

CONSTANCIO LA ROSA

ADMINISTRADOR

San Juan, número 11.

CUENTA CORRIENTE EN EL BILBO

EL MUNDO

LUIS BELINCHON

GERENTE

Toda la correspondencia al Administrador.

San Juan, núm. 11

COTIZACIÓN OFICIAL

Amortizable, 5 por 100. . . 100,85 Exterior. . . 93,80
Interior. 83,00 Francos. . . 7,25

PERIÓDICO REGIONALISTA

Precios de suscripción.

Capital: nn mes. 0,50 peseta.
Provincias: trimestre 1,50

EL ESTADO

Vamos á hablar de una idea abstracta que más de la mitad de nuestros lectores de los pueblos habrán oído infinidad de veces sin comprender el alcance y significación verdadera de ella, palabra é idea que cuando sale de los labios del secretario del Ayuntamiento adquiere tonos sibilinos asombrando al pacífico é ignorante labriego algo medroso ante la magnificencia y énfasis de su dicción.

Cuántas veces habréis oído decir, «bienes del Estado», «razón de Estado», «Consejo de Estado» etc. etc., quiero explicaros en castellano vulgar lo que esto significa que fácil es cambiéis de modo de obrar cuando lo sepáis.

No voy á copiaros la definición que da cualquier tratadista de derecho público porque es probable que continuaréis sin saber como se come eso, quiero explicaros con palabras al alcance de vuestro léxico, lo que es el Estado, y lo que representa. Claro es, que no me dirigo á los intelectuales, á los que ostentan un título académico, porque todos estos señores, mejor que yo sabrán cuanto al Estado se refiera, me dirijo á los pobres de cultura; seré lo más claro y conciso que pueda.

El Estado, humildes pastores de la sierra, señores de las Majadas, labradores de la Mancha, trabajadores de Tarancón, el Estado sois vosotros. Hace siglo y medio el Estado era el Rey, amo y señor de vidas y haciendas, ya lo afirmó Luis XIV rey de Francia, cuando dijo: «El Estado soy yo»; pero los tiempos cambiaron, las gentes se apercibieron de que la fuerza radicaba en ellas y á costa de mucha sangre y muchas revoluciones, el Estado que era antes patrimonio de los Monarcas ha venido á ser cosa del pueblo, absolutamente vuestra, á lo menos en teoría.

Esta palabra Estado tiene dos significaciones, una de ellas equivale á nación, de forma que igual da pronunciar Nación que Estado español, en este sentido, lo habréis oído pocas veces, cuando la Nación, es decir cuando España trata ó se relaciona con otras naciones se suele decir en vez de Nación española, Estado español. El otro significado es el que más nos importa aclarar.

Decía que era una idea abstracta, pero no quita para que la palpemos hecha carne y hueso, por ejemplo, en el agente de contribuciones, en el juez de primera instancia en el coronel de un regimiento, en la pareja de la guardia civil, todos estos individuos son representantes de ese Estado, más breve, los ocho ministerios, forman lo que los sabihondos llaman el Estado oficial, hechura é hijo de las Cortes. Llegan unas elecciones generales y vosotros votáis á Juan ó á Diego y este Diego en unión de los otros Diegos del resto de España constituyen con las leyes que dictan el Estado. Resulta que el Estado es el que nos legisla, el que nos da la instrucción, el que nos garantiza el disfrute pacífico de la casa y del pejar, el que defiende nuestros intereses con las armas cuando otra nación quiere atropellarlos, el que nos cuida desde que nacemos y hasta nos protege después de muertos procurando que nuestros testamentos se cumplan, el que nos alberga cuando viejos é inválidos en un asilo benéfico, el que nos tiene sujetos durante nuestra vida y hasta clasifica nuestros despojos mortales, enterrándonos en el Cementerio que nos corresponde, según las creencias de cada

cual, todo esto, y mucho más que no enumerar por no hacer el artículo interminable nos lo da con su cuenta y razón; primero por la prestación gratuita de nuestras existencias que las mete en filas con un mauser, para que defendamos la patria y el orden, y segundo, con las pesetas que todo español suelta á regañadientes para las cargas públicas.

Porque al fin y al cabo, el sistema constitucional, dicho sea sin ofensa de ningún sabio viene á descansar en el sobado principio de que «concértemonos los buenos y fastidiemos á los malos». Y ante la necesidad común de paz y orden, nos agrupamos y constituimos el Estado, pagando á escote lo que tal felicidad cuesta.

Si mañana vosotros electores pensáreis en que el Estado cambiara os bastaría exteriorizar la voluntad, en las urnas y todo iría patas arriba. Por eso es una solemne inocentada cuando fieles al carácter español que os obliga á echar pestes del Gobierno, apuran los adjetivos en la tertulia de la botica, en la cocina del cacique, basta con que el voto sea reflejo de vuestras aspiraciones, pero esto, hoy por hoy, mientras la cultura no sanée los cerebros, es un bello ideal, seguiréis maldiciendo de los ministros sin perjuicio de elegir los diputados que de Madrid os manden.

Si queréis mejorar de suerte, hay que ayudarla, si continuáis en el dulce quietismo ¡ay de vosotros, pastores de la sierra, leñadores de las Majadas, labradores de la Mancha, trabajadores de Tarancón!..... ¡Ay de vosotros!

J. Manteca.

Palabras de un mundano

Plagas del campo.

No hace muchos días, un pobre hombre todo conristado dejaba sobre nuestra mesa, un legajo mugriento sujeto por balduque negro.

El visitante era un anciano, vestía la típica indumentaria de los serranos, su cara era larga, rugosa y en sus ojillos grises y hundidos palpitaba un alma laocera y medrosa.

