

EL ECO DE LA FUSION

BISEMANARIO LIBERAL DEMOCRÁTICO

Año VII

Precios de suscripción:
En Tortosa, al mes Ptas. 0'50
Fuera, semestre 3'00
Anuncios comunicados á precios convencionales.—Pago adelantado.

TORTOSA

Miércoles 16 de Noviembre de 1904

Puntos de suscripción

En la Redacción y Administración, calle de Moncada, 49, principal.— Toda la correspondencia al Director.
No se devuelven los originales.

Num. 92

INTERESES DE LA PROVINCIA

Senado

Sesión del día 9 de Noviembre 1904

El Sr. PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Cañellas.

El Sr. CAÑELLAS: He pedido la palabra, señor Presidente, para dirigir varias preguntas y ruegos á los señores Ministros de la Gobernación y Obras públicas, ruegos y preguntas que con anticipación, siguiendo la cortesía parlamentaria, tuve el honor de anunciar á dichos señores.

Al Sr. Ministro de la Gobernación me permito decirle que en la ciudad de Tarragona, con mucha anterioridad á la vigente ley sobre el descanso dominical, se habían establecido tres mercados semanales: los martes, viernes y domingos. Ignoro por qué causa no se respeta hoy el mercado de los domingos; pero á mí me conviene hacer constar que en el año de 1899, el Ayuntamiento acordó por unanimidad celebrar los tres mercados semanales á que antes me he referido, y, por tanto, en aquella fecha no podía sospechar siquiera el Ayuntamiento de Tarragona que se iba á establecer el descanso dominical.

Con efecto, en la sesión celebrada por el Ayuntamiento de Tarragona el día 13 de Enero de 1899, es decir, mucho tiempo antes de que la ley del Descanso dominical rigiera en nuestra Patria, se leyó y aprobó por unanimidad un dictamen, creando tres mercados semanales: los martes, los viernes y los domingos.

El Ayuntamiento de Tarragona dijo entonces que la situación por demás crítica que por falta de verdaderos mercados desde hace ya tiempo sufre la población y ahuyenta de la ciudad la concurrencia y el tráfico de los productos de venta para el consumo público, dando lugar á la carestía de los artículos por la elevación de los precios, y movido del interés que encierra el poner remedio á este estado de cosas con toda urgencia, ha creído absolutamente indispensable poner de su parte los medios de fomentar el desarrollo de la vida comercial en esta parte, atrayendo vendedores forasteros y aumentando la afluencia de productos, y al efecto crear tres mercados semanales, y acordó por unanimidad dar al acuerdo la mayor publicidad posible para que llegase á conocimiento de los pueblos circunvecinos.

El día 1.º de Febrero de 1899, el alcalde publicó un bando, en el que, entre otras, se fijaban las reglas siguientes:

«1.º Los mercados ordinarios serán en número de tres á la semana, que se celebrarán los martes, viernes y domingos.

«2.º Estos mercados durarán de cinco de la mañana á dos de la tarde desde el 1.º de Abril al 30 de Septiembre, y de seis de la mañana á dos de la tarde desde el 1.º de Octubre al 31 de marzo.

«Además habrá mercados extraordinarios la

vispera de las festividades de Reyes, la Candelaria, San José, las dos Pascuas, la Ascensión, San Juan, San Jaime, San Magin, Santa Tecla, Todos los Santos, día de Santo Tomás y vispera de Navidad.»

Como quiera que en la ciudad de Valls, de la misma provincia, se ha respetado el mercado de los domingos, pregunto al Sr. Ministro de la Gobernación qué motivos, qué razones existen para que no se respete el mercado de los domingos en la capital, ó sea en Tarragona.

No me bastará en este punto que el Sr. Ministro de la Gobernación me conteste que se instruirá el expediente, que se irá al Instituto de Reformas sociales, porque en Valls no ha ocurrido esto. Allí se ha respetado el mercado que existe establecido para los domingos.

Pido, por tanto, al Sr. Ministro de la Gobernación que, desde el próximo domingo, se respete el mercado que en Tarragona se celebra semanalmente los domingos. Lo mismo digo de la ciudad de Reus, donde desde tiempo inmemorial tienen concedido un mercado dominical.

Y como no está presente dicho Sr. Ministro, me permito suplicar á la Mesa que le transmita mi ruego.

El Sr. PRESIDENTE: La Mesa transmitirá al señor Ministro de la Gobernación el ruego de su señoría.

