

Transportes, Obras Públicas y Fomento de la riqueza Nacional

PATRIÓTICO DISCURSO DEL MINISTRO DE FOMENTO

El señor Ministro de Fomento (Cierva): Siguiendo la costumbre de explicar brevemente, antes de leerlos, los proyectos de ley que se consideran de gran trascendencia, me voy a permitir cumplir yo también ese deber, dando a los señores Diputados una ligera idea del que voy a tener la honra de leer inmediatamente.

El Gobierno ha estimado que no podía demorar ya ni un momento más el planteamiento de las grandes cuestiones que envuelve este proyecto. Ha tenido que hacer honor a la promesa que ante la Cámara formuló de procurar dar solución al gran problema de transportes en España, y al mismo tiempo ha entendido que las circunstancias del país, la grave crisis económica por que atraviesa, exigen que se desenvuelva un plan de obras públicas con toda la extensión necesaria para servir los intereses públicos que las demandan y al mismo tiempo para abrir un ancho campo de trabajo fecundado por la Nación.

En este proyecto, que se divide en tres artículos, con varias bases, todos esos problemas se presentan ante el Parlamento. Hemos querido hacer una obra de conjunto para que se pueda apreciar por el Parlamento y por el país, y todos piensen en los sacrificios que de momento demanda y en la importancia que para su porvenir tiene. De este modo no venimos aquí planteando cuestiones que parcialmente resuelvan los problemas; es preferible que se pueda apreciar el conjunto de lo que en sentir del Gobierno es necesario para responder a la situación actual; y aunque parezca realmente extraordinario, aunque, pensando en lo que ha acontecido otras veces, aparezca una sonrisa de escepticismo en los que ahora nos hagan el honor de escuchar, yo no he vacilado en venir ante vosotros para pedir todo aquello que considero absolutamente necesario e inaplazable para que nuestra España sea lo que debese. Hace y muchos años que vengo tratando estas cuestiones y diciendo que es inaplazable su solución, que no podemos perder momento en el trabajo incesante, en la organización de todos los servicios, para que la economía española se expanda y se desenvuelva, y se ponga en riqueza sana regiones enteras de nuestra Patria que no están cruzadas siquiera por un ferrocarril; para que pueda facilitarse ese desenvolvimiento económico, para que no suframos la verdadera humillación que ante nuestro patriotismo representa, que ni en relación con nuestro territorio, ni en relación con nuestra población tengamos los elementos materiales que tienen los demás pueblos, que han progresado más que nosotros y que han sabido en los momentos más difíciles y más angustiosos, incluso para sus presupuestos con grandes «déficits», acometer esta magna empresa, cuyos resultados se han visto al cabo de pocos años en el crecimiento de su riqueza y en el progreso en general de esos países; para que eso cese y para que de una vez entremos en este camino neutral, que no tiene nada que ver con los partidos políticos ni con las discrepancias que entre los españoles existan; que se trata de la Patria, que es para todos igual.

Para eso acometemos esta empresa y venimos aquí diciendo cuáles son las soluciones que, a nuestro juicio, deben tener esos problemas, el camino que hay que seguir, la manera como todo ello se ha de realizar.

El problema de los transportes es uno de los que si pronto no se resuelven, es de temer que ya no se puedan resolver. Con la situación de nuestros caminos de hierro, con los servicios perturbados hondamente en esa indispensable vía de comunicación, con la situación económica de las Compañías, con las reclamaciones constantes de todo el pueblo, que ni para el servicio de viajeros ni para el de mercancías se logra la normalidad, aunque vamos haciendo bastante para llegar a ella, con la conciencia que hay en todos los españoles de que, mientras el régimen ferroviario no alcance en España el desenvolvimiento que debe alcanzar y la perfección a que tenemos derecho, el progreso evidente que se advierte en el trabajo, en la producción nacional, el ansia de desarrollar la industria, de mejorar la agricultura, de desenvolver, en fin, toda la vida económica del país, serán vanos; que si en las arterias de la vida nacional las que ahora están realmente sin función, al menos sin aquella proporcionada al progreso obtenido en España, y al que esperamos que logrará en poco tiempo. Problema ferroviario que no es sólo de nuestro país, que es el del mundo entero; problema que si siquiera es de este tiempo, que viene siéndolo desde hace muchos años, porque por haberse aplicado el maravilloso invento en época ya lejana, y cuando, por falta de experimentación, no se podía apreciar exactamente cómo se había de desenvolver y cómo había de servir al progreso de los pueblos, se establecieron sistemas de concesiones, de construcciones directas, de arrendamientos, que se han frustrado en la mayor parte de los casos, y tan sólo los pueblos visores, los que tuvieron la visión exacta de lo que había de ser el ferrocarril en el futuro, acertaron a ordenar ese servicio en forma que ha sido la base principal de su progreso. Aún así, nadie pudo calcular exactamente el desenvolvimiento económico, el grado de desenvolvimiento que en cada época habían de tener los pueblos, y por eso saben todos los que hayan seguido atentamente este importantísimo asunto y hayan prestado atención a las frecuentes crisis del servicio ferroviario en todos los países, que cada ocho o diez años esas crisis se han producido, aún allí donde el servicio ferroviario, repito, se estableció con mayor perfección; porque el movimiento económico de los pueblos civilizados no es uniforme, y a saltos suele producirse el crecimiento, y la vía que ha de recoger el producto de ese crecimiento no crece tan rápidamente; y se ha visto, repito, en períodos frecuentes en todos los países la congestión de las líneas, la falta de material móvil, la falta de capacidad de la vía misma.

Pues eso, después de la guerra y a consecuencia principalmente de ella, se ha agravado, y en nuestro país ha llegado a punto que, como he dicho antes, y dije antes de ser Ministro, no admite demora.

Si queremos desenvolvernos económicamente, tenemos que dar solución al problema ferroviario, y ese problema en España, hoy, consiste en que no tenemos los ferrocarriles que necesitamos, ¡qué hemos de tenerlos! En la extensión de la red ferroviaria nosotros no podemos compararnos con ninguno de los pueblos que han logrado progresar; tenemos escasamente 15.000 kilómetros de ferrocarriles, y en Francia, con un te-

ritorio poco más ó menos como el nuestro, se aproxima a los 60.000 y tiene más que nosotros Italia, con la mitad aproximadamente de nuestro territorio. Y es claro, ¿cómo hemos de lograr el bienestar que nace de la riqueza que se obtiene con el trabajo, si estamos a tanta distancia de los pueblos que han sabido organizar sus servicios y facilitar su crecimiento, como demuestra la comparación que acabo de hacer?

Pero, aun en la red que nosotros tenemos, las deficiencias son tales, que bien puede decirse que no responde en manera alguna a las necesidades nacionales.

No puedo entretener mucho a los señores Diputados, porque quiero ser breve; me limito a hacer estas observaciones, que, naturalmente, servirán para el debate.

Las Compañías han llegado a una situación que no les permite mantener los ferrocarriles en buen servicio, mejorar los ferrocarriles, cumplir, en una palabra, el pliego de condiciones de su concesión; por el tiempo que les queda a casi todas ellas de concesión de sus líneas (agotado tal vez en muchos casos el crédito para obtener capital con la responsabilidad hipotecaria de las concesiones, porque las obligaciones emitidas llegan hasta el límite de la reserva), era imposible, y se ha discutido mucho aquí y en la otra Cámara, que las Compañías pudieran por sí mismas responder a sus obligaciones.

No puede negarse que el encarecimiento de la mano de obra, el justo encarecimiento de la mano de obra—lo hemos reconocido todos así—el encarecimiento de los materiales para la explotación, en suma, gastos de explotación que no guardan proporción alguna con los que las Compañías tenían antes de la guerra, han hecho que si bien los ingresos han aumentado por varias causas, no solo por el crecimiento del tráfico, que es evidente, sino por la aplicación de tarifas autorizadas por los gobiernos anteriores, algunas de las cuales exceden del máximo legal, la situación de las Compañías, en general, les imposibilita de continuar prestando los servicios como el pliego de condiciones les impone y de mejorar las líneas como el desenvolvimiento de la economía exige.

El Gobierno se vió obligado a intervenir, autorizando la elevación de tarifas en términos de todos conocidos, y que fué objeto de impugnación, entre otros, por mí.

Después hubo de adelantarse, y sigue adelantando, grandes sumas para que los haberes del personal ferroviario lleguen al límite que las mismas Compañías estimaron justo. Además, faltas esas Compañías de material móvil, hubo necesidad de acordar el adelanto de grandes sumas para la adquisición de motores, de vagones y de coches, y se anunció que el Gobierno llegaría a adelantar también las cantidades necesarias para la mejora de las líneas en su material fijo. Y en esos momentos estamos: el Estado adelantando grandes sumas a las Compañías, y éstas sin contar con los medios necesarios para cumplir sus deberes.

