REVISTA DE COMUNICACIONES

MADRID

BIBLIOTECA NACIONAL

SUMARIO

El famoso Real decreto del Sr. Cambó.—Los carteles del Ahorro Postal, por *José Francés*.—Cumpliendo una deuda de gratitud: El Cuerpo de Correos y Pi y Margall por *Cayetano Alcázar*.—Ambulantes marítimas, por *Serafín Ocón*.—Los servicios de Ambulantes, por *Fray Galindo*.—Charlas del momento: El Comandante Herrera, por *Enrique Estévez*.—La quincena postal.—Reunión de la Prensa postal.—Libros y Revistas.—El Presupuesto alemán para 1922-23.

© 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.

FERNANDO SALAZAR

TALLER DE JOYERÍA

Construcción y reforma de toda clase de alhajas. :-: Especiali- :-: dad en joyas artísticas. :-:

TELÉFONO 2.682-M

MONTERA, 41 ═══ MADRID

© Biblioteca Nacional de España

Año I. Madrid 12 de marzo de 1922. Núm. 3.

REVISTA DE COMUNICACIONES

REDACTORES. — Alcázar (Cayetano); Aleixandre (Vicente); Bermúdez (Antonio); Díez Frías (Tomás); Estévez (Enrique); Fernández Almagro (Melchor); 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; Francé (José), Fuentes Ismael), Representante de El Salvador; Jiménez Asuna (Luis), Catedrático; Ocón (Ser fin). 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.

EL FAMOSO REAL DECRETO DE CAMBÓ

Como no podía menos de esperarse, ha producido el natural disgusto entre los funcionarios del Cuerpo de Correos la disposición del Ministerio de Hacienda, por la que se autoriza al personal de este Ramo la fiscalización y reconocimiento de los despachos cerrados de correspondencia, tanto ordinaria como certificada y asegurada.

No solamente tal medida es injusta y depresiva para el prestigio de Correos, sino que ella atenta de manera muy directa a las bases fundamentales que garantizan el secreto de la correspondencia.

Este Sr. Cambó, en su deseo de fiscalizarlo todo, ha llegado al límite del ataque contra los preciados derechos del hombre: el secreto de la correspondencia. Así, cualquier agente del Fisco puede presentarse en las oficinas postales, fijas o ambulantes, para proceder a la apertura de aquellos objetos sobre los que recaigan sospechas de que contienen materias sujetas al pago del Arancel.

Es tan grave todo esto, son tan delicados los problemas que el Real decreto de referencia plantea en el servicio interior, y no digamos en el internacional, que creemos inútil insistir sobre ello.

"No podrá detenerse ni abrirse la correspondencia confiada al Correo por la autoridad gubernativa", dice la Constitución en su artículo 7.°

Nuestro Reglamento de Servicios determina como un principio básico de toda la legislación postal el secreto de la correspondencia.

Pues bien, mientras un empleado fiscal pueda hurgar, ver y detener cualquier envío, paquete o carta con el pretexto de que contiene contrabando, la misión primordial de Correos ha de quedar entorpecida y manumitida, si no por completo anulada.

Tienen razón los funcionarios de Correos para protestar. Y deben hacerlo con aquella confianza que las causas justas inspiran.

Primeramente fué la Real orden de Fomento, que entregaba por completo toda nuestra metodización postal en brazos de la Compañía, para que ésta hiciera, como lo ha hecho, caso omiso de los intereses del Correo, que por ser de todos es cosa intangible y que en todos los países es respetada; porque sólo en las tribus ayunas de todo sentido político pueden desconocerse sus beneficios, su carácter y su represen-

© Biblioteca Nacional de España

tación. Ahora es el Real decreto que deja al Correo en poder de los funcionarios de Hacienda. Más tarde sólo Dios sabe lo que será de él.

Estamos en una pendiente que ha de conducirnos al desastre, si a tiempo y con todos nuestros esfuerzos no echamos firmemente el freno.

Las cosas se suceden con una vertiginosa rapidez: a una Real orden funesta para la Corporación se sucede un Real decreto; a un concepto erróneo de nuestro servicio se añade una insidia o una malquerencia.

Y todo ello es la labor continua que socava nuestros cimientos y nuestra reputación.

Pero esto no puede ser y no será.

Nuestros compañeros de la Central ya hicieron ver al director general el dolor que la medida del Sr. Cambó había producido en las filas de nuestra Corporación.

Creemos, y de ello tenemos fidedignas noticias, que saldrá, antes seguramente que esta Revista, una Real orden aclaratoria que echará por tierra toda la doctrina de nuestro combatido Ministro de Hacienda.

Pero, de todos modos, la simiente está echada, y es preciso que nosotros, con nuestros esfuerzos, con nuestra laboriosidad proverbial y con nuestro continuo y constante interés en pro del servicio, demostremos que la mala semilla no fructifica en un Cuerpo que por darlo todo y conseguir todo para los demás, no alcanzó nada en provecho propio.

Y nada más.

La REVISTA DE COMUNICACIONES publicará todos los artículos que se la envíen sobre problemas que afecten al servicio de Correos y que signifiquen una aportación a la obra de engrandecimiento corporativo.

Todas las ideas serán respetadas, sin más límite—que creemos inútil su mención—que el respeto a las personas y la corrección en la forma.

Pueden colaborar todos los funcionarios postales y todas las personas que sienten cariño y afecto por los estudios referentes a la vida de comunicación, sean o no suscriptores.

EL ARTE Y LA POSTA
Los carteles de la Caja Postal de Ahorros

En el Concurso de carteles anunciadores de la Caja Postal de Ahorros ha obtenido el premio Salvador Bartolozzi, uno de los maestros del género, no sólo de España, sino de fuera de España.

Este satisfactorio y justo resultado del Concurso nos ha sorprendido gratamente, porque, confesemos ahora nuestro error, no teníamos la seguridad de tal acierto.

El Jurado, compuesto de elementos ajenos al Arte, con la asesoría de un pintor desligado de las modernas tendencias decorativas de la ilustración editorial, y habiendo prescindido, según parece, de uno de los requisitos estipulados en las bases —el de la intervención de una persona competente, votada por los concursantes—, no parecía el más a propósito para fallar en un Concurso de carteles.

Sin embargo, ha sabido acertar y felicitamos por ello a la Caja Postal, que no ha de ver simbolizadas de un modo ridículo las excelencias de su servicio, según temimos al principio, viendo los originales presentados y dada la relativa incompetencia estética del Jurado, muy respetable y com-

© Biblioteca Nacional de España

petente, por otra parte, en sus funciones naturales y habituales.

* * *

Salvador Bartolozzi traía a este Concurso su prestigio y su maestría técnica. Ha triunfado ya muchas veces antes de ahora. En el renacimiento artístico de nuestra época se destaca y acusa su personalidad con ese relieve neto, preciso y claro, que solamente los elegidos poseen.

Hay en Bartolozzi una sutil distinción espiritual, un instintivo buen gusto y una sensibilidad libremente educada, que le consiente siempre las rutas seguras.

Se ha definido a través de los libros, de las ilustraciones, de las Exposiciones selectas y al margen de los bochornosos espectáculos bienales de la Nacional con su feria de medallas.

Primero en París, donde críticos de la intransigencia de Jean Lorrain, le alabaron cumplidamente; luego, recién llegado a España, sin abdicaciones ni concesiones, Salvador Bartolozzi emplea siempre su personal elocuencia, su personal visión, su personal credo.

Podrán otros estar más cerca del público acéfalo en las preferencias—que no abochornan, pero que son fáciles cuando al talento se une la picardía profesional—; podrán otros alcanzar ese ecoico reclamo que asegura los encargos para la mediocridad barnizada de cultura. Pero siempre Bartolozzi tendrá el orgullo de no haberse bastardeado, de no haberse inclinado a los niveles bajos.

