

Suscripción

MADRID Y PROVINCIAS

Semestre. . 6 pesetas

Año. . . 10 id.

EXTRANJERO

Año. . . 20 pesetas

A los vendedores y co-

rresponsales, 25 ejem-

plares 3 pesetas

La Monarquía

Por la Patria y por el Rey

DIRECTOR: BENIGNO VARELA

Redacción

y Administración

Paseo de Recoletos, 5

TELEFONO 3.415

APARTADO 408

Los giros a cargo del

suscriptor. Pídanse

tarifas y contratos a

Administrador

Pagos adelantados

N.º atrasado 25 céntimos

N.º del día 20 céntimos

Año XII

No se devuelven los artículos y fotografías que nos manden espontáneamente y no se publiquen.

Madrid, 29 de Octubre de 1921

Toda la correspondencia administrativa, dirijase al Administrador.

Núm. 556



La revolución portuguesa FRUTOS DE LA PERTURBACION

Nuevamente hemos de lamentar, con la cordialidad que nos une al vecino pueblo lusitano, su última conmoción política. Ciertamente, no merece Portugal, la masa ajena al eterno oficio de conspiración, tanto y tanto golpe como sobre ella descargan cada cuatro días los elementos rebeldes, siempre en descontento, de continuo dedicados a la trágica tarea de preparar revoluciones, que tanta sangre cuestan a la amiga República.

Hasta tal punto se ha hecho endémico en ella el mal revolucionario, la fiebre conspiradora, que cabe sospechar que, con República o sin ella, el noble pueblo lusitano condenado está de por vida a revolución perpetua, sin vislumbre alguno de paz duradera, y por ende de bienestar.

Once años hace que, derribando el Trono de los Braganza, Portugal creyó resolver el gran problema de sus anhelos sociales y políticos al implantar la República. Desgraciadamente para ella, la realidad no corresponde al ensueño, y el pueblo portugués aparece desde entonces más conmovido, más perturbado que nunca.

El último movimiento revolucionario ha costado la vida al fundador de la República, Machado dos Santos, y a otros revolucionarios. He aquí el triste fruto de tantas agitaciones. Una vez más, se-

gún la Historia nos lo demuestra, los llamados libertadores de un pueblo mueren víctimas de su propia obra, a manos de los suyos. Una vez más acaba por ser el domador la comida de las fieras.

Es indudable que cada día tienen menos valor las palabras. Lo que la Humanidad necesita no son bellas utopías de república o comunismo, sino hombres. Hombres y hechos. Nada de etiquetas pomposas para la credulidad de los pueblos. Nada de dejarse engañar por la palabra comunismo o la palabra república. La democracia no es patrimonio exclusivo de semejantes dictados. Hay monarquías democráticas, como la inglesa, como la belga, como la española, y comunismo despótico, como el de Rusia. La paz social del pueblo portugués no depende, como vemos, de su régimen político. Los generosos sueños de los implantadores de la República no han fructificado muy copiosamente que digamos en el transcurso de once años. Portugal ha tenido buenos políticos, hombres de gran voluntad, inspirados del mejor deseo; entre ellos, el infortunado Sidónio Paes y el doctor Granjo, que acaba de ser vilmente asesinado. Pero no basta con la caída de unos cuantos hombres. Portugal está viciada por la costumbre revolucionaria, y debe sacudir cuanto más ese virus que la destruye.

La Révolution Portugaise LES CONSÉQUENCES DES PERTURBATIONS POLITIQUES

L'amitié qui nous unissent au Portugal, nous fait déplorer, de nouveau, la dernière commotion portugaise. Ni le Portugal, ni le peuple qui, en sa majorité, se trouvent éloigné du métier de conspirateurs, n'en méritent pas subir tant des bouleversements occasionés par les rebelles qui restent toujours mécontents, et qui se sont dédiés au tragique entreprise de préparer les révolutions qui en content tant de sang a la République.

A Portugal les maux révolutionnaires, et la fièvre des conspirations sont devenus endémiques, à tel point, qu'on pourrait soupçonner qu'avec la République, même que sans elle, la noble nation portugaise est condamnée à vivre au milieu d'une révolution perpétuelle, sans jamais entrevoir une paix durable, et le bien-être.

Il fait déjà onze ans, à la suite de la chute du trône des Braganza, le Portugal crut qu'aussitôt que la Républi-

que y serait proclamée, qu'elle aurait solutionné les grands problèmes de ses aspirations sociales et politiques. Malheureusement pour elle, la réalité n'a pas répondu aux rêves de la nation portugaise, laquelle se trouve à présent, plus que jamais, toute bouleversée et troublée. Le dernier mouvement révolutionnaire a conté la vie à M. Machado dos Santos et à d'autres révolutionnaires. En voilà les funestes conséquences des révolutions si continues. De nouveau, l'Histoire nous démontre comme ceux qu'on appelle les libérateurs du peuple en meurent victimes de leur propre procédure.

Une fois plus, c'est la bête fauve qui finit par dévorer son dompteur. C'est indéniable que certaines paroles ont, à chaque jour que passe, moins de valeur. L'Humanité n'a pas besoin de belles

utopies nommées République ou Communisme, ce qu'elle veut, en est des hommes. Oui, des hommes et des faits. Point des cérémonies pompeuses pour s'attirer la bon volonté et la crédulité du peuple.

La démocratie n'est pas le patrimoine exclusif des tels doctrines. Il y en a des monarchies démocratiques tel que l'anglaise, la belge et l'espagnole, et il y en a aussi le communisme despotique tel que celui de la Russie.

La paix social du peuple portugais ne dépend pas de son régime politique, comme on peut en remarquer. On peut dire que les généreuses idées des implantateurs de la République n'ont pas eu de très bons résultats. Au cours de ces onze années le Portugal a eu de bons politiques; des hommes qui possédaient une



En el Hospital de la Cruz Roja, de Madrid, se albergan un puñado de heridos de Africa, convalecientes en su mayor parte. Nuestros Soberanos visitaron el Hospital y conversaron afablemente con los soldados. En la presente fotografía aparece S. M. la Reina Doña Victoria hablando, en el jardín, con varios convalecientes, por cuyo estado interesase con la mayor solicitud.

ferme volonté; et qui étaient inspirés dans les meilleurs desirs; parmi eux, se trouvaient l'infortuné Sidonio Paes et le Doctor Granjo qui vient d'être vilement assassiné.

Mais la valeur morale de quelques hommes n'en suffit pas. Le Portugal est viciée elle s'est habituer aux révolutions, mais elle doit jeter loin d'elle le virus qui finira par l'en détruire.

Portugal revolution CONSEQUENCES OF THE DISORDERS

Due to our friendship with the near Portuguese nation we have to regret, anew, another of her political commotions. In no manner, does Portugal nor the majority of her subjects—who are no partisans of conspirations—merit so many blows which every now and then are dealt to her by the rebels who are never satisfied, and who are dedicated to the tragical labour of preparing the revolutions which have cost the Republic so much blood. The revolutionary evils, the fever of conspiracy have become endemic, so much so, that it may be supposed that—with or without the Republic—the noble Portuguese nation is condemned to live in a perpetual revolution, with no hopes of a lasting peace, and the obtainment of her welfare.

Eleven years ago, on the downfall of the Braganza throne, Portugal believed that with the advent of the Republic she would resolve the grave problems of her social and political aspirations. Unfortunately for her, the reality does not correspond to her dreams, and Portugal has been since then, in a continual state of commotion and trouble. The late revolutionary commotion has cost the founder of the Republic, Mr. Machado dos Santos, and other revolutionists their lives.

Behold the sad consequences of these continual revolutions. Once more History teaches us how those who are called the

people's liberators fall a victim of their own ideas and proceeding. It is the wild beast which, once again—devours its tamer. It is undeniable that, with each day that passes, certain words are losing their value. What Humanity needs is not the splendid and unrealizable utopian dreams of Republic and Communism—but men and deeds. There is no need of displaying gorgeous ceremonies to obtain the people's good faith. They must not be misled by the words of Communism and Republic. Democracy is no privilege of these doctrines. There are monarchies, that are democratic, such as England, Belgium and Spain, and there are despotic Communisms such as Russia. The social peace of the Portuguese nation does not depend, as may be noticed, on her political regime. The generous dreams of the implanters of the Republic have given a very poor harvest. In the course of these eleven years Portugal has been governed by wise and good politicians, possessing an energetic will and inspired with the best wishes for their country's welfare, among them the unfortunate Mr. Sidonio Paes and Doctor Granjo, who has just been murdered, in a most cowardly manner. But the moral worth of a few men does not suffice. Portugal is vitiated, she has become accustomed to the revolutions, and she must get rid of this virus which will end up by destroying her.

y moderna, augures trágicos de descabros, gentes que no ven al español sino tras el negro lente del desaliento y el fracaso. Pero ellos, ni son todo el país, ni aciertan, por añadidura. Sus palabras están siempre refutadas por la esplendorosa realidad de los hechos.