El Gobierno ha tenido que examinar esa cuestión, y partiendo de la base de que sin mejorar el régimen ferroviario es inútil que intentemos desenvolver la vida nacional, ha procurado dar solución al problema, y desde que se constituyó el actual Gobierno estamos trabajando para lograrlo.

Nos hemos encontrado con esa situación, con diversas soluciones que se han discutido y se han patrocinado; nosotros hemos creído que debíamos gestionar y tratar con las Compañías para llegar a soluciones prácticas de concordia, de avenencia, entre los intereses públicos y los intereses privados representados por las Empresas. Estas han dicho siempre que tienen un contrato con el Estado y que el Estado no puede unilateralmente resolver la cuestión, y hoy mismo, después de haber llegado en principio a una solución con las dos grandes Compañías Madrid, Zaragoza y Alicante y Norte de España, formulan su protesta por la manera como el Gobierno trae este proyecto, que solo lo aceptarán por la necesidad, que reconocen, en que se hallan de buscar solución para el problema. Dicen que han pactado con el Estado, y que solo con su anuencia pueden modificarse los contratos. Juridicamente yo participo de la misma opinión: cuando el Estado contrata ha de ajustarse a sus obligaciones; pero en el caso presente hemos estimado que hay una necesidad suprema, la defensa legítima de los intereses del país y la realidad misma, que nos muestra la necesidad de dar solución por el Estado a un problema que las Compañías no han podido resolver por sí. Para obrar rápidamente, para imponer las soluciones que traemos este proyecto; pero hemos querido armonizar esta suprema facultad del Estado con el respeto a aquellos principios que las Compañías invocan, gestionando con ellas y dándoles a conocer previamente este proyecto, en lo que a ellas afecta. Así creemos que hemos cumplido nuestros deberes. En principio, esas Compañías, a reserva, naturalmente, de lo que acuerden las Juntas generales, en principio, digo, las representaciones de las Compañías, con ligeras salvedades de detalle, en lo esencial, están conformes con la solución que aquí damos. Cumplio un deber de lealtad explicándolo así al Parlamento, y diciendo al mismo tiempo que el Gobierno no ha tratado más que con las dos grandes Compañías y ha tenido conferencias con algunas otras; no ha tratado con las demás y, sin embargo, ha creído y cree que tiene facultades y que cumple un deber trayendo ya al Parlamento la cuestión, para que en definitiva se resuelva.

Hemos conferenciado, digo, con esas grandes Compañías; el Gobierno se ha asesorado de personas eminentes e imparciales; ha buscado entre los ingenieros de diversos ramos, entre los economistas más notables del país, ese consejo; ha oído a todos los que ha entendido que de momento debía oír, sin perjuicio de pedir y solicitar la intervención en el desenvolvimiento de este proyecto y en su aplicación, si llega a ser ley, de personas que aseguren los intereses nacionales.

Yo dije a las Compañías cuando comenzamos nuestras conversaciones, dije, en nombre del Gobierno: representamos al Estado y no podemos atropellar ningún derecho, que, al fin y al cabo el Estado es órgano de Derecho; pero tampoco podemos consentir que a costa de los intereses públicos, los generales del país, se beneficien los intereses privados sin justificación ni razón; debemos colocarnos en el mismo plano Estado y Compañías; si lo estamos, llegaremos a la concordia sobre la base de equidad, de proteger el Estado hasta donde sea posible y compa-

tibles con los intereses generales lo que representan las industrias particulares, las Empresas, como estamos protegiendo, en general, a todas las Empresas, al trabajo y a la producción nacionales; pero las Empresas han de comandar que ha llegado un momento en el cual no pueden cumplir sus contratos, y por tanto en manos del Estado han de estar, pero no en manos que destruyan, que dañen, que aprovechen, en fin, las circunstancias anormales por que atraviesa toda la economía en el mundo para lograr ventajas extraordinarias; el Estado no puede explotar a nadie, no puede beneficiarse a costa de nadie; el Estado se ha de inspirar siempre en la justicia y en la equidad. Con este espíritu hemos llevado las negociaciones, con este espíritu hemos llegado al momento actual.

Pronto daré noticia de las bases que aquí se contienen, porque son muy concretas. Yo no haré ahora más que dar una ligera idea del conjunto, de la economía del proyecto, esperando que completen su juicio los señores Diputados con la lectura del mismo. Hemos partido de la base misma de que han partido los que al Gobierno han asesorado con el carácter de técnicos, de que el ferrocarril no puede ya ser considerado como una industria particular que el ferrocarril representa un gran servicio público que va unido a la Nación y de ella no puede separarse, que ha de acomodarse a los intereses nacionales.

Se nos ha dicho, y renemos ese convencimiento, que la única manera de resolver todos los problemas relacionados con esos servicios de transportes terrestres es la estatificación; por aquello que he apuntado, por la dificultad de prever el porvenir, por estar tan unido el ferrocarril a la vida nacional, la forma mejor de adaptarlo a esa vida es que el Estado sea el único propietario, único explotador de las redes ferroviarias.

Pero, al mismo tiempo, se nos ha dicho, y nos hemos dicho nosotros, que, si bien necesitamos caminar en ese sentido y lo más rápidamente posible, no podemos improvisarlo; hoy no está enteramente capacitado el Estado español para tomar sobre sí la administración total de los ferrocarriles. Y he sostenido y sigo sosteniendo que ha de prepararse el Estado para ello, pero reconozco—digo—, y nunca he dicho cosa distinta, que, de momento, eso no lo puede hacer el Estado.

Partiendo de estas bases, hemos querido atender a estos aspectos del problema: primero, que las Compañías, como he indicado antes, no tienen hoy medios para transformar los ferrocarriles como demanda el interés público, y el Estado forzosamente tiene que acudir a esa necesidad; segundo, que el Estado necesita intervenir más de lo que intervenía, en la administración de los ferrocarriles y procurar tener allanado el cami-

no sin las complicaciones y dificultades que, aplicando la legislación actual y atendiendo a los pliegos de condiciones de cada concesión, encontraría para que, en cualquier momento en que se considere el Estado capacitado para administrar los ferrocarriles directamente, para explotar los ferrocarriles, lo pueda hacer.

Todos sabéis que en la legislación actual, salvo algunas líneas que se concedieron con arreglo a la legislación de 1868, son temporales las concesiones, y, pasado el período de tiempo que en ellas se señala, revierten al Estado. No es pequeña dificultad para realizar los fines a que he aludido la existencia de esas líneas concedidas a perpetuidad, enlazadas con toda la red y que forman parte de las concesiones de algunas Compañías que tienen otras con el carácter de revertibles al Estado.

Pero la reversión, según los pliegos de condiciones y la legislación actual, constituye un semillero de cuestiones, per la manera como se redactaron los pliegos de condiciones y las leyes que luego han desarrollado las cláusulas referentes a las reversiones. ¿Qué se ha de hacer con el capital de primer establecimiento? ¿Qué se ha de hacer con aquellos bienes de las Compañías que no están afectos directamente a la explotación? ¿Para qué, señores Diputados, he de seguir enumerando el origen de cuestiones, de discrepancias, de litigios en que el Estado forzosamente había de verse envuelto si se aplicaran estrictamente aquellas disposiciones? Para resolver estas dificultades en el futuro, hemos llogado a convenir, lo siguiente: el Estado y las Compañías forman un consorcio, constituirán un verdadero consorcio para la explotación de las redes en tanto no se decida el Estado por rescatarlas. El capital de aportación de Compañías y de Estado había que fijarlo; ese capital no se fija por el valor nominal de las acciones, ni por la tasación del activo; ni lo uno ni lo otro ha parecido que podía responder a la necesidad de llegar pronto a la solución, a la solución equitativa que deje tranquila la conciencia respecto a este punto importante. En el quinquenio anterior a la guerra la prosperidad de las Compañías ferroviarias fué grande, en cotizaciones y en beneficios; el quinquenio, durante la guerra y ahora no ha sido próspero para las Compañías; ha aumentado el tráfico en ellas, el movimiento de viajeros ha sido muchísimo mayor, los ingresos por la elevación de las tarifas lo han sido también; se han elevado muchísimo los gastos y si el Estado no hubiera acudido en ayuda de las Compañías, la ruina en general de todas ellas habría sido inevitable. Aun así, algunas se encuentran hoy en situación económica deplorable. Cuando se ha tratado de esta cuestión las Compañías han pedido que nos atengamos siem-



D. O. M.

EN SUPRAGIO DEL ALMA

de la señora

Doña Juana Marín Baldo Cachà

y de la de su esposo

DON FRANCISCO MARTINEZ MESEGUER

(Q. E. P. DD.)