Puede continuar S. S.

El Sr. CAÑELLAS: Al Sr. Ministro de Agricultura tengo que contarle una historia ya vieja.

En el año 1856, nada menos, se inauguró el ferrocarril de Tarragona á Reus, que después se llamó ferrocarril de Tarragona á Reus y Lérida, y que posteriormente ha pasado á ser propiedad de la línea del Norte. El año 1856, la Compañía, por sí y ante sí, se permitió construir una estación provisional en mitad de la plaza pública, llamada de Olózaga, de la ciudad de Tarragona, apropiándose parte de la plaza; estación que es un verdadero establo, un corral de vacas; pero estación provisional que desde el año de 1856 hasta el presente año de 1904 existe, sin que un solo día haya dejado el Ministerio de Obras públicas, antes de Fomento, y sin que un solo día los representantes en Cortes hayan dejado de pedir que desapareciera esa estación que ocupa la plaza pública y que obstruye el paso al puerto, y repito, sin que un solo día hayan dejado de dirigir excitaciones los representantes del país, y sin que un solo día el Ministerio de Obras públicas haya dejado de exigir á la Compañía del Norte que desaparezca esa estación; pero esta es la hora en que la plaza pública está ocupada por dicha estación y el puerto obstruido por la misma causa, y no hay medio ni manera de que ningún Ministro haga cumplir las órdenes que á diario se han dado á la Compañía del Norte.

El servicio de la Compañía se hace, como dice muy bien mi respetable amigo el Sr. Gullón, en la forma y manera que el Senado puede suponer, y al mismo tiempo verá como entiende sus deberes la Compañía del Norte.

Esto me lleva á enlazar las dos preguntas. De la propia manera he de preguntar ahora: des-

pués de haber vencido los plazos y prórrogas concedidos á la línea del Norte, ¿qué es lo que se va á hacer para que desaparezca esa estación, y para cómo se va á establecer el enlace en Reus?

Ocurre que la línea del Norte y la del Medio día, ó sea la de Madrid, Zaragoza y Alicante, red catalana, se cruzan en la ciudad de Reus; en cuyo cruce vienen obligadas á establecer un enlace. Pues á pesar de las reiteradas órdenes que se han dado á una y otra Compañía para que construyan ese enlace que, á lo sumo, cuesta unas 250 á 300 pesetas, y para cuya construcción bastarían algunas horas, no hay medio de que lo realicen. Pero ahora va á ver el señor Gullón, mi respetable amigo, y el Senado, cómo las gasta la Compañía del Norte.

Se ha dicho á esta Compañía: para realizar ese enlace es preciso que pague 40.000 pesetas á la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante, red catalana, con objeto de resarcirla de los perjuicios que tendrá con el menor recorrido, con la disminución de mercancías. Y ahora va á oír el Senado de qué manera la Compañía del Norte pretende arreglárselas para que esas 40.000 pesetas las pague... ¿quién va á decir el Senado? ¿A quién se figura que se pretende endosar ese pago? Pues á la Junta de Obras del puerto de Tarragona.

De modo que, actualmente, la Junta de Obras del puerto, viendo que no hay medio ni manera de que se realice esa obra, que es cuestión de horas, y viendo que los perjuicios que se causan al comercio, á la industria y á la agricultura son enormes, ha acudido al Ministro de Obras públicas con una instancia y me ha pedido que la recomendara, cosa que no he hecho todavía, en cuya instancia se dice: «Señor Ministro, en vista de que el enlace no se ha realizado, autoríceme para que, de los fondos míos, pueda pagar 40.000 pesetas á la Compañía del Norte para que ésta á su vez abone á la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante lo que entre ambas se ha convenido.» De suerte que los platos rotos los ha de pagar la ciudad de Tarragona, la Junta de Obras del puerto. Estos son los servicios que presta la Compañía del Norte á Tarragona, aparte la falta de material, los retrasos en la llegada de los trenes, y la célebre estación provisional de 1856.

No hace muchos años, pocos, he hecho idénticas preguntas en la otra Cámara, siendo Ministro de Obras públicas el Sr. Canalejas, mi distinguido amigo y correligionario, y hube de decirle que en el año de 1868 tuvimos que hacer esfuerzos sobrehumanos para evitar que el pueblo destruyera esa estación provisional del Norte, y que entonces temíamos que el pueblo de Tarragona imitase el ejemplo de Santander.