Tiene una preferencia por los temas amargos, los ambientes inquietos y las almas llagadas. Se asoma complaciente, con una complacencia morbosa y fecunda, a los misterios trágicos y a las umbrías de suburbio. Sus protagonistas rondan en círculos de fieras, acosados y detenidos más allá del esplendor de los felices y de los hartos.

Es un naturalista agrio, implacable y veraz. Por lo mismo, un gran romántico. De esos grandes románticos que el contacto del dolor, de la rebeldía y de la miseria hacen surgir generosos y cristianos.

Mujeres de meretricio, hombres de crimen, chicos de Inclusa, viejos de Asilo: he aquí sus modelos. Cielos atormentados, calles angostas, campos de detritus: he aquí sus fondos.

¿Y nada más? ¡Oh! Sí, mucho más. Un amor infinito a las bellas quimeras, a los sueños de sideral culminación, a las jovencitas puras y los poetas exaltados.

Bucea en las entrañas dantescas; pero tiene por desquite blandos, lentos, serenos vuelos aquilinos sobre las cosas hediondas, las gentes condenadas, las ciudades tentaculares y tuberculosas del humo de sus chimeneas.

* * *

Este agudo contemplador de la vida que luego plasma en dibujos de supremacía, ha hecho para la Caja de Ahorros un poema sencillo, diáfano y humilde, como los del "Pauvre Lebran", cuando iba y venía de las galerías claras de los hospitales a las naves oscuras de los templos.

En el poema de Bartolozzi, una pareja de obreros y el hijo nacido de ella contemplan la ascensión melancólica, la silueta mendicante y solitaria de un viejo que sube entre zarzas. El hombre saborea su plenitud física, la mujer se siente protegida en sus brazos, el hijo les hace pensar en un porvenir diferente de aquella desamparada, de aquella abandonada vejez entre zarzales y senderos inhóspitos.

* * *

¿Acaso fué otra la idea—de sugerir el ahorro, de estimular la previsión económica—que quiso propagar la Caja Postal?

En cuanto a la manera como está interpretada la idea, hallamos la sobriedad constructiva, la armonía cromática, la euritmia formal del maestro, con su íntegra caracterización.

Además, Salvador Bartolozzi no ha triunfado fácilmente. Si bien tenía cerca de sí obras de una ingenua torpeza, de una inci-

© Biblioteca Nacional de España

piencia anódina, huérfanas del más rudimentario valor estético, cerca también le imponían una rivalidad noble y fuerte otros carteles, que adivinamos en seguida de ilustres artistas de su misma categoría: Penagos, Gutiérrez Larraya, o de su discípulo, ya victoriosó en otros concursos, "Augusto".

De Rafael Penagos era el titulado "Aurora", y que se presentaba simbolizado por una mujer que colocaba una hucha encima de un yunque: el Ahorro sobre el Trabajo. Hallamos en ese cartel una de las más bellas, de las más perfectas obras del gran cartelista. Todo en él era ponderado y feliz: la actitud de la figura, la delicadeza de contornos, la simplicidad del tema.

Gutiérrez Larraya afrontó el asunto de un modo que pudiéramos llamar retrospectivo. Su cartel se titulaba "Recuerdo". Sentado cómodamente en un sillón—donde se advertían las cualidades de decorador que posee Larraya—un hombre joven y elegante fuma, adormecido por una suave languidez de satisfacción. Las volutas del humo forman su silueta de ayer, del chiquillo humilde, astroso, que a fuerza de ahorro y de perseverancia en el trabajo logró ser este hombre de vida tranquila y segura en el momento actual.

Finalmente deben citarse el cartel de "Augusto", que sorteó con mucha dignidad estética el manido tópido de la cigarra y las hormigas, y el cartel "Ahorro", indudablemente de Pedraza Ortos, que pudo adquirirse, no como tal cartel, sino como emblema, ex-libris o sello simbólico para los impresos y toda clase de propaganda de la Caja Postal de Ahorros.

JOSÉ FRANCÉS.

CUMPLIENDO UNA DEUDA DE GRATITUD

PI Y MARGALL Y EL CUERPO DE CORREOS

A Manuel Hilario Ayuso.

La fiesta del 12 de marzo.—La antigüedad del Cuerpo de Correos.—Un error que se viene repitiendo muchos años.—El decreto de 27 de mayo de 1873; exposición y parte dispositiva.—La inamovilidad de los funcionarios.—El ingreso en el Cuerpo.—La restauración y la vuelta al antiguo régimen.—El 12 de marzo de 1889.

Es esta fiesta de este año de desgracia de 1922 que sigue al desastre de Annual con los otros desastres del Arancel y de las crisis, todas graves, por que atraviesa España, el XXXIII aniversario de la constitución del Cuerpo de Correos. Así, al menos, lo dicen los calendarios oficiales y la costumbre, esa costumbre que es ley en todos los pueblos semibárbaros, y especialmente en España.

Año 33 de la era postal, número simbólico de martirio y de persecuciones. Año de la muerte de Cristo, redentor y crucificado. Años en que murieron—en esa juventud noble y serena de la plenitud de la vida—muchos artistas y soñadores: Ganivet y Espronceda. Por este simbolismo, muy bien puede celebrarse hoy hasta con un banquete la fecha solemne de ese 12 de marzo de 1889.

Pocas gentes y corporaciones han adquirido ese triste privilegio del actual correo de España. El privilegio de su desdicha y de su falta de respecto. No importa que desde los tiempos de Roma fuera sagrada la misión del correo. El "Cursus Publicus" encontró hasta en los Emperadores monstruos un eco de respeto, como se

© Biblioteca Nacional de España

descubren hasta los hombres fieras ante las cosas sagradas; así sintieron también ante la valija de la posta—la averta—un mucho de respeto y consideración.

Aquel correo sagrado e intangible se ha transformado en el bochornoso de nuestros días, sometido a las Empresas ferroviarias, vejado en sus derechos y sometido a un régimen donde su autonomía—la autonomía indispensable para vivir—no encuentra amparo ni defensa.

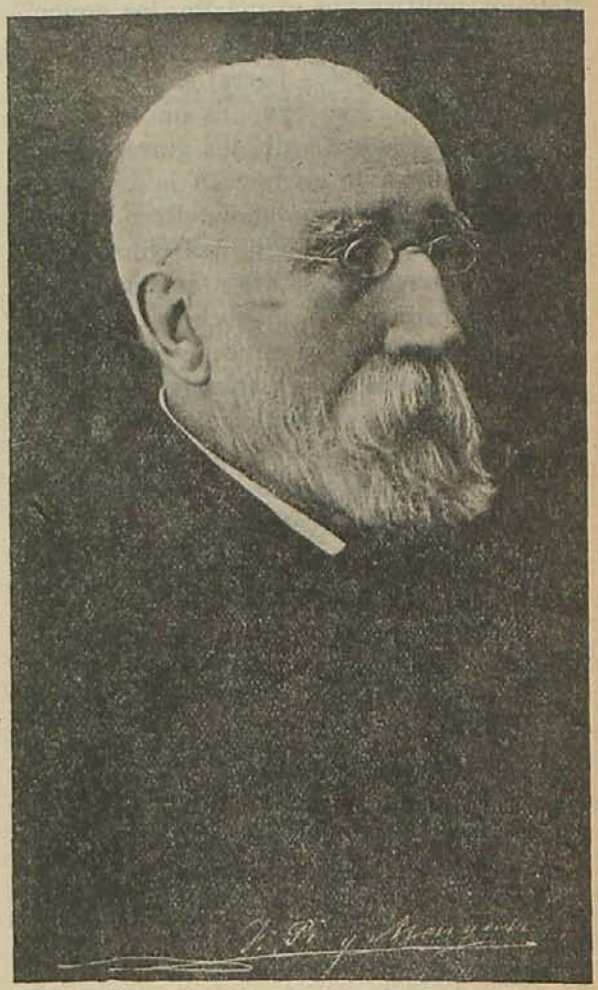
Por eso en esta fecha—de reconocimiento del Cuerpo de Correos—es mayor nuestra amargura. Y no es que sintamos el peso de los años, sino ver qué poco se hizo, y cómo otros pueblos marcharon y nosotros quedamos aquí; igual que esas gentes de los pueblos tristes y desamparados de España, viven muchos en un siglo que se llama veinte, y no tienen ferrocarril ni escuela. Eso sentimos en esta fecha, dolor de noble españolismo, de santas ambiciones de vivir como tienen derecho a vivir en todos los pueblos. Sentimiento de ver la raza de España con brios y fuerzas, con anhelos de sentir cosas grandes y realizarlas, pero condenada eternamente, al parecer, a vivir en pleno desgobierno.