Se dirán misas en la iglesia parroquial de San Bartolomé, desde las ocho hasta las doce, el día 18 de los corrientes.

Sus hijos don Salvador y don Jacobo Martínez Marín-Baldo y demás familia,

Ruegan a sus amigos y personas piadosas, la asistencia a estos cultos y una oración por el alma de dichos finados, por cuyo favor les quedarán agradecidos.

Murcia 17 de Mayo de 1921

El Ilmo. señor Obispo de esta Diócesis ha concedido indulgencias en la forma acostumbrada. (8)

pre al resultado económico del quinquenio anterior a la guerra; han hablado de causas de fuerza mayor, trastornos generales de la economía, de los cuales no se les debía hacer responsables. Nosotros hemos fijado, para determinar el capital de las Compañías en su aportación, la media de las cotizaciones en los diez últimos años, es decir, comprendiendo el quinquenio anterior a la guerra y el inmediato.

Valoradas así esas acciones, a cambio de la cesión de los derechos, del acortamiento del plazo para la reversión que en las dos grandes Compañías se aproxima a cuarenta años, teniendo en cuenta las fechas de cada una de sus concesiones, el acortamiento, digo, de cuarenta a treinta años en esa media de reversión, la cesión en lo que se refiere a las líneas libres o concedidas a perpetuidad, por englobarlas en las demás concesiones, todo eso hemos estimado nosotros que, a lo sumo, podía llevarnos a conceder en la estimación del capital de aportación, para los efectos de la distribución de beneficios, a una prima que no excederá del 19 por 100 del capital nominal; prima que ha de rebajarse en la misma proporción en que descienda la media de cotización de las Compañías en estos últimos diez años.

Dividendos. Hablamos de resolver, como uno de los principales problemas, el que se refiere a las tarifas, las cuales, estando en manos de las Compañías, han producido las reclamaciones de todos los tonos. Las Compañías han atendido a su interés y han procurado obtener por las tarifas lo necesario para enjugar los gastos de explotación y los beneficios que ansiaban. Ello ha podido y puede perjudicar a la economía nacional, que a veces no puede resistir tarifas elevadas.

En este consorcio que nosotros pretendíamos y que establecemos, una de las más grandes dificultades era armonizar la necesidad de que en casos extremos el Estado disponga de la tarifa para no dañar gravemente la economía nacional, con la necesidad de que por el uso de esa facultad, los legítimos intereses de las Compañías dentro de este consorcio no padecieran. Por eso nosotros hemos establecido que las Compañías percibirán para sus acciones, después de pagadas todas las cargas de explotación, incluso el 5 por 100 de interés a las aportaciones del Estado (que ese 5 por 100 anual se considera como carga de la explotación), un dividendo fijo proporcional al dividendo medio que hayan tenido en los diez años anteriores, pero que no podrá exceder nunca del 3 por 100, no del capital de las acciones, sino del capital de estimación de esas acciones, sino del capital de estimación de esas acciones en la aportación.

No hemos querido que, habiendo de seguir administrando las Compañías con la intervención directa del Estado en la forma que diré, hasta tanto que éste se decida a rescatar por completo las concesiones para administrarlas directamente, si en cualquier momento se considera capacitado para ello; no hemos querido, digo, que dejen de tener estímulos las Compañías para administrar bien, y, por eso, les señalamos en este consorcio otro 3 por 100, más de su capital de aportación, no del nominal, con el carácter de preferente. Y una vez satisfechas todas las cargas de ese dividendo o de ese beneficio, entonces el Estado entra también a participar de los beneficios en proporción a sus aportaciones, además del 5 por 100 de interés que tienen esas aportaciones, como carga que grava la explotación.

Inspirándonos en el mismo propósito de dar estímulos a las Compañías, hemos establecido una prima de buena gestión—así se la llama—que no podrá exceder nunca del 1 por 100 del capital de aportación de las Compañías, prima relacionada con la economía en los servicios y con el aumento de tráfico. Hemos establecido, así mismo, que otro tanto por ciento igual, o sea otro 1 por 100 por buena gestión, se pueda atribuir al personal de las Compañías, para sumarlo a sus haberes; pero hemos establecido al mismo tiempo que el Estado, de acuerdo con las Compañías y con intervención del Consejo Superior de Ferrocarriles, que aquí se crea, fijará la tarifa en términos que responda siempre a los gastos de explotación y a esos beneficios fijos y preferentes.

Ese es el principio que nosotros

aceptamos en el consorcio, pero reservamos al Gobierno, para acordar en Consejo de Ministros cuando la economía nacional lo exija, la reducción de la tarifa aunque no cubra esos gastos de explotación y esos beneficios. Claro es que cuando eso haya de hacerse por el Estado, si resulta luego comprobado que por el establecimiento de una tarifa inferior a la que hubiera de responder a todos esos gastos, no se lograra obtener beneficios y hubiera déficit en la explotación, el Estado tendría que satisfacerlo, pero entonces el Estado habría de resarcirse en los años sucesivos y no se repartirían beneficios a las Compañías sobre el preferente hasta tanto que el Estado se hubiera resarcido de los déficits pagados por él en los años anteriores.

Por último, señores, hemos resuelto el problema de la reversión fácil que antes mencionaba yo. El Estado, durante treinta años (y ahora hablo de las dos grandes Compañías que han reducido a ese tiempo la media que le queda de reversión), en cualquier momento de esos treinta años, total o parcialmente puede adquirir las acciones de las Compañías, puede hacerlo de una vez o por sorteo, sobre esta base: capitalizando al interés de 5 por 100 la media de beneficios obtenidos en los diez años anteriores, sin que pueda pasar nunca el precio de adquisición del valor nominal de las acciones ni pueda descender—y ello se desprende de lo que llevo dicho—de la capitalización al mismo interés de 5 por 100 del dividendo fijo, que como máximo puede llegar a 3 por 100.

Fijadas así las condiciones del rescate, en el momento mismo en que el Estado, en cualquier instante, a los dos meses de realizarse este consorcio, estime que se halla en condiciones de administrar los ferrocarriles, o le convenga de todas suertes rescatar las concesiones, puede pagar en esas condiciones todas las acciones, y al Estado vuelven, no solo las líneas con todo su material, sino el activo de las Compañías, con minas, si las tienen; con edificios, si los poseen; con toda clase de derechos, y no hay que liquidar más, ni hay que valorar más, ni hay cuestión posible de ninguna clase entre las Compañías y el Estado, que al formar el consorcio ha de ver como se liquida la situación de cada Compañía, y de allí en adelante las Compañías no pueden enajenar sus bienes ni contraer nuevas deudas sin autorización expresa del Estado. A nuestro juicio, se despeja así la situación jurídica y económica de relación entre las Compañías y el Estado.

Entretanto, el Consejo superior de Ferrocarriles, con las representaciones de las Compañías y de los intereses generales, incluso del personal de las Compañías, resolverá todas las cuestiones, y, en último término, el Ministro.

En los Consejos de Administración habrá representantes del Gobierno, y, si lo estima oportuno, consejeros del Gobierno; se podrá poner el veto a todo acuerdo que represente gravamen para los intereses comunes, y, en suma, la intervención está regulada en términos que solo la negligencia o el abandono de las facultades del Estado podrá explicar que no sea el control tan firme y decisivo como demanda la garantía que siempre deben tener los derechos del Estado.

Este es, en lo esencial, el sistema. Las normas que, en principio y con las reservas que antes he dicho, han sido acordadas por las dos grandes Compañías, serán aplicadas y adaptadas a las demás, y entretanto el Gobierno quedará autorizado, si este proyecto se aprueba, para hacer todas las obras y mejoras de acuerdo con las Compañías en esas ferrocarriles. La aportación del Estado será lo que desde 1.º de Enero de 1920 ha adelantado ya a las Compañías para atenciones de personal y material y lo que el Estado pague para realizar todas esas mejoras en los ferrocarriles.

