

XXII-7  
C-301

# FERROCARRIL DIRECTO

## DOS PALABRAS

Próximo el día en que se adjudicará la construcción del ferrocarril directo de Madrid á Valencia al autor del proyecto que el Gobierno estime más útil, práctico y beneficioso para el interés público, y tratándose de una obra importantísima para Madrid y otras regiones de las más ricas y laboriosas de España, EL LIBERAL se complace en ofrecer á sus lectores copia del trazado é informes de uno de los proyectos que se presentaron al concurso.

Propietario de ese proyecto el reputado constructor de caminos de hierro D. Juan Isla y Domenech, á su bondad debemos el plano y los documentos que lo ilustran.

En estos días llegan de la región valenciana numerosas y calificadas Comisiones, que vienen á excitar el celo del Gobierno para la inmediata ejecución de esa magna obra, en la que, como aspiración generosa y común de Madrid y Valencia, ambas grandes poblaciones, que tan cordialmente se aman, desean acortar la distancia que las separa, estrechando con ello más y más los lazos de sus relaciones y de su afecto.

El plano, como se ve, no necesita explicación ninguna.

He aquí ahora los documentos en que los técnicos razonan las excelencias del proyecto, del que da tan precisa y clara idea el plano que publicamos:

## INFORME

### acerca del sistema de tracción del ferrocarril directo de Madrid á Valencia.

Entre los proyectos presentados al Gobierno para la construcción del ferrocarril directo de Madrid á Valencia, conforme á la ley de 1.º de Marzo de 1909, hay uno de D. Juan Isla Domenech, redactado por el competente ingeniero de Caminos don Narciso Amigó, proyecto que entre otras características muy importantes, ofrece la de que su tracción es eléctrica, por corriente monofásica.

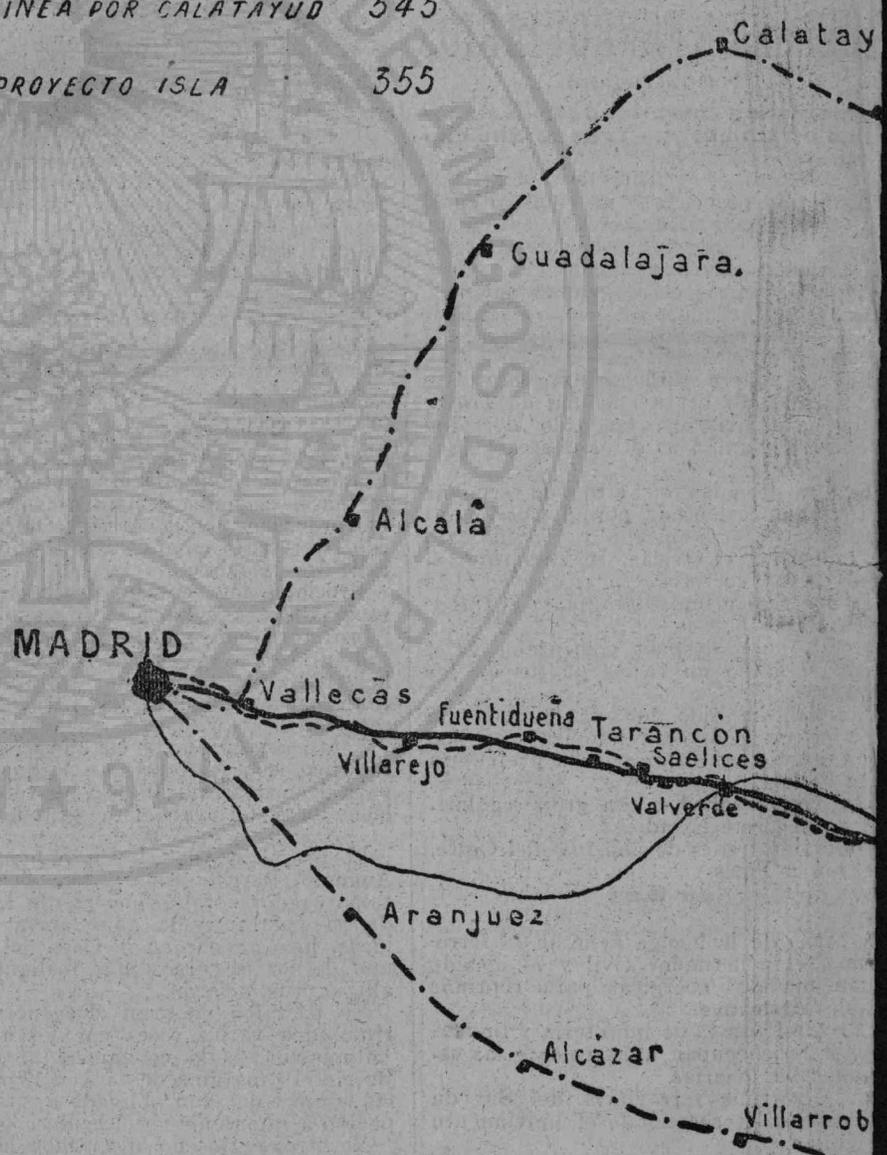
El Sr. Isla, en su deseo de aportar cuantos datos puedan contribuir á la ilustración de las autoridades, que han de intervenir en la elección del proyecto más conveniente á los intereses de la nación, solicita de mí un informe, en el que me ciera al estudio del sistema de tracción propuesto.

La experiencia directa que los ingenie-

## PLANO DE

### MADRID AL PUERTO DE VALENCIA

- LINEA POR ALBACETE 496 KMTS.
- LINEA POR CALATAYUD 545
- PROYECTO ISLA 355



### Signos convencionales

- Trazado Isla
- - - Trazado Carbonell
- · - · Trazado propuesto por los ingenieros del Estado
- - - · Líneas en explotación



ros españoles podemos tener en las aplicaciones de la electricidad á la tracción de trenes en líneas férreas de importancia por su longitud y velocidades, tiene que ser muy escasa; porque hasta ahora, en la red de nuestros caminos de hierro, sólo se utilizan las locomotoras de vapor; pero sin duda alguna he sido requerido para dar este informe por mis relaciones con la Sociedad española de construcción de maquinaria (La Industria Eléctrica), en cuyos talleres de Barcelona se ha construido parte del material móvil del primer ferrocarril eléctrico de corriente monofásica de España, que es el de Pamplona á Sangüesa, en la provincia de Navarra.

La aplicación de la tracción eléctrica por corriente continúa á los tranvías, y en general á las líneas férreas de pequeña extensión, en las cuales anteriormente se empleaba la tracción animal, ofreció ventajas tan evidentes que bien pronto, á pesar de los importantes aumentos de capital que esto implicaba, se hizo la transformación en todos los países y el nuestro siguió en esto la corriente general; haciéndose, no sólo la transformación indicada de la tracción animal por la eléctrica, sino también la construcción de nuevos tranvías eléctricos, que seguramente no se hubieran hecho sin este progreso de la tracción.

El sistema de corriente continua, que prácticamente no puede producirse á tensiones elevadas, limitaba la longitud de las vías férreas; así que cuando se pensó en aplicar la electricidad á la tracción de redes de alguna extensión, se hizo necesario recurrir á las corrientes alternas de alta tensión, que pudiesen transportarse á grandes distancias, con pérdidas relativamente pequeñas.

En los primeros ensayos que se hicieron en este sentido, la energía se conducía desde los centros de producción y bajo forma de corriente alterna de alta tensión, á una serie de subestaciones convenientemente distribuidas á lo largo de la línea férrea y á distancias relativamente pequeñas, porque en ellas se transformaba la corriente en continua, á fin de utilizarla en los motores de esta clase de corriente, lo mismo que en los tranvías.

Este sistema llamado trifásico-continuo dió excelentes resultados y se empleó mucho, especialmente en América. Sus inconvenientes principales son: que hay que multiplicar mucho las subestaciones, pues por lo general no pueden distar entre sí más de 13 kilómetros, y que en ellas hay que instalar convertidores rotativos de corriente alterna en trifásica, lo que, además de ser costoso de primera instalación y de la pérdida de energía en la transformación, requiere numeroso personal de vigilancia, que eleva los gastos de explotación.

Posteriormente, y en vista de los inconvenientes indicados, se abandonó casi en absoluto la corriente continua para las grandes líneas férreas, empleándose exclusivamente la corriente alterna, y en especial la monofásica, que es actualmente la preferida por las personas y entidades más competentes en la materia.

Este sistema, llamado monofásico, consiste en líneas generales en lo siguiente: la energía producida junto á los saltos de agua se transporta bajo forma de corriente monofásica á tensiones muy elevadas (60 000 voltios por ejemplo), á las subestaciones situadas á lo largo de la línea, y en las que con transformadores fijos de alto rendimiento se hace descender la tensión, manteniéndose, sin embargo, todavía suficientemente alta (10.000 voltios por ejemplo), para que el número de dichas subestaciones no resulte grande, y el hilo de trabajo sea de sección también pequeña.

Las locomotoras ó los coches automotores captan la corriente de dicho hilo de trabajo, la cual penetra en los transformadores, y en forma de baja tensión se utili-

za en los motores monofásicos que llevan consigo los vehículos antes indicados.

Este sistema, que como antes he dicho es el más perfeccionado en la actualidad, se propone para la tracción del ferrocarril directo de Madrid á Valencia, en el proyecto presentado por el Sr. Isla.

En el reciente Congreso celebrado en Berna, por la Asociación internacional de Caminos de Hierro, en el mes de Agosto último, el profesor doctor Gleichman, autoridad indiscutible en la materia, presentó una Memoria sobre la tracción eléctrica de los caminos de hierro grandes, y al hablar de la elección de corriente para el servicio de las líneas principales, dice que las administraciones de los caminos de hierro de los Estados de Prusia, Bádén y Baviera han dado la preferencia, entre todos los sistemas de tracción eléctrica, al de corriente monofásica, y las razones de esta decisión son las siguientes:

1.º La transmisión sencilla y económica de la energía entre la fábrica y el hilo de contacto sin los intermediarios complicados y costosos en servicio, del sistema trifásico-continuo.