Si fuésemos a catalogarlos, sería cuestión de disponer de todas las planas del periódico. Basta con cerrar un momento los ojos y concentrar la atención repasando lo que ofrecen todas las provincias españolas, para convencerse de cuanto afirmamos. A millares surgen los hechos que proclaman la iniciativa, el ingenio, el trabajo y la actividad desarrolladas por los españoles. Mi-

presentaciones de los Ministros de Estado, Marina y Guerra, y el jefe de Aviación militar, Sr. Echagüe.

Todo hacía presumir que la fiesta inaugural revestiría gran importancia y solemnidad. Así fué, en efecto, porque a ella concurrió todo el elemento oficial y todo el pueblo sevillano, ansioso de compartir la alegría que motivaba tan evidente progreso.

Allí, en el aeródromo de Tablada, se congregaron SS. AA. RR. los Infantes Don Carlos y Doña Luisa; el gobernador civil; el gobernador militar, general Perales; el ex ministro conservador D. Carlos Cañal; el senador marqués de Torrenueva; el arzobispo de la diócesis; el concejal Sr. Píñal,



Los señores vizconde de Priego, marqués de Benavites y altos funcionarios de la Compañía, en el momento de ser inaugurado el servicio del correo aéreo de Sevilla a Larache.

LOS GRANDES PROGRESOS NACIONALES LA COMPAÑÍA ESPAÑOLA DE TRÁFICO AÉREO

Desde hace pocos días cuenta España con un nuevo servicio de aviación, que demuestra la rapidez con que se van adoptando en nuestra Patria los progresos científicos. Ello nos trae de la mano a departir, aunque sea brevemente, sobre el asunto de nuestra inferioridad, que tanto y tanto proclaman los habituales y sempiternos detractores de nuestro país.

Extraño será a nuestro ambiente quien no haya oído por los corrillos de los que a sí mismos se llaman supranintelectuales, o

quien no haya leído en algunas publicaciones la especie de la incapacidad española para pregonar y adecuarse a la vida moderna. Esta corriente estuvo muy en boga hace algún tiempo, y ha prendido con fuerza por ahí. Así no sorprende ni maravilla escuchar el grito pesimista en cada ocasión y en cada momento que asoma un problema o se anuncia un invento.

Sin embargo, nada más lejos de la realidad que esa leyenda. Hay, sí, detractores pertinaces de nuestra capacitación técnica

les de empresas industriales lo acreditan. Capitales donde el espíritu mercantil yacia inerte, son hoy vivero de actividades. Pueblos que vivían pegados a una rutina ancestral, se desenvuelven en medio de un furor progresivo, que es riqueza y prosperidad. El fenómeno es tan real, tan evidente, que basta reflexionar un instante para apreciarlo en toda su intensidad optimista.

Y por si fuese poco lo que arrojan todas las provincias españolas con sus innovaciones, sus progresos urbanos, sus empresas poderosas, sus industrias florecientes, apenas planteadas, su vida toda acusando una potencialidad similar a la de los grandes pueblos de la tierra, ahí está Sevilla, brindando al mundo un nuevo servicio de aviación, similar al que está funcionando ya en algunas capitales europeas.

Apenas terminada la guerra, comenzaron las aplicaciones industriales de la aviación. Londres y París se vieron favorecidas con una empresa que las comunicaba a diario por medio de aeroplanos. A su tenor se inauguraron nuevas líneas, a medida que las fábricas iban dando abasto a las demandas. Ahora ha sido España la que ha dado la nota progresiva, inaugurando la línea de tráfico aéreo entre Sevilla y Larache. El hecho es tan positivo, que no cabe sino celebrarlo por lo que significa y por el estímulo que ello supondrá a otras capitales para no desmayar en el trabajo y en el progreso.

La inauguración de este importantísimo servicio se celebró hace pocos días, en Sevilla, en el aeródromo de Tablada.

Para asistir al acto fueron expresamente a la bella capital andaluza el director general de Comunicaciones, señor conde de Colomby y su esposa; el ingeniero Sr. Bordaleta, en representación del Ministro de Fomento; el ingeniero Sr. Peña, en representación del Real Aero Club; el jefe del servicio postal aéreo, D. Federico Leal; re-

en representación del alcalde; las autoridades administrativas y judiciales de la provincia; numerosas personalidades locales, y el pueblo, que, con su espontánea adhesión a la fiesta, matizó el ambiente con sus sentimientos, honradamente patrióticos.

A las once de la mañana llegó uno de los aparatos que se destinan a este servicio postal entre Sevilla y Larache. Había salido del aeródromo de Cuatro Vientos, pilotado por el aviador inglés Mr. Haviland, y realizó su viaje desde la corte, dando un gran rodeo por Linares y la serranía de Córdoba, haciendo observaciones para escoger puntos de aterrizaje convenientes a otros servicios que proyecta montar esta Compañía.

En el aparato realizaron el viaje desde Madrid, además del piloto, el ingeniero de la Compañía Española de Tráfico Aéreo, D. José Muñoz, y el consejero de la misma, D. Fernando Sartorius, vizconde de Priego, que era portador de un Mensaje del Rey, saludando a las tropas de Larache.

La llegada del avión fué saludada con vítores y aplausos, y apenas aterrizó dió comienzo la ceremonia inaugural con toda solemnidad.

Inició los discursos el marqués de Benavites con un saludo al Rey, al Gobierno, a los Centros de cultura, a todas las personas que concurrían al acto y al pueblo de Sevilla.

Ensalzó el progreso de las comunicaciones. Dijo que el telégrafo, el teléfono, el ferrocarril y el automóvil ceden ahora el paso a estos aparatos, que han resuelto el problema de la navegación aérea, que, como el de la cuadratura del círculo, se consideraba antes insoluble. Testimonió su admiración por el ejército de Africa, y dedicó frases de gratitud a los Infantes, al arzobispo, a las autoridades y a Sevilla.

Habló a continuación el ilustrísimo señor arzobispo, quien dijo que la Iglesia, por



Momento de ser bendecido por el obispo el correo aéreo el día de la inauguración.

su representante, concurría al acto, y se congratulaba de todos los progresos humanos. Agregó que se cumple la profecía que asegura que el hombre es el rey de la tierra, de los mares y de los aires, al ver cómo ahora se erige el hombre en rey de los aires.

—Elevemos—dijo—nuestras plegarias al cielo, que todo lo sostiene, para que sostenga estos aparatos, que son lazos de unión y de progreso, y que nos transmiti-

Cuerpo de Correos y vitoreando a España y al Rey entre las aclamaciones del público, que acogió los vítores con frenético entusiasmo.

Terminados los discursos, el arzobispo, revestido de pontifical, bendijo los tres aparatos, que llevan los nombres de "Sevilla", "Algeciras" y "Larache", y fueron apadrinados, respectivamente, por la Infanta Doña Luisa, la condesa de Colomby y la esposa del gobernador civil.



Salida del correo aéreo de Sevilla.

rán noticias del heroísmo de nuestras tropas.

El prelado terminó su discurso pidiendo la protección de la Virgen de Loreto, elegida por los aviadores como Patrona suya, y dedicó frases de elogio a los soldados combatientes.

Seguidamente el conde de Colomby pronunció un elocuente discurso recordando que no hacía muchos años había conmemorado Sevilla el centenario de la navegación a vapor, por haber salido el primer vapor del puerto de Sevilla, y ahora se juntaban y congregaban las más excelsas personalidades para la inauguración del primer servicio postal aéreo en España.

—Con lo cual—añadió—se demuestra que Sevilla no es sólo rasgueos de guitarra y alegría, sino que es una ciudad que progresa, que se engrandece y que aporta su trabajo al concurso de los pueblos.

Dijo que desde Tablada iba el saludo del Rey, del Gobierno, de las autoridades, de las madres y de las esposas, que ven acortadas las distancias por estos aeroplanos, al ejército de Marruecos, y que también llevaban las aeronaves palabras de amor del Infante Don Carlos para su hijo, que pelea en África.

Y después de dedicar un sentido recuerdo a los soldados, terminó saludando al

Acto seguido salió el "Sevilla", piloteado por el ingeniero Sr. Hatcheg, y el público prorrumpió en clamorosos aplausos de despedida y en aclamaciones entusiásticas a la Compañía, a España y al Rey.

El viaje lo realizó el aparato sin novedad. Elevóse a las doce de la mañana, pasó el Estrecho en diez minutos y a las dos de la tarde aterrizaba en Larache.