«Señor, nos dijo, soy un infeliz que en cierta ocasión hubo de necesitar mil pesetas para librar con ellas y otras quinientas que tenía ahorradas á costa de no haber comido nunca bastante, á un hijo que me entró en quintas, hace diez años. Fuf á caer en manos de D. Fulano que me dió el dinero y me hizo firmar por duplicado el documento que vengo á enseñarle, á ver si usted me libra de tanta desdicha.»

Desató el paquete de papeles y en uno de ellos, grande y amarillento, quién sabe si por las lágrimas de aquel viejo, aprendí en diez minutos, el valor tremendo y aplastante del pícaro dinero. No quiero filosofar, se filosofa tanto, que únicamente queda tiempo para renegar de esta mísera existencia.

El piadoso D. Fulano había amarrado al buen padre en una serie de condiciones brutales, enrevesadas, caóticas, de las cuales se deducía que la víctima venía pagando anualmente, por intereses, cuatrocientas pesetas, y ésto durante los diez años venidos y así continuara de por vida si la codicia del honrado prestamista no le hubiera amenazado con la Curia, á causa de que en el último plazo sólo entregara el cuidado del serrano, treinta duros á cuenta de los ochenta, cosa intolerable para el Silok que no entendía de malas cosechas.

Lo triste es que la deuda no ha disminuído en un sólo céntimo, porque el prestamista se chupaba hasta la última gota de la savia

de toda la familia que sudaba humilde y mansamente las cuatrocientas pesetas, todos, chicos y grandes trabajaban bestialmente con el ansia legítima de pagar, pero nunca sus esfuerzos fueron más allá de saldar los intereses. Este es el hecho escueto, sin retóricas.

Y ahora caballeros, hagan ustedes las glosas que les plazcan.... y si son ustedes cristianos, si las palabras de Jesús dejaron en vuestras almas alguna huella, digan si es probable la redención de estos siervos de la gleba, mientras engordan los pios varones que dan su dinero con tan equitativas condiciones, y ésta si que es una verdadera plaga del campo, más difícil de extinguir que la langosta y la filoxera y sobre todo más cruel que las larvas y parásitos, porque los últimos matan las plantas de una vez, pero la usura consume despacio muy despacio la planta humana, condenándola á la ergástula eterna, sin esperanza de alivio, sin resurrección posible.....

¿Dónde estáis sublimes palabras del sermón de la Montaña!

J. M. R.

CARTA DE PARÍS

Ahora que ha vuelto la tranquilidad en este torbellino de la *Ville Lamiere*, asiento de toda farsa política, de toda locura mundana y frívola, presentaré á Mr. Briand, presidente del Consejo y primer ayudante del patriarcal y glotón Fallieres, el vinicultor de Loupillón, jefe de este Estado, que han dado en llamar cerebro del mundo.

Monsieur Aristides Briand es el mejor tipo del arrivista. Hace unos años, muy pocos, era un bebedor de agenjo, que predicaba la igualdad social, no ante la ley, sino ante el bolsillo, lo cual es muy distinto. En los mitines encomiaba el sacratísimo derecho de holgar, cantando las excelencias de la huelga en las luchas entre el capital y el trabajo... de no tenerlo, pero todo esto era música y de la más barata; en cuanto nuestro hombre fué llamado á los consejos del Eliseo, como dice el sesudo *Le Temps*, comprendió y comprendió bien, que aquello era bagaje molesto del que era preciso desembarazarse á la carrera, y Briand se convirtió en el más ardiente defensor del orden, al cual odian cordialmente los que tienen el cocido en perpetua hipótesis, y el presidente del Consejo se olvidó de su historia, arremetiendo contra los ferroviarios, obligándoles á volver al trabajo, consiguiendo de paso que las Compañías establecieran el jornal mínimo de cinco francos diarios.

La Cámara por primera vez fué sensata, y á excepción del parlanchin de Jaurés y sus corifeos, que sueñan en convertir la Francia en caldo de microbios, donde ensayar todas las teorías y utopías disparatadas, robusteció con sus votos la conducta de Briand, y en la mayoría del palacio Borbón tuvo la fortuna de encontrar ayuda, mayoría que representa las verdaderas fuerzas de la nación, las que pagan los impuestos y envían sus hijos á los cuarteles.

Briand restringió el derecho á la huelga, declarando solemnemente que los obreros de ferrocarriles, los de las fábricas de gas y electricidad, y todos cuantos trabajan en servicios de necesidad general no podían abandonar su sitio porque su actividad es de interés público, y el interés público no puede estar á merced de cualquier agitador; equiparando el obrero que abandona el trabajo al soldado que deserta frente al enemigo, colo-

cando á la patria con esta indisciplinada cobardía en trance difícil.

Muchos profetas de los que por aquí andan dándose importancia de poseer lo futuro, daban por inevitable el fracaso de Briand. Se equivocaron porque éste no ha caído, ni caerá, pese á los cantados discursos de Jaurés; pese á las invectivas caverosas de Sembat y á los desplantes de Rochefort.

Francia se ha purgado para una temporada, limpiando su estómago del anarquismo y militarismo que durante algunos años han jugado con los poderes constituidos, convulsionando la república hasta ponerla en situaciones críticas.

Los boulevares empiezan á iluminarse, la muchedumbre que marcha sobre el *trottoir* desfila á paso de carga azotada por la lluvia fina y helada que motea los miradores de la *brasserie*; dentro, ante una copa de *Pernod* siento que llega la hora del *vermouth* Paso al agenjo! Paso al bitter! que hoy por hoy son los años de este París siempre bello, siempre alegre, sobre todo para el que dispone de cien francos y de humor para gastarlos.

Miranda.

París, 2 Diciembre 1910

SOBRE LAS DIETAS

Para que nuestros lectores estén al tanto de la marcha de este asunto copiamos la proposición de ley presentada últimamente en el Congreso.

