XXXI-6ª

# REVISTA DE COMUNICACIONES

MADRID

529

## SUMARIO

Don Cayetano Alcázar Molina.—El Reglamento orgánico de Correos. Del problema ferroviario: El orden en su planteamiento y resolución, por *V. Aleixandre Merlo.*—Ambulantes marítimas, por *Serafín Ocón.*—Para las comunicaciones con América: Residencias postales, por *Jato y Orós.*—El VII Salón de Aeronáutica.—Acerca de «La obra de España en América, por el *Dr. J. Francisco V. Silva.*—Sección jurídico-administrativa, por *Julián Moro Pérez.*—Agresión a un Administrador de Correos.—Libros y Revistas.—Aspiraciones postales (continuación).

© Biblioteca Nacional de España

**Concesionarios exclusivos para España:**

# TRUST MECANOGRÁFICO

**MONTERA, 29 :: MADRID :: TEL. 2.777-M**

**SUCURSALES:**

BARCELONA.—Fontanella, 15. Tel. 3.164-A
SEVILLA.—Rioja, 14. Tel. 751.
VALENCIA.—Paz, 17. Tel. 949.
BILBAO.—Escuza, 6.

---

ALMACÉN DE PAPEL

POR MAYOR Y MENOR

o o o

## BALBINO CERRADA

∴ ∴ ALMANAQUES ∴ ∴

Y CROMOS PARA ANUNCIOS

PAPELES DE TODAS CLASES

∵ ∵ PARA EMBALAJES ∵ ∵

Plaza de Matute, 6 TELÉFONO NÚM. 50-05

---

# CARTERAS

para Carteros y Peatones

Constructores del material de cuero para la Dirección General de Correos, Cartería y Giro Postal.

Proveedores de bramantes especiales para el Correo Central, Estafeta de Cambio y Administraciones principales.

Se hacen envíos a provincias.

ALVARO Y MATEOS

SUCESORES DE DOMINGO BARTOLOME

TOLEDO, 40 y 42
Teléfono 40-98 M.

MADRID

© Biblioteca Nacional de España

Año I. Madrid 12 de abril de 1922. Núm. 5.

# REVISTA DE COMUNICACIONES

REDACTORES. — Alcázar (Cayetano); Alcixandre (Vicente); Bermúdez (Antonio); Díez Frías (Tomás); Estévez (Enrique); Fernández Almagro (Melchor); Fernández Charrier (Carlos); González García (Juan); Lizcano (Ricardo); Moro (Julián); Solís (Emilio); Sobrino (Andrés); Silva (Dr. J. Francisco V.) y Terreros (José).

Correos, Ferrocarriles, Transportes, Comercio, Industria, Navegación, Economía y todos aquellos asuntos que afecten a las comunicaciones en la parte española y en su relación con América. (Cuidará especialmente del progreso de la organización postal española.)

**Se publica los días 12 y 27 de cada mes.**

Precios de suscripción.

| | | |
|---|---|---|
| **Madrid y provincias** | **1,00 pta.** | al mes. |
| **Un trimestre** | **3,00** | » |
| **Un año** | **12,00** | » |
| **AMÉRICA** (todos los países comprendidos en el Convenio Hispanoamericano). | **1,25** | » » |
| **EXTRANJERO** | **1,50** | » » |

ANUNCIOS: PRECIOS CONVENCIONALES

COLABORADORES.—Calvo (Bienvenido), Oficial de Correos; Francés (José), Fuentes (Ismael), Representante de El Salvador; Jiménez Asúa (Luis), Catedrático; Ocón (Serafín), Jefe de Correos; Ortega Munilla (José); Rodríguez Mata (E.); Sáinz Rodríguez (Pedro), Catedrático.

DIRECTOR
**D. Domingo Romero (abogado).**

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
PLAZA DE PROVINCIA, 3

ADMINISTRADOR
**D. Marcelino Fernández Amantegui.**

## DON CAYETANO ALCÁZAR MOLINA

Oficial del Cuerpo de Correos, Doctor en Derecho y en Filosofía y Letras,
a quien por unanimidad ha propuesto el Tribunal correspondiente para la Cátedra de Historia en la Escuela Nacional de Correos.



© Biblioteca Nacional de España

# El Reglamento orgánico de Correos

Una ligerísima variación acaba de sufrir. En la *Gaceta* del 7 del mes corriente se ha publicado un Real decreto modificando algunos artículos de aquel Cuerpo legal.

La reforma se refiere a la inhabilitación establecida para el ascenso de los funcionarios que por cualquier motivo hubieren sido castigados como autores de faltas muy graves, determinando los recursos que pueden entablarse, las normas a seguir y el procedimiento a que han de ajustarse las peticiones para alcanzar la aminoración o anulación de aquella corrección accesoria.

Se mantiene, sin embargo, la inhabilitación con carácter perpetuo para los que sean corregidos con el máximum de postergación. Subsiste, pues, por encima de lo principal lo derivado o accesorio, y se mantienen preceptos con arreglo a los que un funcionario a quien se impone el correctivo de postergación de treinta puestos queda, de por vida, privado del derecho al ascenso.

La modificación, como se ve, además de incompleta, no ha podido ser más modesta, aun cuando tienda a humanizar un Reglamento duro en realidad, sin flexibilidad alguna, inadecuado para los tiempos que corremos y lleno de lagunas y lunares. En él los funcionarios postales no han encontrado nunca ni encontrarán jamás medios de defensa, por mucha que sea la razón que les asista.

Su reforma, ya que antes no se ha hecho, se impone, y debe ser total, absoluta e inmediata.

Señor Director general..., perdónenos que así le interpelemos. ¿Por qué no se decide y la acomete conjuntamente con la del otro Reglamento, el de servicio, que también está ya hecho una verdadera lástima? Tenga la seguridad de que es la obra más fundamental que de momento puede hacerse en Correos, y que el Cuerpo sabría agradecérsela, conservando de usted, si consiguiera llevarla a cabo, recuerdo imperecedero.

Don Emilio Ortuño, hombre despierto como pocos, acometió, la última vez que ocupó la Dirección de Correos, secundado, en la forma en que él solo sabía hacerlo, por aquel jefe ilustre que se fué y... no volverá, desgraciadamente (a D. Manuel V. Tutor nos referimos), la obra de recopilar los Reglamentos de Correos, adicionándoles cuantas disposiciones posteriores habían aparecido interpretando, aclarando o modificando sus preceptos.

Pues bien; el *Anuario de la legislación de Correos,* fruto de aquel empeño, se publicó el año 16. De ayer es la fecha. Como lo dejaron, así está y así seguirá por los siglos de los siglos, sin que nadie ponga sobre él sus manos pecadoras, no obstante que "la evolución, que felizmente reforma nuestras instituciones postales, impone una continua modificación de las reglas a que se somete el desenvolvimiento de los servicios"... A menos que un Director de fino instinto y buena voluntad quiera, removiendo obstáculos tradicionales, desarrollar y completar la obra que aquellos hombres empezaron hace más de seis años, llevando a la práctica lo que entonces se propusieron: formar y publicar un Código postal, donde, a la vez que satisfacción a los funcionarios de Correos, se dieren reglas precisas y se establecieren normas en consonancia con las necesidades y el gran desarrollo que han alcanzado todos los servicios.



© Biblioteca Nacional de España

# DEL PROBLEMA FERROVIARIO

## El orden en su planteamiento y resolución

Una nueva crisis política detuvo, otra vez, el examen del problema ferroviario y su resolución. Estaba acordada por el último Gobierno la presentación a las Cortes de un proyecto de ordenación ferroviaria basado en la ponencia del Sr. Maura, ya conocida. Al nuevo Gobierno—ha dicho el señor Bergamín—le preocupa, claro es, el problema; y va a acometerlo decididamente.

