

# El Financiero

Segunda época Fundado en 1901

DIARIO DE LA ECONOMIA NACIONAL  
Y DE INFORMACION GENERAL

15 CENTIMOS

REDACCION, ADMINISTRACION Y TALLERES:  
Biza, 11 - Teléfono 52022 - Apartado 469

MADRID

## LA ASAMBLEA DE TRANSPORTES PARALELO ENTRE EL FERROCARRIL Y EL CAMION

Hoy se celebra la anunciada Asamblea de Transportes y, aunque al escribir estas líneas no tenemos aún impresión alguna sobre el plan y desarrollo de sus trabajos, suponemos fundadamente que habrá de durar más de un día.

Por nuestra parte hemos de contribuir, como lo venimos haciendo, a que este acto de tan intensa solemnidad y derivaciones eficientes para la economía nacional, alcance todo el relieve, significación e importancia que en verdad tiene. Cuando menos, procuramos divulgar todas las aportaciones de algún interés de los materiales informativos, a fin de que toda persona consciente e imparcial, más que por nuestras ideas y comentarios, pueda formar debido juicio por su propio discernimiento.

Lo que nosotros decimos, en primer término y sobre todo, es que nos sentimos asistidos de la tranquilidad de conciencia más completa en punto a absoluto desinterés y la plena honestidad de conducta que nos mueve al adoptar la firme posición que seguimos y seguiremos, mientras con seriedad y verdad no se nos demostrase que padecemos algún error.

Hemos publicado el sábado el informe de la representación de los ferrocarriles y hoy insertamos en esta misma edición el informe de la representación del auto-transporte por carretera, y de igual suerte seguiremos haciendo la misma aportación de todos los elementos de juicio cuyo conocimiento pueda ser útil a nuestros lectores.

Lo que sí decimos en primer término, con la claridad que ponemos siempre en nuestras palabras, son las cuatro afirmaciones siguientes, que bien pueden estimarse como las verdaderas conclusiones finales de toda esta debatida materia:

1.<sup>a</sup> La Economía nacional no puede vivir sin el ferrocarril.

2.<sup>a</sup> La Economía nacional en términos generales, en bloque, puede vivir sin el camión de mercancías por carretera.

3.<sup>a</sup> Existen zonas del país en que el camión puede y debe constituir debidamente coordinado y reglamentado un colector de transporte para el ferrocarril con legítimas fuentes de beneficios para el camión.

4.<sup>a</sup> Existen zonas del país que, por estar distanciadas del ferrocarril

pueden servir su economía local y parcial por el camión.

De todo ello derivan automáticamente estos dos postulados:

Primero. El camión puede y debe ser en todo caso un colaborador del ferrocarril y en caso alguno un competidor.

Segundo. Es preciso reglamentar el camión de mercancías por carretera de tal suerte que sirva a estos dos objetivos:

a) Igualdad fiscal administrativa y de responsabilidad solvente.

b) Evitar una competencia ruinosa, impidiendo el Estado el crecimiento desordenado de una riqueza a costa de otra preexistente, ya que ello a tanto equivaldría como a la madre que fuese alentando el crecimiento y mejor formación de un nuevo hijo, como preparación inclinable para matar poco a poco, pero siempre rápidamente, a un hermano mayor.

Por todo ello, la mejor aportación que podemos hacer como fuente de conocimiento ante la Asamblea de Transportes, estriba en formular lógicamente el siguiente paralelo entre el ferrocarril y el camión de mercancías por carretera:

1.<sup>o</sup> El ferrocarril construye su propio camino, su camino de hierro; el camión se encuentra construido la carretera.

2.<sup>o</sup> El ferrocarril necesita aportar grandes capitales y pedir a crédito mayores sumas, que son cargas cuantiosas que gravan la explotación; al camión le construye la carretera el Estado con la aportación de todos los contribuyentes.

3.<sup>o</sup> El ferrocarril tiene que invertir el 30 por 100 de los productos del tráfico en la construcción, conservación y vigilancia de la línea férrea; el camión contribuye con el 2 por 100 para la conservación de la carretera que se encuentra ya construida.

4.<sup>o</sup> El ferrocarril tiene obligación de transportar todas las mercancías que se le presenten a facturación; el camión transporta libremente la mercancía que le conviene.

5.<sup>o</sup> El ferrocarril tiene un sistema económico de tarificación reglamentada; el camión aplica en cada caso la tarifa que quiere y como mejor le conviene.

6.<sup>o</sup> El ferrocarril, a virtud de ese sistema, aplica tarifas por debajo del precio de costo que permiten tráfico

de mercancías de escaso valor, cuyo margen de pérdida compensa con otros transportes de mercancías de mayor valor; el camión no tiene que preocuparse de tales compensaciones, porque sólo admite mercancías que le cubran con ganancia el transporte.

7.<sup>o</sup> El ferrocarril practica un sistema de tarificación reglamentado por el Estado con miras a la Economía nacional; la única mira del camión de mercancías es su interés privado.

8.<sup>o</sup> El ferrocarril, regido por ese sistema de tarifas de compensación, no puede quitar transporte al camión; moviéndose el camión en completa libertad de tarifas, puede hacer drenaje en todo momento de cualquier transporte de mercancías del ferrocarril que le convenga, porque todos sus tráfico son de ganancia, y puede por ello ganar menos y aun perder en cualquier mercancía determinada.

9.<sup>o</sup> El ferrocarril garantiza con la póliza de transporte sus obligaciones con el usuario, dentro de tarifas definidas intervenidas y limitadas por el Estado; el camión no contrae obligación ni tiene responsabilidad ni intervención alguna.

10. El ferrocarril, aparte de los costos de conservación de su propio camino—paga al Estado unos 120 millones de pesetas anuales por el impuesto de transportes y por beneficios de servicios que se ha reservado la Administración pública; el camión, aparte del 2 por 100 por conservación de carreteras antes indicado, sólo contribuye con unos tres millones de pesetas por el impuesto de Transportes.

11. Las fuentes de tributación y costos industriales por carbón, locomotoras, coches, vagones, carriles y todos los materiales y suministros de proveedores están influidos grandemente por los sobrecostos de la protección a la producción nacional en el ferrocarril; por mucho que se fuerce el argumento, el camión llega a equipararse en este orden, a lo sumo, en los gastos de patente, gasolina, arancel de importación de vehículos, gomas, etc.

12. El ferrocarril paga al centimo el impuesto del Timbre en todos sus tráfico y servicios; el camión elude fácilmente ese pago.

13. El ferrocarril constituye un servicio de verdadera máquina re-

gistradora para la Administración pública en la recaudación de impuestos y en el exacto cumplimiento de todas las reglamentaciones de las mercancías; el camión es el instrumento sin par para burlar los impuestos y todas las intervenciones y fiscalizaciones de mercancías, como sucede con los trigos, harinas, café, armas, etc., ocultaciones que son imposibles en el ferrocarril.

15. La estadística de las facturaciones y tráfico de las mercancías por ferrocarril constituyen el mejor control y guía del comercio de buena fe y la base de los movimientos y aprovisionamientos de los mayoritarios; el camión constituye la negación de toda estadística, el refugio de todo el comercio de mala fe y la muerte lenta pero segura de los mayoritarios.

16. El ferrocarril constituye el más elevado índice de régimen de beneficios sociales para sus obreros y empleados tanto en activo como con pensiones de retiro, viudedad y orfandad, auxilios y derechos a los familiares, etc.; el camión no asegura la continuidad de trabajo al personal y está muy distante de ofrecer el índice medio de aseguramiento económico que el ferrocarril ofrece a sus agentes.

17. El ferrocarril constituye ya una nacionalización casi completa de todos sus elementos industriales influyendo en el crecimiento de la producción y el trabajo del país y, por ende, en la mejora creciente de la balanza exterior de pagos y en el valor de la moneda; el camión constituye con todas las importaciones de sus elementos exóticos, una partida muy considerable del déficit de nuestra balanza de pagos internacionales y, por ende, del quebranto de la peseta.

Creemos que basta de suyo este sintético paralelo para evidenciar la necesidad imperiosa de la rápida acción de Gobierno que la reglamentación del transporte demanda en defensa legítima de los preeminentes intereses nacionales comprometidos en una competencia privilegiada, desleal y aun fraudulenta, buscando discretamente el oportuno fiel que toda cuestión tiene, que en este caso, como siempre, no puede inspirarse más que en los sanos principios de igualdad jurídica, justicia distributiva y ponderación ética.

J. G. CEBALLOS TERESI



# BANQUETE AL DIRECTOR Y EX DIRECTOR DE ADUANAS, SRES. CUARTARA Y TARIBO

Como estaba anunciado, se celebró ayer, a las nueve y media de la noche, en un céntrico hotel, el banquete-homenaje con que los funcionarios del Cuerpo de Aduanas obsequiaron al director general de Aduanas, señor Cuartara, y al ex director del referido Cuerpo señor Rodríguez Taribó.

Presidió el acto el ministro de Hacienda, señor Rico Avello, al que acompañaban en la mesa presidencial los homenajeados, señores Cuartara y Taribó; el señor Marfil, presidente de la Unión Económica y ex director general de Aduanas; el señor Amérigo, presidente de la Asociación de funcionarios del Cuerpo Pericial de Aduanas; el señor Serrano, inspector general de Aduanas; señor Casares, director del Laboratorio Químico, y don Mariano Vázquez, jefe del personal del Cuerpo.

Asistieron unos quinientos comensales.

Al entrar en el comedor el ministro de Hacienda y los homenajeados, fueron saludados con una salva de aplausos.

A los postres, el señor Amérigo, como presidente de la Asociación de Funcionarios del Cuerpo Pericial de Aduanas, ofreció el homenaje, empezando por dirigir un saludo a todos los asistentes, dedicando unas frases de cortesía al personal femenino que asistía al banquete, y agradeciendo la presencia del señor ministro de Hacienda. Dijo que no se trataba de descubrir la personalidad de los homenajeados, para los que tiene justos elogios, ni de festejar el éxito del director saliente y rendir pleitesía al entrante, ya que ni el primero deja de pertenecer a la colectividad, ni el segundo es un extraño a quien quepa convencer con halagos. Resalta, a continuación, que el homenaje obedece a una explosión de sentimientos de compañerismo ante el hecho de ver que la Dirección general de Aduanas continúa regida por un pericial inteligentísimo, digno sucesor del señor Taribó y que los Cuerpos de Aduanas aspiran a verse dirigidos siempre por sus propias personalidades. Deduce de ello, la necesidad de expresar la gratitud de todos y la de reiterar al señor Cuartara, ante el propio señor ministro de Hacienda, la promesa solemne de que, en su gestión, se encontrará asistido con todo entusiasmo y con toda lealtad por los Cuerpos de Aduanas, y termina haciendo partícipe del homenaje al señor Rico Avello, para quien pide la adhesión de todos y un fervoroso aplauso.

Al terminar el discurso es muy aplaudido.

Le sigue en el uso de la palabra el señor Rodríguez Taribó, que es recibido con aplausos al levantarse.

Ante todo—dice—un cariñoso y respetuoso saludo al señor ministro de Hacienda, por el honor que nos dispensa con su presencia que tanto realza este acto; estimo también en todo lo que valen las bondadosas palabras que me ha dirigido el presidente de nuestra Asociación, mi querido amigo el señor Amérigo, y aprecio igualmente la presencia del que fué nuestro inolvidable jefe y querido amigo también, el señor Marfil.

Por lo demás, sería una petulancia, o mejor dicho, una inconveniencia, el que yo entrara en consideraciones o apreciaciones de asuntos del Cuerpo, que corresponden única y exclusivamente a nuestro jefe y director, a quien verdaderamente pertenece y corresponde este homenaje, y agradezco a todos mis compañeros las pruebas de estimación y de consideración de que me han hecho objeto, por lo que les guardo gratitud eterna.

