

1931. 4
621

XV-22

Actualidad hispana

D
2320

6-1
6999

AÑO I

NOVIEMBRE 1931

NUM. 10

PRECIO: 0,50 PTAS.

CARBONES MINERALES INGLESES

THE OCEAN COAL Co. LTD., DE CARDIFF

PROPIETARIOS DE:

Ocean Merthyr
National Merthyr
Standard Merthyr

Los mejores en la primera
lista del Almirantazgo inglés

Burnyeats Navigation

Especial para ferrocarriles
y navegación

Insoles Merthyr
Bute Merthyr

Carbones secos, superiores

Risca \ Sirhowy Best Black Vein

LOS MEJORES
NEWPORT

Producción total anual: 6.000.000 de toneladas totalmente colocadas

AGENTE GENERAL PARA ESPAÑA:

RAMON ALFREDO ROSAL, S. A.

Alfonso XII, 30

TELEFONO 96501

MADRID

Telegramas: {
Cables: { "CARBOCEAN"

EXPORTADORES PARA ESPAÑA:

J. C. PEACOCK & Co.

GLASGOW & CARDIFF

Telegramas: {
PAVON—CARDIFF

CASA Y DEPOSITO EN VALENCIA

Pascual y Genis, núm. 18

TELEGRAMAS: "CARBONES"

EL MEJOR MATERIAL PARA TECHAR



BARCELONA: Plaza de Antonio López, 15.-Teléf. 16556
MADRID: Plaza de las Salesas, núm. 10.-Teléf.-32648

AUGUSTO MINIATY

Núñez de Balboa, 60. - M A D R I D

Telefonemas: MINIATY-Madrid

Teléfonos: Despacho, 51921--Particular, 54770

ESPECIALIDAD EN AISLAMIENTOS

SISTEMAS PATENTADOS

Patentes números: 85.890 85.891 85.892 93.674 y 101.301

FIELTRO CILINDRADO DE AMIANTO

COLCHONES AMIANTO FIELTROHUATADOS.—COLCHONETAS DE AMIANTO
CUERDA AISLANTE.—CASQUILLOS DE AMIANTO

Sistemas adoptados por el Ministerio de Marina (R. O. de 16-8-1929); Compañía de los Ferrocarriles de M. Z. A.; Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España; Ferrocarril del Oeste de España. Andaluces, etcétera, etcétera.

El poder calorífico de los citados sistemas no ha sido alcanzado hasta la fecha por ningún otro.

Instalaciones generales :-: Lava-
deros :-: Talleres de trituración

MINAS

Cables metálicos :-: Com-
presores :-: Ventiladores.

MECANICA

Representación general de la Compañía de Fives-Lille
y de la Sociedad Ernest Heckel

ELECTRICIDAD

Centrales de Vapor :-: Electrificación :-: Moto-
res eléctricos. Transformadores. Turbo alternadores.

Telegramas:
SAC MADRID
TELEF. 16623

ANTONINO BOURBON

Ingeniero de Minas, Ex-Subdirector de la Sociedad de Peñarroya.

PLAZA DE
CANOVAS, 4
M A D R I D

CEMENTO PORTLAND ARTIFICIAL VALDERRIVAS

(MARCA REGISTRADA)

Fábrica en Vicálvaro (a 10 kms. Puerta del Sol)
Producción anual: 90.000 toneladas

Fraguado lento.—Endurecimiento rápido.—Altas resistencias.—Bello color gris claro, constante. Estas cualidades aseguran el éxito en todas las aplicaciones.

Hormigón armado y sin armar: Grandes resistencias y desencofrado a los siete días.

Viguetas, tubos, bloques, piedra artificial: Perfecta calidad, fácil fabricación y pronto desmolde.

Baldosín hidráulico: Bello aspecto, gran dureza, pronta entrega.

Morteros: Admite crecidas dosis de arena, conservando gran resistencia.

ENTREGAS: Para Madrid y alrededores, inmediata, en autocamiones. Para los demás destinos, en vagones, por sus dos apartaderos del ferrocarril en las líneas de Madrid a Zaragoza y Alicante y de Madrid a Aragón.

Depósito: Estación del Niño Jesús :-: Teléf. 54702

PORTLAND VALDERRIVAS

Olózaga, 2 :-: MADRID :-: Teléf. 52724

C O N S T R U C I O N E S

GAMBOA Y DOMINGO

S O C I E D A D A N O N I M A

Construcciones generales

Obras públicas

Hormigón armado

Estudios de Ingeniería

Fabricación de Mosaicos

M A D R I D

Avenida Conde Peñalver, 8

Teléfono 15038

B I L B A O

Gran Vía, número 1

Teléfono 16546

COLAS FUERTES PARA EBANISTAS Y CARPINTEROS

Colas fuertes de hueso en placas cuadradas.—"Medalla" "Aguila" en placas pequeñas rectangulares y en forma de "Perlas".—"Cola de Piel".—"Grasa de Hueso" para Jabonería.—Fosfatos y Superfosfatos orgánicos de gran riqueza

SOCIEDAD ANONIMA ESPAÑOLA DE COLAS, GELATINAS Y ABONOS

Fábrica en ARANJUEZ (Madrid) y en CORNELLA (Barcelona)

Oficina central en Madrid: Plaza de la Independencia, 2.—Apartado 463.—Teléfono 52510

Sucesores de Viñado

ESMALTES PLURIMA

FABRICA DE ESMALTES SOBRE FUNDICION Y CHAPAS DE ACERO

FUNDADA EN 1889

Rótulos de todos los tamaños y colores en chapa de hierro esmaltada al fuego. Pantallas, reflectores, platos, cubos, palanganas, objetos sanitarios, etcétera, etcétera.

Oficinas y talleres: Campo Sagrado, 11

BARCELONA

Teléfonos números 33006 y 33007

MAQUINA
DE
ESCRIBIR



C O R O N A

TECLADO UNIVERSAL Y TODOS LOS ADELANTOS MODERNOS :: VISIBILIDAD ABSOLUTA

NUEVO MODELO 1931

UNICA CON TABULADOR VERDAD

BOLETIN a recortar (franquéese con 2 céntimos)

El carro de mayor tamaño que todas las máquinas portátiles. También hay modelos plegables de tres hileras. Colores negro-oro, azul, marrón, verde.

SOCIEDAD HISPANO-AMERICANA GASTONORGE
Sevilla, 16 -:- MADRID

Remítame catálogo H y condiciones al contado y a plazos de la máquina "CORONA" modelo FOUR en color
Nombre
Calle núm.
Población

CONTADO Y PLAZOS

MAS DE UN MILLON _____
DE MAQUINAS VENDIDAS
La "CORONA" es la portátil más antigua y mejor que se fabrica.
Envíenos cupón hoy mismo. _____
_____ Garantía ilimitada.

APARATOS REGISTRADORES DE ENTRADAS Y SALIDAS DE PERSONAL



Los minutos de retraso en el personal representan al cabo del año miles de pesetas perdidas.

Podemos demostrárselo.

100 modelos diferentes.

Unica casa especializada en España.

Pida demostración sin compromiso de compra.

GASTONORGE C. A
Sevilla, 16, pral.
MADRID

LIBROS

de
Administración,
Contabilidad,
Organización,
Problemas
Económicos,
Financieros,
Sociales,
en
la

LIBRERIA FRANCO - ESPAÑOLA

AVENIDA EDUARDO DATO, 10 (GRAN VIA)

MADRID

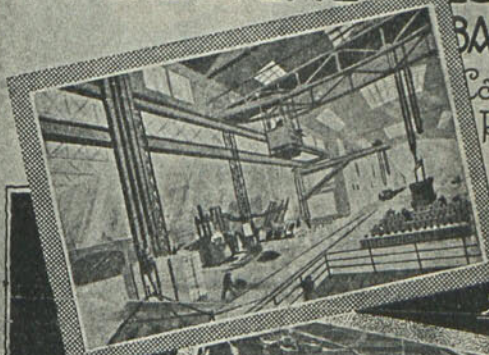
Teléfono 93517

INDUSTRIAS MECANICAS S.A

BARCELONA

Carretera del
Port - 33

TEL. 31483



Aceros
moldeados

Aceros
especial
al

Manganeso

FLEJES
LAMINADOS
EN FRIO

Hierro
colado

fabricados
al
Horno eléctrico



**ACEITES
"SHELL"
Y
GRASAS
LUBRIFI-
CANTES**

LA MARCA QUE OSTENTA
ES SU MEJOR GARANTÍA

SOCIEDAD PETROLIFERA ESPAÑOLA

**Dirección
Comercial:**

**SOCIEDAD
ESPAÑOLA
DE
COMERCIO
EXTERIOR**

**Paseo de Recoletos, 6
MADRID**



**SOCIEDAD ESPAÑOLA DE
CEMENTOS PORTLAND**

Marca HISPANIA

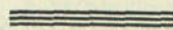


ORNAMENTACION E HIGIENE

"KERAMENT" (ESMALTES SOBRE CEMENTO). NUEVO PRODUCTO PATENTADO, PROPIO PARA CLAUSTROS, GALERIAS, ESTACIONES, JARDINES, ETC., CONSTRUCCION EN BALDOSINES, FRISOS, CORNISAS, ESCULTURAS DE TAMAÑOS Y COLORES DIFERENTES



**Esto demuestra la bondad
del cemento y Kerament**



Dirijanse los pedidos a las oficinas de la Sociedad

ALCALA, 41

Teléfono número 16182

ALMACENES:

TELLEZ, NUM. 6

TELEFONO 11603

Exposición del Kerament:

CALLE DE SAN MARCOS, 33

TELEFONO 19508

MADRID

EXPLOTACION GENERAL DE TRAPOS DE
TODAS CLASES PARA LA FABRICACION
DE PAPEL Y LANAS REGENERADAS

TRAPOS Y CABOS PARA LA
LIMPIEZA DE LAS MAQUINAS

TUBOS DE OCASION PARA PARRA-
LES Y CONDUCCION DE AGUAS

"ANONIMA FARGE"

HIERROS Y METALES VIEJOS

TELEFONO 71510

APARTADO DE CORREOS 84

MADRID-CENTRAL

CALLE DE EMBAJADORES, 104

Y

MARTIN DE VARGAS, 17 y 18

MADRID

BOETTICHER Y NAVARRO, S. A.

**ASCENSORES
CALEFACCION**

SE FACILITAN TODA CLASE DE
PRESUPUESTOS

ZURBANO, 35 MADRID

OLLERO RULL Y CIA

S. en C.

F A B R I C A D E

R E M A C H E S



TORNILLOS

ESCARPIAS



TIRAFONDOS

Y SOPORTES DE HIERRO GALVANIZA-

::: DOS PARA AISLADORES ::: :::

Direc. teleg.* y telef.*: Dirección postal:

LLONITOR

CALLE LOPEZ AZME

SEVILLA

CAFÉS
MARCA

El Cafeto



FUENCARRAL, 33

HERNÁN CORTÉS, 7

PIDÁNSE EN ULTRAMARINOS

**CASA EN BILBAO:
Alameda de Urquijo, 13.**

LA ELECTRICA DE CATALUÑA

S. A.

Fábrica de Pinturas, Barnices y Colores
BARCELONA

Oficinas: Juncá, 2 (P. N.) :-: Teléfono 51064

Fábrica: Galcerán Marquet, 26

Pinturas submarinas. Pinturas industriales rápidas.
Pinturas al uso y en pasta.

MARISOLINE

(Aparejo mate en pasta)

Pinturas al temple para exteriores e interiores.
Esmaltes blancos y en colores. Barnices de todas clases.

Decrasseur (quita pinturas). Secantes. Fabricación y venta de cuantos artículos referentes a Barnices, Pinturas, Colas, Aceites, Colores, Brochas, Pinceles, etc., se relacionen con las Artes Decorativas, Talleres de Ebanistería, Metalistería, Litografía, Carrocería, etc.

LA MAQUINISTA TERRESTRE

Y

MARITIMA

SOCIEDAD ANONIMA

CAPITAL SOCIAL: 20.000.000 DE PESETAS

BARCELONA

DELEGACION

EN

MADRID:

SERRANO 5

Locomotoras. Material fijo para Ferrocarriles. Puentes y Construcciones metálicas, máquinas motoras, fijas y marinas, Calderas, Grúas y aparatos de elevación de todas clases.

FRANCISCO LACAMBRA LACAMBRA

FABRICA DE BATIR Y
LAMINAR COBRE Y LATON

ESPECIALIDAD EN PLACAS DE COBRE PARA HOGARES DE LOCOMOTORAS Y CHAPAS DE GRANDES DIMENSIONES PARA LAS MISMAS

FABRICA DE CONDUCTORES ELECTRICOS

TODA CLASE DE TRABAJOS ESPECIALES EN COBRE ELECTROLITICO PARA EL RAMO DE ELECTRICIDAD

DESPACHO: ALI-BEY, 23-BARCELONA

BANCA ARNUS

SUCESORA DE EVARISTO ARNUS
Fundada en 1846

CAPITAL Y RESERVAS: 17.262.000 PESETAS

Casa matriz:

PASAJE DEL RELOJ
TELEFONO 11537

Casa central:

PLAZA CATALUÑA
TELEFONO 16583

BARCELONA

Apartado de Correos 425

Sucursales en Balaguer, Berga, Cervera, Figueras, Gerona, Granollers, Igualada, Lérida, Manresa, Mataró, Olot, Puigcerdá, Seo de Urgell, Solsona, Tárrega, Tremp, Vich.

Agencias en Agramunt, Artesa de Segre, Bañolas, Gironella, La Bisbal, Mollerusa, Pobla de Segur, Pons y Port-Bou, - Sub-agencia en Calaf.

TODA CLASE DE OPERACIONES DE
BANCA Y BOLSA

CAMARA ACORAZADA

CON COMPARTIMIENTOS DE ALQUILER
DESDE 22 PESETAS ANUALES

Dirección teleg. y telef. "BANCARNUS"

GARCIA-JUNCO HERMANOS

SEVILLA

HIERROS--VIGUETAS--ACEROS--CARRILES
CHAPAS--TUBERIAS

CEMENTOS

:: Maderas de todas clases ::

Traviesas para ferrocarriles

Consignatarios de buques :: Transportes
marítimos :: Agentes Consignatarios de la
Compañía de los F. C. de M. Z. A. :: Con-
tratista de obras de ferrocarriles

GARAGE ANDALUCIA AUTOMOVIL

El mayor y más moderno de Andalucía. Es-
tancias de coches. Talleres de reparaciones.

Neumáticos. Accesorios

Nuestras diferentes secciones suministrarán a usted
precios, condiciones y cuantos detalles necesite

OFICINAS

CENTRALES: ADRIANO, 1-Teléfono 26282

MADERAS: Marqués de Paradas, 7-Teléfono 26250

GARAGE: Avenida Borbolla-Teléfono 31638

GARAGE: Crédito, 15-Teléfono 24172

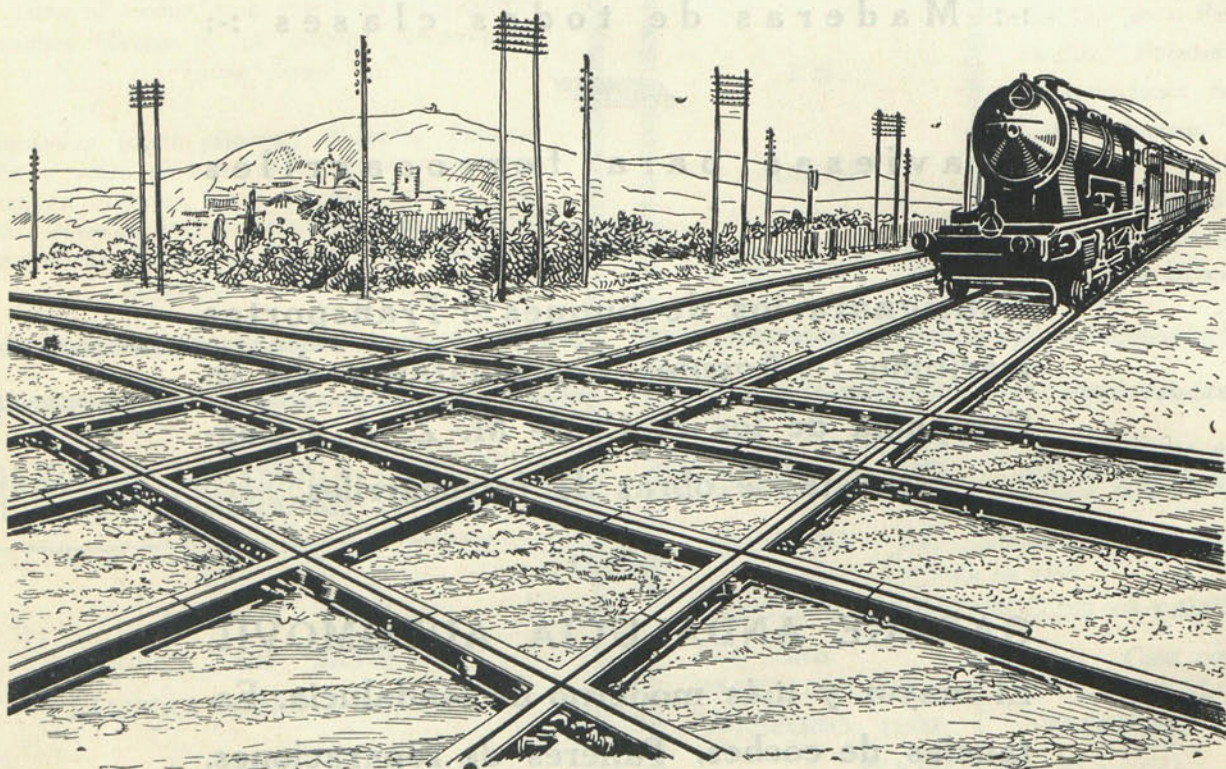
FUNDICION DE ACEROS

en diversas calidades y para aplicaciones distintas

SAESA

nombre que significa CALIDAD

Fabricamos piezas desde 50 gramos a 3.000 kilos



ACEROS MOLDEADOS: al manganeso "DIAMANT-SAESA" en placas para revestimientos de molinos de cemento, rieles, anillos, camisas, mandíbulas para machadoras, martillos de trituración, cruzamientos, corazones, cambios de vía, espadines y toda clase de piezas para material fijo de ferrocarriles. "DINAMO" en material para maquinaria eléctrica como núcleos, polos, carcasas, etc. "SILICIOSO" en piezas para altas temperaturas. "SEMIDURO" para piezas de resistencia como coronas, ruedas y piñones dentados, etc. "CROMO-NIQUEL", en variadas calidades, inoxidable al vapor, a los ácidos, a la temperatura, etc.

SUCESORA DE ACEROS ELECTRICOS, S. A.

FUNDICION, TALLERES Y OFICINAS

Marina, 342-350. -- BARCELONA

TELEFONÓ 51530

COMA Y RIBAS, S. L.

AGENTES DE ADUANAS

CONSIGNATARIOS DE VAPORES

AGENTES DE LA COMPAÑIA DE FERRO-

CARRILES DE M. Z. A. Y DE LA

CATALANA DE GAS Y

ELECTRICIDAD



Ancha, 2 bis.
BARCELONA

MADERAS COLL VIADER, S. A.

OFICINAS: AUSIAS MARCH, 48, 1.º 2.º

TELEFONO NUMERO 52991

BARCELONA

EXPLOTACIONES FORESTALES

Suministros de travie-
sas, largueros o cachas
y piezas especiales de
roble, pino y haya para
ferrocarriles y tranvías.

PROVEEDORES
DE LAS PRINCIPALES COMPAÑIAS
DE FERROCARRILES ESPAÑOLES

Maderas para construcción
y embalajes.

TRANSPORTES

GABRIEL AYXELA

SERVICIOS DE DOMICILIO A DOMICILIO

Concesionario de M. Z. A. de los
servicios de *Camionajes, Despacho
central de Gran Velocidad, Despa-
cho central de Pequeña Velocidad*
y de varios *servicios de removido
de mercancías* en las estaciones

Diputación, 249. Tel. 22110

BARCELONA

▲
RESERVADO
▼



Avenida del Gran Capitán, Córdoba, pavimentada con loseta asfáltica C. P. A.

ASFALTADO DE EDIFICIOS Y DE VIAS PUBLICAS

**Lisos, cómodos, higiénicos, impermeables, silenciosos
y duraderos, nuestros pavimentos de asfalto son insus-
tituibles para VIAS PUBLICAS, MUELLES, ANDENES
DEPOSITOS DE MERCANCIAS, PATIOS, TALLERES,
FABRICAS, GARAJES, ETC., ETC.**

PAVIMENTOS DE

Asfalto natural fundido. - Losetas de asfalto comprimido. - Asfalto
comprimido monolítico. - Asfalto antiácido. - Riegos asfálticos.

Compañía Peninsular de Asfaltos, S. A.