Dice así:

«Los diputados que suscriben tienen el honor de proponer á la deliberación y aprobación del Congreso la siguiente:

PROPOSICIÓN DE LEY

Artículo 1.º El ejercicio del cargo de diputado á Cortes dará derecho á percibir una indemnización anual de 6.000 pesetas.

Art. 2.º La indemnización establecida en el artículo anterior no podrá ser renunciada.

Art. 3.º Los diputados á Cortes que sean al mismo tiempo funcionarios del Estado, desempeñando funciones compatibles con aquel cargo, percibirán la indemnización correspondiente al mismo, cualquiera que sea el sueldo con que se les retribuya.

Se exceptúa de esta disposición los ministros de la Corona, consejeros de Estado, subsecretarios y directores generales, fiscal del Tribunal Supremo, ministros y fiscal del Tribunal de Cuentas, gobernador civil de Madrid, comisario regio del Canal de Isabel II, gobernador del Banco de España, comisario de Seguros y secretario de esta Comisaría.

Art. 4.º Los que para ejercer el cargo de diputado á Cortes hubiesen sido declarados excedentes en el servicio al Estado, teniendo en tal concepto asignado un sueldo, sólo percibirán aquella parte de la indemnización que sumada con ésta ascienda al total de 6.000 pesetas.

La misma porción podrán tan sólo percibir los diputados á Cortes que disfrutaban pensión del Estado en concepto de Clases pasivas.

ARTÍCULO ADICIONAL

Queda derogado, en cuanto se opone á esta ley, prescribiendo que el cargo de diputado á Cortes, es gratuito, el art. 9.º de la ley electoral vigente.

Palacio del Congreso, 2 de Diciembre de 1910.—Salvatierra, Echevarrieta, Azzati, Garriga, Albet, Iglesias, Vincenti.

En 3.ª plana telegramas de última hora.

El ferrocarril directo.

LA REAL ORDEN

Por ser de interés capital para esta provincia, publicamos á continuación la Real orden, resolviendo el concurso de proyectos para la construcción del ferrocarril de Madrid á Utiel. Según noticias en Valencia ha sido recibida con gran júbilo.

«Vistos los proyectos presentados para la construcción del ferrocarril de Madrid á Utiel por D. José Carbonell y D. Juan Isla, de tracción de vapor y eléctrica, respectivamente; vistos los informes del ingeniero encargado de la confrontación de los mismos y del ingeniero jefe de la tercera división de ferrocarriles, así como el emitido por el Consejo de Obras públicas; vistos los expedientes informativos instruidos acerca de dichos dos proyectos en los gobiernos civiles de las provincias de Madrid, Toledo, Cuenca y Valencia, y habida cuenta de la ley especial de 1.º de Marzo de 1908 relativa á la línea férrea de que queda hecho mérito;

Resultando que como consecuencia de la autorización concedida al gobierno de S. M. por el art. 2.º de la citada ley, hubo de dictarse la real orden de 12 de Abril del mismo año de 1909, sacando á concurso público la presentación de proyectos para la ejecución de las obras del ferrocarril de servicio general de Madrid á Utiel;

Considerando que lo que se trata de resolver en este expediente es la elección de uno de los dos proyectos presentados, para que sirva de base á la subasta de la adjudicación del ferrocarril directo de Madrid á Utiel, y para esa elección han de tomarse en cuenta como bases esenciales aquellas que constan en la ley de 1.º de Marzo de 1909 publicada en la *Gaceta* del día 2 y en la real orden del día 12 de Abril del mismo año, publicada en la *Gaceta* del 18, que dicen: La primera, en su art. 2.º apartado 1.º, «que la explotación será única ó independiente en toda la longitud de la línea, aunque enlazándose con la de M. Z. A. y la del Norte: Que en el concurso será preferido aquel de los proyectos que reúna las mejores condiciones técnicas en su trazado, compatible en lo posible con la menor longitud y con la facilidad de poder desarrollar mayores velocidades», y la segunda, 6.ª de la real orden de 12 de Abril de 1909, en el apartado D. de la base 6.ª: «Que la velocidad media efectiva, si se adoptase la tracción de vapor, habría de ser de 50 kilómetros por hora como mínimo, y en la base 7.ª: Que si se adopta la tracción eléctrica para la totalidad de la línea, se fijarán los elementos del trazado y de la vía, teniendo en cuenta, entre otras cosas, la energía de que se disponga, y que habrá de asegurarse á la línea una capacidad de confrontación, y asimismo una velocidad media para los trenes rápidos de viajeros, iguales por lo menos á las que proporcionaría la solución con tracción por vapor.»

De todo lo cual se deduce que el juicio comparativo entre los dos proyectos presentados ha de hacerse después que se determine si la línea debe responder en su trazado á una sola de las formas de tracción, teniendo en cuenta en ellos preferentemente las condiciones técnicas de dicho trazado y después la compatibilidad en lo posible de esas condiciones con menor longitud, partiendo de que éstas habrán de ser para los efectivos, ó sea descontando paradas, cualquiera que fuese el modo de tracción que se adopte, y además si se adoptase la eléctrica para la totalidad de la línea, ha de asegurarse el proyecto en cumplimiento de lo que ordena la base 7.ª citada, su capacidad de frecuentación y que se cuenta con la energía necesaria;