Esto es lo que resulta desde luego. ¿Cómo se resolverá? ¿Prosperará el nuevo proyecto de ley que sobre la ponencia primitiva del Sr. Maura parece se decide a presentar el Gobierno. Lo que desde luego está en la conciencia de todos es la imposibilidad de continuar en la actual situación. De seguir en el insostenible y absurdo régimen de tarifas inverosímiles por insuficientes y de sangría suelta para la Hacienda como consecuencia de aquello.

Es palmario, incuestionable —pese a ciertos malabarismos gratuitos en cálculos y previsiones—que así no se puede continuar. Este es punto coincidente de todos.

El desacuerdo evidente entre el precio del servicio ferroviario y su coste, relativamente a todos los demás consumos, resulta cosa admitida por incontestable.

En buena doctrina económica, quien utiliza un servicio, verificando esta clase de consumo, debe de pagarlo. Y, sin embargo, por una inercia—y por una intemperancia política—excesivamente prolongada en España, se lleva mucho tiempo ya en ese período de anormalidad, según el cual todos los contribuyentes han de pagar—por medio de la Hacienda—la forzada baratura de un servicio que utiliza sólo una mayor o menor parte de ellos.

Pese a esta lógica, hasta ahora en España, desde que los desquiciamientos extraordinarios de la guerra dieron al traste con las normalidades económicas, se ha venido manteniendo aquel estado, cargando la Hacienda con el desequilibrio de las explotaciones ferroviarias, porque desde un principio no se llegó a la justa remuneración del servicio estableciendo el precio equitativo y adecuado.

Urge, desde luego, subsanar cuanto antes este prolongado error, cuya situación de tal modo pesa sobre el Erario público; pero, claro es, siempre sobre la base de tener en cuenta los dos términos. Es decir, curar esa llaga viva de la economía nacional—según frase del Ministro de Hacienda—, ma. estableciendo al mismo tiempo el sustitutivo económico que sostenga, que permita el sostenimiento de la explotación ferroviaria con sus cargas y dé una natural remuneración a los capitales. Hacer lo primero sin lo segundo sería tanto como dejar cojas las economías de esta clase, que se vendrían a tierra, desde el momento en que los anticipos de la Hacienda se establecieron porque se consideraron indispensables para la subsistencia de aquéllas. Es preciso que los ferrocarriles se basten a sí mismos.

Claro que el problema ferroviario no se reduce sólo a lo dicho, ni muchos menos. No es sino un punto de partida indispensable, necesario para—suprimida la anormalidad que apuntábamos—enfocar decididamente la irretrasable reorganización del servicio, con todos los radicalismos que fueran menester.

La estabilización definitiva de aquellos servicios, la habilitación de las actuales redes para que respondan a las exigencias de la economía nacional, las rectificaciones consiguientes, la construcción de las nuevas líneas que se estimen indispensables, la aportación de los capitales necesarios para realizar la empresa..., son cosas que admi-



© Biblioteca Nacional de España

ten ya poca demora y que urge preparar y planear debidamente.

Aunar voluntades y concordar criterios: he aquí lo difícil. Hacer la obra meditada por un órgano amplio, adecuado y competente: he aquí lo que estimamos insustituíble y que vendrá a salvar o a vencer aquella dificultad.

Por eso en el orden del acometimiento del problema ferroviario, debiera tenerse en cuenta esa dificultad y no exponerse a un fracaso pretendiendo de una vez, en un solo trance, resolverlo en su plenitud.

A eso debe irse, a su plena resolución, pero escalonadamente. Para lo cual no sería lo mejor un proyecto presentado a las Cortes con arreglo a un criterio personal y trazado a espaldas de determinados elementos—tales, por ejemplo, los propios actuales explotadores de las líneas—. Con ello no se conseguiría la concordancia de voluntades indispensable, sino en todo caso, suscitar recelos, malas disposiciones, y exponer la reforma a su malogración, por precipitada y falta de armonía.

Mas como la actual situación es insostenible y no debe continuar esa suelta sangría de la Hacienda, el principio de que el servicio debe bastarse a sí mismo, llevado a la práctica, puede resolver la primera parte del problema. Elevando los precios con arreglo al coste de la explotación con sus cargas, se suprime la necesidad del auxilio de la Hacienda, y la masa de contribuyentes innominada se libera de esa carga que no le corresponde, y que debe gravitar, como cada uno de los consumos, sobre el que los realiza.

Para valorar esa elevación y los términos en que se realizaría, el Consejo Ferroviario, creado desde luego, podría ser el órgano adecuado. De la heterogénea composición del mismo se obtendría el aumento solamente indispensable, y los diferentes elementos en él representados se compensarían debidamente, en su estudio para que aquél no alcanzase mayores proporciones de las justas. De este modo podría, desde luego, suprimirse el régimen de anticipos a las Empresas ferroviarias.

Y esto sin perjuicio de que ese mismo Consejo, tan amplio como fuere menester, concurra inmediatamente después a resolver el problema ferroviario en su plenitud, acometiéndolo totalmente.

Con el tacto y la ponderación necesarios podría crearse ese órgano adecuado, armónico, que primero estudiase el asunto de las tarifas como queda indicado, y luego mediatamente resolvería de una vez todas las demás cuestiones, trazando el proyecto a someter a las Cortes, que no se resistirían, por las condiciones del mismo, a una fácil aprobación.

Garantía de aquellas condiciones sería la composición del órgano que lo redactara, en el cual coincidirían representantes de elementos tan diversos como la propia Administración pública, las entidades económicas (Cámaras de Comercio e Industria, Asociaciones de diferente índole), las propias Compañías explotadoras, etc. De la discusión y estudio sería dable un proyecto justo y adecuado que resolviera el problema y convirtiese las comunicaciones ferroviarias en lo que no son y reclama la economía nacional.

Para ello es interesante el orden en el planteamiento, y por eso, de este modo y por el orden dicho, quizás se pusieran los medios que facilitasen su consecución, permitiendo la supresión rápida de los auxilios financieros que pesan sobre la Hacienda pública, y más tarde la resolución total del conjunto de cuestiones que integran todo el problema para España.

V. Aleixandre y Merlo.

González e Hijos
Fabricantes de muebles
Atocha, 31 - Ríos Rosas, 32



© Biblioteca Nacional de España

# AMBULANTES MARÍTIMAS

II

No creí que fueran tantos los que se interesan por el establecimiento de las ambulantes marítimas. Celebro que sean muchos.

Y deduzco que son muchos de la gran cantidad de cartas que recibo alentándome para que siga escribiendo sobre estas ambulantes y pidiéndome aclaraciones y detalles.

De ahí que crea lo mejor que este artículo lo dedique exclusivamente a tratar de aquellos extremos a que se refieren dichas cartas.

* * *

Cierto que es muy poco un correo mensual del Mediterráneo a Buenos Aires, pero... no hay más, mis queridos compañeros. La ley de Comunicaciones marítimas no le da un carácter primordial al Correo. Tampoco se lo dan las muchas disposiciones adicionales. Los servicios regulares establecidos por esa ley tienden, ante todo, al tráfico comercial, y la Dirección de Correos queda muy al margen: apenas si tiene participación en cuestiones que tanto nos afectan.

Quizá andando el tiempo, cuando dejemos de rodar por la pendiente, que será alguna

VAPOR CORREO "INFANTA ISABEL DE BORBÓN".—Salón de fumar.



