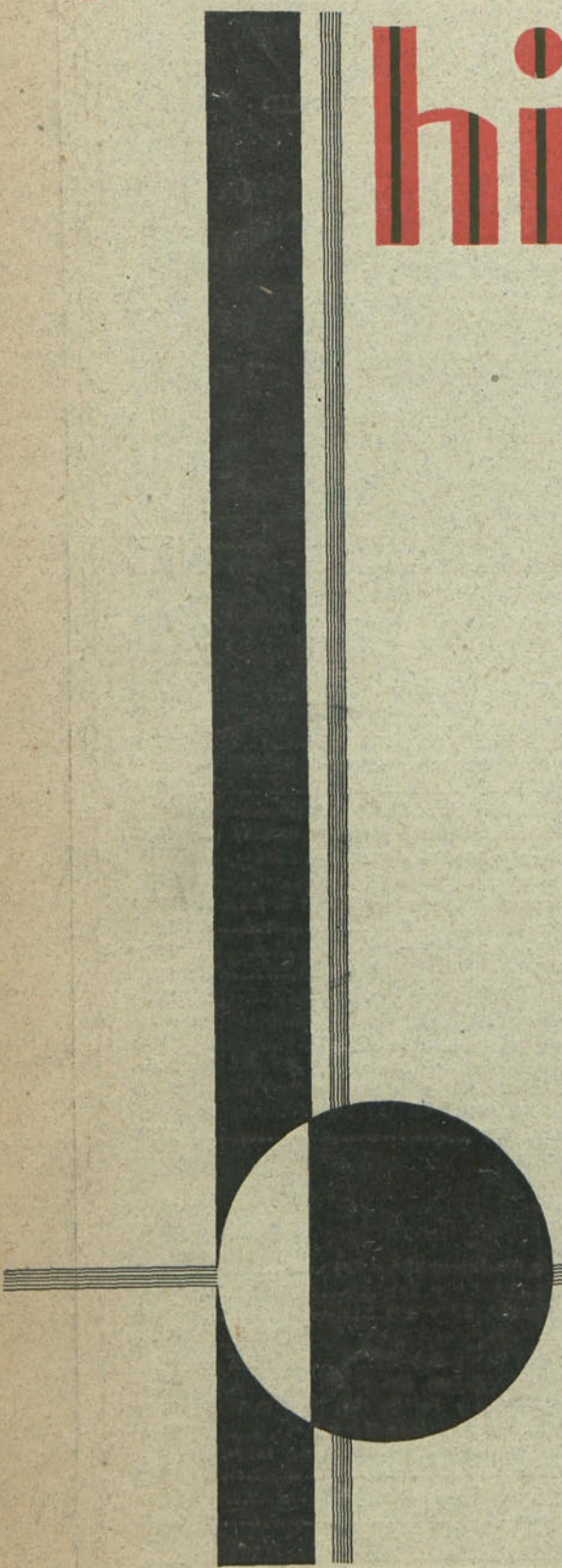


9
697

6-i
6999

BIBLIOTECA
NACIONAL
DE ESPAÑA

Actualidad hispana



AÑO I

ABRIL 1931

NUM. 3

PRECIO: 0,50 PTAS.

COMPAÑIA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

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

SALIDAS DE MADRID

LLEGADAS A MADRID

Línea de Madrid a Zaragoza y Barcelona.

Omnibus para Zaragoza y Barcelona (1. ^a , 2. ^a y 3. ^a)	7,20	Correo de Barcelona y Zaragoza (1. ^a , 2. ^a y 3. ^a Camas desde Zaragoza)	8, »
Expreso para Zaragoza y Barcelona (1. ^a y 3. ^a Comedor)	9,40	Omnibus de Guadalajara (2. ^a y 3. ^a)	8,35
Omnibus para Guadalajara (2. ^a y 3. ^a)	9,50	Expreso de Barcelona y Zaragoza (butacas, coches camas y comedor)	9, »
Omnibus para Guadalajara (2. ^a y 3. ^a)	13,30	Expreso de Barcelona y Zaragoza (coches camas y comedor)	10, »
Expreso para Zaragoza (1. ^a y 3. ^a Comedor)	15,15	Omnibus de Sigüenza (2. ^a y 3. ^a)	11,30
Omnibus para Sigüenza (2. ^a y 3. ^a)	17, »	Omnibus de Guadalajara (2. ^a y 3. ^a)	15, »
Omnibus para Guadalajara (2. ^a y 3. ^a) Circula los días laborables del 1. ^o de octubre al 30 de abril.	19, »	Expreso de Zaragoza (1. ^a y 3. ^a y Comedor)	15,30
Expreso para Zaragoza y Barcelona (butacas, coches-camas y comedor)	20,20	Omnibus de Guadalajara (2. ^a y 3. ^a)	17,45
Correo para Zaragoza y Barcelona (1. ^a , 2. ^a y 3. ^a Camas hasta Zaragoza)	20,40	Omnibus de Guadalajara (2. ^a y 3. ^a)	20,10
Expreso para Zaragoza y Barcelona (coches de lujo y comedor)	21,40	Omnibus de Barcelona y Zaragoza (1. ^a , 2. ^a y 3. ^a)	20,50
Omnibus para Guadalajara (2. ^a y 3. ^a) Circula diariamente del 1. ^o de mayo al 30 de septiembre y todos los domingos y días festivos	22, »	Expreso de Barcelona y Zaragoza (1. ^a y 3. ^a Comedor)	22, »

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

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

Líneas de Badajoz y Toledo.

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

Plaza de Colón número 3
Apartado número 1251

RAMON ALFREDO ROSAL

MADRID

Teléfono número 41369
Telegramas, «Carbocean»

Representante general para España del grupo minero inglés

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

Propietario 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»

Carbónes secos: «RISCAR/SIHOWY» BE T 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 fabricación

MINAS

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

MECANICA

ELECTRICIDAD

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

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

Telegramas:
SAC MADRID
TELEF. 16623

ANTONINO BOURBON

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

PLAZA DE
CANOVAS, 4
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 JESU :: TELEFONO 54702

PORTLAND VALDERRIVAS
Olózaga, 2 MADRID Te.éf. 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

Estudios de Ingeniería

Labricación de Mosaicos

M A D R I D B I L B A O
Avenida Conde Peñalver, 8 Gran Vía, número 1
Teléfono 15738 Teléfono 15745

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: MADRID

TELEFONEMAS Y TELEGRAMAS { UNISULPCO } MADRID TARRAGONA

TELEFONOS { TARRAGONA, 500 MADRID, 50806

**MÁQUINA
DE
ESCRIBIR**



CORONA

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 hilas.

Colores: negro-oro, azul, marrón, verde.

BOLETIN a recortar (franquéese con 2 céntimos)

SOCIEDAD HISPANO-AMERICANA GASTONORGE C. A.
SEVILLA, 16 :: MADRID

Remítame catálogo y condiciones al contado y a plazos de la máquina "CORONA" modelo FOUR en color.....

Nombre.....

Calle.....

Población.....

CONTADO Y PLAZOS

**MÁS DE UN MILÓN
DE MÁQUINAS VENDIDAS**

La «CORONA» es la portátil más antigua y mejor que se fabrica.....

Envíenos cupón hoy mismo.....

Garantía ilimitada

**APARATOS REGISTRADORES
DE ENTRADAS Y SALIDAS
DE PERSONAL**

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

Podemos demostrárselo.

100 modelos diferentes.

Unica casa especializada en España.

Pida demostración sin compromiso de compra.

GASTONORGE C. A.

SEVILLA, 16, Pral.

MADRID

RICARDO F. GÓMEZ

**Maquinaria
de
Ocasión**

**Ronda
de
Atocha, 23**

MADRID

LIBROS

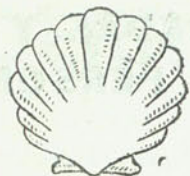
de
**Administración,
Contabilidad,
Organización,
Problemas
Económicos,
Financieros,
Sociales**
en
la

LIBRERIA FRANCO-ESPAÑOLA

AVENIDA EDUARDO DATO, 10 (GRAN VÍA)

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 Kerament**

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 TRAJOS DE
TODAS CLASES PARA LA FABRICACION
DE PAPEL Y LANAS REGENERADAS

TRAJOS 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



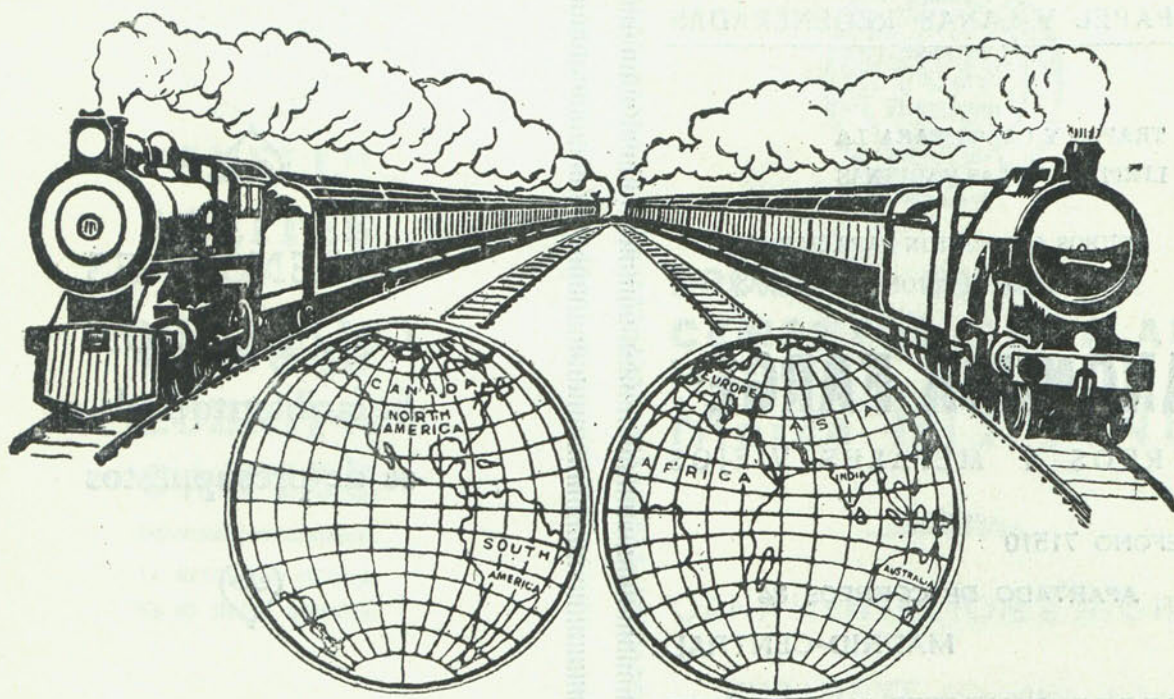
FUENCARRAL, 33

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 Ferróniquel, ventaja importantísima sobre los equipos de una sola, pues al tener por lo menos dos circuitos, hace imposible el que se apaguen las luces a coche parado.

Adoptado oficialmente en España por las siguientes Compañías,

- » Cia 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 ASSOCIATION

ALCALA, 93

MADRID

GARCIA-JUNCO HERMANOS

SEVILLA

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



CEMENTOS



Maderas de todas clases



Traviesas para ferrocarriles



**Consignatarios de buques :: Transpor-
tes marítimos :: Agentes Consignatarios
de la Compañía de los F. C. de M. Z. A.
Contratistas de obras de ferrocarriles**



GARAGE ANDALUCIA AUTOMOVIL
El mayor y más moderno de Andalucía
Estancias de Coches :: Talleres de Repara-
ciones :: Neumáticos :: Accesorios



**Nuestras diferentes secciones suministrarán a Vd. precios,
condiciones y cuantos detalles necesite**



OFICINAS

CENTRALES: Adriano, 1 - Teléfono 26282
MADERAS: Marqués de Paradas, 7 - Tel. 26250
GARAGE: Crédito, 15 - Teléfono 24172
GARAGE: Avenida Borbolla - Teléfono 31638

ASFALTOS

COMPañIA PENINSULAR DE ASFALTOS (S. A.)

ASFALTADO DE EDIFICIOS:

Andenes

Muelles

Lavaderos

Azoteas

Mercados

Sólanos

Fábricas

Almacenes

Garajes

Talleres

Mataderos

Pacios

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

Apartado 8.029

MADRID, ABRIL 1931.

Teléfono 19580

NUM. 3



DON JUAN ANTONIO GÜELL
Conde de Güell y Marqués de Comillas.

SUMARIO

	Páginas
<i>Hispanos ilustres: Don Juan Antonio Güel, Conde de Güel y Marqués de Comillas</i>	55
<i>Documentos para la historia</i>	57
<i>Crónica, por M. R. Blanco-Belmonte</i>	57
<i>Expansión imperial: Palabras de amor a España, por el doctor Francisco V. Silva (en Argentina)</i>	60
<i>Del momento agrícola: El Instituto de Investigaciones Agronómicas, por José María de Soroa</i>	61
<i>Locomotoras de alta presión, por Manuel Wehrle</i>	63
<i>Por tierras africanas: hablando con el Bajá de Alcazarquivir, por J. la Cruz</i>	67
<i>El problema ferroviario, por M. M. A.</i>	69
<i>Organización corporativa, por M. M. A.</i>	70
<i>El comercio exterior de España, por M. M. A.</i>	71
 Actualidades:	
Hispanoamericana, Turística y Corporativa	72
Marítima y Agrícola	73
Aérea y Postal	74
Industrial	75

INDICE DE ANUNCIANTES

	Páginas		Páginas
CUBIERTA		DESPUES DEL TEXTO	
Horario del servicio de trenes de viajeros, Estación de Atocha (M. Z. A.). Madrid	II	Sociedad Española de Electricidad ASEA. Motores trifásicos. Bilbao, Madrid	75
Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya, Carbones, Subproductos. Productos químicos. París. Madrid.....	III	Luciano Matas. Muebles, Tapicería, Carpintería artística. Madrid	76
 ANTES DEL TEXTO		M. Calleja. Contabilizadora Burroughs. Máquinas de calcular. Madrid	IX
Ramón Alfredo Rosal. Carbones ingleses. Madrid	I	L. Amador e Hijo. Vinos finos. Sevilla	X
Augusto Miniaty. Aislamientos. Amiantos. Madrid	I	E. Rodríguez de la Borbolla. Agencia de navegación. Sevilla	X
Antonino Bourbón. Minas. Mecánica. Electricidad. Madrid.	I	Longines. Relojes. Madrid	X
Cemento Portland Valderrivas Madrid	II	Emilio Arjona Díaz. Corcho en Plancha. Sevilla	X
Gamboa y Domingo. Construcciones. Bilbao. Madrid.....	II	Constantino Grima. Centro Técnico de Fumigación. Valencia. Madrid	XI
S. A. E. de Colas, Gelatinas y Abonos. Barcelona. Madrid	II	Industrias Guillén. Calefacción. Saneamiento. Valladolid.	
Unión Sulphur C.º S. A. E. Azufre. Tarragona. Madrid	III	Zaragoza. Madrid	XI
Gastonorge. Máquinas de escribir Corona. Aparatos registradores. Madrid.	III	"Victoria". Manufacturas de caucho. Madrid	XI
Ricardo F. Gómez. Maquinaria de ocasión. Madrid	III	Minero Siderúrgica de Ponferrada. Carbones: Madrid	XII
Librería Franco-Española. Administración. Contabilidad. Madrid	III	Cemento portland "El León". Madrid	XII
Sociedad Petrolífera Española. Aceites y grasas "Shell". Madrid	III	Banco de Cataluña. Barcelona	XII
Cementos Portland Hispania. Kerament. Madrid	IV	Banco Urquijo. Madrid	XII
Anónima Farge. Trapos. Hierros. Metales. Madrid	IV	Hijos de Jorge Welton. Desinfectante "Sanitas". Sevilla. Madrid	XIII
Boetticher y Navarro. Ascensores Calefacción. Madrid...	V	Restaurant de la Estación de Atocha (M. Z. A.). Madrid...	XIII
"El Cafeto". Cafés. Madrid	V	Adrián Piera. Maderas. Madrid	XIII
J. Stone & Company. Alumbrado eléctrico de ferrocarriles. Madrid	V	"La Estrella". Café torrefacto. Madrid	XIII
García-Junco Hermanos. Hierros. Cementos. Maderas. Garage. Sevilla	VI	Brown Bayer. Maquinaria eléctrica. Barcelona. Bilbao.	
Compañía Peninsular de Asfaltos. Barcelona, Sevilla, Valencia, Madrid	VII	Gijón. Sevilla. Madrid	XIV
		Lámparas "Metal". Barcelona. Madrid	XIV
		"Nife". Acumulador de precisión. Bilbao. Madrid	XIV
		Lespes y Soler. Transportes. Madrid	XIV
		Salgado. Aceite de oliva UCA. Sevilla. Vilches. Madrid	XV
		L. C. Smith. Máquinas de escribir, sumar y calcular. Barcelona. Madrid	XV
		Cementos portland "Asland". Barcelona. Bilbao, Madrid ...	XVI

HISPANOS ILUSTRES

Don Juan Antonio Güell, Conde de Güell y Marqués de Comillas

FIGURA de gran relieve, figura representativa de la aristocracia española en el momento actual, figura prócer donde se fusiona la tradición de la nobleza histórica con el dinamismo del espíritu moderno, para mejor servicio de la Patria, es don Juan Antonio Güell López del Piélago Bacigalupi y Bru, Conde de Güell, Marqués de Comillas, dos veces Grande de España.