Seguidamente saltó del aparato el señor vizconde de Priego, que había realizado el viaje para cumplir el encargo regio, y entregó el Mensaje del Rey al comandante general, siendo su lectura acogida con aplausos por toda la oficialidad allí congregada.

El Sr. Sartorius saludó, por encargo de la Infanta Doña Luisa, a su hermano, que se encuentra en África, y entregó al comandante general una carta que el Infante Don Carlos enviaba por su conducto a su hijo el Infante Don Alfonso, que está adscrito al ejército de operaciones.

Poco después de almorzar remontaron el vuelo en el mismo avión, y a las seis en punto de la tarde aterrizaban nuevamente en Tablada, entre las aclamaciones y aplausos del público sevillano.

Y con ello quedó inaugurado el servicio aéreo, para correo y pasajeros, entre Se-

villa y Larache, con aparatos de cuatro plazas y con arreglo a las condiciones y horario siguientes:

Salida de Sevilla, a las once de la mañana.

Llegada a Larache, a las trece.

Salida de Larache, a las quince.

Llegada a Sevilla, a las diecisiete.

Precio del pasaje, 200 pesetas por persona.

Precio del franqueo (esto depende de la Dirección de Correos), 0,50 pesetas, aparte del franqueo ordinario.

No sería justo cerrar esta información sin destacar debidamente la personalidad de D. Fernando Sartorius, vizconde de Priego, que tanto ha trabajado por la realización de esta empresa. Joven, abnegado y entusiasta de su país, no descansó hasta ver incorporado este progreso a España. Por ello es digno del más fervoroso elogio.

Nosotros se lo rendimos muy gustosos, y ofrecemos su ejemplo a la juventud española, para que sirva de estímulo y acicate en las horas del desaliento. Don Fernando Sartorius, descendiente de políticos briosos, que enaltecieron a España y abri-llantaron a su partido, sigue las huellas de sus ilustres predecesores, y constituye una esperanza pronta a dar realidades optimistas a la Patria y al Rey.

Digno es del aplauso, y nosotros se lo tributamos sinceramente, porque bien lo merecen su juventud, rectamente orientada, su patriotismo fogoso, y la empresa a que contribuyó con sus energías inagotables y con sus tenaces desvelos.

Como igualmente es acreedor a toda recompensa cordial D. Felipe Comabella, que contribuyó con su talento y con su experiencia a que la Empresa salvase todos los escollos y llegara al día de la inauguración para bien del progreso nacional y para gloria de España.

Banco de España

Por acuerdo del Consejo de gobierno de este Establecimiento de crédito se sacan a concurso las obras para la construcción del edificio-Sucursal del Banco de España en la Coruña; quedando al arbitrio de los concursantes el proponer las variaciones que estimen convenientes, en cuanto no afecten esencialmente al proyecto base de este concurso: clase de materiales y procedimientos de obra; plazos de abono de obra y de ejecución, coste total, etc.

Las proposiciones para tomar parte en este concurso se entregarán bajo sobre cerrado, contra recibo, en la Dirección general de Sucursales, en la Casa Central de Madrid o en la Secretaría de la Sucursal en la Coruña; su redacción deberá sujetarse al modelo de proposición, que así como los documentos que constituyen el proyecto de este edificio-Sucursal, estarán a disposición de los concursantes en las dos oficinas del Banco de España antes citadas, todos los días laborables, desde la fecha de este anuncio hasta el 7 de noviembre próximo, desde las diez a las catorce horas, para su conocimiento y examen.

El plazo para la presentación de proposiciones terminará el expresado día 7 de noviembre, a las catorce horas y la apertura de pliegos y lectura de proposiciones, acto público, del que se levantará acta notarial, tendrá lugar en las dos oficinas citadas el día siguiente, 8 de noviembre, a las doce de la mañana.

El Banco de España se reserva el derecho de elección entre las proposiciones presentadas, la que crea más conveniente a sus intereses, o el de rechazarlas todas.

Madrid, 18 de octubre de 1921.—El director-jefe de Sucursales, J. M. Jiménez.

Es imprescindible que toda la correspondencia, cartas e impresos, que se dirijan a la Redacción y Administración de LA MONARQUÍA, comprendiendo Director y redactores, lleve la indicación del

APARTADO 408

Güell y Compañía
S. en C.

Fábrica de panas,
rodas y veludillos.

LA PRIMERA ESTABLECIDA EN
ESPAÑA
FABRICA EN LA COLONIA GÜELL
(Santa Coloma de Cerv. 16.)

Administración: Codols, 16.
BARCELONA

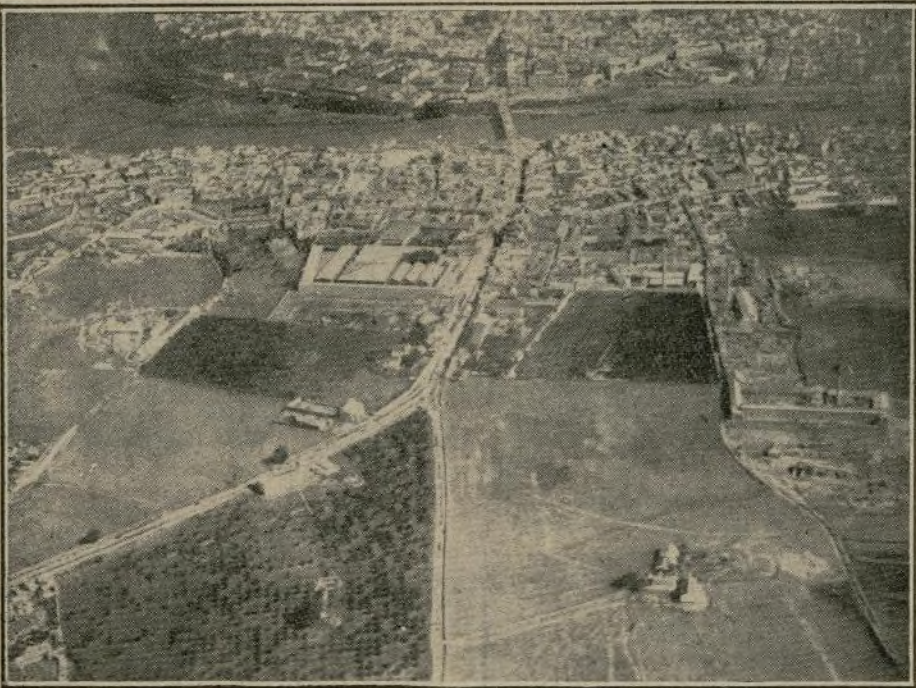
CORRAES HERMANOS

BANCA Y CAMBIO

Toledo, 30.—MADRID

Ordenes de Bolsas, descuento de cupones, giros y negociaciones sobre todas las plazas de España y Extranjero.

Cambio de toda clase de monedas y billetes nacionales y extranjeros, compra de lingotes de oro, plata y platino.



Sevilla, vista desde el correo aéreo.

LA MUNDIAL

Sociedad anónima de Seguros

Domicilio: Madrid, Alcalá, 17

CAPITAL SOCIAL

1.000.000 de ptas. suscripto.-505.000 ptas. desembolsado

Autorizada por Reales órdenes de 8 de Junio de 1909 y 22 de Junio de 1918

Efectuados los depósitos necesarios

Seguros mutuos de vida: Supervivencia, revisión y ahorro

Seguros de accidentes ferroviarios

Aprobado por la Comisaría general de Seguros

SE IMPONE EL AVANCE MAS DURO SOBRE LA MORISMA

Poco a poco, con la prudencia, que busca el éxito seguro, con que va procediendo el general en jefe Sr. Berenguer, se realiza la penosa labor de reconquistar las posiciones y poblados que se perdieron en el desastre de julio.

Cada paso, cada nueva conquista realizada, pone de manifiesto el magno horror de la espantosa tragedia, en la que el incomprensible salvajismo de los moros sacrificó—matando por matar—a tantos miles de hermanos nuestros, que los habían tratado a ellos, no sólo con humanidad, como corresponde y era lógico por ser cristianos y españoles, sino con absoluto afecto y fraternidad, sin tener para nada en cuenta la diferencia de raza.

Aquella gente sucia y miserable, que carecía de todo y que aun lo que poseían no podía tener apenas valor por la extrema y general pobreza de los rifeños, se aprovechó cuanto pudo de los beneficios que España y sus hijos le otorgaban a manos llenas, y fingió un agradecimiento que no sentía, guardando recóndito un odio inexplicable y absurdo hacia quienes moral y materialmente sólo les hacían bien, y mucho.

Se ha querido explicar ese odio de algún modo, y no existe ni es fácil quepa en ninguna cabeza bien organizada la razón de esa sinrazón.