Enormes desembolsos, señores. Advierto a la Cámara que los cálculos hechos—a mi juicio, sin gran exageración—para que la red actual, que ha de ser objeto de este consorcio, responda a las necesidades nacionales, es posible que lleguen a una cifra entre 2.500 y 3.000 millones de pesetas. ¿Necesito explicarles por qué ha de ser eso? En la mayor parte de las líneas no sirven los carriles, ni las traviesas, ni los puentes; si hemos de hacer la doble vía en muchos de ellos o en casi todos; si hemos de adquirir el material móvil ade-

cuado a los transportes, como se hacen en todas partes; si hemos de electrificar buen número de ferrocarriles; en suma, si hemos de colocarnos al nivel de los demás pueblos, en cuanto a los transportes terrestres se refiere, esos desembolsos habrá que hacerlos y el Estado, a medida que los haga, irá pensando si le conviene o no rescatar definitivamente las redes o si, ensayando el sistema se ve que por esos procedimientos se camina en dirección a la mejora y buena administración de los ferrocarriles.

Alguien pensó en rescatar y en arrendar después. Nosotros hemos buscado este término de concordia y de preparación para lo que el Estado, en determinado momento, quiera decidir. Esa ha sido la intención primera, el propósito más firme de nuestra gestión; pero al mismo tiempo que el Estado ha de hacer esos desembolsos, aquí os pedimos autorización para construir los demás ferrocarriles de España.

Temerario puede ser el propósito; sumar miles de millones a miles de millones puede parecer que es un sueño, una audacia ó una ficción; pues nosotros venimos seriamente a decirlos que eso no puede tampoco aplazarse y que hemos de construir otra red, superior quizá a la que tenemos en número kilómetros, que hay zonas españolas de más de 40.000 kilómetros cuadrados en el corazón de España que no tienen una sola línea férrea. Así no se puede seguir; hay que construir los ferrocarriles y no se han podido construir; tan solo en unos cientos de kilómetros se les ha dado impulso desde hace quince ó veinte años. ¿Cómo ha de seguir España así? Pues si no se pueden construir esos ferrocarriles de otro modo, y entregarlos nuevamente a concesiones sería comenzar la historia que ahora queremos rectificar, es el Estado quien tiene que construirlos, incorporándolos luego a los demás y estableciendo la manera de administrarlos; pero hay que construirlos, que tenemos para ello elementos técnicos sobrados y de absoluta garantía. Todos seguramente pensaréis que aquellos tiempos en los cuales del extranjero tenían que venir los técnicos a dirigir y explotar nuestros ferrocarriles han pasado; bastan los Cuerpos de Ingenieros españoles para responder de que esa obra se puede y se debe hacer, y la pericia suya y el honor suyo responderán de la empresa. Pues eso os pedimos también: Y luego os pedimos los créditos necesarios para preparar la electrificación general de los ferrocarriles mediante el establecimiento de la gran red distribuidora que la ingeniería española concibió y tiene en estudio.

No podíamos contentarnos con eso, y en ese proyecto solicitamos igualmente que no aplacemos más la construcción de las carreteras y de los caminos vecinales que necesita España, que también es bochornoso comparar el número de kilómetros que nosotros tenemos de esos caminos vecinales con el que tienen los países inmediatos, los países vecinos. No puede desenvolverse, no puede desarrollarse nuestra industria, ni nuestra agricultura sobre todo, sin dar un gran impulso a esas construcciones, y por el camino que llevamos aunque hay que reconocer que se ha venido dotando mejor en los últimos años el presupuesto de Fomento, ni nuestros nietos verán las vías que necesitamos tener para poder competir en la lucha del trabajo, en la noble lucha del trabajo.

El pueblo español tiene derecho a que se le den esas facilidades, y por eso os pedimos que, sin salir, sin exceder, salvo algunas excepciones y muy contadas, de los créditos del presupuesto para construcción de caminos vecinales, para construcción y reparación de carreteras (las reparaciones de carreteras que, con la consignación que ahora tenemos, no podrían hacerse sino en treinta años; es decir, que cuando hubiéramos reparado las últimas tendríamos que empezar a reparar las anteriores) y para hacer y construir los puentes de las carreteras ya construidas, que por no tener esos puentes casi son inútiles (puentes que tienen longitud, sumados todos, de más de 50 kilómetros, con lo cual ya se dice el abandono que en este punto hemos tenido, para eso, digo, os pedimos que nos autorizéis a convertir las consignaciones del presupuesto del Ministerio de Fomento en anualidades de Deuda; porque entendemos que lo mismo los fe-

rocarriles que estas grandes obras que han de disfastar las generaciones futuras, entre la nuestra y las que nos sucedan han de ser pagadas, ya que no puede recaer todo sobre una generación. Os pedimos lo mismo en cuanto a las obras hidráulicas, que exigen un gran impulso para extender el regadío en nuestro país, y os pedimos lo mismo para el sondeo y el estudio y la preparación del aprovechamiento, si los hubiere, de petróleos, o la destilación de rocas bituminosas, y os lo pedimos igualmente para dar gran impulso a los puertos españoles, puertos los más grandes de España que a la hora actual puede decirse que agonizan por falta de recursos. Nosotros os pedimos que nos autorizéis para dar el aval a grandes operaciones de crédito para todos esos puertos, a fin de que así vean satisfechas sus aspiraciones Barcelona—uno de aquellos a que aludía cuando hablaba de que agonizaban por falta de medios para proseguir las obras—Bilbao, que se halla en el mismo caso, y Vigo, que aspira al engrandecimiento que representaba el proyecto que se presentó a las Cortes; y tantos otros de interés general y algunos menos importantes, pero que necesitan todo el amparo del Estado. Para la agricultura pedimos las mismas facilidades, y los detalles los vais a conocer en seguida.

Yo, después de lo dicho, solo tengo que manifestar a la Cámara que considera el Gobierno tener derecho a pedir a todos que piensen si ha llegado la hora del resurgir económico de nuestro país. Una crisis económica terrible sufre España. Muchos miles de obreros no tienen hoy trabajo, y no hay manera de dárselo si no podemos desarrollar las obras públicas. A ellas hemos de atender forzosamente. Si pasan estas horas, con el estrago inmediato que eso representaría, penad, señores Diputados, que horas más propicias, aunque tristes bajo ese aspecto, para dar el impulso que necesita nuestra Nación, no vamos a encontrar después. ¿Qué tendrá esta pobre España, señores, que cuantas veces se intenta dar ese impulso se frustra? ¿Por qué será eso? ¿Quién tendrá interés en que nosotros no prosperemos? No puede ser esto debido mas que a un vicio que yo quisiera no ver confirmado en el espíritu y en la organización nacionales. En los demás países se lucha, como debéis luchar en la política, con pasión y con ardor, pero cuando se trata de algo que se refiere al engrandecimiento de la Patria todos se suman.

Señores Diputados, con todas las condiciones que queráis, prescindiendo de las personas que aquí se sientan y pensando que esta obra no es de un Gobierno, ni siquiera de diez o quince años, ayudados. Discutid lo que queráis, que estaréis en vuestro derecho; cuantas explicaciones necesitéis, os las daremos; marcados el camino, pero no nos lo cerréis.

Repito que si ahora no lo hacemos no lo vamos a hacer jamás, no por las personas, repito, que aquí se sientan, sino porque todos trabajamos, todos demostramos actividad en el mundo y quieren ganar el terreno perdido, y nosotros no tendremos la independencia efectiva que corresponde a nuestra historia, a nuestro territorio y a nuestra raza, si no nos desentendemos, material y moralmente, como se han desentendido y se desentendrán los demás pueblos. Cada uno llevará su responsabilidad. Yo os pido modestamente que nos ayudéis, vuelvo a decirlo: no nos creéis dificultades que no estén justificadas; si algunas condiciones habéis de poner a estas autorizaciones que os pedimos, ponedlas. Estamos dispuestos a hacer el trabajo común; estamos dispuestos a no pensar ni siquiera en lo que representamos en la política. Si pudiéramos suprimirnos, a cambio de que todas esas cosas se hicieran como demanda el interés público, en cuanto a mi sería pequeño el sacrificio. He dicho. (Muy bien, muy bien.—Aplausos)

D. Jesualdo Cañadas
En esta ciudad ha fallecido el notable abogado don Jesualdo Cañadas Baños, persona que gozaba de generales simpatías.
A su entierro acudió numerosa concurrencia, compuesta por elementos de distintas clases sociales.
A su apenada familia le enviaremos la expresión de nuestro sentimiento.

TEATRO ORTIZ
Compañía de dramas y comedias de Adams-Nieva
Función para hoy 17 de Mayo de 1921
BENEFICIO DE EVANGELINA ADAMS Y GERARDO DE NIEVA
El grandioso drama en cinco actos,
LA MUJER X
TEATRO CIRCO VILLAR
Palacio de la Cinematografía
Hoy estreno del 5.º y 6.º episodios de la monumental serie,
EL TORBELLINO
POR EL PROTAGONISTA DE «LA GRAN JUGADA»

Banquete a Llovera

El banquete al Diputado clevista por Yecla señor Llovera se celebrará el domingo próximo día 22 a la una y media de la tarde en el salón de Contrataciones.

