

D/2320

~~9~~
~~687~~

Actualidad hispana

~~6-i~~
~~6999~~



AÑO I

FEBRERO 1931

NUM. I



COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

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

LLEGADAS A MADRID

SALIDAS DE 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)	8
Omnibus Guadalajara (2. ^a y 3. ^a) (1)	8,20	Omnibus de Guadalajara (2. ^a y 3. ^a)	8,35
Expreso Zaragoza y Barcelona (1. ^a y 3. ^a Comedor)	9,40	Expreso de Barcelona y Zaragoza (butacas, coches-camas y comedor)	9
Omnibus Guadalajara (2. ^a y 3. ^a)	9,50	Expreso de Barcelona y Zaragoza (coches camas y comedor)...	10
Expreso Zaragoza y Barcelona (1. ^a y 3. ^a Comedor) (2)	10,30	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 Zaragoza (1. ^a y 3. ^a Comedor)	15,15	Expreso de Zaragoza (1. ^a y 3. ^a Comedor)	15,30
Omnibus para Sigüenza (2. ^a y 3. ^a)	17	Omnibus de Guadalajara (2. ^a y 3. ^a)	17,45
Omnibus Guadalajara (2. ^a y 3. ^a) Circula los días laborables del 1. ^o de octubre al 30 de abril	19	Omnibus de Guadalajara (2. ^a y 3. ^a) (2)	20,15
Expreso Zaragoza y Barcelona (butacas, coches-camas y comedor)	20,20	Omnibus de San Fernando (2. ^a y 3. ^a) (1)	20,35
Correo Zaragoza y Barcelona (1. ^a , 2. ^a y 3. ^a Camas)	20,40	Omnibus de Barcelona y Zaragoza (1. ^a , 2. ^a y 3. ^a)	20,50
Expreso Zaragoza y Barcelona (coches de lujo y comedor)...	21,40	Omnibus de Guadalajara (2. ^a y 3. ^a) (1)	21,30
Omnibus Guadalajara (2. ^a y 3. ^a) Circula diariamente del 1. ^o de mayo al 30 de septiembre y todos los domingos y días festivos	22	Expreso de Barcelona y Zaragoza (1. ^a y 3. ^a Comedor)	22
		Expreso de Barcelona y Zaragoza (1. ^a y 3. ^a clase Comedor) (2)	22,50

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 Aranjuez (1. ^a , 2. ^a y 3. ^a) (1)	8,15	Correo expreso de Alicante (1. ^a y 3. ^a Camas)	7,30
Expreso Valencia, Alicante y Cartagena (1. ^a y 3. ^a Para Valencia directos, comedor)	9	Correo-expreso de Valencia (1. ^a y 3. ^a Coche-camas)	8 "
Expreso Aranjuez, Cuenca y Toledo (1. ^a y 3. ^a)	9,10	Correo-expreso de Cartagena (1. ^a y 3. ^a Camas)	8,30
Expreso Andalucía (1. ^a y 3. ^a y comedor)	9,50	Expreso de Andalucía (Butacas y coches-camas)	8,45
Expreso Sevilla (1. ^a y 3. ^a y comedor) (2)	10,55	Expreso de Málaga y Algeciras (Butacas, coche camas y de 3. ^a . Comedor desde Alcázar)	9,10
Mensajerías 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 Málaga y Algeciras (Butacas, coche-camas y de 3. ^a) (Comedor hasta Alcázar)	21,35	Expreso de Valencia, Alicante y Cartagena (1. ^a y 3. ^a)	19,40
Correo-expreso Cartagena (1. ^a y 3. ^a Camas)	21,45	Expreso de Toledo, Cuenca y Aranjuez (1. ^a y 3. ^a clase)	20 "
Correo-expreso Valencia (1. ^a y 3. ^a Coche cama)	22,10	Expreso de Andalucía (1. ^a , y 3. ^a Comedor)	20,25
Correo-expreso para Andalucía (Butacas y coches-camas)...	22,40	Omnibus de Aranjuez (1. ^a , 2. ^a y 3. ^a) (1)	21,05
Correo-expreso Alicante (1. ^a y 3. ^a Camas)	23 "	Expreso de Sevilla (1. ^a , 2. ^a y 3. ^a clase y comedor) (2)	21,05
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) Circulará los domingos y días festivos durante el verano.
(2) No circulará hasta nuevo aviso.

(1) Circulará los domingos y días festivos durante el verano.
(2) No circulará hasta nuevo aviso.

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)	14,35
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)	17,30
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)	21,30
Omnibus para Toledo (2. ^a y 3. ^a)	21,20	Omnibus de Toledo (2. ^a y 3. ^a)	23,15

Plaza de Colón, número 3
Apartado número 1251

RAMÓN ALFREDO ROSAL

Teléfono número 41369
Telegramas, «Carbocean»

MADRID

Representante general para España del grupo minero inglés

«THE OCEAN COLLIERY Co. LTD».—CARDIFF Y NEWPORT

Propietarios de los reputados carbones: Los mejores en la Primera Lista del Al- Especial para carboneras. «INSOLES
«OCEAN MERTHYR» y «NATIONAL mirantazgo inglés: «BURNYEATS NA- MERTHYR» y «BUTE MER-
MERTHYR» VIGATION» THYR»

Carbones secos: «RISCA/SIRHOWY» BEST BLACK VEIN, DE NEWPORT

Producción total anual: DIEZ MILLONES DE TONELADAS

Exportadores para España: J. C. PEACOCK y Co. - 65, Robertson Street, GLASGOW, C. 2.

AUGUSTO MINIATY

Núñez de Balboa, 60. - MADRID

Telefonemas: MINIATY-Madrid

Teléfonos: Despacho, 51921—Particular, 54.770

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, etc., etc.

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.

M E C A N I C A

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

ELECTRICIDAD

Centrales de vapor :-: Electrificación :-: Motores
eléctricos :-: Transformadores :-: Turbo alternadores.

Telegramas:
SCA-MADRID
TELEF. 16623

ANTONINO BOURBON

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

PLAZA DE
CANOVAS, 4
MADRID

CEMENTO PORTLAND ARTIFICIAL VALDERRIVAS

(MARCA REGISTRADA)

FABRICA EN VICALVARO (A 10 KMS PUERTA DEL SOL)

PRODUCCION 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.

Mortero: 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.

DEPOSITO ESTACION DEL NIÑO JESUS :: TELEFONO 54702

PORTLAND VALDERRIVAS

Olózaga, 2 MADRID Teléf. 52724

C O N S T R U C 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 PUBLICAS

HORMIGON ARMADO

Estudio de Ingeniería

abricación de Mosaico



M A D R I D B I L B A O
Avenida Conde Peñalver, 8 Gran Vía, número 1.
Teléfono 15938 Teléfono 16546

COLAS FUERTES PARA EBANISTAS Y CARPINTEROS

Colas fuertes de huesos 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 52.510

AZUFRE GRANDES REFINERIAS EN TARRAGONA DE LA UNION SULPHUR, C.º S. A. E.

PRODUCTOS GARANTIZADOS DE 99 POR 100 DE PUREZA, CON ANALISIS DE LOS MAS IMPORTANTES

LABORATORIOS DE VITICULTURA

== PARA PRECIOS Y DETALLES A SUS OFICINAS CENTRALES: VELÁZQUEZ, 80.º, MADRID ==

TELEFONEMAS { UNISULPCO } MADRID
Y TELEGRAMAS { TARRAGONA

TELEFONOS { TARRAGONA, 500
MADRID, 50806

**MÁQUINA
DE
ESCRIBIR**



CORONA N.º 7

TECLADO UNIVERSAL Y TODOS LOS ADELANTOS MODERNOS :: VISIBILIDAD ABSOLUTA
NUEVO MODELO 1931
UNICA CON TABULADOR VERDAD

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

CONTADO Y PLAZOS

MAS DE UN MILLON
DE MAQUINAS VENDIDAS

CUPON

La "CORONA" es la portátil más antigua y mejor que se fabrica :: Enviadnos cupón hoy mismo
Garantía ilimitada

BOLETIN a recortar (franqueese con 2 céntimos)

(CUPON) SOCIEDAD HISPANO-AMERICANA GASTONOR E C. A.
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

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

RICARDO F. GÓMEZ

**Maquinaria
de
Ocasión**

**Ronda
de
Atocha, 23**

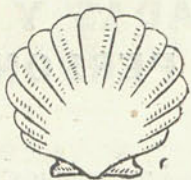
MADRID

LIBROS

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

LIBRERIA FRANCO - ESPAÑOLA
AVENIDA EDUARDO DATO, 10 (GRAN VIA)

MADRID
Teléfono 93517



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

LA MARCA QUE OSTENTA
ES SU MEJOR GARANTIA

**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, galerías, estaciones, jardines, etc., construcción en baldosines, frisos, cornisas, esculturas de tamaños y colores diferentes.

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

Diríjanse los pedidos a las oficinas de la sociedad

ALCALÁ, 41
TELÉFONO 16182

ALMACENES:
TÉLLEZ, 6
TELÉFONO 11603

Exposición del Kerament:

CALLE DE SAN MARCOS, 33
TELÉFONO 19508
MADRID

EXPLOTACION GENERAL DE TPAPOS 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 19

MADRID

BOETTICHER Y NAVARRO, S. A.



ASCENSORES
CALEFACCION

Se facilitan toda cla-
se de presupuestos



ZURBANO, 53 - MADRID



Reservado



CAFÉS
MARCA

El Cafeto



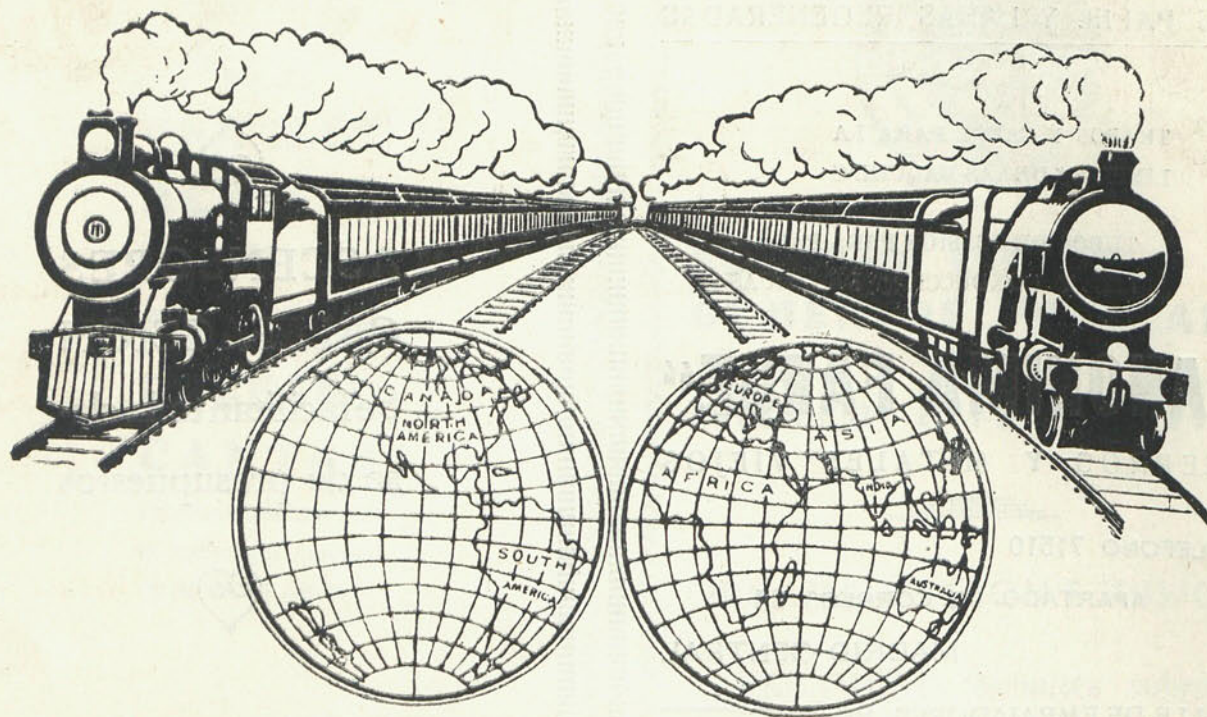
FUENCARRAL, 33

HERNÁN CORTÉS, 7

PIDÁNSE EN ULTRAMARINOS

CASA EN BILBAO:
Alameda de Urquijo, 13.

J. STONE & COMPANY, LIMITED



Fabricantes de los Equipos STONE LILIPUT

para Alumbrado Eléctrico de Coches de Ferrocarril y

Equipos Turbo-generadores para Alumbrado de Locomotoras

Nuestro sistema de Alumbrado fué el primero que apareció en el mercado y continúa a la cabeza después de TREINTA AÑOS.

Durante todo este tiempo nos hemos esforzado en el perfeccionamiento de nuestro sistema de alumbrado de coches de ferrocarril. Nuestros ingenieros especializados han sido enviados a todos los países del mundo para estudiar a fondo su adaptación a las condiciones locales y gracias a la gran experiencia así obtenida.

LAS INSTALACIONES STONE DE ALUMBRADO, CALEFACCION Y COCINAS DE FERROCARRILES MANTIENEN SU SUPERIORIDAD INDISCUTIBLE

Su gran robustez y gran facilidad de adaptación son las

VENTAJAS PRIMORDIALES DEL SISTEMA DE ALUMBRADO STONE

Nuestro sistema de alumbrado está alimentado por una doble batería de Ferróníquel, ventaja importantísima sobre los equipos de una sola, pues al tener por lo menos dos circuitos, hace imposible que se apaguen las luces coche parado.

Adoptado oficialmente en España por las siguientes Compañías,

Cía. de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante
» del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca.
» » » Santander al Mediterráneo.
» » » Santander a Bilbao.
» de los Ferrocarriles Vascongados.
» » » del Bidasoa.
» » » Económicos.
» » » Vasco-Navarro.
» » » Vasco-Asturiana.
» del Ferrocarril Central de Aragón.
» de los Ferrocarriles Andaluces.
» » » de Onda al Grao de Castellón
» » » Mallorca.
» Internacional de Coches Camas.
Ferrocarriles Explotados por el Estado.

Gran Premio en la Exposición Internacional
de Barcelona de 1930.

CENTRAL ESPAÑOLA:

ANGLO SPANISH

INDUSTRIAL ASSOCIACION

FERNANFLOR, 4

MADRID



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

Teléf. 94416

MADRID

FABRICAS Y ALMACENES^a

Madrid: Barrilero, 1,
y Andrés Torrejón, 8

Vilches: Barrio de la
Estación

Sevilla: Castilla, 181

3 nombres, 3 promesas, 3 hechos

Sumadora

L. C. SMITH

Calculadora

VICTOR

la máquina de escribir

cumbre

por sus cojinetes

de bolas

MADAS

la más completa



la de mejor reputación

MADRID
Montera, 28

Rudy Meyer

BARCELONA
Ronda de San Pedro, 25

ASFALTOS COMPAÑIA PENINSULAR DE ASFALTOS (S. A.)

ASFALTADO DE EDIFICIOS:

Andenes

Muelles

Lavaderos

Azoteas

Mercados

Sótanos

Fábricas

Almacenes

Garajes

Talleres

Mataderos

Patios

ASFALTADO DE VIAS PUBLICAS:

Calles

Puentes

Paseos

Aceras

Pavimentos de asfalto fundido

Asfalto comprimido monolítico

Losetas de asfalto comprimido

MADRID

Avenida Conde de Peñalver, números 21 y 23

Teléfono 11246

Fábrica: Cerro de la Plata

BARCELONA

Paseo de Gracia, número 110

Teléfono 74613

Fábrica: San Andrés del Palomar

VALENCIA

Conde de Montonrés, número 2

Teléfono 12327

Fábrica: Avenida del Puerto, 219

SEVILLA

Martín Villa, número 7

Teléfono 25508

Fábrica: San Jerónimo

Dirección telegráfica y telefónica: **COMPENDAS**

ACTUALIDAD HISPANA

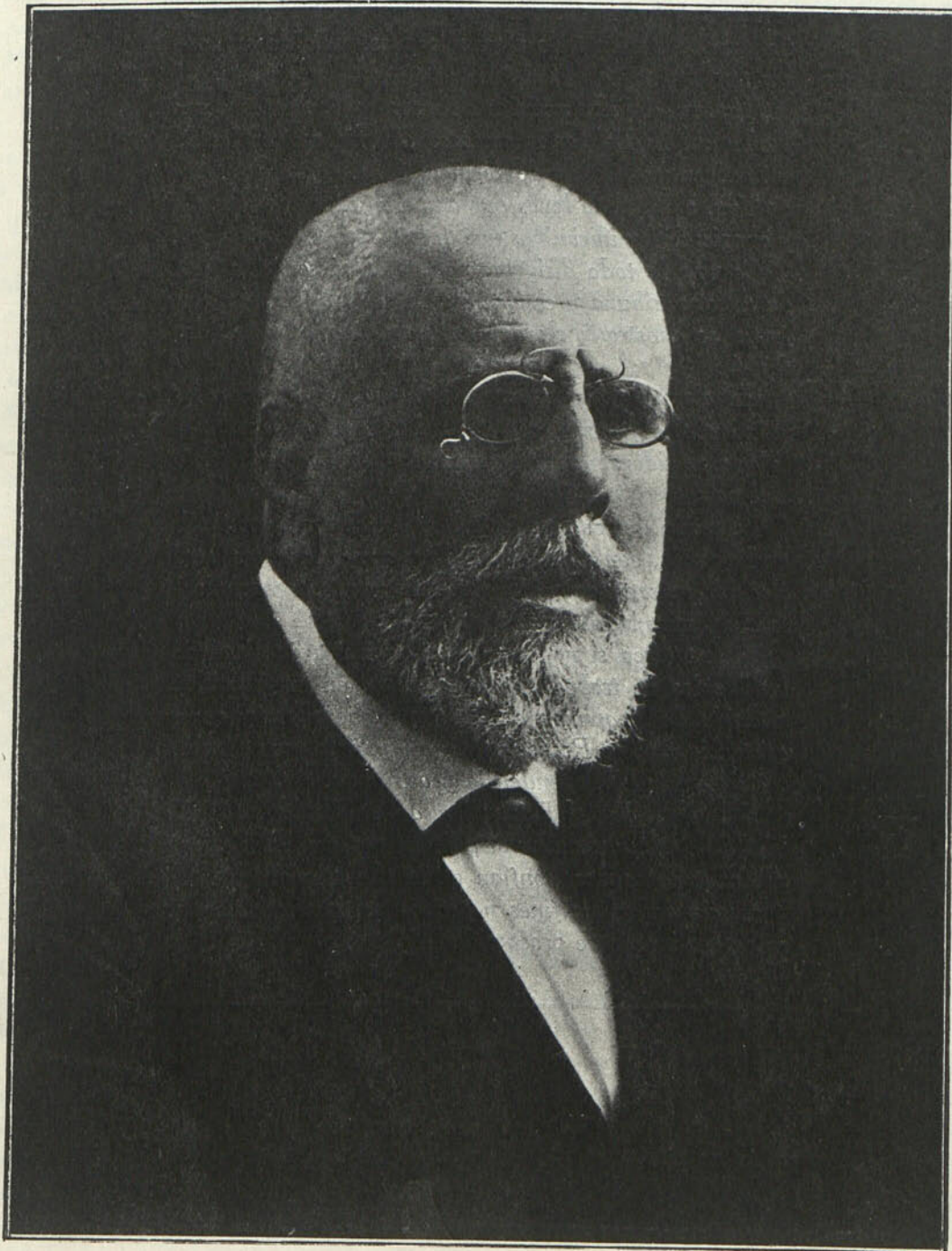
DIRECTOR-PROPIETARIO:

MANUEL MARIA ARRILLAGA

AÑO I

MADRID, FEBRERO 1931

NUM. I



EXCMO. SR. D. EDUARDO MARISTANY Y GIBERT

Primer Marqués de Argentera.

Director general de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

Saludo

ACTUALIDAD HISPANA, que aparece hoy en el campo de revistas españolas, pretenderá ser reflejo fiel de la situación económico-industrial de nuestra producción en todo momento y estímulo de su desarrollo.

Daremos en ella noticias de cuantos adelantos comprobemos en los varios sectores del trabajo nacional, estimulando medidas de técnica, de elaboración y expansión, solicitando leyes que amparen la riqueza patria y acogiendo las iniciativas que la impulsen y desarrollen.

La voz de todo dirigente capaz podrá ser oída desde nuestra tribuna y el ejemplo de todo esfuerzo triunfante se mostrará claramente para provecho de los demás.

El aliento que hemos recibido antes de empezar más que las fuerzas propias, nos anima a emprender lo que consideramos noble empresa en pro del adelanto del país.

La unión de los que forjan con su labor el porvenir de la patria, con sus enseñanzas y apoyos mutuos, será el arma más eficaz y poderosa de nuestro renacimiento económico-industrial.

Ardua tarea si no contáramos con una fe ciega en los ideales de trabajo y amor patrio, en la favorable acogida de la opinión estudiosa y trabajadora y en la asistencia de una Prensa como la española, que demostró siempre su independencia y altruismo.