Sentimos por eso más intensamente nuestro dolor, porque en el tiempo pasado se debió hacer mucho y no se hizo nada o muy poco.

Pero esa cronología del año 33 es errónea; nuestra antigüedad y, por lo tanto, el delito—si hubiera ese Código fundamental de responsabilidad política—del Estado español de tener a su país en ese estado de primitivismo canibalesco que caracteriza a sus instituciones de cultura fundamental y que distingue a los pueblos por su civilidad, es mayor. Hoy cumple cuarenta y nueve años el Correo español; mejor dicho, va camino de cumplirlos, pues su fiesta onomástica no llegará hasta el 27 de mayo.

Porque se ha repetido siempre y se ha contado como punto de antigüedad la fecha del año 1889, cuando en realidad es 1873. No es correcto el alterar la historia, sobre todo cuando ha pasado cierto tiempo y ya no existe ningún interés político en desvirtuar ni en cotizar ciertas cosas. Nada pierde nadie por que al lado de la fecha de 1889, fecha de la restauración, se sitúe con anterioridad la de 1873, fecha en que gobernaba la República en España, y que dió **por vez primera la inamovilidad de los funcionarios.**

Ante los hechos consumados no caben escamoteos, y la primera realidad de respeto a los derechos del funcionario postal es de 1873.



En esta fecha, siendo Ministro de la Gobernación D. Francisco Pi y Margall, y Director de Correos D. Benigno Rebullida, se dió el decreto de inamovilidad de los funcionarios postales.

© Biblioteca Nacional de España

Se dice en la exposición de este memorable Decreto: "Los adelantos que el vapor y la electricidad han introducido en el moderno sistema de comunicaciones, han reclamado, tan pronto como su aparición se hizo sentir, que el Ramo de Correos se organice de una manera nueva, perfeccionada y en armonía con las necesidades y exigencias de la época."

Se reconoce que el germen de desorganización que se notaba en los servicios sólo podía atribuírse a la frecuente remoción de los empleados postales, y la necesidad de sustituir el favoritismo y la influencia política por el mérito, los conocimientos y la instrucción.

Se dedican varios párrafos a glosar la importancia de los servicios que al correo se confían y, sobre todo, las garantías que deben acompañar siempre a la inviolabilidad de la correspondencia. Pero no sólo se refiere a esa inviolabilidad constitucional, sino que todo cuanto afecta al correo y se transmite por él merece en el Decreto la consideración y el respeto debido, al escribirse **Ramo tan inviolable.**

El Decreto, en su parte dispositiva, consta de dos artículos:

"1.° El Ramo de Correos constituirá, en lo sucesivo, una carrera especial, cuyos empleos son inamovibles, bajo la denominación de "Cuerpo de Correos".

2.° La organización del Cuerpo de Correos se sujetará a las disposiciones del reglamento orgánico." (En la misma fecha del Decreto, 27 de mayo de 1873, se publica el correspondiente reglamento, se regula la organización del Cuerpo, se consagra la inamovilidad de los funcionarios, estableciéndose que no podrán declararse excedentes ni jubilados sino después de expediente gubernativo instruído con arreglo al Consejo de Estado y audiencia de los interesados.)

Los textos no pueden ser más claros: creación del **Cuerpo de Correos** e **inamovilidad de sus funcionarios.** A estos dos grandes progresos en el respeto a los funcionarios y al servicio del correo hay que unir los nombres de D. Francisco Pi y Margall, Ministro de la Gobernación, y el Director D. Benigno Rebullida. Era presidente de la República D. Estanislao Figueras.

Pero desapareció la República, y la restauración necesitaba de todos los resortes políticos, y los funcionarios no podían continuar con sus derechos adquiridos—éstos se reservan sólo para la propiedad, que es lo único sagrado e inviolable—, y el 27 de enero de 1874 quedó derogado el Decreto. Era Director de Correos D. Angel Mansi, y Ministro de la Gobernación don Eugenio García Ruiz.

El 12 de marzo de 1889—que es la fecha en que ahora, indebidamente, como acabamos de demostrar, se celebra nuestra constitución como Cuerpo de Correos—se vuelve al régimen de Pi y Margall de 1873. Era Ministro de la Gobernación Ruiz Capdepón, y Director de Correos, Mansi. Y es que la historia se repite y tiene sus ironías a veces: Mansi crea el Cuerpo de Correos, el mismo Mansi que años antes quitó sus derechos a los funcionarios. Cierva, en 1909, hace una reforma—que sigue sin cumplirse—que es el paso más formidable en la organización postal española, y años después arremete contra sus funcionarios. Y a nadie se le ha ocurrido celebrar la constitución del Cuerpo de Correos después del decreto que vino a restablecer el derecho perturbado.

El año próximo de 1923, en su 27 de mayo, hará medio siglo la organización del Cuerpo de Correos. Se impone el celebrar solemnemente la memorable fecha y volver a los tiempos de esplendores y de fiestas corporativas. Dentro de los años que pasan, esta fecha del medio siglo merece una solemnidad especial.

Cumplimos un deber de gratitud y pagamos una deuda que el Cuerpo de Correos tenía pendiente: la de restablecer y proclamar una verdad que se sabía por muchos, pero que se olvidaba siempre, y la

© Biblioteca Nacional de España

costumbre alteraba la historia. Cumplimos también el deber de anunciar que debe hacerse algo solemne al cumplir nuestra media centuria.

Mucho tememos que todo esto sea inútil y venza una vez más el sindicato de los intereses creados y de los formulismos convencionales. Pero todas las gentes discretas reconocerán que sobre los hechos consumados no cabe discusión, ni siquiera política. La República ha muerto, y bien muerta está—allá cada uno con sus ideas—; pero lo que no puede olvidarse nunca es el bien que nos hicieron, fueran cualesquiera sus ideas y las nuestras.

Por encima de todas las cosas está siempre la verdad y la gratitud. Por eso, en el día de hoy y en el 27 de mayo, todos los postales debemos un recuerdo de gratitud a cuantos convivieron con nosotros y pasaron juntos nuestras venturas y nuestros dolores.

CAYETANO ALCÁZAR.

AMBULANTES MARÍTIMAS

I

El establecimiento de oficinas ambulantes marítimas es un anhelo del Cuerpo de Correos y, sobre todo, de una parte numerosa de la juventud postal. Unos viajes a América o a Filipinas son verdaderamente apetecibles; el deseo de largas travesías, de visitar países remotos, es algo inquietante para los espíritus selectos.

Por otra parte, el cambio de correspondencia entre las numerosas naciones de habla española obtendría positivas ventajas, y el Conde de Colombí, atento siempre a las necesidades de los servicios y a las justas aspiraciones del Cuerpo de Correos, parece decidido a crear, en plazo breve, las referidas ambulantes, digno remate del Convenio puesto en vigor recientemente, y por el que sigue en deuda España entera con nuestro director general.