A la terminación de estas breves palabras se oyen de nuevo los aplausos.

A continuación, el director general de Aduanas, señor Cuartara, lleno de emoción, pronunció estas palabras:

Señores, compañeros: No es el lugar ni el momento oportuno para describirnos, aunque fuese en extracto, cuáles son mis propósitos y cuáles mis ideales. Me limitaré, pues, a agradecerlos desde el fondo de mi alma, desde lo más íntimo de mi ser, el emocionante homenaje, inmerecido en cuanto a mí respecta, que nos tributáis.

La asistencia reiterada del ministro de Hacienda, a todos nuestros actos, la adhesión entusiasta de los Cuerpos de Aduanas expresada por el señor Amérigo, y que yo traslado íntegra a nuestro jefe superior, así como el cariño y la alegría que veo en vuestros rostros, me obliga aún más, si esto fuese posible, a apresurar la realización de aquellos proyectos que yo considero indis-

pensables para conseguir la íntima y completa satisfacción interior que nos es precisa para el desarrollo de nuestra vida oficial.

Como hombre de realidades, espero, sin ninguna duda, absolutamente seguro, sin reserva de ninguna clase, que en plazo muy breve se concretará en hechos el resultado de vuestra ejemplar actuación, y paralela-

mente enraizados en mi espíritu por lazos de antiguos y entrañables afectos con muchos hombres cuyos nombres figuran en vuestros escalafones.

No es de ahora mi primer contacto con los funcionarios de Aduanas, ni es ésta la primera vez que con ellos estoy en relación. Vengo de gobernar de Marruecos y allí, dando autonomía a vuestros servicios y ele-

jo Esquilo, un canto de esperanza a lo alto y veremos realizado nuestro deseo. Y, señoras y señores, levanto mi copa y bebo por vuestro celo, por vuestra fraternidad, por que el señor Taribó continúe en los altos puestos que le están reservados, prestando eminentes servicios a España, y por que el señor Cuartara, inspirándose precisamente en el acendrado compañerismo de



El ministro de Hacienda, señor Rico Avello, y el director y subdirector de Aduanas, señores Cuartara y Taribó, con un grupo de comensales.

mente a ello, comprobaréis todo el apoyo, el buen deseo y la protección que está dispuesto a prestarnos nuestro jefe superior.

Al levantar mi copa en honor del excelentísimo señor ministro de Hacienda, que gustoso, oírlo bien, gustosísimo, nos preside, y tanto nos honra; en honor de don Virgilio Rodríguez Taribó, para quien van todos mis afectos y todos mis respetos; en honor de don Mariano Marfil, pericial honorario, y en vuestro propio honor, amor de mis amores, quiero hacer resaltar de forma indeleble el mayor y mejor galardón que deseo ostentar el día en que cese de dirigiros, es el que todos al unísono proclaméis cuando de mí se hable, lo siguiente: "Supo y quiso colocarnos en el lugar meritorio que nos corresponde, y fué un gran compañero, el mejor de los compañeros".

Al terminar su breve discurso el señor Cuartara, se repiten los aplausos con gran intensidad.

Por último, cierra los brindis el ministro de Hacienda, señor Rico Avello, que con vibrantes frases dice:

Os doy las gracias, señoras y señores, por haberme deparado esta satisfacción y este honor de sentarme a vuestra mesa para ofrecer con vosotros, en acto fraternal, un homenaje de cariño, de admiración y de esperanza a los señores Taribó y Cuartara. Quiero también expresar mi gratitud al señor Amérigo por las palabras amables que me ha dedicado; aquellas con que él y los señores Cuartara y Taribó han señalado mi simpatía y la honda estimación que yo tengo a los funcionarios de Aduanas, fijan exactamente la verdad. Aquella simpatía y aquella consideración nacen en mí del conocimiento, y del reconocimiento de vuestra creciente preparación media profesional; del conocimiento y del reconocimiento de vuestra selección, de vuestra valía personal; del conocimiento y del reconocimiento de los prestigios que muchos de entre vosotros vais conquistando en otras elevadas actividades. Y estos sentimientos se hallan fuer-

vando su rango, un grupo de vuestros compañeros logró, en poco tiempo, implantar una reorganización de los Servicios aduaneros que allí eran arcaicos y primitivos; prestigiar el Cuerpo y duplicar, en poco tiempo, los ingresos de aquel presupuesto majzeniano. Esto me ha demostrado cuánto valéis, cuánto podéis hacer y cuánto se puede esperar de vosotros, y estoy seguro de que todo, conmigo, habéis de ponerlo al servicio de nuestro país. España nos pide un llano vivir, una actuación honesta y perseverante y un alto pensar. Respondamos al cumplimiento de este nuestro imperioso deber y con el pensamiento puesto en nuestra Patria, elevemos todos, como quería el vie-

que os ha hablado, siga manteniendo crecientemente vuestro prestigio, para bien del servicio del Estado republicano español.

Al terminar el señor Rico Avello su discurso es aplaudido con gran entusiasmo.

Puede decirse, sin abusar del adjetivo, que el homenaje a los señores Cuartara y Taribó, ha tenido una sincera significación de confraternidad profesional. El cariño, nacido de la prolongada convivencia de estos funcionarios, los agrupó anoche en un acto simpático, pleno de afectos.

Al despedirse el ministro, señor Rico Avello, es acompañado por la numerosa concurrencia hasta la puerta del hotel, donde se renuevan los aplausos.

## El arbitrio sobre solares estén o no edificados

### La próxima asamblea de Barcelona

Tan pronto se ha hecho público el acuerdo de la "Comisión de Defensa de los Propietarios contra el arbitrio sobre solares edificados y sin edificar", de celebrar un grandioso acto público para protestar contra la permanencia de dicho ilegal arbitrio, la Comisión ha recibido gran número de entusiastas felicitaciones y valiosos ofrecimientos que, en la imposibilidad de agradecerlos personalmente, lo hace por medio de la Prensa.

Asimismo agradece a las Cámaras de la Propiedad Urbana, Delegaciones de ellas, Asociaciones de Propietarios y demás organismos representativos de los mismos, de toda Cataluña, que han elevado su enérgica protesta al gobernador general y presidente de la Generalidad, don Félix Escalas, por haber acudido al Gobierno de Madrid a solicitar la autorización para cobrar el injusto arbitrio sobre solares, al amparo de la ley de 2 de enero de 1935 cuya inconstitucionalidad reclamó

ante el Tribunal de Garantías, el vicepresidente del Parlamento Catalán don Antonio Martínez Domingo.

Por su parte las Asociaciones de Propietarios de Barcelona han sido convocadas para mañana martes al objeto de tomar el acuerdo de prestar toda su colaboración, colectiva e individual, al grandioso acto público anunciado para el día dos de febrero próximo.

A punto de ver la luz pública, el folleto que contiene el concepto que les merecía el ilegal arbitrio sobre solares cuando estaban en la oposición, a los señores Bausili, Vidal y Guardiola, Ventosa y Calvell, Durá y Ventosa, etc., etc., la Comisión ruega a los propietarios que deseen un ejemplar de tan interesante folleto, que lo soliciten por escrito a "Ronda de San Antonio, número 25, segundo, segunda", domicilio provisional de dicha Comisión y oportunamente lo recibirá a domicilio.



# POLITICA ECONOMICA Y FINANCIERA

Una conferencia del Excmo. Sr. D. Joaquín Chapaprieta

Ante numerosísimo auditorio pronunció anteayer sábado por la noche el ex ministro y ex presidente del Consejo de Ministros señor Chapaprieta, una notable conferencia en el Círculo de la Unión Mercantil e Industrial, de Madrid, sobre el atractivo tema de tanta actualidad "Política económica y financiera".

El ilustre presidente del Círculo de la Unión Mercantil don Germán de la Mora, pronunció un breve y expresivo exordio, destacando, dijo, el hecho de que "tenga más valor esta conferencia porque el señor Chapaprieta haya realizado durante su gestión cuanto prometiera en la conferencia anteriormente pronunciada en el mismo Círculo de la Unión Mercantil, cuando empezó a actuar como ministro de Hacienda."

Empezó su conferencia del sábado el señor Chapaprieta manifestando que es preciso para tener una economía próspera lograr previamente unas finanzas despejadas, y que sería labor insensata acometer una profunda reforma económica dejando un presupuesto con voluminoso déficit, que forzosamente habría de atenderse con Deuda, cubierta con el ahorro nacional.

## NIVELACION PRESUPUESTARIA

Siendo ésa mi opinión, añadió, al encargarme del ministerio de Hacienda fué mi primer cuidado orientar la política financiera en términos que consistieran llegar en plazo relativamente corto a la nivelación presupuestaria.

El plan consistía en formalizar para 1935 un presupuesto de liquidación; hacer para 1936 uno de transformación, y llegar en 1937 a la ansiada y definitiva nivelación.

Venia siendo práctica viciosa, a mi juicio, en la redacción de los presupuestos el dejar una gran cantidad de gastos al margen de los mismos, que se cubrían con créditos extraordinarios, que constituían en realidad un nuevo presupuesto. Me pareció que el buen orden exigía que en el presupuesto de 1935 figurasen todos los gastos, aun a riesgo de que su déficit resultase aumentado, y, en este sentido, no vacilé hasta en arrastrar al presupuesto de 1935 gastos que, debiendo tener su ejecución en 1934, en la prórroga para el primer trimestre de 1935 se traspasaron a éste.

El déficit inicial del presupuesto de 1935 fué, según notas oficiales que se dieron en la Prensa de ayer, de 788 millones de pesetas, y como se ha concedido algún crédito extraordinario, aunque muy pocos, en el segundo semestre de ese año puede darse la de 800 millones de pesetas como la cifra redonda para el déficit inicial de dicho año.

## RESTRICCIONES.—CONVERSIONES

Para enjugar un déficit no hay en finanzas más procedimiento que reducir los gastos o aumentar los ingresos o ambas cosas a la vez. Por esto último he de decidirme a implantar una política de economía, y atender a reforzar los ingresos. Las economías habían de obtenerse por la aplicación de la llamada ley de Restricciones, que además de ser una ley de aspecto moral, en cuanto venía a suprimir corruptelas y abusos, tendía a una reorganización eficaz de servicios; a contener los gastos, y muy especialmente en materia de personal, en los que en el transcurso del siglo se habían elevado de 164 millones a 1.350 millones de pesetas. Con la aplicación de dicha ley se aspiraba a una reducción en los gastos alrededor de 150 millones de pesetas.

Otro capítulo muy esencial en economía es atender a reforzar las conversiones, con las que se aspiraba a alcanzar una reducción en los gastos de 180 millones de pesetas, y pieza principal, tanto por el presente como por el futuro de las economías, era una regulación de Clases pasivas, que habían llegado, en el transcurso escaso de diez y seis años, a pasar de 90 millones a 325 millones de pesetas. En este capítulo, con respecto a todos los intereses creados, se aspiraba, mediante capitalizaciones, a una economía en el presupuesto de sesenta millones de pesetas aproximadamente.

Resultaba, pues, que en el plan por mí trazado se obtenían como economías 400 millones de pesetas, en números redondos.