La Dirección y Redacción de ACTUALIDAD HISPANA, al saludar al público y a sus compañeros y diarios españoles, confían en la simpatía que la dispensarán dados sus fines y propósitos, inspirados en el más puro interés de prosperidad del trabajo español.

HISPANOS ILUSTRES

Excmo. Sr. D. Eduardo Maristany Gibert, Marqués de Argentera

CASO único y sin precedente. S. M. el Rey Don Alfonso XIII recibe en Palacio a una Comisión de ferroviarios que le entrega un mensaje con veinticuatro mil firmas, contenidas en seis tomos de artístico álbum. Veinticuatro mil son los empleados de la Compañía de los ferrocarriles Madrid-Zaragoza-Alicante, a la que se fusionó la de Tarragona-Barcelona-Francia, denominada desde entonces Red Catalana. Esos millares de hombres coinciden unánimemente, por impulso cordial, en una aspiración, en un deseo expresado en la súplica que elevan al Trono y que se compendia en estas frases: "Señor: Don Eduardo Maristany Gibert es uno de los españoles más eminentes; ha honrado y ha salvado a España; no tiene más anhelo que el del progreso español; su larga vida se ha consagrado a servir a su país y a consolar y favorecer a los obreros; este gran Ingeniero, este eminente hombre de negocios, este Director insuperable, este padre de todos, es digno de recibir de Vuestra Majestad un honor que solicitamos de Vuestra Majestad con todo respeto; es digno de que sus hechos sean perpetuados por unas armas, por un título que represente el agradecimiento de España".

Caso único y sin precedente. S. M. el Rey acogió a la Comisión de ferroviarios el 29 de diciembre de 1917, complaciéndose en escuchar una petición que tan noblemente realzaba a los peticionarios como a la persona que se trataba de distinguir, y el día 10 del siguiente mes de enero firmó el Soberano un decreto en que, como prueba de su Real aprecio a D. Eduardo Maristany Gibert, le hacía merced de Título del Reino, con la denominación de Marqués de Argentera, para sí, sus hijos y sucesores legítimos.

La fuerza de elocuencia, el enorme valor de expresión del hecho que queda consignado excede en grandeza y en méritos a las mayores alabanzas que pudiera consignar el biógrafo más prolijamente escrupuloso y detallista. A pincelada grande—como D. Diego de Velázquez—veinticuatro mil voluntades españolas, con el refrendo del Rey de España, trazaron el retrato de un español representativo de los altos valores de la Raza. Eso es D. Eduardo Maristany. Poderoso cerebro, corazón nobilísimo y encendidos en el amor a la Patria y puestos perseverantemente al servicio del supremo interés de la Nación, eso es D. Eduardo Maristany.

Es más. Si se quisiera definirlo en escueta síntesis podría decirse: es el hombre que consagró su vida, toda su vida, al progreso de las comunicaciones ferroviarias,

con intuición de sociólogo vidente, con pericia de sabio dominador de la técnica, con ciencia y aciertos de economista y con esa fe entusiástica, entrañable, que nace de la vocación y que conduce derechamente al triunfo.

Y es todavía más. Es personificación de espíritu comprensivo, de altruismo, de olvido de la propia personalidad, de modestia sinceramente profesada y sentida.

En el mensaje elevado al Trono condénsanse rasgos y perfiles que deben ser recordados en justicia. A la edad de dieciséis años D. Eduardo Maristany recibía la investidura de Doctor en Ciencias Exactas, y a los veinticuatro ganaba el título de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ingresando en el servicio del Estado. Aplicóse a estudios ferroviarios y efectuó nada menos que los de las siguientes líneas: de Balaguer a Igualada, para entrar en Francia a través del Pirineo catalán; de Reus a la Zaida, de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita, de Medina del Campo a Monreal de Ariza—con ramales de Palencia a Valladolid—, de Valladolid a Ariza, variante de Fáyón a Mequinenza, y así hasta completar trabajos superiores a tres mil kilómetros de líneas en estudio.

Bastaba esto para llenar gloriosamente una vida fecunda en actividades.

Pasma y asombra que, no ya además de esto, sino simultáneamente con todo esto, concibiéndose y realizándose la construcción de la línea directa a Barcelona, y en ella diese feliz cabo y remate a "la magna obra de la ingeniería española, admiración de propios y extraños, llamada el túnel de Argente", la mayor gloria científica del señor Maristany, demostración además de una gran voluntad y de un temperamento. Estudiando y reseñando esta gran obra escribió un precioso tratado de construcción de túneles (seis tomos en folio) que los técnicos españoles han visto en manos de celebridades extranjeras como obra de consulta".

No cabe, en los límites forzosamente reducidos de un artículo periodístico, el índice completo de los trabajos efectuados por el insigne ingeniero en pro de las comunicaciones ferroviarias desde que comenzó a actuar en la antigua Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia hasta su actual gestión como Director general de la Compañía de los ferrocarriles Madrid-Zaragoza-Alicante. No cabe ese índice, porque la gestión directorial tiene múltiples facetas de estadista, economista, patriota, organizador..., facetas que, en este caso, aparecen abrigadas por aciertos triunfadores de dificultades gigantescas,

como las creadas en todos los órdenes de la existencia nacional por las campañas en Marruecos, por la guerra europea, por los problemas planteados con el encarecimiento de las subsistencias y con los subsiguientes conflictos sociales. Brillante testimonio de talento financiero fué el ofrecido por el señor Maristany al declararse la suspensión de pagos de la Compañía de Barcelona a Tarragona y Francia; en perspectiva inmediata veíanse la ruina de grandes capitales y de miles de accionistas modestos, la miseria de innúmeros empleados, la pérdida de una línea internacional... Y el señor Maristany salvó la situación; operóse la fusión de la Compañía en crisis con la de Madrid-Zaragoza-Alicante, y surgió, vigorosa y solvente, la empresa actual, que ha ampliado y ha intensificado su progreso y ha merecido, en justicia, el firme crédito de que disfruta.

Servir a un mismo tiempo los altos intereses nacionales y defender los de una gran empresa, conciliar las aspiraciones del capital con las del trabajo de veinticuatro mil hombres, crear industrias complementarias a pesar de los gravámenes tributarios, adquirir previsoramente material y combustible—en vísperas de la gran guerra—para que, no obstante las restricciones de créditos, estuviese debidamente atendido el asombroso aumento de tráfico que se produjo con motivo de la conflagración mundial, milagros son de talento, de tacto, de comprensión, de patriotismo, de entusiasmo y de capacidad para el mando.

Para bien de la industria española y para bien de la Compañía implanta la fabricación de locomotoras; para bien del personal—y con ello anula la posibilidad de reclamaciones y huelgas—vela por el bienestar de sus subordinados, aumenta sueldos y jornales, establece gratificaciones, procura que el trabajo sea humano y remunerador y proporciona a los obreros casas, economatos, asistencia médica, escuelas, haberes pasivos.

Así ha triunfado D. Eduardo Maristany en su función directiva.

Por si no bastase lo dicho para formar idea completa de la valía de este hombre extraordinario, véase la relación de las obras que ha publicado: “El túnel de Argentera”, “Enclavamientos entre las señales, las agujas y otros aparatos de la vía”. “Medios para evitar la aglo-

meración de mercancías en las grandes estaciones de los ferrocarriles españoles”, “Señales destinadas a mantener la debida separación entre las trenes que circulan en el mismo sentido en las líneas de doble vía (Blok systeme)”, “Frenos continuos. Enclavamientos sistema Saxby y Farmer”, “Memorias sobre las mejoras que con arreglo a los adelantos modernos, y desde el punto de vista de la seguridad de la explotación, pueden introducirse en el material fijo y móvil y en los sistemas de frenos y señales de los ferrocarriles españoles”, “Fórmulas y tablas para el cálculo y trazado de los muros de sostenimiento”, “Instrucción general para el transporte, almacenaje y empleo de las materias explosivas que se usan en la construcción de las obras”, “Pliego de condiciones generales que rigen en los contratos de construcción de la Compañía de los ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia”, “Pliego de condiciones facultativas que rigen en los contratos de obras de explanación, fábrica, túneles, puentes metálicos, edificios de las estaciones, casillas, accesorios y cimentación del material fijo, para el suministro de traviesas de roble, para el suministro o acopio de carriles de acero de 32,5 kilogramos de peso medio por metro lineal y de accesorios de la vía y balastaje y colocación de la vía”, “La unificación y numeración de la hora en la explotación de ferrocarriles” y, finalmente, “La Conferencia ferroviaria de 1905”, seis volúmenes de inapreciable valor para el estudio de los más complicados problemas ferroviarios.

Don Eduardo Maristany, además del título de Marqués de la Argentera, posee tres blasones reveladores del aprecio y de la gratitud de España: las Grandes Cruces de las Ordenes del Mérito Militar, de Isabel la Católica y de Alfonso XII.

Y hoy, desde la cumbre de sus gloriosos setenta y cinco años, con mayor ciencia y experiencia que en la mocedad, pero con entusiasmo inextinguible, el señor Maristany sigue ofreciendo la lección ejemplar de su vida, inspirada en el amor a la Patria, oro purísimo troquelado en labor excelsa.

Gran acierto fuera galardonar tantos merecimientos con el premio creado expresamente para ellos: la Medalla de oro del Trabajo.

M. WHITE.



C R O N I C A

LA fuerza de la realidad, la innegable lógica de los hechos vienen demostrando clara y terminantemente la verdad de lo que España siente y quiere. España, la mayor y la mejor parte de España es monárquica y está identificada con la Monarquía.

Siempre la fiesta de la Epifanía y la onomástica del Soberano español fueron ocasiones en que se manifestó la adhesión del pueblo hacia el Jefe del Estado. Pero nunca esas manifestaciones rayaron tan alto, por su número, calidad y entusiasmo, como el presente año. Las solemnidades de los Santos Reyes y de San Ildefonso han sido motivos para imponentes demostraciones de caluroso monarquismo, así en Madrid como en las demás provincias. Por muchos millares se cuentan las firmas recogidas en el Alcázar y los mensajes y telegramas recibidos, y punto menos que incontables son los testimonios de respeto y de cariño a la persona de S. M. el Rey, Don Alfonso XIII, expresados en las Capitanías generales y en los Gobiernos civiles y militares por los elementos representativos del país.

La Monarquía significa hoy el orden y la tranquilidad en el interior, la paz en Marruecos y el prestigio en el extranjero.

La crisis agraria, localizada en Andalucía y determinada por la pérdida de la cosecha olivarera, es ciertamente grave; pero resulta pequeñísima en comparación con la crisis de trabajo que sufre el mundo entero, y especialmente naciones como Inglaterra, Alemania y Estados Unidos de América del Norte, donde la cifra de obreros en paro forzoso asciende a muchos millones.

Lamentables son los disturbios, principalmente escolares, que se registran; pero no pueden parangonarse con los que a diario se producen en todos los países, donde las protestas tumultuarias y los choques sangrientos con la policía son considerados como simples incidentes del espíritu de la época, desasosegada por propaganda rebelde y azuzada por la carestía de los mantenimientos.

Hace muchos años, el inolvidable Cardenal Monescillo, alma de apóstol y precursor de sociólogos, recomendaba a los Gobiernos en circunstancias análogas a las actuales: "Mucho pan, muchas hojas de Catecismo y mucha Guardia civil... Todo convenientemente administrado."

Y en lo que atañe a la economía nacional, aun cuando la divisa española se encuentre injustamente depreciada en el extranjero, y aun cuando actúen en su daño factores de agio y también los llamados imponderables, es lo cierto que los presupuestos españoles se cierran con superávit y no hay duda de la solvencia del Estado español.

No estamos en un paraíso ni en una fantástica Jauja; pero los que nunca supieron gobernar ni quieren dejar que se gobierne se obstinan en soliviantar los ánimos, en dificultar la tarea de los hombres de buena voluntad y en suscitar problemas que serían francamente reideros si no envolviesen aviesas intenciones. En vez de poner sobre sus intereses el amor a la Patria, parecen gozarse en dañarla, en crear conflictos, en imposibilitar el desarrollo de las actividades colectivas. Y los que así proceden no son precisamente jovencitos inexpertos: son ancianos que se creen grandes estadistas y abnegados patriotas. En su ofuscación se precipitan por el despeñadero de lo absurdo, entre la indiferencia de los buenos ciudadanos.

Pero el patriótico ideal en que el Gobierno se inspira y las medidas que viene adoptando, así de previsión discreta como de perseverancia en el cumplimiento de su programa—liquidar el tránsito de la Dictadura a la normalidad constitucional—, han ofrecido resultados muy satisfactorios: despejar el horizonte y provocar una reacción saludable en la conciencia nacional.

Adormecido estaba el espíritu de ciudadanía y ha despertado, consciente de su deber. No se arredró ante las amenazas de los revolucionarios, no se sobrecogió con las huelgas generales, no se asusta ante casos aislados de barbarie ni ante baladronadas de una minoría.

El Gobierno—inflexiblemente cumplidor de su programa—ha demostrado con hechos que en primeros de marzo próximo se celebrarán elecciones generales.

Todos, absolutamente todos los elementos monárquicos están obligados a agruparse estrechamente, a elegir con el mayor escrúpulo a sus candidatos, a aceptar y a solicitar el concurso de personalidades hasta hoy ajenas a las luchas parlamentarias, pero poseedoras de talento, cultura y prestigio, que deben ponerse al servicio del engrandecimiento nacional. Y ello ha de hacerse con generosidad ilimitada, con sacrificio de aspiraciones individuales, con la mira en el bien de la Patria.

Se presenta la ocasión de demostrar la exigüidad de los elementos republicanos y de los sindicalistas y anarquizantes. Hay que aprovechar la ocasión. Así se verá que los esfuerzos de los que alborotan resultan impotentes para impedir que las elecciones se efectúen, y que esa muchedumbre fantástica de republicanos, de no haberse abstenido, a lo sumo, hubieran llevado a la Cámara popular representantes no superiores en calidad ni en número a los que figuraron en las pasadas Cortes.

Por elemental instinto de conservación hay que batallar en todos los campos: en la Prensa, en la tribuna, en la propaganda entre las colectividades urbanas y ru-

rales y en los comicios. Y si así se verifica, cabe apostar desde ahora que el año que ha comenzado será para España de consolidación de sus principios tradicionales, de efectiva restauración de su crédito en el extranjero y de avance considerable en el camino de su prosperidad.

Y en lo que respecta a las instituciones fundamentales de España—Monarquía y Parlamento—, el partido conservador, por boca de su jefe, el conde de Bugallal, ha reiterado sus sentimientos y sus ideas en las siguientes frases:

“Nosotros no vemos en la Monarquía ni una persona, ni una familia, ni una institución, sino la suma y el compendio de la autoridad y del orden. Vemos, en la Monarquía la permanencia del trabajo logrado, la tranquilidad para todas las profesiones, la defensa del régimen de la propiedad, que no es sino un trabajo acumulado... De todo eso es garantía plena la Monarquía constitucional y parlamentaria. En último término debemos decir a los adversarios: Es posible que esa forma de Gobierno sea inferior a otras que vemos desarrollarse con lozanía en distintos países extranjeros; pero en España la Monarquía es un hecho secular, lleno de tradiciones, que ha perdurado a través de todas las vicisitudes de la vida nacional; y cuando hay algo tan adentrado en el cuerpo del país, sólo puede extirparse poniendo al descubierto las entrañas mismas de la nación.”

* * *

Bajo la presidencia del Rey, iniciador y alentador de esta obra regeneradora, se ha reunido el Patronato de Las Jurdes, aprobando el plan de campaña para el año actual: construcción de nuevos caminos que rompan la incomunicación de Las Jurdes Altas; funcionamiento de cuatro nuevas escuelas, sobre las 17 ya existentes y prosecución de las repoblaciones forestales.

Durante el pasado ejercicio se han inaugurado cantinas escolares, se ha suministrado abundante material moderno a las escuelas, se ha registrado la asistencia diaria de más del 80 por 100 de los escolares matriculados, y, en el orden sanitario, se señalaron los siguientes aspectos interesantes: asistencia domiciliaria frecuente, consulta diaria a cargo de tres médicos y tres practicantes, farmacia gratuita, como la asistencia y la consulta; desecación de charcas, verificación de cursos de agua, suelta de gambusias, captura de anofeles y saneamiento de fuentes. Se han notado atenuaciones en la epidemia palúdica y resultados satisfactorios en el tratamiento del bocio. Quedan por resolver problemas tan interesantes y complejos como los planteados por el aumento de la tuberculosis, alcoholismo, matrimonios precoces entre consanguíneos y anomalías heredadas y hereditarias.

Mucho es lo realizado y mucho lo que aun falta por realizar. La obra de la regeneración fisiológica de una comarca no se improvisa: requiere necesariamente el concurso del tiempo y la colaboración de factores que ya están actuando en los órdenes médico-farmacéutico, docente y revalorizador del suelo.

Hace muy pocos años, el Monarca, para efectuar su primera visita a Las Jurdes, necesitó emplear seis o siete días, marchando penosamente a caballo y a pie por malas veredas y pésimos atajos. Y en el año próximo pasado el Sobefano, en su tercera o cuarta visita a la región jurdana, tuvo la satisfacción de recorrerla de extremo a extremo, viajando en automóvil por pistas y caminos forestales desde Lagunilla y las alquerías próximas al Casar del Palomero hasta Nuño Moral, Río Malo y Las Mestas, para subir hasta La Alberca, por el valle de las Batuecas.

Y esta empresa de salvación de seis mil españoles—de todos los pobladores de una región “víctima durante siglos de su propio aislamiento y del común abandono”—es labor personalísima del Rey de España, como lo fué la realizada con neutralidad generosa y compasiva durante la guerra europea, y como lo está siendo la que ya florece en las construcciones de la Ciudad Universitaria.

Para juzgar al Soberano español la Historia se atenderá, no a palabras ni a comentarios más o menos apasionados, sino a la verdad revelada por obras.

* * *

En el extranjero principió el año con los síntomas de malestar e inquietud notados en 1930.

El viento revolucionario sigue soplando en los países de Hispanoamérica. En Nicaragua—herida por el “empréstito mortal”—volvió la lucha entre las tropas norteamericanas y las que ayudan al general Sandino en sus esfuerzos por la independencia.

En Panamá, con razón o pretexto de crisis económica, un movimiento subversivo arrojó de la Presidencia al Sr. Arosemena. Yanquilandia, dueña y señora de la zona del Canal, ha prometido *no intervenir* en Panamá. ¿A qué llamarán estos señores no intervenir?

Italia y Alemania arrecian en la campaña pro revisión de los Tratados.

Y todos los países, salvo honrosas excepciones, entre las cuales hay que colocar a España, duélnense del insoportable gasto que requiere la paz armada y siguen tercamente compitiendo en aumentos de marina de guerra y de elementos destructores.

Y así ha nacido el año. La paz está en muchos labios, como una palabra, pero en poquísimos corazones, como aspiración bien sentida.

M. R. BLANCO-BELMONTE.



NUESTRAS INTERVIUS

Dos visitas en el Ministerio de Hacienda

Con el Ministro señor Wais

EL señor ministro de Hacienda, antiguo abogado asesor de importantes entidades bancarias, y como tal familiarizado con las finanzas, es, desde que está en el poder, un verdadero avaro de su tiempo, que íntegramente dedica a la defensa de nuestra peseta, luchando unas veces con enemigo franco y descubierto y defendiéndose otras de esos adversarios ocultos, ingrátidos, que se escapan casi de las manos y que hemos dado en bautizar con el apelativo de "imponderables".

La cooperación escasa que para esta ardua y agotadora labor encuentra el señor Wais en quienes más obligados parecían a prestarla sin regateos, se ha reflejado recientemente en notas oficiales en las que el ministro ha dejado entrever su contrariedad y desencanto ante conducta semejante.

A pesar de circunstancias tan poco propicias a las visitas y a la charla, se pone amablemente a nuestra disposición cuando solicitamos de él unas declaraciones para ACTUALIDAD HISPANA.

Al formularle concretamente nuestra pregunta: "¿Qué medidas, en el orden tributario, conducirían a la más favorable distribución de la riqueza española?",

el señor Wais reconcentra un momento su espíritu, mientras su mano acaricia el cepillo exiguo de su bigote y lentamente, espaciando y dando fuerza a lo que dice, nos dicta estas palabras:

"Como dije en el preámbulo del Real decreto de prórroga de Presupuestos, el propósito del Gobierno es procurar la revisión de los tipos contributivos de algunos impuestos en la forma equitativa que reclama nuestra vida económica y social, para hacer más llevadera la carga a los que menos pueden soportarla y obtener un mayor rendimiento de los que han recibido en estos últimos años más ventajas y que por su situación se hallan más obligados al sacrificio tributario, que, en definitiva, ha de redundar en provecho de los grandes intereses que representan."

Como, aunque breves, estas manifestaciones claras y diáfanas de los proyectos ministeriales encierran para el lector innegable trascendencia, nos damos con ellas por satisfechos y deseándole acierto en la implantación de tales medidas tributarias estrechamos la mano que el ministro nos tiende en cordial ademán de despedida.