* * *

Había yo hecho propósito de ser espectador, no ocupándome jamás de ninguna reforma más que en el caso de que no tuviera otro remedio por deberes de mi cargo; pero muchos compañeros me ruegan que escriba unas cuartillas, creyendo que puedo decir algo interesante, por conocer la vida de a bordo, ya que mi anterior carrera fué la de marino, por haberme consagrado durante muchos años a tratar, en periódicos y revistas, de cuestiones navales, etc., etc. Y, sin embargo, y a pesar de todos esos títulos, que bondadosamente me enumeran para obligarme más a tomar la pluma, temo que mis compañeros sufran una decepción, porque carezco de muy importantes elementos de juicio. Ignoro cómo caminan las gestiones oficiales, si es que se han hecho algunas a estas fechas, y en qué forma van encauzadas, puesto que es preciso contar con el beneplácito y colaboración de diversos factores extraños a Correos, que pueden darnos o no facilidades, y hasta hacer imposible la realización del proyecto, si nuestro deseo es que las oficinas en los buques no sean algo bochornoso para la Corporación.

Por eso me limito a hacer algunos ligeros comentarios.

* * *

Hasta ahora, los que se han ocupado de este tema lo han hecho dándole primordial importancia a la misión de las oficinas. Más claro: lo tratan desde un punto de vista exclusivamente postal, y por ese derrotero no faltará quien piense que cada barco sea una central flotante—puestos a acu-

© Biblioteca Nacional de España

mular servicios—, buscando su máxima utilidad. Y esto es un error.

Lo primero que debe hacerse, a mi juicio, es embarcar en cada buque dos oficiales de Correos perfectamente adaptados al nuevo medio, y no como dos "intrusos", como cosa extraña a la relación especialísima que existe entre cuantos ejercen cargo a bordo. Conseguir esta adaptación no es cosa fácil, pues se requiere un tacto especial y un profundo conocimiento de la vida en los trasatlánticos.

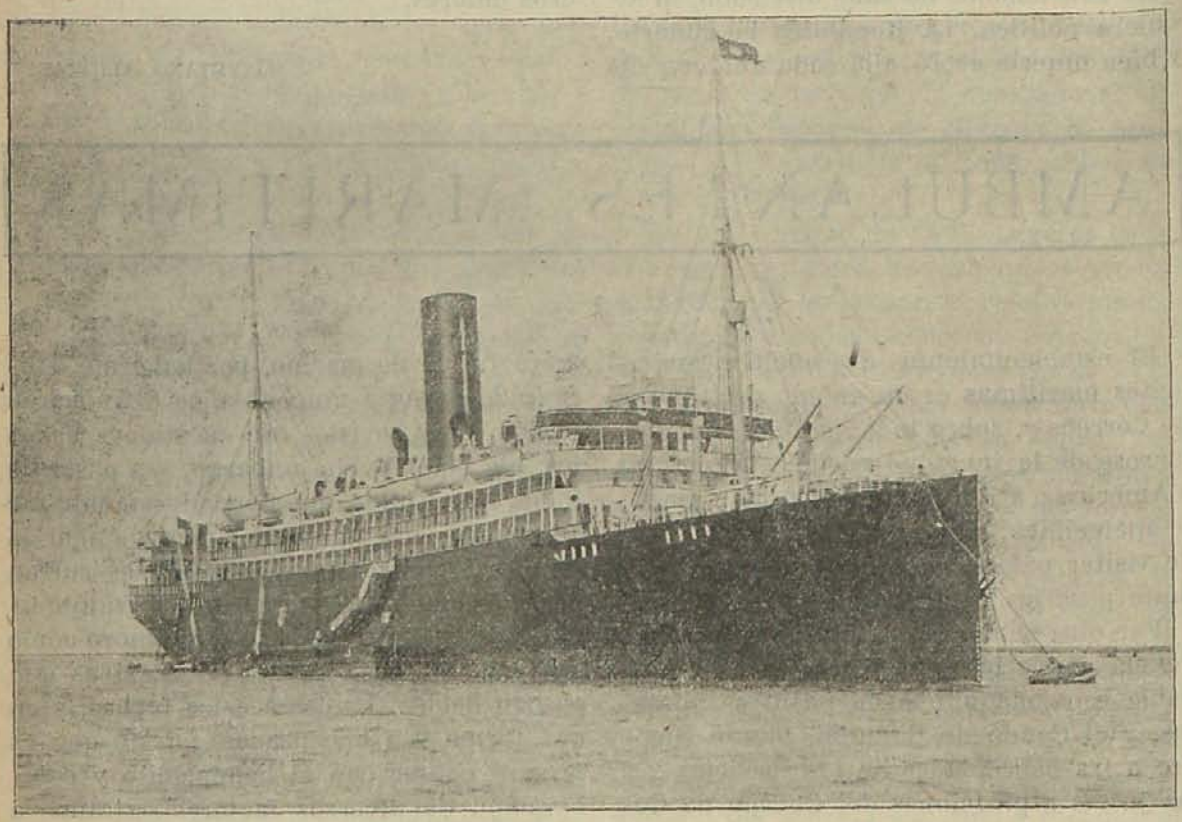
Por eso, toda la legislación a este respecto nacida pensando solamente en Correos, dará al traste, más pronto o más tarde, con las oficinas ambulantes marítimas. Vendrán roces y tropiezos, y nuestros oficiales quedarán en tierra de nuevo, y quizá para siempre, malogrando todo posterior intento, aunque se base en las rectificaciones necesarias.

En cambio, cuando los oficiales de Correos estén bien encajados a bordo, siendo dos oficiales más entre los que integran la tripulación, aparte su especialidad, podrán determinarse cuáles sean las funciones de las oficinas, de acuerdo con los países en que los respectivos buques hagan escala o sean término de viaje.

* * *

Otra cuestión fundamental. Para la implantación de estos servicios, ¿figurará la cantidad necesaria en el próximo presupuesto?

Porque supongamos que van a crearse las ambulantes marítimas a Buenos Aires (no creo que deban comenzar todas a la vez). Pues bien, tenemos dos vapores-correos para ese servicio: el "Infanta Isabel de Borbón" y el "Reina Victoria Eugenia", que alternan en la salida de Barcelona el día 4 de cada mes, y para cada uno de estos barcos deben asignarse dos turnos de dos oficiales, o sean ocho en total, de