Domicilio social: Avda. del Conde de Peñalver, 21 y 23.-MADRID

BARCELONA
Paseo de Gracia, 110

VALENCIA
Conde Montornés, 2

SEVILLA
Martín Villa, 7

ACTUALIDAD HISPANA

DIRECTOR-PROPIETARIO:
MANUEL MARIA ARRILLAGA

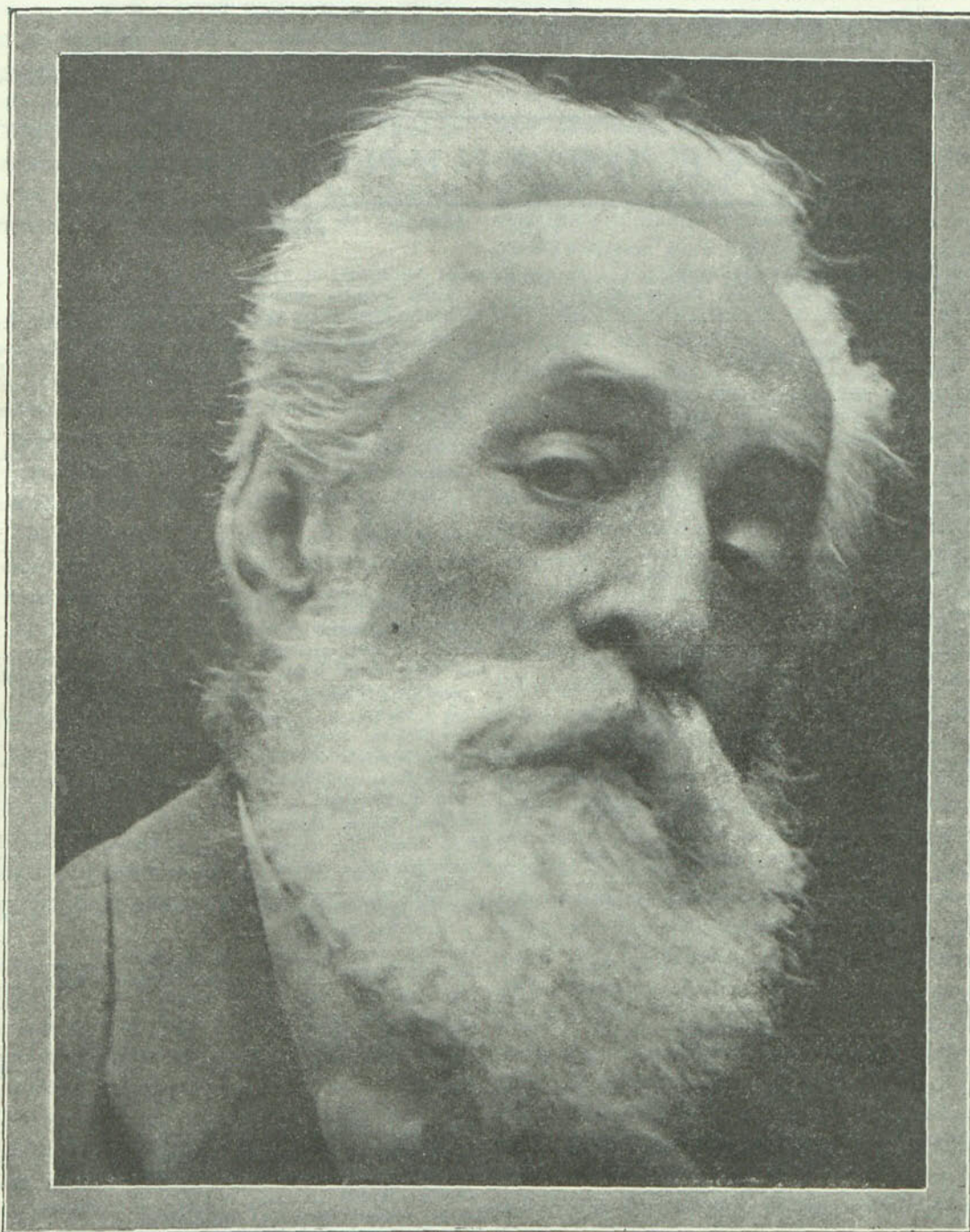
AÑO I

Apartado 8.029

MADRID, NOVIEMBRE 1931

☎ Teléfono 19580

NUM. 10



DON JUAN ESPINA CAPO

SUMARIO

	Páginas.
<i>Hispanos ilustres: Don Juan Espina Capo.</i> por M. White.....	215
<i>Crónica</i> , por M. R. Blanco-Belmonte	217
<i>Ante la recolección del olivo</i> , por José María de Soroa.....	220
<i>Algunas aplicaciones en la técnica moderna de los acumuladores alcalinos</i> , por J. Pérez Seoane.....	222
<i>El paro de los obreros del campo</i> , por Juan Gavilán.....	224
<i>La Iglesia independiente del Estado ateo</i>	225
<i>El nuevo régimen de transportes por carretera</i>	226
<i>El comercio exterior de España</i>	230
ACTUALIDADES:	
<i>Financiera, Agrícola e Industrial</i>	231
<i>Hispano-americana y Económica</i>	232
<i>Aérea</i>	234
<i>Ferrovial, Corporativa y Automovilista</i>	235

INDICE DE ANUNCIANTES

CUBIERTA	Páginas.	DESPUES DEL TEXTO	Página
Ramón Alfredo Rosal. Carbones ingleses. Madrid	II	Quasi Arc. Edward P. Eacott. Equipos y electrodos para soldadura eléctrica. Madrid	235
Horario del servicio de trenes de viajeros. Estación de Atocha (M. Z. A.). Madrid	III	La Mundial, S. A. de Seguros. Madrid	235
ANTES DEL TEXTO		Alfaro y Compañía, S. en C. Banqueros. Madrid	235
Uralita, S. A. Material para techar. Madrid. Barcelona	I	Luis de Roll-Metzger, S. A. Máquinas para obras y construcciones. Barcelona, Madrid	236
Augusto Miniaty. Aislamientos. Amiantos. Madrid	I	Guillermo Berenyi, S. A. Maquinaria para obras públicas. Madrid	236
Antonino Bourbón. Mecánica. Electricidad. Madrid	I	Sociedad Española de Electricidad ASEA. Motores trifásicos. Bilbao. Madrid	236
Cemento Portland Valderrivas. Madrid	II	M. Calleja. Contabilizadora Burroughs. Máquinas de calcular. Madrid	XI
Gamboa y Domingo. Construcciones. Bilbao. Madrid	II	Basso & Weisse. Aparatos de transporte mecánico	XII
S. A. E. de Colas, Gelatinas y Abonos. Barcelona. Madrid.....	II	Maristany Hermanos. Fábrica de lonas. Taller de velamen. Barcelona	XII
Sucesores de Viñado. Fábrica de esmaltes sobre fundición y chapa de acero	II	Rocalla. Material para construcciones. Barcelona	XII
Gastonorge. Máquinas de escribir Corona. Aparatos registradores. Madrid	III	Juan Torras. Vigas y Construcciones. Barcelona	XIII
Librería Franco-Española. Avenida Eduardo Dato, 10. Madrid.	III	Rivière. Tejidos metálicos. Madrid. Barcelona.....	XIII
Industrias Mecánicas, S. A. Barcelona	IV	Juan Giralt Miró. Toldos y lonas impermeables para cubrir mercancías. Barcelona	XIII
Sociedad Petrolífera Española. Aceites y grasas "Shell".	V	Ribas y Pradell, S. A. Mampostería, madera, hierro. Armaduras Tekton. Barcelona	XIII
Cementos Portland Hispania. Kerament. Madrid	V	Sociedad Española de Construcciones Eléctricas. Barcelona ..	XIV
Anónima Farge. Trapos. Hierros. Metales. Madrid	V	Viuda e Hijos de Pedro Nicoláu. Productos derivados del alquitrán. Barcelona	XIV
Boetticher y Navarro. Ascensores. Calefacción. Madrid	V	Longines. Relojes. Madrid	XIV
Ollero Rull y Compañía. Remaches, tornillos, escarpias y tirafondos. Sevilla	VI	Emilio Arjona Díaz. Corcho en plancha. Sevilla	XIV
"El Cafeto". Cafés. Madrid	VI	Constantino Grima. Centro Técnico de Fumigación. Valencia. Madrid	XV
La Eléctrica de Cataluña. Fábrica de pinturas, barnices y colores	VI	Compañía de Industrias Agrícolas. Fabricación de azúcares y alcoholes. Barcelona	XV
La Maquinista Terrestre y Marítima. Construcciones metálicas. Barcelona	VI	"Victoria". Manufacturas de caucho. Madrid	XV
Francisco Lacambra y Lacambra. Fábrica de batir y laminar cobre y latón. Barcelona.	VII	Minero Siderúrgica de Ponferrada. Carbones. Madrid	XVI
Banca Arnús. Barcelona	VII	Cemento portland "El León". Madrid	XVI
García-Junco Hermanos. Hierros. Cementos. Maderas. Garage. Sevilla	VIII	Mariano Ventura. Lonas, toldos, encerados. Barcelona	XVI
Sucesora de Aceros Eléctricos, S. A. Fundición de aceros. Valencia. Barcelona	IX	Banco Urquiza. Madrid	XVI
Coma y Ribas, S. L. Agentes de Aduanas. Barcelona	IX	Hijos de Jorge Welton. Desinfectante "Sanitas". Sevilla. Madrid	XVI
Coll Viader, S. A. Maderas. Barcelona	IX	Juan Fabró Planas. Barcelona	XVII
Gabriel Ayxela. Transportes. Barcelona	IX	Adrián Piera. Maderas. Madrid	XVII
Reservado	X	"La Estrella". Café torrefacto. Madrid	XVII
Compañía Peninsular de Asfaltos. Barcelona, Sevilla, Valencia, Madrid	X	Brown Boveri. Maquinaria eléctrica. Barcelona. Bilbao. Gijón. Sevilla. Madrid	XVIII
EN EL TEXTO		Lámparas "Metal". Barcelona. Madrid	XVIII
Jean Crepelle & Cie. Lille. Compresores y bombas de vacío. Barcelona	216	Lespes y Soler. Transportes. Madrid	XVIII
Pibernat. Arcas para caudales. Nueva báscula-puente. Barcelona	223	"Nife". Acumulador de precisión. Bilbao. Madrid	XVIII
Arisó, cámaras acorazadas, arcas y básculas. Barcelona	230	Salgado. Aceite de oliva UCA. Sevilla. Vilches. Madrid	XIX
		Rudy Meyer. Sumadora Victor. Madrid. Barcelona.....	XIX
		Cementos portland "Asland". Barcelona. Bilbao. Madrid ..	XX

HISPANOS ILUSTRES

Don Juan Espina Capo

A COSTUMBROSE desde muy niño a trepar por las asperezas del Guadarrama, a escalar los picachos, a buscar asiento en las cumbres señeras, a embriagarse en el disfrute pleno del aire puro, de la luz, de la vastedad de horizontes. Cierta día—poco más de un día representa el tránsito de la juventud a la octogenidad—sorprendióle una copiosa nevada en las alturas serrenas, allá en los despoblados donde Juan Ruiz topóse con Aldara, acaso por la Fonfria, donde don Iñigo López de Mendoza admiró y trovó a la vaquera venida "siguiendo la vía de Calatraveño"; sorprendióle la nevada y sorprendióle más encontrarse a otro día con la nieve adherida ya inseparablemente a la aborascada barba y a la encrespada cabellera. Desto hace ya tiempo mucho. De entonces a hoy, España se ha habituado a considerar a don Juan Espina Capo como un Mulhacén del Arte: eminencia prócera empenachada de blancura perenne.

—Decir hoy a determinados artistas, y a los mal dirigidos elementos del público, que los árboles nos hablan, que las flores nos miran y seducen, que la noche es el misterio, la poesía que duerme en el alma; que la tempestad es el drama de la Naturaleza y el cielo el cobijo incomprensiblemente bello de tanta maravilla y os tendrán por un cándido loco incomprensivo. Yo, que siento esas delicias, esas sensaciones, tengo en mi sangre vigor, alegría, fiebre de lo desconocido. ¡Ah! Ser romántico algunos ratitos al día es compartir el infortunio con el consuelo. Apartar la vista de lo feo, deforme, falto de proporción, desagradable a la vista, torpe y repugnante, es ser artista. Soy romántico en sus cuatro dimensiones, quizá insoportable, pero no tengo remedio y he de exclamar con los castizos: "¡A ver qué va a ser!"...

Así habló don Juan Espina Capo en el acto de tomar posesión de la plaza de número en la Academia de Bellas Artes de San Fernando.

En ese mismo acto recordó las siguientes palabras del inolvidable grabador y académico don Domingo Martínez:

—El grabado puede transmitir a todos los países y a los siglos venideros el estado de las ciencias naturales, físicas y matemáticas y de las artes todas, llevando el conocimiento en multitud de cosas allí donde no haya cuadros ni maestros; poner de manifiesto a las edades futuras el mérito de los artistas aunque hayan desaparecido sus obras; hacer propiedad de todos los países las bellezas de la arquitectura; conservar las ruinas y reproducir las obras de la escultura.

—El grabador—ha dicho el eminente artista Marcelliano Santa María—se ve obligado a emplear sutilezas de recursos para suplir los limitados medios de expresión de que dispone su arte, representando con la variedad del estilo de su buril el color y la naturaleza de las co-

sas, lo que constituye la calidad de todas las partes que integran la composición, que es lo que más se estima en el grabado llamado clásico y que continúa siendo indispensable en los modernos grabados en talla dulce, y muy especialmente en los de viñeta, aplicados a documentos de garantía.

Como comentario a las palabras anteriores—al contestar en nombre de la Academia de Bellas Artes al discurso de ingreso del señor Espina—afirmó don José Francés:

—No está, por tanto, el interés en la forma de grabar, en el dominio de la técnica, sino en la forma como se la sortea, se la disimula y se hace antes un bello dibujo, una imprecisa y delicada estampa, y no un vigoroso trabajo de buril que consintiera exhibir al lado de la prueba la plancha, para cotejar dónde termina la maestría profesional y dónde comienza la misteriosa cuquería artística. Juan Espina, no. Juan Espina da la sensación de las normas tradicionales del romanticismo, que conquistó también para sí la plancha y la piedra. Sus grabados, sus litografías, tienen expresión certera y aquella solidez interior de los maestros del siglo XIX, discípulos, a su vez, de los siglos pretéritos. Transmite la emoción del paisaje con esa romántica exaltación que da también a su pintura. Minucioso y paciente, pasa largas horas inclinado sobre su obra, sin considerar nunca llegado el instante de firmarla. ¡Cuán lejos de las síntesis y estilizaciones, que indudablemente desdeña! Sus estampas son horas y estaciones bien definidas en bosques de altura, en cañadas ubérrimas, en jardines selváticos, en caminos de cuento. El artista muestra en esas aguafuertes una sutil delicadeza romántica. Solitarios y recónditos escenarios, los elegidos por él, muestran una elocuencia insospechada. Este dice un idilio, aquél una tragedia, esotro una lánguida otoñada de las almas a compás de la de los viejos troncos ennegrecidos por la lluvia y empenachados por las brumas vesperales. Al lado de estas aguafuertes sugeridoras, matizadas con tan íntima melancolía romancesca, las acuarelas, las xilografías sintéticas de Espina gritan y vociferan. Son arrebatos juveniles en la nívosa paz de la vejez. Destacan el deseo de no sentirse yerto y apagado. En cambio, las aguafuertes hechas en la mocedad, en la madurez, presentían como un refugio las futuras horas de reposo y apaciguamiento.

Y añade, razonablemente, el antecitado crítico que ha de estimarse también en Juan Espina la sutil percepción de la atmósfera, ese aprehender el aire limpio, puro, que otorga las líneas remotas y acusa lo que importa ver bien para los efectos del grabado... Una gran sensibilidad, puesta al servicio de un estilo suelto y fácil, gracioso y fluido, acusan igualmente las acuarelas, donde iguales motivos de los lienzos al óleo y las tablitas de apuntes se repiten sin monotonía ni fatiga. Son, por

el contrario, frescas, jugosas, con aquella brillantez de los especialistas del género en la época de Fortuny, Pradilla y Villegas.

Don Juan Espina y Capo nació en Madrid el año 1848. Al cumplir tres lustros dejó los estudios del bachillerato y se fugó a París, donde amistó y fraternizó con los bohemios de aquel tiempo. Al volver a la corte de España aplicó al estudio de la pintura y tuvo por maestro al gran paisajista Carlos Haes. A los veinticuatro años de edad ganó por oposición una plaza de pensionado en Roma por la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

Efectuada su formación estética comienza a concurrir como pintor de paisaje a las Exposiciones Nacionales y obtiene sucesivamente: Medalla de bronce en 1884, Medalla de plata en 1895 y Medalla de oro en 1901, por su magnífico lienzo Pico de Peñalara.

De su vocación artística da fe el hecho de haberse dedicado con fervoroso entusiasmo al estudio y al ejercicio profesional del grabado, simultaneando éste con el de la producción de obras pictóricas y aun anteponiéndolo, hasta consagrarse a él en definitiva.

Concorre con sus aguafuertes a los Certámenes Nacionales de Bellas Artes y obtiene Medallas de plata en los celebrados en 1906 y 1913, y conquista brillantemente la Medalla de oro en la Exposición de 1926. Nadie habría dicho que las aguafuertes galardonadas—espléndidas reproducciones de paisajes del Guadarrama—tenían por autor a un hombre que había alcanzado la cumbre de los setenta y ocho años de edad.

Como delegado oficial de España actuó en las Exposiciones Internacionales de Bellas Artes de Chicago, Viena, Berlín, Suecia y Noruega y organizó, en 1900, la Exposición de Arte Español en San Petersburgo.

Formó parte del selecto grupo de fundadores del Círculo de Bellas Artes, de Madrid, y de la Asociación de Pintores y Escultores. A su iniciativa deben la existencia el Salón de Otoño y la Asociación de Grabadores, y debióse la celebración del único Congreso Español de Bellas Artes; y su laboriosidad, puesta al servicio del Estado, llevóle a alcanzar la categoría de jefe de Administración.

Los artistas españoles, para rendirle harto merecido

tributo de agradecimiento y admiración, le dedicaron conmovedor homenaje, que culminó con la entrega de una Medalla de oro, en la que aparece el retrato del artista cincelado por Mariano Benlliure.

En la historia del Arte español, Espina y Capo, como pintor, simboliza el periodo de transición entre la manera de ver, sentir y expresar el paisaje como se veía, sentía y expresaba en 1880 y la forma en que hoy se ve, se siente y se expresa. Y como grabador—según se ha dicho anteriormente—es precursor del renacentismo actual, "precede a casi todos los artistas que ahora han redimido el aguafuerte del desdén y abandono en que yacía. Dió además a este arte su cualidad de creación, no la glosaria de las reproducciones de obras ajenas. Llevó a ella el paisaje y la nota urbana."

Sembrador incansable, ingresa en la Academia de Bellas Artes, y, al ocupar el sillón vacante por fallecimiento del notable grabador D. Enrique Vaquer Atencia, lanza al surco la noble idea de fomentar la creación de una Escuela de Artes Gráficas y Artes Editoriales, para que dibujantes, grabadores, literatos, bibliófilos y editores, fraternizaran en la tarea de producir libros bellos.

Y terminaba su oración académica dirigiéndose a los grabadores actuales y diciéndoles así:

"Que para bien de nuestro arte, lo primero es grabar bien.

Lo segundo, poner el grabado al alcance económico de todos nuestros conciudadanos.

Tercero, no volver la vista atrás, teniendo delante el porvenir de la Patria."

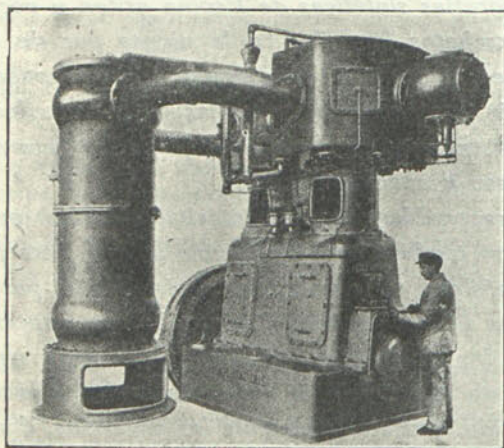
La partida de nacimiento de D. Juan Espina Capo dice que éste cuenta ochenta y tres años de edad.

Sus obras, la prodigiosa actividad de su espíritu, demuestran que el artista se encuentra en plenitud de alientos juveniles.

Ante el picacho del Moro Almanzor, en el circo de Gredos, o ante el Mulhacén, en Sierra Nevada, a nadie se le ha ocurrido preguntar si esas majestades señeras son jóvenes o viejas. ¡Qué más da!

Lo único que verdaderamente importa es ser grande... y merecerlo.

M. WHITE



JEAN CREPELLE & Cie. LILLE

Compresores & bombas de vacío para todas aplicaciones del aire comprimido y del vacío industrial

Los compresores CREPELLE han sido clasificados en el PRIMER LUGAR en el CONCURSO organizado por FERROCARRILES franceses para dotar de compresores las estaciones de detalle

Representante general en España:

MAURICIO GIGOU & VICTOR, Ingeniero

Muntaner, 102

Teléfono 70772

BARCELONA

CRONICA

LA Historia camina de prisa, porque necesariamente tiene que acompañar su marcha a la de la vida moderna, que va en automóvil lanzado a máxima velocidad.

A las veces se impone la contramarcha, para rectificar la orientación y mudar de ruta.

Algunos pueblos, con obstinación de párvulos mal educados, prefieren estrellarse a reconocer y declarar que se equivocaron.

No así Inglaterra. Grande siempre y a pesar de todo, el pueblo británico continúa siendo lección de patriotismo ejemplar. Hace pocas semanas aceptó denodadamente la suspensión del régimen de patrón monetario oro, y con ella el descenso de categoría como potencia bancaria, sacrificando su orgullo ante la perspectiva de la conveniencia nacional que había de encontrar—como efectivamente ha encontrado—en la desvalorización de la libra esterlina cuantiosos aumentos de exportación y considerable baja en los precios de producción.