Añadía yo en aquella ocasión que el pueblo creía que, si no imitaba á Santander, no habría medio de que desapareciera la estación provisional. Pues bien: hoy digo que á esos extremos no queremos llegar; pero si un día y otro día, desde el año 1856 hasta la fecha, no hemos de ver realizadas nuestras legítimas aspiraciones, francamente, no sé cuál va á ser el medio de que podamos conseguir lo que tan justamente pedimos.

Recientemente estuvo S. M. en Tarragona, y van á oír los Sres. Senadores qué es lo que hicieron las Compañías. Como que si S. M. hubiera entrado en ese corral de vacas, en ese establo, que no es otra cosa la estación provisional, porque allí no pueden estar los empleados ni los pasajeros; como que si S. M. hubiera visto aquello, habríamos podido decirle, como á los Ministros: «ya ven cómo se nos trata»; como, por otra parte, si lo hubieran llevado á la estación que tienen allí las dos Compañías en común, la del Norte y la de Madrid, Zaragoza y Alicante, habría observado que no hay ni siquiera una simple marquesina para guarecerse de la lluvia y de la intemperie, y que el adén está contra todas las reglas divinas y humanas en esta materia, ¿qué crearán los Sres. Senadores que se les ocurrió á las Compañías? Pues entre las dos estaciones construyeron un apeadero provisional para S. M.; allí pusieron tapices, muchas alfombras, muchas banderolas, para que S. M. y su séquito no pudieran ver ni una ni otra estación. Esto es lo que hicieron las Compañías, cuando con lo que invirtieron en ese apeadero bastaba y sobraba para realizar las dos mejoras, el enlace de Reus y la desaparición de la estación de Tarragona.

Yo tengo absoluta confianza en que el Sr. Ministro de Obras públicas, que me consta está ya enterado del expediente, ha de adoptar resoluciones rápidas y enérgicas; pero me atrevo á indicarle una que yo creo sería la única salvadora; yo me atrevo á pedir á S. S. que conceda un plazo de ocho días á una y otra Compañía, cuidando mucho de que se les notifique en forma, porque esas Compañías saben decir siempre que no han recibido el oficio ó la conminación; y si dentro de ese plazo no han realizado esas dos mejoras que hace tantos años debieran tener realizadas, el Estado, con arreglo á las cláusulas de la concesión, las llevará á cabo á costa de las Compañías.

Si S. S. procede así, que tendrá necesidad de hacerlo en esa forma, porque ni una ni otra Compañía cumplirán en el plazo que S. S. les fije, no dude que con ello se habrá conquistado la gratitud de la provincia de Tarragona, y á la vez habrá demostrado que siendo S. S. Ministro de Obras públicas se ha hecho justicia á secas tratándose de esas dos poderosas Compañías.

—He dicho. **El Sr. Ministro de AGRICULTURA, INDUSTRIA, COMERCIO Y OBRAS PÚBLICAS (Allendesalazar):** Pido la palabra.

El Sr. PRESIDENTE: La tiene S. S.

El Sr. Ministro de AGRICULTURA, INDUSTRIA, COMERCIO Y OBRAS PÚBLICAS (Allendesalazar): Es muy cierto que el Senador Sr. Cañellas ha tenido la bondad de advertirme que iba á hablar de un expediente y de una historia, según él mismo ha calificado, de 1856 acá, con referenciá á la construcción de un edificio para estación en Tarragona. También es cierto que el Sr. Cañellas puede conocer ese expediente mejor que el Ministro de Obras públicas en el día de hoy, puesto que S. S. ha tenido toda la mañana á su disposición en el Negociado cuantos antecedentes haya podido reclamar, porque el jefe de ese Negociado tenía orden expresa mía para que se los facilitara. De modo que ha podido examinar con todo detenimiento ese expediente, al que yo sólo he podido dedicar breves momentos.