Con el Director General de Aduanas

En el Ministerio de Hacienda, adecentado, rejuvenecido y hasta exornado con artísticas puertas y hermosas vidrieras policromadas de moderna y elegante construcción, hay un tercer piso al que aun no ha llegado, por lo que se ve, la hora de las reformas y en el que se encuentra alojada la Dirección General de Aduanas.

Aquí es donde nos recibe el director general del ramo, don Mariano Marfil, con su pulcra barbita, sus amplios quevedos y su ademán efusivo, cordial, acogedor, de hombre bueno.

Periodista veterano, de los de toda la vida, se hace al punto cargo de la comprometedor respuesta que pudieran tener algunas de las preguntas que llevamos preparadas y dando discretamente de lado a temas demasiado concretos, sobre los que no considera oportuno adelantar juicios y noticias, abordamos aspectos generales.

—¿Qué opinión le merece, señor Marfil, el actual momento económico-industrial de España?

—Mi impresión sobre el presente momento económico-industrial de nuestro país es muy buena, francamente optimista. Las estadísticas, que aquí en Aduanas elaboramos escrupulosamente y que comunicamos a la prensa con la mayor frecuencia posible, manifiestan con meridiana evidencia que España va cada día más bastándose a sí misma en el terreno de la producción, no sólo agrícola, sino industrial. La exportación de uno y otro ramo, sobre todo la agrícola, alcanza cifras insospechadas.

—¿A pesar de los Estados Unidos?

—Efectivamente; aun después de las restricciones de varios mercados extranjeros y de haber cerrado los Estados Unidos casi todas sus puertas a nuestros productos agrícolas con su ley seca, su mosca mediterránea y otros curiosos arbitrios. Este fenómeno, que hubiera sido incomprensible hace pocos años, ha sido hoy posible gracias al tecnicismo de procedimientos que adoptan en la actualidad nuestros agricultores y a la sabia selección de

cultivos que va imperando en nuestros campos, desterrando la antigua confusión y anarquía.

—¿Y respecto a la industria?

—En este aspecto es mayor aún mi admiración. No quieren muchos convencerse del auge creciente de nuestra exportación industrial. Casi todas las manufacturas españolas tienen ya mercados propios en los más remotos países de la tierra. Las medidas que el Gobierno toma para fomentar esta exportación van dando los más satisfactorios resultados.

—¿Entre ellas...?

—Entre todas ellas descuellan la relativa a las admisiones temporales de primeras materias. Teniendo España que importar para sus industrias gran número de materias primas, se hacía forzoso desgravarlas de derechos arancelarios con vistas a la exportación, para que su precio no resultase entre nosotros muy dispar al que tienen en los países de origen.

—Pues los exportadores, señor director, se quejan de que, a pesar de la disposición ministerial hace tiempo

publicada, no ven todavía por parte alguna esa tan deseada desgravación...

—Como que aun estamos en el primer período de aplicación de la ley. Por centenares se reciben las solicitudes acogiendo a la salvadora disposición. Se estudian, se clasifican, y dentro de poco comenzará a responder el Gobierno en el sentido de amplia benignidad que se ha impuesto en beneficio de nuestra exportación, aunque ello traiga de momento una merma considerable en la recaudación aduanera.

Cuando, tras cordial despedida, abandonamos el despacho del director general, llega a nuestros oídos un alegre zumbido de colmena. Son los empleados de Aduanas, altos jefes y oficiales, que se agolpan en la antesala de la Dirección. Cual si estuviesen congregados para celebrar algún grato y jubiloso suceso, florece en todos los labios la sonrisa... ¿Mejoras de clase? ¿Ascensos? ¿Aumento de sueldo?...

J. VIVAS.

UN EJEMPLO A MEDITAR

Las causas de la prosperidad francesa

SE ha reunido en París una conferencia franco-inglesa para estudiar las consecuencias producidas por la acumulación de oro en las cajas del Banco de Francia y llegar a un acuerdo en este punto. El suceso, por su transcendencia y por las lecciones que encierra, vale la pena de ser meditado.

A consecuencia de la guerra y de la situación que después se produjo, el mundo está atravesando por una grave crisis económica. Esta crisis pesa más sobre unos países que sobre otros, pero, dada la concatenación mayor que liga los intereses de unos pueblos con otros, no ha habido ninguna nación que saliese completamente indemne. Todas en mayor o menor grado se debaten hoy con graves problemas y tratan de resolverlos del mejor modo posible. Muchedumbres de obreros industriales parados, baja a consecuencia de ello de los precios de los productos alimenticios y consiguiente crisis agrícola, descenso rápido de los valores industriales y a consecuencia de ello quiebras de bancos y pánico financiero, restricción de los mercados de todo género y del crédito en sus varias formas, confusión ante el presente y desconfianza en el porvenir, tal es, expuesto sumariamente, el cuadro que ofrece la economía mundial de la postguerra.

Sólo un país ha sabido librarse de casi todas estas dificultades, y ese país es Francia; que no ha conocido apenas el paro forzoso, cuya población continúa ahorrando

como en la época anterior a la guerra y a la que afluye el oro de todas partes en proporciones tales, que ha llegado a ser un motivo de preocupación para los franceses, que temen que a la larga este exceso de oro pueda serles perjudicial. La explicación inmediata de esta afluencia se encuentra en el hecho de que Francia es hoy el país que inspira mayor confianza a los capitalistas del mundo entero, que acuden a ella con sus caudales. Pero lo interesante no es esto, sino los motivos de esta confianza, las razones por virtud de las cuales en esta época de desequilibrio económico, la nación que ofrece mayores garantías de solidez es Francia.

Débase ello principalmente a que Francia ha tenido la fortuna de desarrollarse armónicamente, de mantenerse económica y socialmente en ese justo medio, que si no ofrece períodos de extremado brillo, garantiza en cambio contra depresiones muy acentuadas. Tal sucede, por ejemplo, en lo que se refiere a la proporción que en la economía francesa guardan la agricultura y la industria. En este respecto las naciones europeas se dividen en dos grupos. Aquellas en que la industria se ha desarrollado excesivamente con detrimento de la agricultura—Inglaterra, Alemania—y aquellas otras en que la industria no ha logrado desarrollarse apenas y en las que por consiguiente domina en gran medida la agricultura. En Francia no se da este desequilibrio. Tiene una industria próspera y adelantada, pero no se ha industrializado ni con mu-

cho al nivel de Inglaterra y Alemania, y esto permite que su agricultura siga desempeñando un papel considerable. Esta circunstancia presta a la economía francesa esa solidez inquebrantable que ya pudo observarse a raíz de Sedán y que ahora queda plenamente confirmada. Gracias a este equilibrio entre agricultura e industria, Francia se repone enseguida de sus infortunios, y no experimenta esas reacciones violentas características de los países demasiado industrializados.

Pero ese equilibrio económico se empareja con un equilibrio social, y por consiguiente político, no menos sólido. Así como es difícil que Francia experimente una crisis económica profunda, también lo es que sea víctima de convulsiones políticas extremadas. Gracias a su estructura social dominan en la población francesa elementos de tipo conservador, entendiendo la palabra en el sentido más amplio. País de pequeños propietarios y de artesanos modestos, no es fácil que en Francia prendan esos chispazos que pueden encenderse fácilmente en países en que dominan grandes masas de proletarios, es decir, de gentes sin arraigo material en la industria o en la agricultura. Francia no es país de gran empresa

industrial—aunque naturalmente haya algunas considerables—y menos de gran propiedad. No se da en ella ese contraste violento entre una cantidad reducida de fortunas fabulosas y la masa de los desposeídos. Entre ambas clases extremas se halla toda la clase media francesa de las ciudades y de los campos, llena de buen sentido, que no quiere lanzarse a aventuras ciegas; que admite de buen grado la evolución gradual; pero no el salto en el vacío que significa un movimiento revolucionario.

La lección que para nosotros se desprende de estas sumarias consideraciones es tan evidente, que no hay que esforzarse en destacarla. De ella se deducen claramente las orientaciones que debe seguir la política económica española futura. De una parte robustecer nuestra industria para que nuestra balanza comercial deje de estar a merced de las contingencias de una cosecha, de otra parte transformar en propietarios al mayor número posible de nuestros proletarios agrícolas, que constituyen un fermento de descontento y desasosiego que un día pudiera producir graves daños.

J. PEREZ BANCES.

Legislación ferroviaria en 1930

EL año último de 1930 tuvo como característica, a causa principalmente del cambio político que se produjo en el primer mes, la modificación de los organismos múltiples de intervención del Estado, creados desde 1923 en casi todos los sectores de la vida económica del país.

El progreso de las sociedades humanas no puede lograrse por avances bruscos y violentos, y las causas que producen tales impulsos no pueden ser duraderas. Ahora bien, cuando las circunstancias han podido favorecer tales arrancadas impulsivas, la labor posterior, que ha de consistir en reponer las cosas al ser y estado normal, conjugándolas con la verdadera potencialidad de la sociedad, ha de ser ardua y delicada. Se trata en primer término de amoldar lo previsto a las realidades, y en segundo lugar de discernir de entre lo que se encuentra en marcha cuál es lo que ha de continuar y qué es lo que debe abandonarse. Si se logra el acierto en ambos aspectos se habrá conseguido obtener el avance y progreso justos y se habrá remediado el daño original, al propio tiempo de haber aprovechado lo que en tantos desmesurados intentos pudiera quedar de utilizable. Tal parece ser la norma de conducta del Gobierno que sucedió a la Dictadura, y limitándonos al sector ferroviario, haremos una síntesis de lo que se ha legislado en la materia durante el año 1930.

Como antecedente necesario señalaremos ligeramente cuál era el estado de cosas anterior.

Existía a la caída de la Dictadura, como suprema dis-

posición, con carácter de Real decreto-ley y fecha de 12 de julio de 1924, un Estatuto de nuevo régimen ferroviario que establecía las bases por las cuales debían regularse las relaciones entre el Estado y los diversos concesionarios de líneas férreas de servicio público en España, alterando cuanto hasta entonces se había hecho al amparo de una legislación de más de cincuenta años de vigencia y de unos convenios entre el mismo Estado y los concesionarios. El organismo que había de cuidar de ejecutar las disposiciones del Real decreto-ley, publicado en la *Gaceta* del 13 de julio de 1924, era el Consejo Superior de Ferrocarriles, que disponía a la vez de una caja autónoma, bien conocida por la significación corriente de Caja ferroviaria. En este resumen señalaremos las modificaciones que durante el año 1930 ha sufrido el régimen de constitución del Consejo Superior de Ferrocarriles, pero no podemos, sin embargo, prescindir de hacer un breve comentario sobre las principales diferencias que afectaron a su constitución desde la fecha de su establecimiento.

El primitivo Consejo Superior Ferroviario, el anterior a la Dictadura, se creó por Real decreto de 15 de marzo de 1922, publicado en la *Gaceta* del día siguiente, refrendado por el ministro de Fomento Sr. Argüelles. Lo componían 15 vocales, seis formando delegación conjunta de los concesionarios de los ferrocarriles en explotación, seis representantes del Estado y tres representantes de los intereses mercantiles, agrícolas e industriales; dependía directamente del ministro de Fomento y tenía co-

mo misión estudiar y proponer al Gobierno las resoluciones que debieran adoptarse en relación con los servicios generales y uso público.

Con arreglo al Real decreto de creación había de estudiarse un Estatuto provisional del Consejo Superior Ferroviario, que rectificado y con fecha de 27 de marzo apareció en la *Gaceta* del 6 de abril siguiente.

En el Estatuto se establecía que los gastos que originase el Consejo figurarían en los de explotación de los ferrocarriles, y en tanto no se dictase la ley de Ordenación ferroviaria tendrían la consideración de los aumentos de gastos de haberes y jornales de los agentes y obreros ferroviarios concedidos por las Reales órdenes de 23 de marzo y 29 de abril de 1920.

Señalábanse las atribuciones del Consejo de acuerdo con el Real decreto de su creación, estableciéndose las Delegaciones para investigar la gestión económica y financiera de las empresas concesionarias de ferrocarriles.

Se daban las reglas para el funcionamiento del Consejo, y por fin se le encomendaba la labor de establecer el Estatuto definitivo en el término de dos meses y, rápidamente, el reglamento de régimen interior.

Pendientes de estudio tales problemas a la llegada del Directorio militar, el 13 de septiembre de 1923, no tardó en hacerse sentir la preferencia que el mismo dedicaba al problema ferroviario. Con fecha 10 de octubre del mismo año 1923, publicó una Real orden interesando del Consejo Superior Ferroviario la mayor urgencia en el despacho de las cuestiones pendientes en relación con los ferrocarriles de uso público. Con igual fecha se publicó otra Real orden abriendo información pública en relación con el régimen de ferrocarriles, dando por plazo lo que restaba hasta el 30 del mismo mes.

Con fecha 20 de octubre del mismo año se organizan por Real orden comisiones para el examen de la contabilidad de las empresas de ferrocarriles.

El 3 de noviembre se publica un Real decreto prorrogando hasta 1.º de enero de 1924 la autorización a las empresas de ferrocarriles para elevar las tarifas en 15 por 100. Lo mismo se hace en 28 de diciembre hasta 1.º de febrero de 1924.

El 30 de enero de 1924 se disuelve el Consejo Superior Ferroviario y se crea el Consejo Superior de Ferrocarriles. Se eleva a 17 el número de los vocales, aumentando un representante de los usuarios y dando entrada a un representante de los agentes y obreros que prestan servicio en las empresas de ferrocarriles.

La misión de este Consejo, además de la que le designaba la Real orden de 22 de marzo de 1922, era la de informar en el plazo de un mes sobre el proyecto de nuevo régimen ferroviario elaborado por el Directorio militar y la de implantar la organización del régimen ferroviario que definitivamente se adoptase. Se establecía además que hasta la implantación del nuevo régimen ferroviario se mantendría el aumento del 15 por 100 sobre las tarifas autorizado por Real decreto de 23 de diciembre de 1918, que se había venido aplicando desde entonces sin interrupción.

También se disponía que el anticipo reintegrable concedido a las empresas por Real decreto de 23 de marzo de 1920 se reduciría mensual y progresivamente por dozas partes hasta el nuevo régimen, sin que supusiera esto reducción alguna de sueldo al personal.

Fruto de la labor de este Consejo fué el Estatuto del nuevo régimen ferroviario, aprobado por Real decreto-ley de 12 de julio de 1924, publicado en la *Gaceta* del 13.

Se componía el Estatuto de diez y siete bases, doce disposiciones adicionales, doce transitorias y dos anejos.

Prolijo sería presentar todos los pormenores de esta legislación, y, en realidad, sería necesario copiar todo el Estatuto.

Haremos sólo una breve síntesis, enumerando lo más saliente. Declárase la intervención del Estado en las empresas con los auxilios necesarios para obras de ampliación, mejora y nuevas construcciones; se clasifican las empresas; se fijan agrupaciones y reversiones; se crea la Caja ferroviaria del Estado, nutrida principalmente con los productos de la negociación de la Deuda especial ferroviaria del Estado; se revisa la legislación; se fijan las normas de funcionamiento del Consejo Superior de Ferrocarriles; se fijan los capitales de empresas y del Estado; se establecen los periodos para el establecimiento y revisión de tarifas y se dan normas para la distribución de los productos de la explotación; se definen y estudian los rescates, la contabilidad de las empresas, las condiciones de trabajo y la organización de las tropas de ferrocarriles.

En las disposiciones transitorias se fijan reglas para la forma de entrar en el nuevo régimen las empresas, la implantación de tarifas y jornada de ocho horas.

En los anejos se estudia la fórmula para fijar la fecha media de reversión de las concesiones y se publica la reducción que han de sufrir los anticipos del Estado para el pago de los aumentos de haberes para el personal de las empresas de ferrocarriles.

Se publicaron a continuación las plantillas del personal de las diversas oficinas del Consejo y se modificó, el 23 de julio de 1925, el Consejo Superior de Ferrocarriles con la designación de vocales suplentes y determinación de incompatibilidades para el cargo de vocal.

Se aprobó el 4 de agosto el reglamento provisional de la Caja Ferroviaria y el 5 de octubre el reglamento, también provisional, del Consejo Superior de Ferrocarriles, y en 10 de noviembre la plantilla del personal técnico y administrativo del mismo.

El 18 de diciembre de 1925 se publicó en la *Gaceta* un Real decreto del Ministerio de Fomento, de fecha 17, reorganizando el Consejo Superior de Ferrocarriles, que se compondría en adelante de veintitrés vocales y un presidente designado libremente por el Gobierno, no existiendo vocales suplentes, y creando el Comité ejecutivo, con un presidente, que lo era el vicepresidente del Consejo, tres vocales de la representación del Estado, cuatro de las Compañías y un secretario con voz, pero sin voto. Este Comité ejecutivo estaba investido de amplias facul-

tades, quedando reservado al Pleno las funciones puramente consultivas de carácter general.

Con arreglo a esta disposición ha funcionado el Consejo Superior de Ferrocarriles durante los cuatro años de 1926 a 1930, en el cual ha sufrido la transformación de que hemos hecho mérito al comienzo de esta información y a la que habremos de referirnos en lo que sigue.

La primera disposición que aparece en el año 1930 es el Real decreto del Ministerio de Fomento número 1.976, dado el 16 de agosto y publicado en la *Gaceta* de 20 del mismo mes, declarando disuelto el Consejo Superior de Ferrocarriles y disponiendo que se reorganice con arreglo a nuevas bases.

Se fija su composición en veinte vocales y un presidente; es decir, que se reducía en cinco vocales el anterior.

En la designación de vocales hay alguna modificación. De los ocho representantes del Estado hay cuatro ingenieros, un jurista, un experto de Hacienda y, como vocal nato, se agrega al jefe de los servicios militares de ferrocarriles el subsecretario de Economía Nacional. Sigue figurando un representante obrero y tres usuarios por los sectores mercantiles, agrícolas e industriales. De las Compañías de ferrocarriles hay ocho representantes. La duración del cargo es de cuatro años. Se fijan iguales incompatibilidades que anteriormente para los cargos de representantes de los usuarios. Se atribuye al Consejo las mismas funciones de la base octava del Estatuto de 12 de julio de 1924, salvo en lo referente a tarifas, que queda reducido a ser consultivo y de mera propuesta, y en lo que se refiere a intervención de la gestión de las empresas y a la emisión de Deuda ferroviaria.

El Comité ejecutivo se componía de tres vocales del Estado, tres de las Compañías y un usuario, a más del presidente. Posteriormente se amplió un vocal del Estado y uno de las Compañías.

Establece el orden de jerarquía, pudiendo el ministro de Fomento suspender los acuerdos del Consejo, y si éste los reprodujese se sometería al Gobierno, que resolvería previa audiencia del Consejo de Obras Públicas y del Consejo de Estado en pleno.

Se dispone el estudio y propuesta de reducción de gastos del Consejo y se anuncian las disposiciones para su pronta constitución e inmediata actuación, así como la formación en el plazo de un mes después de su constitución del reglamento de régimen interior, que habrá de aprobar el ministro de Fomento.

Anteriormente fueron haciéndose los nombramientos del presidente, vicepresidente y vocales de las diversas representaciones, y el Consejo quedó constituido, celebrando su primera sesión plenaria el 16 de septiembre, presidiéndola el excelentísimo señor ministro de Fomento.

El día 30 de octubre celebró otra sesión para aprobar el reglamento de régimen interior.

Durante el resto del año de 1930 se celebró el 19 de noviembre otra sesión, sufriendo posteriormente modificaciones en su constitución por los nuevos nombramientos de presidente y vicepresidente del Consejo, a favor, res-

pectivamente, de D. Angel Gómez Díaz y D. Saturnino Zufiaurre, inspectores generales del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

La Caja de Socorros y Pensiones de Agentes Ferroviarios.—Otro organismo creado en el período de la Dictadura fué la Caja de Socorros y Pensiones de Agentes Ferroviarios. De esta institución no hay antecedentes en el período anterior a septiembre de 1923. Fué una creación con las características señaladas al comienzo de este resumen.

El 13 de abril de 1927 y con el número 690, se aprobó por Su Majestad el Rey un Real decreto que le sometió el ministro de Fomento, D. Rafael Benjumea, creando la mencionada Caja. Tenía por fin la disposición regular la forma en que habían de liquidarse entre la Compañías de ferrocarriles y su personal los atrasos devengados por horas extraordinarias de trabajo a consecuencia de la implantación de la jornada de ocho horas en los servicios de ferrocarriles.

El Real decreto que implantó la jornada legal de ocho horas fué de fecha 12 de abril de 1919, pero las disposiciones que reglamentaron su aplicación a los servicios ferroviarios reconocieron a los obreros de tales servicios el devengo a partir de 1.º de noviembre de 1921.

Las dificultades de aplicación del sistema, principalmente las derivadas de la recluta de personal apto para los servicios, hizo que se emplease bastante tiempo en la implantación total, y por tanto, que el importe de los atrasos fuese de consideración. También resultó en la práctica imposible poder liquidar individualmente a cada agente los excesos devengados.