## LOS INGRESOS

No podía aspirarse a nivelar el presupuesto sólo a costa de las economías. Yo

siempre dije que los ingresos no estaban cuidados lo suficientemente en España, y que bastaba una intensa intervención en la materia para lograr sin nuevos tributos un aumento normal en los mismos. Durante los ocho meses que he actuado en el ministerio de Hacienda, la recaudación ha aumentado en relación al año anterior en 240 millones de pesetas, aproximadamente, lo que supone un aumento en la recaudación anual de 360 millones de pesetas, siendo en absoluto equivocado el juicio de que la recaudación ha sido forzada. Lo que ha ocurrido es que ha sido amorosamente cuidada. Una recaudación puede forzarse en una quincena o en un mes; pero, en cambio, no hay quien pueda hacerlo durante ocho

dentro del ejercicio de 1936, porque las reformas en que se basaban exigían tiempo para su desarrollo; pero el presupuesto para 1936, llamado por mí de transformación, desembocaría en el de 1937, que sería, en definitiva, el de la nivelación efectiva del presupuesto español.

## LAS ECONOMIAS

¿Cómo se han cumplido esos planes? Con la ley de Restricciones se consiguió una reorganización de servicios, con supresión de tres ministerios y más de 20 Subsecretarías y Direcciones generales. Todo, con una economía que, si no ha podido alcanzar todavía, por falta de un nuevo presupuesto,

Y hay que tener presente que, contra lo que se ha dicho en alguna nota oficiosa, lejos de haberse contenido los pagos durante el año último, yo tuve gran interés y di órdenes terminantes para que se apresurasen los pagos, y eso ha dado por resultado que en los once primeros meses del pasado año, únicos datos por mí conocidos hasta ahora, se han pagado, en relación a iguales meses del año anterior, 176 millones de pesetas más que en el mismo, y además dicté disposiciones encaminadas a que no sufrieran retraso alguno todas las cantidades libradas para paro obrero.

## EL PRESUPUESTO

Cuando en las Cortes se trató del presupuesto ofrecí a la Cámara casi la seguridad de que el déficit de 800 millones quedaría por bajo de los 500. Se ha cumplido largamente mi vaticinio, y ello me permite con autoridad decir que mi plan, de no haber surgido las dificultades por todos conocidas, se hubiera desarrollado plenamente.

## LA FALTA DE OPINION.—POLITICA DE AUSTRERIDAD

¿Por qué no ocurrió así? A mi juicio, por falta de opinión. Obra que tan intensamente afectaba a tantos intereses, siempre despiertos en su propia defensa, sólo puede prosperar cuando se ha formado una fuerte opinión que ayude al ministro reformador. En España—ya lo decía al principio—, ese estado de opinión no se ha producido aún.

Las consecuencias de una política de austeridad fueron bien claras. La supervaloración de los valores públicos e industriales en el período en que he regido el ministerio de Hacienda representa una cantidad que monta cerca de dos mil millones de pesetas ganados para el patrimonio nacional. Esa misma política ha determinado otra de conversiones, con la consecuencia obligada de una reducción de tipos de interés por mi acentuada, a cuyo efecto presenté un proyecto de ley reduciendo el interés legal al 4 por 100. Esta política de interés barato es de una conveniencia evidente como modo de propulsar los negocios y la riqueza del país.

Varias impugnaciones se han hecho a mi programa: una, que era demasiado rápido. Cuando se observa cómo han llegado a la nivelación otros países—incluso en España tenemos el precedente del presupuesto de Fernández Villaverde—, se ve bien claramente que estas cosas hay que hacerlas con toda la rapidez que consienta la situación del país.

Pero es preciso reaccionar contra esa afirmación cuando existen en el extranjero ejemplos tan tajantes de actuación rápida. Ahí está el caso de Inglaterra. Que fué a la nivelación del presupuesto en año y medio, y de esta forma pudo encontrar en su economía reservas para resistir las consecuencias del abandono del patrón oro, mediante una política de severa restricción en los gastos. Está el caso de Francia, que recurre a medidas heroicas para nivelar el presupuesto, con sacrificios generales, sin excepción, para todos los servidores del Estado.

También se ha dicho que los proyectos atacaban a la clase media, sin duda refiriéndose a los funcionarios públicos. A algunos de éstos se les imponía un sacrificio temporal hasta la nivelación del presupuesto. Esa parte de la ley de Restricciones ha quedado sin efecto por un espíritu de justicia, puesto que estableciéndose las reducciones con un carácter transitorio y no habiendo sido votados los aumentos tributarios, no parecía justo que contribuyera en la nivelación del presupuesto sólo una clase de la nación; pero conste que en otros países, al nivelar el presupuesto, se han establecido reducciones sobre todas las percepciones de los empleados, y al intentarlo en España alcanzaron las restricciones sólo a aquellas percepciones de carácter extraordinario, como gratificaciones, etc., que perciben los empleados, puesto que sus asignaciones normales, lejos de disminuirse, van a ser incrementadas en una cantidad que gira alrededor de 12 millones de pesetas, por aplicarles la mitad de las economías producidas por la reducción de plantillas.

## LOS PROBLEMAS ECONOMICOS

Y se ha dicho por último que se trataba únicamente de un plan aislado, sin atender para nada a los problemas económicos del



Excelentísimo señor don Joaquín Chapaprieta y Torregrosa

meses seguidos. Lo que pasa es que resulta muy penoso el cuidado de la recaudación y que no es cosa fácil el mantener la atención sobre la misma en los términos intensos y necesarios durante meses y más meses; pero cualquier ministro de Hacienda, contando con la ayuda de sus subordinados, puede en España sostener la recaudación en un diapasón muy parecido al que yo he logrado durante ocho meses.

## LA TRIBUTACION

Contando con un mayor aumento en la recaudación anual de 250 a 300 millones de pesetas, era preciso obtener, de retoques de los tributos más que de imposiciones nuevas, una cantidad que oscilara entre 100 y 150 millones de pesetas. A eso obedeció la propuesta que hice a las Cortes de la reforma de distintos tributos. De haber sido aprobada, la mayor recaudación hubiera sido para el año de 1936, sumado el aumento de la misma y los nuevos ingresos, de 400 millones de pesetas. Siendo las economías igual cantidad, resultaba claro que se obtenía en el presupuesto una ventaja de 800 millones, o sea cantidad aproximadamente igual a la que importaba el déficit. Seguramente que todas esas economías y todos esos ingresos no se podrían alcanzar

el montante a que se aspiraba, ha determinado considerables economías por supresión de organismos, reducción de plantillas y material, automóviles, fiscalización de los gastos, etc., etc., debiendo advertir que la reducción de plantillas ha obedecido al criterio, tan notoriamente encarnado en la opinión pública, de que es preciso reducir el número de empleados, pero aumentando sus asignaciones. La mitad de las economías que se obtengan por la reducción de plantillas se destina a mejorar los sueldos de los empleados, empezando por las clases inferiores, suprimiendo toda percepción inferior a 3.000 pesetas.

En las conversiones se ha obtenido una reducción y aplazamiento de pagos que excede de 70 millones de pesetas, y en la recaudación se ha alcanzado en el año último el aumento a que antes he aludido.

Por eso, al liquidar el presupuesto anterior, según nota dada ayer por el señor ministro de Hacienda, el déficit inicial de 800 millones de pesetas ha quedado reducido a 416, no por los motivos que expresa dicha nota, sino por lo que determina siempre la reducción de las deficiencias presupuestarias, o sea la disminución de los gastos y el aumento de los ingresos, aunque al parecer cueste mucho reconocerlo así en los centros oficiales.



país, que, según los impugnadores, quedaban totalmente desatendidos.

Estoy conforme con que no basta una política financiera, sino que es preciso, como he dicho al principio, enlazarla con otra de carácter económico. Pero no es exacto que el Gobierno de que formé parte desatendiera este último aspecto. En el presupuesto de 1935, a pesar del enorme déficit que sobre él pesaba, no tuve inconveniente en aceptar que se incluyera 50 millones de pesetas con destino al paro obrero y que se llevara con la misma finalidad al presupuesto hoy en vigor otros 135 millones de pesetas.

Comparado el presupuesto de 1934 con el que yo presenté a las Cortes para 1936, había en este último 300 millones de pesetas más con destino a propulsión de riqueza en España y a defensa nacional. Eso determinaba que el presupuesto para 1936 no se presentara totalmente nivelado, sino que tenía un déficit de 150 millones de pesetas. Pero cuando el déficit se produce por dedicarse a gastos de primer establecimiento, no puede estimarse como vitando. Aun así, era muy de esperar que ese déficit quedase absorbido en gran parte en 1936, y desde luego totalmente en 1937.

El programa en materia económica era extenso. Se presentó un proyecto interesantísimo de obras públicas para cinco años, que importaba millares de millones de pesetas.

Se abordó el problema de transportes presentando a las Cortes el oportuno proyecto de comunicaciones terrestres y marítimas. Quedó votada la ley del Patrimonio forestal. Se presentó un proyecto regulando una riqueza de tan extraordinaria importancia en España como la de la pesca. En la Cámara existía un proyecto de protección a las industrias. Se presentaron proyectos y planes para la defensa nacional. Yo tuve el honor, como presidente del Consejo, de leer un proyecto de ley de autorizaciones con el propósito de disminuir los saldos de la balanza de pagos. Intimamente relacionado con este problema está el de la moneda. En cuanto a él, me interesa hacer constar que este problema lo encontré planteado al ir al Ministerio y en las peores condiciones posibles, porque mi gestión comenzaba precisamente en los meses "secos", en que la balanza de pagos nos es absolutamente adversa. Como medio para resolver ese problema hice las conversiones de bonos oro, dejando éstos en poder del Centro de Contratación, y sobre la base de ellos tracé caminos, en gran parte ya recorridos cuando dejé el Ministerio, que han puesto a este problema en vías de solución si se siguen, como parece va a hacerse, los procedimientos iniciados, con lo que queda contestado que los graves problemas a que aludí el actual señor ministro de Hacienda que le dejé al entregarle la cartera no fueron creados, sino atenuados y en gran parte resueltos por mí.

#### PRECISION DE NIVELAR EL PRESUPUESTO

En conclusión: que es preciso nivelar el presupuesto, evitando los estragos de la inflación, de la depreciación de moneda, de la resta de numerario en los negocios, etcétera, que suponen el déficit crónico de los presupuestos. Que es preciso, sobre la base de un presupuesto nivelado, impulsar el resurgimiento económico de España. Que tan interesantes problemas tienen que ser materia del programa de los partidos e imperativo categórico que los electores impongan en las próximas elecciones.

Llamo vuestra atención y la del país sobre que es preciso continuar la política de nivelación del presupuesto, que no puede abandonarse la ruta por mí marcada, porque representa la salud para la economía del país. Es preciso que vosotros, que represen-

táis a las clases económicas de la nación, no os desentendáis de ella; que con vuestros votos exijáis de vuestros candidatos que en estas materias tengan un criterio claro y definido.

#### UNA PROMESA

Soy un verso suelto en la política; seguramente no volveré a ella como jefe de grandes grupos políticos; pero cuando en el Parlamento se planteen estos problemas, que afectan a vísceras vitales del país, dentro o fuera del Parlamento estaré yo para ayudar a resolverlos. Una vez más exijo de vosotros que con vuestras fuerzas, con

vuestros votos, impongáis este respeto y esta atención a esos problemas. Os lo pido en nombre de España.

#### FINAL

El orador fué largamente aplaudido al final de la conferencia, que el público oyó con gran atención y sin cansancio. Las numerosas personalidades concurrentes al acto desfilaron por la tribuna para felicitar al señor Chapaprieta, quien prometió al auditorio que en otra ocasión, después de las elecciones, les explicaría su manera de pensar en cuanto al plan que España debe seguir para su reconstitución económica.