Las tarjetas pueden recogerse en la Conserjería del Casino, en la Redacción de este periódico y a los señores de la Comisión organizadora.

El banquete será servido por la Repostería del Casino y el precio del cubierto es de 17 pesetas 50 céntimos.

EL FERROCARRIL DE MULA

Hace unos días reflejábamos el efecto que nos habían hecho las impaciencias de «El Liberal» todo descorazonado porque no había salido todavía a subasta el ferrocarril de Mula a Murcia.

Rogabamos nosotros al colega una poca de calma porque no todas las cosas marchan con la celeridad que les marca un buen deseo.

Hoy para que se calmen un poco sus nervios nos vamos a permitir transcribirle el siguiente telegrama que ha recibido nuestro querido amigo don Isidoro de la Cierva del Director general de Obras públicas:

«Gaceta» hoy anuncia subasta obras ferrocarril Mula para el día 10 de Junio.—Salúdale afectuosamente.»

Como se ve las realidades empiezan a tocarse y el buen deseo de los que vienen favoreciendo a Murcia no puede estar más de manifiesto.

Ahora bien, que sería muy de agradecer que esa subasta no quedase desierta, y para ello nosotros nos permitimos estimular el interés de cuantos en la provincia se dedican a esta clase de asuntos a fin de que acudan a esa subasta, con lo cual, aparte del negocio lícito a que darían su capital, harían un gran favor al interés público y contribuirían a la riqueza regional.

En esta empresa de divulgación para que acudan a la subasta deseáramos que nuestros colegas colaborasen, pues todos debemos estar interesados en que no pierdan estos momentos de salvación para el interés murciano.

Hubieramos deseado poder publicar las bases de la subasta que vienen en la «Gaceta» de ayer, pero apremios de espacio, como observarán nuestros lectores, nos impasibilitan hacerlo.

Para la Estación Sericícola

Por gestiones del ilustre murciano don Isidoro de la Cierva la Dirección General de Agricultura ha librado a nombre del señor Director de la Estación Sericícola don Adolfo Virgili, las siguientes cantidades:

- 494 pesetas para la adquisición de dos microscopios con destino a los alumnos mas distinguidos del curso práctico de análisis de semilla de gusano de seda, en el pasado año.
- 450 pesetas para material avícola.
- 2.887'50 pesetas para la remuneración de los obreros alumnos de la enseñanza de capataces agri-

colas durante el primer trimestre del corriente año económico 1921-22.

Así mismo se han librado del presupuesto adicional para la terminación de las obras del proyecto de Estación Sericícola, por su total importe, 103.262'11 pesetas cantidad que será satisfecha con cargo a las 40.000 pesetas consignadas en los presupuestos generales del Estado, mandándose librar por trimestres.

Y también se han concedido las aves el ganado de cerda pedidos por dicha Estación Sericícola que ha de servir de Escuela especial de Ingenieros Agrónomos.

LOS MINEROS DE LORCA

Reunión en el Gobierno civil

Ayer mañana estuvo en el Gobierno civil, llamado por el señor Maestre Laborde, el director de las minas de azufre de Lorca, para tratar de la solución del conflicto obrero allí planteado.

Requirió el gobernador a dicho señor para que buscara una fórmula a fin de dar ocupación al mayor número de mineros.

El director expuso con toda clase de detalles, la imposibilidad en que se hallaba de facilitar trabajo a sus obreros, a causa de la depreciación que sufre el azufre, por la importación que se hace de varios países.

El señor Maestre Laborde consiguió, recordando el sacrificio que hacía la Dirección de las minas de azufre, que fueran admitidos 120 trabajadores.

Boletín Religioso

Mayo 1921
MARTES XVII
San Pascual Bailón y San Bruno.

CULTOS

En San Andrés.—Ejercicio del mes de Mayo.—Se hace por la tarde a las cinco.

El día 17 predicará don Francisco Bertomeu.

VELA Y ALUMBRADO
Lia 17.—En Santa Ana.

Estación Sericícola de Murcia

Se pone en conocimiento del público a los efectos del artículo 4.º del Reglamento provisional para la ejecución de la ley de protección a la industria sedera, que a partir de ayer 16 del actual, comenzó en los ahogaderos de la Estación Sericícola en la Ronda de Garay en Murcia y en el Verdolay y Torre Romo en el camino de Algezares, la operación de pasar el capullo de seda que presenten los sederos que opten al premio que concede la citada ley y que haya de ser ahogado en dichos establecimientos habilitados de acuerdo con el señor Alcalde para dar mayores facilidades a los cosecheros.

Murcia 14 de mayo de 1921.—El Ingeniero Director, Adolfo Virgili.

GRAN TINTORERIA SUIZA
CASA DE PRIMER ORDEN
Próxima apertura
Casa Central: FRENERIA, 40

Las izquierdas reconocen la trascendencia del proyecto de transportes

El Parlamento estará abierto hasta Julio
(POR TELÉGRAFO)

Comentarios políticos
Continuaron los comentarios políticos acerca del proyecto de transportes.
Requeridas varias personalidades políticas para que dieran sobre el proyecto su opinión manifestaron que no podían formar un juicio acabado con su sola lectura. Se necesitaba un estudio detenidísimo.

Lo que dicen las izquierdas
Los elementos de la izquierda reconocían la trascendencia del proyecto y afirmaban que si no lo aprobaban las Cortes quedaría como bandera de Cierva.

El crédito de Correos
Parece ser que el Gobierno retirará del Senado el crédito de Correos por haberse encontrado una autorización textual para hacer la reforma sin nuevos poderes legislativos.

Un senador que no puede jurar

El general Primo de Rivera vino a Madrid a jurar el cargo de Senadores encontrándose que no puede hacerlo por no llevar en la Capitanía el tiempo exigido por la Ley.

El plan parlamentario
Una personalidad del Gobierno aseguraba que el Gabinete tiene trazada la línea de conducta del plan parlamentario.

Mantendrá abiertas las Cortes hasta bien avanzado Julio, en cuyo tiempo cree suficiente aprobar el proyecto de tabacos, la reforma del Código y el proyecto de transportes, si las minorías proceden de buena fé.

El Gobierno encarecerá la urgencia de dejar resuelto el problema ferroviario ante los perjuicios que supone para el Estado el continuar con el statu quo imperante.

DISCURSO DEL MINISTRO DE FOMENTO SR. CIERVA

(POR TELÉGRAFO)

Llegada de los asambleistas
Ayer se celebró en Toledo la Fiesta de la Agricultura.

Los Asambleístas salieron de Madrid en trenes especiales y coches automoviles.

A su llegada a Toledo los esperaban las autoridades y elementos oficiales.

Trasladaronse a la finca Alberquilla que estaba adornada con banderas de los colores nacionales.

La Asamblea

Después de la misa dió comienzo a la Asamblea al aire libre.

Presidía el marqués de Alonso Martínez y los señores duque de Bailen, alcalde de Toledo, subdirector de Agricultura, presidente del Instituto Agrícola Catalán y presidente de la Confederación Católica-Agraria.

La concurrencia era numerosísima.

Se repartieron premios a los expositores de aparatos de motocultura.

Estos desfilaron ante los asambleístas.

La Asamblea aprobó las conclusiones que sometieron a su consideración.

Conclusiones

Fueron aprobadas las siguientes:

Equidad en la producción, en el orden arancelario y tratados de comercio.

Necesidad inaplazable en la ejecución del plan de ferrocarriles secundarios, obras de caminos vecinales, hidráulicas, agrícolas y repoblación forestal.

Extensión de la enseñanza profesional.

Creación de Escuelas de capacitación mecánico-agrícolas.

Implantación del crédito agrícola.

Liquidación de los pósitos.

Colegiación de las clases agrarias.

Promulgación de leyes de colonización interior.

Concentración parcelaria.

Creación del cuerpo de guardia de policía rural.

Extensión del cultivo del tabaco.

Destilación de los vinos.

Desnaturalización de alcohol industrial.

También se aprobaron las conclusiones de la Asociación de ganaderos y confederación Católica-agraria.

Los discursos

Después hablaron los representantes del Instituto Catalán de Agricultura, Confederación Católica, Presidente de la Cámara de Toledo y otros.

Durante el acto llegó el Ministro de Fomento señor Cierva acompañado del Director general de Agricultura.

Habla Cierva

Cierva pronunció un discurso haciendo resaltar la importancia del acto, mencionando el proyecto que últimamente ha leído en el Congreso.