© Biblioteca Nacional de España

vez, pues los hombres no somos eternos, y a unos substituyen otros en determinados cargos confiados al Cuerpo, tendremos vara alta en los correos marítimos. Hasta entonces, hay que conformarse resignados. Esto no quiere decir que nos crucemos ahora de brazos. La creación de las ambulantes marítimas es un *acto de presencia,* que pudiera y debiera ser el primer paso para la reconquista de derechos indebidamente abandonados.

* * *

Lleva también razón un distinguido compañero que me escribe lamentándose del uso abusivo que se hace de *nuestra bandera,* de la bandera de correos marítimos.

En efecto: en cuanto una Empresa naviera obtiene el contrato para el transporte de correspondencia, iza en todos los barcos de su flota la bandera de buque-correo, aunque muchos de ellos estén dedicados a otros servicios.

Y accediendo a un ruego de dicho compañero, y para conocimiento de los demás, ya que en nuestra legislación no se hace mención de estos asuntos, que considero interesantes, me ocuparé brevemente de los privilegios y estimación de que ha gozado siempre el correo a flote.

Carlos III, por decreto de 28 de mayo de 1785, creó la bandera nacional. Dicho Real decreto y el art. 1.º de la Instrucción, aprobada por otro de 10 de diciembre de 1878, determinan que la bandera nacional de guerra conste de tres listas: encarnada la superior y la inferior, y amarilla la del centro; ésta de doble anchura que las anteriores y con escudo Real, constituído sólo por los cuarteles de Castilla y León, con corona encima.

Antes se usaba la bandera blanca, que importó de Francia Felipe V, y que, como bandera de dinastía y no de nación, se arbolaba en buques de distintos países, ocasionándose por tal circunstancia muy lamentables confusiones y hasta el hecho de que pudieran batirse buques con la misma insignia.

El art. 2.º, título primero, tratado IV, de las Ordenanzas de la Armada de 1793, dispone que los buques-correos arbolen una bandera igual a la nacional de guerra, pero orlando el escudo con una palma y un ramo de oliva, enlazados en una cinta de los colores de la banda de Carlos III.

Posteriormente, y por el art. 2.º de la Instrucción de 1878, se dispuso que la bandera de los correos marítimos sea también la nacional de guerra, con una *C* a la izquierda del escudo y una *M* a la derecha, ambas de color azul.

Los otros buques mercantes no podrán arbolar esta bandera, sino una de cinco listas: amarillas la del centro, la inferior y la superior, y rojas las intermedias; sin escudo, corona, letras o indicación alguna. Esta bandera substituyó a la que se describe en las Ordenanzas de 1748, y que era blanca, con la cruz de Borgoña en el centro.

Además se concedió a los buques-correos, mientras tuvieran a bordo correspondencia, el uso de gallardete.

Así es que sólo los barcos en *viaje de correo* deben izar nuestra bandera, y para lo sucesivo debemos solicitar que el uso de gallardete se conceda únicamente a los buques en que hubiera estafeta a cargo del Cuerpo de Correos.

* * *

¡Qué equivocados están los que me dicen que son *mucho lujo* dos turnos para cada buque! Ignoran, sin duda, que los dos barcos a que me refería en el artículo anterior llegan a Barcelona en los últimos días de cada mes, y salen de nuevo para América el día 3 del mes siguiente, y que los oficiales de Correos no son profesionales de la vida de mar.

Es más: no creo justo que a los oficiales, durante los dos meses, aproximadamente, de descanso en tierra, se les imponga obligación alguna.

Quizá sea esto un lujo, porque estamos acostumbrados a establecer servicios a costa de esfuerzos abrumadores del personal; pero yo no propondré jamás enormidades de esa naturaleza.

* * *



© Biblioteca Nacional de España

Estoy de acuerdo con los que opinan que los nombramientos de oficiales a bordo deben hacerse por un tiempo limitado: seis viajes redondos de Barcelona a Buenos Aires, o sean dos años, como máximum, en esta línea.

La permanencia prolongada en ciertos puestos crea *castas* de privilegio, y eso debe desaparecer. Los que aspiren a esos cargos, reuniendo, claro es, las condiciones que deben exigirse—de las que ya nos ocuparemos—, no han de estar esperando a que los oficiales embarcados se cansen de la vida de a bordo, pues muchos, los más, renunciarían después del primer viaje, pero otros se harían eternos en los barcos, y hasta es posible que para conseguirlo renunciasen ascensos.

* * *

No faltan, desgraciadamente, los que cuando leen trabajos de esta índole—proyectos que se separan de toda rutina, de la quietud suicida—hacen un gesto desdeñoso, de superioridad, de hombres enterados y, por ende, escépticos.

¡Bah! Conozco muy bien el alcance de esos gestos y las desdeñosas medias palabras de incredulidad. Los emplearon hace más de un año, con motivo de un proyecto de decreto que sometí a la consideración del Sr. Conde de Colombí, decreto por el que se daba al Cuerpo de Correos una organización distinta de la actual y nuevos nombres a las diferentes categorías, buscando haberes diferentes también, puesto que, por nuestro esfuerzo continuado y nuestra responsabilidad en la práctica de los servicios, no debemos ser iguales a los demás funcionarios del Estado, salvo alguna excepción. Y... ahora esos mismos escépticos se suman a una petición análoga del Cuerpo en masa, y hasta se exaltan defendiendo la *nueva* teoría. Y es que a veces el escepticismo es producto de cerebros tardos.

Por eso no se preocupen ni se desanimen, oigan lo que oigan, los entusiastas de la creación de las ambulantes marítimas. El proyecto será una realidad más pronto o más tarde: es cuestión de oportunidad y de saber plantearlo.

Y como hay mucho que decir sobre estas ambulantes, lo reservo para números siguientes de Revista de Comunicaciones, que quiere dar a este tema toda la amplitud que merece.

Serafín Ocón.

# Para las comunicaciones con América

## RESIDENCIAS POSTALES

Hemos publicado en "El Sol", y en la "Página Iberoamericana" la idea de establecer residencias postales españolas en América y americanas en España.

Por razones de espacio no hemos podido extendernos acerca de la extensión y servicio de estas oficinas. Al traer la idea a la Prensa profesional, usando de la amplia hospitalidad de Revista de Comunicaciones, daremos todo el desarrollo necesario a este proyecto.

Con estas residencias se realizaría el intercambio de empleados postales; pero además de esta y otras razones sentimentales que abonan en favor del proyecto, hay otras de orden material relacionadas con nuestros compatriotas residentes en América y otras que afectan a la industria y al comercio de nuestro país con América.

Con estas oficinas se ganaría para la correspondencia de y para España los días que está en país de origen en espera del vapor correo, sin ganar nada en su ulterior trabajo y distribución o sometida a un trabajo insuficiente y no siempre completamente acertado.

No creemos que la idea encontrase grandes dificultades en las esferas políticas de América ni fuese mirada con hostilidad por nuestros compañeros del otro lado del Atlántico, puesto que el establecimiento de estas oficinas, su servicio, etc., serían con la autorización del Gobierno respectivo y en relación estrecha con la Posta del país.



© Biblioteca Nacional de España

Bajo ningún concepto constituye esto una intromisión en el servicio de cada país ni envuelve ningún concepto molesto para ninguno de ellos. El establecimiento de estas oficinas sería dentro del más amplio régimen de igualdad a base de concesiones mutuas, iguales en cantidad y calidad, por parte de todos y cada uno de los países firmantes del convenio.

Las residencias postales son el complemento ideal y necesario a los agentes marítimos, constituyen la seguridad de un trabajo suficiente para su rápida distribución en el país de destino a su inmediata llegada, sin aglomerarse en las actuales oficinas de cambio.