### Problemas económicos

## El Sr. Rico Avello afirma que los proyectos que embrionariamente ha insinuado en notas anteriores se irán concretando y ampliando en sus respectivos extremos

Y abordando otros temas, asegura que Marruecos ha quedado en una tranquilidad completa material y espiritual y en sazón para que se acometa allí una acción política, que será, seguramente, fructífera

Aunque en realidad no encierran nada esencialmente nuevo, reproducimos lo siguiente, que publica hoy la "Hoja Oficial del lunes", por dos consideraciones: la primera, porque es siempre interesante toda reiteración de un criterio del ministro de Hacienda; la segunda, porque ratifica la firmeza de carácter del señor Rico Avello, acreditada en altos cargos de gran responsabilidad, de no ser espíritu asequible a pasar mediocramente por los puestos oficiales, siendo satisfactorio por ello, y mucho más en estas circunstancias, que la función de la Hacienda pública no significará una interinidad en manos del señor Rico Avello, sino que, por el contrario, su paso por el ministerio de Hacienda dejará huella de seriedad, buen orden, y de cuantas soluciones adecuadas, a los problemas de urgencia, que están en la buena compensación de todos, sean asequibles, por de pronto, a la gestión del Poder ejecutivo.

He aquí lo que dice la "Hoja oficial" de hoy:

"Unas manifestaciones hechas por el señor Rico Avello a la Prensa, sobre la liquidación de los presupuestos, nos lle-

varon ayer al ministerio de Hacienda. Deseábamos ampliarlas.

El ministro, amable y cordial, recibió al periodista. Pero al saber de sus labios el objeto de la visita, exclamó:

—¿Declaraciones? ¿Sobre qué? El viernes—siguió—hice unas manifestaciones bastante amplias, reflejo de las que anteriormente expuse al Consejo de ministros y ayer mismo he facilitado a los periódicos unos cuadros sobre la liquidación de los presupuestos. De modo que, de momento, y después de estas aportaciones, nada nuevo tengo que decir.

—¿Y de proyectos en estudio?—insinuamos.

—Los proyectos que estudio son los que, embrionariamente, aparecen insinuados en las manifestaciones a que antes me he referido. Esas manifestaciones han sido recogidas y comentadas largamente. Cuanto en ellas decía lo iré concretando, ampliando y reflejando, en sus respectivos extremos, en el momento oportuno.

—¿Ha leído usted—preguntamos—el texto de la conferencia pronunciada anoche por el señor Chapaprieta en el Círculo de la Unión Mercantil, desarrollan-

do el tema "Política económica y financiera"?

—No; aún no la he leído. Tengo el texto sobre la mesa y voy a iniciar ahora su lectura. De ella recogeré sus enseñanzas aprovechables.

Pero no será—agregó vivamente el señor Rico Avello—para abrir una discusión, sobre el tema, como se ha dicho. No; de ninguna manera. Insisto en que me limitaré a recoger las enseñanzas aprovechables que de dicha conferencia se desprendan; pero sin exteriorizar ningún comentario, porque el comentario podría interpretarse como iniciación de un diálogo o de una discusión que ahora no podría producir beneficio alguno.

Insisto—continuó diciendo el señor Rico Avello—en que una discusión, en este momento, entre el actual ministro de Hacienda y su antecesor sería infructuosa; no produciría bien alguno; por el contrario, sería de temer que, por lo menos, produjera inquietud y desasosiego, afectando a lo que está por encima de toda posición política circunstancial, que es el crédito público.

Esto no quiere decir—añadió—que el ministro de Hacienda "bisoño" rehuya—para cuando deje de serlo—el discutir cuanto sea discutible, y sin menoscabo de la alta consideración que le merece, con el ministro "veterano".

Seguía el diálogo entre el ministro de Hacienda y el periodista, y durante el curso del mismo, el reportero pudo darse cuenta de que el señor Rico Avello, con toda consideración y respeto para el señor Chapaprieta, apreciaba que, entablada una polémica en los momentos actuales, el ministro de Hacienda habría de encontrar cohibido por las naturales responsabilidades del cargo, circunstancia que no afectaría al señor Chapaprieta, libre ya de esas responsabilidades, y dueño, por consiguiente, de exponer con entera libertad sus concepciones. La misión del periodista ha terminado; pero antes de despedirse se atreve a hacer otra pregunta:

—¿Su impresión sobre Marruecos al dejar usted la Alta Comisaría?

El señor Rico Avello contestó: —Marruecos ha quedado en una completa tranquilidad material y espiritual, y en sazón para acometer allí, con éxito, una acción política, que es necesaria y ha de ser fructífera.

Me refiero, principalmente, a las empresas de fomento de la zona: repoblación forestal, mejora de la ganadería, etcétera, etc. En una palabra: a poner aquella tierra, mediante las empresas, a que tantas veces me he referido, en condiciones de dar de sí cuanto puede dar, pero lo único que puede dar, por sus condiciones geográficas.

Acabo de leer un editorial aparecido en "El Sol" de hoy, domingo, en el que se señala la conveniencia de que el Gobierno preste atención a esos problemas de África y también la de que no se prolongue la interinidad de la Alta Comisaría.

El editorial—terminó diciendo el ministro de Hacienda—merece mi más alta y completa conformidad."

### Compañía Anónima BASCONIA

Capital: 14.000.000 de pesetas


Domicilio social: BILBAO

fabricación de acero Siemens-Martin.—Techos, palanquilla, llantón, hierros comerciales y ter-machine.—Chapa negra pulida y preparada en calidad dulce y extradulce.—Chapa comercial dulce en tamaños corrientes y especiales.—Especialidad en chapa gruesa para construcciones navales bajo la inspección del Lloyd's Register y Bureau-Veritas.—Chapa aplomada y galvanizada.—Fabricación de hojas de lata.—Cubos y baños galvanizados, palas de acero, remaches, sulfato de hierro.—Grandes talleres de construcciones metálicas.—Montaje de puentes, armaduras, postes y toda clase de construcciones en cualquiera dimensión y peso

TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS: BASCONIA

Teléf. 12110, Fábrica.—Teléf. 12555, Bilbao  
APARTADO núm. 30.

**CARBONELL Y C.<sup>ta</sup> (S. en C.)**  
CÓRDOBA FUNDADA EN 1864  
Capital... Ptas. 1.000.000  
Reservas... 500.000  
EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN DE BANQUEROS  
Fábrica de aceites finos de oliva y de refinación.—Bodega de vinos finos de Montilla y Los Moriles.  
Fábricas de harinas, fideos y pastas para sopa.—Almacenes de maderas: Pino del Báltico, Austria y América.—Compraventa de cereales y legumbres.  
Sucursales en Sevilla, Méjila y Dos Hermanas  
Fábrica de aceite de orujo y jabones en JAÉN, AGUILAR DE LA FRONTERA, CASTRO DEL RIO Y PINOS PUENTE

  
**Banco  
Hispano Americano**  
Capital autorizado  
200.000.000 Ptas  
Capital desembolsado  
100.000.000 Ptas  
Reservas  
64.916.000 Ptas



# LA ASAMBLEA DE TRANSPORTES

## TRABAJO DE LA PONENCIA DE ESTUDIOS

## II

### Informe de la representación del transporte mecánico

#### MERCANCIAS

#### 1.ª Fundamentos legales de la impugnación de los impuestos que en el se establecen

El artículo 115 de la Constitución de la República española, dispone que nadie está obligado a pagar contribución que no esté votada por las Cortes o por Corporaciones legalmente autorizadas para imponerla. Que las exacciones de tales contribuciones se entenderán autorizadas "con arreglo a las Leyes en vigor", pero que no podrán exigirse sin su previa autorización en el estado de ingresos del Presupuesto.

Los llamados "Impuestos complementarios de Transportes" son obligatorios para el Contribuyente, no por proceder de Leyes, ya que los Reglamentos y disposiciones de que derivan proceden de la Dictadura y ni tan siquiera fueron revisados por el Gobierno de la República ni sancionados por las Cortes, sino por el mero hecho de que, a partir del Presupuesto para el año económico de 1933—Ley de Presupuestos de 28 de diciembre de 1932—reúnen en su parte fiscal el requisito último fijado en el artículo 115 de la Constitución de la República.—En consecuencia, para mayor claridad, denominaremos como "Ley" los textos que, de forma taxativa, autoriza la Ley de Presupuestos del Estado desde el año 1933.

Se entiende por "Impuestos complementarios de Transportes", según la única Ley que los autoriza (Presupuestos actuales, Ley de 29 de junio de 1935, Ingresos-Artículo 1.º, del Capítulo 9.º de la Sección 2.ª o Contribuciones indirectas), únicamente los siguientes:

Canon de Conservación de Carreteras (Decretos de 24 de julio de 1924 y 20 de febrero de 1929).

Canon de Inspección (Decreto de 22 de febrero de 1929).

Autorizaciones para servicios especiales y multas. (Reglamento del 22 de junio de 1929 y Orden de 2 de octubre de 1929).

*Illegalidad del Canon de Conservación fijado en el artículo 5.º del Decreto de 29 de agosto de 1935 que se impugna:*

Lo fija en 0,02 pesetas por tonelada-kilómetro con arreglo—dice— a lo determinado en el artículo 86 del vigente Reglamento de Transportes (el de 22 de junio de 1929).

En primer lugar, el Reglamento "Ley" dicho, según su artículo 1.º, sólo comprende los servicios "públicos"; por tanto, no es de aplicación a los vehículos de servicio particular.

El artículo 86 de tal Reglamento "Ley" comprende los servicios "B" cuya principal base es el itinerario fijo, y en su artículo 85 se dispone que, cuando no exista horario fijo (pero siempre debe haber itinerario), los vehículos que lleven mercancías deben ir provistos de un contador-kilométrico precintado por las Jefaturas de Obras Públicas para que por él se realicen las operaciones de liquidación del canon. Estos preceptos quedaron virtualmente nulos por el mero hecho de que, los vehículos provistos de tal contador, se hubiesen visto obligados a tributar incluso por los kilómetros recorridos en ciudad y lugares exentos del canon y así, reiteradamente, se expuso al Ministerio de Obras Públicas, quien, comprendiéndolo, desistió de tal sistema.

Los servicios públicos de Mercancías se hallan clasificados en el artículo 3.º de dicho Reglamento, como de clase "D"—en el artículo 95 el mismo Reglamento dispone que esta clase de servicios se rijan por las normas establecidas para las clasificaciones "A" o "B", según que las condiciones con que se pidan se adapten a uno u otro grupo (se refiere a itinerarios y horarios); pero no señala cuantía alguna—de canon para los mismos.

Vemos, pues, que los artículos 3.º y 95 del Reglamento "Ley" de 22 de junio de 1929 se limitan a clasificar como de clase "D" a esta modalidad de servicios, o sean, los "Camiones de servicio público"; pero

no señalan base imponible o tributación a los mismos por canon. La omisión dicha subsana la Real orden de 12 de octubre de 1929 "Ley" al fijar la cuantía del canon de carreteras en un 25 ó un 40 por 100 del importe de la Patente que satisfaga el camión según que la circulación de la ser por una o varias provincias, con un mínimo anual de 125 pesetas.

Es muy de tener en cuenta que las representaciones que integraban la Comisión o Conferencia de Transportes de junio del año 1934, en el dictamen elevado al Gobierno como resultado de sus deliberaciones, proponen la modificación del tipo de tributación por canon de carreteras para los camiones de mercancías (hoy 25 y 40 por 100 de la Patente), fijándolo en el tipo único del 25 por 100 del importe de la Patente.—Título III, Base 10, Apartado b), de su epígrafe 1.

Queda, pues, demostrada la ilegalidad de la fórmula tributaria por canon de carreteras para los camiones, señalada en el artículo 5.º del Decreto de 29 de agosto de 1935, ya que, legalmente, únicamente puede ser exigido a los vehículos de servicio "Público", no a los particulares en la forma fijada por los artículos 3.º y 95 del Reglamento de 22 de junio de 1929 y la Real orden complementaria de 12 de octubre de 1929, únicos textos citados, y, por tanto, convalidados por la Ley de Presupuestos del Estado.