2.º La línea de distribución de corriente, que bajo forma de línea unipolar puede ser establecida según las necesidades de la tracción de los caminos de hierro principales para tensiones más elevadas, ocasiona un gasto de establecimiento y de explotación sensiblemente menor, y sobre todo ofrece más garantías de buen funcionamiento que con la corriente trifásica. Permite, además, el empleo de agujas de construcción muy sencilla.

3.º La conveniencia perfecta del motor monofásico para las necesidades del servicio de las líneas principales; velocidad variable con la carga y gran esfuerzo de tracción en el arranque, con una independencia lo más completa posible ante la caída de tensión.

Este Congreso ha puesto también en evidencia lo que desde estos últimos años era conocido por los que se consagran al estudio de la tracción eléctrica, y es que en el mundo entero está planteado el gran problema económico y técnico de la electrificación de los caminos de hierro, ó sea el de saber si la tracción eléctrica puede reemplazar ventajosamente á la de vapor en las grandes líneas férreas.

No es esta la cuestión que precisamente puede discutirse en estos momentos en la elección de proyectos de ferrocarril directo de Madrid á Valencia; porque no se trata de utilizar en gran parte ninguna de las líneas existentes; porque tanto la de Alcázar, Albacete, La Encina, como la de Calatayud, Teruel, Sagunto, dan grandes rodeos, que se tratan de cortar con los trazados directos de nueva construcción, en los cuales, al estudiar el problema de la tracción, la cuestión económica se simplifica mucho; porque en las líneas nuevas no hay que amortizar de repente, como ocurre en las existentes de tracción de vapor, el capital considerable empleado en material móvil, que hay que renovar casi en absoluto, además de las transformaciones profundas que es necesario introducir en las vías, sobre todo de las estaciones, en las señales, en las líneas telegráficas, etc., para adaptarlas á las necesidades del cambio de explotación, que también lleva consigo la electrificación; pues de un modo general, los trenes relativamente cortos de salidas frecuentes y de gran velocidad reemplazan total ó parcialmente á los grandes convoyes remolcados por máquinas de vapor, que se suceden más de tarde en tarde y con velocidades medias más pequeñas.

El hecho de plantearse el problema de

la electrificación y después de los ensayos minuciosamente realizados por las grandes Compañías de ferrocarriles de las naciones más adelantadas de Europa y América, la decisión tomada de comenzar con la transformación de muchas líneas, es señal evidente de que se vislumbran grandes ventajas económicas en la tracción eléctrica, desde el momento en que no se retrocede ante los gastos extraordinarios que el cambio implica y que en muchas ocasiones se calcula que ha de doblar el capital invertido en las empresas de transporte. Si á pesar del freno enorme que estos cuantiosos desembolsos suponen, y del que ejercen los intereses creados en los sistemas existentes, la transformación se inicia, ésta debe ofrecer indudables beneficios.

En el Congreso antes citado, celebrado el verano último en Berna, presentó también una Memoria sobre tracción eléctrica Geo. Gibles, ingeniero americano, jefe de la tracción eléctrica del «Long Island Railwadi», y al estudiar los gastos comparativos entre la tracción eléctrica y la tracción de vapor, se expresa así:

«Al examinar las cifras correspondientes al año 1908, se notaba que en el «Long Island Railwadi» los gastos de la tracción eléctrica se han elevado á 17'80 cent. por coche-milla (55.303 céntimos por coche-kilómetro), mientras que con los trenes remolcados por locomotoras de vapor los gastos fueron de 27'95 cént. por coche-milla (86.838 céntimos por coche-kilómetro); la diferencia á favor de la tracción eléctrica es, pues, de 10'15 céntimos por milla (31.535 por kilómetro). En el «West Jersey & Seashore Railwadi» los gastos de la tracción eléctrica se han elevado á 20'46 céntimos por coche milla (63.567 céntimos por coche-kilómetro), y los de tracción de vapor á 22'30 céntimos (69.284 céntimos por coche-kilómetro); la economía en favor del servicio eléctrico es, pues, de 1'84 céntimos por coche-milla (5.717 por coche-kilómetro).

El resultado, relativamente desfavorable dado por la tracción eléctrica sobre el «West Jersey», desde el punto de vista económico, se explica por la diferencia de la naturaleza del servicio de las líneas, y por el hecho que en el «Long Island» la longitud media de los trenes de vapor era próximamente la misma que en la tracción eléctrica y que las paradas eran frecuentes, por lo cual el servicio era costoso. En el «West Jersey» el número medio de carruajes de los trenes de vapor era doble del de los trenes eléctricos, y una gran parte del servicio comprendía expresos de largos recorridos, con pocas paradas, y presentaba un carácter excepcionalmente económico. No sólo en América, sino casi tan especialmente en Europa, las naciones más adelantadas han aceptado resultadamente la tracción eléctrica para las grandes líneas férreas, en Alemania, Suiza, Austria, Suecia, Noruega, etc., se pueden citar numerosos ejemplos que confirman lo que digo.

Para justificar que ya el problema ha salido del período de ensayos, me ha parecido oportuno hacer una estadística completa de todos los ferrocarriles existentes en las naciones de Europa en los que se emplea la tracción eléctrica, prescindiendo de los tranvías, en los cuales, como antes he dicho, nadie discute las ventajas de dicho sistema de tracción. La estadística indicada acompaña á esta Memoria.

Las ventajas que ofrece la electricidad para la tracción de las líneas férreas, tiene que acentuar en las de nueva construcción, desde el momento en que se puede prescindir del peso muerto, que en el capital social implica el abandono del material móvil y la costosa transformación de mucha parte del fío.

Los gastos de explotación ya hemos visto que también se reducen, debido principalmente á que se centraliza la producción de energía, la que fácilmente, y con pocas pérdidas, se transporta á los puntos de consumo. La economía de que hablamos aumenta en general cuando se pueden disponer, á no mucha distancia del ferrocarril, saltos de agua, como ocurre en el trazado del ferrocarril directo de Madrid á Valencia, al que, según el proyecto presentado, darán energía dos aprovechamientos hidráulicos, uno situado en Alarcón, á seis kilómetros de distancia, y otro en Jábega, á veinticinco kilómetros del trazado, no siendo difícil, si futuras necesidades lo exigieran, encontrar otros saltos de agua en excelentes condiciones para el suministro de energía, lo que cada vez se facilita más con las altas tensiones á las que prácticamente pueden hacerse los transportes, problema que para verle resuelto no necesitamos salir de España, pues la Sociedad Hidroeléctrica Española tiene en explotación perfecta un aprovechamiento hidráulico, desde cuya central de Molinar, situada precisamente no muy lejos del salto de Jábega, se transporta la energía á tensiones de 60.000 voltios, iguales que las que se proponen en el proyecto del Sr. Isla, hasta Madrid, á una distancia de 250 kilómetros.

En el extranjero puedo citar el ejemplo del ferrocarril eléctrico de Suecia Kiruna-Kiikgrasen, en el que se transporta una cantidad de energía mucho mayor que la que se necesita en la línea directa de Madrid á Valencia, mediante una línea de alimentación de 150 kilómetros á una tensión de 80.000 voltios, que se distribuye en varias subestaciones situadas á lo largo del trazado, el cual tiene 130 kilómetros de longitud. Después de varios años de ensayos y estudios con el sistema monofásico, el Congreso sueco ha acordado electrificar sucesivamente los ferrocarriles de su país, y la línea mencionada se está ya electrificando.

Otra de las grandes ventajas que ofrece la tracción eléctrica es la mayor facilidad con que pueden alcanzarse grandes velocidades, respecto á las que, en igualdad de condiciones, se pueden conseguir con locomotoras de vapor, y simultáneamente las mayores pendientes, que sin menoscabo de las velocidades medias y comerciales se pueden dar en cortos trayectos del trazado.

Esta cuestión de velocidades y pendientes tienen en España gran importancia por la orografía especial de su suelo, cruzado por numerosas y elevadas cordilleras, lo que al reducir las pendientes dificulta los trazados é imposibilita el que de un modo rápido pueda el centro de España, donde está situada la capital, comunicarse con la periferia, que es la zona más rica de la Península.

Este es, precisamente, el objeto fundamental, la razón de ser del proyecto del ferrocarril directo de Madrid á Valencia, pues con él se pretende que los dos extremos de la línea, distantes en el trazado del proyecto del Sr. Isla 355 kilómetros, se unan mediante trenes rápidos, que hagan el recorrido en poco más de cuatro horas á una velocidad media de 83 kilómetros, lo que implica en el trazado que se examina una velocidad media en marcha de 85 kilómetros y una máxima en marcha de 96 kilómetros.

El Sr. Isla en su proyecto, con excelente acuerdo, ofrece en todas estas cuestiones de técnica muy especial la garantía de una casa que se ha dedicado á la resolución práctica de estos problemas de tracción y que ha construido ferrocarriles análogos, por lo cual, seguramente, al calcular la relación en que se encuentran las velocidades media, comercial y máxima, habrá tenido en cuenta la resistencia á la

tracción de los carriles, la que la atmósfera presenta, lo que es de gran importancia en las velocidades y para lo que tendrá curvas exactas, deducidas de los numerosos experimentos que al efecto habrá hecho. Con estos datos y el conocimiento de la característica de los motores y el perfil longitudinal de la línea, habrá construido un diagrama, cuya superficie, medida y dividida por el tiempo marcado en el itinerario previsto, habrá dado la velocidad media.

Esta, por los números que antes he indicado, se aparta poco de la máxima, debido á que en el proyecto de que se trata las paradas de los rápidos son tan solamente dos en todo el trayecto; así que por término medio harán sin detenerse recorridos de unos 120 kilómetros, en los que las pérdidas de tiempo por parada, arranque y frenado tienen una importancia relativa pequeña.