La historia no dudo que sea exacta, porque la ha referido un Sr. Senador; pero cúplome decir algo ante el Senado para que no se impresione, como parecía que se impresionaba persona de tanto juicio y discreción como el señor Gullón (y contesto á un tiempo á ese señor Senador y al señor Cañellas, puesto que éste mostraba empeño en dar explicaciones especiales al señor Gullón, y es una atención de mi parte que yo me alegraré que estime como tal) (*El señor Gullón:* Muchas gracias); no se impresione, digo, la Cá-

mara ni S. S. ante la idea de que por 200 ó 300 pesetas y disponiendo por una orden que se cumple á los ocho días, puedan realizarse obras que encuentran dificultades desde hace sesenta años, en razón á que no se trata sólo de la construcción de un edificio de que está muy necesitado el servicio de viajeros y las condiciones mismas de la población, sino que se trata de estación de enlace, porque perteneciendo á dos Compañías, la una que va de Tarragona á Valencia (la del Norte), y la otra de Tarragona á Barcelona (la de Madrid, Zaragoza y Alicante, catalana), es preciso no sólo para la estación sino para las comunicaciones de las vías, el tiempo necesario y las prescripciones debidas á fin de realizar ese trabajo. Yo no conozco (cómo lo he de conocer, si el Sr. Cañellas dice que la guarda en su bolsillo!) una petición más ó menos espontánea de la Junta de obras del puerto de Tarragona... (*El señor Cañellas:* Está en el Ministerio.) Me parece que S. S. indicaba que iba á presentarla y recomendarla. (*El señor Cañellas:* Que no la he querido recomendar todavía.) Se sustanciará, y se verá si la Junta de obras está facultada, dentro de la ley, para hacer gastos distintos de aquellos que aproveche á la Junta de obras, aunque pudiera ser de mucho interés (no puedo prejuzgarlo ahora) á la Junta de obras el que las vías de comunicación terrestre llegaran inmediatamente á las mismas obras del puerto para el embarque y desembarque.

Yo quiero llamar la atención del Senado, y de S. S. muy especialmente, para que no apele aquí ni aun en una hipótesis velada en la forma que S. S. lo ha indicado, á recordar en ninguna parte los procedimientos usados en Santander, porque me parece el hecho tan reprobable y digno de que se anatematice por todo el mundo, que no debe presentar ante la Cámara como argumento de un Sr. Senador, que se leerá, seguramente, mañana en Tarragona, porque enviará S. S. el *Extracto oficial* de la sesión; recuerdo que á mí me ha sonado mal, se lo digo con toda sinceridad y franqueza á S. S.

¿Ha visto su señoría los remedios propuestos á aquello que no se ha podido hacer en tantos años? S. S. ha podido ver está mañana qué es lo que se ha dispuesto, y se ha dispuesto lo único que estaba al alcance del Ministro: la conminación á la Empresa del Norte para que realice esa obra, que cumpla la orden que se le dió y que debió ser cumplida en Agosto; pero es preciso que se me presente por conducto de la correspondiente División de ferrocarriles la aprobación del enlace de la línea del proyecto total para que no quede el servicio interrumpido y existan las debidas comunicaciones.

Puedo asegurar á S. S. que se cumplirá la ley de Policía de ferrocarriles de 1866, y se llegará, en último extremo, á lo que indicaba S. S. á la intervención de la taquilla y á hacer la obra por administración.

Es cuando puedo decir á S. S. en este asunto, en que, como ve, se han tomado las disposiciones que dentro de la ley pueden adoptarse por un Ministro.

El señor CAÑELLAS: Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE: La tiene S. S.

El señor CAÑELLAS: Ante todo, me cumple decir al señor Ministro de Obras públicas que si yo he hablado de lo de Santander, como ya hablé en su día en el Congreso, ha sido como protesta de lo que allí pasó, pero haciendo presente á la vez que no se pusiera en el caso á los pacíficos habitantes de Tarragona de que vieran que no apelando á esos medios no había para ellos justicia.

Yo repruebo todo lo hecho en Santander, ¿cómo no he de reprobarlo?, y he hecho más que reprobarlo, porque en 1868, cuando yo era joven todavía, expuse mi vida para evitar que las turbas incendiaran la estación provisional de Tarra-

gano, y por eso decía que no quería que llegase el caso de que tuviera que arrepentirme de lo que hice, porque si los hombres juiciosos de Tarragona no hubiéramos impedido eso, no tendríamos necesidad de ocuparnos hoy de esa estación provisional.

Su señoría por, el cúmulo de asuntos que tiene que despachar, no se ha enterado bien, ó sin duda porque yo no me he explicado con claridad. En Tarragona existe una estación capaz para todas las necesidades, lo mismo de la línea del Norte que la del Mediodía, estación que poseen proindiviso y que pagaron las dos Compañías. Lo que no se explica es que teniendo una estación común las dos Compañías, la Empresa del Norte obligue á los viajeros de Tarragona á Lérida, no á ir á la estación que ambas Compañías tienen, sino á la estación provisional; por esto pido yo enérgicamente, rápidamente, radicalmente, como ahora se dice, que se obligue á la Compañía del Norte á hacer desaparecer la estación provisional y que vayan á la estación común los viajeros de la línea de Lérida.