Como financiero, su personalidad se destaca en lugar preferente. De su tío y de su abuelo, don Claudio y don Antonio López, heredó, con el marquesado de Comillas, la presidencia de la Compañía Transatlántica Española, y la continuación de los negocios creados por ésta en las pesquerías de Villa Cisneros, en la factoría de Río Benito, en el potrero de Moka y en los ingenios, plantaciones y empresas forestales de la isla de Fernando Poo y de la Guinea Continental española. Asimismo desempeña las presidencias de la Compañía Colonial de África. Colonia Güell, Banca López Bru, Compañía General de Asfaltos y Portland "Asland", Banco Hispano Colonial, Sociedad Hullera Española, Compañía Española de Petróleo y Sociedad del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca.

Y a estas pesadas y delicadísimas funciones directoriales han de sumarse las impuestas por el ejercicio de consejero de la Compañía de los Caminos de Hierro, del Norte de España, de la Compañía General de Tabacos de Filipinas, del Banco de España en Barcelona, de la International Telephone and Telegraph Corporation, de la Compañía Telefónica Nacional de España, de la Ford Moto Ibérica y de la Compañía General de Almacenes y Depósitos.

Esta enumeración basta para formar idea de la potencia del talento financiero y de la capacidad de trabajo que concurren en el hombre que asume la enorme tarea de guiar o de asesorar la marcha de empresas que representan valores principalísimos en la economía nacional y algunos influyentes en la economía universal.

Y también la enumeración anterior muestra bien a las claras la continuación del espíritu tradicional mediante una evolución que lo hace adaptable a las exigencias de la época presente. Aun hay modo de ensanchar los dominios de España, aun existe campo para que los adalides de hoy descubran, conquisten y colonicen, y efectúen fundaciones en lejanas tierras; y a ello responde la labor de esas grandes entidades navieras, coloniales y bancarias que mantienen vínculos entre la España peninsu-

lar y transatlántica, que crean mercados en África y Oceanía y que lleven en alto por el mundo la enseña de la Patria.

A las presidencias ya citadas han de sumarse las del Instituto de Economía Americana, Casa del Maestro en Toledo y Federación Ibérica de Sociedades Protectoras de Animales y Plantas.

Ya, al lado de la personalidad financiera, se insinúa la personalidad artística. Esta se revela con brillantes actuaciones presidenciales en la Real Academia Catalana de Bellas Artes de San Jorge, en la Sociedad de Amigos de Santillana del Mar y también en el Museo Municipal de Madrid.

Pero donde lució y luce con mayor intensidad es en sus obras. Por justicia debe mencionarse, ante todas, su actuación acertadísima como Presidente del Patronato Nacional del Turismo—cargo en que cesó para ocupar la Alcaldía Presidencia del Ayuntamiento de Barcelona—, descubriendo ante el orbe las maravillas arquitectónicas y las hermosuras panorámicas de España, facilitando el acceso a ellas de propios y extraños, y proporcionando comodidades de transporte y alojamiento a excursionistas nacionales y a visitantes extranjeros.

De su amor a las Bellas Artes y de su valiosa aportación al estudio del Arte español puede juzgarse por las siguientes frases sintéticas:

"Su importantísima obra "La escultura policroma religiosa española", editada a todo lujo en París, en español y en francés, es un verdadero alarde de suntuosidad tipográfica, con abundantes láminas en heliogravado, iluminadas a mano, reproduciendo algunas piezas principales de la magnífica colección de ese arte exquisito, privativo de España, en el que sus geniales imagineros supieron plasmar las inquietudes de sus almas atormentadas ardiendo con el fuego sagrado del más puro misticismo.

Esta colección, comenzada por el anterior Conde, padre del actual, es la más importante del mundo, y, desde luego, la colección privada primera de todas, cediendo sólo, quizás, a la del Museo de Valladolid, que, como del Estado, y en la cuna misma de los maestros inmortales de la Escuela de Castilla, es única en Europa, y, por tanto, en todo el orbe. Tiene en preparación próxima a publicarse otra obra importantísima esperada con verdadera expectación, y que titula "Las Vírgenes de los grandes escultores españoles", y, dado el prestigio de su autor y su probada competencia en materia artística, se espera, fundadamente, que este

libro vendrá a enriquecer también la bibliografía universal sobre rama tan importante de las artes plásticas como poco conocido fuera del reducido círculo mundial de los selectos."

"Apuntes de recuerdos (1926, 1927, 1928 y 1929)" se titulan los cuatro tomos en que el Conde de Güell recopila crónicas de viaje y memorias "de gran señor, muy culto, que ha conocido multitud de gente, frecuentando la alta sociedad de diversos países y tratado íntimamente a personas de elevada alcurnia y a otras de gran renombre y prestigio". Y, añade el notable escritor Adolfo Marsillach, por las páginas de "Apuntes de recuerdos" pasan reyes y reinas, príncipes y princesas, archiduques, nobles de todas las categorías, ilustres personalidades de la política y de las artes, generales, grandes señores... La Reina Isabel II, Alfonso XII, Alfonso XIII, León XIII, el Duque de Sexto, Comillas, Primo de Rivera, Yousupoff, el que matara a Rasputin; embajadores, ministros, celebridades... Pasan también Guimerá y Verdaguer; visiones de Castilla, de Cataluña, de Mallorca, de París, de Munich, de Roma, de Marruecos... Son impresiones muy personales y sugestivas, reveladoras de una depurada educación artística... Gran parte del tomo correspondiente al año 1928 está dedicado a la Basílica de San Pedro, al Vaticano, al Pincio y las Catacumbas. Con naturalidad, sin efectismos ni arabescos literarios, pecando en algunos momentos de sequedad—el libro está escrito por un catalán, no hay que olvidarlo,—pero sin caer nunca en lo manido y vulgar, el autor describe, con atinadas consideraciones sobre arte, la mayor y más hermosa basílica del mundo; la residencia de los Papas; los jardines de Pincio, y las galerías romanas de los primeros mártires del Cristianismo. Este último capítulo es impresionante.

A esta misma colección pertenecen sus "Impresiones de Marruecos". En los días en que era más impopular en Barcelona la campaña de Marruecos, sentó plaza como voluntario, y durante las semanas que precedieron a su embarque para Africa ufanóse en pasear por las calles barcelonesas con el uniforme de soldado, y en Marruecos se batió valerosamente, tomó parte en reñidas acciones, entre ellas las de Laucién, y durante el año de voluntariado—1911, 1912—ganó honrosas recompensas y el grado de oficial en el Arma de Caballería. A ese período pertenecen sus "Impresiones marroquíes", entre las cuales descuellan la descripción de Tetuán y el relato de su visita a Sidi Ali Es Selani, el más sabio y el mejor exégeta de los libros sagrados.

Otra notable producción del conde de Güell es el estudio dedicada a Mosén Cinto Verdaguer, genial autor de *La Atlántida* y de *Canigó*, fué sencillamente el Príncipe de los poetas contemporáneos. Para buscarle un hermano hay que remontarse a don Luis de Góngora y Argote. Tanto fué su grandeza. El Conde de Güell ha prestado un

meritorio servicio a la literatura universal ofreciendo insospechados y novísimos puntos de vista acerca de la complicada y discutida psicología del sacerdote ejemplar y egregio poeta Jacinto Verdaguer.

Varias son las iniciativas de orden social debidas al Conde de Güell, que, en contacto con la vida, se preocupa de los problemas sociales, habiendo encontrado solución rápida y económica para algunos considerados poco menos que insolubles, como el de la vivienda para las clases necesitadas.

Sus aficiones artísticas y literarias le han dado lugar, sin embargo, para cultivar otras disciplinas. Doctor en Derecho público, con ampliación de estudios en la Universidad inglesa de Oxford, tiene escritos varios estudios y ensayos sociológicos y pedagógicos. Su labor periodística, amparada modestamente con frecuencia en el anónimo, es también copiosa y muy estimable.

Como dato revelador de la esplendidez del Conde de Güell, baste citar el siguiente:

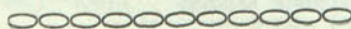
Cuando surgió la idea de regalar un Palacio, en Barcelona, a Su Majestad el Rey y se constituyó una Comisión, el Conde de Güell, juntamente con sus hermanos—por tratarse de fincas proindiviso,—ofreció gratuitamente, a elección de la Comisión, tres fincas: el Palacio de la calle del Conde del Asalto, el Parque de Güell (más tarde adquirido por el Ayuntamiento) y Pedralbes. Esta finca, valorada en diez millones de pesetas, fué la elegida, y por lo tanto, la cedida. Se acudió después al Conde de Güell para la edificación del Palacio y se le encontró igualmente propicio. Al terminarse la construcción, el ilustre prócer hizo cesión de todo al Ayuntamiento.

Ajeno a la política, realizó un verdadero sacrificio al aceptar la Alcaldía de Barcelona, en momentos tan difíciles como los de la liquidación de la pasada Exposición Internacional. Su triunfo ha resultado indiscutible al conseguir que el Estado ayude, en proporciones considerables, a solventar el déficit existente con motivo de dicho Certamen. Y su gestión al frente del Cabildo Municipal barcelonés deja huellas beneficiosísimas, así en relación con los problemas modernos del urbanismo como grandes mejoras en los establecimientos de beneficencia y en el fomento de obras públicas, para lograr que tenga trabajo todo el que quiera trabajar.

Centros de brillantes reuniones aristocráticas, famosos en España y en el extranjero, son los siguientes dominios del Conde de Güell: palacios de Barcelona y Comillas, castillos, de Pedralbes y Las Cabezas, cazadero del castillo de Alamín y chalet del campo de golf de Oyambre.

El Conde de Güell posee numerosas condecoraciones, entre ellas la de Oficial de la Legión de Honor, de Francia.

En plenitud de actividad y de facultades, ha trabajado y trabaja con la mirada fija en un ideal: España.



DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA

Texto del documento que el Rey entrega al Presidente del Consejo de Ministros, Capitán general Aznar:

"Las elecciones celebradas el domingo me revelan claramente que no tengo hoy el amor de mi pueblo. Mi conciencia me dice que ese desvío no será definitivo, porque procuré siempre servir a España, puesto el único afán en el interés público hasta en las más críticas coyunturas.

Un Rey puede equivocarse, y, sin duda, erré yo alguna vez; pero sé bien que nuestra Patria se mostró en todo momento generosa ante las culpas sin malicia.

Soy el Rey de todos los españoles, y también un español. Hallaría medios sobrados para mantener mis regias prerrogativas, en eficaz forcejeo con quienes las combaten. Pero, resueltamente, quiero apartarme de cuanto sea lanzar a un compatriota contra otro en fratricida guerra civil. No renuncio a ninguno de mis derechos, porque más que míos, son depósito acumulado por la Historia, de cuya custodia ha de pedirme un día cuenta rigurosa.

Espero a conocer la auténtica y adecuada expresión de la conciencia colectiva, y mientras habla la nación, suspendo deliberadamente el ejercicio del Poder Real y me aparto de España, reconociéndola así como única señora de sus destinos.

También ahora creo cumplir el deber que me dicta mi amor a la Patria. Pido a Dios que tan hondo como yo lo sientan y lo cumplan los demás españoles."

Nota del Gobierno acerca del mensaje de D. Alfonso de Borbón.

"El Gobierno no quiere poner trabas a la divulgación por parte de la Prensa del manifiesto que firma D. Alfonso de Borbón, aun cuando las circunstancias excepcionales inherentes al nacimiento de todo régimen político podrían justificar que en estos instantes se prohibiera esa difusión.

Mas como el Gobierno provisional de la República, segurísimo de la adhesión fervorosa del país, está libre de todo temor de reacciones monárquicas, no prohíbe que se publique ni cree necesario que su inserción vaya acompañada de acotaciones que lo refuten de momento.

Prefiere y basta que el país lo juzgue libremente, sin ninguna clase de sugerencias ministeriales."

C R O N I C A

EN el mismo momento de nacer, ACTUALIDAD HISPANA expuso clara y terminantemente sus deseos, intenciones y propósitos: ser reflejo fiel de la situación económico-industrial de la producción del país y estímulo de su desarrollo; laborar en pro del adelanto del país y esforzarse por la prosperidad del trabajo español.

La política de oficio, la política sectaria y la subpolítica de medro y granjería quedaron resueltamente excluidas de este programa. Para ellas no hubo ni hay margen ni resquicio en estas páginas.

Pero la política está estrechamente unida con los grandes intereses de la Patria; la política ha de ser la garantía del orden y la aseguradora de la paz, ya que sin paz ni orden no hay producción posible, ni medios de trabajo, ni ambiente para el progreso de las industrias. Y en este género de relación ACTUALIDAD HISPANA entra ocasionalmente en el campo de la política, con la mirada fija en el bien de España.

* * *

Poco más de unas horas, menos de tres días, han sido suficientes para que se operen un cambio de régimen, una mu-

tación completa en las ideas y sentimientos nacionales exteriorizados durante muchos siglos, una brusca desviación en el cauce por donde, a través de los tiempos, ha venido corriendo la vida de España, a veces como raudal sereno y fecundante, a veces atumultuadamente, pero siempre, hasta en los desbordamientos, siguiendo la línea de su álveo, no ya tradicional, sino histórico.

El cambio iniciase a pretexto del resultado de las elecciones municipales celebradas el domingo 12 del mes actual.

Se trataba únicamente—conviene fijar bien este enunciado—, se trataba únicamente de constituir los Cabildos municipales, en su totalidad, por sufragio directo, por apelación al voto popular. Se trataba únicamente—es necesario repetirlo—de designar representantes de los vecindarios para la administración de los intereses comunales; esto es: para la procura de abaratamiento de las subsistencias, para el abastecimiento de aguas, para el fomento de la construcción de casas baratas, para la resolución de los numerosos y complicados problemas planteados hoy por modernas necesidades de higiene y de urbanismo. Ni más, ni menos. Eran unas elecciones interesantísimas, pero de todo en todo desprovistas de carácter político,

Y hubo empeño en darles ese carácter. De modo expedito e imprudente se lo dió el Gobierno de concentración monárquica presidido por el capitán general de la Armada señor Aznar, el Gobierno en que actuaba como ministro de Estado el Conde de Romanes, que, siguiendo el ejemplo de don Santiago Alba y auxiliado por el Marqués de Alhucemas, derribó al Gabinete presidido por el general don Dámaso Berenguer, anuló la convocatoria de elecciones para diputados a Cortes, y, en un alarde de respeto a la legalidad, impuso el criterio de que primeramente habrían de celebrarse las elecciones municipales, luego las de diputados provinciales y finalmente las de diputados a Cortes y senadores.

Tácitamente, los republicanos, los elementos de la Unión general de trabajadores y sus afines consideraron políticas las elecciones, pero... sagaz y previsoramente declararon que si renunciaban al abstencionismo electoral que habían venido proclamando, y si acudían a los comicios, era por tratarse de constituir corporaciones que influían en asuntos administrativos y sociales de vital interés para la clase obrera, y que, aun en el caso de obtener minorías exiguas, las consideraban suficientes para intervenir en los Concejos como defensores de la masa trabajadora.

El Gobierno sabía que el censo electoral, confeccionado atropelladamente, adolecía de errores, exclusiones, omisiones y defectos sobrados para considerarlo inservible y nulo. No obstante, lo dió por bueno, lo declaró útil y válido y afirmó repetidas veces el empeño gubernamental de que las elecciones fuesen "rabiosamente sinceras".