La influencia de las pendientes máximas adoptadas en este trazado también es pequeña, en el resultado de la velocidad media en su relación con la máxima, porque, en primer término, las pendientes de 30 milésimas, máxima admitida y perfectamente admisible para la tracción eléctrica, se adopta en trayectos relativamente cortos.

Con los automotores y las locomotoras eléctricas se llega á obtener un peso útil de adherencia imposible de alcanzar con las locomotoras de vapor; pero si, por la costumbre justificada en éstas, aunque no en las eléctricas, se quisiera reducir el límite de pendiente antes indicado á 20 milésimas, por ejemplo, la influencia de esta variación en la de la velocidad media, sería casi nula, y si ésta quisiera conservarse igual á la del proyecto presentado, no habría inconveniente alguno en forzar la velocidad máxima hasta 100 kilómetros por hora, corriente en los ferrocarriles eléctricos. Este aserto puede comprobarse en el cuadro estadístico que acompaña á esta Memoria. Ejemplos: Rotterdam-Hoag-Scheveningen.

De todo lo anteriormente expuesto se deduce que la tracción eléctrica está indicada en el proyecto del ferrocarril directo de Madrid á Valencia por las razones siguientes:

- 1.º Por la economía de los gastos de explotación, debido á que se centraliza la producción de la energía necesaria á la tracción y á que pueden utilizarse saltos de agua próximos al trazado.
- 2.º Por las mayores velocidades máxima, media y comercial que pueden alcanzarse, reduciéndose á un mínimo el tiempo del recorrido total.
- 3.º Por las mayores pendientes que en caso necesario pueden adoptarse en el trazado, evitándose rodeos que alarguen su longitud.
- 4.º Por la mayor comodidad que para los viajeros implica la tracción eléctrica, que evita el humo, la carbonilla y demás molestias inherentes á la tracción por vapor.
- 5.º Porque este ferrocarril podría servir de experiencia y modelo á los que en España será necesario construir con tracción eléctrica, como único medio de salvar las dificultades ofrecidas por la orografía especial de muchas regiones.

Como, además, en el proyecto del señor Isla se adopta entre todos los sistemas de tracción eléctrica conocidos, el que, dado el estado actual de adelanto de la ciencia eléctrica, se considera el mejor, y como las pendientes del trazado y las velocidades propuestas para los trenes son normales en los ferrocarriles eléctricos que actualmente se construyen, opino que este pro-

Ry (Lancaster Heysham).—London Brighton.

## Francia

Metropolitano de Paris.—Paris-Versailles.—St. Georges de Comniers-La Musé.—Grenoble-Chapareíllan.—Paris-Juvisy.—Marseille-Aix en Provence.—Villefranche Bourg-Madame.—Fayet-St. Gervais Chamonix.—Tergnier-Aisne.—Lyon.—Cannes-Ventimille.—Toulouse-Ventimille.—Toulouse-Bayonne.—Haute-Vienne.

## EXTRACTO DEL INFORME del ingeniero de Caminos don Narciso Amigó

El ingeniero de Caminos D. Narciso Amigó, como autor del proyecto de ferrocarril directo de Madrid á Utiel y de Utiel al puerto de Valencia, se presenta á la información pública anunciada en la «Gaceta de Madrid» con fecha 6 del corriente, para poner de manifiesto que el proyecto presentado por el ingeniero de Minas don José Carbonell, de Madrid á Utiel, con tracción á vapor, no cumple las condiciones del concurso, en el apartado D del artículo 6.º ni el artículo 9.º, que dispone el primero que la velocidad comercial mínima sea de 50 kilómetros por hora, y en la segunda que se presenten los puentes debidamente calculados y justificados, con arreglo á la necesidades de la línea.

En todos los ferrocarriles españoles la velocidad máxima alcanzada por sus expresos y rápidos no pasa en el que más de 48 kilómetros por hora, cuya velocidad no llega á alcanzarse en el expreso que recorre el trayecto de Barcelona á la frontera francesa, que es el que mayor velocidad comercial tiene: Los expresos de la línea del Norte y de M. Z. A., excepción hecha al expreso mencionado, no llegan á tener una velocidad comercial de 45 kilómetros por hora. Estas velocidades se alcanzan mediante un sistema de vía resistente y muy consolidado, cuyos elementos son carriles de 40 kilos de peso por metro lineal; traviesas de grandes dimensiones; sujeción por medio de tirafondos exclusivamente del carril con la traviesa y placas de asiento en toda la vía, variando su número, según sea en recta ó en curva, llegando á tener placas de asiento en todas las traviesas cuando se trata de curvas de radio mínimo. Exceptuando el peso de cuarenta kilos que propone el Sr. Carbonell para los carriles, el resto de sistema de vía es completamente insuficiente, no ya para la velocidad comercial que hoy día tienen los correos españoles, de unos 33 kilómetros por hora, para los que más velocidad alcanzan, como el actual correo expreso de Valencia, sino para los expresos mencionados anteriormente, y, por lo tanto, reúnen muchísimas menos condiciones para poder servir á expresos de velocidades comerciales superiores á 50 kilómetros, como marca el concurso, toda vez que no se proyectan placas de asiento, y se propone la sujeción del carril con la traviesa por medio de escarolas y grapas, sistema usado únicamente para líneas económicas de pequeño tráfico y trenes muy ligeros.

La velocidad comercial de 50 kilómetros por hora requiere velocidades máximas de 80 á 85 kilómetros, sobre todo si se tiene en cuenta el perfil que tiene el ferrocarril de Madrid á Utiel del proyecto del Sr. Carbonell, en que únicamente un 25 por 100 está en horizontal; que las rampas de 0'015 á 0'010 alcanzan un 21 por 100; de 0'015 al 0'020, un 8 por 100 y de 0'010 á 0'000 un 9 por 100, y que en pendientes del 0'015 al 0'020 un 4 por 100; del 0'010 al 0'015 un 20 por 100 y de 0'000 á 0'010 un 13 por 100; por consiguiente, dado di-

cho perfil, el sistema de vía debe ser mucho más resistente y con carril más pesado que el que actualmente tiene el Norte y M. Z. A. en la generalidad de sus líneas, y por lo tanto, con el sistema de vía propuesto no podrán alcanzarse velocidades superiores a las que se tenían en las citadas líneas hace treinta años, en que no se obtenían velocidades comerciales superiores a 35 kilómetros por hora, cuya comparación está perfectamente justificada, dado el perfil longitudinal que estas grandes líneas tienen, que es en ninguna de ellas mejor que el de la que nos ocupa, pues en la de Madrid á Alicante, Madrid á Sevilla y otras, el tanto por ciento de pendientes y rampas, superiores á 0,050, es inferior á la que tiene el perfil propuesto por el Sr. Carbonell.

La influencia que las pendientes tienen en las líneas férreas con tracción á vapor, en lo que se refiere á las grandes velocidades que deben tener los trenes, es de una importancia grandísima, pues bien sabido es que cada milésima supone un kilogramo de esfuerzo por tonelada, la cual, multiplicada por la velocidad, aumenta considerablemente el esfuerzo de tracción, y como éste en definitiva depende de las dimensiones y superficie de vaporización de la caldera, hace que no se pueda pasar de un cierto límite, teniendo en cuenta el peso y dimensiones totales de las locomotoras. Así, para velocidades de 80 kilómetros por hora se necesitan 1,77 caballos de fuerza en horizontal, y 2,22 en rampa de 5 milésimas; para velocidades de 90 kilómetros, 2,53 en horizontal y 4,19 en rampa de 5 milésimas. Estos datos están tomados de las experiencias de monsieur Bousquet, ingeniero jefe de material y tracción de la Compañía del Norte francesa, y hacen ver que para grandes velocidades no conviene, naciendo uso de la tracción á vapor, pasar de rampas superiores á 5 milésimas. Dadas las dimensiones y pesos que tienen las modernas locomotoras, que es de unas 50 toneladas próximamente y pueden producir 1.100 caballos.

Como en el perfil del proyecto de que se trata las pendientes superiores á 5 milésimas están en gran número y como las locomotoras que se proponen son de 36 toneladas de peso total, es completamente imposible alcanzar velocidades grandes, aun prescindiendo de las condiciones del sistema de vía, lo cual es reconocido por su propio autor en la página 77 de su Memoria, en que dice que la velocidad ordinaria en marcha de los trenes que han de circular por su vía será de 42 á 45 kilómetros por hora, admitiendo estas velocidades como máximas, y por lo tanto una velocidad comercial de 40 kilómetros por hora, la cual, según las consideraciones expuestas anteriormente, no se podrán alcanzar, se tiene (aparte de la consideración de no ajustarse al concurso abierto por el Gobierno), que de Madrid á Valencia, por la línea propuesta con tracción á vapor, un recorrido de 283 kilómetros de Madrid á Utiel, y de Utiel á Valencia 89, que hacen en total de 371 kilómetros, los cuales, recorridos á la velocidad comercial de 40 kilómetros por hora, prescindiendo de la pérdida de tiempo en el empuje de Utiel y suponiendo esta velocidad sobre la línea actual de Utiel-Valencia, que no es posible admitirlo si no se hace una completa separación y modificación del perfil longitudinal en algunas partes, se invertirían nueve horas, quince minutos por la línea Madrid-Utiel-Valencia. Si las Compañías Norte y Mediodía establecieran trenes rápidos análogos á los de Madrid-Irán, Madrid-Barcelona, etcétera, etc., invertirían diez horas, treinta minutos, es decir, que después de hacer un sacrificio el Estado subvencionando una línea para dotar de comunicaciones directas á Madrid con Valencia, se obtendría solamente «una ventaja de una hora» con

ajustándose á la ley y concurso publicados para llegar al fin ansiado por los intereses generales y por la opinión pública, presentó completa la verdadera solución anhelada por todos, esto es: el proyecto de ferrocarril entre Madrid y Utiel y su prolongación de Utiel á Valencia y su puerto, de perfecto acuerdo con el artículo 4.º de la ley especial publicada en 1.º de Marzo de 1909, ajustándose completamente á la R. O. para el concurso de proyectos publicada en la «Gaceta de Madrid» de 18 de Abril de 1909.

