

Bentone

LIGA DE CONTRIBUYENTES DE SEVILLA.

MOCION-MEMORIA

PRESENTADA POR EL VOCAL

D. MANUEL HÉCTOR Y GUERRERO

SOBRE REFORMAS

EN EL SERVICIO DE TRASLACION DE PRESOS Y SENTENCIADOS

Y CREACION DE GUARDIA RURAL.

Tomada en consideracion y aprobada en la Junta
de Marzo de 1879.

—

SEVILLA.

IMPRENTA Y LIT. DE JOSE M. ARIZA.-CUNA 58.
1879.



LIGA DE CONTRIBUYENTES DE SEVILLA.



MOCION-MEMORIA

PRESENTADA POR EL VOCAL

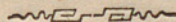
D. MANUEL HÉCTOR Y GUERRERO

SOBRE REFORMAS

EN EL SERVICIO DE TRASLACION DE PRESOS Y SENTENCIADOS

Y CREACION DE LA GUARDIA RURAL.

Comada en consideracion y aprobada en la Junta
de 16 de Marzo de 1879.



SEVILLA.

IMPRENTA Y LIT. DE JOSÉ M. ARIZA.-CUNA 58.
1879.



DEPARTAMENT DE CULTURA

MEMORIA

PRESENTADA POR EL AUTOR

D. MANUEL FERRER Y GUARDIA

CONSEJO DE INSTRUCCION

DE LA LEY DE INSTRUCCION DE 1858 Y SU DESARROLLO

Y CREACION DE LA ESCUELA RURAL

Compendio de la ley de instruccion y su desarrollo en la Junta
de 18 de Mayo de 1878.

BARCELONA

SEVILLA

IMP. DE LA BIBLIOTECA DE LA LEY DE INSTRUCCION DE 1858
1878.

Sr. Director de la Sociedad de Amigos del País.

Un asunto insignificante en la apariencia, pero de trascendentales resultados para el país en punto á la seguridad y vigilancia de los campos, con economía del tesoro público, ha impulsado al Sócio que suscribe á reunir algunos antecedentes, estudiarlos y combinarlos, presentándolos á la consideracion de esta ilustre Sociedad por si los considera útiles y pueden servir de estímulo á otros trabajos que, completados y perfeccionados, se ofrezcan al gobierno como medio de plantear una útil reforma.

El exámen de los servicios públicos de nuestra patria comparándolos con los de otros países, ha inspirado al exponente el deseo de ver de mejorarlos en algun punto, porque nuestro orgullo no puede dejar de resentirse al establecer un parangon entre ellos, sorprendiéndose el ánimo dolorosamente cuando se observa que se han sucedido unos gobiernos á otros, sin demostrar siquiera el más leve deseo de mejorarlos y perfeccionarlos.

Permita la Sociedad le esponga mi plan.

Antes del establecimiento de la Guardia Civil, las fuerzas locales de policía, las del ejército en su caso, y como carga concejil los vecinos, hacian las traslaciones de presos, ya de los depósitos municipales á las cárceles de partido, ya de estas á los presidios peninsulares ó á los de África, donde los rematados iban á cumplir las condenas que les habian sido impuestas por los tribunales. Este sistema ofrecia gravámenes y vejaciones á los pueblos, peligros y perjuicios que llegaron á desaparecer en su mayor parte con la creacion

de aquel benemérito cuerpo; pero aún subsisten sin esperanza de reforma los tránsitos, los bagajes, y los socorros que tan gravosas cargas son para los pueblos.

Es notorio que al establecerse la Guardia Civil y distribuirse en 1942 puestos permanentes, combinados en sus movimientos, y en relacion inmediata unos con otros se mejoró lo que existía, pues fijadas las conducciones de presos en periodos regulares, á diferencia de lo que ántes ocurría, no solo se libraron los pueblos de aquella ominosa y pesada carga, sino que tambien obtuvieron ventajas los conducidos, dada la rapidez relativa de las traslaciones; y no ganó menos la seguridad pública y aún la personal por la limitacion que tuvieron las fugas y escalos, al par que por la completa estincion de otros abusos de todos conocidos.