En sucesivos artículos iremos desarrollando la idea.

JATO Y ORÓS.


**BANCO CENTRAL**

**Alcalá, 31.—MADRID**

CONTINUADOR DE LOS NEGOCIOS DE LAS CASAS

**Aldama y C.ª, Sucesores de A. Jiménez y Banco de Albacete**

**Capital: 200.000 000 de pesetas.**

**SUCURSALES**

Albacete, Alicante, Almansa, Andújar, Arévalo, Avila, Barcelona, Ciudad Real, Córdoba, Lorca, Lucena, Málaga, Mora de Toledo, Murcia, Peñaranda, Puente Genil, Talavera de la Reina, Toledo y Villacañas.

BANCO FEDERADO: Banco de Vitoria, Vitoria

**BANCOS Y BANQUEROS ASOCIADOS**

Crédito de la Unión Minera, **Bilbao;** Crédito Navarro, **Pamplona;** Banco Guipuzcoano, **San Sebastián;** Banco de Santander, **Santander;** Banco Castellano, **Valladolid;** Banco de Crédito de Zaragoza, **Zaragoza,** y señores Hijos de Manuel Rodríguez-Acosta, **Granada.**

**BONOS A VENCIMIENTO FIJO**

**Estos bonos que expide el Banco por el importe de la cantidad que entrega el cliente, devengan un interés de tres setenta y cinco por ciento a seis meses y cuatro por ciento al año.**

**CAJA DE AHORROS**

**En libretas, hasta diez mil pesetas, interés de cuatro por ciento anual.**

Cuentas corrientes con interés en pesetas y en monedas extranjeras. Cuenta de crédito. Compra y venta de valores. Cobro y descuento de letras y cupones. Compra y venta de monedas extranjeras. Giros y cartas de crédito. Seguros de cambio. Depósito de valores, libres de todo gasto para los cuentacorrentistas, y en general toda clase de operaciones de Banca.


# El VII Salón de Aeronáutica

Se ha celebrado en el Gran Palacio de los Campos Elíseos, y responde a un fin: el de hacer conocer al público profano cómo son estos aviones que pueden recorrer diariamente varios millares de kilómetros y que, próximamente, serán utilizados para transportar con toda rapirez—y dentro de una casi absoluta seguridad—a los viajeros que "tienen miedo" a los viajes por el tiempo que en ello se pierde.

El VII Salón Aeronáutico de París deja una impresión de optimismo. Las principales instalaciones son las de las grandes Compañías de transporte aéreo, unidas a las casas constructoras.

La Compañía de los Grandes Expresos Aéreos, que hace el servicio de las líneas París-Londres, París-Bruselas y París-Lausana, sufre la competencia de la Compañía de Mensajerías Aéreas, cuyo gran organizador es "Breguet", y que explota París-Londres, París-Bruselas-Amsterdam y París-Lausana.

La Sociedad general de Empresas aeronáuticas no es otra que la casa Farman; la Compañía Latecoere construye los aparatos de su línea Toulouse-Casablanca; en fin, Ernoul ha asumido la línea Bordeaux-Montpellier.

Es raro el "stand" o instalación en que no figure uno o varios tipos de aviones completamente metálicos.

El Departamento oficial de la Aeronáutica participa también brillantemente con una instalación, de un gran interés pedagógico, en que se sigue la marcha de un avión desde que surge como idea del cerebro que lo proyecta, hasta que llega a volar en el aeródromo, pasando por todos sus estados de construcción y ensayos.

Un cinematógrafo funciona todos los días para proyectar cintas de viajes aéreos, vistas de aeródromos, de fábricas y de experiencias aeronáuticas.



© Biblioteca Nacional de España

# ACERCA DE "LA OBRA DE ESPAÑA EN AMÈRICA"

La revisión de la historia de la América española no es un tema de retórica "hispanoamericanista", sino una base real para la UNIÓN de los Pueblos hispánicos. Felizmente, si está por advenir la última, ya es de las cosas lentas, pero vigentes, la primera.

El deseo, cada día más intenso, de plantear en España un conocimiento actual, efectivo y real, de los países de nuestra América, que corrija olvidos y deslices vigentes en el siglo XIX, se acrecienta desde el punto de vista histórico. De no situarse como se debe el valor de lo que significa el Nuevo Mundo, con su gran mole territorial y su masa de población indígena, se deriva, pues, la incomprensión y la indiferencia con que en la Península se tiene a la aportación de la América hispana a la expansión imperial de España.

Urge entablar una política común entre todos los pueblos de habla castellana y portuguesa en el mundo, y a ella iremos, según el ideal de la Unión interhispánica, situándose todos los países, sin excepción, en plano paralelo y civil.

* * *

*Carlos Pereyra.*—LA OBRA DE ESPAÑA EN AMÉRICA.—8.º, 292 páginas.—"Biblioteca Nueva".—Madrid, 1920.

Afirma el Dr. Pereyra en el prólogo, que contiene interesantísimos puntos de vista, tres notas: *a)* el carácter de tentativa de su libro; *b)* la nota de simplificación, y *c)* la tendencia crítica. De la admiración a España, por el estudio objetivamente ecuánime, con espíritu desinteresado, da testimonio así: "La obra de España fué colosal. Lo fué militarmente. Pero se muestra más grande aún en el orden económico y en el orden moral. Todo ello aparece aquí con el propósito de señalarlo francamente para despertar sentimientos de admiración. Pero como esos sentimientos no existían en el autor antes de comenzar sus estudios, y como le fueron sugeridos por vía tan indirecta que muchos de ellos nacieron revisando afirmaciones antiespañolas de historiadores a quienes consideraba en posesión de la verdad, tienen toda la desinteresada pureza de su origen intelectual."

Y así, concreta los casos de los libros de Cunningham, Launay, Seignobos, Feyel, Bryce, con individualizada referencia crítica. En las contraposiciones dice el autor, con recto criterio, y señalamos dos tipos: "Ahora bien; si acudimos a datos positivos, vemos que toda intensificación en los trabajos extractivos iba acompañada de un avance en la técnica y de un perfeccionamiento en la cultura general. Aquellos aventureros incultos y locos daban tres millones de francos para los primeros gastos de la Escuela de Minería de Méjico, en la que había profesores formados por los célebres maestros de Upsola y de Freiberg. Una de las primeras cátedras de Química que hubo en el mundo, cuando no las tenían muchos países europeos, había sido fundada por esos mismos mineros. ¿No fueron ellos quienes publicaron la primera traducción española de los *Elementos de Química* de Lavoisier? ¿No tenían como texto escolar la obra de Orictognosia escrita por uno de ellos, condiscípulo de Humboldt?"

No silenciaremos que el autor, al puntualizar a Mr. Feyel, escribe, frente a la hispanofobia nutricia de los patriotas de nuestros países desde 1810: "Es obra docente, y, como la de Cunningham, perpetúa la imagen del aventurero español, que no hace sino entregarse a la explotación de las riquezas mineras, exterminando en ellas a la población indígena y comprando millares de negros cada año para arrojarlos a las galerías subterráneas. Allí no se siembra un grano de trigo; no se cría una res ni un carnero; allí no hay



© Biblioteca Nacional de España

árboles frutales, ni caña de azúcar, ni café; allí son desconocidos las escuelas, los templos, los palacios, los acueductos; allí todo es crimen y lujuria. ¿No se dice esto último con una cita de Juvenal?