3.º Que teniendo en cuenta la base 3.ª de la R. O. antes citada, que clara y concretamente faculta la adopción de la tracción eléctrica, y previos estudios de los ferrocarriles eléctricos existentes en explotación y construcción en Europa, y asimismo las líneas con tracción á vapor que se están electrificando, y consultas efectuadas al mismo fin con las direcciones y representaciones en España de las más poderosas y acreditadas factorías en materia de electricidad: «Siemens & Schuckert», «Osaka», «Brown Boveri» y otras; y teniendo en cuenta de otro lado la orografía é hidrografía del trazado á recorrer entre Madrid y el puerto de Valencia, y en su consecuencia, las considerables fuerzas hidráulicas, en su mayoría inaprovechadas, adquirió el firme convencimiento de que la tracción eléctrica, adoptada como motor para este ferrocarril, reunía todas las ventajas conducentes al establecimiento de una línea modelo.

4.º Los informes recibidos de los establecimientos eléctrico industriales antes citados, como así la brillante información del eminente ingeniero de Caminos y profesor de electricidad en la Escuela de Ingenieros, D. Vicente Machimbarrena, evidencian, más que la conveniencia, la necesidad de aplicar la tracción eléctrica al ferrocarril directo de Madrid-Utiel-Valencia y su puerto.

Valencia será el puerto de Madrid y de la región central de España, y sus actividades alcanzarán un rango sólo comparable á Marsella, Hamburgo y otros de los mejores del mundo.

Madrid, á cuatro horas del Mediterráneo, podrá considerarse casi puerto de mar y la construcción de la línea directa y homogénea de Madrid al Mediterráneo, transformará no sólo á las dos capitales extremas, desarrollando poderosamente industria, comercio y bienestar, si que estas ventajas se harán sentir notablemente en el resto de España.

Madrid, 13 de Octubre de 1910.

Juan Isla Domenech.

Excmo. señor gobernador civil de la provincia.

## DE ZARAGOZA

(POR TELÉFONO)

La primera corrida

Zaragoza 13 (7 t.).

El día amaneció lluvioso, y durante la mañana estuvo lloviendo á cántaros; pero á las tres comenzaron á abrirse las nubes y lució el sol espléndido. La gente, muy contenta, se dirigió á la Plaza de Toros.

Entrada, buena. Preside el alcalde, señor Juncosa. Se lidia ganado de Laffite, por las cuadrillas de Vicente Pastor, Gallito y Cocherito.

El primero cumple en los dos primeros tercios.

Pastor hace una buenísima facha con la muleta, sobresaliendo dos naturales y dos en redondo, superiores. Entra á matar muy bien y hace rodar al cornúpeto de una hasta el puño, en las mismas pendedolas. (Gran ovación y la oreja del di-funto.)

En el segundo quiebra Gallito de rodillas y clava un par colosal. Con la muleta

## POR EL PRESIDENTE SAENZ PEÑA

Para conmemorar la toma de posesión de la presidencia de la República Argentina por el doctor D. Roque Sáenz Peña, se celebró anteanoche un banquete en el Ideal Room.

Se guardó un puesto de honor en la presidencia, cuya silla cubría una bandera argentina, sentándose á derecha é izquierda el ex ministro y almirante de la Armada, Sr. Concas, y el general Benítez. Ocupaba la otra presidencia de la mesa el ministro de la Argentina en España, Sr. Wilde, entre los ex ministros Barrera, argentino, y Rodríguez San Pedro.

Asistieron además, entre otros, el presidente de la Asociación de la Prensa, señor Moya, y los Sres. Benlliure (Mariano y Juan Antonio), marqués de Olivart, Zaldo, Zapata, Escoriaza, Martín Fernández, Milla Serra, Soler, Concas (hijo), Castellanos, Liju (Juan), Alfaro, Herrández, Tovia, Barilari, Enciso, Jardón (Fernando y Eduardo) y Miguel de Val.

Al final de la comida, el Sr. De Val levó entusiastas adhesiones del alcalde de Madrid, Sr. Francos; del ex ministro señor Mellado, del senador Sr. Labra, del ex ministro argentino Sr. Tedin, del poeta Fernández Shaw y de los secretarios de las legaciones de Perú y de Cuba, Sres. De la Fuente y Pichardo.

Brindóse fraternalmente por la prosperidad de la Argentina y de España, por el fomento de las más cordiales relaciones entre ambos países y por el nuevo presidente, y se redactó un cablegrama que, con las firmas de todos los presentes, se cursó en esta forma:

«Buenos Aires.—Presidente Sáenz Peña. Unidos banquete á ministro argentino amigos admiradores de V. E., brindamos prosperidad país y dicha suya.»

Finalmente, el fotógrafo de «Caras y Caretas», de Buenos Aires, obtuvo algunas fotografías.

## Cuerpos Colegisladores

### SENADO

El Sr. Salvador abre la sesión á las tres y veinticinco, hallándose en el banco azul los ministros de Fomento y Gracia y Justicia.

Escaños y tribunas, desanimadísimos. Después de un ruego del Sr. Suárez Inclán, entrase en el orden del día con la aprobación del dictamen acerca del proyecto de ley cediendo al Ayuntamiento de Zamora el cuartel viejo de caballería y el llamado Pajar del Rey.

Continúa la discusión del proyecto de ley de «promesa y juramento», y dice el Sr. Rodríguez San Pedro que, antes de hablar, desea oír al ministro de Gracia y Justicia.

El ministro de GRACIA Y JUSTICIA: El proyecto tiende á poner á todos los ciudadanos en condiciones de igualdad y á armonizar los preceptos de nuestra legislación. Era necesario, además, para interpretar rectamente el espíritu de la Constitución.

El marqués de PIDAL consume el tercer turno en contra, diciendo que la supresión del juramento, que es por sí solo una garantía de la sociedad, no es necesario ni acusa ninguna incompatibilidad con las leyes vigentes.

El Sr. LABRA: Su señoría se declara defensor de la fuerza obligatoria del juramento, y como éste requiere la profesión de una religión positiva, es lógico imponérselo al que no profesa ninguna?

Para éstos no cabe sino la promesa, que ofrece tanta garantía, tratándose de un hombre honrado, como el juramento.

El ministro de HACIENDA niega que en la Memoria del ministro de Fomento se haya planteado la cuestión de confianza; que no cabe, en el estudio de los presupuestos, tal declaración, y que únicamente al presidente del Consejo corresponde plantear la cuestión de confianza.

El Sr. SALILLAS replica que suponía se daría esa contestación; pero que el señor Cobián reconocerá que en ese caso el ministro de Fomento se ha corrido.

Rectifica el Sr. SALILLAS, pronunciando un nuevo y detenido discurso.

Se suspende el debate y el Sr. ALFARO combató el dictamen del Tribunal Supremo sobre las actas de la circunscripción de Oriedo.

El Sr. QUIROS le defiende y se aprueba el dictamen en votación ordinaria.

A las ocho y media se fija el orden del día para hoy y se levanta la sesión.

## HUELGA DE FERROVIARIOS

(POR TELEGRAMA)

Detenciones practicadas.—Balcones en tinieblas.—Trenes que circulan.

Paris 13 (1-2 n.).

A raíz de practicarse un registro en el periódico «La guerre sociale», fueron detenidos esta tarde sus redactores, los revolucionarios Merle y Almeréda.

Se han dictado otros muchos autos de prisión, asegurándose que entre ellos figura el de Pataud, ex secretario general del Sindicato de electricistas.

El compañero Bidegarray, secretario general del Sindicato nacional de Trabajadores ferroviarios, ha sido detenido también, en unión re otros dos cabecillas huelguistas.

Esta tarde, á las seis, á raíz de terminar una reunión celebrada por el Comité intersindical Metropolitano y el Sindicato de industrias eléctricas, se enviaron órdenes á los sectores eléctricos de Paris para que cesara inmediatamente el trabajo en ellos.

Media hora después comenzaba ya á faltar el fluido en varios puntos de los bulevares.

También ha sido cortada la corriente eléctrica en la línea telefónica que une el ministerio del Interior y la prefectura de la Policía.

Los trenes salieron con gran regularidad en el Oeste-Estado.

Todos los trenes de abastos, del Oeste, llegaron á Paris.

En Niza

Niza 13.

A causa de la huelga general de ferroviarios, el gobernador civil y el alcalde tomaron medidas energicas para reprimir posibles desmanes.

El regimiento 12 de infantería y fuerzas de caballería ocupan militarmente las estaciones ferroviarias.

La Compañía ferroviaria del Sur de Francia no ha secundado el movimiento huelguista.

Paris sin luz

Paris 13.

A las seis y treinta, esta tarde, faltó de repente la luz eléctrica en el palacio de Justicia.

Poco después, faltó también en los barrios de la Magdalena, Campos Eliseos y Faubourg Saint Honoré, boulevard San Miguel, avenidas de Clichy y Saint Ouen y barrio de Passy.

Las tiendas, cafés y restaurants tuvieron que alumbrarse con velas, quinqués y gas.

Quedaron parados los tranvías en algunas líneas.

A las siete se quedaron sin luz eléctrica el palacio del Eliseo y el ministerio del Interior.

A la misma hora, aproximadamente, ocurrió lo propio en la orilla izquierda del Sena, cerrando sus tiendas muchos co-

POB EL PRESIDENTE SAENZ PEÑA

Para conmemorar la toma de posesión de la presidencia de la República Argentina por el doctor D. Roque Sáenz Peña, se celebró anteanoche un banquete en el Ideal Room.

Se guardó un puesto de honor en la presidencia, cuya silla cubría una bandera argentina, sentándose a derecha é izquierda el ex ministro y almirante de la Armada, Sr. Concas, y el general Benítez. Ocupaba la otra presidencia de la mesa el ministro de la Argentina en España, Sr. Wilde, entre los ex ministros Barrera, argentino, y Rodríguez San Pedro.