España y sus hijos no se han limitado a respetar sus costumbres y creencias, incluso teniendo sacerdotes moros en las *mias* y festejando las fiestas musulmanas, sino que incluso fabricó por su cuenta templos mahometanos, dando fehaciente prueba de una tolerancia que no es común en otros pueblos de los que alardean de marchar a la cabeza de la civilización.

Nosotros recordamos haber oído a un moro acomodado, natural de Argelia, que "en Melilla ser diferente a su país, porque moros y españoles estar iguales, y en Argelia franceses no estar así con moros".

Añadía en su pintoresca charla este musulmán argelino que los moros y los españoles se querían porque vivieron juntos muchos siglos, lo que no ocurrió nunca con los franceses.

En forma análoga se expresaban aquellos moros notables que de las cabilas melillenses vinieron hace ocho o nueve años a Madrid para visitar al malogrado general—acaso el más capacitado que para su labor hemos tenido en Africa—D. Francisco Larrea.

Con la protección de España fueron muchos los moros enriquecidos, y acaso uno solo, Abd-el-Kader, que como excepción nada nos pidió, que se mostraban *amigos*. Llegada la hora de prueba, la triste hora de la desgracia, este leal amigo, hoy bien probado, ha sido el único capaz de poner su prestigio, su influencia y de sacrificar sus propios intereses en servicio de España, que al designarle como *cadí* de cadies en Benisicar cumplió en principio una deuda de gratitud, que ha de satisfacer muy luego con la mayor largueza.

Pero ese anverso de la medalla de la hidalguía hispana, debe tener un reverso de justicia y dureza para quienes nos traicionaron y para los infames y cobardes asesinos de tanto español. Los muertos encontrados en el camino y en el poblado de Nador, los alevosamente sacrificados con saña inaudita, incomprensible hasta en las fieras, en Zeluán, Atlaten, Monte Arruit y otros sitios—que ascienden a miles—incitan a la venganza más dura.

El cuadro de Arruit excede a toda ponderación. El Dante no pudo concebir para su Infierno nada tan horroroso como lo que allí realizaron, complaciéndose en la tortura, esos moros salvajes, carentes de todo sentimiento de piedad y de la menor noción de humanidad.

Hay que seguir, sin pensar en otra cosa, el avance, para vengar a esos muertos heroicos y dar tierra a sus restos venerandos, que merecen el amor y la admiración de todos los españoles por todos los conceptos y porque fueron las víctimas de una ferocidad inconcebible y constituyen la prueba plena de que España no puede tolerar que a sus puertas existan tan tremendos salvajes en pleno siglo XX.

El espíritu de nuestros soldados, como el de todo el país, se solidariza con esta idea. Lo exigen de consuno lo justo del castigo y el honor y el prestigio de España ante el mundo entero.

Siga el avance y sufran esos bárbaros asesinos todo el peso del poder hispano, que debe mostrarse inexorable con ellos en el grado que corresponde a la magnitud del delito por cada cual cometido.

Ante lo de Arruit, no puede haber tibiezas ni dudas.

Como *cadí* de cadies en Benisicar, cumhidalguía hispana, debe tener un rever-

El cuadro de Arruit excede a toda ponderación. Lo exigen de consuno lo justo del castigo y el honor y el prestigio de España ante el mundo entero.

Así opinamos nosotros, no partidarios sistemáticos de la guerra por la guerra, de los procedimientos a sangre y fuego, sino poseídos por la indignación que, ante trances como el de Arruit y los sucesos de julio, es un sentimiento de hondo amor patrio.



Momento interesantísimo de clavar nuestra bandera en la cresta de uno de los montes africanos, reconquistados por nuestras tropas. El esfuerzo que éstas vienen realizando, a partir del desastre, para devolver a España todos sus dominios en Africa, es digno de la mejor loa, y está por encima de las discusiones, reparos y análisis, más o menos bien intencionados, con que algunos comentan la actuación del Ejército en Marruecos. El heroísmo de los soldados es el más elocuente testimonio del éxito del avance.

COSAS QUE SE DISCUTEN EN EL PARLAMENTO LOS VERDADEROS EMBOSCADOS

Se discuten en el Parlamento los asuntos de Africa, o, por mejor decir, de Melilla; pues debiendo haberse discernido, en su más elevado concepto, cuál ha debido y cómo debe ser nuestra actuación en la zona marroquí, asignada a España por el Tratado de 1912, la discusión se ha desviado de su cauce natural y ha descendido por torrenteras a otros terrenos.

Lo de antes—de varios años—, como lo de luego y lo de ahora, puede y debe ser examinado, discutido, tamizado, si vale el vocablo, para aquilatar lo bueno y lo malo y prevenir para el porvenir todo evento desagradable. Mas esto ha de hacerse, en nuestra opinión, con tiempo y sazón; imparcialmente y con serenidad; huyendo, para enjuiciar, de los apasionamientos políticos o personales, como de las simpatías o antipatías hacia entidades determinadas.

No debe olvidarse que Abd-el-Krim y los que constituyen lo que él llama pomposamente *Cuartel general del Ejército del Rif* son gente que se entera por nuestra Prensa de cuanto se dice en el Parlamento, y con su astucia característica saca las consecuencias que les conviene para aumentar el entusiasmo de los rifeños, y por ende, el número de combatientes contra España.

Ya es éste un grave mal; pero puede ser aún mayor el que se produzca en nuestro propio Ejército, cuya moral ha llegado a ser, por fortuna, muy elevada, y todos

debemos contribuir a que se mantenga así, evitando el menor motivo que pueda contribuir a deprimirla.

No negamos el buen propósito que ha debido guiar en su intervención al señor Lazaga—padre del heroico oficial de Marina, muerto al realizar la evacuación por mar de nuestros soldados en Drius—, y luego al Sr. Solano, y, con la competencia por todos reconocida, al señor marqués de la Viesca; pero, dicho sea con todos los respetos, creemos deprimentes los resultados.

El joven marqués, fogoso, oficial de Caballería, que en su día supo honrar valientemente su ilustre apellido de Martínez de Campos, nieto del hombre inolvidable que tantos y tan grandes servicios prestó a España y a las Instituciones, tiene cultura militar y talento sobrado para haber dicho lo necesario, sin rebasar el límite. Estamos seguros de que, después de haber hablado en la Cámara, al repasar su propio discurso, habrá encontrado demasiado severas y demasiado duras las acusaciones lanzadas.

En las presentes circunstancias no se debe acusar así a un ejército como el que lucha en Melilla, soportando peligros y penalidades con un espíritu admirable.

El Sr. Martínez de Campos, como todos los miembros del Parlamento, tienen amplia libertad para su intervención desde la tribuna; pero en los momentos actuales, su buen juicio debe ser bastante en todos, para que nadie se exceda del uso discreto y conveniente.

Otro tanto cabe decir de quienes, con fines de política menuda, o por estímulos personales, en estos momentos atacan sistemáticamente al Sr. Cierva, cuya actuación presente, como Ministro de la Guerra, merece, por su actividad y acierto, el más sincero aplauso, y representa un exceso de trabajo que olvidan, o no quieren ver, los que con él proceden con notoria injusticia.

No nos explicamos, dada la situación política y militar, cómo pueden hacerse ciertas campañas con pretextos fútiles, cuando no son inciertas, como ocurre generalmente. Son procedimientos de encrucijada e inadmisibles por todos conceptos, y de ellos, el principal, por el daño que el país puede sufrir, si prosperasen ciertas maniobras de esos *censores*, que son los verdaderos emboscados, y no el joven Infante Don Alfonso—a quien se permitió calificar así Indalecio Prieto, no siendo verdad—, que como alférez de Caballería presta sus servicios como todos los demás oficiales, incluso el Infante Don Gabriel, que se ha incorporado en el regimiento de Húsanes de la Princesa, como uno de tantos, cumpliendo con sus deberes militares, mientras D. Indalecio Prieto se apresuró a ir a Africa para enterarse de lo que interesaba a buenos amigos plutócratas del orador radical que tuvieron relaciones industriales hace tiempo con Abd-el-Krim, a propósito de las minas de Alhucemas.

Librenos Dios de generalizar en ningún caso, y menos en éste, que puede haber influido en las desdichas que lamentamos y sufre España entera; pero los verdaderos emboscados están entre algunos elementos determinados de la plutocracia.

Compañía Transatlántica LINEA DE FILIPINAS

El vapor "LEGAZPI", destinado a realizar el próximo viaje. Las fechas de salida de Cádiz y Barcelona se avisarán con la debida oportunidad.

×

El vapor "REINA VICTORIA EUGENIA" de esta Compañía, saldrá, salvo contingencias, el día 4 del próximo noviembre, de Barcelona; el 5, de Málaga, y el 7, de Cádiz en expedición ordinaria para Canarias, Montevideo y Buenos Aires.



