea S. S. que para mí todos los santos son completamente iguales. Por lo tanto, no puede ser el nombre de San Pedro el motivo de mi enemistad personal con el señor Ministro de Hacienda. Si con algún santo habia yo de estar en buenas relaciones habia de ser con el que dicen que abre las puertas del cielo; por lo cual, repito, ese el único santo que podría contar con mi predilección, si yo la hubiese de tener por algún santo. De modo que no es, ni puede ser de ninguna manera, la causa de mi enemistad con el señor Rodríguez San Pedro, esa especie de antipatía que su señoría supone que tengo yo al ultramontanismo. Es que creo que los señores que son Ministros, y han sido y están dispuestos á ser de nuevo directores de los Comités de ferrocarriles, constituyen una inmoralidad política, y es necesario que todos los que no estemos conformes con ella la vengamos á combatir á este sitio.

Ha dicho también S. S. que yo invocaba el dios casualidad hablando del extranjero y no tratándose de España. No, señor Ministro; S. S. tal vez no se ha fijado en lo que yo he dicho. He manifestado que en

el extranjero los trenes suelen llevar velocidades de 70, 80, 85 y hasta 100 kilómetros por hora. Yo no he ido en ellos y no lo puedo asegurar, pero sí he viajado en un tren que llevaba una velocidad de 85 kilómetros, y en España no he pasado de 60. Pues bien; con esas velocidades, con las curvas que hay en las líneas, porque son algo atrevidos los ingenieros extranjeros y algo también los españoles en materia de construcción de ferrocarriles, no es extraño que en el extranjero sucedan desgracias. Pero en España rara vez ocurren las desgracias por exceso de velocidad en la marcha de los trenes. Suceden por defectos en la vía, por falta de inspección, y así resulta lo que me explicó mi compañero el señor Gómez Trevijano, que estuvo, al día siguiente de la catástrofe, en el puente del Najerilla. El señor Trevijano vió que en aquel puente estaban carcomidas y podridas todas y cada una de las traviesas; vió que á algunos de los tramos del mismo puente les faltaban tornillos, habiendo observado, en una palabra, que el puente estaba en malísimas condiciones. Y eso es, señores, lo que no pasa en el extranjero, porque allí las inspecciones son una verdad; y suceden esas cosas en España porque la inspección no es aquí lo que debía ser.

Permítame S. S. que le vuelva á repetir, que yo no voy en manera alguna contra el Cuerpo de ingenieros de caminos. En todo caso quien ha ido contra él ha sido S. S., puesto que, á pesar de haber para el servicio de inspección treinta y tantos ingenieros, S. S. ha nombrado tres ingenieros especiales para que desempeñen un trabajo especial que aquéllos no han verificado. De modo que en rigor, de quien pueden estar ofendido es S. S., no de mí, que no tengo derecho á nombrar á nadie para que haga una inspección especial. Sabe S. S., que en el Ejército, en los Tribunales, y en la Administración de Hacienda, cuando se nombra una inspección especial es porque se observan defectos que no han corregido los encargados del servicio ordinario. Por lo tanto, si alguna ofensa puede tener el Cuerpo de ingenieros de caminos de alguien, es de S. S., pero no del que habla en este momento.

Finalmente, yo creo que el señor Rodríguez San Pedro y todos los que han contribuido á que no se inyecta ese 1.300.000 pesetas, contribuyen, como ha dicho muy bien S. S., en primer término, á que el Cuerpo de ingenieros de caminos y la inspección facultativa de todas las Compañías de ferrocarriles, resulten perjudicadas, porque gastado 500.000 pesetas más los ingenieros podrían estar mejor retribuidos, podría haber mayor número de ellos y el servicio, por consiguiente, se podría prestar mejor.