Muy aleccionadora es una observación del Dr. Pereyra ante estos desmanes de la redacción histórica francoinglesa actual; dice, con justeza, así: "Si se tratara de Grecia, de Roma, de Inglaterra, de Holanda o de cualquier otro pueblo, la crítica europea no consentiría desacatos tan audaces. Pero la crítica europea deja pasar cuanto se refiere a España, porque para ella también no pocas veces Africa comienza en los Pirineos."

Preceden al texto las siguientes sugestivas palabras, que debemos recoger aquí:

*Se ha hecho frecuentemente el paralelo de la obra de España y de la de Inglaterra en América.*

*España llevó conquista; es decir, violencia, destrucción, fanatismo.*

*Inglaterra fué una exportadora de libertad.*

*Por esclavas, por españolas, fueron pobres e inquietas las Repúblicas hispanoamericanas.*

*Por libres, fueron ricas y pacíficas las colonias inglesas.*

*Hay falsedad en estos hechos, y debemos revisarlos.*

*El paralelo se ha fundado en una idealización admirativa de la sociedad angloamericana y en la condenación sin juicio de todo lo español.*

*Hagamos otro paralelo con datos de la realidad.*

Veamos el contenido del texto, agrupando su material por orden sucesivo, para la mejor comprensión, y bajo los epígrafes que introducimos. Exhibiremos lo culminante de su ideología, dado su valor real, y por ello se inferirá la sanidad que encierra su lectura para nuestras juventudes interhispánicas.

*A)* La contraposición yanqui.

I.—Los caracteres de la colonización anglosajona en la América del Norte.

II.—El engrandecimiento territorial, económico y político de los Estados Unidos.

III.—Contraste entre la colonización anglosajona y la de España.

IV.—La esclavitud negra y la esclavitud blanca en las colonias inglesas.

V.—Las libertades políticas.

En la explicación de estos temas el doctor Pereyra afirma conceptos básicos. Veámoslos. Los rasgos, en resumen, de la colonización inglesa son: la proximidad en la ruta marítima, la limitación en el área territorial y la serie fluvial para la penetración; éstos los expone allí. Como se ve, difieren en total de las condiciones españolas y avaloran en su comparación el mérito de éstas en el Nuevo Mundo.

De las emigraciones puritanas es harto ecuánime la opinión del autor, divergente a las melosidades patrióticas unánimes en nuestra América y la Península: "No es verdad, como se dice frecuentemente, que estos emigrantes, republicanos o realistas, hayan sido amantes platónicos de la libertad en busca de una patria consagrada a los ideales de la dignidad humana. Eran gentes tiranizadas que, cuando podían, tiranizaban en la patria de origen o en la nueva. La libertad no surgía como obra de elección, ni existía generalmente en las colonias; si la encontramos al cabo en ciertos momentos, fué como resultado de la diversidad de creencias y de conflictos violentos que necesitaban una conciliación, pero no como libertad generosa para el extraño. Eso nunca. Lo primero que hacía un puritano en Inglaterra al ocupar el Poder público, era perseguir a los realistas; en América agujereaba la lengua de los cuáqueros con un hierro candente. Pero el conflicto fué útil, y gracias a él hubo colonias en que la tolerancia imperó como ley de convivencia necesaria."

Debemos anotar que las colonias inglesas, asiento de los luego futuros Estados Unidos, fueron asentadas en territorios de sin límites posibilidades de expansión, por la vecindad de potencias colonizadoras sin aptitud de *política de imperio*, como estimamos a España



© Biblioteca Nacional de España

y Francia, a cuyas expensas creció el imperialismo yanqui durante el siglo XIX.

Demostrando la capacidad política de la raza inglesa, los diplomáticos yanquis se entendieron con los ingleses, a espaldas de sus aliados los franceses y españoles, firmando el Tratado preliminar angloyanqui el 30 de noviembre de 1782. Por eso tiene razón máxima Ashley al afirmar esto, que cita el Dr. Pereyra: "La mayoría de las victorias de la Revolución se habían ganado por los estadistas en Europa, y no por los ejércitos en América." Y esto obliga a reflexionar en el caso de nuestra raza hispánica, que jamás se columbró, a raíz y después de la guerra civil de 1810-1825, de Independencia o Revolución llamada patrióticamente, un algo similar a la "inteligencia política" para el bienestar común de los Pueblos hispánicos, abandonando el valor efímero y traslativo de una *desmembración de imperio*, como la calificamos jurídicamente ante los ideales del panhispanismo.

El Dr. Pereyra asienta aquí conceptos que implican una visión racional del esfuerzo de España y del de Inglaterra en el Nuevo Mundo; y como desplazan los tópicos hispanófobos, aun de moda escolar, desgraciadamente, en todos los países de nuestra civilización hispánica, les cedemos lugar, así:

"De los hechos referidos se desprende el gran valor de una acción colonizadora circunscripta en una área geográfica relativamente pequeña, con territorios contiguos de expansión veinte veces mayores. Cada movimiento de avance significaba, por una parte, la adquisición de nuevas fuentes de riqueza, y, por otra, una atracción poderosa de inmigrantes europeos, en cifras cada vez mayores.

"Es enorme el contraste entre la humildad de los orígenes y el voluminoso resultado, como es notable el contraste que presentó el soberbio arranque inicial de los conquistadores meridionales con el estancamiento posterior. En un caso tenemos el mejor ejemplo de la economía del esfuerzo, y en el otro el de una disipación máxima de energía: impulsos generosos, desinterés guerrero, o, si se quiere, apetitos también, pero de proporciones colosales, que al satisfacerse agotaban la aptitud misma a que estaba confiada la expansión colonizadora de los pueblos románicos.

"Ahora bien: lo que, en general, podrá decirse de franceses, portugueses y españoles, era más aplicable a los dos últimos, y sobre todo a España, que secó las fuentes de su energía en el acto mismo que marcó el momento culminante de su esplendor."

Como antecedente en el estudio del crecimiento de población de los Estados Unidos, observa el autor, con notable sentido común, esto: que, a pesar de su ruda realidad, sigue ausente en la enseñanza general de nuestros países, y alimenta los emboscados sentimientos antihispánicos, a pesar de que ello constituye el mérito más excelso de España, porque supone la incorporación de los indios a la vida de la civilización occidental; hecho realizado con empeño muy cristiano y con brazo muy católico. Dice: "La formación de las colonias inglesas (Estados Unidos) difiere del caso de los españoles y portugueses (América española), en que fué una convergencia de varios pueblos europeos con total ausencia de elementos indígenas."

En cuanto a la explicación real del florecimiento yanqui material, es muy aleccionadora la opinión del autor, que con dominio económico lo sitúa lejos de la interesada cuando no miope admiración hispanófoba vigente aún.

"Muy diferente es el sentido con que debe interpretarse la corriente emigratoria de la Europa meridional y oriental: los italianos, húngaros, judíos y eslavos, que en grandes masas han acudido a la República norteamericana durante los últimos años del siglo XIX, llevaron un elemento de retraso, pues esas masas no asimiladas, de lenguas extrañas, de vida inferior y de modestísimas pretensiones en el trabajo, fueron la carne barata y dócil explotada por el capitalismo. Y así, mientras la Europa proletaria se sacudía en el movimiento de la organización sindical, los Estados Unidos hacían propietarios o jornaleros privilegiados a sus mejores obreros, y escla-



© Biblioteca Nacional de España

vos sin voz de rebeldía a las masas abyectas importadas como ganado durante más de medio siglo. Pues estas masas ilotizadas contribuyeron con sus músculos a la espléndida civilización material de los norteamericanos."

DR. J. FRANCISCO V. SILVA.