Ahora, al celebrar elecciones, ha dado nueva y gallarda prueba de sus energías vitales y de su fuerte y bien raigado espíritu de conservación.

Ilusoriamente creyeron algunos sectarios que la mayoría de la Gran Bretaña era laborista, obrerista, anticapitalista, propendente al comunismo. Ya habrán salido de su error los que, ciegos por la pasión, no aciertan a ver la realidad. Y la realidad es muy otra de la apetecida por ellos. La realidad se ha mostrado con entera claridad en el escrutinio de las elecciones. Difícilmente puede manifestarse de modo más expresivo la voluntad ciudadana. De unos seiscientos diputados que formarán el Congreso británico, más de quinientos cincuenta son conservadores, y sólo cincuenta pertenecen al laborismo. La derrota es aniquiladora para los obreristas; el triunfo de los proteccionistas es arrollador, definitivo, y ha tenido como remache otro triunfo mayor aún en las elecciones municipales.

Enorme ha sido en el mundo la impresión producida por el tremendo fracaso de los socialistas ingleses.

El Gobierno británico se ha reconstituido dando entrada a mayor número de representantes de ideas conservadoras, y el país, constituyendo un "frente único", se agrupa en torno de sus gobernantes dispuesto a efectuar cuantos sacrificios sean necesarios para la salvación y el bien de la Patria.

A esta noble y patriótica actitud la juzga el sagaz socialista español señor Cordero "el preludio de la revolución en Inglaterra".

Un estadista británico ha afirmado rotundamente que las anteriores elecciones, las que llevaron a los socialistas a la captación del Poder, fueron el triunfo de la demagogia, y que las elecciones últimamente efectuadas han sido el triunfo de la democracia.

Opinión por opinión parece la del señor Cordero un

brote de despecho, un desplante de vanidad apabullada que se refugia en la profecía, y el juicio del estadista británico tiene fuerza y valor de diagnóstico pronunciado ante un organismo que enfermó y que ha reaccionado y se restablece y tonifica rápidamente.

* * *

En esta apresurada marcha de la Historia y de la vida, treinta días de hogaño son más pródigos en acaecimientos que un lustro de los tiempos antañones. No más de un mes ha mediado entre la Crónica anterior y la presente, y ha bastado ese breve lapso de unas semanas para la modificación o el intento de modificación de rasgos característicos de la fisonomía moral de España.

Al cumplirse exactamente el primer semestre de la instauración de la República, el jefe del Gobierno provisional, don Niceto Alcalá Zamora, presentó la dimisión, siendo substituido en la Presidencia del Consejo por el ministro de la Guerra, señor Azaña. El ministro de la Gobernación don Miguel Maura renunció también a su cargo, pasando a esta cartera el titular de la de Marina, señor Casares Quiroga, y ocupando ésta el notable químico y rector de la Universidad Central don José Giral Pereira.

La crisis ministerial se produjo al ser aprobado por las Cortes el artículo 24 del proyecto de Constitución, redactado en los siguientes términos:

"Todas las confesiones religiosas serán consideradas como asociaciones sometidas a una ley social.

El Estado, las religiones, las provincias y los municipios no mantendrán, favorecerán ni auxiliarán económicamente a las iglesias, asociaciones o instituciones religiosas.

Una ley especial regulará la total extinción, en un plazo máximo de dos años, del presupuesto del Clero.

Quedan disueltas aquellas Ordenes religiosas que estatutariamente impongan, además de los tres votos canónicos, otro especial de obediencia a autoridad distinta de la legítima del Estado. Sus bienes serán nacionalizados y afectados a fines benéficos y docentes.

Las demás Ordenes religiosas se sujetarán a una ley especial, ajustada a las siguientes bases:

Primera. Disolución de las que en su actividad constituyan un peligro para la seguridad del Estado.

Segunda. Inscripción de las que deban subsistir en un registro especial, dependiente del ministro de Justicia.

Tercera. Incapacidad de adquirir y conservar por sí o por persona interpuesta más bienes de los que, previa justificación, se destinen a su vivienda o al cumplimiento directo de sus fines privativos.

Cuarta. Prohibición de ejercer la industria, el comercio y la enseñanza.

Quinta. Sumisión a todas las leyes tributarias del país.

Sexta. Obligación de rendir anualmente cuentas al Estado de la inversión de sus bienes, en relación con los fines de la Asociación.

Los bienes de las Ordenes religiosas podrán ser nacionalizados."

Inútilmente se alzaron voces contra este artículo; pre-
valecieron las exaltaciones del radicalismo y las Cortes
no quisieron escuchar las palabras del señor Alcalá Zamora,
que afirmaba condolido: "Si los católicos son la mayoría del país,
ninguna potestad puede legislar para perseguirlos; si fueran una minoría, tampoco, porque la mayoría
tendría el deber de ampararlos."

El propio señor Alcalá Zamora, al explicar la crisis en las columnas de un periódico de Buenos Aires, dijo que "una fórmula de transigencia máxima, presentada por los republicanos templados con ingenua franqueza, recibida por su procedencia con recelos y recargada sucesiva e intensamente por los otros partidos, se transformó en horas en precepto persecutorio, que no pudimos aceptar los republicanos partidarios de la tolerancia plena y de la paz religiosa".

Y añade: "En cuanto a la fórmula votada para lo religioso, parece que se la corregirá con blanduras, olvidos y aun contradicciones para su observancia. Por el pronto, a las veinticuatro horas de haberse declarado que las Ordenes religiosas son el peligro máximo para la enseñanza, se las presiona a que a la ejerzan como necesidad suprema. Serán disueltas si se niegan a enseñar ahora, y deberán serlo si se empeñan en seguir enseñando luego."

El señor Alcalá Zamora se equivocó de todo en todo al pedir al país votos para implantar una "República de obispos"; es lamentable el yerro del ex jefe del Gobierno y futuro próximo Presidente de la República; pero es infinitamente más lamentable que caiga sobre la España católica el peso del desacierto de un hombre cuya ingenuidad resulta más dañina y estragadora que la animosidad de los enemigos declarados de la Religión.

Las mismas Cortes, que sin oposición ni impedimento—ya que hasta ha desaparecido, ausentándose, la minoría de representantes católicos, formada por los grupos vasconavarro y agrario—siguen aprobando artículos del proyecto de Constitución, han tenido la magnanimidad de acordar que "el Estado *podrá* mantener o crear en las regiones autónomas (léase Cataluña) instituciones docentes en todos los grados en el idioma oficial de la República". Y esas mismas Cortes han aprobado urgentemente la ley de Defensa de la República, que está bien si se considera arma necesaria contra los desmanes comunistas de los campesinos cordobeses o contra huelgas ilícitas, pero que es una monstruosidad jurídica al clasificar como agresores de la República a los españoles partidarios del régimen monárquico y al castigar la apología de ese régimen. Y tampoco se compadece con el programa de libertad que ostentan las Cortes Constituyentes la coacción que representa para el ejercicio de la crítica el que se estime legalmente como agresión a

la República, y por ende sancionable, "toda acción o expresión que redunde en menosprecio de las instituciones y de los organismos del Estado", y también la difusión de "noticias que puedan quebrantar el crédito o perturbar la paz o el orden público". Al no establecerse distinción entre noticias falsas y ciertas, al no señalarse diferencias entre la noticia publicada de mala fe y la noticia acogida de buena fe por la garantía de su procedencia, se coloca a la Prensa periódica no republicana en condiciones de tal modo precarias que sería preferible el establecimiento de la previa censura, con todos sus inconvenientes y defectos, a la incertidumbre de escribir ante la perspectiva de una suspensión del periódico sin otro motivo que el de un error de interpretación por parte del que escribe o por parte del funcionario encargado de la aplicación de la nueva ley. Menos mal que ésta no vivirá más que lo que alcancen de existencia las Cortes que la han alumbrado.

* * *

¡Al fin! Las entidades económicas españolas, luego de reunirse en breve y bien organizada Asamblea, acordaron constituir y han constituido el Consejo Nacional de Defensa de la Producción. La Asamblea celebró en virtud de convocatoria de la Federación de Industrias Nacionales, para promover una actuación pública y de conjunto, no de crítica negativa, sino de tendencia constructiva y conservadora, pero efectiva de verdad.

Acudieron al acto representaciones de casi todas las principales entidades domiciliadas en Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia, Santander, Guipúzcoa, Sevilla y Zaragoza. Sin alardes oratorios, con plausible sobriedad, quedó aclarado y bien puntualizado que se trata de "efectuar una obra de organización de las entidades económicas dentro de una unión circunstancial demandada por las realidades".

Las importantes agrupaciones representadas por los asambleístas sentaron la afirmación de que el fundamento básico de la riqueza nacional la constituyen sus producciones agrícolas, ganadera y forestal, en feliz consorcio de esta riqueza con el desarrollo coordinado de la industria, el comercio y los transportes.

Seguidamente ofrecieron: la colaboración orgánica y constante de las clases productoras al Poder público y la actuación sobre la opinión para encauzarla respecto a la conservación y desarrollo de la riqueza nacional y para conseguir el restablecimiento de la confianza; la cooperación económica de los intereses beneficiados en las obras públicas que se efectúen; la realización de una campaña para restablecer la confianza y para lograr que desaparezcan el atesoramiento y la desaparición de capitales; la cooperación al mantenimiento del orden social, considerando ilícitos e ilegales los *lock-outs* y huelgas no tramitados previamente con arreglo a la ley.

Al mismo tiempo, y unidas a las anteriores ofertas, formularon estas peticiones o expresiones del deseo del país: que las Cortes, dentro de normas jurídicas, laboren en pro de la justicia y de la paz, afirmen el respeto a la propiedad privada y legislen estimulando la inicia-

tiva particular y el espíritu de empresa; que el Gobierno mantenga el imperio de la ley y el orden público y exponga la orientación fundamental y el alcance de su pensamiento, así en lo político como en lo económico; que no se coarte el desenvolvimiento de la riqueza agrícola, ni con cambios radicales en su organización, ni con imposición de intervenciones y tasas, ni con dificultades para la libre exportación de sus productos; que, mediante un plan orgánico bien estudiado, y con asesoramiento de su utilidad y eficacia, se incluyan en el presupuesto obras públicas, hidráulicas y de ferrocarriles, electrificaciones, construcciones navales y mejoramiento del *utillaje* nacional; que se adopten medidas para asegurar el equilibrio del presupuesto, restringiendo servicios y gastos poco útiles o menos indispensables; que, para restablecer el crédito y la confianza, se procure que el ahorro nacional se sienta garantizado, defendido y libre de amenazas, evitando anuncios de proyectos y declaraciones oficiales espantadoras del capital; que se fomente la producción nacional; que para la evolución social y que para el bienestar de las clases trabajadoras se implanten las reformas necesarias, pero por vía legislativa, dentro de cauces jurídicos, y "con aquella debida preparación y meditación que garantice que el país no ha de ser víctima de experimentos ni de improvisaciones que puedan acarrear una verdadera catástrofe, para lo cual bastará con que nos sirvan de ejemplo las experiencias hechas en otros países y sus resultados, favorables o adversos".

Sencillamente admirable es la posición ejemplar en que se han colocado las entidades económicas, flor y espuma de la España productora. Un poco tarde han caído en la cuenta de que no basta la organización aislada de los interesados en un solo aspecto del trabajo nacional, sino que se requiere la cooperación, la federación, la unión firme y permanente de esos organismos que hoy ¡al fin! se congregan en el Consejo Nacional de Defensa de la Producción.

Y hay tanto patriotismo en los ofrecimientos de esas entidades, y hay tanta fuerza de razón en sus peticiones, que seguramente habrán de ser aceptados unos y atendidas otras.

Proceder de otra suerte equivaldría a coadyuvar a la destrucción de España, y esto sólo puede ser apetecible para una minoría, afortunadamente escasísima, de desalmados.

En la actual crisis de hombres, cada una de las entidades económicas debe llevar, y llevará, al Consejo Nacional al más apto, al más capacitado de los individuos que la integran, y esos consejeros—conocedores a fondo de los grandes problemas de producción, industria, comercio y transporte—constituyen desde ahora mismo algo más que una esperanza para el país; pue-

den ser de hecho los gobernantes en un mañana próximo, los técnicos poseedores de ciencia y experiencia suficientes para llevar a España por rumbos de salvación y prosperidad.

* * *

El ex ministro de la República don Miguel Maura, coincidiendo con la opinión de las entidades económicas, preconiza la necesidad de infundir tranquilidad a los decretos o proyectos de decreto que publica y por

El Gobierno lo entiende de otro modo, a juzgar por los decretos o proyectos de decreto que publica y por las disposiciones que anuncia.

No parece muy adecuada para inspirar al capital confianza en inversiones industriales la propuesta de intervención obrera en la gestión de las industrias, con facultades inspectoras de la contabilidad, administración, compra y venta, producción, y con derecho a asistencia a las Juntas de accionistas y a los Consejos de Administración.

Tampoco pueden calificarse de atracciones para el capital los propósitos de recargo en los impuestos actuales y de creación de nuevos tributos; las declaraciones del ministro de Hacienda respecto al déficit presupuestario, que en un principio se dijo sería de ciento treinta y ocho millones de pesetas en el presupuesto ordinario y de trescientos setenta y dos millones en los gastos ferroviarios, y luego se ha ido "redondeando" hasta alcanzar la bonita cifra de seiscientos millones; y, en fin, el proyecto de reforma de la ley bancaria, en la parte que regula el funcionamiento del Banco de España, es como para preocupar a los accionistas y rentistas de categoría más modesta.

En lo que toca al tranquilizamiento de los espíritus, el decreto de la Presidencia suprimiendo en los centros y dependencias de la Administración del Estado la mitad de las plazas que figuren en las respectivas plantillas vigentes, y el detalle de las reducciones en el presupuesto del Clero, que—según el ministro de Justicia—dejará de percibir en absoluto dotación oficial para el año 1934, son todo lo contrario de tranquilizadores para decenas de miles de españoles amenazados por inminentes privaciones, y en algunos casos por penuria rayana en la miseria.

La República española debe ser paz, justicia y amparo de los súbditos. Sea así y holgarán leyes de defensa.

Sea así, y vengan pronto medidas que calmen inquietudes, que lleven firme confianza al ánimo de capitalistas y obreros, y que den la sensación de que España tiene un Gobierno que hace cumplir por igual sus deberes a los ciudadanos, pero que también les garantiza el libre ejercicio de sus legítimos derechos de ciudadanía. Todos ello sin privilegios ni excepciones.

M. R. BLANCO-BELMONTE.





Mapa de la región botánica del olivo, en el que puede apreciarse su importante zona española.

Ante la recolección del olivo

O FRECEN interés siempre y la actualidad lo acrece, los problemas relacionados con la producción del olivar, cultivo que atraviesa una gran crisis, no solamente por circunstancias de carácter general que a toda riqueza agrícola afecta, sino por algunas peculiares, cuales son la competencia que los aceites de semillas infringen a los aprovechamientos de orujo de la aceituna y que por consecuencia reducen considerablemente el margen de los beneficios producidos por el cultivo del árbol y por la extracción de su aceite.

El extenso paro obrero que se padece en Andalucía, principal centro del cultivo del árbol de Minerva, encuentra un pequeño oasis en las desérticas jornadas del hambre, que la parada invernal origina, al llegar la cosecha de este fruto. En la recolección de aceituna, de 1.817.399 hectáreas de olivar que tiene España (697.799 más que en 1892), época de donde arrancan las estadísticas, se ocupan familias enteras. Época de paz simbolizada por este árbol, a su cobijo se reúnen padres e hijos, hombres y mujeres, adultos y pequeños, en estos días invernales, aliviando las desdichas de la estación, que origina tantas privaciones, incluso la de no verse hasta que bajo su fronda vuelven a reunirse los

familiares, separados tiempo ha, ya que los varones habrán tenido que buscar en el éxodo del lar, el remedio a la falta de trabajo, pidiéndolo lejos de aquél.

Unos ocho millones de jornales próximamente representa la recogida de la ofrenda del mitológico árbol que surgió al conjuro de la lanza de Minerva cuando con ella tocó la Tierra. He aquí motivo sobrado para conceder atención a examinar las cuestiones olivareras: el atenuar la crisis de trabajo en momentos de angustioso paro.

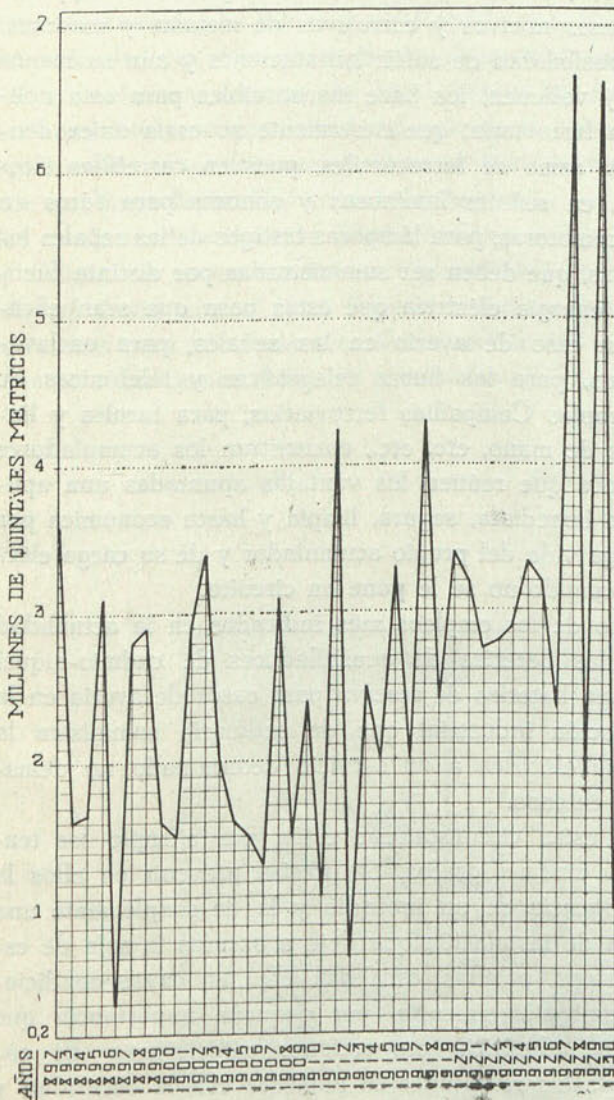
Esto aparte de que asegura otros muchos jornales en el laboreo en otros meses del año y en las demás faenas de su cultivo, en las que se realizan en molinos y almazaras para extraer el aceite y en las operaciones del comercio, tanto interior como de exportación de éste y de los demás subproductos que ofrenda la oleácea, de la cual muchos trasponen los mares y llevan en triunfal aprecio el nombre de España a donde no alcanzan otras muestras del trabajo intelectual o material de sus habitantes, más que la lograda por el modesto labriego. Nuevos ejemplos vivos de cuán digna es la riqueza derivada de este cultivo de atenderse y prestarla defensa.

En total no resulta muy aventurado fijar en cerca de 50 millones los jornales que devenga el cultivo del olivo español, o sea cerca de doscientos millones de pesetas.

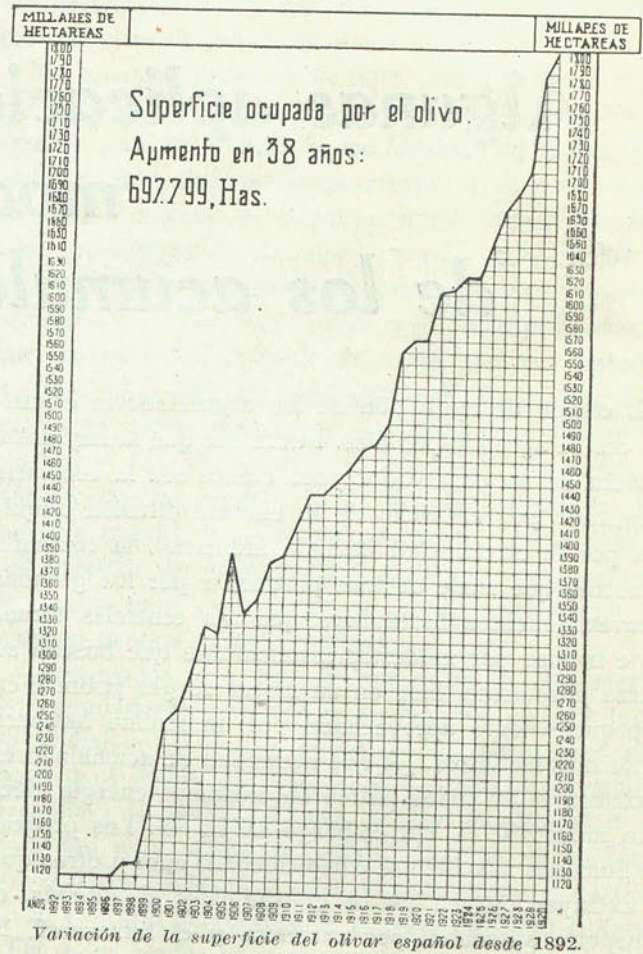
El progresivo crecimiento de su área y los adelantos conseguidos en nuestra Elayotecnia, que produce alrededor de la mitad de la cosecha mundial de aceite, son elocuentes testimonios para demandar protección a favor del cultivo del olivo y negocios derivados del mismo.