Considerando que de los informes de los ingenieros encargados de la confrontación de los proyectos resulta evidente, á pesar de las reservas del jefe de la división, que el problema de la tracción eléctrica aplicada á ferrocarriles de la extensión del que nos ocupa, con rampas de 0'030 y velocidades mínimas de 50 kilómetros, no está todavía resuelto en el mundo, hasta el punto de que pueda decirse, sin riesgo, que es prudente la aprobación de un trazado que solamente puedan recorrer trenes impulsados por esa clase de fuerza, toda vez que en los construídos hasta ahora en Europa distan mucho de alcanzar la extensión que tendrá el de Madrid á Utiel, y en ellos la velocidad máxima kilométrica no ha pasado de 50 de esta uni-

dad, lo cual, aparte de otras consideraciones, exige en este caso que el trazado que se aprueba pueda servir para recorridos con fuerza de vapor ó eléctrica, indistintamente, y por lo tanto que las pendientes no podrán pesar de 0'015, ni las curvas habrán de tener radio menor de 300 metros, y eso como excepción, que tendrá que ser muy justificada, pues el mínimo corriente no podrá bajar de 500 metros de radio;

Considerando que los ferrocarriles eléctricos de Hamburgo á Altona y de Berlín á Grosslichtefelde son frecuentados por más de 400 trenes diarios, que no exceden en velocidad de 50 kilómetros por hora, y el proyectado por el Sr. Isla, á pesar de su incontestable mérito, sólo admite siete trenes, y con su trazado, aun cuando se admitiese que es dueño de la energía necesaria para moverlos, no podría desarrollar esa velocidad de 50 kilómetros por hora que se consigna como mínimo en el anuncio de concurso;

Considerando que las velocidades dependientes en primer término del trazado de la vía más que de la tracción, pues según la autoridad de Mr. Humbert, citada por el ingeniero encargado de la confrontación en su informe comparativo de los proyectos presentados, no existirían los grandes expresos de hoy día, si los ingenieros que construyeron las primeras líneas francesas no hubieran sido tan pródigos en alineaciones rectas, como avaros en curvas y pendientes, y además porque las locomotoras que hoy se construyen hacen posibles recorridos que no han podido ser superados hasta la fecha en velocidad, en igualdad de circunstancias, por los motores eléctricos, todo lo cual confirma que, sin prescindir de este último modo de tracción, por lo que pueda tener de moderno y de progresivo, no es prudente dejar á un lado la tracción de vapor, menos expuesta por hoy, además, á contingencias nacidas de la causa generadora de la energía y de posibles conflictos de orden exterior é interior;

Considerando que las condiciones técnicas del proyecto del Sr. Isla no están calculadas más que para la tracción eléctrica, y que si se aprobara su trazado no podría emplearse para trenes movidos por vapor, lo cual la coloca en condiciones de inferioridad al del Sr. Carbonell, que no tiene en su proyecto pendientes de 0'050, ni curvas tan cerradas como la del proyecto del Sr. Isla, siendo por tanto posible en aquel proyecto el empleo de cualquiera de las dos formas de tracción;

Considerando que según el informe de los ingenieros que confrontaron sobre el campo los dos proyectos, habría que reformar en toda su longitud el del Sr. Isla para que fuese viable, no sólo en el sentido expuesto en el considerando anterior, sino también en el de que son deficientes en él los estudios de campo, dándose el caso, que ambos califican de extraordinario, de que en alguna parte importante del trazado se usan pendientes y curvas innecesarias y que fácilmente pudieron suprimirse, adaptándose á las condiciones corrientes en los caminos de hierro, caso que explica el ingeniero jefe de la división, diciendo que el autor del proyecto se ha limitado á seguir el curso de la carretera de Madrid á Valencia, apartándose de su recorrido tan sólo en aquella porción imposible por el exceso de pendiente ó de curvas de la citada vía, y que la rectificación por tanto de la traza del Sr. Isla había de ser total, exigiendo, como es lógico, mayores desarrollos y amplitudes que alargarían el recorrido teórico que propone y que asciende á 260 kilómetros, circunstancia que se comprueba por el hecho de que habiendo trazado los ingenieros del Estado un proyecto que llaman factible y que sigue en parte el desarrollo del presentado por el Sr. Isla, y en parte el del Sr. Carbonell, alcanza en su total longitud 280 kilómetros y algunos metros, diferenciándose así en menos de tres kilómetros de la propuesta por el Sr. Carbonell;

Considerando que según resulta de los propios informes técnicos, el proyecto presentado por el Sr. Carbonell necesita para adaptarse á las condiciones de una menor longitud, la reforma en su trazado de 150 kilómetros como máximo, y esta reforma,

quizás pudiese reducirse á 78 kilómetros, pues en los planos que se tienen á la vista se observa con claridad que al llegar á ese kilómetro el proyecto de vía recorre paralelamente y á corta distancia el trazado que llama factible la división, y además que las modificaciones independientes del trazado que señala el ingeniero encargado de la confrontación son de poca monta, según el mismo asegura, por tratarse en ellas de movimientos de tierras de escasa importancia;

Considerando que del estudio comparativo entre ambos proyectos, con relación á las alineaciones, pendientes y rampas, resulta evidencial por el ingeniero encargado de la confrontación que reúne mejores condiciones técnicas el proyecto del Sr. Carbonell, por ser en él mayores las alineaciones rectas y mucho más suaves las pendientes y rampas que no exceden de 0'015 en la mayor parte del trazado, y no llega á 0'020 metros; que en el paso llamado Cabriel, en una extensión de siete kilómetros, mientras que en el proyecto del Sr. Isla, hecho tan sólo para tracción eléctrica, las rampas y pendientes llegan en grandes trozos de 0'025 y en algunos á 0'030, circunstancias todas que conducen á estimar como mejor el proyecto del Sr. Carbonell, puesto que, según la opinión del citado ingeniero, en esas condiciones puede obtenerse con él una velocidad de 70 kilómetros por hora, mientras el otro no podrá rendir, aun aceptándose sus datos, más que la de 56;