(*Continuará.*)

# Sección jurídico-administrativa.

**La eterna cuestión.—Sobre la Real orden de 21 de enero de 1921. Antecedentes necesarios.—Nuestra asimilación al Cuerpo de Telégrafos.—Las cédulas.—Los consumos.—Los repartimientos. — Examen del decreto presidencial de la Alcaldía de Madrid, negando a los empleados de Correos la exención del recargo municipal sobre las cédulas personales.—Sus consecuencias jurídicas.—Importancia de la cuestión debatida.—Necesidad de que la Superioridad fije una norma segura y eficaz para aclarar de una vez este asunto.—Constitucionalidad de la Real orden que se comenta.**

El Director general, en la visita que semanalmente le hacen los periodistas profesionales, hizo constar que se ocupaba de una manera decidida del asunto de las cédulas de nuestros compañeros postales.

La Real orden de 21 de enero de 1921 ha dado y dará lugar a tantas y tan repetidas consultas de nuestros compañeros, que nosotros, aun sabiendo en el laberinto que nos metemos, vamos a poner nuestros modestos medios para ver si de una vez podemos fijar posiciones sobre una materia que, si es de por sí complicada y de una pesadez abrumadora, se agravó con una disposición que, siendo justa, fué desarrollada de una manera poco clara y desde luego precipitada.

El hecho de que a pesar del poco tiempo que lleva de vida esta Revista hayamos recibido innumerables cartas de compañeros que, acuciados por los Ayuntamientos, no saben qué resolución tomar, las palabras de nuestro Director y el estar a punto de llegar el período voluntario de recaudación de las cédulas personales, prestan al artículo presente una palpitante y apasionada actualidad.

Sirve de antecedente a la soberana disposición que comentamos la de 3 de octubre de 1879, dada como resultado de otras varias que se citan en la parte dispositiva de ésta; son: orden de 17 de noviembre de 1873 del Ministro de la Gobernación de la República disponiendo que las obligaciones de personal y material de Telégrafos sean consideradas para su abono, tan preferentes como las de Guerra.

Orden de 27 de noviembre del mismo año, del Presidente de la República, dispensando del servicio de la milicia nacional a los individuos del Cuerpo de Telégrafos, cualquiera que sea su categoría, librándose así de pagar la contribución marcada.

Las de 24 de agosto, 11 y 23 de septiembre de 1874, en las que se ordena que los oficiales de estación y sección que sean declarados soldados, continúen en el Cuerpo; se recuerda la preferencia de pago a los empleados de Telégrafos, y en la última se establece que los funcionarios de este Cuerpo disfruten de exención de la carga de alojamientos.

La Real orden de 7 de agosto de 1875 dispone que los mozos que al ser declarados soldados se encuentren en Telégrafos, figuren como supernumerarios en los Cuerpos militares a que se les destine y continúen prestando sus servicios en Telégrafos, y en la de 30 de septiembre de 1875, S. M. el Rey ratifica en todas sus partes la orden del Poder Ejecutivo de la República de 23 de septiembre de 1874, que disponía la exención de la carga de alojamientos a los individuos del Cuerpo de Telégrafos, "asimilados completa y absolutamente" a



© Biblioteca Nacional de España

los militares en "activo servicio". Esta asimilación, por Real orden de 15 de diciembre de 1884, es como sigue:

Inspector general, mariscal de campo.

Inspector, brigadier.

Jefe de Centro y director de primera, coronel.

Director de segunda, teniente coronel.

Director de tercera y subdirector de primera, comandante.

Subdirector de segunda y jefe de estación, capitán.

Oficiales primero y segundo, tenientes.

Aspirantes, alféreces.

Conserjes y capataces, sargentos.

Celadores y ordenanzas, cabos.

El Real decreto de 23 de septiembre de 1877 dispensa a las caballerías que transporten material y personal de Telégrafos de los derechos de barcaje, portazgos y pontazgos. Y la de 23 de igual mes del 78 ordena que los individuos del Cuerpo están exentos de la carga de prestación personal.

El texto de la Real orden de 3 de octubre de 1879 me parece ocioso reproducirlo por haberlo hecho ya todos los periódicos profesionales. Estos son los elementos de juicio necesarios para poder ir deduciendo el alcance práctico de la Real orden de 31 de enero del año actual. Pero nuestra labor preparatoria quedaría incompleta si no comentáramos la orden de 29 de agosto de 1882 de la Dirección general de Impuestos, que comunica a los delegados de Hacienda de las provincias, el telegrama siguiente: "A los funcionarios y demás individuos del Cuerpo de Telégrafos se les descontará el impuesto de la cédula con arreglo a su clase, variando esto cuando posean fincas o bienes, entonces obtendrán la que les corresponda por la mayor cuota de contribución, y quedan exceptuados del recargo municipal, según Real orden de 3 de octubre de 1879 de Gobernación."

Por Real orden de 9 de enero de 1900 se declaró exceptuados a los funcionarios de Telégrafos de satisfacer los recargos municipales en los arbitrios de todas clases y en el impuesto de Consumos, y la sección de Gobernación y Fomento del Consejo de Estado emitió dictamen, y de acuerdo con él, se publicó la Real orden de junio de 1901, resolviendo:

"1.º Que los funcionarios del Cuerpo de Telégrafos sólo están exceptuados de los servicios municipales cuando la cobranza se verifique por repartimientos con estricta sujeción a lo dispuesto en la Real orden de 3 de octubre de 1879.

2.º Que respecto del impuesto de Consumos la excepción no puede tener más alcance que la aplicación del art. 306 del reglamento de Consumos de 11 de octubre de 1898 y, por consiguiente, los funcionarios de Telégrafos no gozan beneficio alguno cuando la recaudación se hace por Administración u otro medio distinto de repartimiento, debiendo entenderse modificada en tal sentido la Real orden de enero de 1900."

Invocando las disposiciones citadas se dicta otra Real orden en 11 de julio de 1904 en vista de la consulta elevada a la Dirección general por el Jefe del Centro de Telégrafos de Zaragoza, con motivo de la negativa del delegado de Hacienda a expedir cédulas personales a los funcionarios de este Cuerpo, sin previo pago del recargo municipal, y resuelve que los funcionarios del Cuerpo de Telégrafos están exentos del pago de todo arbitrio municipal, y, por tanto, del "recargo sobre cédulas personales".

Estos son los antecedentes de la cuestión. Con vistas a ellos, la conclusión va a surgir rapidísima. Basta mencionar la ley de 12 de junio de 1911, y habremos salido de un apuro, los lectores, fatigados por la extenso y laberíntico de este artículo, y yo.

En efecto, dicha ley suprime el impuesto de Consumos en un plazo que debió de terminar en 1.º de enero de 1921, y en su lugar los Ayuntamientos pueden establecer con carácter ordinario, para atender a las necesidades de sus presupuestos, los gra-



© Biblioteca Nacional de España

vámenes siguientes: A. Arbitrios sobre los solares sin edificar. B. Recargos sobre los billetes de los espectáculos públicos. C. Recargo sobre consumo de gas y electricidad. D. Arbitrios sobre inquilinatos. E. Arbitrios sobre las bebidas espirituosas, espumosas y alcoholes. F. Arbitrios sobre las carnes frescas y saladas. Y G. En último término, el repartimiento general.

En ninguno de los capítulos que trata de los substitutivos enumerados se habla para nada de exención alguna de tributos a favor de los telegrafistas. Sólo en el capítulo VI se dispone que no están obligados a contribuír, respecto al arbitrio municipal, sobre los inquilinatos, las fuerzas del Ejército de tierra y de mar, en el Municipio en que residan por razón del "servicio de las armas". Caso en el que no pueden estar los funcionarios de Telégrafos y menos sus asimilados, a estos fines los de Correos.