Asistieron además, entre otros, el presidente de la Asociación de la Prensa, señor Moya, y los Sres. Benlliure (Mariano y Juan Antonio), marqués de Olivart, Zaldo, Zapata, Escoriaza, Martín Fernández, Milla Serra, Soler, Concas (hijo), Castellanos, Liju (Juan), Alfaro, Herrándiz, Tovia, Barilari, Enciso, Jardón (Fernando y Eduardo) y Miguel de Val.

Al final de la comida, el Sr. De Val levó entusiastas adhesiones del alcalde de Madrid, Sr. Francos; del ex ministro señor Mellado, del senador Sr. Labra, del ex ministro argentino Sr. Tedin, del poeta Fernández Shaw y de los secretarios de las legaciones de Perú y de Cuba, Sres. De la Fuente y Pichardo.

Brindóse fraternalmente por la prosperidad de la Argentina y de España, por el fomento de las más cordiales relaciones entre ambos países y por el nuevo presidente, y se redactó un cablegrama que, con las firmas de todos los presentes, se cursó en esta forma:

«Buenos Aires.—Presidente Sáenz Peña. Unidos banquete á ministro argentino amigos admiradores de V. E., brindamos prosperidad país y dicha suya.»

Finalmente, el fotógrafo de «Caras y Caretas», de Buenos Aires, obtuvo algunas fotografías.

Cuerpos Colegisladores  
SENADO

El Sr. Salvador abre la sesión á las tres y veinticinco, hallándose en el banco azul los ministros de Fomento y Gracia y Justicia.

Escaños y tribunas, desanimadísimos. Después de un ruego del Sr. Suárez Inclán, entrase en el orden del día con la aprobación del dictamen acerca del proyecto de ley cediendo al Ayuntamiento de Zamora el cuartel viejo de caballería y el llamado Pajar del Rey.

Continúa la discusión del proyecto de ley de «promesa y juramento», y dice el Sr. Rodríguez San Pedro que, antes de hablar, desea oír al ministro de Gracia y Justicia.

El ministro de GRACIA Y JUSTICIA: El proyecto tiende á poner á todos los ciudadanos en condiciones de igualdad y á armonizar los preceptos de nuestra legislación. Era necesario, además, para interpretar rectamente el espíritu de la Constitución.

El marqués de PIDAL consume el tercer turno en contra, diciendo que la supresión del juramento, que es por sí sola una garantía de la sociedad, no es necesario ni acusa ninguna incompatibilidad con las leyes vigentes.

El Sr. LABRA: Su señoría se declara defensor de la fuerza obligatoria del juramento, y como éste requiere la profesión de una religión positiva, ¿es lógico imponérselo al que no profesa ninguna?

Para éstos no cabe sino la promesa, que ofrece tanta garantía, tratándose de un hombre honrado, como el juramento.

El ministro de HACIENDA niega que en la Memoria del ministro de Fomento se haya planteado la cuestión de confianza; que no cabe, en el estudio de los presupuestos, tal declaración, y que únicamente al presidente del Consejo corresponde plantear la cuestión de confianza.

El Sr. SALILLAS replica que suponía se daría esa contestación; pero que el señor Cobián reconocerá que en ese caso el ministro de Fomento se ha corrido.

Rectifica el Sr. SALILLAS, pronunciando un nuevo y detenido discurso.

Se suspende el debate y el Sr. ALFARO combate el dictamen del Tribunal Supremo sobre las actas de la circunscripción de Oviedo.

El Sr. QUIROS le defiende y se aprueba el dictamen en votación ordinaria.

A las ocho y media se fija el orden del día para hoy y se levanta la sesión.

HUELGA DE FERROVIARIOS

(POR TELEGRAMA)

Detenciones practicadas.—Eulovras en finisblas.—Trenes que circulan.

Paris 13 (1-2 n.).

A raíz de practicarse un registro en el periódico «La guerre sociale», fueron detenidos esta tarde sus redactores, los revolucionarios Merle y Almereyda.

Se han dictado otros muchos autos de prisión, asegurándose que entre ellos figura el de Patand, ex secretario general del Sindicato de electricistas.

El compañero Bidegarray, secretario general del Sindicato nacional de Trabajadores ferroviarios, ha sido detenido también, en unión re otros dos cabecillas huelguistas.

Esta tarde, á las seis, á raíz de terminar una reunión celebrada por el Comité intersindical Metropolitano y el Sindicato de industrias eléctricas, se enviaron órdenes á los sectores eléctricos de Paris para que cesara inmediatamente el trabajo en ellos.

Media hora después comenzaba ya á faltar el fluido en varios puntos de los bulevares.

También ha sido cortada la corriente eléctrica en la línea telefónica que une el ministerio del Interior y la prefectura de la Policía.

Los trenes salieron con gran regularidad en el Oeste-Estado.

Todos los trenes de abastos, del Oeste, llegaron á Paris.

En Niza

Niza 13.

A causa de la huelga general de ferroviarios, el gobernador civil y el alcalde toman medidas energicas para reprimir posibles desmanes.

El regimiento 12 de infantería y fuerzas de caballería ocupan militarmente las estaciones ferroviarias.

La Compañía ferroviaria del Sur de Francia no ha secundado el movimiento huelguista.

Paris sin luz

Paris 13.

A las seis y treinta, esta tarde, faltó de repente la luz eléctrica en el palacio de Justicia.

Poco después, faltó también en los barrios de la Magdalena, Campos Eliseos y Faubourg Saint Honoré, boulevard San Miguel, avenidas de Clichy y Saint Ouen y barrio de Passy.

Las tiendas, cafés y restaurants tuvieron que alumbrarse con velas, quinqués y gas.

Quedaron parados los tranvías en algunas líneas.

A las siete se quedaron sin luz eléctrica el palacio del Eliseo y el ministerio del Interior.

A la misma hora, aproximadamente, ocurrió lo propio en la orilla izquierda del Sena, cerrando sus tiendas muchos co-

del educador laico Ferrer, que quiso crear en España la primera escuela racionalista, liberada de los prejuicios seculares.

El Sr. Ovejero pronunció una oración de tonos cálidos. Con frase enérgica increpó á los que fusilaron á Ferrer, sicarios de Maura y de La Cierva.

El ilustre doctor Sinarro habló con esa oratoria de cátedra, humorística y familiar, que le es peculiar. Dijo cosas deliciosas sobre el sumario y sobre la manera con que el Sr. Maura tergiversó insidiosamente las protestas del extranjero.

El hombre de ciencia y el psicólogo eminentemente delictivo al auditorio refiriendo apreciaciones de los intelectuales extranjeros sobre Ferrer.

Levantó la sesión el diputado Sr. Pi y Suñaga, pronunciando elocuentes palabras.

Centro Instructivo del Hospital

Presidió D. Luis Casanueva. Hablaron los Sres. Ruiz, De las Mozas, Casanueva y Fernández Morales. Todos fueron muy aplaudidos.

Centro Federal

Presidió D. Hilario Palomero. Hablaron los Sres. Perdiguero, Estevez, Ruiz Zorrilla, Barriobero, Conesa y Durán, siendo todos muy aplaudidos y muy especialmente el Sr. Barriobero, que fué ovacionado repetidas veces con entusiasmo.

«La Joven España»

Una brillante representación de esta nueva y ya importantísima entidad, dejó oír su voz en todas las veladas que anoche se celebraron.

Rafael Sánchez Ocaña, el joven y cultísimo doctor en Derecho, cuya palabra vibrante y cuya argumentación reflexiva y serena es elogiada siempre en cuantos actos interviene, obtuvo anoche un nuevo y ruidoso triunfo en el Centro Radical de la calle del Príncipe.

Proclamó las ventajas de la enseñanza racionalista, exenta de todo prejuicio religioso, afirmando que las ideas que se basan en la libertad y en la democratización de la verdad, han triunfado y seguirán triunfando siempre, á pesar de todas las persecuciones.

Estas—añadió—, aun cuando parezca paradójico, son convenientes porque sirven para demostrar quiénes son los verdaderos luchadores. La ovación fué grande.

\*

El presidente de «Joven España», don Augusto Barcia, consagrado cien veces como orador notabilísimo por la facilidad de su palabra y la abundancia de sus ideas, hizo anoche en la Casa del Pueblo uno de los discursos más brillantes que allí se pronunciaron.

En párrafos de gran elocuencia, interrumpidos varias veces por los aplausos entusiastas de la concurrencia, expuso Barcia el programa de «Joven España», y las razones que han obligado á esta Agrupación á intervenir en el asunto Ferrer.

Nosotros—dijo—no discutimos al hombre; no nos importa nada de él. Nosotros discutimos y queremos que se revise el procedimiento empleado para el enjuiciamiento y sentencia, por considerar que la justicia falta en él.

\*

Santiago Arimón, el joven y notable abogado, propagandista elocuente de «Joven España», habló anoche en el Centro Federal, en representación de aquella Asociación.

En párrafos brillantes, interrumpidos muchas veces por el asentimiento espontáneo y entusiasta de la concurrencia, Arimón analizó el proceso Ferrer, demostrando las evidentes anomalías é irregularidades que se contienen en la instrucción de aquella causa.

Se fijó principalmente en lo inico que fué el proceder del Gobierno impidiendo á todo trance que el proceso se sustanciase por la jurisdicción ordinaria, como si

ración, para cumplir la misión tutelar que sobre los emigrantes le está encomendada, dar la mayor publicidad posible á estas noticias, á fin de que lleguen á conocimiento de los que pretendan embarcar en las referidas condiciones, y proponer al ministro de la Gobernación diversas medidas de carácter sanitario.

SOCIEDAD EDITORIAL

DE ESPAÑA

El Comité Ejecutivo de esta Sociedad ha acordado repartir dividendos mensuales á cuenta de los beneficios que se obtengan.

Por los correspondientes al mes de Septiembre último percibirá cada acción de fundador cinco pesetas, y cada acción ordinaria 4'50 pesetas.