Otra cuestión es el enlace de Rues; allí cruzan las dos Compañías, y hoy por hoy, asómbrase el señor Ministro, nos obligan á llevar los vagones de mercancías, no directamente de Tarragona á Rues que dista pocos kilómetros, sino que tienen que ir primero á San Vicente del Calders y desde allí á Tarragona, que es casi un recorrido tan largo como el que hay de Tarragona á Barcelona, y nosotros pedimos que se haga el enlace para que esos vagones puedan ir directamente á Tarragona; el gasto no llegaría á 500 pesetas y está hecho en pocas horas; pero para eso el Gobierno tiene que decir á las Compañías que se pongan de acuerdo, aunque no es fácil que esto se consiga, pues ya han empezado á hablar de los perjuicios y de las ventajas que reporta á una y produce á otra, y para ponerse de acuerdo la Compañía del Mediodía pide que se la dé una indemnización de 40.000 pesetas, y como esas 40.000 pesetas no se pagan, no se hace el enlace, y la Junta de Obras del puerto de Tarragona, llevada de un excesivo celo y viendo que en España no hay otro medio para salvar este conflicto, se ha ofrecido á pagar las 40.000 pesetas que debe pagar la Compañía del Norte, y de lo cual existe ya una petición en el Ministerio.

Yo creo que en España, si S. S. no adopta una resolución enérgica, no nos queda más recurso á los vecinos de Tarragona que pagar los vidrios rotos; pero no podemos consentir sin protestar los representantes de Tarragona que la Junta de Obras del puerto pague esas 40.000 pesetas y las distraiga de los fondos que se necesitan para otras atenciones del puerto.

Por eso me permití rogar al señor Ministro de Obras públicas que obligara á la Compañía del Norte á pagar las 40.000 pesetas á la Compañía del Mediodía, y que no permitiera que esa cantidad tuviera que pagarla la Junta de Obras del puerto.

De manera que yo me doy por muy satisfecho con las últimas palabras que S. S. ha pronunciado. Su señoría dice que se les va á conceder, ó que se les ha concedido ya un último plazo, que es breve, y si no le cumple, S. S. hará las obras á costa de la Compañía. Esto me basta; con esto llevaremos un consuelo á la provincia de Tarragona, y á todos los españoles, en el sentido de que no podrá pasar por más tiempo que las Compañías de ferrocarriles sigan haciendo, como lo hacen desde el año 1856 hasta 1904, lo que les parezca contra las órdenes terminantes y categóricas del Ministerio de Agricultura.

El señor Ministro de AGRICULTURA, INDUSTRIA, COMERCIO Y OBRAS PÚBLICAS (Allendesalazar): Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE: La tiene S. S.

El señor Ministro Allendesalazar: No me conviene que queden confundidas dos cuestiones dis-

tintas, porque de lo que yo hubiera ofrecido al Senado, si no lo cumplía, podían exigirme responsabilidad los señores senadores.

Las órdenes terminantes y el apelar á los medios que me da la ley se refieren únicamente á la estación de Tarragona, pero no al enlace de Reus, porque esta no es una cosa que pueda convenirse, una vez que tienen que ponerse de acuerdo las dos Compañías. Su señoría mismo decía que no es fácil que se pongan de acuerdo las dos Compañías; pero ¿qué recurso le queda á la Administración? Porque aunque efectivamente se trata de un recorrido muy escaso, no por eso lo va á costear el Estado por su cuenta, porque lo de menos sería la construcción si el Estado pudiera establecer allí la Administración; pero ¿y el movimiento y la explotación? La explotación en una extensión tan pequeña y de una estación á otra es imposible, y no queda más remedio que el que se pongan de acuerdo las dos Compañías, y esto que le parecía á S. S. imposible, se ha realizado y han llegado ya á un acuerdo, aunque no sé en qué términos, ni las cantidades que una Compañía ha ofrecido á la otra; de esto no puedo dar explicaciones al Senado, pero sí sé que han llegado á una inteligencia.

Ahora, si la Junta de obras del puerto de Tarragona quiere anticipar esa cantidad por conveniencia del movimiento mercantil para evitar siga corriéndose al puerto de Barcelona, hace muy bien en ofrecer esa cantidad y en estimular á las Empresas y en favorecer las corrientes mercantiles, porque así irán á ese puerto, desviándose del de Barcelona, las mercancías.