En resumen, sintetizando lo expuesto y para que sirva de guía a nuestros compañeros, opinamos:

1.º Que en todos los substitutivos del impuesto de Consumos, incluyendo los repartimientos vecinales por tal concepto, los empleados de Correos están obligados a pagar la cuota que les corresponda, porque la ley de 12 de junio de 1911 suprimió todas las exenciones y porque a mayor abundamiento, la Real orden de 21 de noviembre de 1914 declara "que los jefes y oficiales del Ejército están sometidos al repartimiento general como sustitutivo del impuesto de Consumos".

2.º Que si los repartimientos no tuvieran ninguna relación con el impuesto de Consumos estarían exentos del pago nuestros compañeros.

3.º Que como la ley de 3 de agosto de 1907, al desglosar del impuesto de Consumos la especie "vinos" en las capitales de provincia, poblaciones de más de 30.000 habitantes y puertos de Cartagena, Gijón y Vigo, para compensar, a los respectivos Municipios de la pérdida que en sus presupuestos había de producir la falta del recargo municipal sobre tan importante artículo, les "cedió el impuesto" de cédulas personales en las condiciones en que el Estado lo exigía entonces, autorizándoles para establecer un "recargo especial hasta de tres décimas" del valor de la cédula, creemos que en los puntos indicados, a menos de una gran tolerancia de los Ayuntamientos o de una manifiesta simpatía hacia los postales, éstos tendrán que abonar sus cédulas con el expresado recargo.

4.º Que como nuestra asimilación a Telégrafos es completa, y en este Cuerpo se consideraban equiparadas al servicio militar hasta las clases subalternas más inferiores—celador y ordenanza—, es evidente que gozan de los beneficios apuntados todo nuestro personal subalterno y auxiliar "ordenanzas, carteros y peatones".

JULIÁN MORO PÉREZ.

Oficial postal y Abogado del Colegio de Madrid.

*(Se continuará.)*


**ACADEMIA MORO**

**para ingreso en el Cuerpo de Correos.**
**Director: D. Julián Moro, oficial primero en la Dirección general y Abogado del Ilustre Colegio de Madrid.**
**Profesores técnicos y especializados.**
**Pídanse reglamentos.**
**CALLE DE LA VICTORIA, 4, ENTRESUELO**

ARITMÉTICA
(8.ª EDICIÓN)
POR
**Don Tomás Sánchez Pacheco**
JEFE DE NEGOCIADO DE 1.ª CLASE
Precio: 10 pesetas
**Contabilidad Mercantil y Teneduría de Libros**
(7.ª EDICIÓN)
**por Sánchez Pacheco**
**Precio: 6 pesetas**
**Aritmética, Contabilidad y Teneduría**
EN UN SOLO TOMO (8.ª EDICIÓN)
**Precio: 12,50 pesetas**
De venta en casa de Rubiños




© Biblioteca Nacional de España

# Agresión a un Administrador de Correos

Copiamos del "Diario de Orense":

"UNA AGRESIÓN

En ocasión en que se encontraba despachando en su oficina el administrador de Correos de La Rúa, D. Gerardo Estévez Ortega, se presentó el 14 del corriente el vecino del barrio de la Estación Adolfo López, y después de maltratarle de palabra le agredió bárbaramente.

En el hecho intervino el Juzgado."

Estando el asunto aún en el Juzgado no podemos comentar como quisiéramos este suceso tan lamentable, del que protestamos enérgicamente.

Suponemos que la Inspección general tendrá noticia del hecho y habrá adoptado alguna resolución. Desde luego, no creemos que se deba dejar por ningún concepto indefenso a un compañero agredido "bárbaramente", según el periódico aludido.

Noticias particulares que hemos recibido nos permiten añadir algún detalle a la escueta información que publica el "Diario de Orense".

La causa de la injusta agresión fué motivada por negarse el oficial Sr. Estévez Ortega a recibir un objeto que no reunía las condiciones reglamentarias, y después de las horas de oficina.

Si esto es cierto, debe castigarse duramente al autor, pues no pueden estar los administradores subalternos a merced de abusivas imposiciones del público.

Esperamos confiadamente que el digno señor juez que entiende en el asunto hará justicia a nuestro compañero.

Por lo visto se trata de un caso, desgraciadamente frecuente, de caciquismo provincial.

# Libros y Revistas

REVISIÓN DE LA HISTORIA ARGENTINA

Una de las necesidades más visibles de la mentalidad hispanoamericana en formación, es el exacto conocimiento de los antecedentes que la han determinado. Por eso son especialmente interesantes los libros de Historia, sobre todo cuando encaran la vida del Nuevo Mundo con el amplio criterio continental de los fundadores de nuestras nacionalidades.

En la América española se han escrito brillantes obras históricas; pero ellas traducen en general una concepción localista, que mengua a veces la importancia superior del movimiento. Porque aun en las páginas fundamentales a que ha dado lugar el estudio fragmentario de nuestra evolución, ha faltado la preocupación de coordinar los diversos acontecimientos para examinar como desde una altura las corrientes comunes y el espíritu que animó a los hombres de hace un siglo.

El libro del Dr. J. Francisco V. Silva, *El Libertador Bolívar y el Deán Funes*, no es, desde luego, ni puede ser, dado el asunto, un estudio general de la emancipación americana; pero dentro del radio de acción que el autor se ha trazado, constituye uno de los más felices esfuerzos para apreciar figuras y acontecimientos al margen de toda preocupación regional, conectando actitudes y ligando gestos dentro de la vasta conmoción.

Podemos no estar de acuerdo con todas las conclusiones del autor; pero no es posible dejar de aplaudir como uno de los síntomas más favorables para nuestro futuro, la amplitud de visión con que este hombre estudioso y excepcionalmente preparado ha rehecho la silueta y ha definido la acción de un prócer argentino, que hasta ahora había quedado en una penumbra propicia a todas las confusiones.

La documentación del libro, copiosa y excelente, proyecta luz sobre muchos acontecimientos poco conocidos y ayuda con la publicación de la correspondencia entre Bolívar y los argentinos más ilustres, a comprender incidencias y contradicciones que antes parecían inexplicables. La obra del Dr. Silva tiene especial importancia para los que, al margen de toda idea fija, deseen llegar al conocimiento de la verdad. Pocas veces se ha escrito con tanta altura y conocimiento sobre las cosas del Continente, y hay que felicitar sinceramente al autor y a D. Rufino Blanco Fombona por haber publicado la obra en su prestigiosa "Biblioteca Ayacucho".

Madrid, 1921.—MANUEL UGARTE.

EL ALMA EN GALICIA

Con este título se pondrá muy pronto a la venta un interesantísimo libro de nuestro compañero de redacción E. Estévez Ortega, palpitante de interés y amenidad.

Va maravillosamente ilustrado por Ribas, Sirio, Fresno, Castelao, *Zas* y otros notabilísimos dibujantes.

Los pedidos pueden hacerse a la Editorial Mundo Latino, Caballero de Gracia, 17.

**Toda la correspondencia administrativa y de redacción diríjase a**

**DON MARCELINO FERNÁNDEZ AMANTEGUI**

**Oficial 1.º de Correos, Dirección general, Negociado 12, o a la Plaza de Provincia, 3. MADRID.**



© Biblioteca Nacional de España

# Aspiraciones Postales

## BASES

*(Continuación.)*

7.ª Que a los administradores de las expediciones ambulantes, por razón de los valores que manipulan y su custodia, se les asigne gratificaciones graduales de 5, 15 y 30 pesetas por viaje redondo.

8.ª Que las operaciones de carga, descarga y transbordo de la correspondencia se verifique exclusivamente por ordenanzas del Cuerpo.