Se efectuaron las elecciones, y Madrid y las capitales de provincias ofrecieron un espectáculo no visto en España hasta entonces. Jamás acudieron tantos votantes a las urnas; jamás fué tan activa la propaganda de las fuerzas andinásticas; jamás, en circunstancias difíciles, mostráronse tan tibios, indiferentes, apáticos y remisos los elementos monárquicos. Tacaña, insuficientemente subvinieron los capitalistas a los gastos de la campaña electoral; torpe, suicidamente, hubo aristócrata que se negó a facilitar sus automóviles a los grupos de juveniles correligionarios que los solicitaron para trabajar en pro de la candidatura monárquica.

Hay que decir más, en honor de la verdad. Hay que decir que muchos de los votantes no supieron votar, no merecían el derecho al voto.

Don Francisco Bergamín—a los setenta y siete años de edad y con más de medio siglo de actuación política, desde los remotos tiempos de lugarteniente de Romero Robledo hasta su actual etapa constitucionalista, pasando por la presidencia del Congreso y por casi todos los ministerios y dirigiendo elecciones desde el de Gobernación—ha declarado que votó la candidatura republicana, aún siendo monárquico, por odio al recuerdo de la Dictadura. También se dió el caso—igualmente confesado—de que sacerdotes pertenecientes al clero secular y al clero regular diesen sus sufragios a los republicanos y socialistas, alardeando de ello, para después mostrarse tardíamente arrepentidos. Ellos y los que procedieron como ellos, no merecen votar. Así no se vota.

Al verificarse el escrutinio se comprobó que los republicanos y socialistas habían alcanzado en Madrid más de noventa y un mil votos y los monárquicos muy poco más de treinta y cuatro mil. Y análogos o semejantes fueron los resultados en las demás capitales, sin otras excepciones que las de Alicante, Burgos y Cádiz, donde obtuvo mayoría la candidatura monárquica.

Ochenta mil, en números redondos, fueron los concejales elegidos en toda España. De ellos, sesenta y cinco mil pertenecían a los partidos dinásticos y quince mil a la coalición antidinástica. Ha de decirse que esa mayoría correspondió—salvo la excepción consignada—a Municipios de ciudades, villas y pueblos.

Unánimemente, sin que nadie se opusiera a ello, quedaron sentadas las siguientes conclusiones: que los anti-monárquicos habían triunfado en toda España, pues sólo merecían ser tomados en cuenta los votos de las capitales y de los grandes centros de población; y que las elecciones, aun siendo municipales, tenían carácter político y eran un plebiscito revelador de la voluntad del pueblo acerca del régimen.

* * *

Todo lo acaecido a continuación fué derivación lógica de las anteriores premisas.

La conjunción republicanosocialista se apresuró a publicar una nota declarando que la votación de las capitales españolas y de los principales núcleos urbanos había tenido el valor de plebiscito desfavorable a la Monarquía, favorable a la República.

Terminaba la nota—firmada por los señores Alcalá Zamora, de los Ríos, Casares Quiroga, Maura, Albornoz, Largo Caballero y Lerroux—diciendo: "El día 12 de abril ha quedado legalmente registrada la voz de la España viva; y si ya es notorio lo que ansía, no es menos evidente lo que rechaza; pero sí, por desventura para nuestra España, a la noble grandeza civil con que ella ha procedido, no respondiesen adecuadamente quienes con violencia desempeñen o sirvan funciones de Gobierno, nosotros declinamos ante el país y la opinión internacional la responsabilidad de cuanto haya de acontecer, ya que, en nombre de esa España mayoritaria, anhelante y juvenil, que circunstancialmente representamos, declaramos públicamente que hemos de actuar con energía y presteza, a fin de dar inmediata satisfacción a sus afanes implantando la República".

El Gobierno reunió en Consejo el día 13, y, en la reunión, cinco ministros—los señores conde de Romanones, marqués de Alhucemas, duque de Maura, Ventosa y Gascón y Marín—manifestaron que daban al resultado de las elecciones importancia extraordinaria, tal, que debiera traer como consecuencia soluciones extraordinarias también; los otros cinco ministros—general Berenguer, almirante Rivera, marqués de Hoyos, la Cierva y conde de Bugallal—entendieron que aun siendo de gran importancia los resultados de la votación en Madrid y en las capitales de provincias, no se le podía dar el carácter plebiscitario que las izquierdas pretendían para poder determinar esas resoluciones definitivas.

El Consejo acordó poner en absoluto en manos del Rey la solución del problema político, indicándole la conveniencia de que evacuase consulta o requiriese opiniones de otros sectores políticos no representados en el Gobierno, a fin de lograr el conocimiento más exacto posible de las circunstancias, para resolver en el sentido que considerase más conveniente.

El presidente del Consejo de ministros, capitán general Aznar, no dió cuenta al Rey de los acuerdos anteriores hasta el siguiente día 14. Acaso no los juzgó suficientemente importantes y urgentes para solicitar despacho extraordinario en el acto de terminar la reunión ministerial.

El Monarca quiso escuchar personalmente, de labios de cada ministro, la opinión acerca del problema planteado por los resultados de las elecciones municipales. Luego de oír a los consejeros de la Corona llamó a consulta a don José Sánchez Guerra, don Miguel Villanueva y don Melquiades Alvarez.

El señor Sánchez Guerra reiteró sus sentimientos monárquicos; el señor Villanueva opinó de acuerdo con su significación constitucionalista, y don Melquiades Alvarez facilitó la siguiente referencia de su consulta:

"He celebrado mi entrevista con el Rey y se ha reconocido en ella la situación gravísima en que se encuentra España en los actuales momentos. He manifestado a Su Majestad que por culpa de ciertos gobernantes enemigos de la fórmula de Cortes Constituyentes se había utilizado temerariamente la fórmula de las elecciones municipales, sin prever, por lo visto, los resultados y las consecuencias que de su aplicación práctica pudieran derivarse.

El pueblo español, que tiene más educación política de lo que suponen ciertas gentes y verdadera conciencia de su poder y de su fuerza, ha utilizado esas elecciones municipales convocadas como elecciones legislativas y constituyentes para manifestar e imponer su voluntad de una manera inequívoca y abrumadora. La voluntad del pueblo no puede ser más explícita y manifiesta con verdadera soberanía.

Se luchaba entre Monarquía y República, y el pueblo optó por la República. He dicho al Rey, y se lo he dicho con toda franqueza, al mismo tiempo que con toda cortesía, que no le queda otro recurso que obedecer ciegamente la voluntad del país y ausentarse de España, dando libre acceso a los ideales republicanos de la nación.

A mi juicio, es indispensable que el Gobierno haga entrega del Poder a quien represente el partido republicano, para que se cumpla la voluntad del país, que es la verdadera soberana y el origen de todos los poderes.

También manifesté al Rey que era ya incapaz, inoportuna y tardía la fórmula de las Cortes Constituyentes, por la que siempre abagué con entusiasmo. Y para que el pueblo no pueda suponer que se trata de desnaturalizar su voluntad con fórmulas jurídicas y empíricas, no queda al Rey más recurso que obedecer la voluntad del país y acatarla ciegamente."

Mientras tanto, el Gobierno se reunía formulariamente en Consejo, el pueblo recorría las calles vitoreando a la República, la bandera tricolor era izada en el Palacio de Comunicaciones, y en fin, en el Ministerio de la Gobernación, el Gobierno provisional se constituía, a las siete y media, y proclamaba la República.

* * *

Seis horas antes, en Barcelona, desde los balcones de los palacios del Ayuntamiento y de la Diputación, el

Sr. Maciá había proclamado la República Catalana, y, haciéndose cargo del Gobierno, facilitó la siguiente nota:

"En nombre del pueblo de Cataluña proclamo el Estado catalán bajo el régimen de la República catalana, que libremente y con toda cordialidad anuncia y pide a los otros pueblos hermanos de España su colaboración en la creación de una Confederación de pueblos ibéricos, ofreciéndoles por los medios que sean librarles de la Monarquía borbónica. En este momento hacemos llegar nuestra voz a todos los Estados libres del mundo en nombre de la libertad, de la justicia y de la paz de los pueblos."

Y al anoecer del mismo día 14 de abril, en todos los pueblos de España era proclamada la instauración de la República.

* * *

En la noche del 14 de abril, el Rey salió de Madrid para Cartagena, donde embarcó a bordo del crucero "Príncipe Alfonso", que zarpó de España llevando en nio el Pabellón Real.

Las últimas palabras del Rey, en el Alcázar y en Cartagena, fueron para recomendar a todos calma y cordura y para gritar: "¡viva España!" Las primeras palabras del Rey al desembarcar en Marsella, y luego al llegar a París, han sido para pedir a los españoles calma y cordura y para contestar a los vítores con un "¡viva España!"

En la mañana del 15 de abril, la Reina, el Príncipe de Asturias y los Infantes salieron de Madrid para París. Y con diferencia de pocas horas ausentáronse las demás personas de la Familia Real, excepto la Infanta doña Isabel, que por hallarse gravemente enferma no pudo ser trasladada—en una camilla—fuera de España hasta a noche del 19 del actual.

* * *

La ausencia del Rey está perfectamente explicada en el manifiesto dirigido al País. Generosamente, por amor a la Patria, no ha querido mantener sus regias prerrogativas en eficaz forcejeo con quienes las combaten; abnegadamente, sacrificándose ha evitado lanzar a un compatriota contra otro en fratricida guerra civil. Varonil y conscientemente no renuncia a ninguno de sus derechos, porque "son depósito acumulado por la Historia". Se aparta de España por reconocerla así como única señora de sus destinos, y aguarda a conocer la auténtica y adecuada expresión de la conciencia colectiva...

Ejemplares son la conducta constitucional y las nobles palabras del Rey. España sabrá recogerlas y recordarlas como suprema lección.

* * *

ACTUALIDAD HISPANA, excepcionalmente—porque estas notas son apuntes para la Historia—consagra esta crónica a la política, ya que hoy la política significa una transformación de la vida de España.

Como siempre, la política para ACTUALIDAD HISPANA sólo será tema de comentario en tanto cuanto—dentro de la paz y del orden—afecte al trabajo, a la producción a las industrias y a la economía del país. Para que España viva, es indispensable que prosperen esos factores determinantes de la existencia nacional.

M. R. BLANCO-BELMONTE

EXPANSION IMPERIAL**Palabras de amor a España, por el
Dr. Francisco V. Silva (en Argentina)**

QUIEN podría hoy tachar la insuficiencia, más que la incomprensión mediocre agitada en su esterilidad, o la rivalidad que olvida la espiritual nobleza, o la incultura, cebada en la hueca palabrería, a aquella magnífica expansión imperial de Hispania—destino divino de su Fe cristiana, empurpurada con la ofrenda—que se expandió bilingualmente con sus dos riquísimas lenguas peninsulares de castellanos y portugueses, sobre el planisferio, al través de Mares y de Continentes, presentidos por los antiguos amadores de la sabiduría o adivinados en la hiperestesia interpretativa de la vigilia, así de Oriente a Occidente, de Naciente a Poniente, ensanchando el mundo conocido, como fiel reflejo del simbolismo palpitante y prepotencial de su carolingia águila bicéfala.

Y así, cuando por encima de los Océanos desconocidos, o de las tierras ignotas, nunca holladas por planta humana, allí donde bajo estos cielos el sol tiene luminosidad nueva, y guarda atesorando exuberencial fecundidad, que se revela en la voluptuosidad turbadora de la Naturaleza virgen, las caravanas interminables de nuevos pobladores, siempre renovadas—feliz y dolorosa sangría emigratoria del solar—, alcanzaron policonfluencialmente a labrar día a día, en el afanoso trabajo—el fecundante multiplicador—de sembrar y prosperar la civilización, y más en estos pueblos jóvenes; alto don que recibió nuestra América en retorno a su espléndida dádiva que le ofreció a Hispania, su imponderable plataforma territorial de muchos millones de kilómetros cuadrados, con muchos más millones de habitantes, que al través de los tiempos se multiplicarán.

Ahí están, sobre las tierras de nuestra América, sobre los territorios de nuestra civilización, sobre las tierras doquiera se hable castellano o portugués en el mundo, las pléyades de navegantes, conquistadores, evangelizadores y colonizadores, do brillan perennes: unos, con la prestancia varonil de su heroísmo surgente; otros, con su arrojo empenachado de valentía rebelde; éstos, con el inflamado “flama ignis”, sacrificio de su fe católica;

aquéllos, con el civil esfuerzo de sus vidas rurales o de ciudad; todos, propicios a la juvenil admiración, y a la ovación rumorosa, y a la emoción silenciosa, plena de ágil floración. Y por encima de todos, nombrados y no enumerados, dominando a todos ellos, y a todo, “usque ortus ad occasum”, “desde la aurora al ocaso”—¡oh, tributo eterno del eterno encantamiento!—con sutil mando, visible o intangiblemente, la grácil figura de la mujer, ora europea, ora indígena, con su carne blanca o su pudor ardiente, con sus ojos de casto fulgor, o su mirada leve indefinible, presente en las Indias o añorada en su casa trasoceánica; ya núbil en el conventual recinto con su plegaria suplicante; ya esposa en el hogar cálido. oculta animadora de la familiar labor; y siempre, la amada, femenino faro sin igual, aureolada virginal o ennoblecida con la maternidad, presidiendo con su imagen idealizada el pensamiento o la realización de la obra masculina, desde su solio, nimbado de ilusión, en el ideal amor o en el amor real, vividos intensamente, conjuntos o unilaterales, en el firmamento del ensueño o en el mundo de la realidad.

Y fué así, gracias a ese esfuerzo denodado y tesonero, insistentemente humano y heroico a un tiempo, saturado de materialidad unas veces, y otras veces perfumado de idealismo, que los conquistadores cumplieron su obra de fundar en la América idolátrica la civilización occidental, en el correr de los tres siglos del Imperio: XV al XIX—lentísimo correr de la hora, que se resbala, por el filo imperceptible, inaprensible del Instante, sobre la inmensidad de la llanura despoblada, o en la zozobra de las tierras montañosas con sus bosques impenetrables—, entonces pudiendo Hispania recién ascender a la majestad del Imperio, que culminó su primario apogeo en el siglo XVI, el cual guarda para las generaciones posteriores la seducción de su áurea tradición, filtrada cual en alambique medieval, o el prestigio de su cultura renacentista, profundamente humana, con su clásica llevadura de oriental paganía y extático Deísmo.



DEL MOMENTO AGRICOLA

El instituto de investigaciones agronómicas

DEPARA ocasión de que rinda vasallaje a la actualidad agrícola, la condescendencia que supone en el insigne Ingeniero don Mariano Fernández Cortés haber llevado su modestia hasta el punto de solicitar mi opinión sobre el proyecto que, cumpliendo mandato sabiamente a él conferido por la Dirección general de Agricultura, ha redactado para establecer en su plenitud y con el debido vigor, el Instituto de investigación agronómica.

No interesa, dada su poca valía, la opinión que con difanidad he expuesto a quien me concedía el honor de solicitarla. Mas como he conocido la del maestro para admirar su alteza de miras, coincidir en mucho, y únicamente discrepar sobre el momento de que la institución reclame de los que la sirvan, *atención exclusiva, independiente de cualquier otra función oficial*, comprendo que nada más oportuno y valioso que transcribir su idea y ampliarla con interrogatorio en cuanto sirva para que el público aprecie la influencia que en el presente y en el porvenir ha de ejercer la investigación científico-agronómica.

Los extremos que para tal fin juzgo más importantes, comprenden los subepígrafes del presente artículo, en que de la manera más fiel se refleja la concepción que sobre el particular tiene quien la ha referido con amabilidad, que por ser costumbre, no ha de merecer menor gratitud.

NECESIDAD DE LA INVESTIGACION

Justifica la creación del Instituto de investigación agronómica, la consideración de que durante centurias la agricultura española ha vivido, o bien divorciada de todo fundamento experimental, o cuando más apoyada en enseñanzas más o menos empíricas deducidas de una observación de hechos *acaecidos, presentados por el azar*, pero *no provocados*, cual incumbe a la *explotación científica* que enlaza todas las *causas posibles de existir* (se hayan o no presentados) con los resultados.

Desde el momento en que la tierra ya deja de ser la materia *inerte*, cual durante siglos se consideró y cuando ya nadie ignora que no sólo es *soporte* de vida, sino que tiene *vida propia*, el progreso de las relaciones vitales entre el suelo y la planta, ha de depender de la experiencia ampliada, dogmatizada provocando múltiples observaciones que conducen a brillantes descubrimientos de las Ciencias fundamentales de la Agricultura.