Que la Junta de obras del puerto de Tarragona (lo he anticipado antes á los Sres. Senadores) esté dentro de la ley y dentro de los fines que ha de perseguir para que tengan eficacia las obras del puerto, que son subvencionadas, y á las cuales se la ha concedido auxilio, yo no puedo anticipar respecto á eso la resolución del expediente; pero la Junta de obras, al hacer una propuesta, es la misma Administración quien la hace, porque estas Juntas son el reflejo de la Administración, que llega por conducto de ellas á esas mismas obras del puerto, y, por tanto, es el Estado mismo. Bien sabe el Sr. Cañellas que las subvenciones que ha tenido el puerto de Tarragona son suficientes para atender á gastos que puedan ser muy productivos para la misma Junta de obras; es decir, para los intereses que ella defiende.

Sin prejuzgar esa cuestión, dejo aparte las otras dos: una, respecto á lo que se puede hacer en cuanto á la construcción de la nueva estación en Tarragona, que S. S. ha expresado de una manera muy gráfica. Eso queda adelantado; á eso me comprometo; pero teniendo en cuenta el enlace, no tengo más remedio que esperar al acuerdo de las Compañías, á que ellas acepten ó no la propuesta de la Junta de obras del puerto ó de cualquier otra entidad que quisiera hacer ese beneficio.

El Sr. CAÑELLAS: Pido la palabra.

El Sr. PRESIDENTE: La tiene V. S.

El Sr. CAÑELLAS: Me interesa mucho hacer constar una cosa, y es que precisamente yo vengo siendo desde hace treinta años el más celoso defensor de la Junta de Obras del puerto de Tarragona, hasta el extremo de que no ha habido un solo asunto en el que no haya sido yo su vocero en Madrid.

Pero aquí no se trata de que la Junta falte á sus deberes, ni siquiera de que intente faltar á ellos. Lo que hay es que, dejándose llevar de un excesivo celo en favor de los intereses de Tarragona, viendo que las Compañías de ferrocarriles no se ponen de acuerdo en un solo punto, que es el de dar dinero, y es á lo que me he referido; porque en todos los demás, en lo que no sea dar dinero, están conformes, pide ser ella la que, no haciendo un anticipo, sino pagando, satisfaga esas 40.000 pesetas en lugar de hacerlo la Com-

pañía del Norte. Como yo entiendo que esto no debe ser y que S. S. tiene medios sobrados para obligar á las Compañías á que lleguen á un acuerdo, por eso me dirijo á S. S. ¡No faltaba más sino que dos Compañías, á pesar de las órdenes dictadas por el Ministerio, dejaran pasar años y años sin ponerse de acuerdo y sin llegar á una solución, cuando para obligarlas á ello hay medios en nuestra legislación y en las mismas concesiones!

Conste, pues, que defendiendo aquí y siempre defenderé á la Junta de Obras del Puerto de Tarragona, y conste asimismo que lo que hace es dejarse llevar de su excesivo amor á la provincia; pero que no podemos consentir que realice su sacrificio pagando lo que deben satisfacer las compañías de ferrocarriles.

Desde Barcelona

Mala noticia para los unitarios.

Según cartas recibidas en ésta por un allegado á la familia del señor Salmerón, el estado de su salud inspira serios cuidados, al punto de temerse á la hora menos pensada un funesto desenlace.

Los disgustos que recibió en Barcelona de sus hoy amigos y tiempo atrás detractores, y el vahido que en Zaragoza tuvo al llegar tan precipitadamente de ésta, parece ha sido el punto inicial de la agravación que en su delicada salud sufre, en términos muy inquietantes.

Aunque adversario político de dicho hombre público, sentiré se confirmen los vaticinios que de Madrid anuncian.

En un remitido que publica un diario republicano de esta capital, firmado por varios unitarios, se pone de verde y azul á la mayoría del Ayuntamiento que capitanea (á ratos) el gran Corominas. Como para muestra basta un botón, transcribo algunos parrufitos para solaz y entretenimiento de los amables lectores de EL Eco.

Dicen así: «No todo deben ser festivales, jiras, meriendas y concursos de banderas. ¿No os parece, republicanos barceloneses, que urge ocuparnos de la gestión de nuestros representantes en el Municipio, tanto por lo que se refiere á nuestra dignidad política como por la relación que tiene su conducta con el trascendental problema de las subsistencias?»