9.ª Que se ponga en los coches el material necesario para cada viaje, cuerda, plomos, tinta, impresos, sellos, etc., y que el administrador ambulante firme el conforme de que el coche, en lo que a enseres se refiere, se halla en perfectas condiciones, debiendo hacer entrega en idéntica forma al rendir viaje.

10. Con objeto de simplificar la entrega de la correspondencia asegurada y certificada, éstas se verificarán por medio de hojas duplicadas.

11. Que los empleados adscritos a las líneas ambulantes cuyo recorrido pase de doce horas tengan un descanso mínimo igual a la duración del viaje.

12. Que los secretarios de las Principales sean nombrados por elección del personal.

13. Creación de las Estafetas militares.

14. Que se revisen los actuales contratos de aviación y se estudie la forma de que este servicio se preste por individuos del Cuerpo.

15. Que se conceda gratificación por quebranto de moneda a los habilitados, oficiales de giro y Caja, y por custodia de valores a los funcionarios adscritos a este servicio.

16. Que se haga el escalafón de carteros urbanos; que puedan ser trasladados a petición suya, y los exámenes para cubrir vacantes y aumentos se verifiquen en Madrid.

17. Supresión del derecho de distribución de la correspondencia a domicilio, y que se estudie la forma de que los carteros no suban a los pisos.

18. Que se forme un escalafón de carteros rurales; que para su admisión serán examinados en las capitales de provincia, y se les asigne un sueldo que oscile entre 750 y 1.500 pesetas anuales.

19. Que se abone a los peatones a razón de 50 pesetas anuales por kilómetro diario de recorrido y que éste no exceda de 20.

20. Que los ordenanzas de Correos perciban un sueldo mínimo de 2.000 pesetas anuales.

21. Que se coloquen en la Central los montacargas necesarios para el transporte de la correspondencia en el interior, haciéndose extensiva esta base a las casas-correo de nueva construcción.

22. Que se cumpla la Real orden del ministerio de la Gobernación, por la que se exime a los funcionarios de Correos, al igual que a los de Telégrafos, del pago de todos los recargos en las cédulas personales.


**Antigua Farmacia de la Fuentecilla**

**de D. ANTONIO GÓMEZ**

**Farmacia de los Ferrocarriles del Norte**

**Toledo, 119.—MADRID**

Preparación esmerada y escrupulosa de las recetas
Medicamentos de las más acreditadas marcas.

**Especialidades de la Casa:**

Citrato de magnesia efervescente GÓMEZ VARELA.
Callicida GÓMEZ VARELA.
Glicerofosfatos de cal granulado GÓMEZ VARELA.
Insecticida GÓMEZ VARELA.


MADRID.—Artes Gráficas. Sucesores de Rivadeneyra (S. A.)



© Biblioteca Nacional de España

# Servicios de la Compañía Trasatlántica

**LINEA DE CUBA-MEJICO.**—Saliendo de Bilbao, de Santander, de Gijón y de Coruña para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz y de Habana para Coruña, Gijón y Santander.

**LINEA DE BUENOS AIRES.**—Saliendo de Barcelona, de Málaga y de Cádiz, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires, emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires y de Montevideo.

**LINEA DE NEW-YORK, CUBA MEJICO.**—Saliendo de Barcelona, de Valencia, de Málaga y de Cádiz, para New-York, Habana y Veracruz. Regreso de Veracruz y de Habana con escala en New-York.

**LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.**—Saliendo de Barcelona, de Valencia, de Málaga y de Cádiz, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico y Habana. Salidas de Colón para Sabanilla, Curacao, Puerto Cabello, La Guayra, Puerto Rico, Canarias, Cádiz y Barcelona.

**LINEA DE FERNANDO POO.**—Saliendo de Barcelona, de Valencia, de Alicante, de Cádiz, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa. Regreso de Fernándo Poo, haciendo las escalas de Canarias y de la Península, indicadas en el viaje de ida.

**LINEA BRASIL-PLATA.**—Saliendo de Bilbao, Santander, Gijón, Coruña y Vigo, para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Vigo, Coruña, Gijón, Santander y Bilbao.

Además de los indicados servicios, la Compañía Trasantlántica tiene establecidos los especiales de los puertos del Mediterráneo a New-York, puertos Cantábrico a New-York y La Línea de Barcelona a Filipinas, cuyas salidas no son fijas y se anunciarán oportunamente en cada viaje.

---

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos.

También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

Las fechas de salida se anunciarán con la debida oportunidad.

# COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA

DOMICILIO SOCIAL:
**Pasaje del Comercio, 1 y 3.—BARCELONA**

REPRESENTACIÓN EN MADRID:
**Plaza de las Cortes, número 6.**

---

**SERVICIOS COMERCIALES.**—Línea regular semanal entre los puertos del Mediterráneo y los del Cantábrico.

Salidas de Barcelona todos los miércoles para Valencia, Málaga, Cádiz, Huelva, Vigo, Villagarcía, Coruña, Pasajes, Bilbao, Santander, Musel, regresando desde este último puerto para los de Coruña, Villagarcía, Vigo, Málaga, Valencia y Barcelona.

**LINEA DE BARCELONA-SEVILLA.**—Salidas de Barcelona todos los domingos para Valencia, Málaga, Cádiz y Sevilla, saliendo de este último puerto todos los martes para Cádiz, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona y Barcelona.

Servicio semanal entre los puertos del Mediterráneo y Melilla, Río Martín y Ceuta, partiendo de Barcelona.

**SERVICIOS EVENTUALES DE GRAN CABOTAJE.**—Servicios de navegación de altura entre los puertos de España y los de Cuba y América del Norte.

---

Servicios de correos entre Cádiz, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas y Santa Cruz de la Palma, prestados por los vapores de la Sociedad "Navegación e Industria". Salidas de Cádiz los días 4, 11, 19 y 26 de cada mes.

Servicios postales prestados por los vapores de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de Africa.

---

Taller de reparaciones navales en **Valencia (talleres Gómez).**
Y en **Barcelona (talleres Nuevo Vulcano).**
Astilleros de construcción naval en el **Grao de Valencia.**


# Librería y Casa Editorial DE ANTONIO RUBIÑOS

PRECIADOS, 28.—MADRID
APARTADO 477

Obras de consulta y para ingreso en Correos.


© Biblioteca Nacional de España

**Concesionarios exclusivos para España:**

# TRUST MECANOGRÁFICO

**MONTERA, 29 :: MADRID :: TEL. 2.777-M**

**SUCURSALES:**

BARCELONA.—Fontanella, 15. Tel. 3.164-A
SEVILLA.—Rioja, 14. Tel. 751.
VALENCIA.—Paz, 17. Tel. 949.
BILBAO.—Escuza, 6.

---

ALMACÉN DE PAPEL
POR MAYOR Y MENOR
o o o
BALBINO CERRADA

∴ ∴ ALMANAQUES ∴ ∴
Y CROMOS PARA ANUNCIOS
PAPELES DE TODAS CLASES
∵ ∵ PARA EMBALAJES ∵ ∵

Plaza de Matute, 6 TELÉFONO NÚM. 50-05

---

CARTERAS
para Carteros y Peatones

Constructores del material de cuero para la Dirección General de Correos, Cartería y Giro Postal.

Proveedores de bramantes especiales para el Correo Central, Estafeta de Cambio y Administraciones principales.

Se hacen envíos a provincias.

ALVARO Y MATEOS
SUCESORES DE DOMINGO BARTOLOME
TOLEDO, 40 y 42
Teléfono 40-98 M.
MADRID

© Biblioteca Nacional de España