Había, pues, dos problemas planteados: el de arbitrar la considerable cantidad devengada en conjunto y el de hacer su reparto.

A resolver los dos extremos tendía el Real decreto número 690 del Ministerio de Fomento.

Se disponía el reparto de 12 millones de pesetas al personal, en proporción de los números 3, 4 y 5, según los sueldos fuesen inferiores a 3.000 pesetas, de 3.000 a 5.000 pesetas o superiores a 5.000.

Con el resto del importe de lo devengado se ordenaba formar un capital cuyas rentas se emplearían en socorros y pensiones para el personal y sus familias que tuvieran derecho a los atrasos mencionados. Tales fondos se administrarían por una Junta en la que habría representantes del Consejo Ferroviario, Instituto Nacional de Previsión, Ministerio de Hacienda, obreros asociados (cuatro) y Compañías de ferrocarriles (uno). A los obreros fallecidos o separados del servicio de las Compañías o a sus familias se les había de liquidar totalmente con arreglo a las normas del Consejo Ferroviario.

El Estado se comprometía a dar un millón de pesetas todos los años a la Asociación de empleados y obreros de los ferrocarriles de España. Se establecía la forma de arbitrar los recursos por las Compañías de ferrocarriles en forma bastante complicada.

Una Real orden de 25 de abril de 1927 dictaba reglas

para el nombramiento de los representantes de los obreros en la Junta administrativa de la Caja de Socorros y Pensiones de Agentes Ferroviarios.

Otra de 22 de septiembre de igual año constituía la Junta con los nombres de los diversos representantes. Posteriormente, el 14 de octubre, se dictó la Real orden disponiendo la forma de liquidación y pago de los devengos por horas extraordinarias del 30 de junio de 1926 a 1.º de julio de 1927, período en el que las Compañías debieron abonarlas, pero que no lo hicieron, de acuerdo con el Gobierno, por no haber éste resuelto aún la forma de pagos de las anteriores a 30 de junio de 1926. Fijadas éstas, se adoptaron las mismas por la Real orden de 14 de octubre, entregando las Compañías los fondos para que la Caja los abonase a los agentes.

Surgió en tanto un incidente respecto a los agentes ferroviarios que les faltase cobrar el premio correspondiente a las horas extraordinarias, y se resolvió por Real orden de 20 de diciembre de 1927, disponiendo se abonase por las Compañías independientemente de lo legislado en el Real decreto de 13 de abril, quedando estos agentes sin derecho en lo sucesivo a los beneficios de la Caja de Socorros y Pensiones.

La Junta administrativa de la Caja de Socorros y Pensiones, que por precepto del Real decreto de 13 de abril del año 1927 había de formular el Reglamento en el plazo de dos meses a partir de su constitución en 22 de septiembre, se encontró con que de los datos reunidos por el Consejo Superior de Ferrocarriles la cantidad adeudada por horas extraordinarias ascendía a 44 millones de pesetas, de las que había que deducir lo correspondiente al socorro a los muertos, jubilados, etc., comprendidos en el artículo 4.º del Real decreto de 13 de abril, que sumarían unos tres millones y medio, y los 12 que habían de repartirse según lo dispuesto en el artículo 1.º de aquella disposición; en una palabra, que quedaba a la Caja como capital inicial 28,5 millones de pesetas, que a repartir entre unos 38.400 agentes daba por imposición el valor de 742 pesetas. Con tal cantidad no podía pensarse en constituir pensiones, y proponía transformar la Caja de Socorros y Pensiones en Caja de Socorro y Ahorro. Así lo aceptó el Gobierno por medio del ministro de Fomento, que puso a la firma de Su Majestad el Rey, con fecha 30 de abril del año anterior, y se autorizaban préstamos del 50 Sevilla el 2 de mayo del mismo año.

Se disponía el reparto del capital en cuentas individuales con análogas normas a las de distribución de los 12 millones del artículo 1.º del Real decreto de 13 de abril del año anterior, y se autorizaban préstamos del 50 por 100 de la imposición obligatoria, aparte permitir acrecentar con las voluntarias que solicitase el personal adscrito a esta Caja. Se aprovechó la redacción para variar la forma de arbitrar los recursos de las Compañías, autorizando a la Caja Ferroviaria a hacerlas los anticipos que ellas solicitasen, sin puntualizar más las condiciones de esta entrega.

Se fijaron también las fechas en que se admitirían reclamaciones de los agentes y la forma de pago.

Igualmente se fijó la fecha del 15 de junio siguiente para la publicación del Reglamento de la Caja de Socorros y Ahorros. Apareció con fecha 3 de julio el Reglamento de la Caja, aprobado por Real orden de igual fecha.

No ofrece gran interés el estudio de este Reglamento.

Conforme a tal Reglamento funcionó la Caja el resto del año 1928 y todo el año 1929, resolviendo reclamaciones y concediendo anticipos.

A principios del año 1930, en la *Gaceta* de 5 de febrero, apareció una Real orden de Fomento, de fecha 28 de enero, firmada por el que fué ministro del Departamento, D. Rafael Benjumea, en la que se fijaban las normas para aceptar la resolución de las reclamaciones pendientes, que en definitiva las repartían entre la Junta, a la que irían las anteriores a 1.º de julio de 1927, y a los comités paritarios las posteriores.

Apenas tomó posesión el nuevo ministro de Fomento del Gabinete Berenguer, D. Leopoldo Matos, empezó a recibir numerosas peticiones del personal de agentes ferroviarios para que se liquidase la Caja de Socorros y Ahorros y cada imponente recibiera la cantidad que le correspondía de sus imposiciones. Ardua era la tarea, pero reconocido por el Gobierno el derechos de los agentes a reclamar tales cantidades, que sin su asentimiento, habían quedado retenidas en su favor, como ahorro y socorro posible, publicó el 12 de abril una Real orden nombrando una comisión liquidadora que fijase las normas a que la liquidación había de someterse. La comisión elevó tales normas al Ministerio de Fomento, concretadas en cinco bases, que fueron aceptadas y sancionadas por Real orden de 31 de mayo de 1930.

La primera base aprueba la entrega a los respectivos titulares o a sus causahabientes de los saldos individuales correspondientes, salvo el millón de pesetas a que se refería el artículo 5.º del Real decreto de 13 de abril de 1927.

La segunda base dispone se aplase resolver sobre el medio de suplir el déficit que pudiera existir debido a la diferencia en la cotización de los valores en cartera en las Cajas en el momento de su liquidación para hacer frente a los pagos.

La tercera base facultaba a la comisión para dictar las normas de detalle y para resolver las dudas que se presenten.

La cuarta mantiene lo dispuesto en el Reglamento de la extinguida Caja en lo que no sea contrario a las bases de la liquidación.

La quinta autoriza a los interventores de sección de los ferrocarriles a efectuar las informaciones testificales del derecho de los titulares a los cobros respectivos.

Es de justicia reconocer la actividad de la Junta administrativa en el desempeño de sus funciones y la de todo el personal de la Caja durante su funcionamiento, y del mismo modo el de la comisión liquidadora, que fué auxiliada por la anterior Junta y sus empleados eficazísimamente.

Para darse una idea de la labor ímproba que pesó so-

bre estas entidades bastará hacer presente los siguientes datos bien significativos:

El importe total de los atrasos devengados fué de 47.151.459,34 pesetas; de los que anticipó la Caja ferroviaria 25.216.319,57 pesetas, y el resto las Compañías ferroviarias, de las cuales, sólo por la parte correspondiente a sus atrasos, entregó la de M. Z. A., 11.880.869,05.

Del total de 18.056.972,04 pesetas que importaban las nóminas del artículo 1.º, 4.º y período de 1.º de julio de 1926 a 30 de junio de 1927, sólo quedaban por pagar por la Junta en 31 de diciembre de 1929, 2.403.715,79, y por

fin, la cantidad que había quedado como imposiciones a favor de los agentes del artículo 1.º, que era de 29.058.912, se pagaron durante los últimos tres meses del año 1930.

La liquidación, por tanto, puede darse por terminada, consignando la imponente labor realizada por los miembros de las Juntas respectivas, por los empleados subalternos y directivos de la Caja y por las Compañías de Ferrocarriles, que han prestado su colaboración desinteresada en la confección de nóminas y pago de ellas al personal.

M. M. A.

INTERESES NACIONALES

La exportación, problema vital de nuestra industria

D ESENVOLVIASE nuestra industria con manifiesta pobreza en los años que precedieron a la guerra europea. Desencadenado de súbito el magno conflicto, los fabricantes españoles, forzados por el general desquiciamiento que produjo en todas las industrias, hubieron de atender no sólo al total abastecimiento del mercado nacional (abandonado por las naciones en guerra), sino a colocar sus productos más allá de las fronteras, particularmente en las numerosas repúblicas hispanoamericanas.

Este formidable cambio en el volumen de producción hizo que las fábricas españolas se equipase rápidamente de maquinaria y utillaje de calidad excelente y en cantidad sobrada a duplicar en los más de los casos los que nuestras fábricas poseían.

Y aquí precisamente radica la más eficiente de las concausas que, a poco de acabar la guerra, determinaron esta gravísima crisis industrial española que aún venimos en el día de hoy padeciendo.

Pérdida posterior de mercados y paralización de industrias.

Nuestras fábricas se encontraron con un considerable exceso de producción al perder en buena parte las excelentes posiciones que—abandonadas por la industria extranjera al declararse la guerra—nos habían permitido hegemonizar por algún tiempo el mercado nacional. Mucho mayor fué el desastre por lo que respecta a los mercados extranjeros; ni aun los hispanoamericanos, que por afinidad de raza parecían ofrecer cimentación más segura, supimos conservar en su totalidad.

Triste resultado de todo ello fué que muchas fábricas, ante esa fatal superproducción a la que no acertaban a

dar salida, hubieron de paralizar un 25, un 30 y hasta un 50 por 100, en algunos casos, su maquinaria productora.

¡Qué deprimente espectáculo el de tantas fábricas como hemos visitado, con muchas de sus máquinas paradas y enfundadas en amplias lonas que les imprimían un aspecto funeral de cosas muertas!

A remediar, con más o menos eficacia, tan triste estado de cosas se han dirigido los esfuerzos perseverantes de cuantos gobiernos se han sucedido en el poder desde esa fecha, y muy especialmente desde el advenimiento de la dictadura.

No permitiéndonos los estrechos límites de este trabajo examinar las diferentes medidas oficiales encaminadas a tal fin, fijémonos tan sólo en el remedio más eficiente, fundamental y básico de esta grave crisis de nuestras industrias: la exportación.

Admisión temporal de primeras materias.

Para exportar victoriosamente, para apoderarse de los mercados extranjeros, no basta producir bien, no es suficiente fabricar artículos de alta calidad—cosa que en el extranjero no se niega, ni mucho menos, a nuestros industriales—, sino que es también indispensable competir en precios y poseer una vasta y moderna organización comercial.

Por lo que al precio de los artículos se refiere es indudable que el costo de la materia prima se proyecta de una manera fatal y preferente sobre el precio del producto manufacturado.

Y siendo España una de las naciones que más precisadas se ven de importar materias primas, tienen nuestros gobiernos en la ley de admisiones temporales uno

de los resortes más decisivos para abaratar los productos que hayan de ser exportados, y en consecuencia para facilitar y fomentar su exportación.

No hace mucho, hallándose al frente de la cartera de Economía el señor Wais, publicóse una disposición oficial en la que venía a decirse que aunque este Gobierno no se atrevía a modificar de raíz la mencionada ley de admisiones temporales, tarea en todo caso reservada a las Cortes, la aplicaría en adelante con un criterio tal de amplitud en los diversos casos particulares, que casi automáticamente se concedería la admisión temporal de materias primas, libres de derechos, a todos cuantos fabricantes exportadores lo solicitasen, siempre que tales materias no se fabricasen o produjesen en el país.

Este asunto resulta tan importante, tan vital en orden a la exportación, que conocemos repetidos casos de fabricantes que duplicarían y aun triplicarían la cifra de sus exportaciones con sólo esta concesión, que les había de permitir aventajar francamente en precios a sus competidores de las diversas naciones extranjeras.

Pero hemos de confesar con pena que cuantas esperanzas y optimismos se forjaron al abrigo de esta ministerial promesa se han ido desvaneciendo, día tras día, en el terreno de las realidades, al ver que la que pudo ser salvadora ley de admisiones temporales sigue aplicándose con criterio tan duro y restringido como en anteriores tiempos. ¡Nunca fué tan necesaria la exención de derechos de la materia prima en orden a la exportación como en los momentos actuales, en los que al descender de una manera tan honda la divisa nacional, ha subido en igual proporción el precio de todas las materias primas importadas!

Organización comercial de exportación: Nuestro Cuerpo Consular.

Si en la batallona cuestión de las admisiones temporales no pueden precisamente batir palmas nuestros exportadores y colmar de alabanzas al Gobierno, no deben en cambio regatearle sus aplausos en otros aspectos de la exportación.

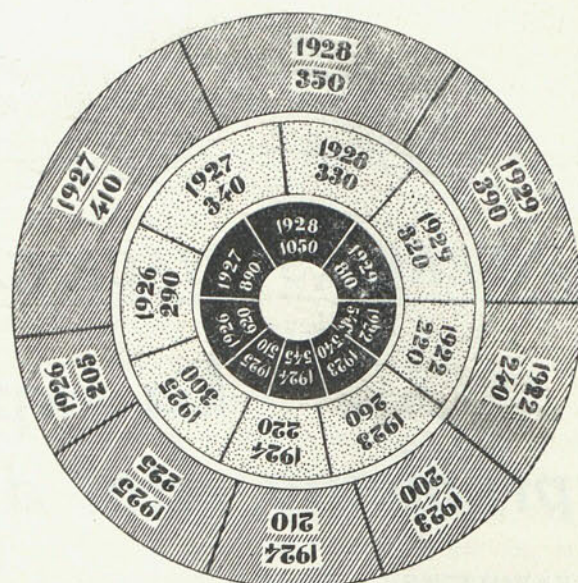
Sabido es que para una recta exportación entran como requisitos indispensables: a) discernir los mercados aptos, b) darse a conocer en ellos, c) poder seleccionar entre los clientes que surjan, d) seguridad de cobro en los clientes ya elegidos.

Convencidos los últimos gobiernos de que su ayuda debía y podía ser eficaz en estos diferentes aspectos, pensaron con juicio certero que nuestro Cuerpo Consular en el extranjero era la palanca preferente de que debían echar mano para tal finalidad.

De antiguo adolecían nuestros cónsules de la poco laudable condición de "no inmiscuirse" en asuntos comerciales. Por falta de preparación en unos. Por un mal entendido espíritu de superioridad en los más, que creían descender de categoría si ocupaban sus refinados espí-

ritus en la innegable prosa del Comercio y de la Industria.

Contra uno y otro obstáculo luchó el Gobierno denodadamente con cartas, instrucciones, comunicados apremiantes, reformando en fin, la propia carrera consular, para dar en sus estudios a la parte comercial la excepcional importancia que hoy tiene en los cuerpos con-



 *Primeras materias.*
 *Artículos fabricados.*
 *Substancias alimenticias.*

Oscilaciones de nuestra exportación de 1922 a 1929, representado en millones de pesetas oro.

ulares de todas las naciones de la tierra. Hasta medidas disciplinarias han llegado a adoptarse contra los remisos que no secundan activamente desde sus respectivos consulados la compleja y titánica labor que el Estado viene desarrollando en favor de la exportación.

Cooperaciones que exige a los cónsules y medios que les facilita el Ministerio de Economía.

Y para que no puedan nuestros representantes consulares alegar escasez, falta de medios para llevar a la práctica esta cooperación que la nación espera y desea de ellos, se han mejorado sus condiciones materiales, que los permitirán en adelante montar con relativo decoro y con positiva eficiencia las oficinas comerciales, y sobre todo se ha puesto en sus manos un instrumento de trabajo de absoluta, perentoria, inaplazable necesidad; una obra que siendo un fiel reflejo de nuestra potencialidad industrial, registrando uno por uno, con múltiples y sabias clasificaciones, a todos los productores y exportadores españoles, facilite al Cónsul la labor, que con tanto apremio se le encomienda, de darlos a conocer, de difundirlos y propagarlos por todos los ámbitos de la tierra.

Esta obra magna, notable por su presentación espléndida y mucho más notable por su formidable contenido industrial, es la que, con general aplauso y con el título de "Catálogo Oficial de Productores y Exportadores Españoles", viene publicando la Dirección de Comercio del Ministerio de Economía, haciéndola llegar a todos los consules de España en el planeta.

Mucho va mejorando el celo y actividad comercial de nuestros consules, si se tiene en cuenta, sobre todo, que hay que luchar con esa especie de pasiva resistencia en que cristaliza el tradicional modo de actuar de varias generaciones de funcionarios.

Publicaciones oficiales en orden a la exportación.

Buena prueba de ellos son los "comunicados" cada vez más abundantes y llenos de interés que todo cónsul manda del estado y fluctuaciones de los mercados de sus demarcaciones respectivas, y que recopilados y ordenados por el Ministerio de Economía han permitido a éste comenzar la publicación de la revista "Exportación"—redacción moderna y formato elegante—que facilita a nuestros productores seguir paso a paso las oscilaciones y posibilidades de los mercados extranjeros.

Aumentan nuestras cifras exportadoras, a pesar de la oscilación monetaria.

Esta perseverante y activa labor de los poderes públicos, y particularmente del Ministerio de Economía, unida a la enorme baja de la peseta, que ha venido a constituir una forzada y automática prima a la exportación española, ha comenzado a dar ya su fruto en un indudable aumento de nuestras cifras exportadoras; aumento que si hasta el momento actual manifiéstase un tanto cohibido por la inestabilidad de nuestra divisa, se ha de convertir en francamente arrollador desde el punto y hora en que un Gobierno poderoso lleve a la práctica la tan esperada estabilidad monetaria nacional.

La exportación española se ha puesto, pues, en marcha. Las elocuentes cifras del gráfico que acompaña estas líneas nos dicen claramente que empezamos a avanzar con paso seguro en la conquista de los mercados extranjeros. España, que tantas veces se cubrió de gloria al través de los siglos en el terreno de las armas, estamos seguros que habrá de cosechar también nuevos lauros en este moderno linaje de conquistas, de inmensa mayor transcendencia que aquellas otras, aunque no brillen lanzas, ni redoblen tambores, ni emitan las cornetas un clamor bélico y marcial...

J. LA CRUZ.

La enseñanza de oficios agrícolas

UNA nueva organización, ya frecuente de los servicios agronómicos, materia siempre tentadora para el legislador, vuelve a sugerir la oportunidad de fijar la atención pública sobre un aspecto interesante para recoger en la reforma que con toda amplitud reclama. Nos referimos a las enseñanzas de oficios derivados de la explotación agrícola o instrucción de obreros agrícolas.

Por más o menos acertadas disposiciones han pasado las enseñanzas superior y de grado medio de la agronomía, y sin discutir, pues no es ésta la finalidad del presente artículo, si aún pueden mejorarse, es lo cierto que ya, en estos grados, se van alcanzando positivos resultados. La diversidad de servicios, ora de carácter oficial, ya en el particular, en que ingenieros agrónomos y peritos agrícolas vienen desarrollando su actividad, es una realidad que afirma lo eficaz que resulta la formación de nuestros técnicos agrícolas, según puede comprobarse por la recapitulación que vamos a dar.

Granjas que cuentan en su historial con la introducción de nuevos cultivos o perfeccionamiento de métodos de labores de otros ya conocidos; centros que ensayan y trazan normas de explotación zootécnica, como los de alimentación racional, selección y otros métodos de mejora del ganado; servicios agronómicos que emplean a sus técnicos en la defensa de la riqueza del producto vege-

al; los austeros y de acrisolada ejecutoria servicios catastrales, que sirven de base a la política económica; estaciones especiales que en la viticultura, enología elayotecnia, etc., etc., sirven también de orientación a estas industrias agrícolas, demuestran cuan amplia es la envergadura de las misiones oficiales agronómicas.

De un decenio o de dos a esta parte colabora el personal técnico-agronómico, no solamente en la esfera oficial de la agricultura, sino en otras múltiples empresas, como en la del cultivo del tabaco y en la difusión del cultivo del algodón y de la caña de azúcar, entre otros. Simultáneamente se perfeccionan por centros y entidades unas veces con carácter oficial y otras con carácter particular las producciones de otros cultivos que, ya más conocidos, no por ello dejan de admitir mejoras. Y en este aspecto también se halla demostración palmaria del positivo influjo de los técnicos de la agronomía española, ora en el intensivo perfeccionamiento de la cerealicultura con el estudio de mejoras genéticas de las simientes, creación de tipos nuevos y difusión de métodos racionales del cultivo del secano español, ya otras veces, en el sector de ampliar y mejorar nuestra producción azucarrera, cuya industria emplea a bastantes ingenieros y peritos, o bien sea en el fomento de otras riquezas, como la sericícola, conservera, etc.