Pero hay más: esos señores perjudican también al Tesoro público, porque esas 500.000 pesetas se podrían repartir á empleados que pagarían el 10 ó el 12 por 100 de descuento, lo cual representaría un ingreso de 50 ó 60.000 pesetas anuales, que beneficien las Compañías de ferrocarriles, en contra del Tesoro. Por lo tanto, nada más he de decir, porque creo que mi compañero y amigo el señor Anglés, cuando se trate de las cuestiones de ferrocarriles, en lo que se relaciona con el abuso que esas Compañías hacen del trabajo personal de sus obreros, dichos señores, como representante genuino de las clase obrera, será el que aquí explicará el abuso, la inmoralidad que entraña el que un hombre de cuarenta y ocho horas de trabajo treinta y cuatro seguidas, y que otro, de veinticuatro horas no cuente más que con dos para comer y las otras veintidos esté trabajando y prestando servicios, así como otros graves abusos por el estilo. Como me he de assentar de esta Cámara, con gran sentimiento mío, por asunto de familia, me dispensará el señor Ministro de Agricultura, que no

me extienda en otras consideraciones, aparte de que no quiero molestar por más tiempo la atención de la Cámara.

El señor ANGLÉS: Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE: Debo hacer presente al señor Anglés, que tienen algunos señores Diputados pedida la palabra hace dias para formular preguntas. Doy la palabra á S. S.; pero le encarezco que la use con brevedad, á fin de que algunos señores Diputados puedan hablar en la tarde de hoy.

El señor ANGLÉS: La he pedido para dirigir un ruego al señor Ministro de Agricultura referente al asunto que se debate, y al mismo tiempo para formular una denuncia gravísima, si el señor Presidente me lo permite.

El señor PRESIDENTE: Yo entendí que habia pedido la palabra S. S. para una alusión personal. Si es para dirigir un ruego independiente de la proposición que se discute, el señor Anglés puede usar de la palabra mañana.

El señor ANGLÉS: Es que he sido también aludido, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Tiene S. S. la palabra para alusiones.

El señor ANGLÉS: Me vienen de molde para hablar sobre este asunto las manifestaciones que he recibido de algunos de mis compañeros, empleados en esta clase de trabajos: He visto con asombro que ningún Diputado se ha ocupado del personal de ferrocarriles, que es precisamente en lo que más interés debemos tener, porque indudablemente, todos viajamos y vamos guiados por esos empleados y vale la pena de que ya que no ha hablado nadie de ellos, lo haga yo. Entre los empleados de ferrocarriles hay muchísimos que de cuarenta y ocho horas trabajan treinta y seis seguidas. ¿Es posible que pueda soportar este recargo de trabajo ningún individuo? ¿No podría ser que por razón de exceso de fatiga ocurriera una catástrofe como la que todos lamentamos? ¿Quién sería entonces el responsable? Tan verosímil es mi pregunta, que he aquí lo que uno de estos sufridos trabajadores me dice:

«Relativo á los puentes de esta línea férrea, diré á usted que hace próximamente dos años estuvo aquí un obrero especial reconociéndolos (línea de Alicante á Murcia y ramal de Torreveja) y reparando algunos desperfectos, los de menor cuantía, pues otros de importancia quedaron por corregir por aquellos de la indolencia y afán de economías, que siempre informa el proceder de estas infames Empresas. Este obrero especial se llama don Julio Auris, de nacionalidad belga, y creo sigue su contrata con esta Empresa prestando sus servicios en la red general, con residencia en Córdoba. Puedo si así me lo indicara, informarle exactamente de cuantos detalles necesitó.»

Pues bien, el referido Mr. Auris encontró estos puentes metálicos en deplorable estado, retirando masa de oxidaciones de más de un centímetro de espesor, de lo que un tiempo fueron chapa de palastro. Pidió al centro (Málaga), elementos para reponer los ya gastados, y además la presencia del ingeniero del servicio de vias y obras: mas cansado de esperar una y otra cosa, se retiró de aquí después de haber ejecutado algunas reparaciones ligeras.

A mi juicio, los dos puentes metálicos que más duda ofrecen son el denominado «Dos Arcos», situado en el kilómetro 24, y el «Reguerón» en el kilómetro 63, ambos de la línea de Alicante á Murcia.»