Considerando que la superestructura de la línea debe satisfacer las condiciones necesarias exigidas por la ley y el anuncio de concurso de poder desarrollar un mínimo de velocidad media efectiva de 50 kilómetros por hora, circunstancia que obliga á adoptar carriles de 45 á 50 kilogramos de peso por metro, con traviesas espaciadas entre sí en 0'70 metros como máximo y cosidas á los carriles por tirafondos, en la forma propuesta por los técnicos;

Considerando que bajo este punto de vista el proyecto del Sr. Carbonell resulta anticuado, pero puede reformarse imponiéndole las condiciones que exigen los ingenieros;

Considerando que lo propio sucede con los puentes y obras de fábrica, que enculados hace tiempo no reúnen las condiciones de las instrucciones vigentes en la materia;

Considerando que también debe imponerse al autor del proyecto que se aprueba, si se hace la tracción por vapor, la condición de que las locomotoras sean de los tipos más acabados y perfectos que se conocen y que se distribuya su peso cuando menos á razón de 18 toneladas por eje;

Considerando que si alguno de los concurrentes á la futura subasta para la construcción y explotación de la línea se propusiese para la explotación el medio de la tracción eléctrica, será preciso que demuestre fehacientemente que dispone de una energía eléctrica y mínima de 15.000 h. p., asegurada en todo evento;

Considerando que aun cuando en el proyecto presentado por el Sr. Isla se afirma que se dispone de la energía eléctrica necesaria para el servicio del ferrocarril de que se trata, esta afirmación no resulta demostrada por completo, circunstancia por la que se acepta en principio la tracción por vapor, siendo indispensable para adoptar la eléctrica comprobar, á satisfacción del Ministerio, la existencia de 15.000 h. p. en estiaje, suministrados por saltos que radiquen en los extremos y medio de la línea, aproximadamente, y demostrar además la posesión de una reserva de energía hidráulica ó de vapor suficiente para satisfacer las necesidades del servicio de la línea durante un mes completo, energía y reserva que deberán sujetarse á lo que se fije en el pliego de condiciones que para la subasta se redactará;

Considerando respecto á las tarifas presentadas por los dos concursantes que las del Sr. Carbonell merecen á los distintos informantes y al negociado del tráfico mayor consideración que las presentadas por el Sr. Isla, por ser inferiores en general á las de éste, sin perjuicio de que puedan aún rebajarse, sobre todo para aquellas mercancías cuyo transporte interesa más á la región valenciana y á las que el ferrocarril tiene que recorrer;

Considerando que desde el momento que el Consejo de Obras públicas estima que ambos proyectos concurrentes son aceptables, con determinadas reformas, debió tener en cuenta la necesidad de resolver con urgencia el problema nacional de la construcción del

ferrocarril de Madrid á Utiel, sin alargar la resolución de un expediente de esta importancia, haciéndolo prácticamente imposible por las conclusiones de su dictamen;

Considerando que esto sentado se impone el inmediato planteamiento de una solución determinada y concreta, S. M. el rey que Dios guarde ha tenido á bien disponer:

1.º Que se acepte el proyecto del señor D. José Carbonell, á pesar de sus deficiencias, para que sirva de base á la subasta de la construcción y explotación de la línea de Madrid á Utiel, introduciéndose en el citado proyecto las modificaciones en su trazado que piden los informes técnicos, teniendo en cuenta la necesidad de su enlace en Madrid y en Utiel con las líneas de M. Z. A. y del Norte y las que en su superestructura, puentes, obras de fábrica, material de tracción y móvil señalada, asimismo, el ingeniero encargado de la construcción, el jefe de la tercera división y el Consejo de Obras públicas, fijándose el peso de los carriles de 40 á 50 kilogramos por metro y determinándose bien el espacio de las traviesas y el corrido y el almohadillado de la vía.

2.º Que á los fines de la conclusión anterior, en el replanteo que ha de llevar á cabo el que resulte adjudicatario de la concesión, ha de proceder de acuerdo con los ingenieros de la división, elevándose la aprobación de la superioridad el resultado de dicho replanteo.

3.º Que oportunamente han de formularse los planos de detalle del sistema de vía, debiendo llegar en el peso del carril á 45 kilogramos por metro lineal. Dicho detalle ha de comprender la separación de las traviesas, almohadillado de la vía y corrido de ésta con tirafondos. Asimismo se redactarán los proyectos detallados de los puentes, pasos superiores ó inferiores y demás instalaciones que exija la ejecución de la línea, sujetándose en todo á las disposiciones vigentes respecto á luces, anchos, alturas y resistencia; sobre todos estos detalles ha de recaer la aprobación superior.

4.º Que las tarifas máximas legales serán las del proyecto del Sr. Carbonell, con las observaciones que hace en su informe el negociado del tráfico.

5.º Que en la licitación se dejará libertad á los concurrentes para fijar el sistema de tracción por vapor ó eléctrica, bien entendido que el que proponga la tracción eléctrica queda obligado (si resultase concesionario) á demostrar la posibilidad de disponer de 15.000 caballos de fuerza con continuidad para el servicio de que se trata, á presentar el proyecto completo de instalación eléctrica dentro de un plazo de seis meses, á partir del día siguiente al en que se publique en la *Gaceta de Madrid* la R. O. de concesión. De no cumplir estos requisitos dentro de dicho plazo, se entenderá que desista de la tracción eléctrica, quedando obligado á efectuar la tracción por vapor, tanto en una como en otra tracción, la velocidad efectiva mínima sea de 50 kilómetros por hora, y la frecuentación de trenes en la eléctrica será cuando menos igual á la de vapor.

6.º Que el derecho que el art. 4.º de la ley esencial de 1.º de Marzo de 1909 da al que resulte concesionario del ferrocarril de Madrid á Utiel para optar á la explotación completa del ferrocarril Madrid-Valencia, con independencia de otra empresa, mediante la oportuna concesión, quedará caducado si dentro del plazo antes prescrito de seis meses, contados á partir del día siguiente al en que se publique en la *Gaceta de Madrid* la real orden de concesión Madrid-Valencia, dicho concesionario no solicita la concesión (mediante la presentación consiguiente del oportuno proyecto) del trozo Utiel-Valencia.