La sesión del martes en la Alta Cámara no ofreció relieve alguno. En el Congreso explicó el Sr. Barcia una interpe-lación acerca de la legalidad o ilegalidad de determinado partido político, contestándole el señor ministro de la Gobernación.

En el orden del día reanudó y terminó su discurso el señor vizconde de Eza, acerca del desastre de Melilla. Examina detenidamente muchos hechos y aspectos de lo ocurrido en el mes de julio. Refutando las suposiciones de que en el ministerio de la Guerra había noticias de los anuncios del desastre, dice que estaban muchos militares con licencia, prueba evidente de que ningún peligro inmediato se advertía.

Luego dice que, aun en el caso de que no hubiese resultado tan brillante éxito, hubiera dado siempre por muy bien empleado los millones invertidos en ensayar la eficacia del Tercio extranjero.

Alude a la forma de las organizaciones militares indígenas en la zona francesa.

Del viernes aquí—dice—se ha publicado un libro, en el que se recoge una carta mía al Alto comisario, sin mi autorización. La carta es auténtica, y en ella consta lo que yo dije en Consejo de ministros: que eran tales las presiones del Alto comisario y de los comandantes generales, y tanta la justicia de la demanda, que si no se concedían créditos, en la primavera no se movería un solo hombre en Melilla, y no se harían operaciones militares.

Lee una carta del general Silvestre, de mayo último, lamentándose del abandono en que se venía teniendo la adquisición de material para el ejército de África.

En otra carta se habla de la necesidad de enviar recursos para cancelar algunos déficits de los anteriores presupuestos.

Yo—continúa—tendré que asumir aquella parte de responsabilidad que me corresponda en los vicios, en las deficiencias y en las immoralidades de que aquí se habló en tardes anteriores. Vuestra bondad sabrá discernirlas en la medida justa. Conste, sin embargo, aquí, y en descargo mío, que he de manifestar alguna vez a las Juntas de defensa que su cometido pudiera estar allí, para pacificar, para sanear el ambiente que parecía formarse en torno a las instituciones armadas.

En lo que toca a ascensos, él se manifestó partidario del turno de antigüedad, por miedo a los comentarios de los que, en casos de ascensos por elección, creen a los ministros entregados a empresas de favoritismo.

Sin embargo, en Consejo de ministros se acordó la concesión del ascenso o de una gran cruz militar al general Berenguer, y ahora aprueba la propuesta parlamentaria del actual Gobierno.

El vizconde de Eza termina diciendo: Esta es la verdad de lo ocurrido en los días de mi gestión ministerial, sin que me crea yo autorizado para juzgar otras actuaciones y otros tiempos.

Ya hablaremos de las amarguras del desastre, de por qué no había material ni los soldados tenían instrucción, y de por qué los soldados de cuota han ido a África; todo ello es obra de la ley de 1918, y de ello habrá ocasión de hablar en el curso del presente debate.

X

El miércoles dedicó el Senado la mayor parte de su sesión a discutir la provisión de las vacantes de senadores por derecho propio.

El Congreso ofreció su nota de mayor interés con el discurso del señor ministro de Hacienda, sobre el proyecto de Ordenación bancaria. Comenzó el Sr. Cam-

bó explicando el alcance del proyecto, y de sus enunciados se saca la síntesis de que el Banco de España no puede ser cosa distinta de la Banca nacional. Habla del privilegio de emisión y el aumento de capital; de la circulación fiduciaria y su garantía; de la participación del Estado en los beneficios; de la moneda; del auxilio a la Banca privada.

Termina el orador exponiendo los beneficios del régimen de Ordenación bancaria, preparador del organismo de crédito, poniendo ante la Cámara los envidiables y asombrosos progresos de la Banca americana, inspirada en este orden de funcionamiento.

Reanudado el debate sobre Marruecos, intervienen varios diputados, contestando el jefe del Gobierno al Sr. Balparda.

Es un nobilísimo ideal—dice—la pretensión de que cada partido tenga una bandera. Y esta doctrina y este hecho es aplicable y realizable en las agrupaciones políticas.

Yo renuncié a hablar de un programa subjetivo; pero el programa de este Gobierno nos le brindan las circunstancias, acumulando sobre nosotros problemas y realidades. Precisamente por esto os demandaba vuestro concurso.

Los programas son propósitos, y los propósitos no nos dejan ahora divagar. Para hacer lo que nos damos de esto nos hemos reunido, y a lograrlo aspiramos.

X

Ocupase toda la sesión del jueves del Senado en ruegos y preguntas. El señor Pérez Caballero habla de un decreto de Hacienda, por el que se dan facilidades a la Marina mercante para la adquisición de barcos en el extranjero. Interviene el Sr. Dómine, y a ambos contesta el Ministro de Hacienda.

En el Congreso continúa la interpe-lación del Sr. Barcia acerca de la legalidad de los partidos, siendo contestado por el jefe del Gobierno, que ratifica las manifestaciones hechas en la carta a que el martes aludió dicho diputado.

—Dentro de la ley de Asociaciones—dice el Sr. Maura—, dentro de la normalidad, ocurre lo expuesto por el señor Barcia respecto a la tramitación de la constitución de las Asociaciones; en tiempos de anormalidad pueden variar las circunstancias.

No podía yo negarme a contestar la carta del secretario del partido comunista en materia que para mí tengo tan definida y que tan clara es.

Las restantes consideraciones del señor Barcia en nada alteran la afirmación fundamental, que puede no ir de acuerdo con la tramitación de los expedientes por ésta o por aquella causa.

La minoría socialista, por boca del señor Prieto, opina acerca del problema de Marruecos. El Sr. Prieto pronuncia un extenso discurso, analizando y comentando las causas y las responsabilidades del desastre, el rescate de los prisioneros, la operación sobre Alhucemas y otros extremos. Al final de su discurso formula ciertos ataques al Trono, que el señor Presidente de la Cámara reprime con energía.

El señor Ministro de la Guerra se levanta para contestar al Sr. Prieto, y rechaza, por injustos y duros, los ataques que le ha dirigido. Luego va rectificando los extremos más importantes del discurso del diputado socialista.

X

Ayer proclamáronse en el Senado senadores por derecho propio para cubrir vacantes, acordándose no celebrar sesión hasta el jueves próximo.

En la Cámara popular continuó el examen del problema marroquí, contestando el ministro de la Guerra al discurso de D. Indalecio Prieto.

El Infante Don Alfonso en la guerra

EL CORONEL DE HUSARES DE LA PRINCESA DESMIENTE UNA AFIRMACION DE INDALECIO PRIETO

Señor Director de "La Correspondencia de España".

Muy distinguido señor mío: Acabo de leer en el periódico de su digna dirección, que en la sesión de Cortes del 21 del actual, el diputado D. Indalecio Prieto hizo la pública afirmación de que Su Alteza Real el Infante D. Alfonso de Borbón, alférez del regimiento Húsares de la Princesa, era un emboscado en Melilla.

Como coronel del indicado regimiento, me considero en el deber de rectificar tan intencionada como falsa declaración con los hechos siguientes:

Primero. El alférez D. Alfonso de Borbón se incorporó a su regimiento en Bobadilla; llegó a Melilla y acampó con su escuadrón, haciendo cuantos servicios de campaña y de todas clases le correspondieron.

Segundo. Por orden del excelentísimo señor comandante general, se separó unos días de su Cuerpo por haber sido nombrado oficial de enlace de aquel Cuartel general, y durante este tiempo desempeñó distintas comisiones técnico-militares y asistió a varias operaciones de guerra, entre ellas, al convoy a Casabona, del 4 de septiembre, en el que se desarrolló un duro y largo combate.

Tercero. Que el alférez Borbón volvió a su regimiento el mismo día del avance de nuestro ejército, y desde entonces, y como oficial de filas, ha asistido a los combates del zoco El Arbaa, Pozos de Aograz, Sebt, Atlaten, Gurugú, Zelúan y Monte Arruit y demás operaciones de guerra efectuadas por los Húsares de la Princesa, de quienes no se ha separado un solo día, prestando el servicio de su clase exactamente igual que los de su mismo empleo.

Y relatados los servicios del alférez Don Alfonso de Borbón, sólo me resta rogar a usted haga pública esta carta, para que la opinión juzgue por los hechos y aprecie el valor de las afirmaciones de ese señor diputado, que tiene motivos para conocer la verdad, porque, según

me dicen, ha estado en la plaza de Melilla hasta hace pocos días.

Dándole mil gracias anticipadas, queda de usted afectísimo seguro servidor que le estrecha la mano, Federico de Souza, coronel del regimiento Húsares de la Princesa, número 19.