Entre las medidas más necesarias quizá ocupen el primer plano las de ordenar y regular su comercio, atendiendo a la propaganda para aumentar el consumo, creando nuevos consumidores, preparados de antemano, para que el aceite hispano, a medida que se obtenga, posea las características exigidas por la clientela internacional, sin tener que aguardar, como ocurre en la actualidad, meses y meses a que pueda ser mejor o peor vendido.

La competencia que en el mercado mundial se viene declarando al aceite de oliva, principalmente por el de semillas, tiene que ser contrarrestada por los interesados, no sólo estudiando los gustos y preferencias de mercado, sino, cual ha hecho California al conquistar mercados para sus frutas, organizando Cooperativas,



Variación de la cosecha de aceite en España desde 1892.



tan extendidas en este país, y que condujeron al éxito en la colocación de las frutas, cuyo cultivo aumenta mucho en Norteamérica. Una labor semejante, ya iniciada por nuestros olivares creando Cooperativas para la venta de aceite, ha de conducir a la mejor defensa de la producción.

La excelente aplicación alimenticia del aceite de oliva, proclamada por los más renombrados higienistas; sus buenas condiciones sensoriales como condimento; la diversidad de aplicaciones, no sólo en esta tendencia, sino para otras, y la diversidad de usos de muchos subproductos, que sirven para la jabonería, alumbrado, lubricación, medicina, etc., hacen que sea hoy uno de los cultivos más interesantes considerados en el aspecto nacional. Pero si tendemos una ojeada por el mapa de su área geográfica se comprenderá mejor la envidiable situación que en esta producción alcanza España.

Así como hay cultivos llamados a restricción, sucede lo contrario con el del olivo: por condiciones de medio natural; por situación económica; por razones sociales cual las señaladas y la necesidad de fomentar el arbolado; por el menor temor de competencia internacional que ofrece con relación a otras producciones vegetales de región botánica mayor, debe ocupar lugar preferente en la ordenación económica.

José María de SOROA

Algunas aplicaciones en la técnica moderna de los acumuladores alcalinos

EL campo de aplicación de los acumuladores eléctricos se agranda por días. Puede ser que la impresión primera de un observador poco atento sea la contraria despistado por el hecho de la enorme difusión adquirida por la electricidad llamada industrial, la corriente industrial que suele decirse, producida por los grandes aprovechamientos hidráulicos, por las centrales térmicas e incluso por modestas instalaciones que buscan su fuerza propulsora bien en un motor de gas pobre o en el pequeño salto aprovechado por un molino harinero de los más modestos. ¿A qué necesidad de acumuladores eléctricos si en todas partes encontramos energía eléctrica industrial? Y sin embargo no es así. Los progresos humanos más bien se complementan unos a otros que se excluyen. Viven juntos el tranvía y el autobús, el transporte automóvil por carretera y el ferrocarril, la radiotelegrafía y el telégrafo. A veces algunos de estos progresos al hacer su aparición desplazan a los anteriores hacia campos de aplicación más racional, pero casi los mismos adelantos hacen surgir modalidades nuevas de aplicación de lo que parecía pasado.

El acumulador eléctrico sigue esta ley general. Cuanto mayor es la electrificación de la vida tanto más grande es el campo de su aplicación.

Pero dentro de esta tesis nos hemos de limitar al examen sucinto de aquellos usos para los que el empleo de una clase de acumuladores gana cada vez más terreno por razones exclusivamente técnicas fuera de toda competencia comercial de orden económico.

Nos referimos a los acumuladores alcalinos, vulgarmente conocidos por acumuladores de ferro-níquel, aunque más lógico sería por razón de sus electrodos denominarlos de cadmio-níquel.

¿Pensasteis alguna vez cuando viajabais cómo iría alumbrado vuestro tren? Es casi seguro que un 95 por 100 de los viajeros jamás se haya formulado semejante pregunta y hasta es posible que del 5 por 100 restante más de la mitad hayan dado por satisfecha su curiosidad contestándose a sí mismos sencillamente: ¡Ah!, sí, con una dinamo movida por el mismo motor de la máquina o por un motorcito auxiliar que tome el vapor de la propia caldera. Y sin embargo a muy pocos se les habrá ocurrido sospechar la verdad. Los vagones de los trenes van alumbrados por dinamo y por acumuladores. Así puede tenerse la misma luz, prácticamente esté el tren parado en una estación, a marcha reducida cuando remonta una rampa o a toda velocidad cuando en una recta horizontal adquiere velocidades de 80 kilómetros

a la hora. Por este sistema puede separarse un vagón de un tren sin que se quede a oscuras, puede separarse la máquina del tren para tomar agua para maniobras, etcétera, sin que los viajeros sufran la falta de iluminación.

Pues estos acumuladores de alumbrado de trenes se puede decir que hoy en el mundo entero son en su inmensa mayoría de ferro-níquel. La enorme fortaleza mecánica de estos acumuladores alcalinos, sus métodos de construcción, que aseguran que la materia activa de las placas no puede desprenderse por efecto de las trepidaciones, la larga vida y escasisimo entretenimiento que requieren, el carecer de auto-descarga, el no desprender gases nocivos y corrosivos de metales y maderas, la imposibilidad de sufrir sulfataciones y aun su menor peso y volumen, los hace insustituibles para esta aplicación ferroviaria, que ciertamente no es la única dentro del ramo de ferrocarriles, pues en carretillas eléctricas, en señales luminosas y sonoras para faros en las locomotoras, para lámparas testigos de las señales luminosas, que deben ser suministradas por distinta fuente de energía eléctrica que éstas para que sean eficaces en caso de avería en las señales, para enclavamientos, para las líneas telegráficas y telefónicas de las propias Compañías ferroviarias, para faroles y linternas de mano, etc. etc., encuentran los acumuladores alcalinos que reúnen las ventajas apuntadas una aplicación inmediata, segura, limpia y hasta económica por la larga vida del propio acumulador y de su carga eléctrica cuando no se le pone en circuito.

Otro de los empleos más indicados en la actualidad para las baterías de acumuladores de cadmio-níquel es como baterías de reserva para casos de avería en la instalación industrial que de ordinario suministra la energía eléctrica a un servicio determinado no demasiado extenso.

En estas circunstancias están por ejemplo los teatros y cinematógrafos. Se precisa prevenir en ellos la contingencia de un incendio y la de simplemente una avería de instalación que deje a oscuras la sala de espectáculos, pasillos, escaleras, etc., en cuyas condiciones cualquier siniestro, por pequeña importancia que tuviera, adquiriría proporciones catastróficas. El pánico de las multitudes se aumenta con la oscuridad y la falta de indicación de salida. La solución con baterías alcalinas suele ser la preferida en países donde la legislación exige estas medidas de seguridad y las autoridades las hacen observar con todo rigor. Los tea-

tros y cines y en general salas de espectáculos, es frecuente que pasen al año algunos meses sin ser utilizadas, y es este motivo, juntamente con el de no utilización diaria ni siquiera muy frecuente de estas baterías de reserva, lo que aconseja la utilización del cadmio-níquel para estos usos.

En este mismo orden de ideas de baterías de reserva, se presenta hoy en día otra importantísima aplicación de las baterías alcalinas para el alumbrado en caso de avería de los barcos de pasaje, así como para las llamadas estaciones de T. S. H. de emergencia en toda clase de barcos. Por mucho tiempo se consideró innecesaria esta precaución por el hecho de que el barco llevaba, él mismo, su central térmica y aun su central de reserva para casos de avería. Realmente no era probable una avería simultánea en las dos centrales. Pero al multiplicarse las aplicaciones eléctricas a bordo para alumbrado, para motores, para ascensores, para T. S. H., para repetidores eléctricos de mando, etcétera, etc., las instalaciones se han multiplicado también y las probabilidades de avería de las mismas, por muy cuidadosamente que estén hechas. La falta de energía eléctrica, en algún momento dado, puede originar serias perturbaciones en los servicios del barco, tanto mayores cuanto más lujoso y confortable sea. Baterías de acumuladores convenientemente dispuestas en distintos servicios y sectores del barco entran en funciones en el momento que falta la energía de la central en aquel sector o servicio, entre tanto se hace la reparación que haya lugar. Tal criterio ha imperado en grandes transatlánticos como el "*Augustus*" en el "*Empress of Britain*" y recientemente en algunos buques de la "*British India Liners*" han llegado a utilizar baterías de reserva para hacer marchar al buque durante treinta minutos como demostración de sustitución de los moto-

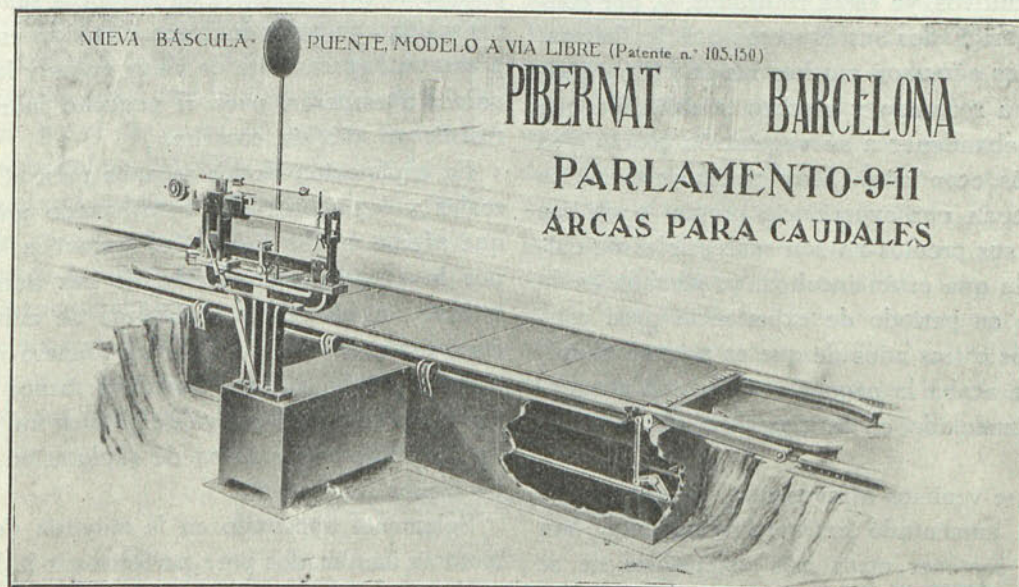
res principales del barco que mueven los propulsores para el caso de avería de éstos.

No tenemos, después de esto, que ponderar la necesidad del empleo de baterías de acumuladores de reserva para los buques de las Marinas de guerra, pues aquí, en estos barcos, precisamente en su momento de eficiencia, durante el combate naval, tienen muchísimas probabilidades de sufrir averías muy serias en su instalación eléctrica por efecto de los proyectiles enemigos, y es entonces cuando más necesidad tienen de que funcione el alumbrado de torres, pañoles, baterías, mando, máquinas, montacargas, etc. Para ello, para establecer independencia en los circuitos eléctricos de reserva y que los efectos de un proyectil queden lo más localizados posible, se ha llegado en algunos buques de guerra de la Marina sueca a montar más de 200 baterías de acumuladores alcalinos como baterías de reserva para caso de avería en las centrales de suministro general o sus instalaciones.

Como vemos, el campo de aplicación de las baterías de acumuladores alcalinos es sumamente vasto y todavía podíamos enumerar multitud de aplicaciones más como para fincas de campo, usos militares, aviación, campañas de investigaciones geológicas, lámparas de seguridad para minas de carbón, etc. etc., si no fuera por el temor de hacer demasiado extenso este artículo y cansar con ello la atención de nuestros amables lectores.

De todos modos es muy conveniente para todo aquel que tengan necesidad de disponer con seguridad en cualquier momento de un manantial de energía eléctrica, estudiar si en su caso podrán los acumuladores ofrecerle una solución ventajosa y segura y, dentro de ella, si el empleo de los acumuladores de ferro-níquel no le reporta aún mayores seguridades y ventajas.

J. PEREZ SEOANE



El paro de los obreros del campo

EN la ley de la reforma agraria, uno de los problemas que trata de resolver es el del paro de los trabajadores del campo, *asentándoles* en tierras apropiadas para el cultivo.

Asciende a 75.000 el número de obreros que en el primer año se pretende poner en condiciones (dándoles tierra y demás elementos de trabajo) para que hagan productivo el suelo que se les adjudique para su explotación provisional o definitivamente. La cifra es modestísima si se ha de atender a todas las demandas de tierra que reclaman con igual derecho los braceros hoy parados forzosamente, pero aun siendo pequeño el número de los agraciados, será muy difícil *asentarles* bien, esto es, en condiciones y con garantías de que puedan ganarse el sustento. Representa la tierra que es preciso poner a disposición de estos 75.000 asentados, 2.250.000 hectáreas, supuesto que el terreno sea *secano* y que el predio a cultivar sea de un mínimo de treinta hectáreas, pues en superficies menores no se puede establecer una pequeña labranza de año y vez y menos si la rotación es al tercio.

Esta superficie necesariamente ha de ser de la que no está cultivada y es cultivable en condiciones económicas, supuesto que las fincas que ya están en producción tienen el personal obrero necesario y sustituirle por otro sería cambiar de nombre los parados sin disminuir su número.

Contrariamente a lo que muchos que se crean enterados del asunto suponen, es muy limitada la superficie susceptible de cultivo remunerador abandonada a su producción espontánea. Los latifundios en casi su totalidad son productivos explotados como pastizales y como montes, pero no como tierras de labor y si acaso algunos rodales son aptos para la producción de cereales u otros cultivos, ya están roturados, y, por consiguiente, tienen asignados sus braceros que les labran.

En estos últimos años son muchos los montes y pastizales que se han roturado y muchos también los que se han vuelto a abandonar a su vegetación espontánea como medida más económica. Muy pocos propietarios habrá que no sepan por experiencia propia, o de sus antecesores, que sus predios no son susceptibles de cultivo, razón por la que están incultos, y, muchos en la actualidad, están en período de experiencia para convencerse a los dos o tres años de que es ruinoso el cultivo en cuanto se acaba la pequeña riqueza en elementos nutritivos, acumulada en la superficie de los suelos incultos.

Los tiempos que venimos atravesando, en los que las necesidades han aumentado extraordinariamente, han hecho que para sostener otros más ostensibles no se puedan permitir sus propietarios (salvo rarísimas ex-

cepciones) el lujo de dejar improductivo lo que puede producir.

La tierra que queda para *asentar* obreros parados sin desplazar a otros que están trabajando es en general incapaz de producir más que algunas especies forestales y raquíticos pastos que se agostan en verano. Las especies cultivadas por nuestros agricultores no resisten la sequía ni se acomodan a los terrenos pobrísimos y de condiciones físicas impropias para los cultivos herbáceos de *secano*. Regados acaso se podrían convertir en *vergeles*, y esta es la solución del problema de *asentamiento* de obreros parados allí donde haya terrenos incultos regables; pero no es solución de momento, se necesita además de *agua* tiempo y mucho dinero; porque son muy costosas las diversas operaciones necesarias para convertir el *secano* en regadío y además un capital de explotación mucho mayor proporcionalmente que el *secano*.

Sin embargo, la solución del problema está en la extensión del regadío que, por otra parte, es susceptible de cultivo remunerador en pequeñas parcelas y da trabajo durante todo el año a los individuos de una familia obrera. El obrero asentado en una parcela regable tiene asegurada su vida y la de su familia con los productos por él obtenidos para su consumo y los que pueda dedicar a la venta, procedentes de cosechas seguras o casi seguras que el riego le garantiza.

El cultivador de *secano* no puede estar nunca tranquilo a este respecto; una sequía pertinaz, que por desgracia periódicamente hace sus estragos en todas las regiones de las mesetas centrales, Levante, Andalucía y Extremadura, reduce a la tercera o cuarta parte la cosecha de cereales y legumbres, y la ruina del pequeño labrador que quiere crear la ley Agraria es inevitable, porque no tiene resistencias metálicas suficientes ni compensación con otros ingresos. Llegado este caso que se presenta, seguramente en plazo no muy largo *habrá que volver a empezar*, pues el pequeño labriego no podrá resistir un año sin cosecha.

La explotación de los *secanos* para el cultivo de cereales y legumbres está atravesando una grave crisis, que afecta mucho más a los pequeños labradores, que por la excesiva parcelación de sus tierras no pueden utilizar los elementos mecánicos de cultivo y recolección, teniendo que sostener un número crecido de animales de trabajo, que laborean a menos profundidad y sin la oportunidad que exige el buen cultivo, resultando en definitiva este sistema de explotación más costoso y de menor rendimiento.

Solamente aplicando en la mayoría de los casos los motores inanimados para perfeccionar la labor, empleando semillas seleccionadas y fertilizantes con abundancia,

podrá reducirse el costo de los cereales y legumbres de secano y resolver la crisis, cada vez más acentuada, de este sector de la agricultura; pero siguiendo el camino contrario, es decir, parcelando los secanos en pequeñas superficies y limitando el capital de explotación, el perfeccionamiento de la cerealicultura se hará imposible, y para que puedan cultivar en condiciones remuneradoras los pequeños cerealistas habrá que elevar extraordinariamente el precio de las semillas y tendremos el pan más caro, con todas sus consecuencias desastrosas, especialmente para las clases menesterosas, que es a las que se trata de favorecer con estas radicales medidas.

El problema del paro forzoso del obrero rural no se resolverá más que en muy exigua proporción cediéndole

tierra para su cultivo, porque la tierra *buena* tiene ya quien la está cultivando y en la *mala*, ¿quién garantiza que puede ser remunerador su cultivo procediendo una roturación costosa y el establecimiento de una labor con aperos y ganado de trabajo y pequeño capital circulante? ¿Qué quedará de esto después de una mala cosecha? ¿Será prudente volver a empezar?

El pequeño cultivador de tierras de secano se defiende, y no muy bien, cuando la tierra es de buena calidad, pero si es mediocre, la experiencia demuestra que no puede subsistir, y el abandono de la labor es inevitable a corto plazo.

Juan GAVILAN.

La Iglesia independiente del Estado ateo

Acaba de publicarse el tomo V, de la colección de obras completas de Don Juan Vázquez de Mella. Como homenaje a la memoria del gran tribuno, ferviente patriota, reproducimos algunos conceptos del maravilloso discurso que pronunció en Santiago de Compostela el día 29 de julio de 1902.

MI creencia es tan firme sobre la esterilidad de las contiendas parlamentarias y la proximidad de las terribles contiendas sociales, que, si no la hubiera arraigado en mí el estudio de la impiedad moderna en todas sus formas, me la impondría la extrema ceguera de los que no ven la marcha vertiginosa de la Revolución y todavía creen—por no fijar la vista empañada más que en un punto y no compararle con lo que lo rodea, para notar las diferencias de posición—en la perpetuidad de un presente que hace tiempo se desliza, por un plano inclinado, hacia el abismo. ¡En las crisis supremas suelen ver los humildes con más lucidez que los hábiles! Yo tengo el presentimiento de que la hora de una catástrofe social, preparada por tres siglos de herejías y por uno de ateísmo, está próxima, y que se va a dividir de nuevo la historia con una edad que termina y con otra que comienza. Y temo que el día en que se apague una lucecilla que arde en la colina del Vaticano, lanzando melancólicos resplandores sobre la iniquidad de un mundo ingrato; el día en que, cumplida la misión providencial de haber llevado hasta el último límite la misericordia divina para preparar el camino de la justicia, la luz se apague, puede ser que un viento de muerte sacuda la pesada atmósfera que gravita sobre las almas y que en el momento en que una turba insensata, acaudillada

por los apóstoles de la impiedad, escale los muros del templo para arrancar de la techumbre social la cruz de Cristo, que es y será siempre el pararrayos espiritual contra todas las tempestades de la vida, puede ser que una nube sombría y tormentosa invada los horizontes y los ilumine súbitamente con la centella que rasgue sus entrañas, para que veamos avanzar sobre el suelo, calcinado por la Revolución, de esta Europa apóstata y cobarde, una ola negra, muy negra, coronada de espumas ensangrentadas, que arrastre, entre sus aguas impuras astillas de tronos y fragmentos de altares y que dé comienzo a una noche funeral que se cierna sobre la tierra y parezca interrumpir la historia.

No temo a esa noche, que sé que ha de venir. Y, si no consultara más que a mi deseo, diría que ya tarda demasiado en obscurecer el día con el polvo de la catástrofe y en ensordecer los ecos de las montañas con el bramido de los huracanes y de las olas irritadas. ¡Que venga pronto! para que el resplandor del relámpago, azotando como una espada celeste los rostros de los vencidos, nos permita ver en la batalla fragorosa el avanzar de las legiones que no hayan renegado de Cristo, y después, cuando los crespones se rompan, y las sombras huyan, y las nubes se desvanezcan, y se seren los aires, a las luces de la alborada del *gran día* podamos contemplar—al pie de la Cruz, abrasada por las llamas, ante los escombros humeantes, despojos de la anarquía convertidos en altar—surgir el sacerdote católico levantando la Hostia santa como el nuevo Sol de un mundo nuevo, que salude el pueblo fiel con el murmullo de una inmensa plegaria, *Te Deum* de victoria y canto encendido de esperanza y de amor.

El nuevo régimen de transportes por carretera

A las Cortes ha presentado el ministro de Fomento un proyecto de nuevo régimen de transportes por carretera, que representa una transformación honda del régimen vigente, ya que tiende a sustituir la competencia actual entre el ferrocarril y la carretera por un sistema de cooperación de ambos medios de transporte. Al propio tiempo, y mediante una imprescindible reglamentación, hace libre el transporte por carretera.