7.º Que el material móvil y de tracción han de satisfacer á lo prescrito en la base 6.ª, apartados c y d, del anuncio del concurso y á las observaciones que hace el ingeniero en su informe, en caso de tracción eléctrica; dicho material reunirá además condiciones apropiadas al uso á que se le destina.

8.º Que para regular los elementos necesarios al anuncio de la subasta se adopte como presupuesto el del proyecto del señor Carbonell, que asciende á 52.252.278'68 pesetas.

Madrid, 28 Noviembre de 1910.—El ministro de Fomento, F. Calbetón.

En 4.ª plana cotización de cereales.

ELECCIONES PROVINCIALES

Ha sido bien recibida en el distrito de Cañete la candidatura formada por nuestro querido amigo Sr. Martínez de Tejada, y muy pronto comenzarán los trabajos de propaganda precursores de la lucha electoral.

Nuestro ilustre amigo el señor conde de San Luis se ocupa en estos momentos del distrito de Cuenca con el propósito de aunar y zurcir voluntades que permitan la formación de una candidatura con elementos bastantes para triunfar en tres de los cuatro puestos vacantes.

Y no dudamos que lo conseguirá dada la consideración, la autoridad y el prestigio que el señor conde de San Luis tiene dentro del partido conservador.

SOBRE UNA SUBYENCION

El autor de un comunicado escrito en Cañaveruelas y dirigido a un colega local, no tiene autoridad de ninguna clase para aventurar juicios sobre la eficacia de las gestiones que el señor conde de San Luis pueda hacer en el asunto concreto á que se refiere.

El ilustre diputado por Huete cumplirá en eso como en todo con su deber, llegando hasta donde sea posible en sus gestiones, siendo el primero en lamentar que el estado económico de la Diputación no consienta en ese como en otros casos de tanta necesidad y justicia subvencionar á los pueblos que lo piden.

CHISMES

Las habladurías y los chinchorrosos tan impresionables en todos los pueblos me dan cien patadas me atacan los nervios porque usted no sabe, amigo Indalecio cómo se comenta cualquier vespertino.

Que si la fulana se ha tenido el pelo, que si la Virtudes tiene mucho miedo y atranea la puerta con un catre viejo que heredó la probe de su probe abuelo, y eso no es decente, no señor, por eso yo la tengo abierta, y aunque dicen luego que es que pasa gente, no señor; no es cierto son habladurías y son desvanes.

Ve usted la Pascuala siempre trajes nuevos y una aquí s'apaña por los trapos viejos que destrazan otras como la Remedios que gasta camisas de seis perras metro y luego, ¿qué ocurre? que va en destripiado de su digestivo, por llevar el cuerpo; ella se figura que lo tiene esbelto y si usted la viera parece un talago.

Y por ese estilo me siguen trayendo la mar de noticias y la mar de cuentos, que son importantes como pueden verlo. ¡La nación peligrá! ¡la crisis un hecho! si en esto no meto su mano el Gobierno.

Si en vez de los chismes cuidáis del puchero yo estoy muy seguro, ¿qué seguro? cierto, que se han terminado esos vespertinos, que no habrá disgustos ni más desvanes ni puertas cerradas ni malos ni buenos ni chulos ni tontos ni locos ni cuerdos.

San Clemente, 2-12-010.

Interesante.

En el próximo número empezaremos a publicar en forma de folletín una interesante monografía sobre la Cortes de Cádiz de 1810 relacionada con algunos hijos ilustres de la región, escrita por el Sr. D. Ricardo González, verdadero maestro en esta clase de trabajos.

Delegación de Hacienda.

Recordamos á los alcaldes y secretarios de los Ayuntamientos de esta provincia que aún no hayan remitido á la Administración de Hacienda los documentos cobratorios para el año de 1911, lo hagan sin demora alguna con objeto de evitarse perjuicios que en otro caso había de ocasionárseles, pues nos consta que de llegar á la imposición de multas, éstas no serán condonadas.

— Por el señor delegado ha sido suspendido, de empleo y sueldo, por quince días, el oficial de esta Administración de Hacienda, D. José Aranda.

Consignamos el hecho, ignorando las causas que lo hayan motivado, si bien es de creer que tengan la justificación debida.

Noticias Locales.

En el correo de anoche llegaron nuestro gerente D. Luis Belinchón, presidente de la Diputación, acompañado del diputado provincial y redactor de este periódico, D. José Ochoa.

También vino en el mismo tren el diputado provincial Sr. Silva.

Ha sido nombrado peatón de Landete á Henarajos D. Félix López García, y cartero de Cañizares D. Gregorio García Romero.

Alcance Postal.

De nuestro corresponsal Sr. Flores.

Madrid 5-5 tarde.

EL FERROCARRIL DIRECTO

En los primeros días de Marzo se celebrará probablemente la subasta para la construcción del ferrocarril directo de Madrid á Valencia.

El ministro de Fomento ha aprobado el pliego de condiciones y ya se habla de la formación de un poderoso Sindicato que acudiría á la subasta con propósito de acometer inmediatamente las obras de tan importantísimo proyecto.

El del Sr. Carbonell, aprobado por el Gobierno como oportunamente dijimos, arranca en Madrid, situando la estación entre la del Mediodía y la de las Delicias y línea de circunvalación, al objeto de establecer los enlaces con los ferrocarriles de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, la de Madrid á Cáceres y Portugal y la del Norte por la línea de circunvalación.