Habíase por consiguiente dado un gran paso hacia la reforma del servicio, pero faltaba mucho aún que trabajar para conseguir su perfeccionamiento, que habia de realizarse al establecerse en España las vias férreas. Por desgracia no sucedió así; y un adelanto tan conveniente y la gran facilidad que proporcionaba al desarrollo del comercio, de la industria, no influyó en nada para el mejoramiento de tan esencial é importante servicio! Lástima que nuestro país, siempre propicio á aceptar las innovaciones del extranjero en asuntos nimios, inútiles é insignificantes, no adopte las mejoras y las importe adaptándolas á nuestras costumbres y á nuestro especial modo de ser!

Cuando todas las naciones de Europa emprendian la construccion de estensas y numerosas líneas de ferro-carriles hasta formar una red general, las dedicaban entre sus múltiples y beneficiosos servicios á la conduccion de presos mejorando así su condicion; y aún cuando es cierto que por entonces y aún despues, ó sea durante los años de 44 y 45 en que se creó el benemérito cuerpo de la Guardia Civil, nosotros no con-

tábamos con ninguna, es tambien cierto que con posterioridad ningun gobierno ha pensado en emplearlas en aquel servicio, adoptando sin embargo otras reformas contrarias y diametralmente opuestas al génio, espíritu y tendencias de los españoles.

Y que los gobiernos no se han ocupado de ello se justifica con los hechos, porque cuando á las Empresas casi en su totalidad se les han exigido á cambio de cuantiosas subvenciones que otorgaran el pasage gráti para la fuerza de la Guardia Civil, á mitad de precios para los cuerpos é individuos del ejército, que viajan en asuntos de servicio, y un coche destinado á conducir la correspondencia pública, no se cuidó de exigirles tambien un coche celular para la conduccion de presos, que en las líneas generales hubiera tenido la capacidad de coche de tercera, ocupando en las restantes uno ó dos compartimientos.

Y sin embargo, esta reforma era tan en armonía con los adelantos, tan conveniente para la seguridad, tan útil para los pueblos, tan necesaria al pais, y tan cómoda para los conducidos, que no se concibe como se haya pospuesto á otras muchas no tan importantes ni trascendentales.

Utilizados los ferro-carriles en la conduccion de presos, dejaba disponibles para ocuparse exclusivamente de la vigilancia de las personas y de la custodia y amparo de la propiedad rural, una fuerza tan considerable qua evitaria sin duda alguna el aumento de la Guardia Civil que tan urgente se considera hoy, y no existirían tampoco localidades y hasta provincias tan duramente castigadas por malhechores y gentes de mal vivir, ni tendrían tampoco lugar en los campos las escenas de bandolerismo que los periódicos nos refieren constantemente, ni los ataques y atropellos contra las personas y la propiedad. En el curso de este ligero trabajo tendré ocasion de demostrar que más de la mitad de la fuerza del benemérito cuerpo se ocupa en el servicio de conduccion de presos, estando su-

jetas sus parejas á movimientos periódicos, lo que las inutiliza para acudir á donde la seguridad pública y privada los necesita, esponiéndolos á ser quizás es-pectadoras de crímenes que no pueden perseguir á cau-sa del servicio que practican; y esto redundante evidente-mente en menoscabo y perjuicio de su fuerza moral. Si una pareja que conduce presos de una á otra cárcel ó de la cárcel del partido al punto donde deban cum-plir su condena tienen aviso de que algunos crimina-les se encuentran en lugar próximo, y que en él han cometido ó están cometiendo excesos punibles, ¿cómo abandonar á los que conduce para perseguir aquellos? ¿Cómo dejan un servicio preferente exponiéndose á in-currir en notoria responsabilidad, para acudir á otro sin duda alguna importantísimo?

Quizás se me observará que todos los servicios de conduccion no pueden suprimirse ya por la falta de lí-neas férreas ya porque no sea posible que estas se es-tiendan á todos los pueblos ni pasen por todas las cabe-zas de partido judicial. La contestación á este argumen-to es muy sencilla: tenemos las líneas principales, y solo dos cárceles situadas en capitales con audiencia, á saber: Cáceres y la Coruña carecen de ferro-carril, que sin embargo pronto lo tendrán. Mas como las cabezas de partido judicial se encuentran en los pueblos más importantes y las líneas se construyen buscándolos, claro es que la mayor parte de las conducciones pue-den hacerse por líneas férreas. Teniendo estas para su servicio 672 estaciones, que han de aumentarse breve-mente por las líneas en construccion, y no siendo los juzgados de 1.^a instancia en la Península más que 499, incluyendo en ellos los situados en grandes po-blaciones, no es exagerado calcular que la mitad de las cabezas de partido se encuentran en contacto con las líneas ó próximas á una estacion.