Vapor correo *Reina Victoria Eugenia.*

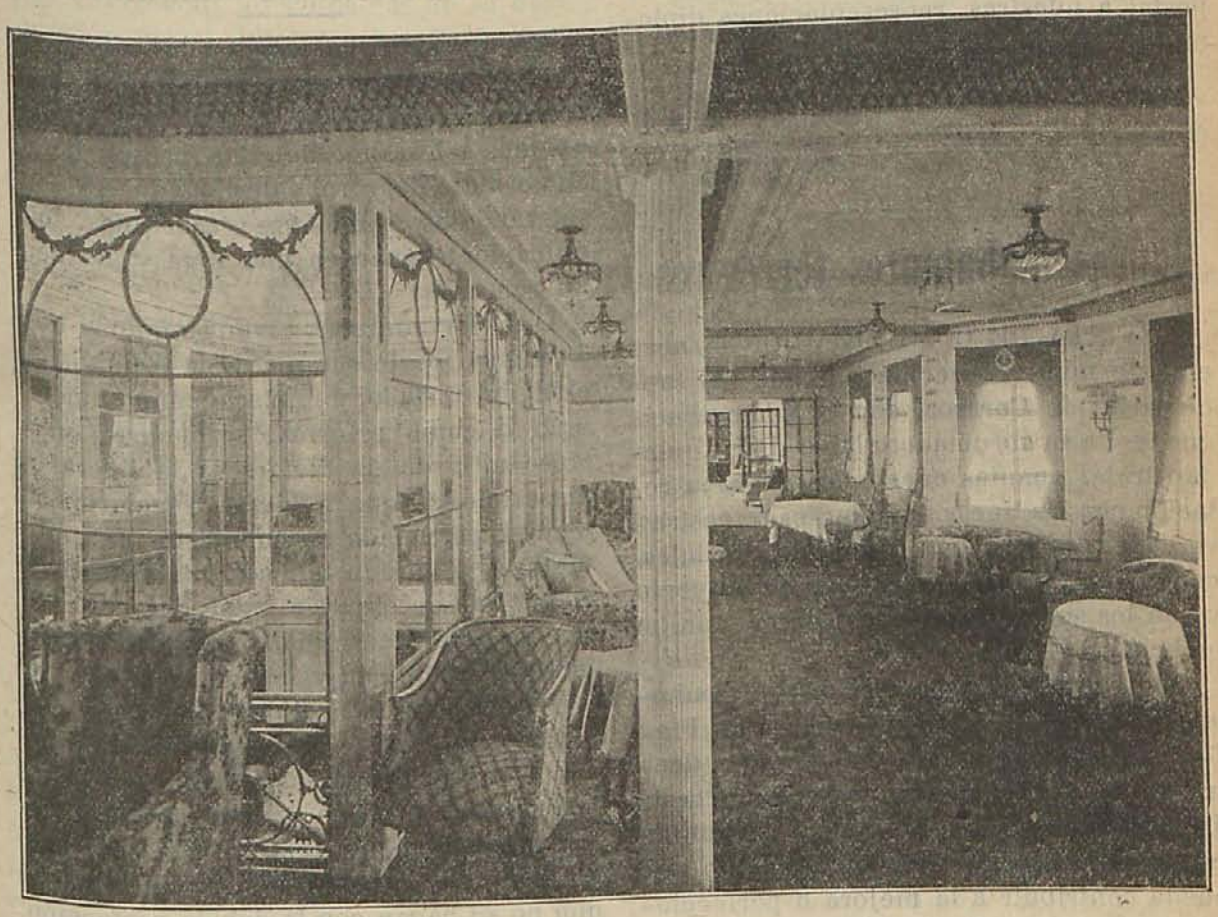
© Biblioteca Nacional de España

modo que un turno esté de descanso mientras el otro esté de viaje. Y como la indemnización debe ser de unas 2.000 pesetas por viaje redondo para cada oficial, se necesitarían 48.000 pesetas al año, sin contar otros muchos gastos para el Estado, gastos de que nos ocuparemos más adelante; pero sin incluír los de manutención, camarote, etc., que suponemos serían de cuenta de la Compañía.

* * *

No he mencionado a los jefes porque los jefes no deben ir a bordo de una manera permanente. La misión de los jefes es muy distinta, a mi entender. Refiriéndome a ese ensayo de ambulantes marítimas a Buenos Aires, deberían nombrarse dos inspectores, jefes de Negociado, uno en Cádiz y otro en Montevideo, con las indemnizaciones de 6.000 y 12.000 pesetas anuales.

Servicios del inspector con residencia en Cádiz: A la llegada de una expedición pasar a bordo con las autoridades que tienen el deber de hacerlo, una vez admitido el buque por la Sanidad Marítima, para inspeccionar la Estafeta y presenciar la entrega de la correspondencia que haya de ser allí desembarcada. Permanecer a bordo con los oficiales, yendo a Barcelona para presenciar también en aquel puerto las operaciones de entrega y descarga, licenciando al turno de llegada y dando posesión al que haya de emprender el nuevo viaje. Presenciará la entrega a la oficina del buque y seguirá en éste para presenciar las de Valencia, Málaga y Cádiz, donde desembarcará en espera de la recalada del otro vapor procedente de la Argentina, para repetir las mismas inspecciones y servicios.



Salón de lectura.

© Biblioteca Nacional de España

Servicios del inspector con residencia en Montevideo: A la llegada de una expedición, inspeccionar la oficina y presenciar la entrega de la correspondencia que haya de ser allí desembarcada, yendo en el buque a Buenos Aires, donde comprobará la entrega y la recepción, regresando a bordo a Montevideo en espera de otro barco para repetir el servicio.

El inspector en Montevideo sería el nexo entre los servicios españoles de a bordo y los de su cambio con el Uruguay y la Argentina, debiendo figurar como agregado postal a nuestras representaciones diplomáticas cerca de ambos países.

Y por hoy, terminamos.

SERAFÍN OCÓN,
Jefe de Correos, socio de honor de la Liga Marítima, de la Orden de Mérito Naval.

Líneas ambulantes terrestres

REVISTA DE COMUNICACIONES abre en este número secciones donde los funcionarios de Correos, con la competencia que les da su abrumadora labor diaria, puedan tratar cuantas cuestiones guarden relación con las líneas ambulantes terrestres, verdadero nervio de los servicios postales, con las ambulantes marítimas en proyecto y con los servicios postales aéreos, aún en embrión.

Inauguramos hoy la sección de "Ambulantes terrestres" con un trabajo de Fray Galindo, e invitamos a todos para que, dentro de los límites que imponen las necesidades de nuestra publicación, nos remitan trabajos o nos expongan todo aquello que pueda contribuír a la mejora o perfeccionamiento de aquellos servicios, entendiendo que si hay mucho por hacer en el aspecto de que trata el artículo que hoy insertamos, principalmente ahora, cuando las Cortes van a tramitar el proyecto de transportes, y aún no hay nada hecho, por la que a Comunicaciones marítimas se refiere, los funcionarios postales no pueden perder un momento de vista todo lo que con los servicios aéreos tenga conexión. Algún día, sino, lamentarán lo que el Cuerpo de Telégrafos habrá lamentado muchas veces con relación a Teléfonos y Radiotelegrafía: ver invadido su propio campo, su verdadera y exclusiva esfera de acción, por Compañías extrañas, de que no hay después medios hábiles de prescindir, o a las que ¡Dios sólo sabe el trabajo que cuesta apartar o alejar!

Los servicios de Ambulantes

Error frecuente y capital ha sido siempre en gobernantes y legisladores confundir el órgano con la función, o bien, atender sólo a uno de ellos, prescindiendo en absoluto del otro, y desligándolos y considerándolos como cosas distintas, que únicamente guarden una vaga y accidental relación.

O mejor también: Siempre que se trata de alguna parte o rama de la Administración del Estado, bien sea como innovación o como reforma, se incurre en el craso absurdo de dictarse a la ligera las disposiciones que debieran regularlo, sin tenerse para nada en cuenta los múltiples factores y circunstancias que necesariamente han de incurrir y que, en conjunto, son los que determinan la justicia, oportunidad, viabilidad y, en general, el éxito o el fracaso de la medida a ejecutar.

Y así se explica que sean tan comunes los desaciertos oficiales, que nunca se haga nada definitivo, y que haya que estarse constantemente rectificando, para que, en resumen, se hagan los servicios mal, o que no se hagan con la debida perfección.

Por lo que respecta a los ambulantes, y muy particularmente a las líneas generales, hay muchísimo por hacer en todos los órdenes (personal, material, funcionamiento); y siendo, como son, las arterias y la base principalísima de una buena organización postal, entendemos que debía de confeccionarse un reglamento especial, amplio, concreto y detallado, que

© Biblioteca Nacional de España

regularice y determine, trazando normas generales para toda España, la práctica del servicio.

Y cuenta que para hacerse una obra completa hay que empezar por dignificar al empleado, concediéndole todas las ventajas, todas las consideraciones, todos los respetos y toda la autoridad pertinentes. Podemos asegurar, sin temor a equivocarnos, que de estos funcionarios se tiene en general un concepto erróneo, y que, salvo contadas excepciones, en que son los propios interesados los culpables de su degeneración moral, intelectual y física (cosa que lo mismo ocurre en los servicios fijos), somos la opinión corporativa, y la Superioridad influída por esa opinión, la causa del deshonor (perdónesenos la dureza del vocablo) en que está y en que se coloca al ambulante.

Someramente (pues ni el espacio de que disponemos, ni la ocasión permiten otra cosa) vamos a indicar algunos puntos que deben servir de base para esa reglamentación, reservándonos, en gracia a la brevedad, las razones y argumentos en que fundamos nuestros asertos.