La obra de impulso de riqueza que vienen realizando las confederaciones hidrográficas cuenta asimismo con la brillante colaboración que en sus servicios agronómicos vienen prestándola nuestros técnicos, y éstos también van siendo solicitados cada vez más repetidamente por Diputaciones, federaciones o sindicatos agrícolas, convencidos de que la solución para incrementar riquezas provinciales y regionales debe estribar en la dirección que por tales técnicos se dé a la explotación rural.

Y no acaba aquí la lista de organismos que emplean nuestros agrónomos, sino que otros, cual el Banco Hipotecario, para la valoración de nuestra riqueza territorial, las Cajas de seguros de la Asociación de Agricultores, la Asociación General de Ganaderos del Reino, etcétera, vienen reclamando, ya con carácter permanente o circunstancial, los servicios de los técnicos formados por la Escuela Especial de Ingenieros Agrónomos o por la Profesional de Peritos Agrícolas.

Sin hacer más larga esta enumeración, bien se nota que tan complejas funciones, ejercidas por quienes han recibido en tales centros la instrucción agrícola de grado superior y de grado medio proclaman que éstas llenan sus fines, pero en cambio quedan otras enseñanzas que deben llevarse a una más numerosa población, y en cuyo establecimiento apenas se dibuja un estado embrionario muy distinto a lo pujante que convendría que tuviese: son las del obrero agrícola, que por regla general siempre tiene aptitud innata, pero cuyo trabajo no se regula conscientemente.

También se necesita para crear riqueza en los pueblos divulgar e intensificar la instrucción popular de múltiples pequeñas industrias, así como perfeccionar las que podríamos denominar "enseñanzas del hogar campesino".

El deseslabonado intento de la Cátedra Ambulante, que parcialmente podía y puede en lo sucesivo remediar esta situación, no ha dado todos sus frutos por haberse suprimido el servicio cuando empezaban precisamente a ser conocidas y apreciadas sus ventajas y a compenetrarse la población que recibía las enseñanzas con los encargados de darlas.

Independientemente de la labor que en lo sucesivo realice este servicio, del cual cabe esperar grandes ventajas, es necesario impulsar la creación de enseñanzas temporales y de carácter regional con que se atienda a la resolución acertada y consciente de varias faenas agrícolas, estableciendo para ello cursos prácticos y de horarios compatibles con las costumbres y realidades del trabajo, algunos de cuyos ejemplos vamos a citar.

Para nuestra riqueza arborícola, principalmente para la olivarera, había de ser, dentro de estas normas, muy conveniente la creación de escuelas de podadores, ya que operación como la de poda, descrita minuciosamente en tratados especiales y recomendada por los técnicos, no dará buenos resultados si los encargados de realizarla no tienen la práctica y los conocimientos elementales necesarios para no dejar su ejecución a costumbres rutinarias, cuando no a la veleidad del capricho. Otro tanto

cabe decir de la conveniencia de instrucción a capataces viti-vinícolas, de la que por la Estación Ampelográfica Central, la Escuela de Viticultura de Reus, la de Villafraanca del Panadés, entre otros centros, se vienen dando cursillos.

Las escuelas de hortelanos y jardineros, que encuentran ya en las condiciones del gusto innato de muchos obreros base para conservar el rango que España tuvo en la historia de la arquitectura de los jardines, se imponen cada día con más imperio. La Junta de Pensiones de Obreros al Extranjero viene con acertada orientación encaminando a muchos de los pensionados hacia el estudio de los principales centros franceses, belgas y holandeses en que pueden adiestrarse en las prácticas del cultivo forrajero y de trazado y ejecución de jardines, hibridación y creación de nuevos tipos, combinaciones acertadas de especies de tonalidades distintas en la decoración paisajista, entre otros conocimientos.

¿Qué decir de las escuelas para instruir pastores, vaqueros y demás personas que custodian el ganado? Resulta extraño que riqueza cual la representada por los rebaños venga encomendándose todavía en bastantes casos a aquellas personas más humildes, incluso en la suerte de dones recibidos por la Providencia, a personas desvalidas que por razones de edad, de ignorancia, de pobreza o de no tener otro empleo encuentran en la guardería de la riqueza pecuaria el único medio de no faltarles un jornal. Si aún de cualquier criado se solicita antes de admitirlo, no solamente informes de conducta, sino de la habilidad o competencia que tiene en los menesteres en que ha de emplearse, no puede menos de resultar falto de toda lógica que el encargado de custodiar un capital tan elevado como representa el rebaño o manada de ganado pueda estar tan ayuno de los rudimentarios conocimientos que le hagan discernir al elegir los sitios por donde debe llevar las reses, como falto de las prácticas o auxilios en casos de accidentes o enfermedad del ganado, distintas de aquellas consejas, patrañas o leyendas que solamente por practicarse, con o sin fundamento, por los antepasados, vienen heredándose de generación en generación entre las gentes pastoriles y mermando el fomento de nuestra zootecnia.

La difusión de maquinaria agrícola tropieza hasta la fecha con el principal obstáculo de falta de suficiente número de mecánicos agrícolas para asegurar que no habrán de ser suspendidas las faenas de siega, de trilla o de molturación, u otras similares, que deben ser realizadas, por su naturaleza intrínseca en plazos y momentos muy determinados. El no multiplicarse el empleo de maquinaria agrícola halla justo motivo precisamente en la falta de buenos mecánicos agrícolas, sin que escaseen los ejemplos de cómo los contratiempos a que conduce el no saber reponer una avería en el momento álgido de tales faenas y el imponer retrasos y tardanzas, al esperar a que acudan los mecánicos de las casas vendedoras, es la propaganda más palmaria contra la difusión de la maquinaria agrícola.

Por el Ministerio del Trabajo y Consejo Superior de

Emigración se ha reconocido cuanto decimos al establecer becas en favor de obreros que tales enseñanzas reciben.

También la formación de personas de ambos sexos que sepan realizar la selección de granos, tubérculos o frutos, hibridación artificial y cuidados del cultivo forzado, más empleados en horticultura y floricultura, y todas aquellas enseñanzas de las industrias agrícolas, avi-

cultura, cunicultura, selvicultura, etc., tanto como el fomento de otras modestas modalidades de las industrias agrícolas, son múltiples ejemplos de necesidades por atender dentro de la obra de instrucción agrícola elemental de que tan necesitada se halla nuestra Economía.

JOSE MARIA DE SOROA.

Ingeniero Agrónomo

ESTABILIZACION

LA economía española va siendo cada vez más solidaria de la economía general del mundo. Hay una gran parte de importaciones de las que no se puede prescindir sin que se altere profundamente la vida del país.

Si existiesen buenas estadísticas veríamos, seguramente, cómo en los últimos años del siglo XIX y en los primeros del actual las importaciones llegaron a reducirse a una mínima expresión.

No por ello España dejó de vivir y desarrollarse, rehaciéndose rápidamente del desastre político y económico que significó la pérdida de las últimas colonias. Y es que la economía española era simple, primaria, independiente de la economía mundial.

Al desarrollarse la industria, al mecanizarse muchos medios de vida, paulatinamente hemos tenido que pasar forzosamente a integrar las corrientes económicas del mundo. Dentro de un período de ayuno, podemos hoy, sin gran sacrificio, prescindir de las importaciones de automóviles y otros artículos de lujo, por ejemplo. Pero, ¿podemos prescindir igualmente de importar petróleo y sus derivados, algodón, maderas?

En el aspecto financiero, España hace treinta años era una fuerza incipiente y podía vivir desconociendo los grandes movimientos del más allá del Pirineo. Pero hoy percibimos al día cualquier trastorno financiero de New-York, París o Londres, porque hemos ido interesándonos en negocios mundiales y porque tenemos comunidad de intereses con fuerzas o grupos internacionales.

España tiene planteado hoy un problema esencial pa-

ra su vida: el problema del cambio de la moneda nacional. Existen, entre los españoles preocupados por él, dos grupos perfectamente determinados: el de los que creen que la peseta ha de volver por sí misma a su paridad con el oro, y el de los que aspiran a que, lo antes posible, se señale una nueva paridad con el oro para que la peseta deje de ser instrumento de especulación, para que tenga un valor fijo e inmutable.

Para el primer grupo resulta un argumento de cierta fuerza el recordar que hace treinta y pico de años la peseta llegó a cambios parecidos a los actuales y que, no obstante, bastaron diez y seis o diez y siete años para que llegase a valer más que el oro mismo. No se tienen en cuenta los verdaderos cataclismos que hubimos de ver para que tal aconteciera, ni creemos nosotros se aprecia en toda su gran importancia la marcha constante de la economía española hacia, y dentro cada vez más, de las corrientes de la economía y de las finanzas mundiales.

Creemos que para decidir a todos de la necesidad urgente, apremiante de resolver el problema del cambio habría que plantear el siguiente dilema: o bien se ha de ir rápidamente a establecer una paridad fija de la peseta con el oro, o bien España, en espera de que nuevos cataclismos le resuelvan el problema, ha de cerrarse en sí misma, rompiendo, hasta donde la inestabilidad de su moneda lo exija, su relación económica y financiera con el mundo.

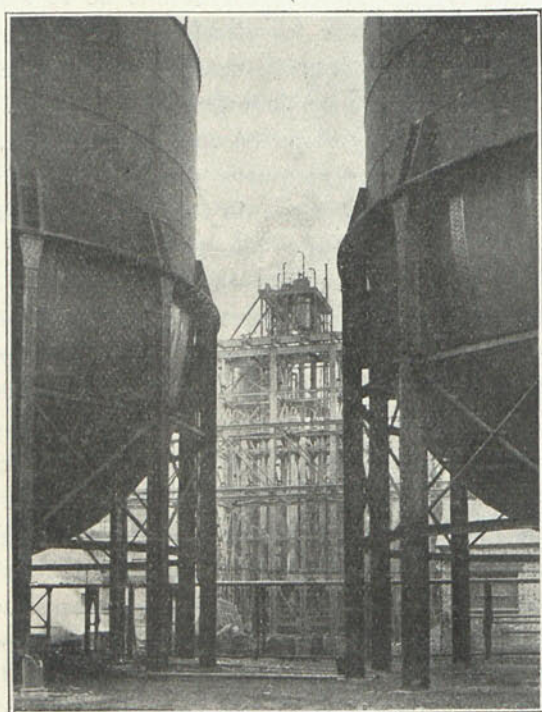
FRANCISCO RECASENS MERCADÉ.

Director del Banco de Cataluña.

Un problema agrícola de actualidad

El estiércol y los abonos minerales

SE habla alguna que otra vez desde las columnas de la prensa agrícola, tanto técnica como divulgadora, de los peligros a que puede conducir el empleo excesivo de abonos minerales para mantener y aun incrementar la fertilidad del suelo y de los que puede acarrear el



Depósitos de conservación de amoníaco.

abuso en las cantidades aplicadas de uno o de todos los fertilizantes que han de integrar un abonado racional.

Como estas advertencias, muy justas y razonables en lo que tienen de enseñanza para el labrador, orientándole en el adecuado uso de ese instrumento de la producción del terruño que son los abonos industriales, no siempre son acogidas serenamente, haciéndolas objeto del estudio conveniente y rectificación de métodos equivocados, sino que muchas veces caen, bien en manos de gentes interesadas o de temperamentos propensos al sensacionalismo, nos ha parecido oportuno aportar algunas aclaraciones a este tema, tratando de dejar las cosas en su punto.

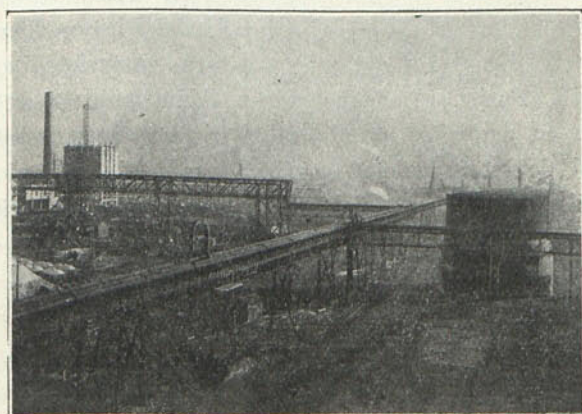
El peligro a que se expone el agricultor por el empleo exclusivo de abonos industriales se dice es el de la "mineralización de los suelos". Se debiera dar una redacción más exacta y completa de este peligro, meramente hipotético, afirmando que si no se añade materia orgánica al suelo éste acabaría por mineralizarse, mejor dicho, *por esterilizarse*, haciéndose impropio para el cul-

tivo, y esto aunque no se empleara ni un solo kilo de abono mineral. Con lo cual volvemos a lo por tanto sabido algunas veces olvidado: que los abonos minerales ni son ni pueden ser sustitutivos del estiércol, sólo complemento de éste para equilibrar y suplir su contenido en principios nutritivos. Con otra consideración de gran importancia: que para que los abonos minerales rindan todo su óptimo de efectividad económica se necesita provisión de materia orgánica en el suelo que solubilice y dé movilidad a las sustancias minerales que han de nutrir la cosecha.

En una palabra, que manteniendo una adecuada proporción de materia orgánica en las tierras cultivadas se puede abonar intensamente con fertilizantes químicos "hasta la consumación de los siglos" sin que el suelo se mineralice ni sufra otros males tan terroríficos.

Es tan hipotético este peligro, aun usando dosis cuantiosas de abonos minerales, que bastan a demostrarlo los hechos siguientes, que cualquier labrador tiene observados:

1.º Aun sin aportar materia orgánica, los residuos de la vegetación espontánea, de las raíces que quedan en el suelo y de los rastrojos que enterrados por la labor en él se pudren, son bastantes a mantener la vida microbiana, desde luego no lo suficientemente intensa para dar al suelo el óptimo de fertilidad, pero sí bastante para que se mantenga en él la vida vegetal.



Vista general de la fábrica de abonos sintéticos de Billingham (Inglaterra).

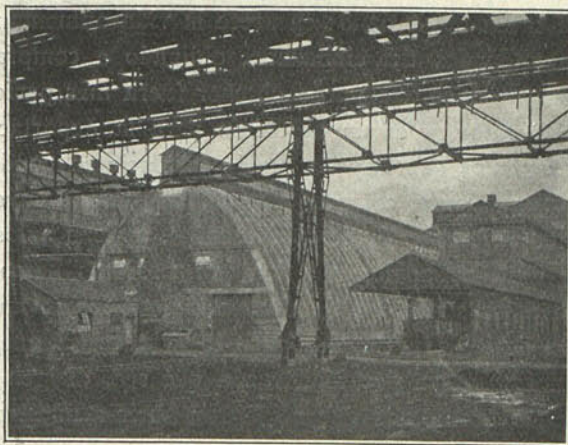
2.º La cantidad de elementos minerales que al suelo aporta una adición, aunque sea cuantiosa, de abonos químicos puede decirse es de un orden insignificante con relación al suelo que fertiliza: 1.000 kilos de abonos minerales son cantidad que por término medio representa

una buena aportación en cultivo intenso de regadío por hectárea. Una labor de 25 centímetros de profundidad, para ponernos en condiciones también medias, remueve una cantidad de tierra de 2.000 metros cúbicos por hectárea, que pesa, aproximadamente, cuatro millones de kilos. O sea que la aportación es de un kilo por cada 4.000 kilos de tierra removida (¡el 0,025 por 100!), sin tener en cuenta el resto del suelo ni el subsuelo, y

3.º Que de los elementos incorporados al suelo por los abonos minerales, al fin del año agrícola ya no queda nada (por desgracia, pues ello obliga al agricultor a gastar todos los años nueva cantidad de pesetas para poder tener cosechas "que paguen"). El nitrógeno que las plantas no aprovecharon, o vuelve a la atmósfera o es arrastrado por las aguas. El ácido fosfórico y la potasa que puedan quedar enriquecerán el suelo. La escasa cantidad de sosa añadida abonando con nitrato de Chile, si no es asimilada o arrastrada, aumentará el contenido en álcalis de la tierra. Si es la cal (nitrato de cal o nitrato-cal-amón) el beneficio al suelo es grande por las múltiples acciones favorables, bien conocidas, de esta base. Finalmente, el azufre (sulfato de amoníaco) es necesario a los cultivos para la formación de las proteínas vegetales, y el no asimilado acaba por desaparecer, bien

por volatilización (consecuencia de la vida bacteriana) o arrastrado en combinación con las bases del suelo.

Resumen: que hoy, como ayer, sigue siendo buena



Vista exterior de un gran silo para almacenaje de abonos sintéticos en Billingham (Inglaterra).

norma de cultivo arar hondo, echar basura (complementada con abonos minerales racionalmente elegidos)... y no reírse de los progresos de la Agricultura.

E. SÁNCHEZ BUEDO.
Ingeniero agrónomo.

ENCUESTA DE ACTUALIDAD

El presente momento económico-industrial de España

LA industria universal está en franca crisis; el desbordamiento de la producción sobre los mercados consumidores, la gran entelequia económica, de la que es característico exponente el repetido "crack" de la Bolsa de Nueva York; los problemas tan graves planteados por razones de compleja índole en la vida industrial de naciones como Inglaterra y Alemania, generan las hondas repercusiones que son causa principal del gran desasosiego interior de todos los pueblos, más agudamente sentido cuanto más intensas son sus relaciones internacionales.

España, pues, no podía sustraerse a este trastorno mundial, y de lo que podemos congratularnos es de que no somos de los que más amargamente sufren las consecuencias de esta gran conflagración económica.

De defectos capitales, sin embargo, adolece la estructuración general de la industria española, cuyo mayor desarrollo arranca a partir de la guerra europea, influenciado por las posibilidades momentáneas de una alta escala de exportaciones.

Adaptados después a la tangible realidad de nuestros propios medios, se impone una total revisión de lo que pueden y deben ser las aplicaciones y capacidades de la industria española.

Esta es la justificación de la encuesta que iniciamos en este número sobre "El momento industrial de España", con opiniones tan prestigiosas y autorizadas como las siguientes, a cuyos firmantes expresamos nuestra profunda gratitud al querer honrarnos con su valiosa colaboración en tema de tan alta trascendencia nacional.

El ex Ministro don Juan Alvarado

LA exageración de la política proteccionista imperante hoy en el mundo entero nos ha llevado a extremos dañinos para la economía española. En momentos de alucinación creímos que lo que no habían podido lograr los Estados Unidos con sus 120 millones de habitan-

tes, su dilatadísimo territorio y sus inagotables recursos de toda especie, aislarse del resto del mundo, podía lograrlo España con sus 22 millones de habitantes y la especialidad de su producción, y nos dedicamos a proteger toda clase de industrias, sin fijarnos en si poseíamos o

no condiciones adecuadas para su desarrollo. Las industrias exóticas sólo pueden subsistir levantando barreras infranqueables representadas por derechos de aranceles de aduanas prohibitivos. Cada nueva barrera de esta índole causa doble daño: encarece la vida aumentando las incomodidades del ciudadano, obligado a comprar más caros artículos que puede obtener fuera más perfectos y más baratos, y es un obstáculo para la exportación de los artículos que España pueda producir en condiciones ventajosas, pues, como es natural, los países a cuyos productos se cierra el mercado español, aplican a los nuestros medidas análogas a las que nosotros hemos aplicado a los suyos. Se da el caso de que los mismos que piden decidida protección para toda industria que se intente implantar, por inadecuada que sea, dirigen censuras a los gobiernos que no logran abrir a nuestros productos los mercados extranjeros.

Hay industrias a que no son aplicables las anteriores consideraciones; aquéllas que se consideran indispensables para la vida misma de la nación. Distinguir entre éstas y las que sólo representan intereses particulares es una de las principales funciones de los gobiernos.

Tratando este mismo tema, he citado en otra ocasión lo dicho por la Sociedad de Naciones, al examinar la

situación de Hungría: "Es de importancia capital para Hungría que realice la mejor producción posible y que encuentre mercados para los productos que le indican sus aptitudes naturales. Todo esfuerzo en que dedique sus recursos en capital y en mano de obra a la producción de mercancías que pueda procurarse en el exterior más baratas, abandonando las producciones que puede emprender en mejores condiciones que otros países, se convertirá en pérdida neta desde el punto de vista económico. Sin que olvidemos los múltiples factores que integran el problema, el desarrollo de industrias poco adecuadas a sus condiciones naturales ha de dar este triple resultado: separar el capital de su producción principal, en que hace más falta; aumentar el coste de la vida con la repercusión que este aumento tiene en la vida económica, sin excluir su capacidad de exportación, y aumentar las dificultades para negociar los tratados de comercio que aseguren colocación conveniente a sus productos más importantes. En tanto que Hungría produzca para su propio consumo, gracias a métodos artificiales, mercancías para cuya producción no posea ventajas naturales, hará más difícil la venta del excedente de lo que produce mejor y más barato que sus vecinos y de una manera más provechosa para ella."

Don Francisco Carvajal, Secretario de la Cámara de la Industria de Madrid

MI opinión modestísima—que me pide haciéndome honor mi amigo el ilustre ingeniero señor Arrillaga—sobre el momento actual de la economía, y más principalmente de la industria, sólo podría referirla, en mi condición de Secretario general de la Cámara oficial de la industria de la provincia de Madrid, a la significación que ofrece en el momento presente la producción madrileña en sus distintos aspectos y problemas derivados; pero es materia tan amplia y extensa, que no cabe concretarla a una breve información periodística.