Debió pues, desde el establecimiento de la prime-ra, hacerse por ella el servicio de conduccion de pre-sos como se practica en otras naciones, obligando á

las Empresas á facilitar coches celulares en los trenes mixtos, bastando uno en las líneas generales y uno ó dos compartimientos en las transversales, utilizando el compartimiento restante en la conduccion del correo. De este modo se hubiera conseguido economía para los pueblos, alivio para los presupuestos provinciales, rapidez en las traslaciones, decoro para los trasladados, haciendo desaparecer el espectáculo repugnante que representan esas cuerdas de presos, donde mezclados el criminal con el detenido, los hombres, las mugeres y los niños, constituyen una escuela de inmoralidad y escándalo, con perjuicio de las buenas costumbres, y de los sentimientos de dignidad y de decoro que al ganar con la reforma nos colocarian á la altura de paises más adelantados que con razon nos critican, calificándonos de una manera poco honrosa para nuestra dignidad nacional.

Horroriza y espanta la consideracion del tiempo que tarda un preso en ser trasladado de un punto á otro; la perjudicial consecuencia de esas detenciones, las fugas y escalos á que dá lugar por la inseguridad de las cárceles de tránsito; y finalmente, la dureza con que por sus malas condiciones tienen que ser tratados esos séres que desgraciados yá por sus crímenes, se endurecen más y más, resultando cada día más aviesos y perjudiciales para la sociedad en que viven. Esa reunion de hombres corrompidos, ese agrupamiento de criminales, que invierten meses en traspasar una distancia que podria fácilmente recorrerse en horas, no son otra cosa que focos de maldad y escuela de crímenes, donde el inocente y el ignorante aprenden áquello que quizás en otras circunstancias pudieran desconocer.

Me es muy sensible no tener á mano los datos necesarios para estender á toda la Península las observaciones que voy á presentar; pero estas son tan óbvias y sencillas, que no se concibe ni comprende cómo los hombres de gobierno y administracion que han

dirigido la cosa pública, no hayan puesto remedio á este escándalo y semillero de males; limitaré, pues, mis observaciones á las tres provincias que comprende el tercio de este distrito, y fácil es deducir lo que sucede en el resto de la Península.

La conduccion de uno ó varios presos en la línea directa desde Villa del Rio á Algeciras (que comprende el distrito) dura 49 dias; descontando el trayecto donde no hay ferro-carril, desde Chiclana á Algeciras, quedan 41, que se invierten en recorrer una distancia de 53 leguas, que corresponde á menos de 1/4 por dia; y como la distancia á Madrid es próximamente el duplo, necesitará el conducido tres meses para recorrerla, suponiendo que no haya entorpecimientos; trayecto que puede vencer en dos dias completos pernoctando en Sevilla una noche. Si el conducido lo es desde Irum, Barcelona ó la Coruña, necesitará más de seis meses para llegar á su destino, y así se esplican retardos y detenciones, que sin estudio de esta organizacion no son comprendidos.

Para atender al servicio de bagajes tiene presupuestadas la Diputacion de Córdoba 10.000 pesetas; la de Sevilla se aproxima á esta cifra, y sería curioso saber el importe de los socorros, los gastos de cárceles, y otras atenciones que en sí lleva el servicio; pudiendo asegurar sin temor de equivocarse, que aunque algo se diese á las Empresas siempre sería económico para los pueblos.