LA OPORTUNIDAD DE AFRONTAR LA INVESTIGACION

En cuanto a la oportunidad de la implantación del Instituto, la tiene ya que viene a no prolongar la zaga que España acusa en este aspecto, si se coteja con otras naciones que llevan años dedicadas a la completa y sistemática investigación, de que se carece hoy en nuestra Patria, aunque en aspectos parciales se acusen notables trabajos, prueba evidente de la posibilidad de acometer ya en toda integridad la alta investigación científica agronómica.

Razón evidente para evitar nuevos aplazamientos, es la de que en la Ciencia agrícola, no cabe implantar normas puras, ya que la aplicación en cada *fecha y lugar* puede originar modalidades sumamente variables a los resultados conseguidos en el extranjero en otras condiciones de momento y de medio natural o económico social.

DEFINICION DEL INSTITUTO DE INVESTIGACION AGRONOMICA

SU COMETIDO.—Es pues la finalidad que debe conseguir un Instituto de investigación agronómica, la de convertir lo que sólo se ha estimado—tiempo ha ciertamente—como arte, en una *ciencia de doble aspecto; de experimentación abstracta*, o teórica, digamos de “laboratorio” dentro de los purismos de las Ciencias fundamentales aquílatoando leyes y precisando efectos de aplicación; y de *experimentación concreta* cuando armoniza todas las variadas influencias de cada cual para conocer su resultado sobre una determinada producción, sacando del laboratorio los experimentos, desenvolviéndolos y repitiéndolos en el *medio real*, para juzgar—y esta es la obra que complementan los Centros Agronómicos de cada especialización—cuales son los resultados económicos.

LAS DIRECTRICES DE SU ORGANIZACION

Cabe optar, al pensar organizar con carácter nacional la investigación agrícola en España, entre tres patrones, de cómo funciona en los países extranjeros, exceptuados aquellos que cual Alemania y Estados Unidos poseen una multiplicidad de centros *regionales investigadores*:

a) Un primer tipo lo ofrece Francia que un Instituto reúne desde 1921 la labor de estaciones, laboratorios y otros centros especializados, algunos preexistentes. En cada ramo hay un centro superior, una estación central que coordina los trabajos de las similares. Colaboran con el Instituto varios Servicios regionales para divulgar su labor. Los agrónomos investigadores pueden simultanear o no el cometido propio del Instituto con otros, cual el de la cátedra, las publicaciones, etc.

b) Otra estructura tiene la investigación agronómica en Inglaterra, distribuida en diversos institutos de carácter singularmente *purista*.

Clásico ejemplo es la organización de la Estación experimental de Rothamsted en Harpenden, Herts. Con grandes recursos, no ya solo de capital propio, sino teniendo aportaciones y auxilios de distintas entidades, representa el tipo de centros de investigación en que su personal se dedica exclusivamente al desempeño de la función que el mismo se le asigna. Claro es que cada uno de tales Institutos independientes unos de otros, tiene varias dependencias sujetas a dirección única asesorada por un Consejo.

c) Por último, Italia muestra un tercer aspecto de cómo en Europa se organiza la investigación agronómica: el de varios centros especiales o estaciones, que se agrupan los de una misma denominación en entidades de orden superior (Institutos) y así varias estaciones de estudios sobre cereales forman el Instituto de Cerealicultura. Más circunscrito el cometido de cada Instituto ofrece una facies intermedia entre los Centros Agronómicos dispersos o autónomos hoy existentes en España y un Instituto directivo de la total investigación agronómica.

Al decidir sobre cuál de los patrones antes consignados debe moldearse la investigación en España, no debo ocultar mi decisión hacia el modelo inglés. Coincidiendo el Sr. Fernández Cortés con tal apreciación, considera sin embargo difícil, el que pueda *de momento* ser adoptada y, por tanto, la relega a la categoría de un ideal, pero no viable en las posibilidades de la realidad y se pronuncia *por ahora* a favor del régimen de puerta abierta a toda investigación y a disponibles investigadores que caracteriza el tipo de Instituto Agronómico de París. Fundamenta su preferencia en la modestia del presupuesto de 500.000 pesetas y por ello, dentro de su decisión pero comprendiendo posibles objeciones, estima preciso para el trabajo a desarrollar, abnegación y prescindir de egoísmos momentáneos que consientan esperar serenamente los éxitos por recompensa colectiva.

LO QUE CABE ESPERAR. ALGUNOS BENEFICIOS PARA LA AGRICULTURA

Notoria resulta, con sólo indicar sus fines, cuán grande ha de ser la utilidad que para la agricultura ha de reportar un servicio de investigaciones. Mas concretando con pocos ejemplos—escogidos por el señor Fernández Cortés—podrán ser mejor y rápidamente comprendidos.

1.º El tercer Concurso de orientación del laboreo de la mediana y pequeña propiedad que el Instituto de Mecanocultivo de Lausanne va a celebrar, plantea el interesante problema de “¿Cuáles son desde el punto de vista de la vida del suelo los mejores útiles, formas preferibles de los órganos de trabajo y métodos más eficaces?”. La resolución del asunto tan capital en el orden de la producción fitotecnica, lleva anexo acometer una investigación microbiológica, a la sazón entre nosotros en fase embrionaria.

2.º La difusión del cultivo del algodón en Andalucía y su repercusión en la economía de nuestra industria textil, impone también con perentoriedad, descubrir o adaptar *variedades de ciclo evolutivo corto* que salven el peligro de que coincida algunas de sus fases con circunstancias meteorológicas desfavorables.

3.º Para completar la utilidad de las obras que las Confederaciones Hidrográficas tienen en el fomento de la riqueza hispana, precisa conocer hasta el detalle y saber interpretar tanto los efectos de la intoxicación de los suelos por la reptición de cultivos, cuanto establecer conexión entre las observaciones meteorológicas por décadas y las fisiológicas para llegar a obtener, cual en el empleo anterior, variedades botánicas de adecuada coincidencia en sus fases con las muy probables de los factores climatológicos.

Es decir, llegar a investigar en España, cual lo han hecho para las tierras negras Brunof y Pullman en Rusia (especialmente estudiando el sarraceno), las normas que han de seguir la explotación de nuestros regadíos.

Bastan los ejemplos citados, sin entrar en los importantes ramos de la investigación en industria Agrícola y Zootecnia, para *demonstrar* los beneficios que deben alcanzarse al implantar la investigación en el reciente Instituto; en cuya consecución, tiene “alma y vida puesta”, quien tan acertadamente fué escogido para planearlo y debe desenvolver su proyecto. Existe ya el Director. No es parco buscar los elementos que bajo su batuta armonicen, acoplarlos y concertarlos, pero es una garantía que haya quien enamorado de la idea y con probados entusiasmos y competencia profesional, haya de elegirlos y conducirlos, poniendo a contribución la virtud que más ha de inculcarles: altruismo.

José M.^a DE SOROA.



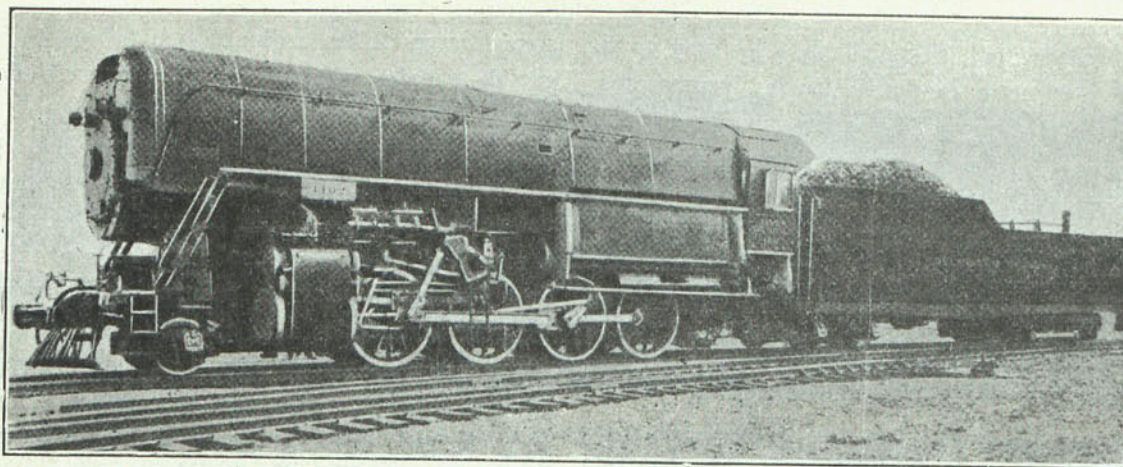


Fig. 1.^a—Locomotora "James Archbold" del ferrocarril de Delaware & Hudson

Locomotoras de alta presión

PUEDE decirse que hasta hace pocos años las locomotoras de vapor han conservado íntegramente las cualidades fundamentales de que Steepheson tuvo el acierto genial de dotar a las primeras máquinas destinadas al remolque de trenes sobre carriles.

Todos los perfeccionamientos, aunque numerosos y de positiva eficacia, se habían aplicado a detalles que en nada esencial variaban el tipo de motor adoptado y solamente la recalefacción del motor, hoy día tan generalizada, ha constituido una verdadera modificación y realmente aún ésta no ha variado esencialmente nada en la estructura de la máquina; han circulado por España locomotoras construidas por Steepheson que sólo se diferencian de las actuales en el tamaño.

Esta persistencia en el tipo adoptado en un principio, no indica que éste fuera perfecto en cuanto se refiere al rendimiento térmico y ni aún el compoundage y la recalefacción del vapor han conseguido sacar a la locomotora de vapor de una mediocridad como motor térmico, siendo sin duda las dificultades constructivas y escasez de espacio disponible, lo que forzó a los constructores a limitar su iniciativa al detalle de ejecución de la parte mecánica, encaminando sus esfuerzos al perfeccionamiento de las distribuciones principalmente, adaptando imita-

ciones simplificadas de las empleadas de las máquinas fijas.

La transformación de la locomotora térmica impuesta por las nuevas normas que imponen las necesidades de la economía reveladas después de la Guerra Europea por una parte y el desarrollo de la tracción eléctrica como competidora nada despreciable de la tracción a vapor, aunque no tanto como ha llegado a suponer en ciertos sectores, han dado lugar a la creación de tres nuevos tipos de locomotoras térmicas sobre cuyo porvenir es prematuro hacer cálculos, pero que marcan nuevas orientaciones en la técnica ferroviaria y que merecen seria atención: nos referimos a las locomotoras Diessel, las de turbinas y las de alta presión. Vamos a ocuparnos de estas últimas, que conceptuamos las más ferroviarias.

El empleo de presiones de vapor cada vez más elevadas, ha venido procurándose, tanto en las locomotoras como en las máquinas fijas para aumentar el rendimiento térmico, proporcional, como es sabido, a la diferencia de temperatura absoluta entre la admisión y el escape.

En las máquinas fijas y marinas donde se empezó a utilizar el vapor a la presión atmosférica, utilizando la caída de temperatura entre 100° y la del condensador, ha ido aumentando llegando corrientemente, antes de la

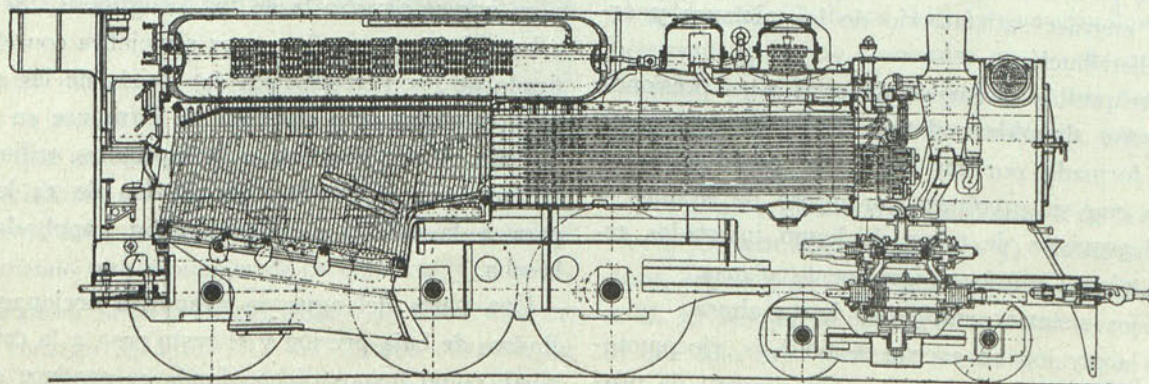


Fig. 2.^a—Esquema de la locomotora "Henschel" a alta presión.

evolución modernamente experimentada, a los 25 y 30 kilogramos por centímetro cuadrado. En las locomotoras, de creación cuando el motor de vapor ya utilizaba presiones superiores a la atmosférica se empezó con las de 50 libras por pulgada (3,5 Kgs. por centímetro cuadrado, correspondiente a una temperatura de 145°) y sucesivamente es elevado el timbre de las calderas hasta 14 kilogramos en máquinas de simple expansión y 16 Kgs. en la Compound, combinado con la recalentación a 350°, temperatura ordinariamente admitida como máxima com-

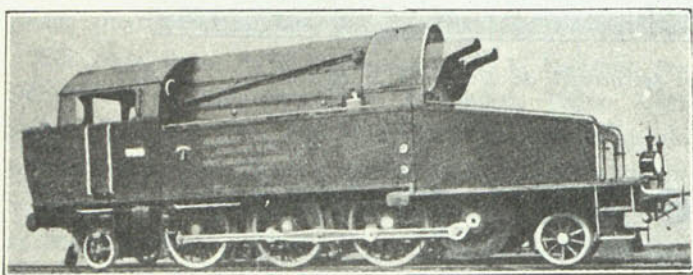


Fig. 3.—Locomotora de alta presión "Winterthur".

patible con un engrase satisfactorio en los distribuidores y cilindros.

Hasta 1924 no se abordó resueltamente el aumento de la presión sobre las normalmente empleadas construyéndose por la American Locomotive Company, para la Delavware and Hudson Railway Company, una locomotora "Horatio Allen" timbrada a 24,6 Kgs., que fué seguida en 1927 y 1930 de las "Jhon B. Jervis" y "James Archibald" de 28 a 35 Kgs. respectivamente. La figura número 1 da idea del aspecto original de esta última locomotora que aparte de algunos detalles constructivos no difiere esencialmente de una locomotora ordinaria.

También en Inglaterra, la London And North Eastern Railway ha ensayado una locomotora con caldera timbrada a 30 kilogramos.

Sucesivamente, una vez iniciada esta tendencia, se ha elevado cada vez más el timbre de las calderas en locomotoras de ensayo construidas, alcanzando presiones de 60 kilogramos (Winterthur, en Suiza) y 100 kilogramos (Henschel y Schwartzkopff, en Alemania), aunque estas últimas sólo utilizan en los cilindros la presión de 60 Kgs. que parece ser por ahora el máximo compatible con un engrase satisfactorio de los pistones y órganos de distribución.

Para hacer posible el empleo de estas altas presiones, ha sido preciso abandonar el tipo clásico de caldera de locomotora formada por un hogar de paredes planas arriostradas con su envoltura por medio de tirantes y virotillos y provistas de tubos de humo insertados entre las dos placas tubulares igualmente planas.

Dos son los sistemas empleados hasta ahora:

Mientras la presión no excede de 60 Kgs. (locomotoras americanas, inglesas y suizas antes citadas), la producción del vapor se hace directamente en calderas que

sólo difieren de las ordinarias en la sustitución del hogar de paredes planas, por otro formado de tubos de agua insertados entre varios colectores.

En cambio, cuando la presión alcanza los 100 Kgs. se ha recurrido a un nuevo sistema de producción indirecta del vapor, que consiste en obtener primero vapor a 100 o más Kgs. en una caldera tubular alimentada con agua destilada para evitar los peligros de la incrustación en los tubos sometidos a la acción directa del fuego a tan elevada presión y temperatura interior y este vapor a veces fuertemente recalentado, se conduce a un haz tubular sumergido en el agua natural de una caldera auxiliar donde por condensación, produce vapor a 60 kilogramos, que es el que se utiliza en los cilindros después de recalentado mientras el agua de condensación vuelve a la caldera primaria que está así siempre alimentada por agua destilada.

También se emplea a veces (Henschel) una caldera auxiliar de baja presión con tubos de humo ordinarios, donde el agua del tender sufre una primera calefacción depositando gran parte de las incrustaciones y de ahí pasa a la caldera de alta presión.

No es de este lugar ni queremos fatigar a nuestros lectores con una descripción detallada de cada uno de los tipos de locomotoras citadas tan someramente y de las que los grabados permiten apreciar su aspecto; sólo añadiremos algunas particularidades que diferencian algunas de ellas entre sí y de las locomotoras corrientes.