*Illegalidad en cuanto a la forma de exigirse el pago del Impuesto de Transportes, según el artículo 6.º del Decreto de 29 de agosto de 1935 que se impugna:*

Lo fija en 0,025 pesetas por tonelada de carga del camión y kilómetro recorrido, o sea—dice—"a tenor del último inciso del artículo 24 de la Ley de Reforma Tributaria de 11 de marzo de 1932."

Como reconoce el artículo 6.º del Decreto dicho, el 24 de la Ley de Reformas Tributarias de 11 de marzo de 1932, consta de "tres incisos", a saber:

PRIMERA: POR CONCIERTO, cuya base es el 5 por 100 del rendimiento que se calcule ha de obtenerse por el transporte durante el período del contrato. Se liquidará calculando los 2-3 de la carga máxima del vehículo, número de viajes que realice al año, kilómetros que recorre en cada viaje y el precio del transporte por tonelada. En cuanto al precio del transporte, si no existe justificación, se considerará en 0,50 pesetas por tonelada kilómetro y, en especial, 0,30 pesetas tratándose de personas o entidades comerciales o fabriles que transporten sus productos en camiones de su propiedad fuera de los términos municipales en que radique su domicilio o fábrica.

Las normas de estos conciertos, fueron ampliadas (nunca modificadas), por Orden del Ministerio de Hacienda de fecha 13 de diciembre de 1933, al admitirlo a base de la recaudación íntegra obtenida en el ejercicio anterior a cuyo efecto se creó el "Libro especial de Transporte de Mercancías y efectos".

SEGUNDA: Cuando SE REHUSE EL CONCIERTO se liquida el impuesto a razón de 0,025 pesetas por tonelada de carga y kilómetro de recorrido en todos los viajes que el vehículo realice, si la Administración puede adquirir los datos necesarios para practicar la correspondiente liquidación.

TERCERA: Cuando SE REHUSE EL CONCIERTO y la Administración no pueda adquirir los datos necesarios para practicar la liquidación, se liquida a base de 0,025 pesetas por tonelada de carga y se estima que cada vehículo recorre diariamente 40 kilómetros.

Por consiguiente, el artículo 6.º del Decreto de 29 de agosto de 1935 modifica una Ley al suprimir al contribuyente las facultades que le conceden los dos primeros incisos del artículo 24 de la Ley de 11 de marzo de 1932. Además, significaría someter al Impuesto de Transportes la simple circulación del vehículo, sin tener en cuenta que este impuesto recae sobre la mercancía transportada, nunca por el uso, tenencia o circulación de camiones.

Resumen de nuestra concisa respuesta a la primera pregunta del cuestionario, es:

1.ª *Illegalidad de los artículos 5.º y 6.º del Decreto de 29 de agosto de 1935 por cuanto al carecer de origen legislativo infringe el artículo 115 de la Constitución de la República Española, en dos aspectos, y altera las bases jurídicas del Estado en otro, a saber:*

1.º Por cuanto modifica en forma y fondo el régimen fiscal por canon de conservación de carreteras de los camiones destinados al servicio público de transporte de mercancías por carreteras, actualmente consignado bajo el epígrafe de "Impuestos complementarios de Transportes" en el vigente Presupuesto de Ingresos del Estado.

2.º Por cuanto crea el "Canon de Conservación de Carreteras", inexistente hasta hoy para los camiones de servicio particular, como son los de propiedad de agricultores, fabricantes, industriales, comerciantes, etc.

3.º Por cuanto modifica las normas de exacción taxativamente fijadas en el artículo 24 de la Ley de Reformas Tributarias de 11 de marzo de 1932 relativa a exacción del impuesto de transportes.

4.º Por cuanto las sanciones económicas que se imponen, tanto por su cuantía exorbitante como por carecer de medios de defensa contra las mismas, son absolutamente insoportables, además de que, tratándose de una sanción por faltas fiscales, sólo procede aplicar las derivadas de los Reglamentos por los que se rigen tales materias fiscales, ya de por sí suficientes para corregir posibles ocultaciones o defraudaciones.

#### 2.ª Consecuencia o no, de mantenerlos o modificarlos

*No conviene mantenerlos:* Porque representaría la ruina del transporte por carretera y, por consiguiente, repercutiría necesariamente en los ingresos del Tesoro, ya que al darse de baja en la circulación caería verticalmente la recaudación fiscal y los beneficios derivados de la permanencia de esta industria, como son: los beneficios del Estado en la Campa, Recaudación de Contribuciones, Derechos de Aduana, Impuestos sobre Combustibles y Lubrificantes, etcétera, etcétera.

Tampoco es posible mantenerlos en la forma y cuantía de exacción determinada por el Decreto, porque su permanencia acarrearía el paro forzoso de contingentes importantísimos de obreros que plantearían al Gobierno un problema más, que vendría a complicar el ya muy escabroso de la crisis de trabajo.

Es evidente, además, que originaría un aumento del costo de todos los artículos y mercancías, especialmente de primera necesidad y productos agrícolas e industriales, que redundarían en perjuicio de la economía nacional.

Aconsejan también el no mantenimiento de los mismos, la libertad comercial e industrial de una actividad económica vital, como son los transportes por carretera.

*De mantenerlos:* Significaría la infracción por parte del Gobierno del artículo 115 de la Constitución de la República Española; la imposibilidad absoluta, no sólo de subsistencia del transporte mecánico por carretera, implantado en España por la iniciativa particular, sin apoyo alguno moral ni material del Estado, antes bien, a pesar de las trabas que se le han opuesto por todos los medios a su desarrollo, sino, además, del desenvolvimiento de tan importante rama de la economía nacional que, en resumen, significa llenar las sentidas necesidades de elementos de transporte de que adolece la red ferroviaria española.

*De modificarlos:* Obligado respecto a las bases jurídicas del Estado por parte del Gobierno, quien, en definitiva, es a quien corresponde velar por el más estricto respeto a los preceptos constitucionales. No fomenta, sino permitir la continuidad del desenvolvimiento, lento y angustioso, a que actualmente está ya sometido el transporte mecánico por carretera de las mercancías.

#### 3.ª Caso de modificarlos, ¿qué tipos se crean?

Estimamos absolutamente improcedente la creación de nuevos tipos tributarios. Este

criterio, públicamente mantenido no sólo por los industriales afectados, sino incluso por eminentes técnicos de los Ministerios de Hacienda y Obras Públicas, alguno de ellos por medio de meritosísimos estudios editados y profusamente difundidos, lo sometemos ante la evidente imposibilidad en que se halla esta industria de soportar nuevas cargas fiscales.

No cabe, pues, más que mantener, fielmente, los tipos tributarios legalmente existentes, o sean única y exclusivamente los autorizados por la Ley de Presupuestos del Estado.

Los tipos tributarios, pues, que deben fijarse, han de ser de acuerdo con las Leyes de que derivan, o sean:

*Patente Nacional de Circulación de Automóviles:* Siendo de observar que actualmente ha desaparecido la primordial base de su existencia, o sea su carácter de "Impuesto único", ya que, independientemente de ella, y sin proceder a su proporcional desgravación, han ido creándose nuevas cargas fiscales o poniéndose en vigor algunas de las que en la misma fueron refundidas.

*Canon de Conservación de Carreteras:* Para los servicios públicos de transportes de mercancías, el derivado de la única base legal hoy existente, o sea el Reglamento de 22 de junio de 1929, en sus artículos 3 y 95 complementados por la Real orden de 12 de octubre de 1929. Teniéndose en cuenta la propuesta o dictamen que, en cuanto a régimen fiscal de esta clase de servicios en relación con el de Ferrocarriles y Tranvías, elevó la Conferencia Nacional del año 1934 (Título II, Base 10), que lo reducía a un solo tipo, consistente en el 25 por 100 del importe de la Patente.

*Impuesto de Transportes:* Inalterable aplicación de los preceptos del artículo 24 de la Ley de Reformas Tributarias de 11 de marzo de 1932, o sea tipo de tributación idéntico al que satisface el transporte de mercancías por medio del ferrocarril consistente en el 5 por 100 de la recaudación íntegra o precio del transporte.

En cuanto a este impuesto, a pesar de la desigualdad de tipo de tributación entre la carretera y el rail, existe, actualmente, la ventaja a favor del ferrocarril, que es lógico desaparezca, de tener exención total ciertas clases de mercancías (apartado b) del artículo 6.º del texto refundido del impuesto de 5 de junio de 1920) (Ley de 26 de julio de 1932; real orden de 14 de junio de 1923; real orden de 7 de enero de 1924, etc.), exenciones que, si bien están en vigor, exige actualmente el artículo segundo de la Ley de 11 de marzo de 1932, y artículo quinto de la orden de 15 de marzo de 1932, que no se conceden "a priori" lo que prácticamente ha resultado hasta la fecha completa anulación de la exención dicha.

La base 14 del artículo tercero del dictamen la Comisión o Conferencia de Transportes del año 1934, propone, además, que cuando el transporte de mercancías sea afluente al ferrocarril, el tipo de tributación será del 2 por 100 en vez del 5 por 100.

Como ampliación a la pregunta, debe consignar la representación del Transporte mecánico por carretera, el hecho evidente de que, para el estudio o propuesta de modificaciones tributarias a la industria que representa, es de todo punto necesaria la previa agrupación oficial de los propietarios de autocamiones en todas sus modalidades, por medio de la colegiación o sindicación obligatoria, ya que la misma aportaría representaciones oficiales directas, revestidas de mayores facultades, a la par que sería garantía para el Estado del exacto cumplimiento de las disposiciones que se dictasen como resultado de aquellos estudios.

#### 4.ª Forma de exacción de estos impuestos

Estima esta representación que todos los impuestos legalmente establecidos, deben regirse por los respectivos Reglamentos de aplicación y exacción.

Estos Reglamentos existen en cuanto se trata de cargas fiscales, nacidas y ejecutadas por el Ministerio de Hacienda, no



ocurriendo lo propio con las que lo son por el Ministerio de Obras Públicas, y cuya directa recaudación y administración tienen a su cargo las Jefaturas provinciales, aun cuando el producto de la recaudación mensual, etc., lo ingresan luego en las arcas del Tesoro.

Existen, evidentemente, medios que harían más eficaz aquellos Reglamentos o normas para la exacción de los impuestos legales en vigor, no sólo para el Tesoro, sino que también para el transportista, al evitarle competencias ruinosas que en algunos casos proceden de desigualdad de soportar las cargas fiscales.

Si la Administración pública tuviese de continuo a su disposición colaboraciones leales que le hiciesen conocer inmediatamente las deficiencias de la legislación por las que se escapan evidentemente bases tributarias en perjuicio de todos; si para remediar estas inevitables lagunas de la legislación y sistemas de la administración se consultase no sólo a los teóricos y competentes funcionarios de los Departamentos, sino que también a los que de continuo viven de la realidad de la industria del auto-transporte, que por su práctica forman el complemento de aquellos valiosos colaboradores, sería el medio único eficaz de conseguir el sistema casi perfecto de exacción de impuestos.

Ahora bien; esta indispensable colaboración de los "prácticos" de la industria no puede obtenerla el Gobierno sin que los mismos estén revestidos de aquella autoridad que, al ampararlos en su labor, sea garantía para todos, por lo que nosotros ofrecemos al Estado un instrumento útil y eficaz cual es la colegiación oficial obligatoria del auto-transporte en todas sus modalidades, reconocida e incluida en el dictamen de la Conferencia Nacional de Transportes de 1934, en su base 22. Este organismo se encargaría de asegurar y garantizar al Estado, mediante un reglamento de aprobación ulterior, la recaudación exacta de los impuestos en discusión a base de un sistema de licencias, libros de ruta y talonarios oficiales, que evitarían de una manera sencilla y práctica el fraude que se intentaba evitar mediante el decreto de 29 de agosto último.