El número de parejas destinadas á las conducciones semanalmente en el tercio de Sevilla son 309, y de ellas 108 en la línea directa, es decir, en la carretera de Madrid; 201 en los servicios trasversales, ocupándose por consiguiente de las 1.147 plazas con que cuenta el tercio en sus dos armas, 618, y quedando por lo tanto disponibles para los demás servicios 523. Sáquese la proporcion de los trece tercios, y se deducirá que no estaba equivocado cuando he dicho que más de la mitad de la fuerza estaba consagrada á

este servicio. Evidente es que toda ella no podrá distraerse de él; pero sí podrían economizarse las dos terceras partes, es decir, que si de los 14.000 hombres de Guardia Civil 8.000 se ocupan de conducciones, bastarán 2.000 para él, porque hechas estas por las líneas férreas, utilizándolas en los términos municipales y judiciales, necesitándose 72 hombres de escolta para las tres líneas principales y 200 para las transversales, bastarían 300 hombres para cubrir todo el servicio de las líneas. ¡Cuánto ganaría la seguridad personal y la propiedad, y cuánto la pronta administración de justicia!

Si á estas observaciones se me objetara con la imposibilidad de establecerlo porque no se prestasen las empresas á facilitar los coches, y á hacer las conducciones gráti, preparándolos con las seguridades necesarias; fácilmente puede demostrarse que la transformacion, calculando diez coches completos y cincuenta compartimientos, no costaría más de 500 ó 600.000 reales; cantidad insignificante cuando se trata de un servicio tan importante, de una mejora tan positiva y de un beneficio tan general, que habia de contribuir en bien de las Empresas con el aumento de pasajeros. Ni sería gran exigencia de parte del gobierno para con ellas el obligarlas á facilitar los coches y dar el pasaje gráti ó por una módica retribucion á los conducidos, aunque pesase sobre él la reforma de los coches y entretenimiento. ¡Tiene el gobierno tantas consideraciones con las Empresas! ¡Las dispensa tantas faltas! que no harian estas nada de más en prestarse á la reforma: sería un acto de patriotismo y de levantado espíritu público que las enalteciera; pero, si lo que no es de esperar, se negasen, debería prohibírseles los trenes á precios reducidos para las corridas de toros, y toda diversion, tratándolas con la dureza á que serian acreedoras, en justa represion de su egoismo.

Yo espero que si son tomados en consideracion

estos apuntes, se nombre una comision que los examine, que los mejore é ilustre, acudiéndose al gobierno pidiendo la reforma en el servicio de conducciones, comunicándolo á las demás Sociedades hermanas para que cooperen con la misma solicitud, se acuda á las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos al mismo fin, y creo tambien seria conveniente exponerlo al Excmo. Sr. Director de la Guardia Civil, solicitando su apoyo y valioso influjo, porque en este centro han de existir antecedentes y datos que probarán lo fundado de estas observaciones.

Sevilla 1.º de Marzo de 1879.

MANUEL HÉCTOR.

La comision nombrada para examinar y dar dictámen sobre el Proyecto-Memoria presentado por nuestro digno consocio el Señor D. Manuel Héctor y Guerrero con el propósito de demostrar la conveniencia que traeria la conduccion de presos y sentenciados por las líneas férreas, tiene el honor de evacuar su cometido, y entiende que seria pálido cuanto pudiera añadir á los concluyentes y razonados argumentos de su autor.

De aquí que los firmantes se limiten á reproducirlos, consignando empero, que el trabajo del Sr. Héctor merece tanto mayores encomios, cuanto que no se ha circunscrito á exponer méras ideas y apreciaciones sobre tesis tan importante, sino que aduciendo datos en su apoyo, produce con la demostracion á que aspira, el convencimiento más íntimo de la utilidad y aun de la necesidad de semejante reforma.

Muchos males se habrían evitado, realizándose al par notables economías y obteniéndose mayores y más estimables servicios del benemérito instituto aludido en la Memoria, si con el establecimiento de las vías férreas se hubiera iniciado la reforma propuesta; pero no se ha pensado en ello, por desgracia, y la Comision

se abstiene de dirigir inculpaciones ni á los partidos políticos que sucesivamente han turnado en la gobernacion del pais; no obstante que el abandono lamentable en que se encuentra la administracion pública y la actividad gubernamental dedicada tan solo á la empleomania y á lo que se ha dado en llamar *política menuda*, suministran datos bastantes para la más severa acusacion.