Por su excepcional interés, publicamos a continuación el texto íntegro:

"El servicio público de transportes por carretera está regulado actualmente por el Real decreto de 4 de julio de 1924, que instituyó la concesión de exclusivas, alegando que la industria de transportes no se podía encauzar nada más que por este procedimiento o a base de la concesión de fuertes subvenciones, según enseñanzas que, a su decir, se deducían de la experiencia llevada a cabo en la mayor parte de los países civilizados.

Este procedimiento de concesión de exclusivas de transportes ha creado pequeños monopolios en cada carretera, que constituyen, en definitiva, y en cierto modo por la agrupación de intereses, un monopolio de carácter nacional.

En contraposición con lo expresado en el preámbulo de la disposición que se menciona, el ministro que suscribe considera que puede establecerse el servicio de transportes por carretera sin concesión de exclusivas ni de fuertes subvenciones, declarando la libertad de circulación por las carreteras del Estado, la Provincia o Municipio, descansando, desde luego, este sistema sobre dos principios fundamentales, cuales son: una rigurosa inspección que garantice los intereses del público, y una tributación que, además de justa, sea equitativa en relación con la tributación a que están sometidos otros medios de transportes.

La inspección tiene que responder a normas de sencillez, a fin de que no quede diluida entre las obligaciones de personal que defiende distintos intereses; y la tributación debe ser equitativa, porque el Estado, lejos de tender a la creación de competencias hasta un límite que perjudican los intereses públicos, debe procurar complementar los servicios de transportes, sin cuyo complemento no pueden circular libremente los elementos de la riqueza nacional.

Es indudable que, desde el siglo pasado, han variado fundamentalmente las modalidades de aplicación del ferrocarril como instrumento de transporte; pero no es menos cierto que constituye este elemento, adaptado a las exigencias de los intereses generales y de las particularidades geográficas del suelo español, un importante elemento de circulación. Por otra parte, las carreteras, con la aparición y progreso del motor de explosión, consti-

tuyen, asimismo, elemento valiosísimo de transporte, por lo que se deduce la consecuencia de que ambos medios, lejos de ponerlos en competencia, hay que complementarlos para la mejor explotación de la riqueza.

El proyecto de ley que se presenta es el primer paso para, en un día próximo, aunar la dirección de ambos transportes, colocándolos bajo un solo criterio de explotación.

Las dificultades que creó el mismo Real decreto de 4 de julio de 1924 hizo necesaria la aplicación de multitud de disposiciones aclaratorias y complementarias, que constituyen en su totalidad una legislación frondosa, entre la cual es punto menos que imposible caminar para resolver las distintas dificultades que a diario se presentan; y por eso se hace preciso derogar todo lo legislado hasta la fecha, para establecer una organización nueva, que en este proyecto de ley se contiene, y que, reducida a términos de mayor sencillez, esté capacitada para autorizar concesiones e inspeccionar servicios.

Se suprime, por tanto, la Junta Central de Transportes y las Juntas Provinciales, ruedas inútiles y costosas, sustituyendo la primera por un sencillo Servicio Central, dependiente de la Dirección General de Ferrocarriles, y entregando esta labor a las Jefaturas de Obras Públicas Provinciales, que, con muy poco aumento de gasto, podrán desempeñar su misión.

Para complementar esta organización se inicia la formación de un Cuerpo de Policía, absolutamente necesario para que la inspección dé sus frutos, con aplicación de sanciones que han de establecerse en el reglamento para la ejecución de la ley.

El transporte gratuito de la correspondencia pública, principal motivo que justificó la concesión de exclusivas, se tiene en cuenta en este proyecto de ley, facilitando las ofertas de las empresas concesionarias con la exención del pago del canon de conservación de carreteras.

La idea capital que se sostiene en este proyecto de ley de llegar a hacer complementarios los servicios de transporte por ferrocarril y por carretera induce a favorecer estos últimos, en el caso de que sirvan para afluir tráfico al ferrocarril, lo que se consigue ofreciendo la rebaja de tarifas y el canon de conservación de carreteras en relación con aquellos otros servicios que, siempre necesarios, pueden establecer competencias.

Estas competencias, lo mismo entre los transportes por carretera y ferrocarril como entre los transportes por carretera, llegan a ser ilícitas y perjudiciales para los intereses públicos cuando se establecen tarifas máximas; por lo que el ministro que suscribe cree que otra base fundamental del establecimiento de estos servicios es el de fijar tarifas mínimas, que si bien no excluyen las com-

petencias entre empresas, imposibilitan, por lo menos, el perjuicio que al interés público ocasionan estas competencias.

Se estiman, por último, totalmente ilegales las situaciones jurídicas creadas al amparo del decreto de 4 de julio de 1924, que, por otra parte, han perturbado los servicios de transportes por carretera, por lo que se propone derogar en su totalidad aquellas situaciones, con el convencimiento de que, al hacerlo así, no se causa la ruina de ninguna industria, toda vez que los concesionarios de los actuales servicios pueden acogerse a los preceptos de esta ley y seguir la explotación de los mismos, siendo muy de advertir que esta situación está más impregnada de humanidad que la disposición del año 1924, y en virtud de la cual, al establecer las exclusivas de transportes por carretera, se hicieron desaparecer los servicios con anterioridad establecidos, causando la ruina material de numerosos industriales.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Todo servicio público de transportes con tracción mecánica que se verifique sobre carreteras o caminos pertenecientes al Estado, Provincia o Municipio tendrá que ser objeto de concesión.

Art. 2.º El servicio público de transportes por carretera mediante vehículos de motor mecánico se clasificará en la siguiente forma:

Clase A.—Servicio con itinerario fijo y horario fijo de viajeros, mercancías o mixtos, con la obligación de transportar gratuitamente la correspondencia pública.

Clase B.—Servicio con itinerario fijo y horario fijo de viajeros, mercancías o mixtos, con la obligación de transportar la correspondencia pública.

Clase C.—Servicio irregular de viajeros, mercancías o mixtos, con itinerario fijo y horario indeterminado.

Clase D.—Servicio público en vehículos pequeños (taxis) para viajeros, con itinerario y horario indeterminados.

Clase E.—Servicio público exclusivamente de mercancías con itinerario y horario indeterminados.

Art. 3.º Podrá ser concesionario de servicios de transportes en vehículos de motor mecánico toda persona, natural o jurídica, con capacidad para ejercer el comercio.

Art. 4.º Los servicios públicos de transporte mecánico por carreteras estarán a cargo de un servicio central dependiente de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera, la que cuidará de la concesión, vigilancia y explotación de dichos servicios.

Art. 5.º El jefe del servicio central será un inspector general o ingeniero jefe del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, quien tendrá a sus órdenes, en Madrid, el personal que por el ministro de Fomento se determine, y en provincias, el de las Jefaturas de Obras Públicas, que funcionará a las órdenes del primero, a los efectos de esta ley.

Art. 6.º En cada Jefatura de Obras Públicas se

designará por el ingeniero jefe un ingeniero y un ayudante afectos a aquéllas, que se encargarán de este servicio, a las órdenes del jefe de la dependencia.

Para cuantas obligaciones se deriven del cumplimiento de esta ley y del reglamento para su aplicación, será creado un servicio de Policía con atribuciones que se reglarán en el mencionado reglamento.

Art. 7.º Las Empresas o particulares que deseen establecer un servicio de transportes de viajeros o mercancías por medio de vehículos de motor mecánico, deberán solicitarlo del ingeniero jefe de Obras Públicas, si el servicio afecta a una sola provincia, o del jefe del Servicio Central si afecta a más de una provincia. En uno y otro caso, el solicitante deberá acompañar a su instancia una Memoria muy sucinta, descriptiva del servicio, con indicación del itinerario, estaciones, horarios, tarifas, clases, capacidad y número de vehículos que se propone emplear.

Art. 8.º El peticionario que se comprometa a transportar gratuitamente por un año la correspondencia pública quedará exento del pago de canon de conservación de carreteras que se establece por esta ley, pero queda obligado a transportar la correspondencia entre los puntos de la línea o líneas de su autorización. En la denominación de correspondencia se comprenden todos los objetos que hoy conduce el correo y los que en lo sucesivo se acuerde sean admitidos para la circulación del mismo y se consignen en las tarifas de Correos. Entregará todos los dirigidos a cada pueblo del tránsito y observará para su recepción y entrega las prescripciones vigentes y las que se dicten durante el período de la autorización del servicio.

No obstante lo dispuesto anteriormente, los concesionarios sólo vendrán obligados al transporte de paquetes postales en número que no comprometa el desenvolvimiento normal de la conducción del resto de la correspondencia y prestación de los diversos servicios propios de la autorización.

En el caso de afluir número considerable de paquetes postales que no puedan ser transportados por una sola expedición, se cursará por las sucesivas, según condiciones que serán fijadas en el reglamento de esta ley, hasta conseguir el transporte total de aquéllos.

Art. 9.º El concesionario no podrá rehusar el transporte de viajeros y mercancías sino en los mismos casos que le está admitido hacerlo a los ferrocarriles, y lo verificará con la misma responsabilidad y garantías.

Art. 10. Los ingenieros jefes de Obras Públicas de las provincias o el jefe del Servicio Central, previo informe de los ingenieros encargados o del jefe de Obras Públicas, respectivamente, concederán las autorizaciones para explotación de las líneas en un plazo máximo de quince días, en el primer caso, y de veinticinco días en el segundo.

Art. 11. Las autorizaciones concedidas para estos servicios serán valederas por un año, renovándose por la tácita en años sucesivos. En su explotación se sujetarán a las tarifas aprobadas al otorgarse la concesión y abonarán los tributos que se establecen en esta ley,

quedando asimismo sujetos a todas las leyes tributarias vigentes.

Art. 12. Las autorizaciones concedidas por los ingenieros jefes de Obras Públicas o por el jefe del Servicio Central no implican exclusividad alguna, pudiendo establecerse, sobre una misma carretera, cuantos servicios se soliciten y sean autorizados.

Art. 13. Para conceder la autorización se necesita el informe previo del ingeniero industrial, el que deberá reconocer los coches y dictaminar si reúnen o no las condiciones de seguridad y confort necesarias para el servicio a que se proyecta destinarlos, y los documentos o cartas de pago que acrediten haber depositado en Hacienda el importe de la tributación que le corresponde satisfacer por un trimestre.

El ingeniero industrial practicará reconocimientos trimestrales de los coches que estén en servicio. La autorización correspondiente a cada coche deberá fijarse en el vehículo en sitio visible para que pueda ser comprobada por cualquier agente de la autoridad.

Art. 14. Otorgada la autorización y expedido el título en que se haga constar el otorgamiento, el concesionario estará obligado a abrir la línea al servicio público en el plazo de siete días, prorrogables por otros siete si se alegase causa justificada, a juicio del funcionario que otorgó la autorización.

Art. 15. Las distancias que comprende cada línea deberán ser recorridas en el tiempo que fijen los horarios oficiales que consten en la autorización correspondiente, los cuales podrán ser modificados por el ingeniero jefe de Obras Públicas o por el jefe del Servicio Central, siempre a propuesta del concesionario. Estas variaciones de horario no podrán hacerse sin el anuncio previo al público, con un plazo mínimo de ocho días.

Art. 16. El concesionario de un servicio público de transportes por carretera tributará por los conceptos siguientes:

- 1.º Depósito de una fianza para responder de las condiciones de la concesión.
- 2.º Patente de la circulación.
- 3.º Canon de conservación de carreteras.
- 4.º Canon de inspección.
- 5.º Impuesto de transportes.
- 6.º Impuesto de Timbre.

Art. 17. La fianza para responder del cumplimiento de las condiciones de la concesión se constituirá a disposición de la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías, en los valores que convenga el peticionario, y será de 300 pesetas por kilómetro de línea concedida cuando la longitud de ésta sea como máximo de 100 kilómetros, con un mínimo de 10.000 ptas.

Si la línea tuviese mayor longitud de 100 kilómetros, la fianza será sobre 30.000 pesetas, a razón de 100 pesetas por kilómetro que exceda de los cien.

La patente de circulación se abonará en la forma y cuantía que establecen las disposiciones vigentes para este tributo.

El canon de conservación de carreteras será una

cantidad fija que se abonará por trimestres adelantados y por cada uno de los vehículos en circulación, con los siguientes importes:

Clase A.—No pagará tributo por este concepto.

Clase B.—Para vehículos con capacidad hasta 10 viajeros, 400 pesetas; para vehículos con capacidad de 10 a 16, 520; para vehículos con capacidad de 16 a 20, 720; para vehículos con capacidad de 20 en adelante, 800.

Clase C.—Para vehículos con capacidad hasta 12 viajeros, 480 pesetas; para vehículos con capacidad de 12 a 16, 624; para vehículos de capacidad de 16 a 20, 864; para vehículos con capacidad de 20 en adelante, 960.

Las autorizaciones de esta clase (C) abonarán solamente el importe de los días que realicen servicio, proporcionalmente a las cuotas trimestrales que se fijan.

Clase D.—150 pesetas por trimestre, pudiendo asociarse determinado número de ellos y recoger tarjetas que sirvan para todos. En estas tarjetas figurarán el número de los taxis asociados y los nombres de sus propietarios.

Clase E.—Camiones con una tonelada de carga útil, 300 pesetas; camiones con dos toneladas de carga útil, 500; camiones con tres toneladas de carga útil, 750; camiones con cuatro toneladas de carga útil, 900; camiones con más de cuatro toneladas de carga útil, 1.000 pesetas.

Estos tipos de percepción serán aplicados a los coches en servicio activo. El pago del canon de conservación se efectuará en la Delegación de Hacienda, previa la conformidad del ingeniero de Obras Públicas. Además de la carta de pago que expida la Hacienda se entregará por la Jefatura de Obras Públicas para cada vehículo un cartón que exprese con claridad el número, la clase, fecha, línea de concesión y la cantidad correspondiente. Este cartón ha de llevarse en sitio visible del vehículo, y la falta del mismo se castigará con 50 pesetas de multa si no se prueba que se hizo en tiempo oportuno el pago en la Hacienda.

La falta de pago del canon de conservación será castigada con una multa de 250 pesetas, y además se prohibirá la circulación del vehículo hasta que se haya efectuado el pago de la multa y del canon.

El canon de inspección será de 2,50 pesetas por trimestre y kilómetro de concesión. La falta de pago de este canon será castigada en la misma cuantía y con las mismas condiciones que en el caso anterior.

Los impuestos de Transportes y Timbre serán los que se establecen por la Hacienda para los billetes de viajeros y facturación de mercancías.

Art. 18.—Las recaudaciones del canon de conservación de carreteras y del de inspección del servicio se efectuarán por las Delegaciones de Hacienda de las provincias respectivas, las cuales los ingresarán en cuenta aparte a disposición de la Dirección General de Ferrocarriles, que, de acuerdo con el servicio central, y previo informe de las Jefaturas de Obras Públicas correspondientes y del Circuito de Firms Especiales,

si la concesión ocupa sus carreteras, dispondrá su inversión en la reparación de las vías que correspondan a las respectivas demarcaciones. De este cobro e inversión se dará cuenta al ministerio de Fomento, que lo pasará a la Intervención General del Estado.

Art. 19. En todo servicio regirán las tarifas de viajeros y mercancías fijadas por el ingeniero jefe de Obras Públicas o el jefe del Servicio Central al ser otorgadas las concesiones.

Estas tarifas serán las que propuso el concesionario en su instancia de petición y no podrán ser menores que las siguientes:

Viajeros de primera clase, 0,15 pesetas por viajero y kilómetro.

Viajeros de segunda clase, 0,11 pesetas por viajero y kilómetro.

Viajeros de tercera clase, 0,07 pesetas por viajero y kilómetro.

Mercancías, 0,40 pesetas por tonelada y kilómetro.

Las percepciones se cobrarán por trayectos completos entre los puntos señalados en la concesión.

Art. 20. En cualquier momento, si circunstancias especiales así lo exigieran, y a petición del concesionario o del jefe del Servicio Central, podrán revisarse las tarifas de la concesión, siempre que sean superiores a los límites fijados en el artículo anterior, de los que no pueden bajar con ningún pretexto.

Art. 21. Las exenciones del impuesto de portazgo, peaje y barcaje se ajustarán a las mismas disposiciones que rijan en los casos de constitución del servicio de transportes para correspondencia pública, y serán de cuenta del concesionario todos los casos en que dichas exenciones no sean aplicables.

Art. 22. Las líneas se clasificarán por el Servicio Central en paralelas y normales a las vías férreas. Las paralelas a las vías férreas tendrán un recargo en el canon de conservación del 20 por 100 sobre el tipo fijado en el artículo 17.

En las líneas clasificadas como normales a las vías férreas las tarifas mínimas serán las siguientes:

Viajeros de primera clase, 0,12 pesetas por viajero y kilómetro; de segunda, 0,08 por viajero y kilómetro; de tercera, 0,05 por viajero y kilómetro; mercancías, 0,30 por tonelada y kilómetro.

Art. 23. El ingeniero jefe de Obras Públicas podrá corregir las faltas en que incurran los concesionarios con multas de 25 a 500 pesetas, y de 500 a 2.000 el jefe del Servicio Central, que se harán efectivas en la forma que determine el reglamento que se dicte para el cumplimiento de esta ley.

La reincidencia en falta grave, a juicio del ingeniero jefe, podrán determinar que éste dé por caducada o proponga la caducidad de la concesión, según los casos. Se considera grave la falta de seguridad para el tránsito público, para los viajeros o para la correspondencia; la desobediencia a las autoridades y la falta de pago de los tributos que se deban satisfacer.

Art. 24. Procederá la declaración de caducidad de la autorización:

a) Por no abrirse la línea al servicio público en el plazo fijado en el artículo 14.

b) Por incumplimiento de las condiciones con que sea otorgada la concesión.

c) Por falta de pago de los tributos exigidos por esta ley.

d) Por infracción reiterada de las disposiciones legales o reglamentarias dictadas o que se dicten para regular los servicios públicos.

Art. 25. La caducidad lleva consigo:

Primero. La pérdida de la fianza constituida.

Segundo. La prohibición de circular por las carreteras del Estado, Provincia o Municipio.

Art. 26. Los concesionarios podrán transferir libremente sus concesiones, previa autorización del funcionario que la haya otorgado, entendiéndose que quien le sustituya en su derecho también lo hará con todas las obligaciones y responsabilidades.

Art. 27. El concesionario de un servicio de transportes por carretera podrá renunciar a él dando cuenta al ingeniero jefe de Obras Públicas o al jefe del Servicio Central, y avisando al público con ocho días de anticipación, si es servicio con itinerario y horario fijos, debiendo pagar el arbitrio correspondiente del trimestre en que cese el servicio.

El aviso al público se hará en los puntos de parada de todos los pueblos del itinerario.

Art. 28. Contra los acuerdos de los ingenieros jefes o del jefe del Servicio Central sobre autorizaciones, castigos o caducidad, procederá recurso ante el director general de Ferrocarriles, y los de éste también serán recurribles ante el ministro de Fomento.

Estos recursos deberán interponerse en el término de diez días, a contar de la notificación administrativa del acuerdo.

Contra las resoluciones del ministro de Fomento cabe el recurso por vía contenciosoadministrativa.

Art. 29. Se declaran nulas, sin derecho a indemnización de ningún género, las concesiones de todas clases otorgadas con anterioridad a la fecha de la presente ley para efectuar servicios públicos de transporte mecánico por carretera.

Art. 30. Quedan derogadas todas las disposiciones dictadas sobre el régimen de transportes mecánicos por carretera hasta la fecha de promulgación de esta ley.

Artículo transitorio 1.º En el plazo de un mes a contar de la promulgación de esta ley será dictado el reglamento para su aplicación, en el que, de manera taxativa, se fijarán normas para la autorización de estos servicios y para su más rigurosa inspección, con determinación de las sanciones por infracción de la ley y de su reglamento.

Artículo transitorio 2.º En el plazo de un mes, a contar de la fecha de publicación del reglamento, podrán los concesionarios de las líneas existentes acogerse a los preceptos de esta ley, bien entendido que, si no lo efectuasen, al finalizar dicho plazo cesarán en el servicio aquellas concesiones."

El comercio exterior de España

La Dirección general de Aduanas ha publicado el resumen mensual del comercio exterior de España, según el cual las cifras totales de cantidades y valores de las mercancías importadas y exportadas en los nueve primeros meses del presente año, comparadas con los dos años anteriores, son las que insertan en el cuadro adjunto.

Descontados los metales preciosos en pasta y moneda, la balanza comercial de España se cierra al finalizar el tercer trimestre del presente año con un déficit de 193,3 millones de pesetas oro, contra 167,4 millones a que ascendía en fin de agosto.

En septiembre de 1931, los valores de nuestro comercio exterior suman 72,1 millones de pesetas oro por importación y 63,2 millones por exportación, resultando un saldo desfavorable de 8,9 millones; cifras satisfactorias si se comparan con sus respectivas del mes de agosto anterior, que fueron de 77,3 millones de pesetas oro para las mercancías importadas y 54,5 millones para las exportadas, con déficit de 22,8 millones.

Contribuye a la mejora de la marcha del intercambio comercial principalmente la exportación de frutas secas, por valor de 6,2 millones de pesetas oro; de frutas frescas, por valor de 4,4 millones; de aceites de oliva, por 8,7; de vinos, por 6,4, y de conservas, por 7,2.