En este punto, la División propone que la estación se emplace en la calle de O'Donnell y esquina de la ronda del Retiro, á la izquierda del asilo del Niño Jesús.

Aún sin responder de que en la práctica resulte posible por no haber hecho el proyecto, la División señala la siguiente línea que une á Utiel con Madrid: Villalgordo del Cabriel, Minglanilla, Motilla del Palancar, Valverde del Júcar, Montalvanejo, Villar de Cañas, Villarejo de Fuentes, Saetices, Torrubia del Campo, Tarazoná, Villarejo de Salvanes, Perales de Tajuña, Arganda y por Vicálvaro llegar á Madrid.

El proyecto del Sr. Carbonell pasa por los pueblos de Perales del Rio, San Martín de la Vega, Titulcia, Villacanejos y Santa Cruz de la Zarza, pasando deirse que, á partir de este punto, sigue el mismo trazado propuesto por la División.

Las grandes obras que contiene el proyecto son los puentes sobre el Manzanares, el Jarama, el Tajo, el Júcar y el grandioso viaducto del Cabriel en el límite de las provincias de Cuenca y Valencia. Este último de 238 metros de longitud comprendido entre dos túneles, alcanza una elevación de 119 metros sobre el cauce del río Cabriel, resultando el tercero del mundo por su elevación.

La vía estará formada con rieles de 45 kilogramos de peso por metro lineal, superior á los últimos tipos adoptados por el Norte y Madrid á Zaragoza y á Alicante, que sólo alcanzan la de 42 kilos y medio.

El material móvil estará formado por locomotoras, carruajes de viajeros y vagones de mercancías de los últimos tipos, pudiendo alcanzar velocidades de 80 y 85 kilómetros por hora, permitiendo recorrer todo el trazado en tres horas ó tres y media, y el total

hasta Valencia en cuatro horas y media ó cinco, como máximo, para los rápidos ó expresos que no tengan más de tres puntos de parada. Los correos, trenes fruteros y mercancías de gran velocidad podrán tener las marchas de 35 á 40 kilómetros, lo que permitirá salvar la distancia de Madrid á Valencia en ocho ó diez horas.

El Sr. Carbonell estudiará la conveniencia de la construcción del ramal de Utiel á Valencia, ante las dificultades, que ya ha previsto, de que el material adoptado para Madrid á Utiel pueda circular por la vía de Utiel á Valencia.

Entiende el ilustrado ingeniero, autor del proyecto, que para evitar las enormes pendientes que ocasionaría el paso de las divisorias entre los ríos Jarama, Tajuña y Tajo es preciso buscar la confluencia de los dos primeros ríos bajando hacia el Sur el trazado.

El total de la longitud de la línea en el proyecto del Sr. Carbonell es, desde Madrid á Utiel, de 283 kilómetros ó sea tres más que la señalada por la División si bien la velocidad del recorrido en aquél, será mucho mayor por la suavidad del terreno indicado por el Sr. Carbonell.

EL ATENTADO CONTRA EL SEÑOR LACIERVA

Desde anoche, en que los periódicos publicaron el suceso, no se habla hoy en Madrid, por todas partes, más que del criminal atentado de que fué víctima ayer tarde el ex ministro de la Gobernación Sr. Lacierva.

La constante invitación al crimen contra determinadas personalidades políticas, que por medio de la caricatura, de la palabra y por escrito hacen los elementos anarquistas y revolucionarios, van produciendo sus efectos naturales.

Justo es reconocer que en esta criminal tarea no han sido los llamados radicales en política los que más han puesto de su parte.

Antes que ellos, hubo elementos que llamándose liberales y monárquicos contribuyeron con sus campañas probadamente calumniosas y de difamación á presentar como hombres funestos para el país, á gobernantes honrados, tan sólo por el hecho de serlo y por no aceptar absurdas ingerencias en sus funciones de mando, ni mucho menos vergonzosas corruptelas que tenían su principal origen en el llamado fondo de reptiles.

Fuera del grupo en que fermentan tan bajas pasiones, la opinión general es unánime en reconocer que ha llegado el momento de que todos los hombres honrados y principalmente los que militan en los partidos gubernamentales, realicen una acción vigorosa encaminada á acabar con esta criminal propaganda.

«Para ello—decía hoy un exministro conservador—y en primer término, será preciso que sus autores no continúen con el apoyo que cobardemente y por un egoísmo incomprendible encuentran con más ó menos hipocresía, en personas, llamadas por su elevado cargo á tener mayor dignidad y honradez política.»

NUEVOS GOBERNADORES

Hoy han sido firmados los decretos siguientes:

Nombrando gobernador de Zaragoza al de Castellón D. Eduardo García Bajo y Guillón.

Idem de Castellón al Sr. Riu, actual gobernador de Murcia, y para esta provincia el de Oviedo, Sr. Avedillo.

LOS MITINS

El ministro de la Gobernación estuvo esta mañana á ver al Sr. Canalejas, para darle cuenta de los mitins celebrados en provincias y de los que se celebrarían en Madrid.

En ninguno ha ocurrido novedad.

CONSEJO

Mañana á las diez y media se celebrará Consejo de Ministros en la Presidencia, para ocuparse principalmente de solucionar la crisis obrera en Zaragoza, promoviendo algunas obras públicas en aquella provincia.

LOS REYES DE CAZA

En tren especial han salido hoy los Reyes para La Ventosilla (Toledo) á donde asistirán á una gran cacería que en su obsequio organizan los duques de Santofía.

Los Reyes regresarán el jueves.

LOS ESTUDIANTES DE ZARAGOZA

El ministro de Instrucción pública estuvo esta mañana en Gobernación conferenciando por teléfono con el gobernador de Zaragoza, sobre el conflicto escolar en aquella capital.