Entre las escasísimas manifestaciones de progreso administrativo realizadas por nuestros contemporáneos, la mayor de todas fué sin duda el establecimiento de la Guardia Civil, instituto cuyo elogio es innecesario y cuyo recuerdo, por sí sólo, basta para consagrar y rendir un justificadísimo tributo de respeto á la memoria de su autor. Los importantes servicios de tan honrado como honroso Cuerpo; sus desvelos, su abnegacion, su arrojo en defensa de la propiedad y de las personas, su persecucion incesante á los criminales, constituyen otros tantos títulos que lo hacen acreedor al reconocimiento y á la gratitud de los hombres de bien; con tanta más razon, cuanto que el áspero trabajo á que se dedica apenas le permite un momento de descanso; siendo gravísima su responsabilidad en los numerosos servicios que presta, y sobre todo en la conduccion de presos á que tambien se encuentra dedicado.

El proyecto que examinamos, tiende á descargar á la Guardia Civil en cuanto sea posible de esta última atencion, consiguiéndose así un sobrante de hombres que emplear en servicios de gran importancia que reclaman, para ser eficaces, el celo y la exactitud que dicho insigne Cuerpo parece tener vinculados y con marcada preferencia, la guardería rural. De esta idea parte el Sr. Héctor para demostrar en su Memoria con la inflexible lógica de los números, que una vez puesto en práctica su proyecto quedan disponibles grandes fuerzas para la guarda y custodia de nuestros campos, equivaliendo al aumento que está

decretado con ese objeto en favor de las provincias que lo soliciten y costeen y evitando á estas un nuevo gravámen que les sería imposible soportar, por mucha que sea la necesidad que experimentan de proteccion y amparo contra los criminales y bandoleros.

Pero aún prescindiendo de esa condicion principalísima, que por sí sola tanto recomendaría al proyecto, hay otras que hasta podrian anteponerse, por sentimientos de humanidad y por otras distintas consideraciones de orden moral muy elevado. El autor del proyecto las espresa y justifica, y de tal modo son verdaderas y exactas que la Comision no cree deber repetir las pues están en la conciencia de todos. Sabemos por desgracia las repugnantes escenas que ocurren en esas conducciones, que solo sirven para hacer perder á los criminales su último resto de pudor, ó para servir de aprendizaje y de inmoral escuela al que ha comenzado á hollar apenas la terrible senda del crimen.

El triste espectáculo que las cuerdas de presos proporcionan con sus fatales y forzosas consecuencias, vendria, si no á concluir por completo, á disminuir notablemente si se utilizan como propone el Sr. Héctor las líneas férreas construidas, limitándose entonces la conduccion desde los puntos intermedios ó de enlace con las estaciones.

La pronta admistracion de justicia ganaría asimismo con la reforma. En muchas causas son indispensables diligencias de reconocimiento y careos, para los cuales hay que enviar los presos de juzgado á juzgado, á veces de un extremo á otro de la Península, invirtiendo meses en el tránsito y dándose repetidos casos de encontrarse al llegar los conducidos con un auto de soltura, porque durante su peregrinacion en cuerda se ha aclarado el delito y, ó resultan inocentes, ó sus declaraciones son ya innecesarias para acreditar la delincuencia ó inocencia de otros.

Varios datos, dignos de tenerse en cuenta, contiene la concienzuda Memoria del Sr. Héctor; justifi-

cados con los comprobantes que á la misma acompaña. La Comision se encuentra dispensada de detallarlos en este dictámen, pues bajo la sencilla y clara forma que se presentan pueden consultarse mucho mejor: el señalado con la letra G. explica lo que cuesta la traslacion de un preso de un punto á otro, siempre más económica por la via férrea que por la ordinaria.

Esos antecedentes revelan una notable economía que realizaría el Estado, pues mientras el preñidiario no llega á su destino, tiene un abono de doce y medio céntimos por legua, cuarenta y cuatro por una sola vez; y si al socorro se agregan los gastos de bagajes y las estancias por enfermedades en tan largos viajes, evidente es que cuanto con más prontitud recorra el camino, más barata saldrá su traslacion.