ACTUALIDAD HISPANA

|||
M DRID
|||

APARTADO 8029.-TEL FONO 19580

IMPORTACION

Animales vivos
Primeras materias.....
Artículos fabricados.....
Substancias alimenticias.....

SUMA

Oro en pasta y moneda.....
Plata en ídem id.....

TOTALES DE IMPORTACION

EXPORTACION

Animales vivos.....
Primeras materias.....
Artículos fabricados.....
Substancias alimenticias.....

SUMA

Oro en pasta y moneda.....
Plata en ídem id.....

TOTALES DE EXPORTACION

CANTIDADES

DE ENERO A SEPTIEMBRE DE
1929 1930 1931
Toneladas

1.852	2.045	647
3.542	3.104.396	2.311.539
1.020.126	998.513	1.007.845
766.561	305.012	293.636
1.792.081	4.409.966	3.613.667
»	»	»
1,8	1,3	4,6
1.792.082,8	4.409.967,3	3.613.671,6

VALORES

DE ENERO A SEPTIEMBRE DE
1929 1930 1931
Unitarios. Unitarios. Declarados.
Miles de pesetas oro.

6.484	4.601	1.283
608.686	639.462	351.577
971.758	925.705	440.208
421.393	278.388	130.455
2.008.321	1.848.156	923.523
62	22	74
231	167	237
2.008.614	1.848.345	923.834

EXPORTACION

Animales vivos
Primeras materias.....
Artículos fabricados.....
Substancias alimenticias.....

SUMA

Oro en pasta y moneda.....
Plata en ídem id.....

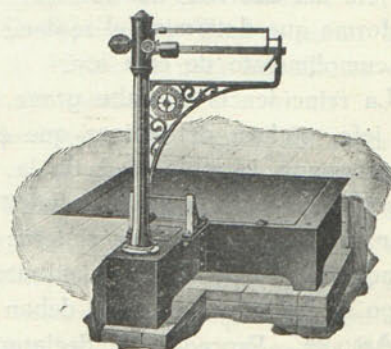
TOTALES DE EXPORTACION

Cámaras Acorazadas, Arcas y Básculas



Arisó
BARCELONA
Sans.12

El GRAN PREMIO con Medalla de Oro
Exposición Internacional Barcelona 1929



actualidades

actualidad financiera

REFORMA DEL BANCO DE ESPAÑA.—La reforma llevada a cabo en la ley de Ordenación bancaria, que tan directamente transforma la estructura del Banco de España, muestra una excesiva intervención del Estado en la esfera privada, doblemente perjudicial en épocas de transición como la actual. Los principios fundamentales de la citada reforma son los siguientes:

La obligación del Banco de adquirir el metal amarillo en cantidades superiores a 50.000 pesetas que le ofrezcan los particulares; la propia obligación para entrega de oro y divisas; la nueva valoración de las reservas oro, asignando al Estado las sobras; medidas que se toman anticipadamente para el caso de estabilización.

Regulación de la circulación fiduciaria en forma que se va derechamente al aumento de ella con un impuesto especial sobre el exceso de la reserva metálica si dicho exceso fuese inferior al 50 por 100 del mínimo legal.

Elevación del importe de la cuenta de Tesorería del 10 al 12 por 100 de los créditos anuales autorizados en el presupuesto de gastos del Estado cuando dichos créditos excedan de 3.500 millones de pesetas.

Creación de una junta interventora del cambio exterior, reservándose el Ministro de Hacienda la facultad de dictar las normas generales a que ha de ajustarse dicha junta.

Aplicación del régimen de descuento a las Cajas de Ahorro del Patronato del Gobierno.

Creación de un servicio especial para inspeccionar la contabilidad del Banco, llevado a cabo por diez funcionarios de Hacienda, cuyos sueldos, viajes y gastos de material sufragará el Banco.

Modificación del Consejo de administración del establecimiento, dando entrada a tres consejeros representantes del Estado.

Atribución al Ministro de Hacienda de la facultad de fijar el tipo de interés de las operaciones del Banco.

INDICES DEL PROFESOR FISHER—

Los índices calculados por el profesor Fisher para los mercados de precios y de valores son los siguientes:

	Fin de agosto	Fin de sepbre.
Precios al por mayor:		
Estados Unidos	70,6	71,2
Francia	79,6	78,1
Alemania	76,6	75,2
Inglaterra	65,3	64,5
Acciones:		
Nueva York	58,5	49,8
Londres	57,4	52,8
París	50,2	41,1
Obligaciones:		
Nueva York	96,5	94,3
Londres	91,1	89,1
París	110,2	109,6

Se aprecia fácilmente que durante el mes de septiembre ha continuado la baja en los tres grupos, y significadamente en el de acciones, a consecuencia de las dificultades financieras en el mundo, distinguiéndose especialmente Nueva York y París.

actualidad agrícola

LA REFORMA AGRARIA.—El dictamen de la Comisión parlamentaria es, si cabe, más antijurídico y antieconómico que el proyecto anterior. Sus principales rasgos son los siguientes:

Número de campesinos asentados: Se obliga a que cada año este número sea mayor que el anterior, con lo cual el gravamen de 2.000 millones de pesetas, calculado para el primer año, supone un acrecentamiento progresivo en años sucesivos.

Propiedades de origen señorial, transmitidas por herencia, legado o donación: Dispone que al expropiarse no haya indemnización para el dueño, sino simplemente abono de las mejoras por él realizadas en el fundo.

Pago de expropiaciones: Se dispone la creación de un derecho especial, con títulos nominativos, intransferibles por actos inter vivos y sujetos a un impuesto progresivo que reemplaza la contribución rústica y llega al 60 por 100.

Excepciones: Desaparecen las que se refieren a bienes cultivados directamente por sus dueños, conforme a buen uso y costumbre, y los que costengan industrias rurales o agropecuarias.

Provincias a que se aplica la ley: Se incorporan las de Albacete y Salamanca.

actualidad industrial

CONTRA EL CONTROL OBRERO.—

La Federación de Industrias Nacionales ha dirigido al Gobierno un importante y meditado escrito para que no se establezca el control obrero. Pide dicho organismo que antes de votarse la ley se abra una información pública para que los interesados puedan dar su opinión.

El atesoramiento de capitales—dice el documento—será inevitable mientras la política del Gobierno venga justificando el pánico que producen aquellos efectos y es inútil que nosotros, que con el mayor entusiasmo venimos colaborando en una campaña contra el atesoramiento, nos esforcemos en convencer a las gentes de los daños que con él producen, si nuestros esfuerzos son desvirtuados cada día desde las alturas del Poder con leyes, proyectos y declaraciones.

Cuando la falta de crédito y de trabajo agobia a las industrias, y cuando el paro se extiende rápidamente por toda la nación, viene a colmar estas medidas el proyecto de intervención obrera en la gestión industrial.

Se trata de una reforma que ni ha sido aplicada de modo general, ni en donde se ha aplicado ha sido sancionada por el éxito; especialmente en sus funciones de control técnico y administrativo, en que no ha logrado adquirir importancia sustantiva, quedando reducida, y aun con mediano éxito, a la tutela del obrero en materia de salarios.

En estas condiciones, sin tener en cuenta la endeble situación de la industria española y los peligros del momento presente, se intenta hacer en España un experimento en vivo, un ensayo de ideas de gabinete desacreditadas en la realidad, como si el estrago que así se ha de causar fuese fácilmente reparable y no amenazara destruir lo creado con tanto esfuerzo.

El documento concluye pidiendo al Ministro de Economía que se oponga al establecimiento del control obrero, por los graves daños que en todo caso acarrearía a la economía nacional, y mucho más en la grave crisis que en estos momentos padece; pero, de persistir el Gobierno en el propósito, que se abra una información pública suficientemente dilatada para que los interesados puedan hacer llegar hasta el Poder público sus opiniones sobre este proyecto de ley.

actualidad h.-americana

CREACION, EN SEVILLA, DEL CENTRO DE ESTUDIOS DE HISTORIA DE AMERICA.—Por el ministro de Instrucción Pública ha sido presentado a las Cortes un proyecto de ley que dice así:

"Art. 1.º Se crea en Sevilla un Centro de Estudios de Historia de América, cuya cuadro de enseñanza estará integrado por las siguientes disciplinas:

a) Disciplinas de tipo informativo. Primera, Historia general de América; segunda, Arqueología y arte colonial hispanoamericano; tercera, Geografía histórica de América; cuarta, Instituciones económicas, jurídicas y sociales hispanoamericanas del período colonial; quinta, Orientación bibliográfica y documental y paleografía de los siglos XVI, XVII y XVIII. Dentro de cada una de estas disciplinas se desdoblarán las enseñanzas en un curso de conjunto de carácter elemental y otros monográficos, que podrán ser desempeñados por profesores o investigadores nacionales y extranjeros.

b) Trabajos de investigación en seminarios dirigidos por especialistas en los distintos aspectos de la historia de América.

c) Cursos para extranjeros sobre historia de España, historia de las instituciones españolas anteriores y coetáneas al período colonial y lengua y literatura españolas.

Art. 2.º Se tenderá siempre a que desfilen por las cátedras de este Centro las autoridades más destacadas en las distintas ramas de la Historiografía americana.

Art. 3.º A cada una de las disciplinas de tipo formativo estará adscrito un seminario de investigación histórica, que será dirigido por el profesor encargado para curso de regentar la disciplina de que se trata. Dentro de cada uno de estos seminarios se organizarán trabajos especiales, dirigidos por los profesores o investigadores encargados de algún curso monográfico.

Art. 4.º Al frente de este Centro de Estudios de Historia de América habrá un director técnico, nombrado por el Gobierno de la República, y una Junta de Patronato, integrada por el propio director técnico del Centro que el Gobierno nombre, por el rector de la Universidad de Sevilla, por el decano de la Facultad de Filosofía y Letras de la mencionada Universidad, por un representante del Archivo General de Indias y por otro del Instituto Hispanocubano de Historia de América.

Art. 5.º Esta Junta de Patronato gozará de la más amplia autonomía, dentro de los límites señalados en esta misma ley, para administrar los recursos económicos que el Gobierno de la República libre anualmente para atender al sostenimiento del Centro.

Art. 6.º El director técnico del Centro formulará ante la Junta el plan de trabajos a realizar durante cada curso académico, así como propuestas individuales y razonadas de las personas que cada curso deban prac-

ticar, las disciplinas de tipo formativo y aquellas otras a quienes se deba confiar la explicación de algún cursillo monográfico o la realización de trabajos auxiliares en los distintos Seminarios. La Junta resolverá por mayoría de votos sobre cada una de estas propuestas. El director técnico del Centro, como miembro de la Junta, podrá también tomar parte en estas votaciones.

Art. 7.º Es también competencia de la de becas de estudio y bolsas de viaje para Junta del Patronato del Centro la concesión completar investigaciones iniciadas en los Archivos de Sevilla y para asistir a los Congresos científicos que sobre la materia de estudios propios del Centro se organicen en España y en el extranjero.

Art. 8.º Las enseñanzas descritas en los artículos anteriores se darán, según su naturaleza, en la propia Universidad, en el Archivo General de Indias y en el Instituto Hispanocubano, pudiendo utilizar en ellas el material de trabajo-biblioteca, ficheros, colecciones fotográficas, etc. que este último Centro posee, así como sus locales para seminarios de investigaciones.

Art. 9.º Los estudios cursados en este Centro tendrán validez académica a los efectos del doctorado universitario en Ciencias históricas, oposiciones al Cuerpo de Archiveros y carrera consular, según detalle que se fijará en su día, a propuesta del Centro y sometida a la aprobación del Ministerio.

Art. 10. Para atender al sostenimiento de este Centro se consigna una dotación anual de 160.000 pesetas, distribuidas del modo siguiente: 6.000 pesetas para gratificación al director técnico; 30.000 para gratificaciones a los profesores encargados de las enseñanzas de tipo formativo; 34.000 pesetas para gratificación a los profesores o investigadores nacionales o extranjeros encargados de cursillos monográficos; 15.000 pesetas para los ayudantes encargados de trabajos especiales en los distintos seminarios; 30.000 pesetas para material científico; 15.000 pesetas para gratificaciones a los profesores encargados de los cursos para extranjeros, y 30.000 pesetas para becas de estudios y bolsas de viaje.

REFORMA BANCARIA EN ARGENTINA.—En la Conferencia Económica Nacional celebrada en Buenos Aires el mes pasado fué examinado un proyecto de reforma bancaria, sometido por los representantes de los Bancos y de otros intereses.

Se prevé en él la necesidad de una reforma radical, considerándose necesario que las funciones de la Oficina de Conversión sean ampliadas. Las salidas de oro producen una automática reducción del importe de dinero en circulación; pero, aunque es posible, de acuerdo con las modernas teorías, moderar las exportaciones de oro por una infusión de créditos, esto es difícil para un país en que el uso de cheques está limitado relativamente.

Es evidente que los autores ven en el sistema de Reserva federal de los Estados Unidos la mejor manera de asegurar la elasticidad, que es una de sus consideraciones fundamentales.

actualidad económica

(Conclusión.)

g) La tributación.

La equidad fiscal, que siempre han pedido el Consejo y las Cámaras, requiere que todos los sectores y modalidades de la riqueza contribuyan siempre a las cargas del Estado, en la debida proporción que les corresponda.

Sólo así podría llegarse algún día a una revisión justa de los tipos contributivos y a la fijación de mínimos exentos, sin mengua de los recursos del Estado.

Desde otro punto de vista, importa decir que es necesario que la legislación tributaria se simplifique y aclare con la publicación de Reglamentos como el de la Ley de Utilidades, que servirán para que de una vez se fije el criterio interpretativo de disposiciones cuya técnica no es fácilmente asequible.

II. PROBLEMAS SOCIALES

a) Organización paritaria.

Una vez más se ha de decir que la organización paritaria tiene una elevada misión que cumplir y que, si ha de ser eficiente debe partir de que el intento de conciliación se requiera como condición previa para que no sea ilegal el planteamiento de todo conflicto.

El arbitraje con fallo obligatorio para ambas partes debe reservarse a los casos en que aquellas se sometan para tal fin, voluntariamente y por escrito, ante el Comité correspondiente.

Los Comités paritarios tendrán perfectamente limitada su competencia a la estricta aplicación de las leyes de carácter social, y la función que desempeñan deberá ser costeada por el Estado.

b) Relaciones entre patronos y obreros.

El Consejo, que ha proclamado siempre la solidaridad de intereses que media entre el capital y el trabajo y que profesa las más elevadas aspiraciones para interpretación de esa solidaridad, afirma una vez más que el bienestar de los dos elementos que colaboran en la patriótica función de formar la riqueza se cifra exclusivamente en el incremento racional y constante mejora de la producción, la cual ha de ser necesariamente base y fin de toda clase de progresos y avances.

La dirección y el régimen de las empresas, por imperativo de la vida orgánica de éstas, ha de corresponder a quien también por sí solo soportan la responsabilidad de los negocios.

El Consejo considera que en el Código fundamental se ha de prescindir de preceptos que, por prematuros en más de un

sentido, pueden muy bien y contra la buena voluntad que los dicta, desorganizar la Economía nacional antes ya de incorporar a ella los avances sociales pretendidos. En esta materia convendría tomar consejo de la experiencia de otros países de más cumplida madurez económica que España.

c) Paro forzoso.

La concesión de subsidios por el Estado no solucionará en modo alguno el paro forzoso, el cual sólo se contrarrestará eficazmente estimulando el trabajo nacional con la afirmación de las condiciones que lo fomentan.

III. CUESTIONES MONETARIAS

a) Circulación de billetes.

El Consejo ha expuesto antes de ahora juicios acerca del exceso de circulación, y cree de su deber en estos momentos llamar a la cordura a quienes atesoran billetes, con grave daño para la economía nacional y atrayendo sobre ellos mismos el riesgo cierto de desvalorar el propio objeto de tan equivocado afán.

Para sacar de su error a quienes substraen los billetes a la circulación, el Consejo y las Cámaras realizarán una tenaz campaña haciendo ver que el dinero afirma mejor su valor, porque se hace fecundo, incorporándose a la vida económica por medio de las cuentas corrientes bancarias, para constituir disponibilidades que permiten fomentar con el crédito el trabajo nacional.

Coadyuvará también a reducir el volumen de la circulación todo lo que directa o indirectamente avive las actividades económicas y levante el espíritu público con medidas que alimenten la confianza. Desde este último punto de vista sería muy beneficiosa la declaración del Gobierno de que las cuentas corrientes bancarias no serán intervenidas, porque desvanecería temores totalmente injustificados, pero que han hecho presa en el ánimo de algunos sectores.

b) La evasión de capitales.

El Consejo y las Cámaras han procurado divulgar y seguirán afirmando públicamente que la evasión de capitales atenta contra la vida económica del país y perjudica gravemente los intereses mismos que se trata de poner a salvo sin necesidad.

Las clases que estas Corporaciones representan no pueden dejar de lamentar tan equivocados procedimientos, pues que ellas son quienes en primer término soportan los perjuicios derivados de esa retirada de capitales de la circulación en la Economía nacional.

c) Problema del oro.

El Consejo reitera respecto a este punto su criterio de siempre, diciendo que, sin perjuicio de que en un momento dado se pueda utilizar hábilmente el oro sobrante de la garantía del billete para contrarrestar una excesiva caída del cambio, la exportación de dicho metal, como sistema y sin la adopción de medidas certeras que reorganicen la Economía y hagan renacer el crédito, que es confianza, carece de eficacia duradera y va dejando a España desprovista de una reserva que será necesaria para implantar algún día un régimen monetario estable.

El sobrante de oro en la garantía del billete no ha de ser el que resulte en un instante cualquiera, sino el que previsora-mente se calcule, atendidas las perspectivas de la circulación, determinadas por la vida económica del país.

La utilización del oro como garantía de préstamos concedidos a España no ataca a fondo el problema del cambio y, por de pronto, fomenta una tendencia especulativa con la necesidad que se establece de cancelar dichos créditos en plazos angustiosos. Sería sistema preferible contratar un empréstito exterior.

d) Revalorización de la plata.

España debe adherirse y coadyuvar a todo propósito encaminado a la revalorización de la plata, problema ya planteado hoy en el orden económico internacional.

e) La intervención en el cambio.

El Consejo se permite insistir en su juicio de que toda intervención debe ser momentánea porque, si perdura demasiado, acaba por hacerse ineficaz y por deformar lo mismo que se trata de regular.

Es conveniente que se restablezca la libertad para las operaciones del cambio haciendo desaparecer, desde luego, trabas inútiles, algunas de imposible cumplimiento.

Podría autorizarse a la Banca inscrita para que, bajo su responsabilidad y con sujeción a las normas que se fijasen, facilitara cheques en moneda extranjera para las necesidades comerciales de su clientela, sin perjuicio de que el Gobierno actuase circunstancialmente para reprimir una crisis aguda del cambio.

IV. COMERCIO Y BANCA. PRODUCCION Y TRANSPORTES

a) Libre iniciativa.

Conviene a la vigorización de la Economía nacional la supresión de todo intervencionismo sobre el Comercio y la Industria.

Concretamente, respecto a la importación de primeras materias y a exportación en

general, el interés de la Economía aconseja la eliminación de toda traba que, directa o indirectamente, entorpezca la expansión comercial.

b) La restricción de los negocios y el crédito.

La imperante restricción que se nota en los negocios impone una gran prudencia para todo lo que pueda deprimir la vida económica.

El retraimiento del consumo, coexistente con la escasez de capital, acarrea una grave tendencia a la paralización de actividades.

Es menester que se mantenga la política de crédito en los términos que se estimen necesarios para evitar por una parte que la Banca llegue a ver inmovilizadas sus disponibilidades y por otra parte que se provoquen en los negocios, por súbita cesación de los créditos en curso, liquidaciones que serían ruinosas.

c) Política de costes.

El Consejo insiste en que es inaplazable, acaso más cada día, que se adopte con firmeza una atinada política en materia de costes, pensando en que producir caro significa pérdida de riqueza y en que la Economía nacional sólo podrá defenderse saludablemente de sus competidores afinando los costes para poder exportar mano de obra, que es lo que enriquece al país, y para contrarrestar, sin acudir a factores de carestía, la importación de la manufactura extranjera, que sostiene el trabajo ajeno a costa del propio.

d) Problema ferroviario.

Congruentemente con otros puntos de vista antes expuestos, el Consejo estima necesario que este problema no se estudie aisladamente sino como engastado en el conjunto de la Economía y, por lo tanto, a la vez que todas las cuestiones comprendidas en el saneamiento financiero y la reorganización económica de España.

Para ese estudio el Consejo ofrece su colaboración, con el pensamiento puesto en los diversos puntos de vista que pueden discutirse al tratar de dar solución a problema tan importante.

e) Navegación.

Se afirma la necesidad del desarrollo de la Marina mercante y, por tanto, la de la subsistencia de la construcción naval, una de las industrias que ha llegado a mayor grado de perfeccionamiento en España. Bastaría una más acertada distribución de los medios económicos que hoy emplea el Estado en estas atenciones. Con ello, además de atenderse a las primas de navegación y construcción, podría instau-

rarse el crédito marítimo, que tan excelentes resultados da en otras naciones.

La Marina mercante ha probado en todo momento su eficacia y seguirá haciéndolo si el Estado, teniendo en cuenta el carácter internacional de la navegación, procura que el buque español, así en lo económico como en lo social, reúna condiciones adecuadas para competir con las marinas extranjeras. Sin ello la Marina mercante iría a la ruina y arrastraría en su caída la construcción naval, industria no improvisada que, sin una regularidad en los pedidos, no podría trabajar en condiciones económicas, sobre todo si el Estado redujese los planes de construcción de la Marina militar.