En cuanto al personal, debe exigírsele, entre otras cosas: 1.° Cuatro años de servicios en el Cuerpo, con la obligación de haberlos practicado todos (dirección o distribución, certificados, valores, paquetes postales, giro, etc.). 2.° Uniforme obligatorio: un modelo especial y único para toda la nación, que, siendo compatible con la índole del trabajo, permita presentarse dignamente, o siquiera decorosamente, ante el público. 3.° Determinación de los cargos y categorías, con especificación clara de las atribuciones y deberes. Respecto a esto, creemos que los "Administradores" deben ser Oficiales primeros; los "Oficiales", oficiales segundos, y los "Ayudantes", Oficiales terceros. (Nada de Jefes de expedición.) El servicio de ambulantes, penosísimo por sí, no debe hacerse sino por "gente joven", a la que, además, procedería exigírsele cierta aptitud física. 4.° Ninguna expedición debe ser servida por menos de dos empleados; así lo exigen la mayor garantía del personal y de los sacratísimos intereses a él confiados. 5.° Aumentar considerablemente el número de Inspectores de ambulantes, hasta obtener que las inspecciones sean diarias y eficaces (algo así como lo que son los revisores de los trenes). 6.° Establecer en todas las líneas generales y en las transversales y secundarias que lo merezcan (muy particularmente en los casos de transbordos) los ordenanzas. 7.° Pagarse, a más de la peseta actual por hora (que por el concepto de "indemnización", y no de "gratificación", no debe sufrir descuentos), lo correspondiente a horas nocturnas. No es igual el trabajo en viaje de día que de noche.

Por lo que respecta al material, debe variarse completamente la estructura de los actuales vagones, y construirse otros muchos. Las tres condiciones indispensables a todo buen coche-correo son: seguridad y garantía, higiene y comodidad, capacidad y separación absoluta del almacén y oficinas.

En cuanto al servicio, lo primero y principal es que la parada y salida de los trenes dependa de la orden del Administrador ambulante y no del Jefe de estación; segundo, simplificar las operaciones de entrega y recepción; tercero, suprimir, con este mismo fin, todo lo que pueda constituir engorro y sea realmente superfluo e ineficaz, como, por ejemplo, los balances de valores y los boletines resúmenes de entregas.

Estamos dispuestos a demostrar, punto por punto, cuanto dejamos dicho, y hasta a sostener controversia.

De sobra sabemos que estas reformas producirían una verdadera revolución y quizá lastimarían ciertos intereses; pero si queremos de corazón hacer una buena obra, anteponiendo y sobreponiendo a todo el mayor perfeccionamiento del servicio y el crédito del Cuerpo, así habrá de hacérselo:

FRAY GALINDO.

© Biblioteca Nacional de España

Charlas del momento

El Comandante Herrera

La Prensa ha publicadó estos días la noticia, que recogimos en el último número de nuestra publicación, de que en Londres una Comisión española trata de adquirir varios dirigibles y hangares, o medios para construírlos en España, con objeto de inaugurar brevemente una línea rapidísima y regular de aeronaves trasatlánticas.

Preside la citada Comisión el ilustre militar D. Emilio Herrera, uno de los hombres más competentes en cuestiones de aeronáutica y más decididos y emprendedores que yo he conocido. Al "comandante Herrera", como popularmente se le conoce, le empecé a tratar, hace años, en el Aéreo Club. Es alto, delgado, moreno. Su tez curtida, de facciones correctas; sus ojos tienen una cierta expresión melancólica e inquietante. Ojos cegados, ébrios de azul... Mira atentamente al hablar con quien dialoga, y sus palabras, suaves, quedamente dichas, un poco entrecortadas, dan un mayor encanto de ingenuidad a su conversación, siempre entretenida y amena.

Una tarde charlábamos en esa hora melancólica de atardecer, cuando surgen las tinieblas que van desdibujando los objetos y el alma se siente propicia al recogimiento y a la sinceridad. Me exponía sus magnos proyectos y sus sueños. Recuerdo que de pronto le pregunté:

—¿Está resuelto el problema de la aviación?

—En parte sí—me contestó—. Ahora se inaugurarán dentro de poco tiempo travesías aéreas, regulares casi, entre las grandes poblaciones.

—¿En aeroplanos?—inquirí yo entonces.

—Sí—me respondió—. Pero para el servicio de pasajeros es más seguro y estable la navegación en dirigibles.

Y tras una pausa que hicimos, yo le dije:

—Bueno. ¿Y qué piensa usted de la travesía del Atlántico en dirigible?

—Pues que es muy hacedera—exclamó en seguida—. Ese es uno de mis proyectos.

—A ver, explíquemelo.

—Mire—decía él bondadosamente—: de los varios medios y rutas que se han discutido para hacer la travesía del Atlántico por el aire, yo creo que lo más viable es en dirigible y sin escalas en islas intermedias.

—A juicio de usted, ¿qué ruta es la más corta?—le pregunté después.

—La distancia más pequeña entre el nuevo y el viejo Continente—me respondió en seguida—es de 3.550 kilómetros. Desde el cabo Vilano, en Galicia, y el cabo Charles, en el Labrador (Canadá). Las dos estaciones férreas más próximas a estos puntos son el Ferrol y Halifax...

Hizo una pausa brevísima, y en seguida añadió:

—Pues bien; este recorrido, o menor, en aeroplano, no es aceptable. Pero en globo dirigible es cosa hecha. Su radio de acción puede hacerse casi ilimitado aumentando el volumen de la aeronave, problema que resolvieron Inglaterra y Alemania al estallar la guerra... Hoy pueden construírse dirigibles capaces de estarse en el aire más de una semana y recorrer 20.000 kilómetros.

—¿Qué clase de aparatos cree usted que deben de ser los más prácticos—inquirí entonces.

—El dirigible de tipo rígido—me respondió prontamente.

Días después, en otra conversación que sostuve con el maravilloso inventor señor Torres Quevedo, me dijo con otras parecidas palabras, hablando de esto mismo:

—En la manera de resolver el problema de la conservación de la forma de los dirigibles se funda la clasificación de éstos en rígidos y flexibles. Los primeros, los más prácticos, están construídos por una jaula metálica revestida de tela, y dentro bolsas con hidrógeno. Estos tienen más estabilidad. Los segundos se reducen a una sola

© Biblioteca Nacional de España

gran bolsa de hidrógeno, sin armadura. El comandante Herrera hará la travesía del Atlántico, no lo dude usted. Piensa modificar los "Astra-Torres". Esta es mi preocupación ahora—dijo el sabio maestro.

—¿Y tiene muchos inconvenientes materiales el proyecto de usted?—le pregunté a Herrera.

—No, señor. Claro que cuando haya grandes temporales no se podrá aventurar el dirigible a la navegación. Pero eso, ni más ni menos, les sucede ahora a los trasatlánticos. Aparte que el dirigible irá admirablemente dotado de útiles de salvamento: cinturones flotantes, botes salvavidas, paracaídas individuales, etc.

—¿Cuánto se tardaría en esa travesía?

—De tres a cinco días.

—¿No ha pensado usted otras rutas?

—Hombre, sí. A la Habana, al Brasil, a la Argentina... Esta, por ahora, me parece la más probable e inmediata de realizar.

—¿Cree usted que será de una gran utilidad esa línea?

—Sí, señor; de mucha utilidad. Y para los servicios postales es de una transcendencia suma. El comercio, la industria, todo, está basado en el desarrollo y rapidez de las comunicaciones... Es de una gran utilidad, de una gran utilidad...

Herrera hablaba ya exaltándose un poco. Sus palabras eran de un sano optimismo confortador. Hablaba como un convencido. Mejor aún: como un vidente.

—La línea esa, Sevilla-Buenos Aires, ¿se hará pronto?—le preguntamos.

—¡Se hará!—contestónos simplemente.