Zelúan, 25 de octubre de 1921.

X

En otro lugar de este número decimos cuatro verdades al diputado bilbaíno, tan íntimamente relacionado con algunos plutócratas que, por asuntos de las minas de Alhucemas, anduvieron en tratos con Abd-el-Krim.

La carta del coronel Souza, que reproducimos de "La Correspondencia de anoche, demuestra los embustes del diputado socialista minero.

La generosa iniciativa del señor Millán de Priego

Terminada la recaudación hecha entre los funcionarios de los Cuerpos de Vigilancia y Seguridad de toda España para la adquisición de un tanque que se ha de regalar al ejército de operaciones de África, se ha girado por el director general de Orden público al embajador de España en París la suma de 166.500 francos, precio de su coste.

El citado tanque reúne todas las condiciones características de estos modernos elementos de combate. Ha sido elegido por personas técnicas pertenecientes al Ejército español, y, según telegrama recibido de dicho embajador, será en breve plazo traído a España para su entrega al ministro de la Guerra.

El director general de Orden público, a quien se debe la iniciativa, se propone repartir entre sus subordinados una orden general extraordinaria dando las gracias a todos los que han contribuido con sus donativos, y en la que, además de la fotografía del tanque, consignará los datos de la cantidad recaudada, su inversión y demás detalles que interesen a los suscriptores.

La Policía española se ha hecho acreedora a la gratitud del Ejército y de la Patria, y el digno director general de Seguridad D. Millán de Priego merece también los plácemes más entusiastas por iniciativa tan patriótica, que evidencia una vez más su deseo de ser útil a la nación.

CARRERAS DE OTONO



PRUEBA MILITAR

LEYENDO LA MEMORIA DE LA SOCIEDAD MADRILEÑA DE TRANVÍAS

Una actualidad permanente en Madrid es el servicio de tranvías. Cada día que pasa se advierte más y más la necesidad de que se acometa, de una vez para siempre, el problema de adecuarlo a cuanto demandan las necesidades del público y el interés de la capital. Ello urge; pero urge también que la población madrileña se dé cuenta de que no se puede gozar de un amplio y abundante servicio, si a él no se agrega una tarifa remuneradora.

Se ha cometido con los tranvías de Madrid una evidente, evidéntisima injusticia. Se les ha obligado a permanecer estancados en sus precios, mientras que la voz pública no cesaba en sus demandas de perfección. Cuantas veces ha intentado apuntar la elevación de las tarifas le han salido al paso, desde el elemento oficial hasta el pueblo, gritando en su contra e imponiéndose en definitiva. Y, en realidad, no se puede ofrecer ya un ejemplo mayor de egoísmo y de falta de equidad.

Desde que estalló la guerra hemos venido padeciendo las consecuencias de su desequilibrio económico. Ellas se han reflejado de un modo notorio en todos los géneros y en todas las empresas. Se encareció cuanto afecta a la alimentación, al vestido y al hogar. Subió de precio lo que al mundo del recreo afecta. Aumentaron los alquileres. Nada quedó sin que su valor ascendiese varios grados en el termómetro de los precios. La memoria no nos acusa, en este punto, ni la más leve excepción.

A este tenor surgieron en el ambiente las reclamaciones, y los obreros, con sus huelgas; los empleados, con sus reclamaciones; los comerciantes, con sus excusas justificadas, todos demandaron mayores retribuciones por su trabajo o por sus mercancías. La puerta de la demanda quedó abierta ante la imposición efectiva del encarecimiento. ¿Quién no recuerda los años angustiosos de 1917 y 1918? ¿Quién no ha sentido las repercusiones de aquellos desequilibrios económicos?

Pero, ¡ah!, todos tuvieron la ocasión para elevar el precio de los artículos y compensar así las amarguras de un súbito encarecimiento. Las Empresas no se quedaron atrás tampoco. Unas gozaron de anticipos beneficiosos; otras, después de una prudencial autorización para elevar las tarifas, se vieron socorridas por el Estado igualmente. En general, nadie quedó desamparado, porque la autoridad veló por su derecho a defender su propia vida.

Sólo hubo una excepción en este cuadro de légitimas elevaciones: La Compañía de Tranvías de Madrid. Ella tuvo que subir los jornales; tuvo que pagar más caros los materiales para la reparación de los coches; tuvo que abonar mayores cantidades en las reformas de su red, y, sin embargo, no se la autorizó para que hallase una compensación equilibrada elevando prudencialmente sus tarifas. En este sentido fué la Cenicienta de todas las Empresas españolas. ¿Puede darse un atropello mayor?

Contra él se alzó, con sobradísima razón, el director de la Empresa, D. Cayetano Aguado, en un admirable comunicado que envió a nuestro querido colega A B C, y que dice así:

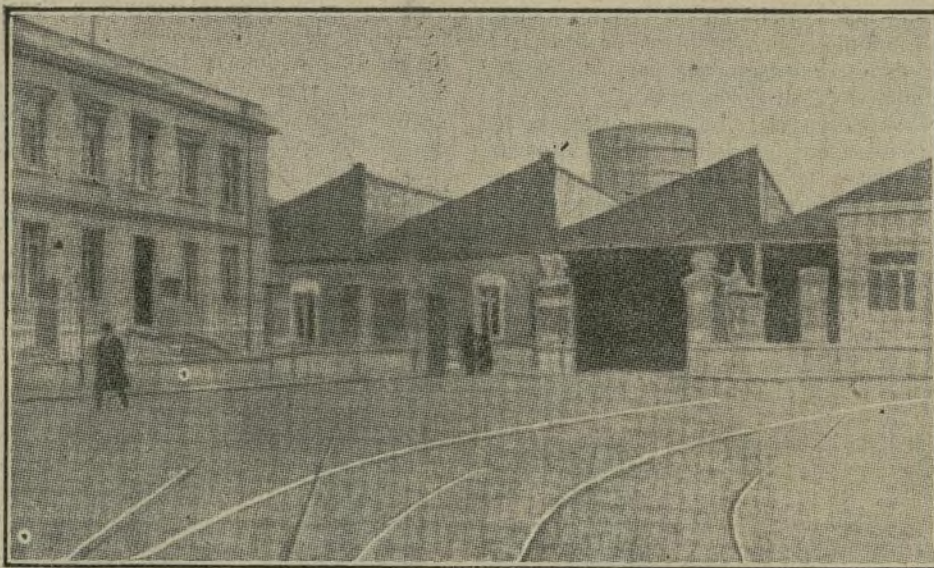
"En La Tribuna se han publicado ciertas insinuaciones sobre la elevación de tarifas solicitada recientemente por la Sociedad Madrileña de Tranvías, que nos conviene desvirtuar y esclarecer, para que la justicia resplandezca en su punto y la opinión no se extravíe.

En primer término, he de hacer constar que, aun cuando a primera vista parezca otra cosa, la aglomeración excesiva de público en los coches no favorece a la Empresa, por los cuantiosos gastos de

reparación del material que la ocasiona y por las dificultades que presenta para la buena recaudación del importe de los billetes.

Y, en segundo, que la Sociedad de Tranvías no puede ser una excepción en lo que a todas las Empresas ocurre, y, por tanto, ha visto en estos últimos años elevarse sus gastos de explotación en varios millones de pesetas al año. El desnivel se hace más patente ahora, en que es preciso adquirir nuevos coches, y mientras no se tenga la seguridad de que esos nuevos coches, mucho más caros que los antiguos, van a poder ser explotados en condiciones remuneratorias, no es posible mejorar el servicio en la forma que el público desea y tiene derecho. Esto es, que el servicio sólo puede mejorar mejorando la retribución del mismo.

Hay que tener en cuenta que todo ha subido desde la guerra europea hasta la fecha; ha subido el precio de los hierros, de los lubricantes, de los cables, de las maderas, de los cristales, de las pinturas,



Vista general exterior de las cocheras, talleres y oficinas.

etcétera, etc., y, por consiguiente, ha subido extraordinariamente el coste de los coches, y también el precio de los jornales. Todas las industrias han podido defenderse elevando el precio de los artículos que producen, incluso los periódicos, que, a partir de las dificultades económicas de la guerra, se vendieron a cinco céntimos gracias al anticipo reintegrable del Tesoro, y después han tenido que elevar el precio desde cinco a diez céntimos, es decir, el doble, porque habían subido, a la vez, de coste los elementos que precisan para hacer un periódico."

Evidente, evidéntisimo es todo cuanto dice el Sr. Aguado en las líneas que acabamos de transcribir. Ellas claman la injusticia que se ha cometido contra la Empresa de Tranvías, y ellas nos dan la sensación de que el servicio no puede mejorar si antes la Compañía no cuenta con la posibilidad de resarcirse de los gastos. ¿Lo comprenderá alguna vez el público?