A fin de semestre, en vista del balance y liquidación, se procederá al pago del dividendo complementario por los beneficios sobrantes.

Desde el día 15 de Octubre corriente queda abierto el pago en las Oficinas, calle de Espoz y Mina, número 1, Madrid.

La Federación Agraria de Castilla

Un Manifiesto

La Federación Agraria de Castilla la Nueva ha publicado un Manifiesto que dirige á las Cortes y al país contribuyente, y en el que protesta de la obra financiera desarrollada por el actual Gobierno.

Se dice en ese documento que el señor Canalejas, que varias veces expuso en el Parlamento la afirmación de que España no podía sostener un presupuesto de ingresos superior á 750 millones, consiente ahora, como presidente del Consejo, que su ministro de Hacienda, el Sr. Cobián, imponga á nuestra exhausta nación el sacrificio de sufragar un presupuesto de 1.131 millones.

Sólo en el departamento de Guerra se aumentan más de 20 millones; primer beneficio que obtiene el pueblo de nuestros decantados triunfos en Africa!

Otro punto digno de fijar la atención es el proyectado empréstito de 1.500 millones, cuyo pago de amortización habrá de quedar incumplido en breve plazo, gravándose aún más la Deuda perpetua, tan abrumadora ya, que trunca el presupuesto.

¿La inversión de estos 1.500 millones? Según la Federación Agraria, eso ya nos lo explicarán en el Congreso á última hora, de prisa y corriendo, y nos dirán con qué planes cuenta el Gobierno para las mejoras agrarias, la repoblación forestal, creación de escuelas, etc., fines mejores á que se dedicará el famoso empréstito.

El Gobierno explicará en breves y floridos discursos todas estas minucias, y luego á aprobarlo todo.

Pero no, no ocurrirán así las cosas, porque para evitar el desastre se dirige y ruega la Federación Agraria de Castilla la Nueva á las Cortes, que se opongan á la pretensión del Gobierno; y el país, en general, que manifieste su oposición por cuantos medios tiene á su alcance.

TRIBUNALES

Las desgracias de un pinche

Ramón Martín Benito es un pinche de cocina muy desgraciado.

En primer lugar, tuvo la desgracia de enamorarse perdidamente de una mujer que no tenía nada de joven ni de linda.

Por si esto fuera poco, tuvo también la desgracia de que esa mujer que le sorbía el seso fuera aficionada, con excesiva desaprensión á toda clase de devaneos.

Tercera desgracia fué que, llevado de su pasión, se empeñara en corregir á Matca, que así se llamaba la dama de los

tar rectamente el espíritu de la Constitución.

El marqués de PIDAL consume el turno en contra, diciendo que la suscripción del juramento, que es por sí sola garantía de la sociedad, no es necesaria ni acusa ninguna incompatibilidad con leyes vigentes.

El Sr. LABRA: Su señoría se declara defensor de la fuerza obligatoria del juramento, y como éste requiere la profesión una religión positiva, ¿es lógico impulsarlo al que no profesa ninguna?

Para éstos no cabe sino la promesa, que ofrece tanta garantía, tratándose de un hombre honrado, como el juramento. Este proyecto es una fórmula de gobierno de gran utilidad práctica, pues viene a satisfacer necesidades sentidas, cuales son el respeto á todas las ideas y la conciliación de las creencias más opuestas. Se suspende esta discusión.

#### Debato político

El duque de SAN PEDRO DE GALANO, á quien aludió el Sr. Urquijo, pide que se reserve la palabra para cuando éste hable en la Cámara.

El obispo de JACA: Me felicito de las palabras tan cristianas que ayer pronunció el Sr. Canalejas. Si éstas las hubiese pronunciado desde el principio, hubiese evitado muchos recelos.

Hay en las palabras del Sr. Canalejas una promesa de favorecer al clero parroquial, y yo quiero preguntarle si hay en sus presupuestos proyectados algo que venga á confirmar estos propósitos.

El presidente del CONSEJO: Lo que su señoría califica de inquisición, no fue sino deber de gobernante.

Nosotros tenemos derecho á pedir á la Iglesia que censure nuestras doctrinas; pero que no las exagere ni las fuerza.

Yo no hago más que defenderme, pues yo oigo más que voces de combate, y yo quiero combatir nada más que con la persuasión.

Los prelados que hay aquí pueden decir que yo no puedo intervenir en la vida pública. (Grandes aplausos.)

Termina el Sr. Canalejas diciendo que este problema ha de resolverse en un ambiente de armonía, como preconizaron en la última etapa parlamentaria el arzobispo de Zaragoza y el obispo de Madrid.

El conde de BENALUA dice que el señor Urquijo le aludió directamente en su discurso de ayer.

Cita á varios grandes de España que profundamente católicos y monárquicos, no fueron á la manifestación.

El Sr. URQUIJO dice que él no ha intentado aludir en su discurso al conde de Benalúa.

Se levanta la sesión á las siete y cuarto.

## CONGRESO

(FINAL DE LA SESIÓN DE AYER)

### Orden del día

A las cuatro y cuarto pasa el Congreso á reunirse en secciones.

A las cuatro y cincuenta y cinco se reanuda la sesión, presidiendo el Sr. Ruiz Jiménez.

Se da cuenta del voto particular presentado por el Sr. Salillas al presupuesto general de gastos del Estado para 1911.

El autor del voto pide sea leído; pero dada la extensión del mismo, la presidencia ruega al Sr. Salillas que no insista en su deseo.

Después de un largo diálogo, en el que mantienen ambos sus propósitos, el señor SALILLAS pasa á explicar su voto, sin que sea leída la Memoria.

Comienza preguntando si puede un ministro plantear la cuestión de confianza en un Gabinete, y en qué casos puede el Gobierno plantearla ante el rey.

Creo necesario, antes de proceder á la discusión de los presupuestos, aclarar la divergencia de criterios existentes en materias económicas entre los señores presidente del Consejo y ministro de Fomento.

Declara que la minoría republicana está dispuesta á que se discuta el presupuesto con detenimiento.

--Yo, por mi parte--añade--, me dispongo á estar hablando, seis, ocho meses, lo que yo considere necesario. (Risas.)

Poco después, faltó también en los barrios de la Magdalena, Campos Eliseos y Faubourg Saint Honoré, boulevard San Miguel, avenidas de Clichy y Saint Ouen y barrio de Passy.

Las tiendas, cafés y restaurants tuvieron que alumbrarse con velas, quinqués y gas.

Quedaron parados los tranvías en algunas líneas.

A las siete se quedaron sin luz eléctrica el palacio del Elíseo y el ministerio del Interior.

A la misma hora, aproximadamente, ocurrió lo propio en la orilla izquierda del Sena, cerrando sus tiendas muchos comerciantes en el Barrio Latino.

A las nueve se apagó la luz eléctrica en los teatros de Cluny y el Odeón.

## UNA BOMBA EN PARIS

A las seis de la madrugada nos comunican de París que ha estallado una bomba, sin que, afortunadamente, haya causado desgracias personales.

A la hora en que se nos comunica la noticia, no se nos dan más detalles del suceso.

### EN MEMORIA DE FERRER

## Las veladas de anoche

### EN MADRID

Como estaba anunciado, anoche se celebraron en todos los Casinos y Círculos de Madrid, afiliados á la Conjuración republicano-socialista, veladas organizadas por el Comité Ejecutivo de ésta, con el concurso de la Agrupación «Joven España», para conmemorar el fusilamiento de Ferrer.

Todos los actos estuvieron concurridísimos, siendo insuficientes los locales en que se celebraron para contener al público que á ellos acudió.

### La Casa del Pueblo

Presidió D. Benito Pérez Galdós. Hablaron los compañeros Casanova y Barrio, Pablo Iglesias y D. Hermenegildo Giner de los Ríos, coincidiendo todos los oradores en que es necesario pedir la revisión del proceso Ferrer y en trabajar por todos los medios para que Maura no vuelva á ocupar el poder.

### Casino Radical

Presidió D. Emiliano Iglesias. El ex auditor de la Armada, Sr. Macías del Real, comentó el aspecto jurídico del proceso de Ferrer, afirmando que el director de la Escuela Moderna fué condenado sin pruebas, pues de haberlas habido el capitán Gacarán no hubiese pedido para su defendido la absolución.

El diputado, D. Emiliano Iglesias, dijo que el fusilamiento del idiota Clemente García fué un puente tendido por el Gobierno de Maura para llegar al de Ferrer, á quien no se fusiló por pedagogo, como por error creen algunos, sino sencillamente porque en el director de la Escuela Moderna veían los gobernantes un peligro para las instituciones.

Dijo luego el Sr. Iglesias que para efectuar la revolución no basta la obra evolutiva que se obtiene mediante la educación y la propaganda; es necesaria también la acción.

### Círculo Federal

Presidió D. Francisco Pi y Arsuaga. Los Sres. Yesares y Llorente hablaron, siendo muy aplaudidos.

El diputado á Cortes Sr. Albornoz pronunció un discurso elocuentísimo y vibrante. Analizó la labor antipedagógica de la Iglesia, que quiere arrogarse el título de educadora de los pueblos, y dijo muy á propósito que al lado de esas escuelas sordidas, levíticas, se levanta la figura noble

Santiago Arimón, el joven y notable abogado, propagandista elocuente de «Joven España», habló anoche en el Centro Federal, en representación de aquella Asociación.

En párrafos brillantes, interrumpidos muchas veces por el asentimiento espontáneo y entusiasta de la concurrencia, Arimón analizó el proceso Ferrer, demostrando las evidentes anomalías é irregularidades que se contienen en la instrucción de aquella causa.

Se fijó principalmente en lo inico que fué el proceder del Gobierno impidiendo á todo trance que el proceso se sustanciase por la jurisdicción ordinaria, como si se temiese que de estar encomendado el asunto á magistrados versados en leyes, la suerte del acusado fuera muy otra de la que fué.

El tribunal militar convenía porque está sujeto á una estrecha disciplina.

Una ovación entusiasta acogió la oración brillante de Arimón.