### 5.ª Quiénes han de pagar los Impuestos y la Tasa

Existen dos aspectos en esta cuestión, a saber: los que satisfacen directamente el propietario del vehículo, que podríamos llamar directos, y los que recaen sobre la mercancía transportada que, si bien son satisfechos por el transportista al Estado, lo hace en función de recaudador.

La representación transportista, en esta pregunta hace suyo el título III, base 10 del dictamen de la Comisión o Conferencia de 1934, relativo al régimen fiscal del Transporte Mecánico por Carretera, en relación con el de Ferrocarriles y Tranvías.

Por consiguiente, la Patente Nacional de Circulación y el Canon de Carreteras, o tarjeta "D", recaen directamente sobre el transportista, y los demás impuestos legalmente establecidos, como disponen sus respectivos reglamentos sobre la mercancía.

Podrá alegarse que, en algunos casos, la misión recaudadora de los impuestos que recaen sobre la mercancía, es defectuosa en perjuicio del Estado.

En ello influyen diversos factores, siendo el principal de ellos el que, debido a la falta de un organismo fiscal regulador de la industria, existen competencias y transigencias con los clientes que, de hecho, traen como consecuencia que el transportista tenga que considerar esta clase de impuestos como si recayesen sobre él, y, por ello, satisfacerlos como una carga fiscal más sobre su hoy ruinoso industria, aun cuando con ello, como hemos expuesto, resulta perjudicado al propio tiempo el Tesoro.

Estas deficiencias son de solución facilísima y ansiadas por nuestros representantes ya que, al exigir todos ellos por un igual de sus clientes, el pago de los impuestos que recaen directamente sobre la mercancía transportada, desaparecerá la competencia de tarifas agudadas, y la recaudación de los mismos por cuenta del Estado sufrirá forzosamente aumento respetable.

Pero, como expresamos de continuo, para evitar esas claudicaciones obligadas por la competencia ante el cliente, precisa un severo control, que, indudablemente, nadie más interesado en él que los propios transportistas, y tal control es en absoluto inexistente si no está a cargo del organismo oficial que agrupe a todas las modali-

dades del transporte de mercancías, o sea la colegiación o sindicación obligatoria.

### 6.ª ¿Qué otros impuestos deben gravar al transporte, además de las disposiciones vigentes?

Virtualmente, esta pregunta la hemos contestado al hacerla con la tercera, que, por consiguiente, damos aquí por reproducida. Que el transporte mecánico por carretera no puede soportar más cargas fiscales, directas ni indirectas, es cosa sobradamente conocida por el Gobierno y por los técnicos de sus Departamentos.

A mayor abundamiento, es muy de tener en cuenta el hecho de que en las dos últimas Conferencias de Transportes que el Gobierno convocó en 1932 y en 1934, ni tan siquiera se insinuó la conveniencia de aumentar los diversos tributos existentes. Véase, como demostración de ello, el título III, bases 10 a 21.

La legislación hoy en vigor, simplifica-

da tanto en su tramitación como en sus medios de exacción, reportaría al Tesoro cantidades más que suficientes. Pretender aumentarla sería ciertamente contraproducente, ya que estrangularía la base imponible, con evidente perjuicio del Tesoro y de la economía nacional.

La única forma, pues, de que, con los mismos impuestos y aun reduciéndolos en ciertos casos, la aportación del autotransporte, en su modalidad de mercancías, al Tesoro, sea la que éste pretende, consiste única y exclusivamente en que el Estado tenga, independientemente de sus organismos recaudatorios y de inspección, la eficaz colaboración y aportación de organismos que, como los Colegios o Sindicatos de la Industria, estén revestidos de la suficiente autoridad para controlarse y vigilarse mutuamente en provecho de ambas partes.

Concretando: Ninguno más que lo legislado y en vigor en la actualidad, siempre que representen un plano de igualdad fiscal con relación a los ferrocarriles.

## La estadística del Comercio Exterior y el Centro de Contratación de Moneda

### Moneda dirigida o moneda vigilada

Por la relevante personalidad técnica y la importante representación que ostenta don Gregorio G. de Suso, secretario de la Liga Guipuzcoana de Productores, ofrecemos a nuestros lectores la interesante carta que recibimos, dada la excepcional consideración, estudio y discernimiento que merece su contenido:

"San Sebastián, 17 de enero de 1936.

Sr. Director de EL FINANCIERO.

Muy señor mío y distinguido amigo: Por fin se ha dicho en la Prensa y cerebro que haya sido usted el primero, que los valores de la estadística de nuestra exportación son falsos, tan falsos como los arancelarios que regían hasta 1930 y que ello es debido al afán de librarse del dogal del Centro de Contratación de Moneda.

En la balanza de pagos, claro que hay déficit que nos hace andar de cabeza porque las empresas extranjeras que cada día trabajan más en nuestra economía tienen que obtener divisas para mandar sus beneficios a los países donde están arraigados, pero como encuentran dificultades por el intervencionismo del Estado, lo consiguen exportando con falsa declaración que les permite eludir el paso por el Centro de Contratación de Moneda.

Ahora convendría que en vista de ese perjuicio al comercio y a la industria de buena fe y ante los inconvenientes que ocasiona el Centro de Contratación de

Moneda tenga usted el valor de pedir su supresión, pues ese intervencionismo, como todos, es encarecedor y perjudicial.

Si sirve para ocultar unos meses que la peseta está más enferma de lo que parece agravará, sin duda, y muy pronto, la situación de nuestra moneda, llevándonos entonces a la verdadera revolución que nunca la han producido los profesionales, sino las depresiones económicas, aunque sean menores que la que nos amenaza si no lo remedia algún acontecimiento milagroso y anormal.

La industria española y el comercio compran hoy maquinaria, primeras materias y artículos fabricados en el extranjero, guiándose de la cotización de la "Gaceta de Madrid" (casi un 20 por 100 más baja que la realidad, como puede verse, si ir a la Bolsa negra, comprando franco en cualquier Banco de Hendaya). Después de haber vendido sus productos suelen encontrarse los comerciantes e industriales españoles sin beneficio y a veces en pérdidas porque las dificultades en los pagos de moneda extranjera les origina demoras y encarecimientos que no se tuvieron en cuenta al marcar los precios de venta.

Le repito mi felicitación y quedo de usted suyo afmo. amigo y seguro servidor.

GREGORIO G. DE SUSO

## Grupo de LA EQUITATIVA FUNDACION ROSILLO

Compañías anónimas de Seguros, genuinamente españolas, inscritas en la Dirección de Seguros y Ahorro del Ministerio de Hacienda

Constituyen un bloque asegurador, con operaciones y capitales separados jurídica y financieramente, dividiéndose éstos en la siguiente forma:

COMPANIA	CAPITAL SOCIAL	
	Suscrito	Desembolsado
La Equitativa - Vida	10.000.000	5.000.000
La Equitativa - Peaseguro	10.000.000	5.000.000
La Equitativa - Riesgos diversos	5.000.000	2.500.000
TOTAL	25.000.000	12.500.000

Todo el capital social está representado por acciones nominativas, exclusivamente en manos de españoles. Son sus principales fundadores, además de los fundadores y de los Sres. Urquijo, los Bancos siguientes de Vizcaya, Herrero, Hispano Americano, de Aragón, Mercantil, de Gijón, La Vasconia y de la Compañía. Oficinas centrales: Alcalá, 65 (edificio de su propiedad). Madrid. Idem auxiliares: Barcelona, Via Layetana, 54. Valencia, plaza Emilio Castelar, 7. San Sebastián, plaza de Vasconia, 1 (edificio de su propiedad). Sevilla, Rioja, 17. Bilbao, Gran Vía, 3. Málaga, Alameda Pablo Iglesias, 4. Zaragoza, A. Janso, 1. 8. Coruña, Cantón Pequeño, 22. Pamplona, Avenida Carlos III, 6. Sucursal en Portugal: RUA AUGUSTA, 280. LISBOA

### CUPÓN DE CONSULTA

La Compañía tendrá mucho gusto en enviar datos concretos acerca de la combinación de Seguro que en cada caso resulte más ventajosa a todo el que lleve el presente cupón y lo remita a las Oficinas centrales de la Compañía.

Nombre \_\_\_\_\_  
Dirección \_\_\_\_\_  
Fecha de nacimiento \_\_\_\_\_  
Cantidad a asegurar \_\_\_\_\_  
Fin perseguido con el seguro \_\_\_\_\_

Autorizado por la Dirección de Seguros y Ahorro

## AVISOS OFICIALES

### BANCO HISPANO COLONIAL

#### Anuncio

El Consejo de Administración, en sesión del 13 del corriente, ha acordado convocar a los señores accionistas a junta general extraordinaria, que se celebrará el día 30 del actual, a las seis y media de la tarde, en el domicilio social (rambla de los Estudios, número 1, bajos), con objeto de tratar y resolver sobre la modificación de los artículos números 10, 11, 13, 17, 18, 19, 20, 21 y 22 de los Estatutos sociales, referentes todos al régimen administrativo de la Sociedad, con objeto de adaptarlos a su actual estructura interior.

Para tener derecho de asistencia a la junta será preciso depositar un número de acciones no inferior a cincuenta, hasta el día 27 y hora de las doce: en Barcelona y provincias catalanas, en las Cajas de la Central, Sucursales o Agencias del Banco; en Madrid, en el Banco Central, y en el resto de España, en casa de los corresponsales del Banco; en cuyos establecimientos se expedirán los correspondientes resguardos y papeletas de entrada a los depositantes.

Los socios que no posean individualmente cincuenta acciones podrán, según el artículo 27 de los Estatutos, reunirse y confiar la representación de sus acciones, cincuenta por lo menos, a uno de entre ellos.

El derecho de asistencia puede delegarse a otro accionista, a cuyo efecto se facilitarán ejemplares de poderes en los puntos donde se admiten depósitos.

Todo lo que, por acuerdo del Consejo de Administración, se anuncia para conocimiento de los interesados.

Barcelona, 16 de enero de 1936.—El director general, Eduardo M. Buxaderas.

### BANCO HISPANO COLONIAL

#### Anuncio

El Consejo de Administración, con arreglo a lo previsto en el artículo 25 de los Estatutos, ha acordado convocar a los señores accionistas a junta general ordinaria, que se celebrará el día 30 de los corrientes, a las cinco de la tarde, en el domicilio social (rambla de los Estudios, número 1, bajos), con objeto de aprobar el balance y cuentas del 59.º ejercicio social, terminado el día 31 de diciembre de 1935.

Conforme al artículo 26 de los Estatutos, sea cual fuere el número de los concurrentes y el de las acciones representadas, se constituirá la junta general y celebrará sesión con plena validez legal.

Para tener derecho de asistencia a la junta será preciso depositar un número de acciones no inferior a cincuenta, hasta el día 27 y hora de las doce: en Barcelona y provincias catalanas, en las Cajas de la Central, Sucursales o Agencias del Banco; en Madrid, en el Banco Central, y en el resto de España, en casa de los corresponsales del Banco; en cuyos establecimientos se expedirán los correspondientes resguardos y papeletas de entrada a los depositantes.

Los socios que no posean individualmente cincuenta acciones podrán, según el artículo 27 de los Estatutos, reunirse y confiar la representación de sus acciones, cincuenta por lo menos, a uno de entre ellos.