Como particular, como ciudadano, considero que la economía y la industria de España sufre las lamentables consecuencias de una crisis universalmente sentida por causa de la post-guerra.

La neutralidad de nuestro país durante la gran conflagración mundial no bastó para evitar los funestos resultados subsiguientes. Una completa desorientación, un desconocimiento técnico de la producción, unido a la desatada ambición en los negocios, nos colocó en aquellos años de pleno optimismo en condiciones deplorables para después.

Y nada más; porque señalar otras causas, determinar otros obstáculos que puedan oponerse, impedir o dificultar nuestro progreso económico, nuestro desenvolvimiento industrial, no es oportuno que lo haga; ni es propio de mí exponer un "ideario" que, aunque económico por esencia, pudiera rozarse con la "otra política", que queda siempre fuera de mi competencia y de mi propósito.

El Ingeniero don Santiago Valiente

REFIRIENDOME especialmente a la industria siderúrgica y a su derivada la de transformación metalúrgica, estimo que el momento actual, consecuencia de una larga y desacertada gestación, puede apreciarse en los términos siguientes:

1.º La protección arancelaria y de otros órdenes, a todas luces exagerada, otorgada a la industria siderúrgica nacional ha llevado a nuestro país a tan limitadísimo consumo de productos siderúrgicos, que resulta ex-

cesiva la industria en cuestión, en tanto no se vaya a una reducción de precios, único medio racional y eficaz de fomentar el consumo.

2.º La protección en cuestión resulta tan exagerada como injustificada, ya que la industria siderúrgica nacional, a más de contar con una experiencia de muchos años, dispone de primeras materias nacionales en condiciones en muchos casos notablemente ventajosas en relación con otros países.

3.º La industria nacional de transformación metalúrgica, derivada de la anterior, sufre inicialmente las consecuencias del exagerado precio de sus primeras materias, o sea de los productos siderúrgicos, lo que da lugar, aun con costes de transformación nada exagerados e inferiores muchas veces a los del extranjero, a precios totales notablemente superiores a los cotizados por éste.

4.º Los amplios programas de adquisiciones de material ferroviario en el quinquenio que termina en el corriente año de 1930, a través de la Caja Ferroviaria del Estado, motivó, por imposición del Gobierno de la Dictadura, el que la industria de transformación metalúrgica se desarrollase rápidamente, hasta ponerse en condiciones de absorber dichos programas, dando con ello lugar a la gravísima crisis actual, derivada de la

falta absoluta de trabajo en el importante sector de construcción de material ferroviario.

La solución racional del problema planteado en estos importantes sectores de la industria nacional habrá de girar necesariamente alrededor de:

Reducir considerablemente los precios de venta actuales de los productos siderúrgicos (pues estimo que los verdaderos precios de coste actuales habrán de permitirlo ampliamente), con la aplicación rápida de un arancel protector notablemente inferior al actual, ya que con ello habrá de aumentarse el consumo nacional y, por tanto, la producción siderúrgica, y en su consecuencia la de transformación metalúrgica, con el consiguiente aumento en la capacidad de absorción de mano de obra en ambos sectores.

El proceso inverso de la epopeya española

Fragmentos del discurso del señor Novo y F. Chicarro al exponer el proyecto de Unión de Ingeniería Iberoamericana

QUE no son disquisiciones teóricas nuestros trabajos lo prueba, por ejemplo, en lo que se refiere a Minería, el que el millonario Patiño, llamado en el Plata "el rey del estaño", declare deber la riqueza que consiguió en esta clase de yacimientos a haberse guiado para sus primeras investigaciones de los libros españoles que de ello trataban.

¿Qué más? En las obras públicas hace poco, en Venezuela, el activo Presidente general Gómez decidió hacer la carretera a la frontera de Colombia, al pie de los Andes, y para ello contrató en aquel país a dos ingenieros ingleses que les recomendó el británico por sus notables trabajos en la zona montañosa de la India (creo que en el Nepal, en la vertiente sur del Himalaya). Ambos, después de largo estudio en el terreno, declararon que no se atrevían a proyectar obra que juzgaban impracticable, y entonces el Gobierno venezolano, luego de pagarles bien largamente, les despidió; pero el Presidente Gómez ordenó, en vista de esto, que se estudiaran los antiguos caminos de carros que habían hecho los españoles (casi perdidos por largo abandono), y, en efecto, siguiéndolos, construyeron la magnífica carretera, ya terminada, soberbia obra de ingeniería que honra a aquel país, pero que también honra a los que se atrevieron a hacer su primitivo trazado. Es harto conocido de todos el curioso caso del puerto de Manila, donde la na-

turalaleza se encargó, demasiado violentamente, de deslindar obras antiguas de modernas. Respecto a Cuba, una de las tachas que nos han puesto los extranjeros (y con sobrada razón en el aspecto administrativo) es que no hubiéramos hecho el ferrocarril longitudinal de la isla; pero conviene recordar, porque es justo, que cuando lo hicieron los americanos, les bastó replantear los planos que habían hecho los ingenieros españoles con la esperanza de que nuestro Gobierno se decidiera algún día a ejecutar la obra.

Y, sin embargo, dejamos que en América, detrás de cada cátedra, de cada libro, de cada edificio, de cada proyecto, haya un nombre inglés, alemán, francés, americano, rarísima vez español; y al lado de esto, braceros, cargadores, criados, modestos comerciantes españoles, que en la obra, aún enorme, que a su manera realizan muestran, al par que nuestra increíble desidia para ocupar puestos que el destino nos señala, asombrosa facultad de adaptación y de capacidad para toda empresa.

En suma, el proceso inverso de la epopeya española: entonces, unos cuantos de los nuestros lo dirigían todo; llevaban la fuerza espiritual y encauzaban la material de la naturaleza o del indígena; y hoy, miles y miles de nuestros emigrantes ponen sus brazos al servicio de inteligencias extrañas.

Un nuevo Banco en Madrid

COINCIDEN con la publicación de este número de ACTUALIDAD HISPANA los trabajos de inmediata constitución en Madrid de un nuevo Banco.

Tiene la nueva institución una nota de originalidad y alta simpatía: la de ser fundada directa e inmediatamente por los propios comerciantes e industriales de la plaza madrileña que han de utilizar sus servicios.

Un caso análogo conocemos en España, que por cierto se ha visto coronado del éxito más halagüeño: el Banco de Irún. Constituido éste por los comerciantes, por los industriales y por numerosísimos agentes de Aduanas de aquella ciudad fronteriza, han afluído a él, en movimiento de espontánea simpatía y reconocida conveniencia, el capital y las operaciones bancarias de todo Irún.

Aquí en Madrid, apenas surgida y planeada la iniciativa del Banco Mercantil e Industrial—tal es el nombre de la futura entidad—han prestado a ella su adhesión, según nuestras noticias, los más importantes y prestigiosos elementos del comercio y de la industria de Madrid; adhesión no sólo moral, de aprobación entusiasta y fervorosa, sino también material, de suscripción de acciones y utilización de sus servicios.

No surge en nuestro mundo financiero en son de lucha y de batalla, sino de leal colaboración y franca camaradería.

Adviene a la vida de las finanzas para poder tener la satisfacción de demostrar que el comercio e industria españoles, y singularmente el de Madrid, está capacita-

do y es apto para administrar, al mismo tiempo que sus asuntos peculiares, los que afectan a su crédito y a la expansión de sus negocios.

Nacido por un impulso de clase—sin el sentido estrecho y restringido de esta acepción—vendrá con el conocimiento exacto del comercio y de la industria a ejercer una función crediticia ponderada, de tal forma que el comerciante o industrial que lo merezca encuentre el apoyo necesario para el desenvolvimiento de sus nego-

Con acciones de 1.000 pesetas—a liquidar en diferentes plazos—cuya cotización se gestionará en Bolsa, se constituirá un capital de 50 millones de pesetas. Dada la marcha y forma de suscripción, puede desde ahora afirmarse que la gran mayoría de las acciones quedará inscrita por las propias clases que el Banco representa.

Como garantía máxima y decisiva para un feliz coronamiento de esta simpática empresa, aparecen como iniciadores y gestores de la misma firmas de tan alto prestigio y solvencia como las de los señores Rafael Salgado Cuesta, Carlos Prast y Rodríguez del Llano, Casimiro Mahou García, Manuel María Arrillaga López-Puigcerver, Gerardo Bustillo Ortiz, Clemente Fernández y González, Miguel Igartua Eguiaz, Casildo Martínez Gutiérrez, Gabriel Montero Labrandero, Germán de la Mora Abarca, Manuel Prast Boix, Honorio Riesgo Gallo, Salvador Echeandía Gal.

Deseamos a la nueva entidad el mayor acierto en sus operaciones para que corresponda a las esperanzas que en ella cifran el comercio y la industria madrileños.



ACTUALIDADES

actualidad financiera

Difícil es señalar en estos momentos cuál sea la tendencia actual de las finanzas españolas. Son muchos los factores que en ellas tienen influencia y son no sólo interiores, sino exteriores. La relación entre ellos es también compleja y acaso queda mejor reflejada que en ningún otro signo externo en el cambio de la moneda. Pues bien, si a él se atiende la actualidad puede calificarse de indecisión y nerviosismo. Acaso no se registra período de más brascas y recientes alternativas en las cotizaciones de la moneda que los dos últimos meses de enero y diciembre. Y pareja con ellas han ido las de la mayoría de los valores industriales y bancarios y aun las rentas del Estado, aunque en menor proporción.

No hay que encarecer los inconvenientes que de estas continuas oscilaciones se derivan a la economía nacional. Por eso es de gran interés divulgar que el estado de la Hacienda pública española y el de la hacienda privada no justifica los quebrantos que la Economía del país traen las alarmas en los poseedores de valores industriales, principalmente. Uno tal vez de los más graves es la adquisición de ellos por súbditos extranjeros, que se los proporcionan en condiciones inmejorables merced a la depreciación y a la baja de nuestra moneda. Y esto representa un doble quebranto considerable para nuestro porvenir industrial, ya que el rescate de tales valores habrá de costar de nuevo mucho tiempo y mucho dinero a los capitalistas españoles. La conversión de moneda española en divisas extranjeras y la adquisición de valores industriales extranjeros representa un perjuicio por expatriación de capitales españoles, pero no tiene la importancia que la expatriación de los valores industriales fundamentales.

Es preciso atajar esos movimientos bursátiles con los que el profesional del agio beneficia lo mismo que en los alcistas, y para ello es indispensable que el Gobierno y los elementos directores de la banca y empresas industriales den la seguridad de que los valores españoles, aunque de momento puedan pasar por una crisis de depresión, ofrecen un porvenir tranquilizador, como lo demuestra

esa misma propensión del capital extranjero de apoderarse de ellos. La pericia y serenidad de los directores bancarios e industriales y la tranquilidad que el Poder público proporcione al desarrollo de las empresas son los dos elementos más eficaces para que renazca la confianza del público en la posesión de los títulos representativos de la marcha próspera de los negocios de un país.

actualidad agrícola

TRES MILLONES PARA AGRICULTURA.—El crédito del ministerio de Economía, que se aproxima, en los nuevos presupuestos, a tres millones de pesetas, será invertido en su mayor parte en mejoras agrícolas y de un modo especial en combatir las plagas que atacan al olivo. Otra parte se dedicará a obras de mejoramiento en las granjas agrícolas, y otra, finalmente, se invertirá en anticipos a la Comisión algodonera para la construcción de fábricas desmotadoras.

EL CONFLICTO DE LA NARANJA. Va resultando ya endémico el crimen de lesa patria que, pese a todas las vigilancias oficiales, se obstinan en cometer algunos, indudablemente muy pocos, exportadores naranjeros. La inmensa mayoría de sus compañeros se han levantado contra esa exigua minoría de inconscientes que cegados de una sórdida y mal entendida avaricia no reparan en embarcar naranja helada o de ínfima calidad, comprometiendo el buen nombre de España y los intereses respetables de la clase naranjera.

Este año, el conflicto que esa minoría desaprensiva ha provocado ha estado a punto de revestir caracteres de catástrofe. Las medidas de extrema energía y dureza adoptadas sabiamente por nuestro Gobierno cerrando la frontera a centenares de vagones enteros de naranja defectuosa, han disipado en gran parte la atmósfera de franca hostilidad que contra nuestro primer fruto de exportación se había ido creando en los países extranjeros.

actualidad corporativa

EN HONOR DE DON FERNANDO LUCA DE TENA.—El presidente de la Asociación de Ingenieros Industriales don Manuel Soto Redondo, ha facilitado la siguiente nota:

“El presidente de la Asociación Nacional de Ingenieros Industriales ha presentado al señor presidente del Consejo de ministros una instancia y un álbum, en que los ingenieros industriales españoles solicitan para su compañero don Fernando Luca de Tena la gran cruz de Alfonso XII, en gracia a los merecimientos demostrados, entre los que destacan la perfección admirable que hoy tiene la industria que dirige y las artes gráficas en España.

Además, son excepcionales sus condiciones de organizador, que han dado como resultado una identificación con el personal a sus órdenes, para el cual constituye su actuación un gran ejemplo de laboriosidad y de perseverancia.

La Asociación Nacional de Ingenieros Industriales está convencida de que el Gobierno acogerá con verdadera complacencia esta aspiración que, aparte de servir sus sentimientos de compañerismo, hará justicia a persona de tanto prestigio y que ha logrado un éxito tan evidente en industria del más amplio sentido cultural.”

PRIMER CONGRESO HISPANO-PORTUGUES DE TOCOLOGIA Y OBSTETRICIA.—La Comisión organizadora de este Congreso se dirige a todas las clases sanitarias de España y Portugal que tengan algún interés por las cuestiones obstétrico-ginecológicas para participarles que dicha reunión se celebrará en el mes de abril próximo en los locales de la Asociación de la Prensa de Madrid.

Así pues, los actos inaugural y de clausura se podrán celebrar, si el número de congresistas lo requiere, en el amplio local de espectáculos; las sesiones ordinarias en el salón de juntas, y la Exposición de productos y material científico, en el suntuoso salón de fiestas.

De las ponencias se han encargado los profesores Morales Frias, de Coimbra, y Recaséns Serrano, de Zaragoza,

Como es deseo de la comisión que, tanto las ponencias como las comunicaciones se impriman antes de su lectura, y que en los actos culturales y festejos no haya limitación alguna, se ruega a cuantas personas tengan interés en asistir al Congreso o colaborar en sus tareas científicas lo manifiesten al secretario, doctor Haro (Serrano, 74, Madrid).

ACADEMIA DE CIENCIAS MEDICAS DE BILBAO. PREMIO CAMIRUAGA.—Encargada la Academia de Ciencias Médicas de Bilbao de conceder un premio, del legado que con el mismo objeto otorgó el académico difunto don José Angel de Camiruaga, a la mejor Memoria sobre un tema mecánico de libre elección y de investigación personal, queda abierto desde esta fecha un concurso sobre las siguientes bases:

1.ª Se concederán dos premios: el primero consistente en la cantidad de 1.500 pesetas y título de socio corresponsal (si no residiera en Bilbao) al autor de la mejor Memoria que, a juicio de un Jurado nombrado al efecto, lo merezca, y el segundo, otro, que consistirá en un accésit y diploma de carácter honorífico a la Memoria que siga en mérito a la anterior.

La Academia se reserva el derecho de no conceder el premio si la Memoria careciese de suficientes méritos a su juicio. El Jurado calificador tendrá en cuenta, en primer término, el valor de los trabajos personales y de investigación clínica o experimental, así como su originalidad, y en segundo lugar la claridad de exposición y lo asequible de su comprensión por los médicos prácticos. Los trabajos presentados han de ser necesariamente inéditos.

2.ª La Memoria o trabajos recompensados con los premios pasarán a ser propiedad de la Academia, que los podrá imprimir en tirada aparte, sin otra obligación que la de poner a disposición de sus autores 50 ejemplares para el primer premio y 25 para el accésit.

No obstante lo especificado en el artículo cuarto, si por el mérito excepcional del trabajo premiado estimase el Jurado que debe ser publicado aparte, la Academia renunciará en beneficio del autor la plena propiedad de su obra.

3.ª Los trabajos no premiados serán sellados hoja por hoja, quedarán de propiedad de sus autores y si no se recogen en un plazo de treinta días serán quemados con el sobre que contenga el nombre del autor.

4.ª Una vez publicados los trabajos premiados quedarán de propiedad de sus autores.

5.ª Podrán optar a los premios todos los médicos, farmacéuticos, veterinarios y profesores dentistas de España que se hallen en posesión del título correspon-

diente. Quedan exceptuados los individuos que formen parte del Jurado calificador.

6.ª El dictamen del Jurado calificador es inapelable.

7.ª La cantidad consignada como premio se pagará a los treinta días de haberse dictaminado el fallo, sin que se requiera otro justificante que un certificado del título acompañado de un sobre con el lema, conteniendo en su interior el nombre y apellido de su autor.

8.ª El plazo de admisión de trabajos termina el 1.º de agosto del año actual.

9.ª El premio y el accésit se adjudicarán en la primera sesión académica ordinaria del próximo curso.

10. Los trabajos deben presentarse en papel blanco, octavo, forma apaisada, escritos en castellano, a máquina, o si son manuscritos con letra clara y sin que contengan más signos o notas que las relacionadas con el tema. Los que traigan alguna indicación por la que pueda descubrirse el nombre de su autor, serán rechazados.

11. Los trabajos deberán ser encabezados con un lema elegido por el autor, incluidos, sin firma, en sobre blanco de tamaño corriente, en que se consigne el mismo lema, y acompañados de otro sobre opaco y cerrado, conteniendo en su interior el nombre y apellido del autor, su residencia y lema.

12. Dichos trabajos serán dirigidos al secretario general de la Academia; don M. Alonso Guereta, a su domicilio, Garduqui, 9, principal, Bilbao, o a la Academia, en sobre con franqueo, certificados, los de provincias; por correo interior y certificados los de la localidad.

UNA OPINION VALIOSA.—La Federación Nacional de todos los Círculos Mercantiles y de las Asociaciones Libres de Comerciantes e Industriales de España elevaron muy recientemente al Gobierno una exposición sobre la situación del crédito público, de la que, por su extraordinaria actualidad, entresacamos algunos conceptos.

“La mencionada Federación Nacional, que no quisiera—dice—ver a España convertida en colonia experimental de los países interesados en que no sea tampoco nuestra la victoria económica que ellos no pudieron conseguir, se pronuncia porque el Poder sea Poder, con rectitud, pero sin vacilaciones, dando la sensación de que no lo rigen personas, sino que lo dicta el espíritu de la colectividad nacional, para servirlo y exaltarlo.”

Y más adelante hablando de la de nuestro signo monetario, afirma: “Esta depreciación obedece a tres causas: a la falta de crédito público, a la compra de divisas y a nuestros índices de precios. Otorgando preferencia a los índices, reproduciremos del “Boletín de Estadísti-

ca de la Sociedad de Naciones” las cifras correspondientes a siete países, en los meses de enero y diciembre de 1929 y octubre de 1930:

Inglaterra: 138,3; 132,5; 115,5. En veintidós meses ha bajado su índice 22,8 puntos.

Alemania: 138,9; 134,3; 120,2. En veintidós meses ha bajado su índice 18,7 puntos.

Suiza: 142,5; 138,6; 122,0. En veintidós meses ha bajado su índice 20,5 puntos.

Holanda: 146; 135; 112. En veintidós meses ha bajado su índice 34 puntos.

Francia: 128,0; 116,9; 102,2. En veintidós meses ha bajado su índice 25,8 puntos.

Bélgica: 126,2; 118,6; 102,6. En veintidós meses ha bajado su índice 23,6 puntos.

España: 171, 172, 170. En diecinueve meses (el último dato conocido sólo alcanza al mes de julio) ha bajado su índice un punto.

Estas cifras demuestran que España necesita llevar a cabo un gran esfuerzo para competir en el mercado internacional; sobre todo por la resistencia que ofrece su índice. Pero con ser la baja, en este aspecto, lo que puede resolver en definitiva la paridad legal de nuestra moneda, lo que nos importa, en primer lugar, es el que el crédito público se fortalezca; que fortalecido el crédito público se reduciría la baja de la peseta a bastante menos del 20 por 100, y llegados a este límite sería fácil lograr la paridad en pocos años, disminuyendo las importaciones y fomentando la exportación, de modo que nuestras industrias pudieran reducir el coste de sus productos para obtener mercados en el extranjero.

Recuérdese la cotización que tuvo la peseta cuando España perdió las colonias y que luego pasó por encima del oro.

Partiendo de estas premisas y formando estadísticas que diesen a conocer los capitales españoles depositados en el extranjero, y a la vez las disponibilidades en divisas propiedad de Sociedades españolas, seguramente se contribuiría a facilitar de una manera rápida la solución.

LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE MADRID.—Atenta con especial cuidado esta prestigiosa entidad a cuanto toca a los intereses de los valiosos elementos que la integran realiza de continuo gestiones cerca de los Poderes públicos para hacer oír su autorizada opinión en los asuntos en que va legislando la administración pública.