De interés mutuo es la mejora, y de decoro urbano además. A las autoridades corresponde, pues, la iniciación de la campaña de convencimiento para que la injusticia acabe y para que las reformas sean rápidamente una realidad. Es un deber moral que a ellas compete primordialmente, y cada día que transcurre se acrecienta, porque raya en los linderos de la iniquidad la persistencia en mantener esta excepción, que es quebranto para unos y desatención de un servicio para el pueblo.

Este negocio, que, como se ve, es de

grande y positiva importancia, y que puede constituir para Madrid un formidable servicio, llamó la atención de una poderosa Casa de Banca de esta capital, que con energía y decisión se lanzó a la empresa de nacionalizarlo, de españolizarlo.

Y, efectivamente, tras no pocos desvelos, estudios y trabajos logró constituir la Sociedad Madrileña de Tranvías el 13 de noviembre del año pasado, por escritura otorgada ante el notario de esta corte D. Anastasio Herrero y Muro, con un capital de 75.000.000 de pesetas, representado por 150.000 acciones de a 500 pesetas nominales cada una, que quedaban en poder y a disposición del Consejo de Administración para ponerlas en circulación a medida que lo hiciera preciso el cumplimiento de los fines sociales. A la constitución de esta Sociedad concurrieron como Bancos: el de Urquijo, el de Bilbao y Español de Crédito, y otras entidades y particulares de gran potencia industrial.

Además, la Sociedad Madrileña de Tranvías tiene en su cartera 375 obligaciones de los Electricques en Espagne, 1.360 del Tranvía del Este, 2.444 de Estaciones y Mercados, 2.939 del Tranvía de Leganés y 35 de Madrid et d'Espagne, con un valor nominal de 2.997.400 pesetas y francos 205.000.

Con esto se encuentra ya la Compañía

nuevas concesiones, con objeto de atender así a la evolución de la capital. Estas peticiones y estos proyectos de líneas son los siguientes: de la calle de Toledo al final de la de Embajadores, 1.510 metros de longitud; enlace de la de la plaza del Progreso por la calle del Duque de Alba, 150 metros; de la calle de Alcalá a la del Duque de Osuna, por la Gran Vía, 1.365 metros; del Hipódromo a Santa Engracia, 925 metros; de Puerta de Hierro al puente de San Fernando, 800 metros; del puente de San Fernando al final de la Cuesta de las Perdices, 1.844 metros, y de Cuatro Caminos a Pozas, 2.408 metros.

Como complemento de estos propósitos, hay que agregar que también se ha solicitado transportar las mercancías a horas en que permita este servicio el de pasajeros, con arreglo a una tarifa tan económica, que en vano podrán competir con ella los otros medios de acarreo urbano.

No cabe ya mejor orientación en el negocio. Se ha españolizado su capital, se le ha encajado en fórmulas jurídicas, se ha atendido a la renovación y ampliación del material, se han trazado los proyectos complementarios que han de descongestionar las grandes líneas y se ha brindado un servicio a la capital y al comercio de evidente y positiva ventaja. En cuanto a su marcha económica, pasamos por alto los razonamientos y detalles de la Memoria y vamos directamente al cuadro de su balance, porque él, en su laconismo numérico, nos da la evidente sensación de la forma acertada y escrupulosa con que se rige y administra esta Empresa.

Saldo de la cuenta de garantías y pérdidas, 4.155.761,29 pesetas.

A deducir: El 5 por 100 de los beneficios, para fondo de reserva, 207.788,06 pesetas; dividendo del 3 por 100 repartido a cuenta contra cupón número 1, 1.698.825; dividendo necesario para completar el 6 por 100 de interés anual correspondiente a siete meses y medio del ejercicio (3.75 pesetas por acción), pesetas 424.706,25. Total, 2.331.319,31 pesetas.

Remanente después de estas deducciones, 1.824.441,98 pesetas.

10 por 100 de este remanente al Consejo de Administración, 182.444,20 pesetas; resto a disposición de la Junta general, 1.641.997,78 pesetas.

Llegados a este punto, tenemos que insistir nuevamente en lo que escribimos al comenzar esta información; esto es, en la ineludible necesidad de que las tarifas sean aumentadas prudencial y equitativamente. ¿Por qué? Por lo siguiente:

Desde que la nueva Sociedad se hizo cargo del negocio de los tranvías de Madrid, ha procurado mejorar el servicio de explotación en cuanto lo permiten los medios con que cuenta; pero no puede dejarse de reconocer que mientras no se obtenga el aumento de tarifas, a que la Empresa tiene indiscutible derecho, es imposible subsanar todas las deficiencias registradas, y menos aún atender a las crecientes necesidades del negocio.

Entre otros muchos datos que por su extensión no podemos reproducir, consignaremos que sólo las ventajas otorgadas al personal, en dos veces distintas, suman, aproximadamente, unos dos millones de pesetas al año.

Para compensar esos aumentos de los gastos de explotación viene realizando la Compañía gestiones constantes, a fin de que se admita la efectividad de su derecho, reconocido en teoría por todo el mundo, para elevar las tarifas, sin llegar, ni con mucho, a los límites máximos que establecen las concesiones.

Acercas de este punto, la Compañía ha obtenido dictámenes de la mayor parte de los abogados de nota de Madrid, y todos ellos se muestran conformes en la existencia de este derecho a la elevación de tarifas, en la necesidad de que ese derecho se reconozca por las autoridades, en la responsabilidad que contrae el Estado al no atender tan justas peticiones y hasta en la acción que contra el mismo podría ejercitar la Compañía por reclamación de perjuicios.

Indudable es la razón que le asiste. El derecho está igualmente de su parte. Y si a ello se agrega la necesidad apremiante, urgentísima, de liquidar ese problema en bien del público y del servicio, es evidente que las autoridades se decidirán a atender estos derechos. La excepción va resultando ya demasiado laxa y vergonzosa para que sea tolerada en silencio. Debe terminar para que acaben con ella los perjuicios de la Empresa y las molestias que sufre el público.

Hemos dicho anteriormente que la Compañía tenía encargados 80 coches. Es cierto; y ya estarían en circulación si los frecuentes conflictos obreros no hubiesen demorado más de la cuenta su construcción.

En la actualidad, su material móvil se compone de 395 coches motores y 82 remolques, que arrojan un total de 477 coches, dotados los primeros de dos motores de 27 caballos. Y para que se vea la potencia transportadora que encierra, apuntaremos el cálculo siguiente:

Tomando un promedio de 34 plazas para los 477 coches, resulta que el servicio de tranvías de Madrid es capaz para transportar en un momento dado 16.218 viajeros; y si la curva de explotación fuese uniforme de ocho de la mañana a ocho de la noche, aunque declivase en las siete horas restantes, de siete a ocho de la mañana y de ocho a dos de la noche, en esas doce horas de plena carga podrían transportarse, con los actuales medios de tracción de 477 coches, a 583.848 viajeros diarios, calculando un promedio de veinte minutos por recorrido y viajero, o sea 213 millones de viajeros transportados en el año, cifra de capacidad de transporte que no puede igualar ningún otro medio de viajes urbanos.

Pero el problema en la actualidad es de aumento de coches en las horas de plena carga, de apertura de líneas transversales, de coches con capacidad máxima y de trayectos uniformes. Insistir en este aspecto es tanto como repetir lo que ya hemos dicho por duplicado; esto es, que no se pueden acometer todas esas mejoras sin resolver definitivamente el pleito sustantivo y primordial de la elevación de las tarifas.

Dejando esto a un lado, hablaremos algo de la organización del servicio y de la misión social que realiza esta Compañía.

La revisión de los coches se hace en los cinco depósitos: Magallanes, Bombilla, Cuatro Caminos, Alcántara y Ventas. Cada tres o cuatro meses pasan los coches dos días en el taller de conservación para reparar las cojinetas, llantas, cajas de grasa, reguladores, interruptores, pararrayos, etc.

Para la conservación de la caja del coche y su pintura se establece otro ciclo, variable según las épocas del año.

El taller general donde se conservan y reparan los coches ocupa una extensión de más de 8.300 metros cuadrados, y en él se encuentran metódicamente ordenados sus diferentes ramos de forja, cerrajería, tornos, carpintería, pintura y reparación de los equipos eléctricos, con las máquinas más modernas y apropiadas para cada caso, distinguiéndose el taller de reparación de motores, donde se realizan todas las operaciones de confección de motores, y el taller de pintura, que está dotado de una gran estufa, para dar dentro de ella la última mano del esmalte a una temperatura de 18 a 20 grados centígrados.