La citada autoridad manifestó al Sr. Burrell que en el mitin celebrado hoy por los escolares, acordaron los de la facultad de Medicina asistir mañana á clase.

LOS PRESUPUESTOS

La aprobación del presupuesto de gastos en el Senado no ofrecerá ya ninguna dificultad fuera del proyecto de ley de utilidades y de derechos reales.

LOS DIPUTADOS VINICOLAS

Hoy lunes, á las tres de la tarde, se reúnen en la sección 22 del Congreso los diputados por las regiones vinícolas.

Telegramas de la madrugada.

Madrid, 5-1 hr.

No hay cómplices.

El autor del atentado contra el Sr. Lacierva sigue incomunicado, sin aportar más datos al sumario que los contenidos en su última declaración. Dúsdase que tenga cómplices. La policía trabaja activamente indagando posibles ramificaciones.

Madrid, 5-2 hr.

Grandes temporales en Francia.

Telegrafían de París que continúa subiendo el nivel de los principales ríos de Francia, el Sena y el Loira causan enormes estragos, las líneas de París y Anjers están interrumpidas y pueblos enteros han sido inundados. Registráanse algunos incidentes verdaderamente heroicos realizados por la gendarmería. En Rennes las lluvias torrenciales agravan la situación, las casas de campo de los alrededores están completamente sumergidas por las aguas, causando algunas desgracias. La corriente arrastra algunos cadáveres. El Ródano y el Dordoña continúan subiendo, pero como el ascenso es lento, permite trabajos de salvamento. Estas inundaciones alcanzan proporciones de catástrofe general.

El Gobierno remite cuantiosos recursos á las comarcas asoladas.

En París el Sena continúa aumentando.

Madrid, 5-2 hr.

La Guerrero y Mendoza.

Hoy han regresado de su excursión á la América del Sur el matrimonio artístico María Guerrero y Fernando Mendoza. Vienen satisfechísimos de la tournée; sus íntimos aseguran han obtenido quinientas mil pesetas de ganancia líquida. En Santiago de Chile, celebróse en honor de ellos espléndido homenaje la noche del beneficio de María Guerrero.

En la presente semana inaugurarán en su teatro de la Princesa de esta Corte, la temporada de invierno. El abono todo lo tienen cubierto.

Madrid, 5-2 hr.

„La Época„ pide justicia.

El fondo del órgano del partido conservador dedicado á consideraciones sobre el atentado al Sr. Lacierva. Dice que contra esta clase de delitos no hay mejor represión que la justicia catalana.

Madrid, 5-2 hr.

Gubernamentalismo de Azcárate.

Telegrafían de Bilbao haberse celebrado el mitin republicano socialista. Hablaron varios oradores que no dijeron nada nuevo; terminó los discursos el Sr. Azcárate en uno brillantísimo, anatematizando los radicalismos de Lerroux, que estimaba el orador pondrían la patria en situación difícil. Hizo llamamiento de la clase neutra, nervio del orden y de la riqueza, diciendo que esta clase social repudiaría república de Lerroux. La mayoría de los concurrentes aplaudieron frenéticamente, acallando ligeras protestas de algunos exaltados. En general el discurso de Azcárate coincidió con la tendencia sostenida por Sol y Ortega en su discurso de la noche última.

Flores.

CUENCA: SUCESOR DE J. GÓMEZ MAJANA Calle de D. Andrés de Cabrera, núm. 19.—1910.

Precio de cereales en los mercados reguladores.

POBLACIONES	TRIGO		CEBADA		CENTENO		AVENA	
	Fanega. Reales.	100 kilos. Pesetas.						
Arévalo.	46	26,57	24	18,85	31	19,22	18	15,01
Badajoz.	50	27,73	23	17,35	35	21,77	20	16,69
Barcelona.. . . .	46	26,57	27	19,50	33	20,46	22	19,25
Burgos.. . . .	43	25,41	24	18,84	32	19,84	18	15,01
Córdoba.	46	26,57	24	18,84	»	»	»	»
Medina del Campo.	46	26,57	24	18,84	30	18,60	20	16,69
Medina de Rioseco.	44	25,99	»	»	»	»	»	»
Palencia.	44	26,60	24	18,84	32	19,84	18	15,01
Salamanca.	45	25,99	26	19,20	32	19,84	18	15,01
Sevilla.. . . .	49	26,63	27	19,50	34	21,08	20	16,69
Valladolid.. . . .	45,50	26,29	28	21,28	32	19,84	20	16,69
Zamora.	44	26,60	24	18,85	32,30	19,84	20	16,69
Promedio.	45,70	26,47	25,00	19,05	32,50	20,03	19,40	15,36
Con relación a la se-	Alza.	0,12	0,06	»	»	»	0,20	0,25
mana anterior. . .	Baja.	»	»	»	0,40	0,26	0,20	»

SOMBRERERIA DE EUSEBIO HUELAMO (HIJO)

12, Mariano Catalina, 12. Precios sin competencia.

Gran surtido en sombreros, gorras, y boinas de todas clases. Sombreros, bonetes y gorros para sacerdotes.

DR. RUIZ ILLESCAS

CONSULTA MÉDICO-QUIRÚRGICA

Horas de once a una y de seis a ocho.

Gabinete de electricidad, corrientes, baños eléctricos

masaje.

Calderón de la Barca, 45

ALMACÉN DE MADERAS

Y

FABRICA DE SERRAR

DE

CRISTÓBAL VERDÚ

Surtido en maderas de construcción y carpintería de todas clases.

DEPÓSITO DE ABONOS MINERALES.—CARRETERA DE VALENCIA

EL MUNDO

PERIÓDICO

REGIONALISTA

SE PUBLICA LOS

LUNES Y JUEVES

EL MUNDO

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

Don _____
se suscribe por _____
núm. _____ tiene su residencia en _____

(Firma)