Así recientemente, en 27 de enero, se ha dirigido al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda para rogarle la mayor precisión en la redacción de las normas de aplicación del Real decreto de 5 de enero pasado, por el que se encomienda la inspección del impuesto del Timbre a los inspectores del tributo. Ya que este im-

puesto ha sufrido tan extraordinarios aumentos en los años últimos, justo es también que la Hacienda no agrave sus consecuencias con una ejecución de sanciones excesivamente rigurosas.

También se ha dirigido la Cámara al Excmo. Sr. Ministro de Gracia y Justicia con el ruego de que se legisle en favor de las relaciones entre propietarios de fincas urbanas e inquilinos comerciantes e industriales a quienes, por la prórroga del decreto de alquileres se les mantiene en una situación de intranquilidad, al no encontrarse amparados en la necesaria estabilidad de sus establecimientos.

Se ocupa también actualmente la Cámara del importante asunto de la legislación de Comités paritarios, abogando justamente porque tales organismos llenen su misión propia de conciliación de conflictos entre patronos y obreros, sin que sean para la industria carga en muchos casos insoportable y origen a su vez de nuevos y más graves conflictos. La Cámara solicita el apoyo de los patronos interesados en el asunto.

Igualmente insta a acudir a la información abierta por la sección de política arancelaria del ministerio de Economía Nacional ("Gaceta", del 18 de enero) sobre valoración oficial de las mercancías correspondientes al año 1930, y cuyo plazo termina el 17 de marzo próximo. Ha repartido al mismo tiempo un bien meditado informe sobre la reforma de las ordenanzas de Aduanas que elevó, el 23 de diciembre de 1930, al Excmo. se-

ñor Presidente de la Comisión designada para la reforma de las ordenanzas de la Renta de Aduanas.

LA CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE VIGO.

Esta Cámara se ha dirigido el Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación del Reino para que cite a la mayor brevedad a todas las Cámaras de Comercio de España a una reunión en Madrid, para tratar exclusivamente de informar al Gobierno sobre el camino que debe seguirse ante la gravedad del problema monetario.

actualidad aérea

PROXIMO CONGRESO AERONAUTICO.—Según acuerdo de la Federación Internacional de Aeronáutica, el próximo Congreso se celebrará en Bucarest del 7 al 15 de junio de 1931.

LA PROXIMA COPA SCHNEIDER.

Uno de los acontecimientos aeronáuticos que más entusiasmo ha despertado en estos últimos años es la ya célebre Copa Schneider para hidroaviones. El próximo concurso para ganar este trofeo tendrá lugar entre los días 24 de agosto y 19 de septiembre.

Para tomar parte será preciso efectuar un depósito de 200.000 francos por cada aparato que concurra, para lo cual será

válida una garantía bancaria. El circuito de la Copa Schneider tendrá un desarrollo mínimo de 50 kilómetros y la salida se dará en línea.

LA AVIONETA LORING-ELIZALDE VUELA CON EXITO COMPLETO EN BARCELONA.

Durante una reciente reunión aeronáutica organizada por el Aero Club de Cataluña se efectuaron los primeros vuelos de la avioneta "Loring-Elizalde", propiedad de dicho Club, con todo éxito, lo mismo que los ensayos del paracaídas "Sampere", donado por sus constructores al Club. Estos vuelos, así como otros que se efectuaron con diversos aparatos, tienen como principal objeto difundir la aviación en España y fomentar su entusiasmo por la misma.

EL DESARROLLO DEL VUELO SIN MOTOR EN ALEMANIA.

Según estadísticas, hay en la actualidad 7.000 alumnos que practican el emocionante deporte de volar sin motor y que cuentan en sus prácticas con más de una hora de vuelo efectivo.

EL TRAFICO AEREO EN LONDRES.

Las compañías aéreas imperiales han transportado 27.600 pasajeros durante 1929 y 1930, o sea un aumento de 250 por 100 en los últimos seis años. El correo transportado fué de 60 toneladas o próximamente un aumento triple. Desde la inauguración del servicio los aparatos de las líneas han volado 6.700.000 millas con 166.000 pasajeros.

COMPAGNIE GENERALE AEROPOSTALE

Avenida Conde Peñalver, 17

MADRID

CORRESPONDENCIA PARA AMERICA DEL SUR

Mes de Febrero 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 despachos para Sudamérica.

Fecha de expedición	Ultima salida de Europa	Llegada a Buenos Aires	Correo
5 de Febrero.	Barcelona: 7 de Febrero.	20 de Febrero.	V. Conte Verde.
6 de Febrero.	Cádiz: 8 de Febrero.	24 de Febrero.	V. Infanta Isabel.
7 de Febrero.	Alicante: 8 de Febrero.	16 de Febrero.	AVION
11 de Febrero.	Lisboa: 14 de Febrero.	27 de Febrero.	V. Massilia.
14 de Febrero.	Alicante: 15 de Febrero.	23 de Febrero.	AVION
16 de Febrero.	Barcelona: 18 de Febrero.	3 de Marzo.	V. Duilio.
19 de Febrero.	Barcelona: 21 de Febrero.	10 de Marzo.	V. Florida.
21 de Febrero.	Alicante: 22 de Febrero.	2 de Marzo.	AVION
25 de Febrero.	Lisboa: 28 de Febrero.	12 de Marzo.	V. Cap. Arcona
26 de Febrero.	Barcelona: 28 de Febrero.	13 de Marzo.	V. Conte Rosso.
27 de Febrero.	Lisboa: 1 de Marzo.	19 de Marzo.	V. Alcántara.
28 de Febrero.	Alicante: 1 de Marzo.	9 de Marzo.	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 Mendoza, Comodoro Rivadavia, Puerto Gallego, Asunción del Paraguay y Santiago de Chile, el día siguiente, y a Arica, La Paz y Lima, dos o tres días después.

La última recogida de la correspondencia aérea se efectúa:

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

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

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

actualidad ferroviaria

LA COMPAÑÍA DE ANDALUCES.—

Tema de gran interés entre ferroviarios y financieros ha sido la Junta General que el 28 de enero celebraron los accionistas de la Compañía de ferrocarriles andaluces y las consecuencias que se han seguido de sus acuerdos.

La Junta General aprobó unánimemente las conclusiones o resoluciones que le presentó el Consejo de Administración de la empresa, que fueron siete y a virtud de las cuales se declaraba la necesidad de reducir los haberes del personal en las cantidades correspondientes a los aumentos concedidos en las Circulares de Dirección, núms. 131 y 34 de 20 marzo 1920 y las 109, 12, 167 y 47, a consecuencia de faltarle los recursos que el Estado fijó en el párrafo 1.º del artículo 2.º de la Real orden de Fomento del 10 del mismo mes, para atender tales aumentos.

Igualmente se declaraba la imposibilidad de continuar abonando intereses a las obligaciones de interés variable y amortizando por sorteo las de interés fijo. Andaluces 1.ª y 2.ª serie y Sevilla-Jerez-Cádiz, series gris y amarilla, todo de acuerdo con el convenio homologado de 1.º de diciembre de 1906. Por último acordó interponer toda clase de recursos contenciosos contra las resoluciones gubernamentales que perjudiquen a la compañía, suprimiendo billetes de favor y toda subvención, salvo la de la Asociación de Empleados y Colegio de Huérfanos.

A determinaciones de tanta gravedad fué llevada la Compañía de andaluces por consecuencia del desastroso resultado del ejercicio de 1930.

El Gobierno, al conocer el resultado de la Junta General, se apresuró en notas oficiosas de Fomento a tranquilizar al personal para asegurarle no sufriría merma en sus haberes y a decidir la intervención de la contabilidad de la empresa. Fruto de las comunicaciones cruzadas entre el Gobierno y la Compañía fué la Real orden núm. 11 de Fomento, de 31 de enero, publicada en la Gaceta del 2 del actual, en la que se dice que la Compañía abonará a sus agentes los haberes íntegros que tenían en diciembre último, y se nombraba una comisión investigadora compuesta de un vocal del Consejo Superior de ferrocarriles, un contable del mismo Consejo y un interventor del Estado en ferrocarriles, afecto igualmente a dicho organismo.

Es lamentable por muchos conceptos que se haya llevado a tal punto de graves decisiones una cuestión de tanta tras-

cendencia en cuya controversia pueden padecer principios y relaciones en los que siempre debió reinar la mayor serenidad y toda la posible armonía.

No puede ocultarse que la situación de las Compañías de ferrocarriles es verdaderamente crítica por la falta de un régimen estable que regule su funcionamiento en relación con el Estado, ni tampoco que esta situación se ha agravado en algunas como la de Andaluces durante el año 1930, por la disminución considerable de los productos brutos. Sólo con el debido auxilio del Estado podría haberse mantenido la situación económica de los Ferrocarriles Andaluces, y a la obtención de él se encaminaron todos sus esfuerzos sin que lo lograra por causas que no son fácilmente precisables, pero a cuyo fracaso no debieron rendirse.

Esperan cuantos en el mundo de los negocios siguen la gestión de este asunto que animados los representantes del Estado y los de la Compañía del más amplio espíritu de conciliación llegarán a soluciones de concordia, encontrando la fórmula que resuelva todas las diferencias, sin perjuicio de ninguno de los intereses en juego.

De la capacidad de las personas a quienes la gestión está encomendada así hay derecho a esperarle.

actualidad deportiva

Con serenidad, imparcialmente, desligados en absoluto de todo partidismo, alejados de peñas y camarillas, guiados sólo por nuestra visión personal y directa del deporte, iremos ofreciendo en esta sección a nuestros lectores la nota mensual de mayor actualidad deportiva, buscándola allí donde quiera se encuentre. Ni futbolísticas, ni atléticas, ni aviatorias, ni hípiacas serán nuestras preferencias. La actualidad con sus sorprendentes caprichos nos irá marcando el camino a seguir en cada uno de los meses.

Precisamente por nuestra situación de libre independencia respecto a las luchas y apasionamientos internos del deporte, concederemos la trascendencia e importancia que en sí encierran a todas aquellas actuaciones en que se ventile el honor deportivo de España frente a naciones extranjeras.

Creemos, por ejemplo, infinitamente más trascendental la formación y "entrenamiento" del equipo español de fútbol que en breve ha de contender con el equipo nacional de Italia que todos cuantos partidos de Campeonato o de Liga se han celebrado y se puedan celebrar en los ámbitos de la península,

actualidad turística

LAS CARRETERAS DE FIRMES ESPECIALES. ¿SERA VERDAD?—

Llegan a nosotros con alarmante insistencia rumores del estado en que se empiezan a encontrar las magníficas carreteras del Circuito de Firms Especiales. Rutas soberbias que constituyen nuestro orgullo ante los turistas extranjeros incansables en sus admirativos elogios. ¡Como las primeras del mundo han llegado a ser consideradas!

Pues bien, según nos comunican automovilistas dignos de crédito, en varias de estas carreteras empieza a desaparecer la primera capa protectora de asfalto liso y brillante, dejando aquí y allá al descubierto la trama de cemento y pedruscos que a su vez son absolutamente arrancados por las ruedas de los automóviles, camiones y autobuses de línea, que actúan cual potentes escarificadoras, y aún por los carros que no han dejado de circular.

Esperamos no lleguen a formarse otra vez los históricos baches, aquellos baches de triste recordación, de las antiguas carreteras.

No hay tal vez tema de más actualidad y trascendencia turística en estos momentos que la reparación inmediata de los citados desperfectos, no sucesivamente y con cuentagotas, sino acudiendo a la vez simultáneamente, a todos los lugares donde precise contener los progresos del forzoso desgaste a que están condenadas todas las carreteras de firms asfaltados.

Del Patronato de Firms Especiales debe ser no sólo la ejecución del afirmado pétreo o asfáltico de las carreteras, sino también su conservación. Debe acudir a recomponerlas cuando, como ahora sucede, se disgregan de día en día y cada vez aparecen más visibles sus estragos. Y si no bastan para atender a todo esto las cantidades que tiene asignadas el Patronato de Firms Especiales, deben reforzarse en la cuantía que sea necesaria.

El Ministro de Fomento, que con tanta frecuencia visita su bella tierra, recorriendo en "auto" muchas de sus carreteras, habrá tenido ocasión de formar juicio personal y directo sobre asunto tan fundamental para el turismo como el que acabamos de tocar, ya que sin excelentes carreteras no hay en estos tiempos turismo posible. A él le toca no desamparar la dotación del Circuito de Firms Especiales, que bien ha demostrado saber emplearla en provecho de turismo, tan necesario a nuestro país.

actualidad h-americana

MEMORIA PUBLICADA POR EL INSTITUTO DE ECONOMIA AMERICANA.—La Conferencia de Cámaras y Asociaciones americanas de Comercio, que convocada por el Instituto de Economía Americana se celebró en Barcelona en Octubre último, ha revestido una importancia extraordinaria, como lo demuestra la Memoria que la citada entidad acaba de publicar.

Resulta interesantísima esta publicación por su contenido, en el que figuran el Reglamento, las Actas de las Sesiones, las Conclusiones y los Informes presentados a la Asamblea por el Instituto de Economía Americana, que tratan de la Convención del Patronato de las Asociaciones internacionales y de la Sociedad de las Naciones, de los Instrumentos de trabajo del "I. D. E. A.", del Comercio global de las naciones americanas en los mercados del Mediterráneo, de la Política mundial de primeras materias después de la Guerra Europea, del Tráfico de los puertos del Mediterráneo con América, de las características de la producción de los países del Mediterráneo y del Comercio específico de los principales artículos americanos en los mercados del Mediterráneo. Contiene también dicha Memoria un Apéndice con datos estadísticos sobre la importación de los principales artículos americanos en Europa y unos anexos con los nuevos Estatutos y Reglamentos del "I. D. E. A.", transformado en una entidad internacional, y sobre el nuevo régimen jurídico de las Asociaciones internacionales en España.

Se encuentran también en dicha Memoria los más exactos datos sobre la producción y comercio de las principales materias que forman la economía de las naciones americanas. Su lectura y difusión contribuirá, sin duda, a fomentar el desarrollo de las relaciones comerciales entre ambos continentes.

EL ARREGLO DE LA DEUDA EXTERIOR DE MEXICO.—Acaba de firmarse en New York, entre el secretario de Hacienda de México y el presidente de la Comisión Internacional de Banqueros, un acuerdo para el arreglo de la Deuda exterior de México. En el mismo se extiende el plazo de pago a cuarenta y cinco años, y se estipula que el pago de anualidades comenzará con 12.500.000 dólares en 1931, aumentando a 15.000.000 en 1936, y así sucesivamente. De la suma pagada en las primeras anualidades la Comisión se reserva una cantidad suficiente para constituir un fondo destinado a cubrir el valor de los intereses vencidos,

utilizando el resto para el pago de los intereses y amortización de los bonos de dos series que han de emitirse para amortizar el principal de la Deuda pendiente. Ambas series de bonos devengarán un interés que comenzará con el 3 por 100 e irá gradualmente hasta el 5 por 100. Los bonos de la serie A alcanzarán este último tipo de interés en 1935 y los de la serie B en 1936. Los nuevos bonos de la serie A se emitirán en cambio de la actual deuda directa garantizada y los de la serie B en pago de la no garantizada, teniendo ambas series, en el orden indicado, la garantía de todas las rentas aduaneras de la República.

LA CREACION DEL "POOL" ARGENTINO DE GRANOS.—Recientemente ha quedado constituido en Rosario el "Pool" argentino de granos de la Asociación de Cooperativas Argentinas, al cual se han adherido casi todas las cooperativas agrícolas, con objeto de defender la principal industria del país. En el acto de la fundación ha quedado acordado que las entidades adheridas, con el fin de eliminar los intermediarios y de llegar directamente al verdadero consumidor, delegan en el "Pool" el derecho de vender sus respectivas producciones, y que ninguna venderá aisladamente sus cereales, respetándose las ventas realizadas hasta ese día; que el "Pool" financiará las necesidades de aquéllas, valiéndose de la responsabilidad de los directorios de cada cooperativa y de los socios que quieran aportar su concurso económico, y que las cooperativas adheridas solicitarán de sus asociados que, mediante el adelanto del 80 por 100 del valor de los cereales que entreguen, puedan disponer su venta cuando ellas lo consideren oportuno. La Asociación de Cooperativas, a cuya iniciativa se debe la creación del "Pool", declara que la responsabilidad total de los directorios de las mismas asciende a 100.000.000 pesos, lo que permitirá atender las necesidades de todos los agricultores y la financiación de las producciones.

EL DECRETO SOBRE CONCESIONES PARA LA EXPLOTACION DE YACIMIENTOS AURIFEROS EN EL PERU.—La Junta de gobierno de dicha República ha dictado en octubre del año 1930 un decreto por el cual se declara la reserva absoluta para el Estado, de todos los yacimientos, placeres y lavaderos auríferos existentes en el territorio nacional que no se encuentren ya legalmente adjudicados, y se establece que sea la forma en que se encuentre, en los yacimientos en que la ley principal sea la de este metal, los particulares o compañías interesadas se presentarán al Gobier-

actualidad industrial

SUPRESION DEL CONSORCIO RESINERO.—El Gobierno, cediendo al casi unánime clamor de los pueblos enclavados en las zonas resineras, acaba de adoptar una resolución de verdadera trascendencia. Ha suprimido el Consorcio Resinero, que, entre otras misiones había asumido la exclusión de venta en España y de exportación al extranjero de toda la producción resinera nacional. Con esta disposición quedan nuevamente nuestros productores en libertad de buscar independientemente sus compradores, así en el país como al otro lado de las fronteras.

EXITO DE LAS INDUSTRIAS ESPAÑOLAS.—Corroborando lo que se afirma en un artículo de este primer número de ACTUALIDAD HISPANA referente al próspero estado en que se encuentra la exportación española, dice en una reciente nota al ministro de Economía, Sr. Rodríguez Viguri:

"Hace muy poco tiempo una gran industria española ha conseguido un éxito notorio en el suministro de material ferroviario a Bélgica, del mismo modo que poco antes lo había obtenido en Bulgaria. Independientemente de otros suministros relativos a la Argentina, a los que ya se hizo referencia hace algunos días, por este ministerio, dos o tres empresas españolas acaban de obtener un señalado triunfo en Rumania, consiguiendo un suministro de gran importancia de rieles y vagones para ferrocarril, contra la competencia del cartel internacional y de otras empresas alemanas e inglesas."

no, por intermedio del ministerio de Fomento, solicitando el otorgamiento de la concesión, con un croquis de la región, que permita conocer exactamente la situación del lugar solicitado. Las concesiones se otorgarán por un tiempo determinado, con o sin participación del Estado en los productos, si bien esta participación no podrá ser mayor del 4 por 100 del producto bruto, cuando las concesiones se otorguen a particulares o empresas nacionales, y de un 20 por 100 cuando se trate de particulares o empresas extranjeros. Para estos últimos, las concesiones no podrán otorgarse cuando los yacimientos, placeres o lavaderos se encuentren a distancia menor de 50 kilómetros de la línea de frontera de la República.

actualidad postal

NUEVA ESCALA DE TRIBUTACION PARA LOS APARTADOS DE CORREOS.—Mediante el oportuno Real decreto ha sido derogada la tarifa que regía para la tributación de los apartados de Correos, creándose en su lugar la siguiente:

De una a 30 cartas, 25 pesetas anuales.
De 31 a 70 cartas, 250 pesetas anuales.
De 71 a 170 cartas, 750 pesetas anuales.
De 171 a 300 cartas, 1.500 pesetas anuales.

De 301 cartas en adelante, 3.000 pesetas anuales; entendiéndose que el número de cartas se refiere a las que diariamente recibe el suscriptor en el apartado.

Tenemos entendido que la Cámara Oficial de Comercio de Madrid pretende que se establezca la tarifa única de apartados, como ocurre hace bastante tiempo en muchos países, y, anotamos esta pretensión por parecernos equitativa, ya que toda carta paga hoy, en el momento de depositarse en Correos, el derecho de distribución que antes se abonaba al cartero; es decir, que el titular de un apartado no pagaba el derecho de distribución de la correspondencia, y sí, únicamente, la cantidad estipulada con arreglo a tarifa; en cambio, hoy, esta correspondencia ha pagado *a priori* el derecho de distribución y además satisfará el destinatario la tarifa del apartado. Entendemos, pues, que bastaría que los titulares de los apartados tuvieran que satisfacer una tarifa única y reducida por el beneficio que reporta recoger la correspondencia con anterioridad a la salida de los carteros distribuidores.

LA CORRESPONDENCIA PARA EL GOLFO DE GUINEA.—Durante el mes de febrero la correspondencia para las colosias españolas del golfo de Guinea se cursará en las siguientes fechas:

Día 14, por Las Palmas, en vapor que

saldrá de Santa Cruz de Tenerife el 13 y de Las Palmas el 14 para Fernando Poo, llegando a Santa Isabel el 2 de marzo.