La locomotora Henschel, figura 2, primera en que se empleó la producción indirecta del vapor a alta presión

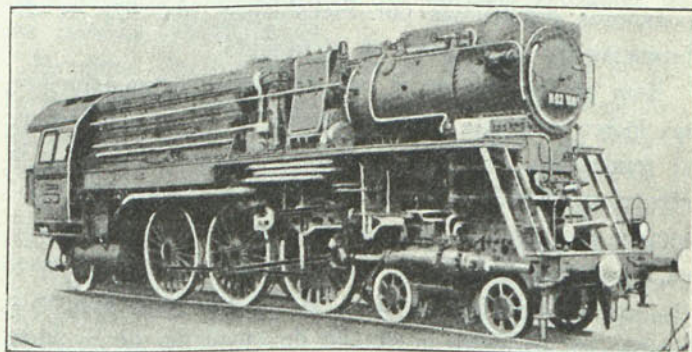


Fig. 4.—Locomotora de tres cilindros y alta presión "Schwartzkopff".

y en que se alcanzó la de 100 kilogramos, fué estudiada a base de conservar la mayor semejanza con el tipo unificado de los Ferrocarriles del Reich, de las que difiere poco en su aspecto. El agua se introduce en la caldera de baja presión por medio de inyectores ordinarios y de allí una vez calentada a la presión de 14 kilogramos, pasa a la caldera de alta presión impulsada por una bomba.

Una parte del agua se evapora accionando los cilindros de baja presión y el resto pasa a la caldera principal, como hemos dicho, donde se produce el vapor a alta presión que después de pasar por un recalentador

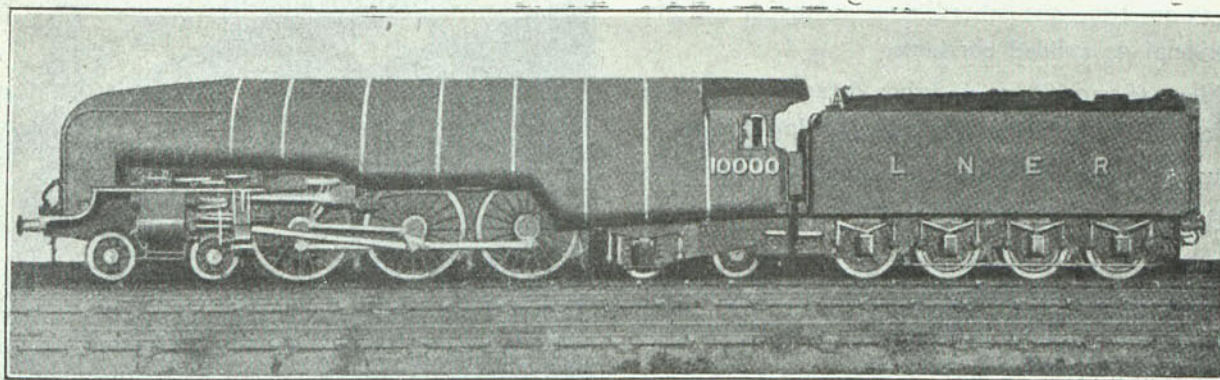


Fig. 5.^a—Locomotora de alta presión, de cuatro cilindros. Compound del "London and North Eastern".

alojado en los tubos de humo de la caldera secundaria, acciona el cilindro de A. P. El vapor de escape de éste, se mezcla con el producido en la caldera de baja presión antes mencionada y accionan los cilindros de B. P.

Las experiencias realizadas con esta locomotora, acusan una economía del 35 por ciento en el consumo del carbón y del 23 por ciento en el gasto de agua, comparativamente con las locomotoras ordinarias.

La locomotora Winterthur es, por los órganos de que se compone, muy semejante a una locomotora ordinaria, aunque en su aspecto general y en los detalles se aparte completamente de lo acostumbrado, como puede apreciarse en la figura 3.

La caldera, formada por tres colectores cilíndricos unidos entre sí por tubos de agua, produce directamente vapor a 60 Kgs. que después de recalentado fuertemente en un recalentador análogo al de las instalaciones fijas, pasa al motor de vapor de tres cilindros de simple expansión.

La disposición del motor de vapor y su transmisión es totalmente diferente a los de las demás locomotoras ordinarias y de alta presión. Los tres cilindros, con distribución por válvulas y árbol de levas, funcionan a gran velocidad con cierto aspecto de motor de explosión, y el eje motor acciona por engranajes un árbol secundario que transmite el movimiento por medio de bielas a los ejes de la locomotora, análogamente a como se verifica en las locomotoras eléctricas.

Como aparatos auxiliares lleva un calentador de agua de alimentación (economizador) y se proyectó con un calentador de aire para la combustión que después ha sido suprimido.

El carácter distintivo de esta locomotora es la sencillez, pues no consta ni más ni menos que de los mismos elementos que una locomotora ordinaria y no exige personal especializado ni para la conducción ni para el entretenimiento. Los resultados económicos son satisfactorios, obteniendo una economía de carbón del 35 al 40%.

La locomotora Schwartzkopf (figura 4), construida en 1930 por encargo de los F. C. del Estado Alemán, es de calefacción indirecta y hasta ahora es la que funciona a presión más elevada, 120 Kgs. por cm^2 , utilizando

además principios diferentes, para su producción, de las que hasta ahora hemos examinado.

Consiste en producir vapor saturado en una caldera de calefacción indirecta y este vapor es impulsado por una bomba a un recalentador colocado en el hogar, donde se calienta hasta 500°. Una parte de este vapor, vuelve a la caldera para su calefacción produciendo una nueva cantidad de vapor saturado y repitiendo el ciclo indefinidamente.

Al poner en servicio la máquina se empieza por calentar el agua con vapor, procedente del exterior y el vapor producido (en régimen normal se calienta el agua con su propio vapor después de recalentado) es aspirado por una bomba que lo impulsa al haz tubular, colocado en el hogar donde se recalienta a 500°, y una parte vuelve como hemos dicho a la caldera para producir más vapor, mientras que el resto acciona, los dos cilindros de alta presión a 120 Kgs. y 480° de temperatura. *

El vapor de escape a unos 18 Kgs., va a un calentador de agua de alimentación y de allí a una caldera auxiliar, donde por su condensación produce vapor y baja presión. El agua de condensación se recupera y vuelve a la caldera principal A. P.

El vapor de B. P. producido en la caldera auxiliar a 14 Kgs., se recalienta a 340°, y acciona un cilindro de B. P. cuyo vapor de escape se emplea para activar el tiro del hogar como en las locomotoras ordinarias. La economía que produce es del 40 al 50% en el consumo de carbón.

Como se ve, se trata de una locomotora de la más alta presión empleada hasta el día y que difícilmente será sobrepasada, pues las economías que se obtendrían elevando más la presión, ya no compensan los gastos que originan las precauciones especialísimas que habría que adoptar.

Por último, citaremos la locomotora de la London And North Eastern Railway (figura 5), construida a fines de 1929, según planos del ingeniero inglés H. N. Gresley e. B. E. No puede considerarse como excepcional, puesto que sólo está timbrada a 30 kgs., pero precisamente por este límite relativamente modesto que se ha adoptado, puede calificarse de locomotora normal para aquellas apli-

caciones en que haya que subordinarse a emplear materiales y personal de calidad corriente.

La caldera (figura 6), es de tubos de agua muy semejante a las de tipo Yarrow empleadas en la marina.

El agua se toma del tender por medio de inyectores ordinarios que la introducen en la parte delantera de la caldera.

El vapor después de recalentado pasa a dos cilindros de alta presión y de éstos a otros dos de B. P. como en las locomotoras Compound ordinarias.

Como se ve, el empleo de las altas presiones se va abriendo camino en la técnica ferroviaria y aunque no es de esperar que se generalice en plazo breve, especialmente por encima de 60 Kgs. por las dificultades que ofrece la recluta de maquinistas y obreros capaces de su conducción y reparaciones, es indudable que han de abandonarse las presiones de 14 y 16 Kgs. hasta ahora empleadas, sin lo cual no sería posible obtener en la explotación la economía indispensable si la tracción a vapor ha de competir

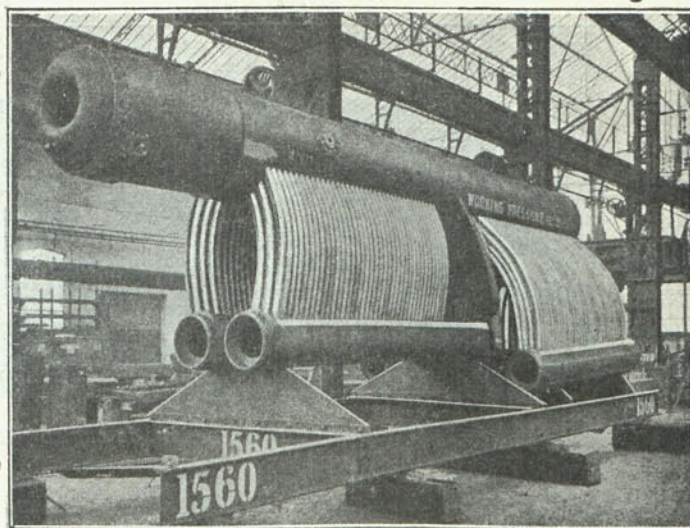


Fig. 6.^a—Caldera.

ventajosamente con otros medios de transporte más modernos.

MANUEL WEHRLE.
Ingeniero industrial.



POR TIERRAS AFRICANAS

Hablando con el Bajá de Alcazarquivir

FUE en la mañana del último domingo de Ramos. En sus primeras horas, partíamos de Tetuán, en un veloz coche de turismo, con dirección a Alcazarquivir, límite sur de la zona española, con el exclusivo objeto de hablar con Sidi Mohamed-el-Melali, bajá de dicha población.

El sol primaveral fué en una explosión de luz gloriosa. La tierra despidió un alegre vaho de poderío. Chumberas, pitas, aduare, envueltos en una luz cálida y brillante, parecen un ascua de incendio.

El Fondak, Larache, van desfilando en nuestra caminata de vértigo por esas carreteras maravillosas, gloria de nuestro protectorado.

Los moros aran la tierra. En muchas de las extensas llanuras que se multiplican en esta zona occidental, se insinúa el vello chiquito, quebradizo, verde, del trigo al nacer. Algunas mujeres pasan conduciendo aperos de labranza. Un agricultor que fué guerrero, que ha dejado



Alcazarquivir.—Jardin del Reloj.

el fusil para tomar el azadón, canta una tonada insólita de extraño y bello ritmo. ¡Marte está definitivamente destronado por Ceres en estos campos que un tiempo fueron de sangre y de fuego!

Nos acercamos a Alcazarquivir, la ciudad de las cigüeñas. Su caserío, enjalbegado todo él a estilo andaluz, brilla a lo lejos con blancura inmaculada. La alba cúpula de su mezquita semeja un huevo inmenso puesto en medio de los campos por el ave de los cuentos maravillosos.

Es día de zoco. Muchedumbre inmensa de kabileños, de muchas leguas a la redonda y aun de la zona francesa, animan con su idioma jacarero y sus vivos ademanes el largo emplazamiento destinado a las mutuas transacciones.

Sin dilación nos dirigimos al bajalato en busca del prestigioso y popular bajá de Alcazarquivir, Sidi Mohamed-el-Melali.

A pesar de haber llegado en aquel momento de un largo y fatigoso viaje por el Marruecos francés, nos recibió inmediatamente el Melali, apenas le fué pasada nuestra tarjeta.

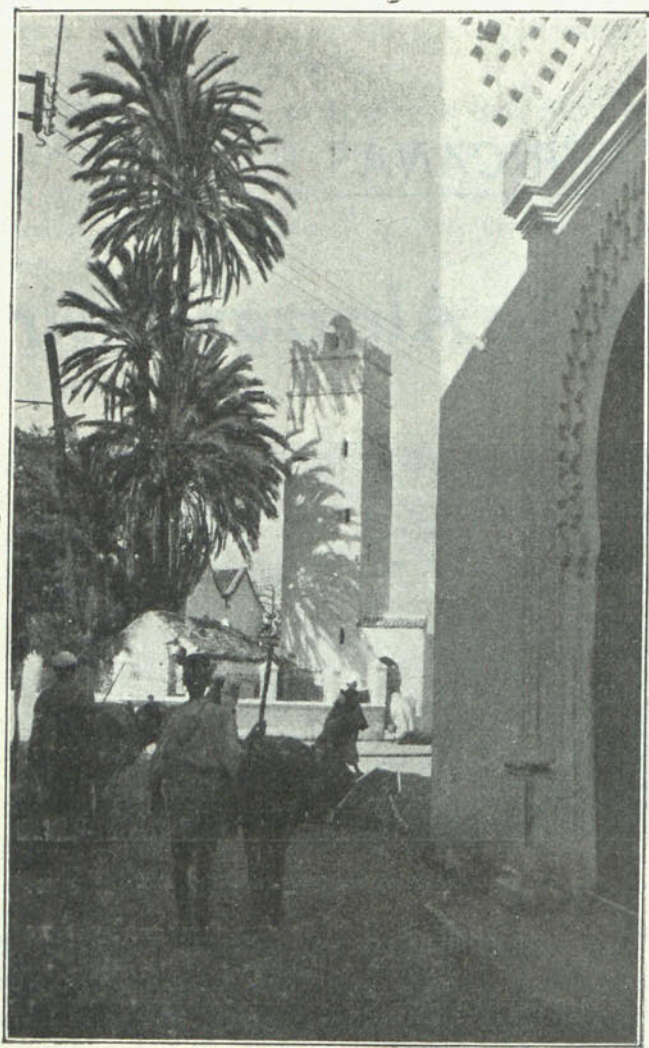
**



Sidi Mohamed-el-Melali, Bajá de Alcazarquivir.

Es el Melali un moro alto, elegante, de negros ojos inteligentes, de aguileña nariz, de noble y recia catadura como un guerrero aborigen.

Tiene cuarenta y tres años y ha hecho al servicio de nuestros ejércitos la campaña íntegra. En el año 1927 luchó bravamente con su jarca, en las célebres operaciones del desarme. Solitario, impasible, hizo fuego más de una vez, entre una lluvia de balas. Ostenta varias cicatrices. En



Alcazarquivir.—Santuario de Sidi Jacol.

el pecho, sobre la chilaba blanca, refulge la preciada cruz de María Cristina, con que España acaba de premiar mercedamente la brillante campaña militar de este gran amigo de nuestra patria, que si en la guerra es bravo entre los bravos, ha demostrado en tiempos de paz poseer en tan alto grado las virtudes propias del gobernante, prudencia, energía, afabilidad, don de gentes, que ha venido desempeñando sin interrupción diferentes cargos de mando en las zonas de Alcázarquivir y Larache, hasta venir a ocupar, con general aplauso de españoles y musulmanes, el bajalato de esta ciudad histórica.

—En Alcázar—nos dice Melali, en presencia de los moros notables que desde un principio asisten a nuestra entrevista—llevo tres años de bajá. En ese tiempo, esta ciudad, que es una de las siete poblaciones más antiguas de todo Marruecos, ha continuado creciendo y desarrollándose con el ritmo acelerado y riguroso que la imprimió el meritisimo Cónsul de España don Isidro de las Cagigas. Bajo mi mando también, se ha hecho la traída de aguas en cantidad más que suficiente al consumo de la ciudad.

La agricultura es otra de mis preocupaciones. La persistente labor que en tal sentido venimos desarrollando, en unión de las autoridades españolas, va dando ya frutos espléndidos, que a la vez que alivian la situación

económica del moro del pueblo, acrecen en él la admiración primero y el cariño después a la nación protectora...

Que estas manifestaciones de Sidi Mohamed Melali Ermiki reflejen una verdad absoluta, que sus tres años de bajalato se hayan traducido en una corriente de simpatía, de aproximación, de compenetración perfecta entre musulmanes y españoles, se ha puesto de manifiesto en ocasiones numerosas y de un modo especial con ocasión de la cruz de María Cristina que acaba de ser concedida al bajá.

Por suscripción popular entre todas las clases sociales de Alcázarquivir fué adquirida la condecoración, que constituye espléndida joya que conservará el Melali como recuerdo imperecedero del aplauso y del cariño del pueblo alcazareño.

En el acto de entrega de la insignia, celebrado en el hermoso salón de la Junta de Servicios Municipales de Alcázar, tomaron parte todas las autoridades de Alcázar, así civiles como militares; gran número de jefes de nuestro ejército que acudieron desde diferentes puntos de la zona y el pueblo en masa, que aclamó entusiastamente a su querido bajá.