En el Círculo Federal habló anoche, representando á la Joven España, el brillante escritor Andrés González Blanco.

Fué su discurso de pensador y de poeta. Dijo que si los Sres. Maura y La Cierva habían llamado «apaches» á los que protestaron del asunto Ferrer, él no podía decir qué categoría social correspondía á los Sres. Maura y La Cierva.

La Joven España, que no es partido político, pero que naturalmente se inclina á las izquierdas, contribuye á este movimiento de opinión en la rehabilitación de la memoria de Ferrer. Comparó el ejemplo de Portugal, que ha dado el nombre de Avenida Ferrer, exaltando la memoria del gran pedagogo, á la Avenida de la Reina Amelia, que evoca la memoria de otras desastrosas figuras.

E nel Centro Obrero de Chamberí habló, en nombre de la Joven España, el joven y cultísimo catedrático Francisco Vera.

No fué su discurso una de esas oraciones tribunicias al uso, que pueden recogerse y glosarse en un par de cuartillas con sujeción á clichés manidos. La mentalidad y el verbo de Vera son poco comunes, y poco común resultó, por lo tanto, su labor, frecuentemente interrumpida por estruendosos aplausos.

Terminó su brillantísimo trabajo recordando la frase de Castelar: «La encina que ha de desafiar los siglos y el huracán nace de un débil tallo que se doblega bajo el ala de un insecto».

Vera recibió unánimes felicitaciones.

El doctor en Medicina D. Fernando Durán, joven de positivo talento y de gran cultura, habló en el Centro de la calle de Atocha, demostrando con su palabra sencilla y elocuente un estudio detalladísimo del proceso Ferrer.

Nada absolutamente dejó el Sr. Durán por analizar, probando plenamente por medio de hechos y documentos que obran en la causa las anomalías y absurdos jurídicos que se cometieron en la sustanciación del proceso.

Una ovación ruidosa y prolongada premió la notable obra del Sr. Durán cuando éste terminó su discurso.

## CONSEJO SUPERIOR DE EMIGRACION

El Consejo superior de Emigración se ha ocupado en su última sesión de los riesgos á que están sujetos los emigrantes españoles que embarquen en buques procedentes de Italia, pues siendo de cinco días el período de incubación del cólera, y tocando esos buques en España antes de que haya transcurrido ese tiempo desde su salida de aquella nación, pueden conducir individuos portadores del germen colérico latente y ocasionar durante la travesía una epidemia de cólera que amenazase gravemente la existencia de nuestros compatriotas, sin contar el riesgo á que se verían sujetos también los inspectores de emigración y demás personas que, por deberes de su cargo, tienen que subir á bordo de aquellos buques.

En su virtud, ha acordado dicha Comis-

## TRIBUNALES

### Las desgracias de un pinche

Ramón Martín Benito es un pinche de cocina muy desgraciado.

En primer lugar, tuvo la desgracia de enamorarse perdidamente de una mujer que no tenía nada de joven ni de linda.

Por si esto fuera poco, tuvo también la desgracia de que esa mujer que le sorbía el seso fuera aficionada, con excesiva desaprensión á toda clase de devaneos.

Tercera desgracia fué que, llevado de su pasión, se empeñara en corregir á Matea, que así se llamaba la dama de los pensamientos del pinche.

Y cuarta y última desgracia fué que, obsesionado por su pasión, un mamadado día Ramón Martín la mandó al otro mundo de unas cuantas puñaladas.

Difícilmente se pueden acumular más desdichas sobre un ser humano.

Una noche, Matea se fué á varios «cines» con su hermana y un tal Perfecto, dejando plantado á Ramón. Este la siguió desesperado aquella noche, sin que ni ella ni sus acompañantes le vieran. Quería convencerse de la ingratitud de su amada.

Cuando de regreso del paseo nocturno llegó Matea, la hermana y Perfecto, á la casa en que la primera habitaba, en la calle de Mira el Río, Ramón intentó subir; pero el sereno no se lo permitió.

El pobre pinche pasó la noche á la intemperie, mordiéndose de rabia, y llegado el día subió al cuarto de Matea.

Cuando llegó allí Ramón salía la criada, y al verle trató de impedirle el paso; pero él le dió un empujón y entró en la casa.

Matea asomó al oír ruido.

También lo hizo Perfecto; pero al ver á Ramón desapareció más que de prisa.

--¿Qué quieres?--preguntó ella.

--Dame mi ropa--contestó él.

Matea y su criada se abalanzaron sobre el aprendiz de cocinero y le arañaron.

Al fin, Matea fué en busca de la ropa solicitada, con objeto de acabar de una vez sus relaciones con Ramón; pero éste, mientras aquélla se inclinaba sobre un cajón, sacó un cuchillo y lo clavó en la espalda de su amante.

El arma atravesó la aorta, y Matea murió á los pocos momentos.

Ante el Jurado compareció ayer el desventurado Ramón.

Dijo éste que su amante quiso echarle de casa y Perfecto trató de agredirle con un revólver.

Los forenses aseguraron que el pinche no es un degenerado como la defensa pretende.

Terminada la prueba, el fiscal modificó sus conclusiones, en el sentido de estimar que el delito no constituía un homicidio, sino un asesinato.

El defensor, Sr. Serrano Batanero, estima en favor de su patrocinado casi todas las eximentes del Código.

Hoy proseguirá el juicio.

### Pleito interesante

En la Sala de lo civil del Tribunal Supremo se ha visto un pleito interesante, por tratarse, dentro de la legislación foral de Navarra, de la singular forma de otorgar testamento en el llamado de hermandad.

El letrado Sr. Alonso Colmenares, impugnó la validez de un testamento posterior al de hermandad, estimando que se revocaba éste. El Sr. Gasset (D. Rafael) dijo en su informe que reconocía la irrevocabilidad del testamento de hermandad; pero como este en la posterior disposición testamentaria había sido respetado en absoluto, debía prevalecer, según ha resuelto la Audiencia en su fallo.

Niporesas.

## CONTRA EL CUPO

Un «meeting»

Mañana sábado se celebrará en el Círculo Republicano, Abades, 20, un «meeting» de protesta contra el cupo.

Harán uso de la palabra los propagandistas Calvin Redondo y Vega de la Iglesia, Morcillo, Luis Cortés, Romero Arroyo y Luis Blanco Soria.

de Utiel y suponiendo esta velocidad sobre la línea actual de Utiel-Valencia, que no es posible admitirlo si no se hace una completa separación y modificación del perfil longitudinal en algunas partes, se invertirían nueve horas, quince minutos por la línea Madrid-Utiel-Valencia. Si las Compañías Norte y Mediodía establecieran trenes rápidos análogos a los de Madrid-Irán, Madrid-Barcelona, etcétera, etc., invertirían diez horas, treinta minutos, es decir, que después de hacer un sacrificio el Estado subvencionando una línea para dotar de comunicaciones directas a Madrid con Valencia, se obtendría solamente «una ventaja de una hora» con relación al servicio que podrían establecer las Compañías existentes.

En cuanto al artículo 9.º no queda cumplido, no sólo con relación al concurso, sino con relación a la instrucción vigente de 25 de Mayo de 1902, para la redacción de puentes metálicos, puesto que todo el viaducto del Cabriel se ha calculado con una sobrecarga producida por locomotoras de 38 toneladas, cuando la instrucción las exige de 52, y para el cálculo de los tramos metálicos se hacen uso de sobrecargas uniformemente repartidas, muy inferiores a las que prescribe la citada instrucción.

LUZ	Sobrecarga del proyecto.	Sobrecarga de la construcción.
Metros.	Kilg. por mt.	Kilg. por mt.
6	9.500	12.852
10	7.300	8.814
15	5.500	6.816
20	4.788	6.250
30	4.300	5.912

Por todo lo cual, todos los puentes metálicos no reúnen las condiciones de resistencia debidas para tráfico importante y para el paso de los trenes que circulan por todas las líneas férreas españolas de ancho normal, pues en todas ellas existen locomotoras de mucho mayor peso que al mencionado de 36 toneladas.

Por último, el trazado del ferrocarril eléctrico se aparta muy poco del propuesto por la división de ferrocarriles, según el plano comparativo presentado en la información pública, pudiéndose asegurar que la zona de dichos trazados es la misma, y que el trazado propuesto por el Sr. Carbonell recorre una zona distinta, á excepción hecha del trozo entre Motilla y Utiel, en que se desvía hacia el Norte.

Es conveniente hacer constar que siendo el desarrollo del trazado del Sr. Carbonell 23 kilómetros más que el eléctrico, supone un aumento de subvención efectiva de 1.380.000 pesetas sobre el que exige el trazado eléctrico.

En cuanto al sistema de tracción eléctrica, autorizado en el concurso, queda demostrada de una manera evidente su superioridad sobre el de vapor, en el brillante informe emitido por el competentísimo ingeniero de Caminos D. Vicente Machimbarrena.

Madrid, 13 de Octubre de 1910.

El ingeniero de Caminos,

*Narciso Amigó.*

## INSTANCIA DEL SR. ISLA

Excmo. Señor:

D. Juan Isla Domenech, propietario, vecino de Madrid, con domicilio en la calle de Génova, número 17, peticionario del ferrocarril directo de Madrid á Utiel y de Utiel á Valencia y su puerto, con tracción eléctrica, acude á la información pública prevenida en la «Gaceta» del 6 del presente mes, y con los respetos á V. E. debidos hace constar:

1.º Que el trazado de su proyecto coincide en su casi totalidad con el que, por consecuencia de la confrontación concienzuda hecha de su proyecto, ha preconizado como ideal la tercera División de ferrocarriles.

2.º Que inspirándose en las necesidades de Valencia, de Madrid y de la nación, y

y lució el sol esplendido. La gente, muy contenta, se dirigió á la Plaza de Toros.

Entrada, buena. Preside el alcalde, señor Juncosa. Se lidia ganado de Laffite, por las cuadrillas de Vicente Pastor, Gallito y Cocherito.