El proyecto que examinamos resuelve tambien una cuestion importantísima, á saber; deja disponible una fuerza considerable de la Guardia Civil, como antes indicamos, para atender á la vigilancia de los campos, que con tanta urgencia reclaman la seguridad de las personas y de las propiedades. De este modo, y sin desembolso alguno para el Estado ni para las provincias, podria cumplirse la ley de 7 de Julio de 1876 en que se autorizó el aumento de la Guardia Civil para ese servicio, reforma que hasta ahora ha sido imposible plantear, á causa del estado económico del pais, y que tampoco habrá medios de realizar sin un aumento en la contribucion; aumento insoportable hoy al tipo en que se encuentran gravadas la propiedad y la industria. Los impuestos son ya exorbitantes y seria peligroso exigirles mayores para la riqueza pública y privada, cuando la decadencia del pais es tan notoria, y porque es una verdad rudimentaria que cuando el impuesto gravita con exceso sobre la propiedad, ni permite el desarrollo de la riqueza ni la compensacion de las pérdidas que por accidentes estraños puedan ocurrir.

Finalmente, la conduccion de presos por los trá-

Resúmen de las capitales de Provincia que tienen Estacion de Ferro-carril y no tienen.

TIENEN 39. NO TIENEN.

Soria.
Almería.
Cáceres.
Cuenca.
Jaen.
Pontevedra.
Segovia.
Teruel.

8

47

Noticia de las cabezas de partido judicial que tienen y no tienen estacion de ferro-carril.

Tienen, 192.—No tienen, 307.—Total de juzgados, 499.

G.

Nota de lo que cuesta la traslacion de presos y presidiarios.

	Ptas.	Cts.
El socorro del preso.	»	62
Gastos de cárcel por pernoctar.	»	25
En junto.	»	87
Desde Villa del Rio á Cádiz invierte 42 dias que importan.	36	54
Suponiendo que pague mitad de pasage.	19	30
Diferencia á favor de las traslaciones por ferro-carril.	17	24

El presidiario tiene de socorro.	» 39 1/2
Por cada legua se le abonan 12 1/2 cts.	
De Sevilla á Cádiz se tardan 23 días que	
importan.	8 13
Y siendo la distancia 20 1/2 leguas. . .	2 10

10 23

Importa la conduccion por ferro-carril.	4 37
---	------

Diferencia á favor de la conduccion por la línea.	5 86
--	------

Estas dietas son sin contar los bagajes y las estancias de hospital que han de ser frecuentes por lo largo del viaje.

Noticia del número de hombres que emplea el Tercio de este distrito, en la conduccion de presos y de los que se necesitarian haciéndose el servicio por la línea férrea.

El Tercio de Sevilla ocupa 309 parejas:	
101 en la línea directa desde Villa del Rio á Algeciras.	
208 en los servicios trasversales; de modo que invierte en el primer caso. . .	202 hs.
Por la línea bastarian dos escoltas: una de Villa del Rio á Sevilla, y otra de Sevilla á Cádiz, y siendo cada una de 3 hombres y dos trenes, se necesitarian	12 »

Quedando disponibles.	190 »
Las parejas de conducciones trasversales son 201. Suponiendo que solo puedan disminuirse las dos terceras partes, quedarán disponibles.	268 »

Pudiéndose utilizar para Guardia rural los	458 »
--	-------

Cálculo de lo que podrá producir á una Empresa un coche celular para 24 presos.

Calculando que el coche circule 305 dias del año descontando los Domingos y dias solemnes, y que el pasage entre Madrid y Cádiz por cada conducido sea de 10 pesetas el máximun y 5 el término medio, dará utilidad de 36.505 pesetas al año, sin más gastos á la Empresa que el entretenimiento del wagon-coche, porque el conducido como todo pasagero no ocasiona á la Empresa gastos en la carga y descarga.

CERTIFICO: que en sesion celebrada por esta Sociedad el dia 1.º de Marzo de 1879, se dió lectura á un proyecto-Memoria presentada por el Sr. D. Manuel Héctor y Guerrero sobre que se utilicen las vías férreas para el trasporte de los presos y rematados; lo cual fué tomado en consideracion acordándose que el Sr. Director en uso de las facultades que le conceden los Estatutos designára los Sócios que habian de informarla.