Alcazarquivir.—Santuario Sidi Kasen Eslalani.

Cuando, de regreso a Tetuán, volvemos a recorrer las vastas planicies de la zona, vemos plenamente confirmadas las palabras del Melali. La solución del problema africano hállese en gran parte en una intensiva y sabia agricultura. Basta contemplar la fecundidad natural de este suelo; basta contemplar esta tierra parda, blan-

da, removida, que parece estremecerse convulsa cuando la fecundiza el arado; tierra asoleada y húmeda, propicia a las ubérrimas cosechas...

J. LA CRUZ

Tetuán, abril.

EL PROBLEMA FERROVIARIO

SE terminaron las sesiones extraordinarias del Consejo Superior de Ferrocarriles que convocó el ex ministro de Fomento, Sr. La Cierva, y cuyo programa publicamos en el número anterior.

Las reuniones presididas por el propio ex ministro y con puntual y asidua asistencia del Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transporte por carreteras, señor Becerra, y los vocales de las cuatro representaciones del Estado, Compañías, usuarios y personal ferroviario, fueron seis desde la primera, el martes día 10 del mes de Marzo próximo pasado, a la última, el miércoles día 25 del mismo mes.

El trabajo, pues, fué intenso, y la impresión de laboriosidad demostrada por todos los componentes ha satisfecho en general a la opinión pública y en particular a los interesados especialmente en el problema, reconociéndose unánimemente la eficacia de la penosa labor que el señor La Cierva se impuso de dirigir y encauzar las discusiones.

Las opiniones de los tres sectores que componen el Consejo fueron expuestas amplia y cumplidamente por sus diversos representantes, interviniendo casi todos los consejeros y destacándose el presidente del Consejo y de la Delegación del Estado, Sr. Gómez Díaz; el del Ministerio de Hacienda, Sr. Flores de Lemus; los de las Compañías Sres. Boix y Coderch, los usuarios Sres. Calderón y Mendoza y el Sr. Sánchez Ferrer, de la representación del personal ferroviario.

Las intervenciones apuntadas correspondieron siempre a la reconocida competencia de los consejeros y a sus conocidos puntos de vista en el problema, llegando sin embargo en algunos temas de importancia, a coincidencias

que seguramente el Gobierno sabría apreciar en su día.

El curso de las deliberaciones destacó en realidad dos temas como más importantes. El primero, el de la conveniencia de resolver el problema ferroviario, dentro del estatuto actual, y el segundo, el de promover un estatuto nuevo para el personal ferroviario.

A la vuelta de varias discusiones sobre diversos puntos del estatuto de 1924, como los de fijación de capitales, reparto de productos, reservas, fijación de tarifas y agrupación de líneas, resultó que las representaciones de las Compañías, la mayoría de los usuarios y el representante del personal opina que es lo más conveniente el mantenimiento del vigente estatuto, y la representación del Estado opina que ha de modificarse, sin presentar una propuesta de variación del conjunto.

En cuanto al estatuto de personal ha de estudiarse, según decisión posterior, por siete ponencias que propondrán al Consejo en pleno la solución que como informe pueda someterse al Gobierno. No es por consiguiente fácil anticipar en estos momentos cuáles serán las medidas que el Gobierno adopte en orden a la resolución del problema ferroviario, pero bueno será que dentro de las directrices que haya de trazarse de su programa, no deje aún de meditar y de tener en cuenta la opinión en que coincidieron tres representaciones importantes en el Consejo Superior de Ferrocarriles, sobre la conveniencia de mantener el estatuto actual, dentro del cual cabe perfectamente que el Gobierno atempere las soluciones al estado presente a que los demás factores económicos del país le obliguen.

M. M. A.

Organización corporativa

ESTA en los momentos actuales, a virtud de lo expuesto en la Real orden del Ministerio de Trabajo y Previsión número 87, de 30 de Enero último, publicada en la "Gaceta" del 4 de Febrero, en marcha la reforma de la organización corporativa nacional. El tema es de los más importantes de la legislación social vigente y que más apasionamientos ha despertado. El funcionamiento de los comités paritarios es el eje alrededor del que gira la llamada organización corporativa. Mucho se ha legislado sobre ellos y con poca eficacia en su funcionamiento, pues realmente, salvo en casos excepcionales, no han cumplido su misión de resolver los conflictos derivados de la aplicación de la legislación obrera del trabajo en las varias manifestaciones de la industria nacional. Tiene, pues, razón de ser la inquietud constante y el anhelo de perfeccionamiento que existe en todos los sectores a que afecta el problema.

No nos parece suficiente el medio de una información pública, aunque hubiera estado abierta bastante tiempo (se cerró el 15 de Febrero pasado), para proporcionar los elementos de juicio necesarios para esolver la cuestión.

Puede, sí, servir para proporcionar datos a los técnicos del Ministerio para confeccionar un proyecto que someter a las Cortes, de donde es innegable que deben salir las leyes fundamentales para tener la debida garantía y eficacia.

No ha de tardar, sin duda, en llegar este caso, y mientras tanto se pueden ir perfeccionando las disposiciones actuales, pero sin que se consideren definitivas.

Difícil es entrar en el detalle de la esencia de los Comités paritarios, y por

eso nos permitimos sólo apuntar aquellos extremos más esenciales de su constitución.

Examinaremos cual debe ser su objeto, su composición y el modo de lograr su eficacia.

El objeto casi único y fundamental que puede atribuirse a esta organización es el de la conciliación y arbitraje de los conflictos colectivos que en la marcha de una industria puedan producirse. Sólo limitándose a este objeto podrá determinarse su composición y lograr su eficacia llenando evidentemente una necesidad en el régimen de trabajo. Establecido el objeto primordial y fundamental de los comités, de su función de conciliación y arbitraje claramente queda marcada su composición. Es necesario que sea tal que pueda garantizar una representación profesional efectiva. De la forma en que la legislación determine las garantías para obtener este carácter profesional, dependerá el que la composición de los comités paritarios sea adecuada a su objeto y a su fin.

Si para las representaciones patronal y obrera en sus cargos de vocales ha de exigirse garantías del conocimiento de la industria, o sea carácter netamente profesional, es también notorio que para presidentes y secretarios de los mismos deben ser igualmente elegidos los más adecuados a la función que han de llenar. Por eso opinamos que para la designación de presidente debe acudir al personal de la magistratura o judicatura en general o a aquellos funcionarios del Estado que por razón de su servicio puedan y deban ser conocedores de las prácticas legales y usos corrientes en la industria que se trate. Para el cargo de secretario

entendemos que convendría designar personal especializado, en general, en cuestiones sociales, de los que indudablemente pueden encontrarse competentes entre los funcionarios del Ministerio de Trabajo más dedicados a estos asuntos.

Y para determinar el grado de eficacia que en la resolución de los conflictos colectivos podrán ofrecer los comités paritarios, la legislación ha de ser sumamente sencilla, con el fin de que todas aquellas medidas de común acuerdo adoptadas puedan llevarse a la práctica sin ulterior decisión, y aquellas que hayan ofrecido dudas o discrepancias entre las representaciones fundamentales del comité, se resuelvan rápidamente en un tribunal central, cuya composición y funcionamiento tenga los caracteres correspondientes a los indicados para los comités paritarios en todas aquellas modalidades, así como las garantías que su función exige.

Otros detalles del funcionamiento de estos organismos, tales como su intervención en reclamaciones individuales, competencia en casos sometidos a otros tribunales, sanciones en caso de infracciones reglamentarias, intervención en huelgas y lock-outs, bases de trabajo y régimen económico, habrán de ser resueltos fácilmente dentro de los principios básicos enunciados.

Y si se procede así con mesura y sin apasionamientos, se conseguirá componer un organismo de trabajo que pueda prestar ayuda positiva en la resolución de los conflictos de carácter colectivo que se ofrezcan en la explotación de una industria.

M. M. A.



El comercio exterior de España

CONTINUA la Dirección General de Aduanas, con diligencia plausible, la publicación de los datos referentes al comercio español de importación y de exportación, habiendo aparecido los de enero y febrero a primeros del mes actual, lamentando que la pasada huelga de artes gráficas haya retrasado los trabajos ya ultimados al día y que espera dar a conocer con oportunidad, normalizando este servicio tan importante. El saldo favorable que se apreció en el mes de enero y que aunque no de gran consideración marcaba una tendencia halagüeña, se ha trocado para el cómputo de los dos meses primeros del año actual en desfavorable por un importe de 39 millones de pesetas, lo que representa para el mes de febrero una baja de 43 millones. En el año 1930 los resultados, si bien como advertimos en el número anterior los datos no pueden compararse por figurar para los valores los unitarios, fueron completamente diferentes. El saldo en el primer mes fué desfavorable en 9 millones, y en cambio en los dos primeros favorable en 29, lo que supuso una mejora de 38 para febrero.

En cambio hemos de señalar el aumento considerable de valor del comercio de exportación de enero a febrero, no obstante el menor número de días de este último, ya que pasa de 79.393.000 a 170.853.000, con un crecimiento de 91.460.000 que representa respecto a enero una mejora de más del 15 por 100. Las importaciones a su vez crecen en un 35 por 100, produciendo el desnivel señalado, que se atribuye especialmente a la baja de exportación de minerales, naranjas, arroz y aceituna y al alza de importación de gasolinas, petróleos y abonos químicos.

Estos datos señalan bien al Gobierno, así como a la industria y al comercio, cuales deban ser las orientaciones que en bien de la economía general del país deben seguirse.

M. M. A.

IMPORTACION		CANTIDADES		
		ENERO Y FEBRERO DE		
		1929	1930	1931
		Toneladas		
Animales vivos	693	865	186	
Primeras materias.....	741.532	635.324	569.014	
Artículos fabricados.....	220.593	193.286	242.665	
Substancias alimenticias.....	166.403	84.149	78.086	
SUMA	1.129.221	913.624	889.951	
Oro en pasta y moneda.....	»	»	»	
Plata en ídem íd.....	0 2	0,2	0 4	
TOTALES DE IMPORTACION	1.129.221,2	913.624,2	889.951,4	
EXPORTACION		VALORES		
		ENERO Y FEBRERO DE		
		1929	1930	1931
		Unitarios.	Unitarios.	Declarados.
		Miles de pesetas oro.		
Animales vivos.....	167	204	635	
Primeras materias.....	1.391.373	1.543.469	835.099	
Artículos fabricados.....	21.576	29.914	23.117	
Substancias alimenticias.....	374.986	465.073	419.102	
SUMA	1.788.102	2.038.660	1.277.953	
Oro en pasta y moneda.....	»	»	8	
Plata en ídem íd.....	6	4	4	
TOTALES DE EXPORTACION	1.788.108	2.038.664	1.277.965	
IMPORTACION		VALORES		
		ENERO Y FEBRERO DE		
		1929	1930	1931
		Unitarios.	Unitarios.	Declarados.
		Miles de pesetas oro.		
Animales vivos.....	2.312	1.618	364	
Primeras materias.....	138.157	143.775	94.297	
Artículos fabricados.....	211.373	183.601	107.997	
Substancias alimenticias.....	96.385	55.011	32.519	
SUMA	448.227	384.005	235.177	
Oro en pasta y moneda.....	»	»	4	
Plata en ídem íd.....	24	24	40	
TOTALES DE IMPORTACION	448.251	384.029	235.221	
EXPORTACION		VALORES		
		ENERO Y FEBRERO DE		
		1929	1930	1931
		Unitarios.	Unitarios.	Declarados.
		Miles de pesetas oro.		
Animales vivos	527	752	576	
Primeras materias.....	62.647	62.758	26.711	
Artículos fabricados.....	60.037	67.593	22.746	
Substancias alimenticias.....	197.249	223.419	120.820	
SUMA	320.460	354.522	170.853	
Oro en pasta y moneda.....	»	»	25.220	
Plata en ídem íd.....	786	554	332	
TOTALES DE EXPORTACION	321.246	355.076	196.405	

actualidades

actualidad h-americanas

MIGRACION ESPAÑOLA TRANS-OCEANICA EN 1930—Según los datos recogidos por la Inspección General de Emigración resulta que, en 1930 marcharon a países transoceánicos, con la condición legal de emigrantes, 41.390 españoles. Esta cifra supone, comparada con la que el movimiento de expatriación por causa de trabajo alcanzó en 1929, un descenso de 8.822 emigrantes.

En cambio, la repatriación aparece con aza de singular cuantía, ya que, habiendo sido 41.251 los españoles que se reintegraron a su patria en 1930 procedentes de países ultramarinos, a los que fueron con la dicha condición legal, y 36.623 los que, con igual carácter y de la misma procedencia, retornaron en 1929, resulta a favor del año que acaba de finir un saldo de más de 4.628 individuos.

Por primera vez, desde que se llevan estadísticas especiales de los movimientos migratorios, aparecen casi igualados en 1930 el volumen de la emigración y el de la inmigración transoceánica, ya que el saldo de una y otra no acusan más que una diferencia de 130 individuos a favor de la primera.

El país de América a que se dirigió mayor número de emigrantes españoles durante el año de referencia fué a la Argentina, que alcanzó la cifra de 31.222 (4.203 menos que en 1929); sigue Cuba, con 4.191, lo que implica una disminución de 3.245 emigrantes con relación al año precedente; ocupa el tercer puesto Uruguay, con 2.678, cantidad que supone un ligero aumento (de 35 individuos) de la cifra registrada en 1929, y viene seguidamente el Brasil, con 1.144 menos de los que se encaminaron a ese país en el año anterior, ruta que siguieron 2.855, mientras que los emigrantes registrados en 1930 con ese destino no han pasado de 1.712.

La aportación del éxodo obrero español a otros países de América apenas tuvo importancia, según revelan las cifras que siguen: A Colombia, 146; a Costa Rica, 2; a Chile, 269; a Ecuador, 3; a los Estados Unidos, 130; a Méjico, 374; a Panamá, 125; a Perú, 47; a Puerto Rico, 2; a Santo Domingo, 28; a Venezuela, 426; etcétera.

Los puertos que registraron mayor número de emigrantes fueron: Vigo, 16.527; Coruña, 10.193; Barcelona, 4.150; Gijón,

1.717, y Almería, 1.284. De los inmigrantes, el mayor número procedía de la Argentina, 16.269, y de Cuba, de donde volvieron 15.703, siguiendo, ya con gran diferencia, Brasil, 3.169; Estados Unidos, 3.016; Uruguay, 1.177; Méjico, 689; Chile, 268; Santo Domingo, 273; Venezuela, 221; Panamá, 107; Antillas holandesas, 58; Puerto Rico, 37, y Ecuador, 32.

Esta corriente de repatriación estuvo integrada por 29.944 varones y 11.307 hembras (1.560 más que en 1929). Los puertos donde desembarcaron mayor número de emigrantes fueron: Vigo, 17.125; Coruña, 6.991; Barcelona, 6.668; Cádiz, 2.999; Gijón, 2.003; Santander, 1.936; Almería, 1.046, y Santa Cruz de Tenerife, 1.007.

actualidad turística

CONCURSO DE HOSTERIAS BRESCIANAS—El periódico "Il Popolo di Brescia" ha lanzado una idea originalísima. Se trata de un concurso para el renacimiento de las hosterías brescianas, es decir, para la valorización de estos "restaurantes populares", cuyo exquisito "color local" puede constituir un atractivo para el turista. Esto no es solamente un retorno nostálgico, puro y simple, a tradiciones simpáticas. Es la solución de un problema económico que reviste gran importancia para la producción vinícola.

Una comisión especial, que ya ha sido formada, ha establecido el reglamento y ha fijado las condiciones del concurso. Este reglamento ha entrado en todos sus detalles, desde el letrero de la hostería, que debe ser compuesto y ejecutado por un buen artesano, hasta el pavimento y la decoración de las paredes. Todo debe ser artístico, sin notas discordantes. Todo está previsto: la cocina, que es el alma y el punto de honor de una hostería que se respeta; los vinos, el aseo, e incluso la educación del "dueño", etc., etc. Así las "hosterías brescianas" podrán presentarse como es debido, tanto al turista italiano como al extranjero.

Gracias a la genial idea de "Il Popolo di Brescia", se abrirán locales donde será posible apreciar en un ambiente tranquilo y atrayente la fineza y la delicadeza de la cocina italiana, sin necesidad de recurrir a la cocina exótica. ¿No es este un ejemplo tan sencillo como eficaz para la propaganda turística?

actualidad corporativa

ASOCIACION ESPAÑOLA PARA EL PROGRESO DE LAS CIENCIAS.