Expresó su confianza en la obra de reconstitución nacional.

Pidió la cooperación de todos aconsejando la unión de los agricultores.

Aseguró que el Rey impulsa con tenacidad y cariño todo cuanto se hace en favor de la agricultura.

Terminó con vitores a España al Rey y a la agricultura.

Fue aplaudidísimo.

Visitando las instalaciones

Los concurrentes visitaron todas las instalaciones de los motores.

Vieron el funcionamiento de los aparatos.

El banquete

A continuación se celebró el banquete al que asistió Cierva.

Este ocupó la Presidencia con el Gobernador y el Alcalde de Toledo.

Cierva pronunció un extenso brindis.

Repitió las frases de afecto a los agricultores aludiendo nuevamente a la obra que ha presentado en el Congreso.

Afirmó que aunque importara doce mil millones de pesetas, España tiene capacidad para otorgarlos como lo prueba el dinero que actualmente se invierte en valores extranjeros.

No cree sea pedir mucho al ahorro nacional mil millones anuales.

No puede esperarse a realizar la obra proyectada cuando se liquida con superavit pues entonces no la vería realizada ni los biznietos nuestros.

Si no hacemos esta obra vendrán a ejecutarla los extranjeros. Debemos vencer la apatía y el excepticismo apartandonos de las pasiones mezquinas para colaborar en el bien de la patria.

Termina la fiesta

Los asambleístas se trasladaron al campo de experimentación a presenciar sobre la tierra el funcionamiento de los aparatos de agricultura.

Al atardecer regresaron a Madrid satisfechísimos de la excursión.

Zaragoza

De la tarde Por telégrafo

El patrono herido

El patrono herido ultimamente continúa en grave Estado.

Por esta causa no ha podido ser sacado de la Casa de Socorro a donde se le llevó en los primeros momentos.

FIRMA DE HACIENDA

Los servicios de la fábrica de la moneda

De la noche Por telégrafo

Allende puso a la firma del rey un decreto reorganizando los servicios de la fábrica de la Moneda y Timbre.

Los mauristas y las elecciones provinciales

De la tarde Por telégrafo

Los Comités Mauristas de Madrid visitaron a Maura para tratar de las próximas elecciones de Diputados provinciales.

Maura delegó en el Comité la designación de candidatos.

Los Comités presentarán candidatura cerrada.

La fiesta de la Flor en Madrid

De la noche Por telégrafo

Se ha celebrado en Madrid la fiesta de la Flor.

Hubo menos animación que en años anteriores.

Postularon multitud de señoritas ataviadas con mantones de manila.

Al medio día llovió fuertemente lo cual contribuyó a deslucir la fiesta.

Allende y los ministros fueron asaltados por las señoritas, haciendo aquellos importantes donativos.

Salieron los Reyes en un auto descubierto recorriendo los puestos petitorios.

Almacén de Coloniales y Salazones

MANUEL INIESTA

DEPÓSITO REGULADOR DEL PRECIO DEL AZÚCAR

Terrón P. G. de la fábrica «Ntra. Sra. del Carmen» de Benalúa de Guadix, a pesetas 165 los 100 kilos.

Blanquilla primera Ebro a pesetas 155 los 100 kilos.

NOTA.—Las ventas no podrán ser menores de 1 saco de 60 kilos.

Automóviles Peugeot

PRIMERA MARCA FRANCESA
Primer premio carrera Indianapolis 1919
" " " Targa Florio 1919
DE FAMA MUNDIAL

10 HP. Carrocería torpedo doble faetón, cuatro plazas, arranque y alumbrado eléctrico, cinco ruedas intercambiables con neumáticos, dos antiderapants y tres lises, CONSUMO DE ESENCIA, 9 LITROS POR 100 KILOMETROS, 14 HP. Carrocerías torpedo doble faetón y coupé gran lujo, seis plazas, también con arranque y alumbrado eléctricos y cinco ruedas con neumáticos. Completamente equipados.

CAMIONES DE 45 TONELADAS
EXISTENCIAS EN MURCIA

ENTREGAS EN EL ACTO
Agentes exclusivos para las provincias de MURCIA, VALENCIA, ALICANTE y ALBACEITE

Hijos de J. Hilla Salón de Exposición.—Platería, 32 y 34.—Murcia

La reina y la infanta

Aunque el día fué desapacible, por la tarde aumentó la animación con motivo de la Fiesta de la Flor.

La reina doña Victoria y la infanta Isabel recorrieron en automóvil las calles céntricas, repartiendo importantes donativos.

A pesar de que se ha recogido mucha calderilla, se supone que la recaudación será importante por haber aumentado los donativos particulares.

Consejo de ministros

De la noche Por telégrafo

A las tres y media se celebró Consejo de ministros en casa de Allende en Chamartin de la Rosa.

Se despacharon bastantes asuntos pendientes de diversos ministerios.

OPERACIONES EN MARRUECOS

De la tarde Por telégrafo

Avanzan las tropas de Larache

Berenguer telegrafía que después de conferenciar con el general La Barrera y examinar el campo de las últimas operaciones realizadas, las tropas de Larache avanzaron ocupando importantes posiciones.

Se confía que a consecuencia del castigo sufrido por los rebeldes se someterán los poblados.

Con objeto de respetar los indígenas el Ramadan se interrumpen las operaciones, mientras no pase esta fiesta religiosa.

Declaraciones del marqués de Estella

De la noche Por telégrafo

El marqués de Estella, ha hecho a la Prensa importantes declaraciones.

Se muestra partidario de que en las escuelas primarias se enseñe la instrucción; cree innecesaria la construcción de cuarteles; estima excesiva la duración de dos años en fila; y en cuanto a la cuestión social tiene redactado un decreto que cree que la resolvería, inspirado en principios liberales.

Supresión del juego en Madrid

De la noche. Por telégrafo

Orden de Millans

Obedeciendo a órdenes del Director General de Seguridad, hoy se han clausurado los juegos de ruleta en los Círculos de recreo de la Corte.

Se cerrarán todas las salas de juego de los cafés céntricos.

Millans de Friego se propone intervenir en el juego para conservar el 20 por 100 destinado a la Beneficencia.

Nuevos académicos

De la noche Por telégrafo

Linares Rivas y Bugallal

Teatro Ortiz

La mujer X.

Anoche se reprisó por la notable Compañía Adams-Nieva este emocionante drama.

Como siempre las actrices y actores que en el tomaron parte estuvieron admirables en el desempeño de sus papeles.

Ovaciones entusiastas premiaron su labor.

Desde mucho antes de comenzar el espectáculo estaban vendidas todas las localidades del teatro.

En vista del éxito que esta obra tiene en nuestro público y atendiendo los deseos de los muchos que no han podido verla, esta noche vuelve a representarse con el beneficio de Evangelina Adams y Gerardo de Nieva.

Originales para mañana

Por exceso de trabajos, dejamos de publicar en la presente edición las reseñas del banquete ofrecido a nuestro estimado compañero en la Prensa señor Gonzalez Conejero y la Asamblea Provincial de la Acción Social de la Mujer. Mañana los insertaremos.

NOTICIAS

Viajeros

Procedentes de Cartagena y de paso para Madrid, pasaron anoche por esta estación el gobernador del Banco de España y senador vitalicio don José Maestro Perez y el diputado a Cortes por Cartagena don Eduardo Espín.

—Acompañado de su distinguida familia marchó anoche a Madrid nuestro querido amigo don Angel Guirao.

Anuncio

Se abre concurso por un plazo de un mes para que los propietarios de fincas urbanas en esta capital puedan presentar en la Jefatura de Obras públicas proposiciones de locales para instalar dichas oficinas, advirtiendo que el tipo de alquiler anual será de tres mil quinientas pesetas, y plazo de un año, prorrogables tácitamente, y cobro por trimestres vencidos.
Murcia 14 de Mayo de 1921.—El Ingeniero Jefe.—Ricardo Ejea.

Sombreros de señora

La señorita Julia Castillo, tiene el gusto de comunicar a su numerosa clientela, que acaba de recibir un variado y abundantísimo surtido de sombreros de señora, señorita y niña, los que pone a su disposición en su gabinete de sombrerería, Ceballos, 12.

Individua multada

Por faltar a la moral y producir un fuerte escándalo al ser detenida en la puerta del teatro Circo, ha sido multada por el gobernador la ciudadana Julia Fernandez Ródenas, de 24 años de edad, vecina de la calle de Castillejos número 9.

Bicarbonato de sosa

TORRES MUÑOZ
En comprimidos y en polvo, éste en latas, económicas a 6 pesetas.
S. Marcos, 11, Madrid

ZOTAL

Para la desinfección de cuarteles, retretes, cuadras y gallineros.