El derecho de asistencia puede delegarse a otro accionista, a cuyo efecto se facilitarán ejemplares de poderes en los puntos donde se admiten depósitos.

Todo lo que, por acuerdo del Consejo de Administración, se anuncia para conocimiento de los interesados.

Barcelona, 16 de enero de 1936.—El director general, Eduardo M. Buxaderas.

### ALTOS HORNOS DE VIZCAYA

Cumpliendo lo preceptuado en la escritura de emisión de las obligaciones hipotecarias de 6 por 100, emitidas en enero de 1922, se sortearán en el domicilio social (Alameda de Recalde, 27), el día 23 del mes actual, a las diez y media de la mañana, las obligaciones correspondientes a la amortización señalada para el año 1935.

El acto, que será público, se celebrará ante notario, con asistencia de la Comisión



**Francés.** Profesora joven, diplomada. Ofrece domicilio. Tutor, 40, pral., De 3 a 5.



## BOLSA DE BARCELONA

	Precedente	20-1
<b>ACCIONES</b>		
Tranvías Bar. ord.	27,75	28
"Metro"	18	18
Ferroc. Orense	188,70	188,25
Aguas Bar. ord.	114,88	114,88
Catalana de Gas	447	39
Chade A. B. C.	42	39
Hullera Española	36,75	37
Hispano Colonial	16	16
Crédito y Docks	66	66
Asland ordin.	278,50	278,50
Idem prefer.	278,50	278,50
Cros	278,50	278,50
Española de Petróleos	53,75	53,75
Hispano-Suiza	401	401
Indust. Agrícolas	304,75	304,75
Maquinista Terres.	304,75	304,75
Tabacos Filipinas	304,75	304,75
Rif. portador	149,75	149,75
Alicante	166	165,50
Norte	618,25	618,25
Explosivos	618,25	618,25
<b>OBLIGACIONES</b>		
Norte 3 % 1. <sup>a</sup>	51,75	51,75
— 2. <sup>a</sup>	43	47,50
— 3. <sup>a</sup>	52	52
— 4. <sup>a</sup>	52,50	52,50
— 5. <sup>a</sup>	52,50	52,50
— esp. 6 %	85	85
Valen. 5 1/2 %	80,50	80,50
Prior. Bar. 3 %	52	52
Pamplona 3 %	47	47
Asturias 3 % 1. <sup>a</sup>	43,25	43,25
— 2. <sup>a</sup>	47	47
— 3. <sup>a</sup>	48,50	48,50
Segovia 3 %	56	56
— 4 %	52,50	52,50
Córdoba-Sevilla 3 %	55	55
Ciudad Real-Badajoz 5 %	78,50	78,50
Alasua 4 1/2 %	57	57
H. Canfranc 3 %	46	46
M. Z. A. 3 % 1. <sup>a</sup>	46,50	46,50
— 2. <sup>a</sup>	46,50	46,50
— 3. <sup>a</sup>	46,50	46,50
— Ariza 5 1/2 %	62	62
— E. 4 1/2 %	65,50	65,50
— F. 5 %	66	66
— G. 6 %	83	83
— H. 5 1/2 %	71,50	71,50
Almansa, 4 %	55,25	55,25
Trast. 6 % 1920	56,50	56,50
— 1922	56,50	56,50
Chade 6 %	106	107

## Bolsín de Barcelona

20 de enero

Aguas Barcelona, ordinarias, 184,25; Chade A. B. C., 30; Banco Hispano Colonial, 37; if portador, 310; Alicante, 150,50; Norte, 168; Explosivos, 622,50.

## Impresión de la Bolsa de Barcelona

Impresión del sector contado: En Fondos públicos, se mantienen los cambios máximos de la semana precedente, y se ha cursado ligero avance en exterior. Negocio bastante corto. En Ferrocarriles, predominio de la oferta sobre la demanda, con tendencia a flojear. El descenso es de uno y medio promedio. La mayoría, no obstante, se ha limitado a repetir cursos precedentes. Destacan Alicante, que ceden un entero, y

Valencia, que pierden uno y medio, que luego vuelven a recuperar.

En Industriales, nada de relieve. Impresión del sector plazos: En la sesión de Bolsín, extraordinariamente firme con tendencia y disposiciones excelentes. Mejora sensiblemente la cotización de Explosivos, Minas y Aguas Barcelona. La sesión de Bolsa ha sido el reverso del Bolsín. Floja, decaída, desanimada y con tendencia a ceder terreno. Escasez de dinero, y predominio no muy acentuado de papel.

## Bolsa Metales Londres

20 de enero

COBRE.—Disponible, 34 1-2 d., 34 9-16 p.; tres meses, 34 7-8 d., 34 15-16 p.; tendencia, apenas sostenido.

ESTAÑO.—Disponible, 209 3-4; tres meses, 201 5-8; tendencia, apenas sostenido.

PLOMO.—Disponible, 14 7-8; tres meses, 15; tendencia, bien sostenido.

CINC.—Disponible, 14 5-16; tres meses, 14 9-16; tendencia, bien sostenido.

COBRE ELECTROLITICO.—Disponible, 38 1-2; tres meses, 39.

ORO.—140-10 1-2.

PLATA.—Disponible, 19 3-16.

## CAMBIOS DE LA PESETA FACILITADOS POR EL CENTRO DE CONTRATACION

	Precedente	20-1
<b>Libras esterlinas</b>		
Libras francesas	86-25	86-80
Dólares	48-46	48-40
Liras	7-82	7-85
Reichsmarks	50-20	50-20
Francos suizos	2-965	2-965
Belgas	238 875	238 875
Florines	128 75	124
Escudos	4-99	4-99
Pesos argentinos m.	32-80	32-80
Coronas checoslovacas	30-70	30-70
Coronas suecas	1-87	1-87
Coronas danesas	1-82	1-82

## BOLSA DE BRUSELAS

	Precedente	20-1
<b>Chade A-B-C</b>		
Banque de Bruxelles	5,750	8,775
Idem. Belge pour l'Etranger	1,040	1,035
Sofina ordinario	672,50	627,10
Barcelona Traction	10,875	10,050
Brizilian Traction	398,75	398,75
M. Z. A.	292,50	295
Madrid de Tranvías	124	124
Norte de España	2,100	2,100
Priv. Unión Minière	675	675
Cap. Unión Minière	3,000	2,980
Gaz de Lisbonne	2,880	2,840
Heliópolis	435	435
Sidro privilegiée	1,375	1,395
Sidro ordinario	481,25	490
Asturiense des Mines	477,50	478,57
Katanga Priv.	151	155
Idem ord.	31,775	31,250

## BOLSA DE ZURICH

	Precedente	20-1
<b>Chade serie A-B-C</b>		
Idem id. D	910	915
Idem id. E	181	173
Chade Bonos Nuevos	181	180,50
Acciones sevillanas	49,75	44,25
Donau Save Adria	170	170
Italo-Argentina	30	30,50
Elektrol	126	124
Motor Columbus	410	397
I. G. Chemie	137	135
Brown Boveri	420	415
Crédito Suizo	70	75
Société de Banque Suisse	864	864
Nestlé Anglo Swiss Cond	825	824
Milk	798	786
Lonza Usnes Electr. et Chimique	68,50	69,50

## BOLSA DE MILAN

	Precedente	20-1
<b>Navig. Gen. (Rubattino)</b>		
S. N. I. A. Viscosa	81	64,50
Miniere Montecatini	343,50	351
F. I. A. T.	180	182
Adriática	350	354
Edison	150	150,25
Soc. Idro-Elett. Pien (S. I. P.)	241	242
Electrica Valdarno	48,25	48,25
3 1/2 0/0 Conversione	145	146
Verni	219	220
Banca d'Italia	65,45	65,57
	1,392	1,432

## BOLSA DE PARIS

	Precedente	20-1
<b>ACCIONES</b>		
Banque de France	9,000	8,705
Banque de Paris et Pays Bas	980	967
Banque de l'Union Parisienne	454	440
Crédit Lyonnais	1,683	1,665
Comptoir d'Escompte	920	914
Crédit Commercial de France	572	555
Société Générale	1,008	1,009
Société Générale d'Electricité	1,227	1,286
Industrie Electrique	285	257
Electricité de la Seine	861	862
Energie Elect. du Littoral	691	690
Energie Elect. du Nord France	470	458
Electricité de Paris	720	708
Electricité et Gaz du Nord	411	402
Electri. Loire et Centre	223	219
Energie Industrielle	105,50	105,50
P. L. M.	835	833
Midi	443	437
Orleans	808	800
Nord	1,008	1,001
Wagons-Lits	41	41,25
Peñarroya	220	235,50
Rio Tinto	1,493	1,513
Asturiense des Mines	78,25	81
The Lautare Nitrate Co.	26,25	26,50
Establissem. Kulman	576	553
Suez Nouveau	18,905	18,315
Saint Fobain	1,663	1,640
Portugaise de Tabas	281,50	292
Royal Dutch	23,650	23,650
De Beers	530	532
Soie du Tubize	66,50	64,50
Union et Paénix Espagnol	2,518	2,501
Force Motrice de la Truyère	104	497

## FONS D'EDAT

	Precedente	20-1
<b>Rentes Françaises 3 % perpetuel</b>		
Idem id. 4 % 1917	70,90	70,40
Idem id. 4 % 1918	73,55	73,25
Idem id. 5 % 1920	72,35	72,35
Idem id. 4 % 1925	102,50	102,35
Idem id. 4 1/2 % 1932 A.	80	75,90
Idem id. 4 1/2 % 1932 B.	79,40	78,55
Crédit Nat. Bonos 5 % 1919	80,05	79,20
Idem id. 5 % 1920	521	521
Idem id. 5 % 1932	501,50	499
Rentes Emprun Maroc 5 % 1918	519	513
Cédulas Argentinas	400,60	406
Rentes Españoles Espagne int.	518	518
Idem idem id. ext. 4 %	410	211

## ACTIONS ESPAGNOLES

	Precedente	20-1
<b>Chemins de Fer Andalous</b>		
Cie. Madrilène du Gaz	42	42
Cie. de Lisboa Gaz, Electricité	51,50	51,50
Tramways de Buenos Aires	224	226
Match et Tobacco	38,25	38,25
Tabacs du Portugal	238,50	238,50
Cie Tabac. Filipinas	251,50	251,50
	4,085	4,150

## OBLIGATIONS ESPAGNOLES

	Precedente	20-1
<b>Est. Espagne 3 % péré. hypoth.</b>		
Nord Espagne 3 % Oblig. 500	528	528
F. re. hyp.	526	479
Idem id. 2.e hyp.	478	478
Idem id. 3.e hyp.	478	478
Idem id. 4.e hyp.	498	498
Idem id. 5.e hyp.	590	590
Nord de l'Espagne Pamplune	452	455
Barcelona Prior 3 %	455	455
Asturias 3 % péré. hypoth.	448	447
Idem id. 2.e hypoth.	476	476
Idem id. 3.e hypoth.	486	486
Segovia-Medina 3 %	520	520
Lérida-Reus-Tarragona	546	546
Badajoz 5 %	385	385
Córdoba a Sevilla 3 %	422	422
Saragosse 3 % péré. hypoth.	426	423
Idem id. 2.e hypoth.	678	675
Idem id. 3.e hypoth.	683	681
Pánger a Fez 5 1/2 %	370	364