—Ha circulado ya con profusión una invitación que el Comité Ejecutivo del Congreso de Lisboa ha divulgado para dar a conocer los principios de la organización del 13 Congreso, que ha de celebrarse en Lisboa de los días 3 al 10 de Mayo próximo. Como es sabido, este Congreso es mixto de las dos asociaciones peninsulares, portuguesa y española. Se han celebrado sesiones igualmente mixtas en Oporto el año 1921; en Salamanca, 1920; en Coimbra, 1925; en Cádiz, 1926; en Barcelona, 1929. Siguiendo la tradición ha de ser motivo de cordial compenetración e íntima amistad la sesión próxima de Lisboa. El programa para esta sesión es el que detallamos a continuación:

El Congreso comprenderá las secciones siguientes: Primera, Matemáticas; segunda, Astronomía y Geografía; tercera, Física y Química; cuarta, Historia natural; quinta, Ciencias históricas y filosóficas; sexta, Ciencias sociales; séptima, Medicina, Farmacia y Veterinaria, y octava, Ingeniería.

Los discursos inaugurales se han distribuido entre personalidades científicas de los dos países. El de apertura del Congreso estará a cargo del doctor Pedro J. de Cunha, ex ministro de Instrucción pública, ex rector de la Universidad de Lisboa.

Los discursos inaugurales de las secciones han quedado distribuidos en la forma siguiente: Matemáticas, doctor Diego Pacheco de Amorín, profesor de la Universidad de Coimbra; Astronomía y Geografía, doctor Pedro Carrasco Garrorna, académico, catedrático de la Universidad de Madrid; Ciencias naturales, doctor Antonio A. Méndez Correa, profesor de la Universidad de Oporto; Ciencias históricas, Dr. Hugo Obermaier, catedrático de la Universidad de Madrid; Ciencias filosóficas, doctor Enrique García Morente, catedrático de la Universidad de Madrid; Ciencias sociales, doctor José Gascón y Marín, académico catedrático de la Universidad de Madrid; Ciencias médicas, doctor Celestino da Costa, profesor de la Universidad de Lisboa; Ingeniería, profesor Pedro Monteiro de Barros, secretario general del ministerio de Instrucción pública.

Para facilitar la concurrencia, y como es costumbre en casos semejantes, el Comité de Lisboa y el de Madrid han conseguido ventajas considerables de rebaja de precios en los billetes de las compañías de ferrocarriles. Los trabajos y las colaboraciones en las diferentes sesiones que presenten los miembros del Congreso habrán de darse a conocer previamente a los Comités de Dirección, pudiendo presentarse con cualquier extensión, si bien la publicación habrá de reducirse a ocho o doce páginas impresas a tamaño corriente de las ediciones de este Congreso. Como aliciente especial para esta reunión hay la creación de un premio de 2.500 pesetas, que un donante anónimo ha hecho en Barcelona con destino a la Sección de Ciencias Médicas del Congreso de Lisboa. A este premio podrán optar médicos españoles y portugueses que pertenezcan a cualquiera de estas dos asociaciones, presentando trabajos de tema libre dentro de la especialidad "Enfermedades de la Infancia". No podrán exceder de 32 páginas de texto y grabados del tamaño y caja de las publicaciones de la Asociación Española y se admitirán hasta el día 15 de abril próximo. Con todos estos augurios y la actividad de la Secretaría General instalada en el Museo Nacional de Ciencias Naturales, en el Palacio del Hipódromo de Madrid, es seguro que la reunión de Lisboa superará en éxito a todas las que anteriormente han celebrado estas asociaciones.

actualidad marítima

LA FLOTA MERCANTE.—La flota mercante del mundo ha aumentado en un 33 por 100 desde el año 1914. De ese aumento corresponde el 58 por 100 a los Estados Unidos, cuya participación en el tonelaje mundial aumentó de 10,9 por 100 a 22,5 por 100, mientras que la del Imperio británico disminuyó de 42,9 por 100 a 34,0 por 100. El tercer puesto corresponde hoy al Japón, que desde 1914 ha más que duplicado su flota mercante. Italia ocupa actualmente el cuarto lugar, y especialmente dignas de atención son sus aspiraciones de poseer una gran flota mercante propia. Alemania tiene hoy solamente un poco más del 62 por 100 de su antiguo tonelaje mercante.

Después de la febril actividad de nuevas construcciones en el mundo entero durante los años que siguieron a la guerra mundial—en comparación con 1913 el aumento de nuevas construcciones navales fué en 1919 nada menos que de 215 por 100—, el número de botaduras de buques ha disminuído notablemente desde 1922 a 1926, y, por término medio anual,

sólo ha alcanzado el 61 por 100 de las de 1913. Inglaterra no ha podido mantener por completo su posición de anteguerra en la construcción de buques, a pesar de que todavía hoy cerca de la mitad de los nuevos buques del mundo se botan al agua en astilleros ingleses. Alemania ha recuperado el segundo puesto que tenía entre los países constructores de buques, y hasta ha logrado aumentar su participación porcentual en la construcción total que, sin embargo, es mucho menor que la de 1913. En Italia se manifiesta muy palpablemente también en la industria de construcciones navales el gran deseo de expansión de la navegación nacional. Los astilleros de los Estados Unidos y del Japón han perdido un poco de la posición adquirida durante la guerra mundial.

Interesante es comparar desde el punto de vista del que hace el encargo, los pedidos de buques hechos a los países más importantes en la construcción naval. En 1926 participaban porcentualmente en el total del tonelaje pedido:

	Inglaterra	Alemania
Extranjero.....	16,3 %	27,9 %
País.....	77,9 %	72,1 %
Dominios Británicos..	5,8 %	—

Existe hoy gran desproporción entre la capacidad de producción de los astilleros del mundo y la demanda de nuevo tonelaje. La capacidad de producción de los astilleros se estima actualmente en 10 millones de toneladas, y aun cuando se suponga que una parte de las instalaciones para construcciones navales establecidas en los Estados Unidos durante la guerra y la postguerra no representen ya su completo valor de producción por no existir más la excesiva construcción de buques en serie, siempre la capacidad de producción mundial apreciable económicamente es de cerca de 6 millones de toneladas. Esta cifra, comparada con el total de pedidos existentes en 1.º de julio de 1927, que asciende a 2.840.545 toneladas, muestra que actualmente los astilleros tienen por término medio ocupación solamente para menos de la mitad de su capacidad de producción. El exceso de tonelaje, que se debe principalmente a la excesiva actividad de construcción de 1918-20, ejerce todavía fuerte presión en la industria internacional de construcciones navales. Sin embargo, desde hace poco se nota de nuevo mayor actividad en las construcciones navales, pues a causa de la competencia internacional cada día más activa en el mar, las grandes líneas de navegación se ven obligadas a sustituir con modernas unidades los buques viejos. Y con este motivo hay que recordar también las modificaciones técnicas en la construcción naval.

El tamaño, término medio, de los buques botados al agua ha aumentado de 1.904 toneladas en 1913 a 2.791 toneladas en 1926. Característico es que el nuevo programa de construcción del Lloyd Norte Alemán contiene dos buques de 46.000 toneladas cada uno, y la "White Star Line" ha encargado la construcción de un buque de 50.000 toneladas.

actualidad agrícola

LA CAMPAÑA REMOLACHERA Y AZUCARERA EN ARAGON.—Se ha reanudado en Aragón la campaña remolachera, suspendida por las lluvias, lo mismo que las de las fábricas de azúcar de toda la región aragonesa.

Estas han recibido ya la mitad de la cosecha, calculada en un millón de toneladas. A un millón de pesetas ascienden los jornales perdidos por la interrupción del trabajo en las fábricas. La campaña azucarera terminó en la primera quincena de marzo.

LA CONFERENCIA DE LOS PAISES EXPORTADORES DE AZUCAR.—En la Conferencia de Amsterdam han podido llegar a un acuerdo los dos países productores más importantes de azúcar de Caña, o sea, Cuba y Java.

Con objeto de llegar a un acuerdo, estos países productores con los exportadores de azúcar de remolacha de Europa, en diciembre último se han reunido en Conferencia los países interesados en Bruselas. Han estado representados en la Conferencia Cuba, Estados Unidos, Java, Alemania, Checoslovaquia, Polonia, Hungría y Bélgica.

Resumamos los acuerdos a que se ha llegado:

Fabricantes de Norteamérica.—Los productores de azúcar de remolacha de los Estados Unidos, los de azúcar de caña de Filipinas, Puerto Rico, Hawai, la Luisiana, se han comprometido a no aumentar su producción durante las cinco campañas próximas.

Cuba.—Reducirá su producción a toneladas 3.570.000, o sea, en un 25,72 por 100 en comparación a la cosecha de 1929-30. Además retirará del mercado una cantidad de 1.500.000 toneladas, que amortizará en cinco años, a razón de 300.000 toneladas por año. En resumen, Cuba dispondrá anualmente de 3.870.000 toneladas, de las cuales 2.800.000 se reservan a los Estados Unidos y 1.070.000 a su consumo y a la exportación a otros países.

El aumento de consumo en los Estados Unidos se reparte entre los interesados en la forma siguiente: Cuba obtiene el aumento de los dos primeros años, y el aumento suplementario de los tres años siguientes se reparte a razón de 50 por 100

para Cuba y 50 por 100 para los Estados Unidos.

Java.—Durante cinco años limita su producción de tal manera que este país exportador no dispone anualmente más que de 2.200.000 toneladas de azúcar exportable de su cosecha, o sea, una reducción de sus exportaciones de 9,50 por 100, comparativamente a la campaña de 1929-30. Además retirará del mercado 500.000 toneladas, a amortizar en cinco años. Java dispone, pues, anualmente de 2.300.000 toneladas para la exportación.

Se autoriza a este país para aumentar sus exportaciones en la medida que aumenten sus pedidos de Extremo Oriente, hasta una concurrencia de 100.000 toneladas por año.

Teniendo en cuenta que la cosecha de esta isla excederá de 400.000 toneladas en 1.º de septiembre de 1931, tendrá un "stock" de alrededor de 800.000 toneladas para amortizar durante las cuatro campañas siguientes.

Europa.—Durante la campaña 1929-30, los cinco países representados en la Conferencia han exportado 1.445.000 toneladas; esta exportación debe ser reducida en un 15 por 100, o sea en 216.000 toneladas, quedando un disponible exportable

anual de 1.229.000 toneladas a repartir entre los cinco países europeos.

Dada la fuerte producción de Alemania en 1930-31, este país pide una cuota aparte exportable de 420.000 toneladas.

En vista de esta demanda excesiva, se acordó que Alemania obtenga de los 1.229.000 toneladas su parte reglamentaria, o sea 200.000 toneladas, y que para un suplemento eventual se entenderá, si es posible, con los productores de azúcar de caña.

El reparto definitivo de las 1.229.000 toneladas es el siguiente:

Alemania	200.000 toneladas.
Checoslovaquia	500.000 —
Polonia	320.000 —
Hungría	87.500 —
Bélgica	31.500 —

Total..... 1.229.000 toneladas.

actualidad aérea

CORREOS: SERVICIO INTERNACIONAL.—Correspondencia para América del Sur (Mes de abril de 1931).—A los efectos de los envíos de correspondencia para América del Sur, a continuación se consignan las fechas en que saldrán de Madrid expediciones de despacho para Sudamérica.

Fecha de expedición	Ultima salida de Europa	Llegada a Buenos Aires	Correo
6 de abril.	Cádiz: 8 de abril	24 de abril.	V. Infanta Isabel.
10 de abril.	Lisboa: 13 de abril	25 de abril.	V. Cap. Arcona.
11 de abril.	Alicante: 12 de abril	19 de abril.	AVION
13 de abril.	Barcelona: 15 de abril.	28 de abril.	V. Conte Rosso.
16 de abril.	Lisboa: 19 de abril.	2 de mayo.	V. Lutetia.
18 de abril.	Alicante: 19 de abril.	26 de abril.	AVION
19 de abril.	Barcelona: 21 de abril.	2 de mayo.	V. Campana.
23 de abril.	Barcelona: 25 de abril.	9 de mayo.	V. Giulio Cesare.
24 de abril.	Lisboa: 27 de abril.	12 de mayo.	V. Alcántara.
25 de abril.	Alicante: 26 de abril.	3 de mayo.	AVION
30 de abril.	Lisboa: 3 de mayo.	16 de mayo.	V. Cap. Polonio.
2 de mayo	Alicante: 3 de mayo.	10 de mayo.	AVION

La correspondencia aérea llega a Río de Janeiro y principales puertos de 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 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.

Compagnie Générale Aéropostale.—Avenida del Conde de Peñalver, 17. Madrid.

actualidad postal

LA CAJA POSTAL DE AHORROS.

En el mes de marzo último se cumplió el XV aniversario de la creación del servicio de Ahorro Postal. El Consejo de Administración, en su deseo de continuar la propaganda del ahorro, a la que con toda perseverancia se viene dedicando, ha acordado que las sesiones que semanalmente celebra en Madrid se trasladen a algunas de las provincias en las que todavía no ha tenido lugar el Certamen Nacional de Ahorro, a fin de ponerse en contacto directo con la mayor parte de los titulares de la Caja Postal.

La labor por ésta realizada es en extremo interesante. Desde el año 1839 al de 1926, el ahorro en España no había podido rebasar la cifra de 600 millones de pesetas.

En la actualidad el número de titulares de la Caja Postal de Ahorros es de 906.542, y su capital rebasa los 276 millones.

El acuerdo del Consejo de administración de desplazarse algunas veces para difundir la previsión dará, a no dudar, los mejores resultados. Con dichos actos coincidirá la celebración de concursos para premiar trabajos meritorios respecto al ahorro que oportunamente se anunciarán.

En el aniversario del establecimiento de la Caja Postal de Ahorros creemos oportuno dar a conocer a nuestros lectores varios datos que demuestran la marcha próspera de este servicio.

En los quince años que lleva de existencia se han abierto 1.325.984 cuentas por un importe de 281.626.656 pesetas; se han verificado 8.861.691 imposiciones ulteriores por 692.190.499 pesetas. Los reintegros parciales ascienden a 2.706.847 por 637.140.359 pesetas, de los cuales 38.578, por un importe de 84.666.389 pesetas, corresponden a compras de valores del Estado por cuenta de los particulares; los reintegros totales ascienden a 419.604 por un total de 140.417.419 pesetas. Se han vendido sellos de Ahorro por un total de 3.278.565,70 pesetas, habiéndose aplicado en volantes 3.125.685.

Los intereses abonados en las cuentas de los titulares ascienden a 56.804.267 pesetas, y la cantidad entregada por intereses capitalizados a 2.194.883.

Los gastos de la Caja Postal ascienden en total a 22.005.940 pesetas, y los beneficios a 32.506.555,17.

El capital de la Caja en 1 de enero del corriente año asciende a 265.016.327,55, invertidos en valores del Estado por un total de 300.067.800 pesetas nominales, correspondientes a 906.380 imponentes, que representan una cifra superior al 4 por 100 de la población total de España.

actualidad industrial

SEGUNDO CONGRESO NACIONAL DE LA MADERA Y DE INDUSTRIAS DERIVADAS.

—El segundo Congreso nacional de la Madera y de Industrias Derivadas se celebrará en Madrid, del 20 al 31 de mayo próximo. La reunión de elementos relacionados con la producción, la técnica, el comercio y la industria de la madera y demás productos derivados de los bosques, le da extraordinaria importancia.

El Congreso se dividirá en las secciones siguientes:

Primera. Propiedad y explotación forestal.—Producción, guardería, seguros, crédito, legislación, tributación, etc.

Segunda. Transportes.—Forestales, por

carretera, Fluviales, por ferrocarril, marítimos.

Tercera. Industrias de la madera.—Talleres de Aserrio, Carpintero, encofrados, ebanistería, chapas y tableros, tonelería, envases y estuches, Industrias similares, legislación industrial.

Cuarta. Material ferroviario, postes de líneas telefónicas, telegráficas, etc.

Quinta. Maderas coloniales.—Explotación, transportes y fletes, derechos de aduanas, tarifas ferroviarias, aplicaciones industriales, fomento del consumo en España, exposiciones de maderas y productos forestales.

Sexta. Comercio e importación de maderas.—Aranceles y tarifas.

Séptima. Montes de resinación.—Industria resinera y derivados.

Octava. Alcornocales e industria corchera.

Novena. Industria de la carbonización y destilación.—Carbones pequeños, polvo

de carbón, aglomerados, Gasógenos, aplicaciones, productos químicos.