V. OBRAS PUBLICAS

Se considera conveniente que se articule un meditado plan, tan amplio como los recursos nacionales lo permitan, para llevar a cabo las obras públicas que se juzguen fundadamente que han de ser reproductivas.

Se hace necesario evitar las dilapidaciones en que, a costa de recargos contributivos, se pueda incurrir desde las Haciendas locales.

El Consejo, asesorado por las Cámaras, al redactar las anteriores conclusiones se ha inspirado, como siempre, en el más leal espíritu de colaboración con el Poder público, y no trata sino de señalar criterios y medidas que a su juicio coadyuvarían a levantar la Economía nacional, base de los recursos del Estado; criterios y medidas que, en verdad, ninguna eficiencia tendrían sin que las acompañase el más decidido propósito del Gobierno de consagrar la confianza que en él se pone, con la salvaguardia de esa confianza misma, mediante una política de mantenimiento del orden y de garantía del Derecho, encaminada a que se restablezca la disciplina social.

La situación demanda la firmeza del Poder público, y esa firmeza ha de denotarse en primer término con la declaración de que es ilegal todo acto que atente contra el orden.

Cuando impere la seguridad pública y se abra camino a la restauración del crédito y al renacimiento económico, se habrá hecho la labor más necesaria por lo eficaz para la consolidación de la República.

El Consejo y las Cámaras creen cumplir un alto deber afirmando que el bienestar del país es el supremo imperativo que a todos, sin distinción, obliga a sentir, hasta con ánimo de sacrificio, la necesidad moral de contribuir a la paz espiritual y a la prosperidad de España.

Madrid, 2 de octubre de 1931.—El Secretario, Antonio Valcárcel.—El Presiden-

te, Carlos Prast. Excelentísimo Señor Presidente del Gobierno de la República española.

CONFERENCIA ECONOMICA NACIONAL.—En la reunión del pleno celebrada últimamente por este organismo consultivo, se aprobaron las siguientes conclusiones: Recomendar al Gobierno evite la adopción de toda medida que pueda dar motivo a Inglaterra para tomar represalias, toda vez que la supresión del patrón oro no ha de constituir obstáculo para el libre desenvolvimiento de la mayoría de las exportaciones a dicho país.

Recomendar se estimule la concesión de créditos a los productores exportadores, mediante facilidades del Banco de España a los bancos locales y desarrollando las actividades del Banco Exterior de España.

Fomentar los mercados actuales y la apertura de otros, especialmente en Europa centrooriental y septentrional, mediante la conclusión de convenios comerciales favorables, la aplicación de tarifas reducidas de transporte, la propaganda genérica de los productos españoles y la acción eficiente de los agentes y oficinas comerciales españoles en el Extranjero.

Adopción de un régimen regulador que evite la congestión de mercados, y recabar

del Gobierno que se levanten o, cuando menos se modifiquen, las trabas impuestas por el Centro Oficial de Contratación de Moneda, que perturban el natural y lógico desenvolvimiento de las operaciones mercantiles.

Solicitar el apoyo del Gobierno para conseguir que los Bancos rectifiquen su actual política de restricción, con la cual se agravan las dificultades del momento.

PROYECTO DE BANCO DE CREDITO INTERNACIONAL.—El ministro belga y destacada personalidad financiera señor Francqui ha celebrado una interesante entrevista con el presidente Hoover. El ministro belga ha concebido un proyecto para la creación de un Banco de Crédito Internacional, análogo al Banco Internacional de Pagos. Este nuevo instituto de crédito habría de ser fundado con el apoyo de los institutos de emisión de Europa, de los Estados Unidos y del Japón.

Este Banco de descuento tendría por misión transformar en la más amplia medida los créditos a corto plazo concedidos a Alemania y a otros países en créditos a largo plazo, que podría variar de tres a cinco años.

De esta forma, el nuevo Banco de Crédito centralizaría y tendría la intervención de las grandes operaciones de crédito internacional.

Numerosas personalidades financieras y económicas norteamericanas y europeas han acogido favorablemente el citado proyecto y el presidente Hoover ha expresado también su deseo de que se lleva a la realización.

actualidad aérea

CORRESPONDENCIA PARA AMERICA DEL SUR.—(Mes de noviembre de 1931).—A los efectos de los envíos de correspondencia para América del Sur, a continuación se consignan las fechas en que saldrán de Madrid expediciones de despacho para Sudamérica.

Fecha de expedición	Ultima salida de Europa	Llegada a Buenos Aires	Correo
7 de noviembre	Alicante ... 8 de novbre.	15 de novbre.	AVION
11 de noviembre	Barcelona ... 13 de novbre.	26 de novbre.	Vapor Duilio
12 de noviembre	Vigo 14 de novbre.	2 de diciembre	Vapor Monte Pascoal
14 de noviembre	Alicante ... 15 de novbre.	22 de novbre.	AVION
19 de noviembre	Barcelona ... 21 de novbre.	4 de diciembre	Vapor Conte Rosso
20 de noviembre	Lisboa 23 de novbre.	9 de diciembre	Vapor Gelria
21 de noviembre	Alicante 22 de novbre.	29 de novbre.	AVION
26 de noviembre	Lisboa 29 de novbre.	11 de diciembre	Vapor Cap Arcona
28 de noviembre	Alicante 29 de novbre.	6 de diciembre	AVION
29 de noviembre	Lisboa 2 de diciemb.	18 de diciembre	Vapor Highland Chieftain
5 de diciembre	Alicante 6 de diciemb.	13 de diciembre	AVION

La correspondencia aérea llega a Río de Janeiro y principales puertos del Brasil una fecha antes que a Buenos Aires, a Montevideo el mismo día, a Santiago de Chile al día siguiente.

La última recogida de la correspondencia aérea se efectúa:

En Madrid, Barcelona y Alicante.—Todos los sábados por la tarde.

En el resto de España.—Todos los viernes por la tarde.

Las cartas deben ser entregadas a mano en las Administraciones Centrales de Correos.

Compagnie Générale Aéropostale.—Marqués de Cubas, 23, Madrid.—Teléfono 17137.

actualidad ferroviaria

Los ensayos del automotor de gasolina con llantas de goma aplicado a los caminos de hierro es hoy uno de los puntos de más atracción entre ferroviarios. Varias Compañías de ferrocarriles realizan ensayos con coches de ese tipo, y al parecer con resultados satisfactorios. Los ferrocarriles del Estado francés han adquirido varios modelos con llantas Michelin y motor de gasolina; otros ferrocarriles franceses ensayan motores tipo Diessel; los ferrocarriles ingleses siguen con fervor los ensayos del automotor a vapor Sentinel-Cammell; y los ferrocarriles alemanes ensayan el tipo construido por la casa Henschel e hijo de Ranel, constructora de locomotoras bien conocidas en nuestro país.

En España se emplea este último en el ferrocarril de Zafra a Huelva y al parecer con éxito satisfactorio, y la Constructora Naval se ocupa de construir un tipo semejante al que ensaya el Estado francés.

El automotor es indudablemente una solución para líneas de débil tráfico, pero lo que aún no es posible decidir es las ventajas de las llantas de goma; si bien a primera vista parecen atender las exigencias de ese tráfico con ventaja sobre los demás automotores, no dejan aún de ofrecer serios inconvenientes, como el peso adherente, la necesidad de dos mandos, uno para cada sentido; el paso por agujas de talón y algunos de menos monta.

Esperemos los ensayos de un intento plausible de los ingenieros de ferrocarriles para recuperar el tráfico de viajeros que le han mermado los transportes mecánicos de la carretera.

actualidad corporativa

LA CAMARA OFICIAL DE LA INDUSTRIA.—La Cámara Oficial de la Industria de Madrid ha celebrado reunión para tratar del recargo sobre la contribución, la intervención obrera en la industria, las dobles monetarias y las peticiones dirigidas al Gobierno.

Discutió ampliamente el proyecto de ley de control obrero, recogiendo los puntos de vista expuestos primeramente por la Comisión de Reformas Sociales y después por los vocales del pleno, esperando que los industriales de Madrid y su provincia aportarán también sus informes a la Secretaría, conforme les interesó ésta por conducto de la Prensa en fecha reciente. La Cámara acudirá a la información pública abierta por la Comisión parlamentaria, a la que, como asimismo al Gobierno, expresa su agradecimiento por haber aplazado toda resolución hasta conocer el resultado de aquélla.

Se dió cuenta también de un telegrama del Ministro de Economía, recibido por el Consejo Superior de Cámaras, trasladado a la de Industria, en el que el señor Nicoláu comunica que transmite y apoya el ruego del Consejo a la Comisión permanente de Hacienda para que se abra un periodo de información sobre la reforma de la ley de Ordenación bancaria.

Para la Publicidad en
ACTUALIDAD HISPANA
APARTADO 8029
Teléfono 19580.-Madrid.

actualidad automovilista

La carrera internacional de Turismo París-Niza ha ofrecido este año una novedad interesante que ha consistido en la prueba brillante efectuada por un autobús "Saurer", equipado con motor Diessel. El motor empleado fué de menor capacidad que el de los de gasolina, pues sólo era de 4,1 litros con cilindros de 100 milímetros de diámetro y 130 milímetros de carrera, desarrollando 55 H. P. a 2.400 vueltas por minuto.

Partieron de la plaza de la Concordia, de París, con los demás coches los dos autobuses "Saurer", con trece personas cada uno, y cubrieron la primera etapa, París-Vichy, de 339 kilómetros, en cinco horas, cuatro minutos, o sea, una media de 66,9 kilómetros por hora.

La segunda etapa, de Vichy-Avignon, de 370 kilómetros, en seis horas, diez y siete minutos y media de 58,8 kilómetros por hora, la tercera, Avignon-Marsella, de 95 kilómetros, en una hora y veinticinco minutos a 67 kilómetros por hora, y por fin, la cuarta, de Marsella a Niza por el incomparable y difícil trazado de "La Cornisa", de 205 kilómetros, en cuatro horas, cincuenta minutos, o sea, a 42 kilómetros por hora. La media total resulta así que fué de 57,2 kilómetros a la hora, muy aceptable como velocidad turística y que sin duda y con facilidad podrá rebasarse con coches Diessel más ligeros. El consumo de aceite fué de 19,6 litros por cien kilómetros.

Las demás condiciones del concurso las cumplieron fácilmente los dos autocars "Saurer", y quedó sancionado el modelo, al que la casa suiza había dedicado preferente atención.

SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A. * ARTES GRÁFICAS. - MADRID

Quasi-Arc

Equipos y Electrodo para Soldadura eléctrica
Unicos fabricantes y propietarios de las patentes
The Quasi-Arc Co. Ltd.

15. Grosvenor Gardens. London, S. W. 1

EDWARD P. EACOTT

Teléfonos: 54025 y 57481 Telegramas: Hintonius

Oficina ventas: Antonio Acuña, 10

Correspondencia: Apartado 1256

MADRID

LA MUNDIAL

SOCIEDAD ANONIMA DE SEGUROS

Domicilio: Mayor, 6 y 8 - MADRID

Capital Social: 2.000.000 de pesetas suscriptas. 1.010.000 pesetas desembolsadas

Autorizada por Reales órdenes de 8 de Julio de 1909, 22 de Mayo de 1918 y 6 de Julio de 1927. Efectuados los Depósitos Necesarios. Cooperativas sistema TONTI. Supervivencia y Contraseguro de Cuotas. Seguros de Incendios. Seguros de Accidentes ferroviarios. Autorizado por la Inspección Mercantil y de Seguros en 11 de Octubre de 1927.

ALFARO Y C.ª S. EN C.

BANQUEROS

Casa fundada en 1874

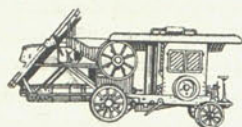
Pontejos, 1.

MADRID



Apisonadoras

LUIS DE



Machacadoras

ROLL-METZGER

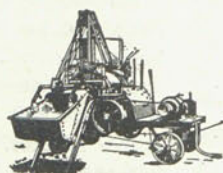
S. A.

BARCELONA

MADRID



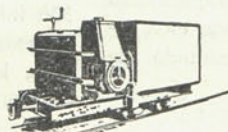
Moto-compresores



Hormigoneras

TODAS LAS
MAQUINAS
para OBRAS y
CONSTRUCCIONES

PIDA V. NUESTROS CATALOGOS



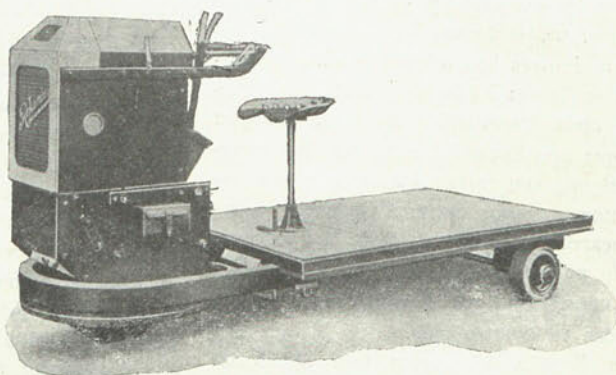
Tractores



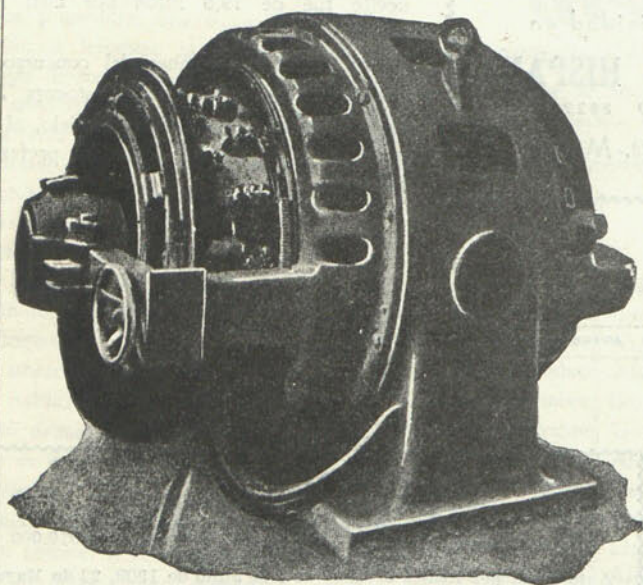
Cabrestantes

GUILLERMO BERENYI

S. A.

Olózaga, 13. - MADRIDCarretillas mecánicas con motor a gasolina

Apisonadoras - Excavadoras - Auto-
tanques - Material contra incendios

Maquinaria para obras públicas**MOTORES TRIFASICOS DE COLECTOR****≡ A S E A ≡**

Reúnen las características del motor Shunt con una regulación de velocidad muy amplia. Tienen la velocidad independiente de la carga y de las variaciones en la tensión.

Poseen una regulación de velocidad enteramente continua y sin pérdidas ningunas.

Constituyen el modo de accionamiento ideal cuando se requiere una regulación de velocidad amplia, por ejemplo, de 1. 3.

Estos motores se suministran para capacidades de 0,4 hasta 250 H. P.

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE ELECTRICIDAD**MADRID**

Calle de Recoletos, 12

Apartado 483

ASEA**BILBAO**

Henao, número 2

Apartado 255

OBTENCION SIMULTANEA DE CINCO DOCUMENTOS

efectuado con la

CONTABILIZADORA

Burroughs

Máquinas de Sumar, Facturar, Calcular y Contabilidad

Relación para Caja

VARIAS A DEBEER	TOTAL GANADO	NETO A PAGAR	FECHA	Nº DE ORDEN
1470	6510 S	5040 S	NOV 12	1
1125	4320 S	3195 S	NOV 12	3

Burroughs

LISTA DE JORNALES

DEL 5 Novembre AL 12 Novembre

HORAS NORMALES		HORAS EXTRA.		DESCUENTOS			VARIAS A DEDUCIR	TOTAL GANADO	NETO A PAGAR	FECHA	NO DE ORDEN
DEBES	IMPORTE	HORAS	IMPORTE	IMP.	ECON.	ADEL.					
48.00	57.60	5.00	7.50	1.95	12.75		14.70	6510.8	50.40	NOV 12	1
48.00	43.20			1.30	4.70	5.25	11.25	4320.8	31.95	NOV 12	3
46.00	64.40	7.50	13.13	2.33	15.40		17.73	7753.8	59.80	NOV 12	4
47.25	70.88	12.00	22.50	2.80		25.00	27.80	9338.8	65.58	NOV 12	6
44.00	22.00			66			66	2200.8	21.34	NOV 12	9
48.00	48.00	15.00	18.75	2.00	9.20		11.20	6675.8	55.55	NOV 12	10
42.00	33.60			1.01	7.25	5.00	13.26	3360.8	20.34	NOV 12	11
48.00	96.00	15.00	40.00	4.08	26.30	25.00	55.38	13600.8	80.62	NOV 12	12
46.00	32.20	8.00	7.00	1.18		15.00	16.18	3820.8	23.02	NOV 12	16
48.00	84.00	15.00	32.81	3.50	9.35	5.00	17.85	11681.8	98.96	NOV 12	19
			141.69	20.81	84.95	80.25	186.01	69357.8	507.56		

4800 8400 1500 3281 350 935 500

14169 2081 8495 8000

Rufino Alonso
Correos.148 - 31180
Jornal : 1,75 Montaje 19

VARIAS A DEBEVER	TOTAL GANADO	MONTO A PAGAR	FECHA	Nº DE ORDEN
7,20	9675	8915	OCT 1	19
21,15	12470	10165	OCT 8	19
420	9090	8670	OCT 15	19
670	10210	9580	OCT 22	19
15,45	11415	9870	OCT 29	19
1475	10940	9465	NOV 5	19
17,85	11681	9896	NOV 12	19

Rufino Alonso
Correos.148 - 31180
Jornal : 1,75 Montaje 19

VARIAS A DEBEVER	TOTAL GANADO
17,85	11681

VARICES A DEDUCIR	TOTAL GANADO	LIGUADO A COBRAR	FECHA	Nº DE ORDEN
17,85	116,815	9295*	NOV 12	19

RECIBO

Rufino Alonso		13	
Correas, 148 - Bilbao			
191	1,70	Montaje	
LIQUIDOS + COBRAR	FECHA	NO DE ORDEN	
9.926 *	NOV 12	19	
DEL COBRO			

Pedir detalles a

M. CALLEJA

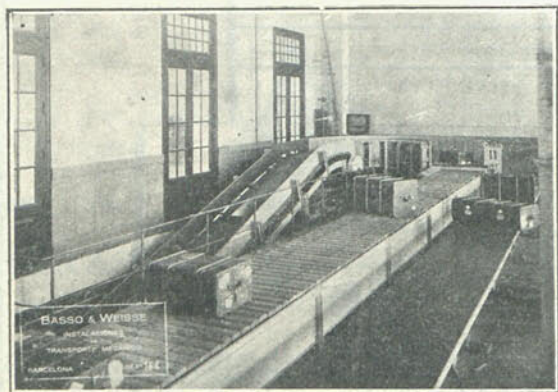
Avenida de Pi y Margall, 18

Teléfono número 18355

BASSO & WEISSE

París, 85, :~: :~: :~: BARCELONA

Fabricación Nacional de Aparatos de transporte mecánicos. Cintas transportadoras fijas y móviles, con correas de goma, balata, travesaños de madera, grúas, puentes de pórtico, giratorias, etc., etc. Compuertas, cabrestantes, puertas rebatibles para hangares, patentadas.



Instalación del remolque mecánico de Equipajes de la Estación Barcelona, término, de los Ferrocarriles M. Z. A.

FABRICA DE LONAS
TALLER DE VELAMEN

MARISTANY HERMANOS

PASEO NACIONAL, 4 BARCELONA

FABRICA Y TALLERES

MASNOU

Especialidad en Velámenes, Toldos y Banderas para Buques. Lonas embetunadas para techos de vagones. Encerados para muelles y ferrocarriles.

Proveedores de las más importantes empresas navieras y ferroviarias.

EL MEJOR MATERIAL PARA CONSTRUCCIONES

ROCALLA S.A.
BARCELONA
FABRICA EN CASTELLDEFELS

TELEFONO 20768

Rambla Estudios, 14 y Canuda, 2

VIGAS Y CONSTRUCCIONES

**JUAN
TORRAS**

Ronda San Pedro, 74

Apartado 148

BARCELONA

TEJIDOS METALICOS EN TODAS SUS VARIEDADES

Enrejados de alambre para todas aplicaciones.—Alambrados decorativos.—Espino artificial.—Alambre espinoso privilegiado.—Cerca "Río" galvanizada, privilegiada.—Material para cercados.—Alambres de todas clases.—Artículos de alambre.—Puntas de París.—Muelles y resortes de acero.—Cadenas de alambre.—Cables metálicos.—Cordón metálico inviolable para precintos.—Cribas y cedazos de todas clases.—Aros de madera para cedacería.—Somiers, camas y catres.—Tejidos semimetálicos, de caña o madera, para sombreros y otras aplicaciones.—Chapas perforadas de todos metales.—Lámparas de seguridad para minas.