Y Herrera, que hasta entonces hablaba en romántico, contándonos sus ilusiones, siguió la conversación con números y cifras, puesto ya en negociante, en industrial. Y nos dijo que era un negocio.

Yo os diré que me convenció. Bien es cierto que las matemáticas no son mi fuerte y que tengo tanta fe y confianza en ese hombre trabajador y arriesgado como pocos, que pronto me seducen y en seguida me convencen sus propósitos y proyectos.

Porque Herrera es uno de los hombres que mejor y más concienzudamente han estudiado todos los problemas que con la aviación tienen relación. Desde que salió de la Academia de Guadalajara, sus aficiones fueron por la aerostación. Primeramente realizó las primeras ascensiones en globos esféricos y de observación, que es lo único que por entonces había, y de cuya época recuerdo el glorioso triunfo obtenido por él en 1905, ganando el segundo premio del Aéreo Club de Francia, en el Concurso internacional realizado entonces. Le acompañó, en aquel peligroso "raid" Fernando Duro, fundador del Aéreo Club de España. Aterrizaron en Moravia. El primer premio lo ganó el conde de Rozan, que aterrizó un poco más allá: en Hungría.

Después Herrera pasó a la Aviación militar con los primeros aparatos venidos a España. Su actuación desde entonces ha sido constante. Estuvo en Tánger y en Melilla; después, durante la guerra europea, marchó al frente inglés como agregado militar. Ahora ha vuelto al extranjero para ver de conseguir el establecimiento de una gran línea de navegación aérea entre nuestra Península y la República Argentina. Este magno proyecto será en breve una realidad. Se dice que a una poderosa Empresa, con capitales argentinos y españoles, le ha parecido admirable la idea, y tiene el propósito de que pronto se inaugure ese aéreo servicio trasatlántico que unirá, en menos de una semana, a España con su antigua Metrópoli. Es un triunfo de España. Como españoles debemos enorgullecernos de ello.

ESTÉVEZ ORTEGA.

Academia Marin-Amat

PARA CORREOS Y TELÉGRAFOS

Oficial, Dirección general, Profesorado competente

CLAUDIO COELLO, 59.—MADRID

(Colegio de León XIII)

© Biblioteca Nacional de España

LA QUINCENA POSTAL

LAS ADUANAS Y EL CORREO.—Que España es en el mundo el país de más copiosa legislación no hay quien lo ponga en duda. Mas tampoco puede ofrecerla, que es también donde las disposiciones que se dictan caen en desuso antes de que alcancen la eficacia debida, o quedan desde luego a merced de que se cumplan o no se cumplan.

Se promulga una ley, un Real decreto o se publica un Reglamento fijando normas, reglas precisas a que todos deben ajustarse y someterse. Luego..., ahí queda eso para que cada cual lo interprete como quiera, lo aplique a su gusto o no lo aplique de manera alguna.

Decimos esto a cuenta de lo ocurrido días pasados en las oficinas postales de Madrid con motivo de un Real decreto de Hacienda, modificando cuanto hay legislado sobre importación y transporte de objetos sometidos al pago de derechos arancelarios, y haciendo—esto es lo lamentable—*tabla rasa* de cuantos fueros y privilegios viene gozando el Correo desde tiempos remotos.

Y claro es, se reunieron los funcionarios postales terminados los trabajos del día, los altos jefes tuvieron que moverse, y surgió la reclamación, correcta, pero firme, en el fondo, reducida a demostrar que no es posible, sin grave inconveniente para el servicio y la seguridad de los cuantiosos intereses que bajo la custodia de los funcionarios se conducen, dar cumplimiento al decreto de Hacienda del día 1.º del mes corriente.

El Conde de Colombí, que se había anticipado ya, exponiendo al Gobierno los inconvenientes que en la práctica ha de ofrecer la observancia de lo que la disposición ministerial ordena, lo manifestó así a los funcionarios al recibirles en su despacho. Y en este estado quedó el asunto. En espera de resolución que modifique y aclare lo últimamente dispuesto, dejando en su justo lugar prerrogativas que de antiguo disfruta el Correo, y que por algo se le concedieron.

Y he aquí lo que decimos al principio.

¿Es que no había preceptos que regulasen la materia de que el repetido decreto se ocupa? ¿No ha de haberlos? Del mismo Ministerio de Hacienda.

Según ellos, la Aduana puede intervenir cuantas operaciones se realizan en las oficinas fronterizas, examinar las muestras que se reciben del extranjero y devolverlas en su caso a las oficinas de procedencia; intervenir asimismo, en determinadas condiciones, los objetos cerrados; investigar exteriormente las sacas y despachos directos, etc., etc. ¿Es que todo esto no se cumple?

Si así sucede, no es bastante, sin embargo, para justificar medidas que no tienen explicación, ni menos para autorizar, a pretexto de aquel incumplimiento, que agentes extraños al Correo irrumpan en las oficinas fijas o ambulantes, paralicen los trabajos, abran objetos sin intervención judicial alguna y perturben las operaciones que en aquéllas se practican.

Y déjese u obligúese, si el Centro superior entiende que ahora no lo hace, a que en el interior del país la Inspección del servicio cumpla su cometido.

NECROLOGIA.—El día 20 de febrero último falleció en esta Corte la virtuosa señora doña Filomena Acosta y Frías, viuda de Fernández, madre política de nuestro querido amigo el notable escritor José Francés, que accidentalmente se hallaba con su esposa en Ciudad Real.

Tan pronto como tuvieron noticia de la desgracia irreparable, se pusieron sus hijos en camino y llegaron horas antes del sepelio.

Al entierro, que fué una sentida manifestación de pésame, acudieron gran número de escritores, políticos y artistas, entre los que recordamos a los señores Pinazo, Spottorno, Santa María, Bujados, Igual Ruiz, Manchón, Ochoa, Juan Luis, Fargnoli, Victorio Macho, Alcázar, Díez Frías, Larraya, Manso, La Serna, Mariano Miguel, Gómez de la Mata, Leal, Verdugo (F.), Zabala, Verdugo Landi, Ardavín (C.), Bartolozzi, Ardavín (L.), *Tito*, Ribas, Estévez Ortega, Lloréns, González Prieto, Inurria, Eduardo Andrés, Pérez Camarero, Diego San José, López Mezquita, doctor Pulido, Porras Márquez, y otros muchísimos que harían interminable esta lista, y cuyos nombres sentimos no recordar.

El féretro fué sacado en hombros por amigos íntimos del celebrado novelista, y el duelo fué presidido por el director general de Bellas Artes, Sr. García de Leaniz; el hijo político de la finada y el excelentísimo Sr. D. José Francés (padre).

A las muchas y muy sinceras manifestaciones de pésame que con este doloroso motivo está recibiendo nuestro querido compañero, al que se le quiere y admira francamente en esta Casa, y a su distinguida familia, unan la nuestra muy sentida.

—A los setenta y siete años de edad ha fallecido en esta Corte doña María Jesús Zamorano y Conde, madre de nuestro muy querido amigo D. Gregorio Ballesteros Zamorano, administrador del Correo Central.

Asistieron al entierro y a los funerales celebrados en la iglesia de Santa Cruz funcionarios de Correos y amigos particulares en número extraordinario, deseosos de testimoniar al Sr. Ballesteros las grandes y firmes simpatías de que goza, y a que le han hecho acreedor sus condiciones de carácter, cordialísimo trato y el afecto de que en todo momento da prueba a amigos y subordinados

Que por sus virtudes (D. I. t. e. G.) a la difunta, y

© Biblioteca Nacional de España

reciban nuestro sincero pésame la familia y el señor Ballesteros especialmente, a quien deseamos la resignación cristiana suficiente para sobrellevar la terrible pérdida que acaba de sufrir.