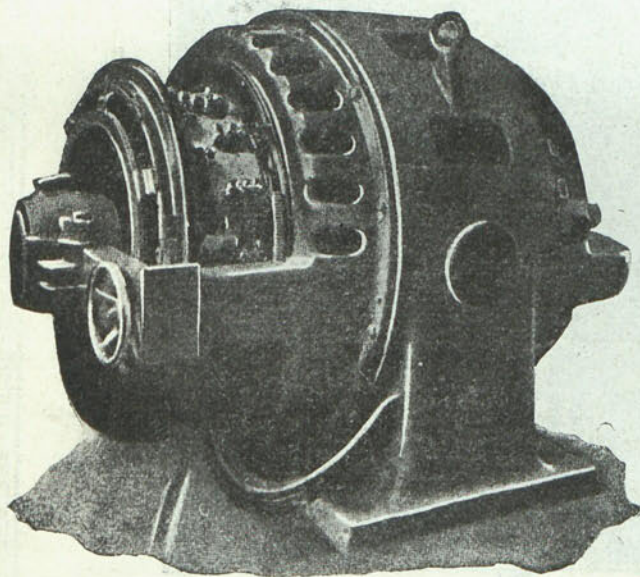
Décima. Otras industrias.—Celulosa, pastas para papel, papel carbón, libros, diarios y revistas, seda artificial, etc.

Proyéctase también una exposición de maderas, maquinaria y productos principalmente de los procedentes de las colonias españolas, que servirá de ensayo para otro certamen de igual género, pero de mayor importancia.

Las personas o entidades que deseen colaborar de algún modo a ambas manifestaciones del trabajo patrio, pueden dirigirse a la Secretaría de la Comisión, San Fernando, 65, Madrid; antes del primero de mayo próximo.

Todos estos importantísimos acuerdos serán hechos públicos en los documentos oficiales del Consejo, que tan bien recibidos son siempre por industriales y financieros, interesados principalmente en la resolución de tales materias.

ARTES GRÁFICAS. - SUCESOES DE RIVADENEYRA, S. A. - MADRID



MOTORES TRIFÁSICOS DE COLECTOR

≡ A S E A ≡

Reúnen las características del motor Shunt con una regulación de velocidad muy amplia.

Tienen la velocidad independiente de la carga y de las variaciones en la tensión.

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

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

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

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE ELECTRICIDAD

MADRID

Calle de Recoletos, 12

Apartado 483

ASEA

BILBAO

Henao, número 2

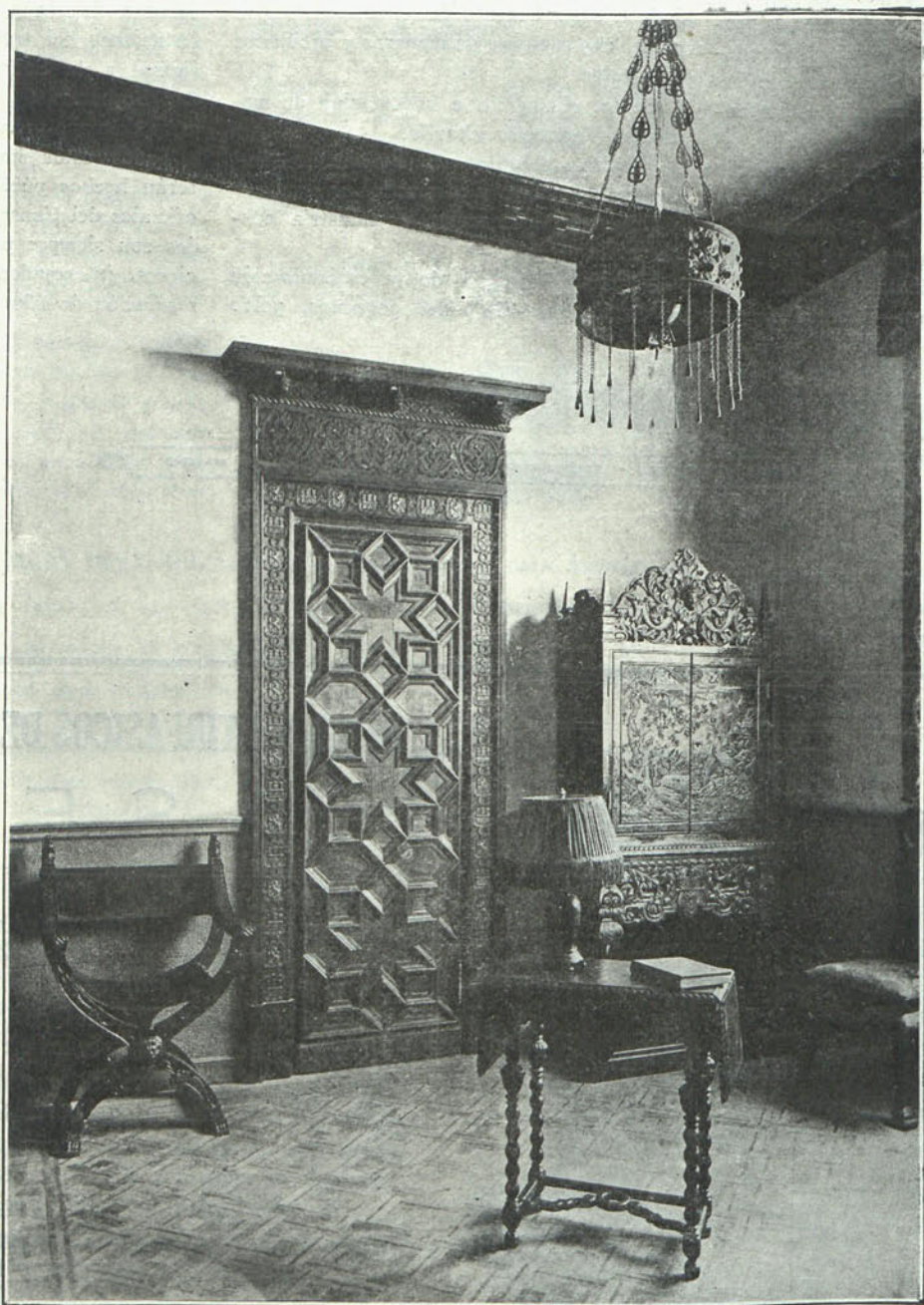
Apartado 255

MUEBLES

TAPICERIA

CARPINTERIA ARTISTICA

LUCIANO MATAS



Calles: Maudes, 10 y 12, y Alenza, 20

Teléfono 30629

M A D R I D

OBTENCION SIMULTANEA DE CINCO DOCUMENTOS
efectuado con la

CONTABILIZADORA Burroughs

Máquinas de Sumar, Facturar, Calcular y Contabilid

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 EXTRA		DESCUENTOS			VARIOS A DEDUCIR	TOTAL GANADO	NETO A PAGAR	FECHA	Nº DE ORDEN
HORAS	IMPORTE	HORAS	IMPORTE	IMP.	ECON.	ABEL.					
4,800	57,60	5,00	7,50	1,95	12,75		14,70	65,10	50,40	NOV 12	1
4,800	43,20			1,30	4,70	5,25	11,25	43,20	31,95	NOV 12	3
4,600	64,40	7,50	11,13	2,33	15,40		17,73	77,53	59,80	NOV 12	4
4,725	70,88	12,00	22,50	2,80		25,00	27,80	93,38	65,58	NOV 12	6
4,400	22,00			66			66	22,00	21,34	NOV 12	9
4,800	4,800	15,00	18,75	2,00	9,20		11,20	66,75	55,55	NOV 12	10
4,200	33,60			1,01	7,25	5,00	13,26	33,60	20,34	NOV 12	11
4,800	96,00	16,00	40,00	4,08	26,30	25,00	53,38	136,00	80,62	NOV 12	12
4,600	32,20	8,00	7,00	1,18		15,00	16,18	39,20	23,02	NOV 12	16
4,800	84,00	15,00	32,81	3,50	9,35	5,00	17,85	116,81	98,96	NOV 12	19
				141,69	20,81	84,95	80,25	186,01	69,357	507,56	

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
2315	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
13,45	114,15	98,70	OCT 29	19
14,75	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	NETO A PAGAR	FECHA	Nº DE ORDEN
17,85	116,81	98,96	NOV 12	19

RECIBO

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

VARIOS A DEDUCIR	TOTAL GANADO	NETO A PAGAR	FECHA	Nº DE ORDEN
98,96			NOV 12	19

DEL COBRO

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

L. AMADOR E HIJO

Plaza Villasis, 1 - Sevilla

Bodegas de exportación
de vinos finos en Man-
zanares (Ciudad-Real)
y La Palma (Huelva)

Soleras de vinagre de vino puro

Depositarios para Se-
villa y su provincia
del "Rioja Clarete"

Compañía Vinícola del Norte
de España. - Bilbao-Haro

E. RODRIGUEZ DE LA BORBOLLA

Agente de Aduanas :: Consignatario de buques

Avenida Reina María Cristina, 3 - Sevilla

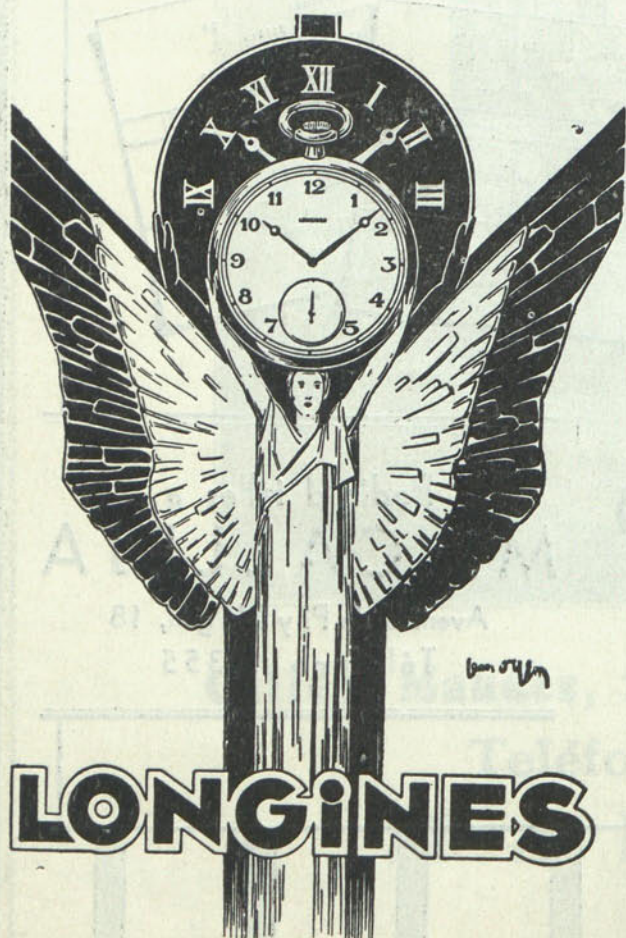
Agente de la Compañía
Naviera SOTA Y AZNAR
de Bilbao

Servicios regulares semanales
rápidos y corrientes para
todos los puertos de España

Servicio quincenal con los
puertos de Liverpool, Glas-
gow y Swansea

Dirección telegráfica y telefónica: BORBOLLA

Claves:	{ A. E. C 5. ^a	Teléfonos:	{ Oficina } 24442 24905 { Muelle } 31579
	{ Scot's 1910		



EMILIO ARJONA DIAZ



Almacén
y
exportación
de
corcho
en
plancha



Bornizos
Refugos
Desperdicios

DIRECCION
TELEGRAFICA:
ARJONA

LUIS MONTOTO, 20 - 22
SEVILLA

Centro Técnico de Fumigación

CASA AUTORIZADA PARA EL EMPLEO DEL ACIDO CIANHIDRICO
POR R. O. DE 14 DE FEBRERO DE 1929 (GACETA DEL 16 DEL MISMO MES).

DIRECTOR: CONSTANTINO GRIMA

OFICINA CENTRAL
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
A F E R O G O Z A L B O, 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: 1800-56986

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

ESPECIALIDAD EN GUARNECIDOS Y RECTIFICACION DE

RODILLOS DE CAUCHO PARA ROTATIVAS E IMPRENTAS

CAMARAS "VICTORIA" REFORZADAS
PARA AUTOMOVILES

SECCION ESPECIAL PARA REPARACION DE NEUMATICOS Y CAMARAS CON GARANTIA

MINERO SIDERURGICA DE PONFERRADA S. A.

Domicilio social: ALCALA, 31
MADRID

Propietaria de las Minas de hulla y antracitas de la
cuenca de Villab'ino (León)

Fabricación de aglomerados
de inmejorable calidad



Carbones para ferrocarriles, usos
industriales, calefacciones, cocin-
nas, etc., etc. Grandes abastece-
dores de las Compañías del Nor-
te de España, de Madrid a Zara-
goza y Alicante, Oeste de Espa-
ña, Compañías de Electricidad,
Fábricas de alcoholes, Hidroeléc-
tricas, Azucareras, Cementos, et-
cetera, 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 lento,
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 SUCURSALES

Barcelona (Sans, San Andrés, Gracia, Rambla del
Centro, Plaza Comercial, Estación de Francia, Sa-
rriá, Clot), Madrid, Gerona, Lérida, Tarragona, Is-
las 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 Mont-
buy, Calella, Coll-Blanch, Figueras, Hospitalet, Hos-
talrich, Ibiza, Igualada, Llagostera, Malgrat, Man-
resa, Masnóu, 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

Teléfs: Oficinas, 12840; Gerencia, 12847

*Agencias en Sevilla, Granada, Puente
de Vallecas y Alcalá de Henares*

Capital: 100.000.000 de pesetas.

Realiza toda clase de operaciones bancarias y espe-
cialmente se ocupa de la compra y venta de valo-
res en las Bolsas de España y extranjero.—Descuen-
tos y cobro de cupones y títulos amortizados.—Des-
cuentos y cobro de letras.—Giros y cartas de cré-
dito.—Custodia de valores, metales preciosos y al-
hajas.—Cuentas de crédito con garantía de valo-
res 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 energético
No es cáustico, corrosivo ni venenoso*

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

Cura la glosopeda, varna o roña, muermo, arestín, rozaduras, 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

Teléfonos

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 PNTE. 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 VIA, 21 y 23

**MAQUINARIA ELECTRICA
 EN TODAS SUS APLICACIONES**

OFICINAS TECNICAS EN

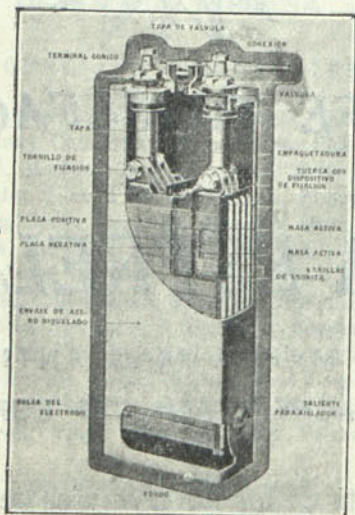
BARCELONA: CORTES, núm. 647
 BILBAO: LUCHANA, núm. 8
 GIJON: JOVELLANOS, núm. 22
 SEVILLA: ALBAREDA, núm. 33

LAMPARAS "METAL" ALUMBRADO PERFECTO

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

**EMPRESA DE TRANSPORTES
 LESPES Y SOLER**

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

Vagones Capitonés para el transporte de muebles sin embalar.

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

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



ACEITE
PURO DE OLIVA



SALGADO S.A.

PEDIDO 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:

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

la máquina de escribir

cumbre

por sus cojinetes

de bolas



VICTOR

la más completa

Calculadora

MADAS

la de mejor reputación

MADRID
Montera, 28

Rudy Meyer

BARCELONA
Ronda de San Pedro, 25

A S L A N D

**CEMENTO
PORTLAND
ARTIFICIAL**

**500.000
TONELADAS
DE
PRODUCCION
ANUAL**

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

**PIDANSE CERTIFICADOS DE ENSAYOS
EN LOS LABORATORIOS OFICIALES ::
:: :: NACIONALES Y EXTRANJEROS**

**BARCELONA
PASEO DE GRACIA, 45**

**MADRID
MARQUES DE CUBAS, 1**

**BILBAO
RODRIGUEZ ARIAS, 8**

Dirección Telegráfica y Telefonica:

A S L A N D

SOCIEDAD MINERA Y METALURGICA DE PEÑARROYA

SOCIEDAD ANÓNIMA

CAPITAL: 73.125.000 FRANCOS

Domicilio social en París: DIRECCIÓN EN ESPAÑA:
PLAZA VENDOME, 12 ALFONSO XII, NÚM. 30.-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,
ALFONSO XII, NÚM. 30. — 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

COMPANIA COMERCIAL IBERICA

ALFONSO XII, NÚM 16. — MADRID



RESERVADO