Recientemente se han adquirido unos aparatos que, funcionando por medio de aire comprimido, proyectan la pintura pulverizada sobre la superficie que se quiere pintar, produciendo una capa muy uniforme de pintura y dando gran rapidez a la operación.

Para el aseo y comodidad de los empleados hay una sala aneja al taller, dotada de gran número de lavabos y de armarios, uno por empleado, donde pueden limpiarse y arreglarse a la entrada y salida de su trabajo, y contigua a esta sala, un comedor, con calentadores de gas y fregaderos.

Por lo que respecta al personal, he aquí un estado sintético de los beneficios que actualmente disfruta:

Personal de movimiento.—Jornales que oscilan entre 6 y 11,50 pesetas. Por las horas extraordinarias, después de las ocho de reglamento, se les abona el 50 por 100 más sobre su jornal por hora.

Un día libre cada quince, que les es abonado. Caso de prestar servicio este día, perciben jornal doble.

Veinte días de licencia anuales.

Premios trimestrales a los conductores que no hayan tenido en dicho tiempo avería alguna, de cinco pesetas cada trimestre, que se va acumulando hasta 50 pesetas. Cuando llegan a cobrar esta suma, se les abona el 50 por 100 más, y si llegan al premio número 20, entonces cobran el 100 por 100.

Los cobradores gozan también de premios que oscilan de 10 a 25 pesetas, por



Pabellón de la Dirección, Consejo y oficinas.

recoger abonos caducados o que usan personas distintas de las debidas.

Uniforme completo, incluso capote, que se renueva cada dos años.

Los conductores y cobradores suplentes, si acuden a su hora, y no tienen servicio, se les gratifica con 1,50 pesetas.

Talleres, línea aérea, fábrica y via y obras.—Los jornales en estos ramos son: de 4,50 a 13 pesetas diarias, en los talleres; de 5,25 a 10 y de 5,50 a 13, en la línea aérea y en la fábrica de electricidad, y de 5,5 a 14, en vía y obras.

El trabajo es de ocho horas, y las extraordinarias tienen un aumento de 50 por 100 en el jornal.

Un día libre cada quince, que se les abona (trabajan medio día los domingos y se les abona el día completo) y permisos de licencia anuales.

Hasta aquí, lo más saliente de la organización en su aspecto de movimiento y personal. Vamos a ver ahora, en rápida síntesis, lo que la Compañía realiza en su aspecto social.

Todo el personal de la Compañía de Tranvías disfruta de los beneficios siguientes:

1.º Caja de Socorro.
2.º Economato.
3.º Anticipos y relojes, cuyo importe es descontado por nómina quincenalmente.

4.º Tarjetas de libre circulación para los hijos de empleados y obreros, de cinco a diez y siete años, para viajar por las líneas de tranvías, para asistir a las escuelas, desde las siete de la mañana hasta las ocho de la noche, los días laborables.

5.º Autorización de las Compañías de ferrocarriles del Norte, Mediodía y Delicias, a cuarta parte de precio, cuando se solicitan para sus empleados y obreros, y a mitad de precio para esposas e hijos.

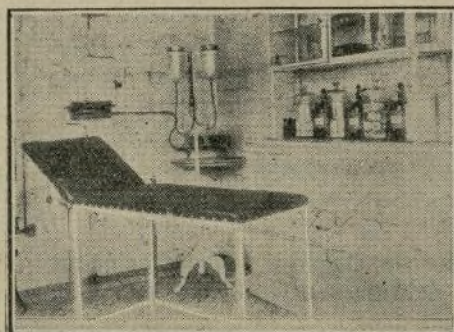
No hay que decir lo que todo ello significa, porque al conocimiento general llega la idea de lo que encierran esas palabras. El economato, sobre todo, facilita géneros alimenticios de perfecta calidad, bien pesados, con evidente economía, más un crédito mensual para retirar al fiado, que después se reintegra la Caja Social de las nóminas de los interesados.

Las ventas del economato ascendían en diciembre del año último a 732.784,25 pesetas, correspondientes a 1.705 libretas de

pedidos, calculándose los consumidores en unos 10.000. El balance de cuentas de este economato hace subir el total a pesetas 3.261.329,66, lo que da la prueba, mejor que nada, de su admirable organización y del positivo beneficio que reporta a los obreros.

La Caja de Socorro es otra institución igualmente admirable. Asegura a los empleados y obreros, enfermos o temporalmente incapacitados para el trabajo, una parte de su sueldo o jornal; proporciona servicio médico-farmacéutico, contribuye a los gastos de entierro y socorre pecuniariamente a las viudas e hijos.

Todos los empleados y obreros pertenecen a ella, y sus gastos, en su absoluta totalidad, corren a cargo de la Compañía, sin que contribuya a ellos con cuota alguna el personal. Como detalles dignos de conocerse en este aspecto social, añadiremos que el asociado adquiere el de-



Gabinete médico.

recho a los socorros en metálico a los tres meses de su ingreso, y el derecho a la asistencia médico-farmacéutica, al mes.

En el caso de incapacidad para el trabajo, justificada con el certificado del médico, el asociado recibe socorro en metálico igual a la mitad del jornal que disfruta, y las medicinas necesarias. Los socorros en metálico son abonados a partir del cuarto día de incapacidad.

Servicio de partos.—Tienen derecho a este servicio las esposas de los asociados, regalando la Compañía un ajuar para cada recién nacido.

Entierros.—Tienen derecho a este servicio los asociados, esposas, hijos menores de diez y siete años, varones, y menores de veintiún años, hembras, y los padres de asociados que vivan con el empleado y a sus expensas.

Socorros extraordinarios.—Se conceden socorros extraordinarios, previa conformidad por la Comisión administrativa, a los asociados enfermos que lo soliciten, y que hayan estado enfermos cuatro meses consecutivos, de conformidad con la siguiente escala:

Empleados hasta cinco años de servicio, 50 pesetas; de cinco a diez años, 100; de diez a quince años, 150; de quince a veinte años, 200; de más de veinte años, 250.

He aquí, en una rapidísima síntesis, lo que esta admirable Empresa realiza en su amplia esfera industrial, financiera y social. Todo está previsto en su engranaje, desde la seguridad del accionista hasta la vida y la tranquilidad de sus obreros y empleados. No se puede pedir ni mayor perfección ni mejores resultados.

Después de leído esto, ¿no resulta más inaplazable todavía la elevación de las tarifas? A la suprema razón del interés público, que anhela ampliación del servicio, de un servicio que no se puede ampliar sin refuerzos de ingresos, por la rápida subida de precios de todos los materiales, hay que añadir las razones de índole social que emanan de lo relatado.

Para nosotros, el problema no tiene dificultades. Cuando una cosa es razonable y de justicia, hay que ejecutarla. Y, en este caso, la Compañía de Tranvías no puede ser desoída en su derecho ni aplazada en su petición, porque, a la iniquidad de la demora, habría que añadir el daño continuado al pueblo y el peligro evidente que ello significa para la tranquilidad social de los miles de seres que en ella tienen la base de su vida y de su porvenir.

Tales son los datos entresacados de la Memoria de Tranvías, entidad que dirige tan brillantemente, con general aplauso, D. Cayetano Aguado, cuya gestión secundada felizmente el secretario de la Sociedad, D. Angel Illana, recibiendo ambos las altas inspiraciones del presidente del Consejo administrativo, Excelentísimo Sr. D. Valentín Ruiz Senén.

BANCO CENTRAL

Junta general de accionistas

El martes tuvo lugar la junta general de dicha entidad, aprobándose por aclamación la modificación de estatutos propuesta por el Consejo y los acuerdos de fusión con los Bancos de Albacete y de Vitoria.

El Consejo recibió muchas felicitaciones por la actuación que tan buen éxito ha tenido con el logro de estas agrupaciones, reconociéndose unánimemente la brillantísima gestión de los señores marqueses de Aldama, conde de los Gaytanes y D. César Jiménez Arenas desde la creación del Banco.

El día 30 se celebrará la junta del Banco de Albacete, de donde tenemos noticias de la buena acogida que ha de encontrar entre aquellos accionistas la fusión acordada por el Central.



Para reconstituir a los niños débiles

no se les debe dar sustancias aceitosas que toman a la fuerza y con repugnancia. Es preferible darles este agradable Jarabe que lo toman con placer y cuyos efectos son rapidísimos para curar la inapetencia, la debilidad y la anemia.

La clase médica recomienda como el reconstituyente más enérgico, más científico y más racional el Jarabe de

HIPOFOSFITOS SALUD

Más de 30 años de éxito creciente. Único aprobado por la Real Academia de Medicina. Rechace usted todo frasco donde no se lea en la etiqueta exterior HIPOFOSFITOS SALUD. Impreso en tinta roja.