«¿Qué han hecho en los diez meses que llevan de vida municipal? Nada.

«Y ante este fiasco de los concejales que se titulan republicanos, no sería ya ocasión de que todos los de buena fé se dieran de baja de Casinos, Centros, Tertulias, para no servir más de federal á hombres que por encima de los intereses públicos é ideales políticos, solo se cuidan de su vanidad ó de sus intereses particulares.

«Y si pronto no enmiendan su conducta ¿no creéis llegado el momento de exigirles que cumplan lo prometido, ó que dimitan dándose por fracasados?»

«Pobre *Sebio* y compañía, como les tratan los de su propia familia, los que por imposición del entonces dictador les elevaron por mansos corderos á los escaños concejales que tanto soñaban!

Ya se habrán enterado los lectores de ese demócrata bisemanario, que el mitin de protesta contra la minoría republicana del Congreso, celebrado en el teatro Barbieri de Madrid, fué una verdadera olla de grillos y que terminó á tiros y garrotazos entre los llamados unitarios. Ahora sí que pueden llamarse fraternales.

El celebrado aquí el domingo último, anunciado con bombo y platillos por los del *trust*, no tuvo la importancia que sus directores se propusieron, y esto que para que causase mayor efecto hicieron venir de la corte al peregril de todas las salsas, al gran *Alejandro*, quien, como tiene por costumbre, pronunció un fogoso discurso, prometiendo á sus oyentes ciertas cosas y cosas que de sobras sabe no han de cumplirse.

Y para completar el cuadro de las disidencias unitarias, una comisión republicana de la importante población de Sabadell ha ido á Madrid sien-

do portadora de una enérgica protesta contra la minoría que acaudilla Salmerón y que suscriben numerosas firmas. ¡Pobre minoría republicana cómo te están poniendo tus amigos!—X.

15, noviembre, 1904.

Teatro Principal

Juan José. Cuando se aplaude una obra, los aplausos no responden á veces á la comprensión ni al mérito de la misma, sino á la rutinaria costumbre de aplaudir por que sí, ó hacer lo que otros hacen atraídos á los impulsos... de una oferta que denigra al individuo ó individuos que la aceptan; pero los que se tributaron la noche del sábado á la obra de Dicenta eran nacidos de lo más profundo del alma, y es, que el hombre pobre de espíritu, que siente de la sociedad sus injusticias y su cerebro obtuso no puede transmitir las á sus semejantes, recógelas una á una y las convierte ó descifra en palmeteo entusiasta cuando alguien como Dicenta las manifiesta limpias y escuetas como requiere la verdad.

El clarísimo drama *Juan José* vale, enseña y dice mucho.

Por eso el trabajo de los artistas fué una gloriosa página más al libro de sus triunfos conquistados.

Las representaciones de *El Casamentero* van resultando más bonitas, por lo que de nuevo felicitamos á nuestro querido amigo y compañero José Querol, uniendo también, á los muchos y merecidos aplausos que conquitan los actores, nuestra entusiasta pero sincera enhorabuena.

El Abuelo, precioso drama de don Benito Pérez Galdós y que se estrenó la noche del domingo en este coliseo, es la gran evolución que crece paulatina, sí, pero progresivamente, en todos los órdenes de la vida. Los que *deben* su fortuna á un hombre generoso... como *Rodrigo de Arista* y solo tienen para él palabras falsas, desprecio y conmiseración á la vez, podrán ser malos, buenos, criminales si se quiere, pero no serán nunca hijos de una raza maldita, despreciable: es el mismo producto que la injusta holganza de los grandes capitalistas crea: tan ineptos son éstos que ni siquiera administrar sus intereses saben; resumen de su situación: la bancarrota.

Inútil mencionar que el adulterio viene á ser una de tantas causas producidas por el conveniente amor.

Y que éste abunda mucho en las tituladas esferas aristocráticas, donde se desconocen por completo, salvo raras excepciones, los principios del amor libre. Acaso de él sea una víctima... la *Condesa de Lain*.