Yo suplico al señor Ministro de Agricultura que tenga estas denuncias en cuenta, para que no se repitan catástrofes como la del puente de Montalbo.

También conviene que se haga igual inspección en la línea de Requena á Valencia, respecto de la cual tengo noticia de que en la vía de Valencia á Requena existe un puente que amenaza ruina, de tal suerte

que hace más de diez y ocho meses que los convoyes al pasar por él moderan su marcha. Esto prueba que la Compañía no lo ignora, pero no se ocupa de repararlo, sin duda porque no le preocupa el que pueda ocurrir otra catástrofe.

El abandono en que se tiene al personal es grande, hasta el punto de que un factor de cualquier servicio, de cuarenta y ocho horas, trabaja también en esta línea treinta y seis seguidas, con sólo doce de descanso, y esto para llegar á ganar después de catorce á diez y seis años de servicios, los reales, de cuyo haber se deduce el descuento de ropa y demás, equivalente á un real diario.

Y para no cansar más á la Cámara, ruego encarecidamente al Gobierno, y sobre todo al señor Ministro de Obras públicas, que se fije en estos abusos y procure remediarlos.

### Sección de noticias

#### La toma de la Bastilla

Anteayer cumplió el aniversario en que valientes ciudadanos franceses sacrificaron sus vidas en pro de la hermosa Libertad, haciendo retumbar por todo el Universo la voz de Justicia mientras derrumbaban aquel gran castillo inquisitorial, en donde habia encarcelados centenares de honrados ciudadanos que no querían vivir subyugados á la odiosa tiranía.

Al recordar tan memorable fecha, debemos decir que anteayer hizo un año fué denunciado este semanario por el tribunal militar por insertar precisamente un artículo conmemorativo de tan brillante etapa de la historia francesa, cuyo autor, que lo era nuestro correligionario don Rafael Homedes Mundo, fué preso y puesto en libertad al día siguiente debido á gestiones practicadas por el entonces director de este semanario y ahora diputado á Cortes, don Julián Nougues.

Anteayer por la noche se celebró en el Centro Republicano Federal una reunión de Directores de periódicos y Presidentes de sociedades, para tratar del proyecto Artal, acordándose después de larga discusión entre los señores Redón, Saugar, Lloret, Flores, Canellas, Brú y Ferrafé, nombrar una Comisión compuesta de los señores Presidente del Centro Republicano Federal, Artal en representación del Decano de la prensa de esta ciudad, Presidente del Ateneo, Redón, por la Cámara de Comercio, Presidente de la Federación Obrera y Alcalde accidental para que pase á visitar á los señores componentes de la nombrada por la Junta de Obras del Puerto que ha de ir á Madrid para gestionar varios asuntos de dicha Junta y rogarles salgan cuanto antes para la Corte á fin de que el mencionado proyecto sea resuelto en breve plazo.

Para dar cabida al brillante discurso pronunciado en el Congreso el día 9 de los corrientes por nuestro Diputado don Julián Nougues, nos vemos imposibilitados de publicar folletín y el original que teníamos preparado para el presente número.

Lo publicaremos en el número próximo.

Los republicanos de Pradip hanse constituido en Comité, siendo elegidos para los respectivos cargos, los siguientes individuos: Presidente honorario: don Nicolás Salmerón Alonso.—Presidente efectivo: don Juan Arbós Bargalló.—Vocales: don José Juncosa Montané, don Pedro Luis Poch, don José María Rovira Escoda, don Jaime Montané Rovira, don Luis Vidal Sedó, don José Rovira Sabaté, don Jaime Marcó Marles, don José Escoda Vidal.—Secretario: don José Cugat Ferré.

La conferencia que en el Centro Republicano Federal dió nuestro querido amigo y correligionario don Pedro Redón vióse regularmente concurrida.

La falta material de espacio nos impide ocuparnos con mayor extensión de dicha acto.

Nuestro amigo fué en extremo felicitado.

#### Ganga

Se halla en venta por ausentarse el dueño un acreditado establecimiento de Ultramarinos situado en un punto muy céntrico de esta ciudad.