E igualmente certifico, que en Sesion del 17 del corriente, se leyó el dictámen de la Comision conforme en un todo con la propuesta del Sr. Héctor y Guerrero y abierta discusion quedó aprobada por unanimidad, acordándose imprimir los antecedentes, elevándose todo al Gobierno de S. M. para que adoptase la resolucion más conveniente y se circulara entre las demás Sociedades Económicas, Ayuntamientos, etc.

Y para que conste expido la presente en Sevilla á 23 de Marzo de 1879.—El Secretario, *Luis Velasco Fagundez*.

LIGA DE CONTRIBUYENTES DE SEVILLA.

Acta de 16 de Marzo de 1879.

«Antes de proceder á dar cuenta del despacho ordinario, el Sr. Presidente manifestó: que entre los asuntos, que se hallaban sobre la mesa, habia una proposicion importantísima, en su concepto, suscrita por el Sr. D. Manuel Héctor y Guerrero, referente al sistema establecido para la conduccion de presos ordinarios, por la Guardia Civil, cuya reforma estimaba dicho señor absolutamente necesaria; no solo para mejorar este servicio en cuanto afecta á las costumbres públicas, si que tambien para evitar costosas obligaciones á los Municipios y Diputaciones de provincia; asunto, que, en su sentir debia merecer á la Liga una atencion preferente.

»La Junta, en vista de las observaciones del Señor Presidente, acordó: que se diese cuenta en primer término de la proposicion mencionada, que fué inmediatamente leida y tomada en consideracion por unanimidad; resolviéndose que pasase á una comision especial, compuesta de los Señores Ibañez, Muñoz, Arenillas y Camargo, asesorados por el proponente, á fin de que informasen sobre lo que habia de hacerse en el particular.—Sevilla 20 de Marzo de 1879.—Es copia.—El Presidente, *Ignacio Vazquez y Rodriguez*.—El Secretario, *José D. Conradi*.

Sr. Presidente de la Liga de Contribuyentes.

La Comision nombrada para informar sobre la Memoria presentada por el Vocal D. Manuel Héctor y Guerrero de que se dió cuenta en Sesion de 16 del actual ha leído aquella detenidamente y el ilustrado informe, dado por la Sociedad de Amigos del Pais en el mismo particular, y cuanto pudiera aducir para reco-

mendar y enaltecer el patriótico y levantado pensamiento que ha guiado al Sr. Héctor en su proyecto, así como el informe citado de la Sociedad no sería, sino repetir conceptos y esforzar razones que no pueden espresarse ni más lógica ni más claramente que lo ha hecho la Sociedad citada. La idea es tan benéfica, el pensamiento tan útil y necesario, que por sí solo se hace paso en nombre de la moral, de la justicia y del decoro de la Nación.

Es indudable que la opinion pública, las demás Ligas de Contribuyentes y las Corporaciones populares á quienes se comunique lo han de acoger con interés y acudir al Gobierno para que sea un hecho. La Comision cree que debe elevarse solicitud pidiendo las reformas en el servicio de conduccion de presos y sentenciados y que, los que lo sean á Ceuta no se trasladen desde Tarifa ó Algeciras sino desde Cádiz, fijándose por regla general que las conducciones se hagan por las vias férreas ó marítimas, y solo por las ordinarias cuando no hubiese posibilidad absoluta de utilizar aquellas en parte ó en todo.

Surge de este proyecto otra reforma para el pais de la mayor importancia. La conduccion del correo en las líneas férreas transversales donde no esté establecido por ellas, utilizando el compartimiento que no esté transformado para la conduccion de presos; y como esto exige un estudio detenido y que se reúnan datos para esponerlo al Gobierno, cree la Comision que sin perjuicio de hacer circular la Memoria en la forma más eficaz y profusa, debe darse nuevamente cuenta á la Junta para que acuerde lo más conveniente.

Esto no obstante V. resolverá como juzgue más acertado.—Sevilla 19 Marzo 1879.—*Pedro Ibañez.*—*José Antonio Camargo.*—*Pedro Muñoz Arenillas.*

20 de Marzo de 1879.—Conforme con lo informado por la Comision y cúmplase con urgencia lo propuesto por la misma.—El Presidente, *Ignacio Vazquez y Rodriguez.*—El Secretario, *José D. Conradi.*

RF-16-49