BARCELONA

De la tarde Por telégrafo

Muerto identificado

Ha sido identificado el camarero muerto en la calle de San Gerónimo.

Se llamaba Vicente Machacease y pertenecía el Sindicato Único.

Sindicalistas detenidos

La policía acordó una carbonería de la calle de Beltran deteniendo a siete peligrosos sindicalistas.

En el local se han encontrado folletos clandestinos incitando a la rebelión y numerosas pistolas y municiones.

Dos sindicalistas muertos

Una pareja de Seguridad dió el alto a los sospechosos en la barriada de Santa Madrona.

Estos hicieron frente a los guardias que tirotearon a los sospechosos matándoles.

Se llamaban José Posé Palou de 22 años y Miguel Beltran.

Se les encontraron retratos de sindicalista y anarquistas españoles y extranjeros.

Pertenecían a la banda denominada «Los Dinamiteros».

EL ATENTADO DE DATO

En busca de Casanellas

De la tarde Por telégrafo

La policía continúa sus trabajos en busca de Casanellas.

Ha hecho numerosos registros en la barriada de Vallecas.

Desde Bilbao comunicaron el rumor de que Casanella fué detenido después de una lucha con la policía, resultando tres muertos.

En la Dirección de Seguridad manifestaron que se trataba de una fantasía.

posadas, casas de huéspedes, hosterías, etc.

Arbitrios sobre ocupación de la vía pública.

Derecho de inspección sobre apertura de nuevos establecimientos de la índole de los expresados, Arbitrios sobre canales.

Arbitrio sobre bajadas de aguas pluviales.

Impuesto sobre casinos y círculos de recreo con el 100 por 100 de recargo cedido al Municipio por Ley de 3 de Agosto de 1907.

Impuesto de inquilinato.

El pliego de condiciones para el arriendo está expuesto en la Secretaría de este Excmo. Ayuntamiento.

El concurso se celebrará el próximo día 19 del corriente más ante mí o concejal en quien delegue; concejal don José Lopez Almagro y el Secretario de la Corporación u oficial en quien delegue, que dará fé en el acta correspondiente que se levante.—Se admitirán proposiciones ajustadas a modelo durante una hora, de diez a once, en pliegos cerrados que además de la proposición habrán de contener la cédula del licitador y resguardo de haber constituido en la Caja municipal, en metálico, la cantidad de siete mil cuatrocientas cuarenta pesetas treinta y dos céntimos, como fianza provisional.—La mesa tendrá por no pre-

sentados los pliegos que no vengán acompañados de cédula y resguardo o en que la proposición no se ajuste a modelo o no cubra el tipo expresado de 148.806,46 pesetas, cuyos pliegos se devolverán a los interesados, si están conformes en recibirlos, o se unirán al expediente, en otro caso los concursantes podrán asistir al acto por sí mismos o representados por otro con Poder bastantado por el Letrado don Enrique Visado, Secretario de la Corporación, y hacer las manifestaciones que consideren pertinentes, que se consignarán en acta.—El expediente de concurso pasará al Ayuntamiento, quien adjudicará al licitador de la proposición mas ventajosa.

Hecha la adjudicación por el Ayuntamiento, se requerirá al adjudicatario para que en el término de diez días constituya fianza definitiva en la Caja Municipal, en metálico o efectos públicos de cargo del Estado, equivalente al 10 por 100 de la cantidad que anualmente haya de pagar al Ayuntamiento.

El pago del precio del arriendo se hará efectivo en metálico por mensualidades anticipadas del día 3 de cada mes.

MODELO DE PROPOSICION

(En papel de la clase 8.ª)
Don

ofrece por el arriendo de los arbitrios objeto del concurso en el que comparece la cantidad anual de (tantas pesetas, en letra) aceptando las condiciones del pliego correspondiente aprobado por el Excelentísimo Ayuntamiento. (Fecha y firma).

Murcia 14 de Mayo de 1921.—
El Alcalde, José Pérez Mateos.

**

Arrendamiento del arbitrio establecido sobre la expedición de certificados y documentos de declaración de sanidad del pimiento molido (presupuesto municipal para 1921-22; cap. III artículo 12, parte de la relación número 14.

Conforme a acuerdo de este Excelentísimo Ayuntamiento en su sesión de ayer, se saca a concurso el arbitrio establecido sobre la expedición de certificados de declaración de sanidad del pimiento molido.

Los concursantes harán sus proposiciones en pliegos cerrados y sellados que entregarán en la Secretaría del Excmo. Ayuntamiento hasta las doce horas del próximo jueves, día 19 del mes actual, en cuyo momento se procederá a la apertura y lectura de los presentados ante la mesa compuesta del señor Presidente de la Comi-

sión de Hacienda, dos señores concejales y Secretario de la Corporación que extenderá a el acta correspondiente.

Con cada pliego deberá presentarse un resguardo que acredite haber ingresado en la Caja Municipal la cantidad en metálico de cinco mil pesetas para responder del cumplimiento de la proposición.

Los análisis se practicarán en el laboratorio Municipal que próximamente se inaugurará en el Salón de Contrataciones de la calle de Saavedra Fajardo.

El adjudicatario se atenderá para la percepción del arbitrio a las tarifas consignadas en el Presupuesto Municipal vigente.

Los pliegos presentados serán examinados el mismo expresado día 19 por la Comisión de Hacienda la que propondrá al Ayuntamiento la aceptación del pliego que considere más ventajoso o que todos sean rechazados.

El pliego de condiciones del arrendamiento está expuesto al público en la Secretaría de la Corporación.

Adjudicado el concurso por el Ayuntamiento, el licitador queda obligado a la adjudicación bajo pena de pérdida de la fianza provisional constituida.

MODELO DE PROPOSICION

(En papel de la clase 8.ª)

Don
ofrece por el arriendo del arbitrio sobre la expedición de certificados y documentos de declaración de sanidad del pimiento molido la cantidad de (en letra) pesetas aceptando las condiciones del pliego correspondiente.

(Fecha y firma)

Murcia 14 de Mayo de 1921.—
El alcalde, José Pérez Mateos.

**

Concurso para la cobranza de los arbitrios sobre alcoholes en todo el término municipal y carnes en el ex-carradio

Anulado por el Excmo. Ayuntamiento en su sesión de ayer el concurso para la cobranza del expresado arbitrio y que se verificó el 12 del actual mes y acordado anunciar nuevo concurso, así se hace por el presente edicto.

Los concursantes harán sus proposiciones en pliegos cerrados y sellados que entregarán en la Secretaría del Excmo. Ayuntamiento hasta las trece horas del próximo jueves día 19 del mes actual, en cuyo momento se procederá a la apertura y lectura de los presentados ante la mesa compuesta

por el señor presidente de la comisión de Hacienda, dos señores concejales y el secretario de la corporación que extenderá acta correspondiente.

Con cada pliego deberá presentarse un resguardo que acredite haber ingresado en la Caja Municipal la cantidad en metálico de cinco mil pesetas para responder del cumplimiento de la proposición.

El adjudicatario se atenderá para la percepción de arbitrios a las tarifas consignadas en el Presupuesto Municipal vigente.

Los pliegos presentados serán examinados en el mismo expresado día 19 por la Comisión de Hacienda la que propondrá al Ayuntamiento la aceptación del que considere más ventajoso o que todos sean rechazados.

El pliego de condiciones para la cobranza y modelo a que han de ajustarse las proposiciones para tomar parte en el concurso, están expuestos al público en la Secretaría del Excelentísimo Ayuntamiento.

La adjudicación por el Ayuntamiento obliga al licitador a la aceptación de aquella, bajo pena de pérdida de la fianza provisional.

Murcia a 14 de Mayo de 1921.—
El Alcalde, José Pérez Mateos.

LA MAQUINISTA DE LEVANTE

De la Mancomunidad Miguel Zapata e Hijos

LA UNIÓN — CARTAGENA

CASA FUNDADA EN 1890

Grandes Talleres de Fundición, Calderería, Maquinaria y Electricidad

Bombas centrifugas, Separadoras mecánicas, Molinos y trituradoras, Motore eléctricos de la LUIH & ROSENS, Motores fijos y marinos, AVANCE para aceites pesados, Construcción de toda clase de aparatos relacionados con las industrias mineras y Metalúrgicas.