RIVIÈRE

CASA FUNDADA EN 1854

Ronda de San Pedro, 58. ---: BARCELONA

Casa en Madrid: Calle del Prado, 4

JUAN GIRALT MIRO

ALQUILER Y VENTA DE TOLDOS
Y LONAS IMPERMEABLES PARA
CUBRIR MERCANCIAS

PROVEEDOR Y CONCESIONARIO
DE LOS PRINCIPALES FERROCA-
RRILES ESPAÑOLES

Casa central en **BARCELONA**

Oficinas:

Plaza Palacio, 13. - Teléfono 13682

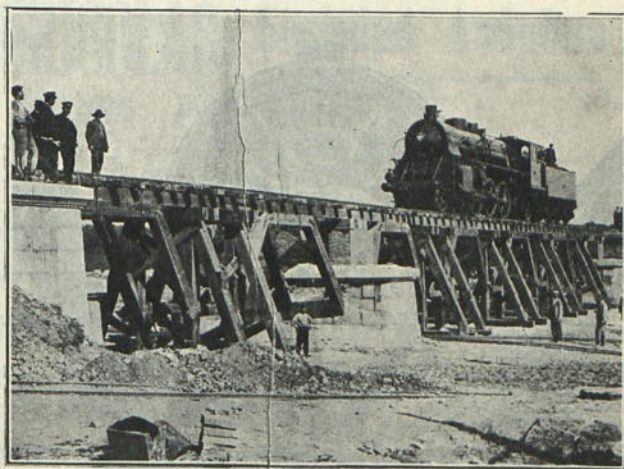
Talleres:

Ali-Bey, 196 (S. M.) - Tel. 50942

E. Norte (Báscula)-Teléf. 50393

Sucursales:

Madrid. - Lérida. - Valencia. - Castejón (Navarra). - Santander. - Bilbao. - Casetas (Zaragoza).
León. - Málaga. Delegaciones: Sevilla. - Alicante.



CONSTRUCCIONES

RIBAS Y PRADELL, S. A.

MAMPOSTERIA

MADERA

HIERRO

ARMADURAS-TEKTON

PAT. NUM. 110.724

Sicilia, 93 - BARCELONA

Teléfonos: } 54824
 } 54825



**SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE
CONSTRUCCIONES ELECTRICAS**

Plaza de Cataluña, 9, 1.º ::: Teléfs. núms. 11297-14160

BARCELONA

Almacén: Pasaje Merced, 3, bis ::: Teléfono: 33633

CONSERVACIONES
DE ALUMBRADOS PUBLICOS
PRODUCCION, CONDUCCION Y SU-
MINISTROS DE FLUIDO ELECTRICO
PARA ALUMBRADO Y FUERZA MO-
TRIZ. :: CONSTRUCCION Y MON-
TAJE DE REDES Y CENTRALES
ELECTRICAS

**VIUDA E HIJOS DE
PEDRO NICOLAU**

BARCELONA

PRINCESA, 236. TELEF. 17201

Productos derivados del alquitrán de hulla. Creosotaje de postes, traviesas y toda clase de maderas (por vasos cerrados). Carbones aglomerados.

Sección de destilería de alquitrán:

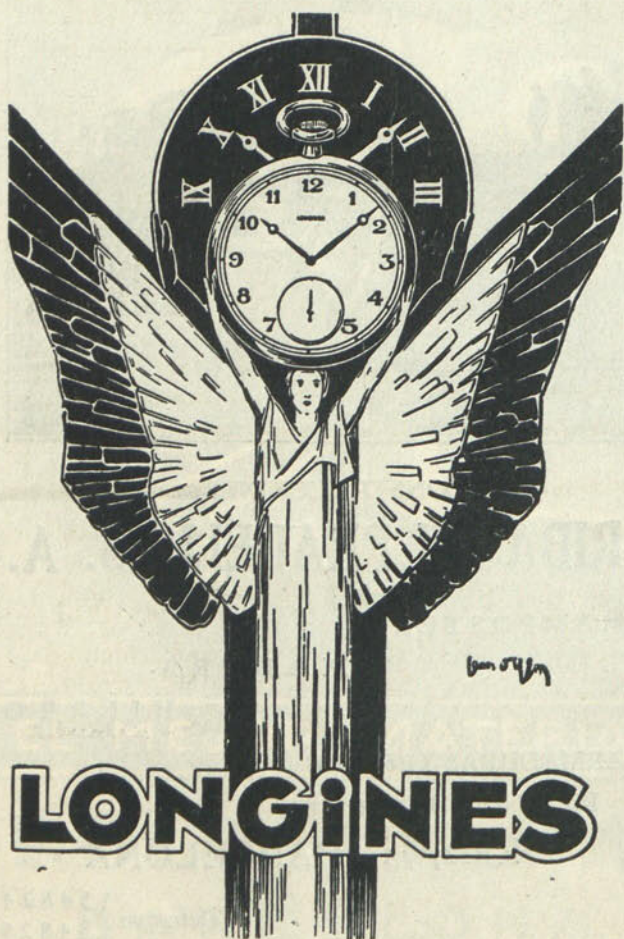
Aceites para lavaje, Gas, Aceite de Antraceno, Antraceno, Creosota, Barniz negro brillante, Desinfectante marca "Penigal", Creolina, Fenol, Cresol, Naftalina, Nafta solvente, Benzol, Toluol, Xilol, Piridina, Brea, Carbolineum, Alquitrán especial para firmes de carreteras.

Sección de creosotaje de maderas:

Postes creosotados para Telégrafos, Teléfonos, Conducciones eléctricas, Traviesas para F. C. y Tranvías y toda clase de madera.

Sección de carbones:

Aglomerados para usos domésticos e industriales.



EMILIO ARJONA DIAZ

MARCA
E. A. D.

*Almacén
y
exportación
de
corcho
en
plancha*



*Bornizos
Refugos
Desperdicios*

DIRECCION
TELEGRAFICA:
ARJONA

**LUIS MONTOTO, 20 - 22
SEVILLA**

Centro Técnico de Fumigación

Casa autorizada para el empleo del ACIDO CIANHIDRICO por
R. O. de 14 de Febrero de 1929 (Gaceta del 16 del mismo mes).

Director: CONSTANTINO GRIMA

OFICINA CENTRAL

MADRID

AVENIDA ALCALA ZAMORA, 12

TELE

{ GRAFO: "FUMIGACION"
FONO: 13322

FABRICA Y TALLERES

VALENCIA

MAESTRO GOZALBO, 49

COMPANIA DE INDUSTRIAS AGRICOLAS Sociedad Anónima

CAPITAL SOCIAL: 11.250.000 PESETAS

FABRICACION DE AZUCARES Y ALCOHOLES

DOMICILIO SOCIAL: BARCELONA AGENCIA: ZARAGOZA

FABRICAS: LA AZUCARERA DEL JALON - LA AZUCARERA DEL JILOCA

REFINERIA: REFINERIA DE EPILA DESTILERIAS: BARCELONA = EPILA

Telegramas y telefonemas: JALON **BARCELONA** FUSINA, 9.

"VICTORIA"

MANUFACTURAS DE CAUCHO (SOCIEDAD ANONIMA)

MADRID

Capital autorizado: 2.000.000 de ptas.
Realizado: 1.199.000 pesetas

G O Y A - 85

(ESQUINA A GENERAL PORLIER)
TELEFONOS: 51800 - 56986

FABRICACION DE TODA CLASE DE ARTICULOS DE CAUCHO - PIEZAS MOLDEADAS Y TORNEADAS - DISOLUCIONES - CEMENTOS - EBONITA - PLANCHAS - TUBOS - ARANDELAS - ETC.

ESPECIALIDAD EN GUARNECIDOS Y RECTIFICACION DE

RODILLOS DE CAUCHO PARA ROTATIVAS E IMPRENTAS

CAMARAS "VICTORIA" REFORZADAS
PARA AUTOMOVILES

SECCION ESPECIAL PARA REPARACION DE NEUMATICOS Y CAMARAS CON GARANTIA

Minero Siderúrgica de Ponferrada, S. A.

Domicilio social: ALCALA, 31
MADRID

Propietaria de las minas de hulla y antracitas de la cuenca
de Villablino (León)

FABRICACION DE AGLOMERADOS DE INMEJORABLE CALIDAD



Carbones para ferrocarriles, usos industriales, calefacciones, cocinas, etc., etc. Grandes abastecedores de las Compañías del Norte de España, de Madrid a Zaragoza y Alicante, Oeste de España, Compañías de Electricidad, Fábricas de alcoholes, Hidroeléctricas, Azucareras, Cementos, etc.: cétera, etcétera. :-:

Para detalles y pedidos dirigirse a la
MINERO SIDERURGICA DE PONFERRADA, S. A.
en Madrid, o a sus representantes en Provincias

CEMENTO PORTLAND "EL LEON"

Fábrica
en
MATILLAS
(Guadalajara)



Producción
anual
90.000
toneladas

ES EL PREFERIDO DE

LOS CONSTRUCTORES POR

Su homogeneidad absoluta, su fraguado lento, su endurecimiento rápido, su finura extremada

Dirigir los pedidos a

COMPANIA ANGLO-ESPAÑOLA

DE CEMENTO PORTLAND, S. A.

Capital: 5.000.000 de pesetas.

Alcalá, 63.—MADRID

Dirección telegráfica: ELLEON

Teléfono 11008

LONAS TOLDOS, ENGERADOS,

Tiendas, Fundas, Coys, Sacos, etc., al natural, teñidos, impregnados e impermeabilizados.—Especialidad en lonas de lino y cáñamo.—Toldos para ferrocarriles, lonas impermeabilizadas, enarenadas y sin enarenar para cubiertas de vagones.—Papeles embreados de embalaje.—Cartón asfestado para techar, tapagoteras, tenderoles, etc., etc.

MARIANO VENTURA
BARCELONA

Paseo Bajo Muralla, n.º 3

Teléfono número 18867

Telegramas: "Ventura", Cristina, 1.-Barcelo.ia

Gran Fábrica en Mongat, fundada el año 1888

BANCO URQUIJO MADRID

Domicilio Social: Calle de Alcalá, 19
Dirección telefca. y telegráf: URQUIJO

Apartado de Correos número 49
Teléfs: Oficinas, 12840; Gerencia, 12849

AGENCIAS EN SEVILLA, GRANADA, PUENTE DE VALLECAS Y ALCALA DE HENARES

Capital: 100.000.000 de pesetas

Realiza toda clase de operaciones bancarias y especialmente se ocupa de la compra y venta de valores en las Bolsas de España y extranjero.—Descuentos y cobro de cupones y títulos amortizados.—Descuentos y cobro de letras.—Giros y cartas de crédito.—Custodia de valores, metales preciosos y alhajas.—Cuentas de crédito con garantía de valores nacionales.

DEPARTAMENTO DE CAJAS DE ALQUILER

Cajas por 20 y 30 pesetas anuales, en abonos por trimestres, semestres o años; libres de impuestos para un solo titular o en la parte equivalente al mismo si son varios.

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE ELECTRICIDAD BROWN BOVERI

MADRID: GRAN VIA, 21 y 23

MAQUINARIA ELECTRICA
EN TODAS SUS APLICACIONES

OFICINAS TECNICAS EN

BARCELONA: CORTES, núm. 647
BILBAO: LUCHANA, núm. 8
GIJON: JOVELLANOS, núm. 22
SEVILLA: ALBAREDA, núm. 33

LAMPARAS "METAL" ALUMBRADO PERFECTO

PEDIDAS EN TODOS LOS ESTABLECIMIENTOS DE ELECTRICIDAD Y EN PUERTA DEL SOL, 1 :: MADRID

COMPANIA GENERAL ESPAÑOLA DE ELECTRICIDAD

APARTADO 150

MADRID

APARTADO 806

BARCELONA

EMPRESA DE TRANSPORTES

LESPES Y SOLER

Servicio especial de camionaje a las estaciones de ferrocarril o viceversa.

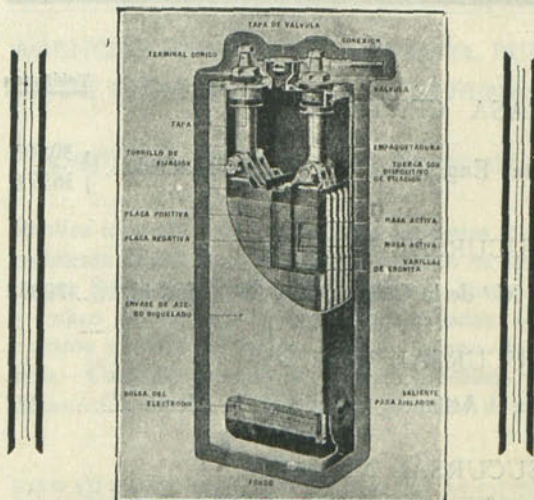
Vagones Capitonnés para el transporte de muebles sin embalar

Agentes en todas las fronteras y representantes en las principales capitales.

3, VICTORIA, 3
MADRID - TELEFONO 11213



EL ACUMULADOR DE PRECISION



FABRICADO EN ESPAÑA
por

ACUMULADORES NIFE, S. A.

MADRID: Paz, 8 :: BILBAO: Zorrozaurre, 10



ACEITE

PURO DE OLIVA



SALGADO S.A.

PEDIDLO EN MANTEQUERIAS
Y ULTRAMARINOS FINOS

UNION COMERCIAL DE ACEITES

DESPACHOS AL DETALL:

INFANTAS, 40.

Teléfono 16172

FUENCARRAL, 94 dup.

Teléfono 15706

DIRECCION:

INFANTAS, 40.

Teléfono 94416

MADRID

FABRICAS Y ALMACENES:

Madrid: Barrilero, 1,

y Andrés Torrejón, 8

Vilches: Barrio de la

Estación

Sevilla: Castilla, 181

LA SUMADORA **VICTOR** ES LA MAS COMPLETA

EN ELLA COMPROBARA VD.
EN CUALQUIER MOMENTO

TODAS las cantidades

Antes { de sumarlas
de restarlas } En el teclado

Después { de sumarlas
de restarlas } En el papel

Tendrá usted siempre a la vista en el
Totalizador automático el importe
o líquido de todas las operaciones,
sin necesidad de maniobra alguna.



Rudy Meyer

MADRID, Montera, 28 - BARCELONA, Ronda San Pedro, 25

ASLAND

CEMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

500.000 TONELADAS

DE

PRODUCCION ANUAL

LA MARCA QUE
SIRVE DE TIPO
DE LOS
PORTLANDS
ESPAÑOLES

PIDANSE CERTIFICADOS DE ENSAYOS
EN LOS LABORATORIOS OFICIALES
NACIONALES Y EXTRANJEROS

BARCELONA

PASEO DE GRACIA, 45

MADRID

MARQUES DE CUBAS, 1

BILBAO

RODRIGUEZ ARIAS, 8

Dirección Telegráfica y Telefónica:

ASLAND

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

SERVICIO DE TRENES DE VIAJEROS DE LA ESTACION DE MADRID (ATOCHA)

SALIDAS DE MADRID

LLEGADAS A MADRID

Línea de Madrid a Zaragoza y Barcelona.

Omnibus para Zaragoza y Barcelona (1.ª, 2.ª y 3.ª).	7,20	Correo de Barcelona y Zaragoza (1.ª, 2.ª y 3.ª Camas desde Zaragoza)	8, »
Omnibus para Guadalajara (2.ª y 3.ª)	8,20	Omnibus de Guadalajara (2.ª y 3.ª)	8,35
Expreso para Zaragoza y Barcelona (1.ª y 3.ª Comedor)	9,40	Expreso de Barcelona y Zaragoza (butacas, coches camas y comedor)	9, »
Omnibus para Guadalajara (2.ª y 3.ª)	9,50	Omnibus de Sigüenza (2.ª y 3.ª)	11,30
Omnibus para Guadalajara (2.ª y 3.ª)	13,30	Omnibus de Guadalajara (2.ª y 3.ª)	15, »
Expreso para Zaragoza (1.ª y 3.ª Comedor)	15,15	Expreso de Zaragoza (1.ª y 3.ª y Comedor)	15,30
Omnibus para Sigüenza (2.ª y 3.ª)	17, »	Omnibus de Guadalajara (2.ª y 3.ª)	17,45
Omnibus para Guadalajara (2.ª y 3.ª) Circula los días laborables del 1.º de octubre al 30 de abril.	19, »	Omnibus de Barcelona y Zaragoza (1.ª, 2.ª y 3.ª)	20,50
Expreso para Zaragoza y Barcelona (butacas, coches-camas y comedor)	20,20	Omnibus de Guadalajara (2.ª y 3.ª)	20,10
Correo para Zaragoza y Barcelona (1.ª, 2.ª y 3.ª Camas hasta Zaragoza)	20,40	Expreso de Barcelona y Zaragoza (1.ª y 3.ª Comedor)	23,25
Omnibus para Guadalajara (2.ª y 3.ª) Circula diariamente del 1.º de mayo al 30 de septiembre y todos los domingos y días festivos del resto del año	22, »		

Líneas de Valencia, Alicante, Cartagena, Cuenca y Andalucía.

Omnibus para Cuenca, Alicante, Valencia, Cartagena y Córdoba (1.ª, 2.ª y 3.ª)	7, »	Correo de Andalucía (1.ª, 2.ª y 3.ª)	7, »
Omnibus para Aranjuez (1.ª, 2.ª y 3.ª) (1)	8,15	Correo-expreso de Valencia y Alicante (1.ª y 3.ª Coches camas)	8, »
Expreso para Valencia, Alicante y Cartagena (1.ª y 3.ª y comedor)	9, »	Correo-expreso de Cartagena (1.ª y 3.ª Camas)	8,30
Expreso para Aranjuez, Cuenca y Toledo (1.ª y 3.ª)	9,10	Expreso de Andalucía (Butacas y coches camas)	8,45
Expreso para Andalucía (1.ª y 3.ª y comedor)	9,50	Expreso de Málaga, Granada y Algeciras (Butacas, coches camas y de 3.ª Comedor desde Alcázar)	9,10
Mensajerías para Valencia, Alicante, Cartagena y Tarancón (1.ª, 2.ª y 3.ª)	11,10	Omnibus de Tarancón y Aranjuez (2.ª y 3.ª)	9,55
Omnibus para Aranjuez (2.ª y 3.ª)	13, »	Correo de Cuenca (1.ª, 2.ª y 3.ª)	10,40
Omnibus para Aranjuez (2.ª y 3.ª)	17,15	Omnibus de Alcázar (1.ª, 2.ª y 3.ª)	11,20
Correo para Cuenca (1.ª, 2.ª y 3.ª)	18,30	Omnibus de Aranjuez (2.ª y 3.ª clase)	15,25
Omnibus para Alcázar (1.ª, 2.ª y 3.ª)	19,20	Omnibus de Alcázar (1.ª, 2.ª y 3.ª)	18,45
Expreso para Granada, Málaga y Algeciras (Butacas, coches camas y de 3.ª) (Comedor hasta Alcázar)	21,35	Expreso de Valencia, Alicante y Cartagena (1.ª, 3.ª y comedor)	19,40
Correo-expreso para Cartagena (1.ª y 3.ª Camas)	21,45	Expreso de Toledo, Cuenca y Aranjuez (1.ª y 3.ª)	20, »
Correo-expreso para Valencia y Alicante (1.ª y 3.ª Coches camas)	22,10	Expreso de Andalucía (1.ª y 3.ª y comedor)	20,25
Expreso para Andalucía (Butacas y coches camas)	22,40	Omnibus de Aranjuez (1.ª, 2.ª y 3.ª) (1)	21, 5
Correo para Andalucía (1.ª, 2.ª y 3.ª)	23,25	Mensajerías de Valencia, Cartagena, Alicante y Cuenca (1.ª, 2.ª y 3.ª)	22,10

(1) Domingos y días festivos durante el verano y parte del otoño.

Líneas de Badajoz y Toledo.

Tranvía para Getafe (Badajoz) (2.ª y 3.ª)	6,20	Tranvía de Getafe (Badajoz) (2.ª y 3.ª)	7,45
Omnibus para Toledo (2.ª y 3.ª)	7,45	Correo de Toledo (1.ª, 2.ª y 3.ª)	9, »
Expreso para Badajoz (1.ª y 3.ª) Circula los lunes, miércoles y viernes	8,45	Correo de Badajoz (1.ª, 2.ª y 3.ª)	9,40
Expreso para Toledo por Aranjuez (1.ª y 3.ª)	9,10	Tranvía de Getafe (Badajoz) (2.ª y 3.ª)	13,15
Tranvía para Getafe (Badajoz) (2.ª y 3.ª)	9,25	Omnibus de Toledo (2.ª y 3.ª)	15,15
Mensajerías Badajoz y Toledo (1.ª, 2.ª y 3.ª)	12, »	Tranvía de Getafe (Badajoz) (2.ª y 3.ª)	16, »
Tranvía para Getafe (Badajoz) (2.ª y 3.ª)	14,15	Mensajerías de Badajoz y Toledo (1.ª, 2.ª y 3.ª)	17,90
Correo para Toledo (1.ª, 2.ª y 3.ª)	18,10	Expreso de Toledo por Aranjuez (1.ª y 3.ª)	20, »
Correo para Badajoz (1.ª, 2.ª y 3.ª Camas)	19,45	Expreso de Badajoz (1.ª y 3.ª) Circula los martes, jueves y sábados	20,45
Tranvía para Getafe (Badajoz) (2.ª y 3.ª)	19,55	Tranvía de Getafe (Badajoz) (2.ª y 3.ª)	21,20
Omnibus para Toledo (2.ª y 3.ª)	21,20	Omnibus de Toledo (2.ª y 3.ª)	21,45



RESERVADO

RIVADENEYRA (S. A.)—MADRID.