—Igualmente enviamos nuestro pésame más sentido a nuestro muy buen amigo Luis Verdegay y familia por la muerte de doña Carolina Ibáñez Doménech, fallecida también en Madrid, casi repentinamente, el 28 de febrero último.

¡Que Dios la tenga en Gloria y dé resignación al amigo Verdegay y señora, hija de la difunta, y a toda su distinguida familia.

LA FIESTA DEL 12 DE MARZO.—*Iniciativa del "Infundio"*.—Nuestro estimado colega postal *El Infundio* ha tenido la feliz iniciativa de reunir a los postales en la fecha del 12 de marzo en fraternal banquete, que se celebrará en La Huerta.

Este, como todos los actos en que reine unanimidad y compañerismo, merece nuestro más entusiasta elogio y la más fervorosa de las adhesiones.

RELACIÓN *de las cantidades recaudadas en la Administración de la REVISTA DE COMUNICACIONES en favor de los niños rusos*:

	Pesetas.
D. Manuel de los Reyes Aizquibel, de Madrid.	25
D. Domingo Romero, de Madrid.....	15
D. Melchor Marés González, de Petrel (Alicante)	15
D. Diego y D. Rafael Montes, de Baena (Córdoba)	15
Manolita Dorda y hermanas, de Madrid.....	15
D. Cayetano Alcázar, de Madrid.....	10
D. Julián Moro Pérez, de Madrid.....	10
D. Tomás Díez Frías, de Madrid.....	10
D. Hilario Pérez, de Baena (Córdoba).....	5
D. José Jiménez Leiva, de Baena (Córdoba)...	5
D. Ramón Bujalance, de Baena (Córdoba).....	1
TOTAL.....	126

Reunión de la Prensa postal

Convocados por el Sr. Cano, director del "Boletín de Correos", se acordó publicar la siguiente nota oficiosa:

"Reunidos los directores y representantes de la Prensa profesional para hacerse eco del malestar producido en el Cuerpo con motivo de la publicación del reciente Real decreto sobre represión del contrabando, han acordado, por absoluta unanimidad, protestar, respetuosa pero enérgicamente, del vejamen que supone para los fueros del Correo la introducción de organismos ajenos, que si bien, y por culpa de falta de medios u organización interior, es quizá cierto que en algunos, muy contados casos, existió la comisión de faltas de dicha naturaleza, no es justo que a toda una Corporación se la sujete a un régimen depresivo como es la vigilancia de sus operaciones por personas extrañas al Ramo; rogando a la Superioridad que adopte en el más breve plazo posible las más enérgicas medidas por medio de la Inspección general o por otros funcionarios del Cuerpo que se designen, y que se exijan las más estrechas responsabilidades a quienes, amparados por las prerrogativas reconocidas en las leyes y necesarias para la buena marcha del servicio de la Posta, puedan, en algún momento, desprestigiar a todos los funcionarios de la misma."

A la reunión asistió un representante de la REVISTA DE COMUNICACIONES, quien suscribió, con todos nuestros colegas, la nota que publicamos.

Celebramos extraordinariamente la unanimidad obtenida, y hacemos votos por que se repita con frecuencia este género de reuniones y, sobre todo, esta unión en los problemas que afectan al sagrado interés del servicio y del Cuerpo de Correos.

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.

© Biblioteca Nacional de España

LIBROS Y REVISTAS

INTERCAMBIO CON EL EXTRANJERO

A continuación publicamos la lista de las Revistas postales más importantes que se publican en los Estados Unidos, con las que hemos establecido el intercambio.

Insistimos en la necesidad de que conozca, aunque sólo sea de vista, nuestro Centro directivo estas Revistas, para vivir orientados de lo que ocurre por el mundo.

En estas cuestiones técnicas lo fundamental es el estudio y el conocimiento de lo que se hace en otras partes, para imitar lo bueno y mejorarlo si es posible; pero no seguir el actual sistema de saber muy poco de todo, y cuando llega la hora de hacer algo en serio, empezar a discurrir y poner sobre el papel—que después será la *Gaceta*—el producto de la meditación. Muy bien la experiencia y la práctica; pero ¿por qué desdeñar la experiencia y la práctica de otros países y de otros pueblos?

Es preciso que cuando lleve la Dirección general de Correos un proyecto a las Cortes, o simplemente al ministro o al director, se apoye en un estudio documentado y técnico verdad y comparativo con el de otras partes. Sólo así podremos vencer muchas dificultades y acreditar el servicio y el prestigio corporativo.

Han pasado los tiempos en que una turbulencia imponía un proyecto elaborado en horas, y van llegando los de la realidad de la técnica verdad, del estudio y de la estadística. Y para ir por ese camino creemos útil para el Centro directivo ese conocimiento de las Revistas extranjeras, sin desdeñar, claro es, las españolas.

Rogamos a todos nuestros compañeros que conozcan más Revistas—que existen muchas más—, nos lo comuniquen, para completar la lista publicada.

(Nuestro querido compañero Bienvenido Calvo nos ha ayudado con notas interesantes y dado nombres de Revistas que no conocíamos.)

REVISTAS POSTALES DE LOS ESTADOS UNIDOS

Postal Record (monthly). (Edward J. Cantwell. Editor. National Association of letter Carriers. Publishers, Kenois Building. Eleventh and G. Streets. Washington D. C.)

Postmasters' Advocate (monthly). (Víctor H. Stonesifer. Editor; Lawrence Mills Publisher. 711. Thireenth. St. N. W. Washington. D. C.)

R. F. D. News (Saturday). (W. D. Brown. Editor. R. F. D. News Publishing Company 511. Eleventh. St. Washington. D. C.)

Union Postal Clerk (monthly). (Thomas Flaherty. Editor. National Federation of Postal Employes Pubs. American Federation of labor Building. Washington. D. C.)

Post Office Clerk. (monthly). (John Y. Scott. Editor. United National Association Post Office Clerk. Pubs. 3.432 W. 66 th. St. Chicago. Illinois.)

Post Office Supervisory Bulletin (monthly). (J. S. Field. Editor; National Association of Supervisory Post Office Employees. Pubs. Louisville. Kentucky.)

Railway Post Office (monthly). (Henry W. Strickland. Editor. Railway Mail Association. Publishers. 115. E. 31. St. Kansas City. Missouri.)

Postmaster Everywhere (monthly). (Robert D. Harmer. Editor and Publishers. Sr. Clair.)

Parcel Post Journal and Advertisers Guide (monthly). (W. Clement Moore. Editor and publisher, Moorestown. New Jersey.)

El Presupuesto alemán para 1922-23

En el Reichstag ha presentado el ministro de Hacienda alemán el proyecto de Presupuestos para el ejercicio de 1922-23, que en la parte ordinaria comprende gastos calculados en 86.700 millones de marcos e ingresos por 103.200 millones, de donde resulta un superávit de 16.500 millones de marcos.

El Presupuesto extraordinario cifra los gastos en 4.945 millones y los ingresos en 1.849, autorizándose la emisión de un empréstito para cubrir el déficit de 3.096 millones de marcos.

Los ministerios de Correos y de Ferrocarriles ofrecen un déficit cada uno de 2.450 y 6.780 millones, respectivamente, y como la suma necesaria para llevar a cabo las medidas financieras impuestas por el Tratado de Versalles alcanza unos 171.000 millones de marcos, el déficit total asciende a marcos 183.300 millones, cantidad que no podrá ser cubierta sino mediante un empréstito.

Toda la correspondencia administrativa y de redacción diríjase a

DON MARCELINO FERNÁNDEZ AMANTEGUI

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

MADRID.—...rtes 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

CALCETINES Y MEDIAS

KOH-I-NOOR

Son los más sólidos.

Son los más resistentes.

Jamás son quemados por su tinte.

RESISTENCIA, 60 KILOS

ÚNICOS DEPÓSITOS:

LA CAMERANA

Arenal, 7. Teléfono 1423 M.

Montera, 43. Teléfono 1542 M

© Biblioteca Nacional de España