Especialidad en instalaciones de preparación mecánica de minerales

Depósito y reparaciones de motores eléctricos de 1-a 150 Caballos

Es el mejor tónico y nutritivo para convalecientes, personas débiles. Recomendado contra la inapetencia y malas digestiones, anemia, tisis, raquitismo. Pidase en farmacias y en la del autor, León 13, Madrid

¡Vino para adelgazar!
La mejor marca «VINI»
64,8 pesetas paquete de una docena
BAZAR CHANOMUR

Vinos Talyca. Jabón, pastilla grande, 1'50 pesetas; mediana, 0'80. Bazar Murciano.

Gran selección de vinos
BAZAR MURCIANO
Antonio Ros Clares
Francia, 35.

Encargos para Cartagena, Alicante, Valencia, Barcelona, Gijón y Madrid y todas las poblaciones intermedias.

CINEMATÓGRAFOS DE SALÓN

KOK

PATHE-CINEMA

El único perfeccionado y seguro para familias, centros instructivos y pequeñas explotaciones. MAS DE 20.000 FUNCIONANDO EN ESPAÑA. Espectro y variado repertorio de películas inimitables y constante edición de los éxitos más recientes del arte mudo.

PATHE-REFORZADO

Es el mejor proyector cinematográfico. MAS DE 40.000 VENDIDOS EN EL MUNDO.

Aparatos cinematográficos, Óxiatelíficos

Para aquellos sitios donde no existe fluido eléctrico: lo más cómodo práctico.
Concesionarios para España y Portugal: Sres VILASBOCA Y LEBESMA.

Caballero de Gracia 56.—MADRID.

MAQUINAS de power, bordas y accesorios.
MAQUINAS de hacer góneros de punto y accesorios.
MAQUINAS de escribir «Yost» y accesorios de todos los sistemas.
BICICLETAS, Motocicletas y accesorios.
GRAMÓFONOS, discos y accesorios.
CAMAS de hierro y de madera.
MUEBLES de todas clases y curvados.
TALLER de reparaciones.

PABLO MARTINEZ

Sagasta 32, 34 y 36.—Murcia

Brugarolas y C.

Fábrica de Mosáicos Hidráulicos, y Almacén de Cementos, Tejas, Ladrillos, Inodoros, Bañeras, Azulejos, Material eléctrico, etc., etc.

(Sociedad, 18, Murcia.—Teléfono núm. 163
Casa fundada en 1920

CALZADO DE ABRIGO

Lo mejor y más barato se encuentra en el BAZAR MURCIANO.

PELUQUEROS:

Siquieren tener las navajas de afeitar con quen filo y corte rápido y evitar el óxido, adquieran la PASTA HORIUELA.—Venta: Bazar Murciano, 1'50 ptas. barra.

CONTRA LAS INSECTOS

Por fin ha llegado una importante partida procedente de la fábrica de Berlín, de los renombrados

POLVOS PEREAT

contra las moscas, mosquitos, pulgas chinches, polillas, hormigas, escarabajos y toda clase de insectos.

Precio del bote, 1'25 ptas.—Bazar Murciano.

Sociedad General de Industria y Comercio Servicios de la Compañía Trasatlántica

Compañía anónima domiciliada en Bilbao

Capital: 25.000.000 de pesetas

Fábricas en VIZCAYA (Zuazo, Luchana, Mirorista y Gurrubay OVIDO (La Manjosa), MADRID, SEVILLA (El Empalme), CARTAGENA, BARCELONA (Badalona), MALAGA, CÁDIZ (Aldea Moret) y LISBOA (Tratana).

Acidos y productos químicos

Superfosfatos de huesos.—Superfosfatos de cal.—Acido sulfúrico.—Acido sulfúrico corriente.—Sulfato de amoníaco.—Acido nítrico.—Acido clorhídrico.—Glicerina.—Sulfato de sosa.—Nitrato de sosa.

LABORATORIOS para el análisis gratuito y completo de las tierras y determinación de los mejores abonos. (MADRID—VILLANUEVA, 11)

Servicio agronómico importantísimo para el empleo racional de los abonos. AVISO IMPORTANTE.—Pidase a la Sociedad la «Guía práctica para sacar las muestras de la tierra», a fin de que se pueda determinar cual es el abono conveniente.

Los pedidos deberán dirigirse a Madrid.—Villanueva n.º 11 o al domicilio social.

Dirección telegráfica: GEINGO.

Depósito: Calle de la Acequia, núm. 6, accesorio.

El Sol Agencia de encargos Pascual, 11, y transportes de MURCIA domicilio a domicilio. Teléfono 181.

Casas Madrid: Arlaban, 8, Teléfono M. 3755.—Alicante: Sagasta, 42, Teléfono.—Cartagena: Honda, 33, Teléfono 109.—Lorca: Canalejas, 33.—Mazarrón: Plaza Palacio, 17.—Orihue la, Lucio Perez, Soleras, 1.—Valencia: «El Rayo», Cullas, 9.—Barcelona: Rech, 69.—Sevilla: Cánovas del Castillo, 33, Teléfono 800. Paquetes a mano de nuestros viajantes. Servicio a todas las poblaciones de España.

Anemia

La anemia, debilidad general, vejez prematura, raquitismo y neurastenia se curan rápidamente con Vino Fortificado Vitisclia. Botella de 750 gramos, 1 peseta.

Farmacia Dr. Ruiz Seiquer.—MURCIA

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 fuma a diario los principales médicos de la Corte y provincias.

Frasco para 500 gramos de tabaco, una pta. Depositarlo en Murcia: D. Antonio Ruiz Seiquer

Servicios de la Compañía Trasatlántica

Lineas a Antillas, Méjico, New-York, y Guaymas

Buenos Aires

saldrá el 27 de Junio de Barcelona, el 28 de Valencia, el 30 de Málaga y el 3 de Cadix para New York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico.

Alonso XIII

saldrá el 18 de Febrero de Bilbao, el 19 de Santander, el 20 de Gijón y el 21 de Coruña para Habana y Veracruz. Admite carga y pasaje para Oceanías y Pacífico, con trasbordo en Habana.

Antonio López

saldrá el 10 de Febrero de Barcelona, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga, y el 14 de Cadix para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Cádiz, Sabanailla, Caracas, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite carga y pasaje con trasbordo para Veracruz.

Infanta Isabel de Borbón

saldrá el 4 de Febrero de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cadix para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

C. de Cádiz

saldrá el 2 de Febrero de Barcelona con escala en Valencia y Alicante y el 7 de Cadix para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, demás islas de Canarias y Fernando Poo. A demás de los indicados servicios la Compañía Trasatlántica tiene establecidos los servicios de los puertos del Mediterráneo a New-York y puertos Canadenses a New-York, cuyas salidas, no son fijas y se anunciarán oportunamente en cada viaje.

Mejores vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros a quienes la Compañía da alojamiento y trato especial, como ha ocurrido en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen Telegrafos inalámbricos.

Lineas de Filipinas

saldrá de Barcelona para Manila a primeros del próximo mes de Agosto

Agencia en Murcia

Manuel Hilla Sola.—Calle de la Serrera, 4.

LA CATALANA

Seguros contra incendios y explosiones de toda clase
Contra la pérdida de alquileres, riesgos locativo, de recursos y de paralización de trabajo a causa de incendio

Fundada en 1865
Inscrita en el Registro del Ministerio de Fomento. Domiciliada en Barcelona: Rambla de Cataluña, 15 y Cortes, 624

Desenvolvimiento de la Compañía durante el ejercicio de 1918

	Balance de 1918	Aumentos obtenidos sobre el ejercicio anterior
Capital suscrito	5.000.000	5.000.000
Id. desembolsado	1.500.000	1.500.000
Reserva estatutaria	1.000.000	1.000.000
Reservas técnicas	4.295.585'84	1.039.210'44
Id. de previsión y garantía	1.784.399'68	832.861'62
Primas de ejercicio	9.587.270'53	1.778.307'77
Siniestros indemnizados hasta 31 Dbre	81.847.555'81	5.954.035'99
Fondo para liberación de capital	50.000	50.000

Estado demostrativo del desarrollo de la Compañía

Años	Primas	Siniestros indemnizados	Reserva de riesgos en curso	Reserva estatutaria
1868	173.662'26	104.149'98	57.887'42	21.884'28
1878	340.317'60	136.944'01	113.439'20	92.203'48
1888	717.890'88	312.058'35	239.276'94	233.681'11
1898	1.206'630	840.791'79	402.210	473.408'13
1908	2.220.233'41	939.580'83	735.106'91	761.304'95
1918	9.587.270'53	3.364.083'99	3.195.756'84	1.000.000

Autorizado por la Inspección de Seguros en 26 de Febrero de 1919.

Delegado en Murcia

DON AGUSTIN MONTEVERDE; SANTA TERESA, 7.