Darán razón en la imprenta de este periódico.

Imp. de E. Parés, Unión 54.

# SECCION DE ANUNCIOS

## FÁBRICA de BRAGUEROS

### Aparatos Ortopédicos

#### Herniados (trencats)

Muchos son los que venden bragueros pero muy pocos saben construirlos. Cuesta colocar un bragueros, pero muchísimo más cuesta construirlo, pues antes que colocarlo bien es indispensable saberlo construir porque sin la ciencia y práctica de construcción nunca puede adquirirse la de colocación.

No dejarse llevar por esos aplicadores de bragueros que desconociendo por completo su construcción anuncian la radical curación de las hernias.

El Braguer o Articulador-regulador sistema Montserrat, es el más práctico y moderno para la retención o curación de las hernias por crónicas y rebeldes que sean.

Grandes existencias en bragueros de goma para la radical curación de las hernias congénitas o de la infancia y todo lo concerniente a Cirugía y Ortopedia.

Casa Montserrat, Unión, 34, TARRAGONA

## VAPORES DE IBARRA Y COMPANIA DE SEVILLA

### Servicio fijo y semanal

Para Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Cádiz, Sevilla, Huelva, Vigo, Coruña, La Coruña, Ferrol, Gijón, Santander, Bilbao, San Sebastián, Pasajes, Bayona, Burdeos y Nantes, salidas fijas de vapor los días martes, viernes y domingos.

Para Barcelona, San Feliu de Palamos, C. de y M. de, salidas fijas de vapor todos los jueves admitiendo carga y pasajeros.

Consiglatario: D. MARIANO PERES

## SALON BARBERIA

### MATIAS MARTIN

ABONOS A DOMICILIO 18, Plaza de la Fuente, 18

Ex-alumno del Hospital provincial de Zaragoza. Tiene el honor de ofrecer al público sus más esmerados servicios. Se hacen extracciones de muelas gratis a los pobres.

## ESTABLECIMIENTO TIPOGRAFICO

### ESTEBAN PAMIES

En este antiguo y acreditado establecimiento se confecciona toda clase de impresos con prontitud, esmero y economía, especialmente periódicos, libros, folletos, facturas, circulares, tarifas, esquelas mortuorias, carteles, papeletas, etc., etc.

Gran variedad en tarjetas de todas clases y tamaños desde UNA PESETA EL CIENTO.

UNION 54-TARRAGONA

## NUEVO HOTEL DE CATALUÑA

### GRAN CASA DE VIAJEROS

#### JAIMES TORRENS

#### MONTERA, 7, PRAL-MADRID

## SECCION DE BOTILLERIA

Café, M. ka y Puerto Rico superior, 5.000 botellas de vinos y icores nacionales y extranjeros á precios reducidos.

Champagne Moët et Chandon á Pts. 11 la botella  
Cognac Martel \*\*\* á Pts. 10 la botella  
Gognac Mouette \*\*\*\* (20 años) á Pts. 5 la botella  
Jerez seco superior á Pts. 2 la botella  
Aperitivos. — Icores v.icos. — Jarabes. — Cervezas. — Vinos. — Marcas garantizadas.  
Se sirve á domicilio.

De Pedro Redón. — Plaza de Olózaga n.º 10

Teléfono n.º 15

## RELOJERIA DE BESSES



SUCESOR DE D. JOSÉ BESSES Y PRATS

Calle Conde de Rius, 20

## TARRAGONA

Se componen toda clase de relojes, con perfección, prontitud y economía.

Precios sin competencia

TOS Irritación, ronquera, sofocación, bronquitis y de más enfermedades del aparato respiratorio, des- aparecen usando las pastillas Serra.

## SE VENDEN

### Farmacia del Centro de MANUEL ECNT

Rambla San Juan, 57-TARRAGONA

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.

El extrajero los tenes suelen llevar velo- 300.000 pasetas en los meses de verano. 300.000 pasetas en los meses de invierno.