El primero cumple en los dos primeros tercios.

Pastor hace una buenísima faena con la muleta, sobresaliendo dos naturales y dos en redondo, superiores. Entra á matar muy bien y hace rodar al cornúpeto de una hasta el puño, en las mismas pendedas. (Gran ovación y la oreja del difunto.)

En el segundo quiebra Gallito de rodillas y clava un par colosal. Con la muleta hace una hermosa y artística faena, y receta una honda descogada, y luego media superior. (Ovación.)

En el tercero muletea desconfiado Cocherito, y pincha varias veces y acaba con el desabuelo. (Protestas.)

Pastor tropieza con un buey en cuarto lugar, y después de una faena concienzuda é inteligente para ahorrar la cabeza, entra de largo y agarra una profunda desprendida de efecto instantáneo. (Ovación y vuelta al ruedo.) El de Madrid está que «echa humo» de bravo y sereno.

Gallito, después de banderilear superiormente al quinto, que es bravo y noble, entusiasma á las masas con una faena de muleta colosal, inenarrable, en la que se aplauden hasta el delirio tres pases de rodillas. Pincha bien en hueso, coloca una corta en las agujas, y concluye descabellando. (Ovación estruendosa y prolongada.)

Cocherito, muy desgraciado en el último.

## INFORMACIÓN ECONÓMICA

### Y FINANCIERA

#### Francos y libras

El movimiento de reposición que se produjo á última hora de la víspera, se mantuvo ayer, subiendo 15 céntimos el contado, 15 el fin de mes y 2 1/2 duros los Tabacos, que llevan varios días de alza continuada.

Las Azucareras preferentes descendieron 0'25 y las ordinarias ganaron 0'50.

Las Alcohólicas, á 102.

Los francos subieron 10 céntimos, y las libras 5.

Fueron publicados: 205.000 á 7'10; 250.000 á 7'15 y 175.000 á 7'20.

Total, 630.000 francos.

#### Consumos y Haciendas locales

El ministro de Hacienda continúa trabajando en los detalles preparatorios de la presentación á las Cortes del proyecto de ley sobre transformación del impuesto de Consumos y régimen orgánico de los recursos de las Haciendas locales.

Son puntos esenciales del proyecto los que concen ya nuestros lectores, y como nota característica de la tendencia á la supresión del citado impuesto, se propone el Sr. Cobián que una disposición determine que los resultados del censo de población en fin del año actual no sean aplicados á la fijación de cupos, toda vez que, según el proyecto, no habrán de rectificarse más que en el sentido de disminución, hasta lograr que desaparezcan por completo.

El lunes, á más tardar, será leído el proyecto al Congreso por el jefe del Gobierno.

#### Poseción

Ayer, á medio día, después del pleno ordinario, se celebró el extraordinario para dar posesión al nuevo ministro del Tribunal de Cuentas, D. Vicente Pérez, ex director general de los Registros.

Al acto del juramento asistió, en nombre del ministro de Hacienda y en el suyo propio, el subsecretario de Hacienda don Alfredo Zavala, que así lo hizo constar.

#### Comercio británico

Durante el mes de Septiembre el comercio de la Gran Bretaña ha ofrecido un aumento con relación al año anterior de 2.121.129 libras en la importación, y de 4.163.229 en las exportaciones.

pretar rectamente el espíritu de la Constitución.

El marqués de PIDAL consume el tercer turno en contra, diciendo que la supresión del juramento, que es por sí solo una garantía de la sociedad, no es necesario ni acusa ninguna incompatibilidad con las leyes vigentes.

El Sr. LABRA: Su señoría se declara defensor de la fuerza obligatoria del juramento, y como éste requiere la profesión de una religión positiva, ¿es lógico imponérselo al que no profesa ninguna?

Para éstos no cabe sino la promesa, que ofrece tanta garantía, tratándose de un hombre honrado, como el juramento.

Este proyecto es una fórmula de gobierno de gran utilidad práctica, pues viene á satisfacer necesidades sentidas, cuales son el respeto á todas las ideas y la conciliación de las creencias más opuestas.

Se suspende esta discusión.

#### Debate político

El duque de SAN PEDRO DE GALATINO, á quien aludió el Sr. Urquijo, pide se le reserve la palabra para cuando éste se halla en la Cámara.

El obispo de JACA: Me felicito de las palabras tan cristianas que ayer pronunció el Sr. Canalejas. Si éstas las hubiese pronunciado desde el principio, hubiese evitado muchos recelos.

Hay en las palabras del Sr. Canalejas la promesa de favorecer al clero parroquial, y yo quiero preguntarle si hay en los presupuestos proyectados algo que venga á confirmar estos propósitos.

El presidente del CONSEJO: Lo que su señoría califica de inquisición, no fue sino deber de gobernante.

Nosotros tenemos derecho á pedir á la Iglesia que censure nuestras doctrinas; pero que no las exagere ni las fuerza.

Yo no hago más que defenderme, pues no oigo más que voces de combate, y yo quiero combatir nada más que con la persuasión.

Los prelados que hoy aquí pueden definir; pero no pueden intervenir en la vida pública. (Grandes aplausos.)

Termina el Sr. Canalejas diciendo que este problema ha de resolverse en un ambiente de armonía, como preconizaron en la última etapa parlamentaria el arzobispo de Zaragoza y el obispo de Madrid.

El conde de BENALUA dice que el señor Urquijo le aludió directamente en su discurso de ayer.

Cita á varios grandes de España que, profundamente católicos y monárquicos, no fueron á la manifestación.

El Sr. URQUIJO dice que él no ha intentado aludir en su discurso al conde de Benalúa.

Se levanta la sesión á las siete y cuarto.

## CONGRESO

(FINAL DE LA SESIÓN DE AYER)

#### Orden del día

A las cuatro y cuarto pasa el Congreso á reunirse en secciones.

A las cuatro y cuarenta y cinco se reanuda la sesión, presidiendo el Sr. Ruiz Jiménez.

Se da cuenta del voto particular presentado por el Sr. Salillas al presupuesto general de gastos del Estado para 1911.

El autor del voto pide sea leído; pero dada la extensión del mismo, la presidencia ruega al Sr. Salillas que no insista en su deseo.

Después de un largo diálogo, en el que mantienen ambos sus propósitos, el señor SALILLAS pasa á explicar su voto, sin que sea leída la Memoria.

Comienza preguntando si puede un ministro plantear la cuestión de confianza en un Gabinete, y en qué casos puede el Gobierno plantearla ante el rey.

Creo necesario, antes de proceder á la discusión de los presupuestos, aclarar la divergencia de criterios existentes en materias económicas entre los señores presidente del Consejo y ministro de Fomento.

Declara que la minoría republicana está dispuesta á que se discuta el presupuesto con detenimiento.

—Yo, por mi parte—añade—, me dispongo á estar hablando, seis, ocho meses, lo que yo considere necesario. (Risas.)

Poco después, faltó también en los barrios de la Magdalena, Campos Elíseos y Faubourg Saint Honoré, boulevard San Miguel, avenidas de Clichy y Saint Ouen y barrio de Passy.

Las tiendas, cafés y restaurants tuvieron que alumbrarse con velas, quinqués y gas.

Quedaron parados los tranvías en algunas líneas.

A las siete se quedaron sin luz eléctrica el palacio del Elíseo y el ministerio del Interior.

A la misma hora, aproximadamente, ocurrió lo propio en la orilla izquierda del Sena, cerrando sus tiendas muchos comerciantes en el Barrio Latino.

A las nueve se apagó la luz eléctrica en los teatros de Cluny y el Odeón.

## UNA BOMBA EN PARIS

A las seis de la madrugada nos comunican de París que ha estallado una bomba, sin que, afortunadamente, haya causado desgracias personales.

A la hora en que se nos comunica la noticia, no se nos dan más detalles del suceso.

### EN MEMORIA DE FERRER

## Las veladas de anoche

### EN MADRID

Como estaba anunciado, anoche se celebraron en todos los Casinos y Círculos de Madrid, afiliados á la Conjuración republicano-socialista, veladas organizadas por el Comité Ejecutivo de ésta, con el concurso de la Agrupación «Joven España», para conmemorar el fusilamiento de Ferrer.

Todos los actos estuvieron concurridísimos, siendo insuficientes los locales en que se celebraron para contener al público que á ellos acudió.

#### La Casa del Pueblo

Presidió D. Benito Pérez Galdós.

Hablaron los compañeros Casanova y Barrio, Pablo Iglesias y D. Hermenegildo Giner de los Ríos, coincidiendo todos los oradores en que es necesario pedir la revisión del proceso Ferrer y en trabajar por todos los medios para que Maura no vuelva á ocupar el poder.

#### Cine Radical

Presidió D. Emiliano Iglesias.

El ex auditor de la Armada, Sr. Macías del Real, comentó el aspecto jurídico del proceso de Ferrer, afirmando que el director de la Escuela Moderna fué condenado sin pruebas, pues de haberlas habido el capitán Galcerán no hubiese pedido para su defendido la absolución.

El diputado, D. Emiliano Iglesias, dijo que el fusilamiento del idiota Clemente García fué un puente tendido por el Gobierno de Maura para llegar al de Ferrer, á quien no se fusiló por pedagogo, como por error creen algunos, sino sencillamente porque en el director de la Escuela Moderna veían los gobernantes un peligro para las instituciones.

Dijo luego el Sr. Iglesias que para efectuar la revolución no basta la obra evolutiva que se obtiene mediante la educación y la propaganda; es necesaria también la acción.

#### Círculo Federal

Presidió D. Francisco Pi y Arsuaga.

Los Sres. Yesares y Llorente hablaron, siendo muy aplaudidos.

El diputado á Cortes Sr. Albornoz pronunció un discurso elocuentísimo y vibrante. Analizó la labor antipedagógica de la Iglesia, que quiere arrogarse el título de educadora de los pueblos, y dijo muy á propósito que al lado de esas escuelas sórdidas, levíticas, se levanta la figura noble