Galdós concluye su obra y dice: *la única verdad es el amor*. Pero el que se cotiza, el que se siente por un ser querido, no. Galdós pone en boca del conde de Albrit la palabra AMOR porque Albrit, con los reflejos del amor que siente y la naturalidad de su casta, persigue una verdad: esclarecer de entre *Dolly* y *Nell*, nietas suyas, la verdadera, la legítima hija de su hijo, que á la postre ha de servirle de tenebroso abismo, puesto que *Dolly*, á pesar de ser la hija espúrea, es el áncora salvadora que le transporta á un mundo perfecto y puro en que el amor, para él desconocido... en el presente, truécase en grandiosa y potente realidad. Quizás el mismo mundo en que vive Coronado.

¿Qué palabras más sublimes las de don Pío Coronado: «Sr.; ¿qué es honor? ¿En qué parte de la tierra se encuentra...?»

En fin, que la obra de Galdós es una de tantas manifestaciones que reflejan el equivoco de los que aun no creen en los gigantescos progresos de una nueva socialización que se avecina.

El trabajo de los artistas fué elogiadísimo, pero el señor Soto estuvo hecho una eminencia.

CÁTULO

GRAN FÁBRICA

DE *Productos refractarios y alfarería*

JOSÉ CERVERA

Despacho: Sangre, 1.—Fábrica: Arrabal Capuchinos

TORTOSA

Gran existencia de ladrillos refractarios. ESPECIALIDAD en la construcción de retortas en grandes dimensiones para fábricas de gas sulfuro de carbono, blanco de zinc, refinación de azufres y otras industrias.

HORNILLOS ECONÓMICOS para coladas, planchar y guisar. Se encarga esta casa de toda clase de piezas refractarias sean cuales sean sus formas y dimensiones.

FÁBRICA DE BALDOSAS HIDRÁULICAS

y depósito de materiales de construcción
PORTLAND, CEMENTO DE TODAS CLASES, CAL HIDRÁULICA

JOSÉ JIMENO MIR

Calle de la Estación, (frente al café). TORTOSA
Mármol.—Artificial.—Azulejos.—Baldosines.—Vidriados.—Pilas de todos tamaños y demás objetos en su clase. Se reciben encargos de baldosas. En todos dibujos.

PRECIOS ECONÓMICOS

Estuchería, Tarjetería, Devocionarios, Tintas de todas clases, Objetos de escritorio, Papelería, etc.

Imprenta y Librería de

Arturo Morera

Angel 16 y 18.—TORTOSA

Corresponsal exclusivo de LA TRIBUNA

200.000 postales de todas clases y precios

MÁQUINAS WERTHEIM PARA COSER

DIRECCION GENERAL: Aviño, 9, Barcelona

SUCURSAL EN TORTOSA

SUCURSAL EN REUS: Mayor, 7

13, BUENAIRE, 13

Todos los modelos á pesetas 2'50 semanales  Pidanse catálogos ilustrados que se dan gratis

Rogamos al público visite este establecimiento, donde encontrará un variado surtido de máquinas para todas las industrias y usos domésticos, y con las mismas se ejecutan toda clase de bordados, de los llamados rechilien, artístico encaje inglés, como asimismo admirables calados en toda clase de géneros.

Ofrecemos un gran surtido de máquinas de hacer calceta que, con el fin de que estén al alcance de todas las fortunas, se facilitan á plazos. Máquinas de escribir, Ideal la mas perfeccionada, con escritura viable y el duplicador Róneo reconocido como el más adelantado del mundo, por ser su trabajo tan fácil de realizarse que un niño de 6 años puede hacer una tirada de 5.000 copias con un solo cliché, á razón de 60 por minuto, teniendo cada copia la misma apariencia que el original.

Este establecimiento cuenta con profesoras para toda clase de trabajos que se realicen con las citadas máquinas, siendo sencillísimo el ejecutarlos.

ZAPATERÍA MORESO

Plaza Catedral y Arco del Romeu

Calzado de todas clases, fabricado únicamente para esta casa

EN SU FÁBRICA DE BARCELONA

Depósito y venta del legítimo calzado de goma

El calzado de goma más elegante y más duradero se fabrica por la

BOSTON RUBBER SHOE C.

Fijese que las suelas lleven el nombre **BOSTON**
Para caballero á 8 ptas.—Id. señora á 6'50.

Calzado con suela de cañamo, de varias clases, único que ofrece garantía de duración.—Depósito de lustres y cremas para limpiar el calzado, varias marcas al por mayor y menor.—Se confecciona á medida, con arreglo á los modelos de Barcelona que recibe temporalmente.

VENTAS AL CONTADO PRECIO FIJO

Sucursales en varias poblaciones de la comarca.