Día 20, por Cádiz, en vapor que saldrá de Barcelona el 15 y de Cádiz el 20 a las diez para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Río de Oro y Fernando Poo, llegando a Santa Isabel el 7 de marzo.

Día 26 por Las Palmas, en vapor que saldrá de Santa Cruz de Tenerife el 25 y de Las Palmas el 26 para Fernando Poo.

Catálogo de Exportadores y Productores Españoles

== VII EDICIÓN ==

Publicado por la Sección de Comercio del Ministerio de Economía Nacional

Se encuentra a la venta esta importantísima obra. - El precio de venta de cada ejemplar en papel «couché» y lujosamente encuadrado es de 40 pesetas

PARA PEDIDOS DIRIGIRSE A LA

SECCION DE COMERCIO Y POLITICA ARANCELARIA

PASEO DE ATOCHA
MADRID

actualidad marítima

EL SERVICIO DE COMUNICACIONES MARITIMAS INTERNACIONALES.—Por la Presidencia del Consejo de ministros se ha dictado un Real decreto, que publica la "Gaceta" del día 23 de diciembre último, convocando a un concurso público entre españoles o entidades españolas constituidas como navieros o armadores nacionales, para contratar la ejecución del servicio de comunicaciones marítimas intercoloniales en los territorios españoles del Golfo de Guinea, de acuerdo con las bases que en el citado Real decreto se insertan.

BUQUE CONDUCTOR DE ASFALTO LIQUIDO.—Acaba de construirse en astilleros ingleses un buque conductor de asfalto líquido que ha dado excelentes resultados.

Este buque, al que se ha dado el nombre de "Ebano", está proyectado para conducir asfalto en tanques de carga, separados completamente de la estructura del casco y capaces de ser mantenidos a una temperatura sobradamente alta para el manejo del asfalto en forma líquida.

Este barco es de 69 metros de eslora entre perpendiculares, 14 metros de manga y 6 metros de calado, registrando 2.300 toneladas.

Está clasificado con 100 A. I. en el registro del Lloyd y está subdividido por mamparas en seis compartimientos estancos. Los tanques de proa y popa están dispuestos para lastres de agua, sirviendo el primero para lastre especialmente, y el segundo para agua de calderas.

Se ha instalado en el buque alumbrado eléctrico.

Las máquinas propulsoras del "Ebano" están instaladas en la popa y consisten en una máquina de triple expansión, de vapor, que producen dos calderas de tiro forzado.

OBTENCION SIMULTANEA DE CINCO DOCUMENTOS
efectuado con la

CONTABILIZADORA Burroughs

Máquinas de Sumar, Facturar, Calcular y Contabilidad

Relación para Caja

VARIOS A DEDUCIR	TOTAL GANADO	NETO A PAGAR	FECHA	Nº DE ORDEN
14,70	65,10 \$	50,40 \$	NOV 12	1
11,25	43,20 \$	31,95 \$	NOV 12	3

Burroughs

LISTA DE JORNALES

DEL 5 Noviembre AL 12 Noviembre

HORAS NORMALES		HORAS EXTR.		DESCUENTOS			VARIOS A DEDUCIR	TOTAL GANADO	NETO A PAGAR	FECHA	Nº DE ORDEN
HORAS	IMPORTE	HORAS	IMPORTE	IMP.	ECON.	ADEL.					
48,00	57,60	5,00	7,50	1,95	1275		1470	6510 \$	5040 \$	NOV 12	1
48,00	43,20			1,70	470	525	1125	4320 \$	3195 \$	NOV 12	3
46,00	64,40	7,50	11,13	2,33	1540		1773	7753 \$	5980 \$	NOV 12	4
47,25	70,88	12,00	22,50	2,80		2500	2760	9338 \$	6558 \$	NOV 12	6
44,00	22,00			66			66	2200 \$	2134 \$	NOV 12	9
48,00	48,00	15,00	1875	2,00	920		1120	6675 \$	5555 \$	NOV 12	10
42,00	33,60			1,01	725	500	1326	3360 \$	2034 \$	NOV 12	11
48,00	96,00	16,00	40,00	4,08	2630	2500	5538	13600 \$	8062 \$	NOV 12	12
46,00	32,20	8,00	7,00	1,18		1500	1618	3920 \$	2302 \$	NOV 12	16
48,00	84,00	15,00	32,81	3,50	935	500	1785	11681 \$	9896 \$	NOV 12	19
141,69 \$				20,81	8495	8025	18601	69357 \$	50756 \$		

1

Rufino Alonso
Correos, 148 - Bilbao
Jornal : 1,75

VARIOS A DEDUCIR	TOTAL GANADO	NETO A PAGAR	FECHA	Nº DE ORDEN
7,20	96,35 \$	89,15 \$	OCT 1	19
23,15	124,70 \$	101,65 \$	OCT 8	19
4,20	90,90 \$	86,70 \$	OCT 15	19
6,30	102,10 \$	95,80 \$	OCT 22	19
15,45	114,15 \$	98,70 \$	OCT 29	19
14,78	109,40 \$	94,65 \$	NOV 5	19
17,85	116,81 \$	98,96 \$	NOV 12	19

Rufino Alonso
Correos, 148 - Bilbao
Jornal : 1,75

VARIOS A DEDUCIR	TOTAL GANADO	LIQUIDO A PAGAR	FECHA	Nº DE ORDEN
17,85	116,81 \$	98,96 \$	NOV 12	19

RECIBO

Rufino Alonso
Correos, 148 - Bilbao
Jornal : 1,75

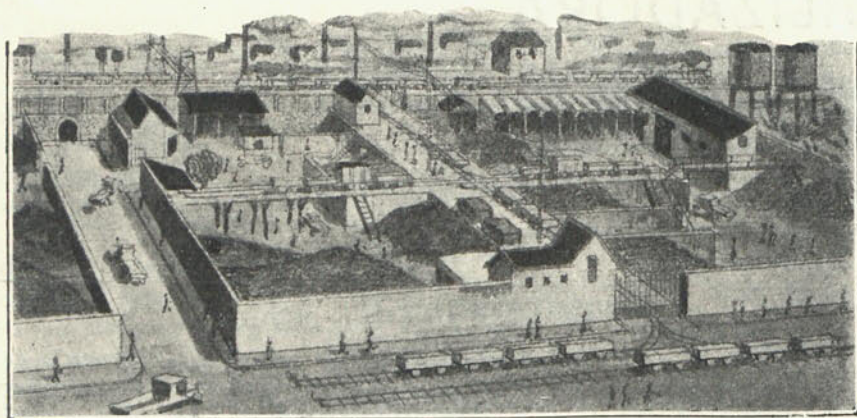
LIQUIDO A PAGAR	FECHA	Nº DE ORDEN
98,96 \$	NOV 12	19

DEL COBRO

Pedir detalles a
M. CALLEJA
Avenida de Pi y Margall, 18
Teléfono 18355

ORGANIZACIONES COMERCIALES

LA UNION CARBONERA



PUEDE citarse como modelo de Sociedades 1 constituida por los detallistas de carbones que en ella se agrupan, iniciada en el noble fin de su emancipación, ya que en momentos muy lejanos tenían que abastecerse por los intermediarios y hoy compran directamente para consumir los carbones y combustibles que adquieren en sus propios establecimientos.

Bien se advierte que en su principio esta Sociedad tiene forma cooperadora, aunque no lo sea en realidad si los accionistas revenden después el carbón en sus establecimientos, pero merced a la constitución de esta Sociedad, el público de Madrid cuenta con un abastecimiento seguro y escrupuloso, pues sobre representar un mínimo de 70.000 toneladas, sus servicios se hacen cribando los carbones, despojándolos de menudos y de todos cuantos elementos pudieran viciar la excelente calidad de los géneros de su tráfico.

En su organización dan ejemplo del más acabado concepto, puesto que el Consejo de Administración se integra por los propios accionistas, que aceptan el sacrificio de sus intereses privados en beneficio del general de la Sociedad, de lo que se infiere una garantía absoluta de la más pura administración, logrando así que los carbones puedan llegar al público en condiciones de la mayor ventaja en precio y calidad, siendo por consiguiente la entidad que puede atender el consumo general con el más mínimo beneficio industrial.

Componen esta Sociedad 171 asociados, en una gran parte con más de un establecimiento, por lo que la distribución de los servicios puede hacerse en forma tan completa que queden abastecidos los distintos sectores de Madrid.

Cuenta con un excelente servicio de transportes mecánicos, tan numeroso y escogido, que permite atender las necesidades de la población con una prontitud sin precedentes, lográndose que el consumidor sea servido directamente de los mismos depósitos sin intervención alguna del industrial,

que de este modo se limita a hacer el encargo y pagarle.

Sus depósitos, establecidos en la calle del Comercio, de esta Corte, con entrada directa a la estación de Madrid, Zaragoza y Alicante, permiten el que con toda rapidez puedan descargarse varios trenes de carbón al día, simultaneándose con el escogido y cribado de los carbones.

Dispone de un personal de más de 100 obreros, que trabajan casi todo el año diariamente, y con el que se consigue la más fácil descarga y distribución del carbón por todo Madrid, si se tiene en cuenta además que sus depósitos, si no están en el mismo centro, se hallan al lado de las Oficinas de la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante y cuartel de los Docks.

Esta ejemplar organización produce además el beneficio general de que los carbones que se consumen en Madrid son los de la mejor procedencia, si la agrupación ha de tener y pone especial cuidado en que sean los de mayor rendimiento y más económicos, impidiendo las consecuencias naturales de las tiranías de un trust, total y absolutamente incompatible con el objetivo de esta Sociedad, que propugna un abastecimiento general dentro de la más amplia libertad de comercio, ya que el hecho de ser accionista no impide el que se desenvuelva éste en su establecimiento sin limitaciones peligrosas, consiguiéndose al propio tiempo y muy fundamentalmente que el régimen individual se sujete en las compras al general de la Sociedad, rechazando todo posible monopolio, con el que serían evidentemente perjudicados los intereses del público.

No creemos pueda encontrarse un elogio más breve y convincente de esta Sociedad que el que lleve de existencia treinta y un años, durante los cuales unos industriales modestos han venido realizando oscuramente en beneficio de Madrid una labor que es preciso realzar y dar a conocer como uno de los elementos de colaboración social más útiles y benéficos de esta capital.

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
M A D R I D
AVENIDA EDUARDO DATO, 12.

TELE } GRAFO: "FUMIGACION"
FONO: 13.322

FABRICA Y TALLERES
V A L E N C I A
AESTRO GOZALBO, 49

INDUSTRIAS GUILLEN, S. A.

C A L E F A C C I O N
S A N E A M I E N T O

M A D R I D
Barquillo, 21

Sucursales: { VALLADOLID
ZARAGOZA

"VICTORIA"

MANUFACTURAS DE CAUCHO (SOCIEDAD ANONIMA)
M A D R I D

CAPITAL AUTORIZADO: DOS MILLONES DE PESETAS
REALIZADO: 1.199.000 PESETAS

GOYA - 85

- ESQUINA A GENERAL PORLIER -
TELEFONOS: 51800-56986

Fabricación de toda clase de artículos de caucho.-Piezas moldeadas y torneadas
DISOLUCIONES - CEMENTOS - EBONITA - PLANCHAS - TUBOS - ARANDELAS, ETC.

ESPECIALIDAD EN GUARNECIDO Y PECTIFICACION DE
RODILLOS DE CAUCHO PARA ROTATIVAS E IMPRENTAS

CAMARAS "VICTORIA" REFORZADAS
PARA AUTOMOVILES

SECCION ESPECIAL PARA REPARACION DE NEUMATICOS Y CAMARAS CON GARANTIA

MINERO SIDERURGICA DE PONFERRADA S. A.

Domicilio social: ALCALA, 31
MADRID

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

Fabricación 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 Siderúrgica de Ponferrada, S. A.
en Madrid, o a sus representantes en Provincias

CEMENTO PORTLAND "EL LEON"

Fábrica en
MATILLAS
(QUADALAJARA)



Producción
anual:
90.000
toneladas

ES EL PREFERIDO DE

LOS CONSTRUCTORES POR

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

Dirigir los pedidos a

Compañía Anglo-Española

de Cemento Portland, S. A.

Capital: 5.000.000 de pesetas.

Barquillo, 1. - MADRID

Dirección telegráfica: ELLEON

Teléfono 11008

BANCO DE CATALUÑA

Rbla. de los Estudios, 10 - BARCELONA

Capital: 50.000.000 de pesetas

OPERACIONES DE TODA CLASE
DE BANCA Y BOLSA

AGENCIA Y SUGURSALES

Barcelona (Sans, San Andrés, Gracia, Rambla del Centro, Plaza Comercial, Estación de Francia, Sarríá, Clot), Madrid, Gerona, Lérida, Tarragona, Islas Canarias (Las Palmas, Arucas, Puerto de la Luz, Telde, Santa Cruz de Tenerife, Guía, Galdar, Icod y La Laguna), Anglés, Arbucias, Arenys de Mar, Badalona, Bañolas, Blanes, Caldas de Montbuy, Calella, Coll-Blanch, Figueras, Hospitalet, Hostalrich, Ibiza, Igualada, Llagostera, Malgrat, Manresa, Masnou, Mataró, Molins de Rey, Moncada, Olot, Palafrugell, Palamós, Port-Bou, Rosas, Santa Coloma de Farnés, Torroella de Montgri, Valls, Vendrell, Vich, Villafranca del Panadés.

ENTIDADES ASOCIADAS:

Banco de Reus de Descuentos y Préstamos, Banco de Tortosa, Banque Catalogne (París) y Banco de Palafrugell.

VIAJES CATALONIA

BANCO URQUIJO MADRID

Domicilio Social: Calle de Alcalá, 19

Dirección telefca. y telegráf: URQUIJO

Apartado de Correos número 49

Teléf: Oficinas, 12840; Gerencia, 12849

Agencias en Sevilla, Granada, Puente de Vallecas y Alcalá 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.

“SANITAS”

*Desinfectante activísimo y enérgico
No es cáustico, corrosivo ni venenoso*

El más eficaz para el tratamiento de las enfermedades del ganado, desinfección de establos, etc. :: :: ::

Cura la glosopeda, sarna o roña, muermo, acné, roxaduras, bicheras y heridas del ganado :: ::

Hijos de Jorge W. Welton

OFICINAS:

Madrid, Ayala, 2, duplicado
Sevilla, Marqués de Paradas, 21
Fábrica y laboratorio en San Jerónimo (Sevilla)

Proveedores de la Real Casa
y de la Asociación General
de Ganaderos :: ::

RESTAURANT

DE LA

ESTACION

DE

ATOCHA, M. Z. A.

**Servicios a la
carta y
por cubiertos**

**Gran economía
y calidad insupe-
rable**

MADERAS

ADRIAN PIERA

Telefonos

CASA CENTRAL	
Santa Engracia, 125 y 127 MADRID	30.808
	36.374
SUCURSAL N.º 1	
Santa M ^a . de la Cabeza, 31 y 33 MADRID	70.032
SUCURSAL N.º 2	
Plaza Atilano Casado, 5 ALCALÁ	245
SUCURSAL N.º 3	
Bravo Murillo, 54 MADRID	41.734
SUCURSAL N.º 4	
Avenida Reina Victoria, 8 P ^{nte} . VALLECAS	73.364



CAFE TORREFACTO

DE

“LA ESTRELLA”

**LA MARCA MAS ANTIGUA
Y ACREDITADA DE ESPAÑA**

De venta en los Economatos de las Compañías de los ferrocarriles de M. Z. A. y Norte de España, y en todo buen establecimiento.

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE ELECTRICIDAD
BROWN BOVERI

MADRID GRAN VÍA, 21 y 23

**MAQUINARIA ELECTRICA
 EN TODAS SUS APLICACIONES**

OFICINAS TECNICAS EN

BARCELONA: CORTES, núm. 647
 BILBAO: LUCHANA, núm. 8
 GIJON: JOVELLANOS, núm. 2
 SEVILLA: ALBAREDA, núm. 3;

LAMPARAS

“METAL”

ALUMBRADO PERFECTO

Pedidlas en todos los establecimientos de electricidad y en PUERTA DEL SOL, 1 :: MADRID

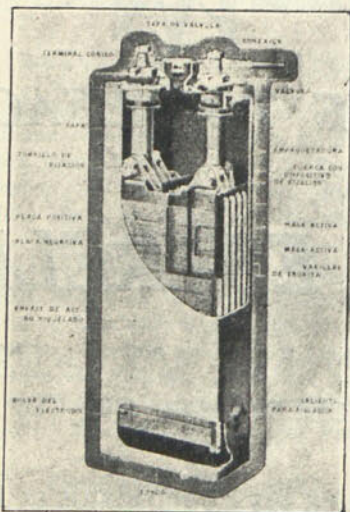
COMPANIA GENERAL ESPAÑOLA DE ELECTRICIDAD

**APARTADO 150
 MADRID**

**APARTADO 806
 BARCELONA**



EL ACUMULADOR DE PRECISION



FABRICADO EN ESPAÑA
 POR

ACUMULADORES NIFE, S.

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

EMPRESA DE TRANSPORTES

LESPES Y SOLER

**Servicio especial
 de camionage a las
 estaciones de ferro-
 carril o viceversa.**

**Vagones Capiton-
 nés para el trans-
 porte de muebles
 sin embalar.**

**Agentes en
 todas las fronte-
 ras y representan-
 tes en las princi-
 pales capitales.**

**3, VICTORIA. 3
 MADRID. - TELEFONO 11213**

A S L A N D

**CEMENTO
PORTLAND
ARTIFICIAL**

**500.000
TONELADAS
DE
PRODUCCION
ANUAL**

**LA MARCA QUE
SIRVE DE TIPO
DE LOS
PORTLANDS
ESPAÑÓLES**

**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:

A S L A N D

CATALOGO DE EXPORTADORES Y PRODUCTORES ESPANOLES

===== (VII EDICIÓN) =====

Publicado por la Sección de Comercio del Ministerio de Economía Nacional. Se encuentra a la venta esta importantísima obra.-El precio de venta de cada ejemplar en papel "couché" y lujosamente encuadernado es de 40 pesetas

PARA PEDIDOS DIRIGIRSE A LA =====
SECCION DE COMERCIO Y POLITICA ARANCELARIA
PASEO DE ATOCHA ===== **MADRID**

Acaba de aparecer =====
FARO GUÍA DE MADRID Y SU PROVINCIA
===== **Por JUAN GONZALEZ PALOMINO**

IMPRESINDIBLE AL TURISTA Y A
TODO EL QUE RESIDE EN MADRID

CON DATOS UTILISIMOS, PRECIOS DE HOTELES, RESTAURANTS Y GARAGES; SECCIONES DE ESPECTACULOS, DEPORTES, ENSEÑANZA, CULTURA, RELIGION, SANIDAD Y BENEFICENCIA, COMUNICACIONES POSTALES, TELEGRAFICAS Y TELEFONICAS. DESCRIPCION DE LOS MEDIOS DE LOCOMOCION POR UN PROCEDIMIENTO COMPLETAMENTE NUEVO. TODAS NUESTRAS EDICIONES VAN ILUSTRADAS CON FOTOGRAFIAS, 27 CROQUIS ITINERARIOS, 30 PLANOS PARCIALES Y UNO GENERAL DE MADRID.

PRECIO:
2,50
PESETAS

Editado por:
EDITORIAL RIVADENEYRA
P.º DE SAN VICENTE, 20 :: MADRID

SOCIEDAD MINERA Y METALURGICA DE PEÑARROYA

SOCIEDAD ANÓNIMA

CAPITAL: 73.125.000 FRANCOS

Domicilio social en París, DIRECCIÓN EN ESPAÑA:
PLAZA VENDOME, 12 PLAZA DE CANOVAS, 4.-MADRID
APARTADO 314, — TELEGRAMAS: POLLUX-MADRID

MINAS DE HULLA

EN LAS PROVINCIAS DE CORDOBA (CUENCA DE BELMEZ) Y
— CIUDAD REAL (CUENCA DE PUERTOLLANO) —

CARBONES GRASOS, SECOS DE LLAMA
LARGA, ANTRACITAS, COK y BRIQUETAS

FABRICA DE RECUPERACION DE SUB-PRODUCTOS
BENZOL, NAFTALINA, CREOSOTA, ALQUITRAN, ETCETERA, ETC.

Se reciben pedidos y proporcionan informes para estos productos en esta Dirección,
PLAZA DE CÁNOVAS, 4 -MADRID

FABRICA DE PRODUCTOS QUIMICOS

SUPERFOSFATOS DE CAL DE TODAS GRADUACIONES
SUPERFOSFATO AZOADO-PEÑARROYA PARA CEREALES
ABONOS FERRICOS PARA OLIVOS, VIÑAS, PATATAS,
GARBANZOS, HABAS, ETC.

SULFATO DE COBRE

SULFATO DE HIERRO

SULFATO DE AMONIACO

NITRATO DE SOSA

LOS PEDIDOS E INFORMES DE ESTOS PRODUCTOS DEBEN DIRIGIRSE A LA

COMPañIA COMERCIAL IBERICA

AVENIDA DEL CONDE DE PEÑALVER, 24. — MADRID



RESERVADO