## BOLSA DE NUEVA YORK

	Precedente	20-1
<b>General Motors</b>		
U. S. Steels	55	54 1/8
Electric. Bondshare	48 3/4	47 1/8
Radio Corporation	17 1/4	17,25
General Electric	18,75	19 5/8
Canadian Pacific	38,25	37,50
Baltimore & Ohio	11 1/8	11
Allied Chemical	18	17 3/8
Royal Dutch	159	159
American Teleg. & Telephon	43	43
Consolidated Gas N. Y.	159,75	160
Standard Oil N. Y.	93,75	92,25
Pennsylvania Railroad	58,75	58
Anaconda Cooper	34,70	34 1/8
Nat. City Bank	29	26,25
Inter. Teleg. & Teleph.	37 1/8	35 3/8
	15,75	16

## CAMBIOS DE NUEVA YORK

	Precedente	20-1
<b>Madrid</b>		
Paris	13,72	13,67
Londres	6,6175	6,8962
Milano	4,9587	4,9475
Zurich	8,10	8,10
Berlin	82,65	82,69
Amsterdam	71,20	40,8
	19,80	67,84

## BOLSA DE LONDRES

	Precedente	20-1
<b>ACCIONES</b>		
Chade shares	11,50	11,50
Barcelona Traction ord.	13,50	13,50
Brazilian Traction	10	10
Hidro Electricas securities ord.	3	3
Mexican Ligth and power ord.	2	2
Mexican Ligth and power pref.	4,50	4,50
Sidro ord.	9 3/8	9 3/8
Primitiva Gaz of Baires	12,25	13
Electrical Musical Industries	27 1/8	27 1/8
Sofina	1	1
<b>OBLIGACIONES</b>		
Empréstito de Guerra 3 %	106	106 1/8
Consolidado inglés 2 1/2 %	86	86
Argentina 4 % Rescisión	99,75	99,75
5 1/2 % Barcelona Traction	64	64
United Kingdom and Argentine	79,50	79,50
1933 Convention Trust cert.	79,50	79,50
C. 3 %	1 1/8	1 1/8
Mexican Tramway ord.	25	25
Whitehall Electric Investments	7 3/8	7
Lautaro Nitrate 7 % pife.	96,50	96,50
Midlan Bank	9	9
Armstrong Whitworth ord.	102,50	102,50
City of Lond. Electr. Ligth. ord.	38,50	38,25
City of Lond. Electr. Ligth. 6% p.	32	32
Imperial Chemical ord.	37,25	37 1/8
Imperial Chemical deferent	9	9
Imperial Chemical 7 % pref.	35,75	33 3/8
East Rand Consolidated	14	13,75
East Rand Prop Mines	62,50	62
Union Corporation	8	8,50
Consolidated Main Reef	8	8
Crown Mines	13,75	13

## BOLSA DE BERLIN

	Precedente	20-1
<b>ACCIONES</b>		
Chade A-B-C	287	287
Gesfurel	126,50	127 1/8
A. E. G.	86,75	87,25
I. G. Farben	149,71	151 3/8
Harpener Bergbau	109,50	110
Deutsch Bank & Diskontoges	86,50	86,50
Dresdener Bank	86,75	87
Banco del Imp. Alemán (Reichsbank)	184,25	187,25
H. A. P. A. G.	15 1/8	15,25
Siemens Halske	165,75	173
Gelsenkirchner Bergbau	125	128,25
Rheinische Braunkohle	216,50	215
Bemberg	99,25	102
Elektr. Litcha. & Kraft	130	131,50
Berliner Kraft und Licht. A. G.	137 1/8	137,75
Continental Gummiwerke	195,50	192,75

## CAMBIOS DE LONDRES

	Precedente	20-1
<b>Madrid</b>		
Paris	86,15	86,20
Amsterdam	74,96	74,96
Nueva York	4,95	4,96
Amsterdam	7,27	7,2825
Bruselas	29,32	29,265
Milán	61,75	61,87
Copenhague	22,40	22,40
Oslo	19,90	19,902
Zurich	15,18	15,182
Berlin	12,28	12,29



$d = \text{ex dividend}$

ÚLTIMOS DIVIDENDOS						ACCIONES		Precedente		20-1		ÚLTIMOS DIVIDENDOS						ACCIONES		Precedente		20-1	
Acta.	Fecha	Compl.	Fecha	Divid.	Acciones	Precedente	20-1	Acta	Fecha	Compl.	Fecha	Divid.	Acciones	Precedente	20-1	Acta	Fecha	Compl.	Fecha	Divid.	Acciones	Precedente	20-1
						BANCOS																	
—	—	21.03	15- 3-24	500	40	Crédito Industrial .....	570.50	—	—	1.78	20- 3-32	—	—	Idem id. Cédulas .....	9	—	—	—	—	—	—	—	—
6.00	15- 1-35	4.00	15- 6-35	500	40	Crédito Local de España.....	96	—	—	1.78	20- 3-32	—	—	Idem id. décimas Bonos.....	162.50	—	—	—	—	—	—	—	—
50.00	5- 7-35	75.00	5- 1-35	500	40	Banco de España.....	538	19.75	2- 1-35	19.75	1- 7-35	500	500	Cooperativa Electra. A y B.....	171	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	500	40	Exterior de España.....	812	—	—	22.27	10- 6-35	500	500	Acumulador Tudor .....	107	—	—	—	—	—	—	—	—
28.35	2- 1-35	18.35	4- 5-35	500	40	Hipotecario .....	322.50	20.70	2- 1-35	20.70	1- 7-35	500	500	Fuerzas M. Valle Leiria.....	71	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	16.24	5- 3-35	500	40	Central .....	86	38.12	20-12-34	48.16	3- 6-35	500	500	Hidroeléctrica Española .....	171.50	177	—	—	—	—	—	—	—
11.81	1- 6-35	11.81	1-12-34	250	20	Español de Crédito.....	244	7.62	20-12-34	9.63	3- 6-35	100	100	Chade A. B y C.....	415	—	—	—	—	—	—	—	—
10.00	1- 7-35	15.00	2- 1-35	500	40	Hispano Americano .....	190	7.62	20-12-34	9.63	3- 6-35	100	100	Idem D (1) .....	876	—	—	—	—	—	—	—	—
9.00	—	—	—	150	15	López Quesada .....	200	—	—	25.00	1- 6-34	—	—	Idem E (1) .....	278	—	—	—	—	—	—	—	—
5.04	22- 9-34	—	—	50	5	Previsores Porvenir .....	77	5.00	1-10-35	20.00	1- 4-35	500	500	Hispano Marroquí de G y H.....	120	—	—	—	—	—	—	—	—
5.68	28- 9-34	—	—	25	2.5	Idem id. ....	76	—	—	—	—	—	—	Mengemor .....	189	—	—	—	—	—	—	—	—
						ELECTRICIDAD Y GAS																	
—	—	12.40	1- 4-35	500	40	Canalización y F. Guadalquivir.	107.50	107.25	(2) Pesos														



Ayuntamiento de Madrid



# EL DIA POLITICO

## DESPUES DE LA ACTIVIDAD POLITICA DE AYER, HOY FUE DIA DE CALMA

Hasta las primeras horas de la tarde la jornada política transcurrió sin ningún interés informativo.

Los ministros permanecieron en sus despachos oficiales durante toda la mañana, y en ellos recibieron las acostumbradas visitas.

## TAMPOCO HUBO INFORMACION EN LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO

A la una y media de la tarde llegó a su despacho oficial de la Presidencia el jefe del Gobierno. Comunicó a los periodistas que había permanecido durante toda la mañana en el Ministerio de la Gobernación,

donde había recibido algunas visitas, y en cuanto a noticias no tenía ninguna de interés que comunicarles. Por lo tanto, se despidió de los informadores hasta la tarde.

## VISITAS AL MINISTRO DE LA GUERRA

El general Molero fué visitado por los generales García Antúnez y Bosch; coroneles Montemayor y Martín Alonso, por el teniente coronel Coco, y por Vidal Loriga.

También visitó al ministro una comisión de padres de presuntos aprobados sin plaza en las Academias militares.

## EN EL MINISTERIO DE ESTADO

El ministro de Estado recibió esta mañana al ministro de China, señor Tsien-Tai.

Esta tarde recibirá al embajador de Francia, señor Herbet.

## Notas políticas

### TRANQUILIDAD EN TODA ESPAÑA

Como domingo, el día de ayer fué de absoluta tranquilidad. A pesar de que fueron numerosos los actos públicos que se celebraron y muy diversas las tendencias políticas que en éstos se propagaron, no se alteró el orden.

Algunos de los ministros se ausentaron de Madrid, entre ellos el señor Portela, que pasó varias horas en la Sierra, y el señor Alvarez Mendizábal, que fué a Cuenca, y desde allí al pueblo de Pedroñeras, de donde es natural.

A última hora, al recibir el subsecretario de Gobernación a los periodistas, les manifestó que, según las noticias oficiales que tenía en su poder, el día del domingo había transcurrido normalmente.

## UNA NOTA DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA PARA LOS SERICULTORES

El ministro de Agricultura ha cursado la siguiente nota, interesando su publicación:

Primero. El precio fijado por el Comité sedero de Murcia para el capullo de seda de la próxima campaña es de cinco pesetas el kilo en vivo.

Segundo. Los agricultores que deseen criar gusanos de seda, deben adquirir la semilla inmediatamente, con el fin de evi-

tar, en primer lugar, los perjuicios que ocasiona la variación de temperatura en la semilla por cambio de local, y por otra parte, la necesidad de que se realicen precisamente en esta época.

Tercero. Dicha semilla debe presentarse inmediatamente en las Secciones Agronómicas de las respectivas provincias, a excepción de la de Murcia, que se hará en el Ahogadero de la Estación Sericícola, y el de la provincia de Alicante, en el Ayuntamiento de Orihuela.

Cuarto. Los señores alcaldes y demás autoridades locales deberán divulgar por todos los medios posibles estas normas; y en aquellos pueblos que existan moreras y, por el contrario, no haya expenduría de semilla de gusano, deben dirigirse a este Comité Sedero de Murcia, con el fin de facilitarla gratuitamente si son pequeñas partidas de ensayo, y a precio de coste (8,50 pesetas la onza) si son partidas de exportación.

Quinto. La recogida del capullo se hará, igualmente, por las factorías establecidas por las Secciones Agronómicas de toda España, a excepción de la provincia de Murcia, que este servicio será llevado por la Estación Sericícola. El pago del capullo será al contado, previa entrega de la mercancía.

Sexto. Todo soldado y clase en filas que acredite, por medio del talón de inscripción de la semilla, que sus padres o tutores criaron por lo menos una onza de semilla de gusano de seda, le será concedido un permiso especial de treinta días por los Ministerios de Guerra y de Marina, para que puedan ayudar y colaborar en estas crianzas.

## La liquidación provisional del presupuesto de 1935

El ministro de Hacienda, señor Rico Avello, ha ampliado los datos de la liquidación provisional de los Presupuestos de 1935, recopilados por la Intervención general del Estado, como complemento del avance sintético que había hecho en el último Consejo de ministros.

He aquí las cifras comparadas:

	Millones
Pagos por todos conceptos verificados en 1935	4.555,55
Ingresos realizados por todos conceptos en 1935	4.455,59
Exceso de los pagos sobre los ingresos	99,96
Pero como de los expresados ingresos corresponden a Deuda	316,14
El exceso de los pagos sobre los recursos ordinarios, es de	416,10

Comparando estos resultados con los datos de la previsión, resulta lo siguiente:

**Joven** muy práctico contabilidad, mecanografía, nociones francés, ocho años estudios sacerdocio, se ofrece a Empresas, oficinas o particulares.

Zurbano, 59, portería

	Millones
Ingresos presupuestados	4.086,15
Ingresos realizados	4.455,59
Con una diferencia en más en la realización, de	369,44
Pagos presupuestados	4.841,15
Pagos realizados	4.555,55
Con una diferencia en la realización, de	285,60
En cuanto a la recaudación de 1935, comparada con la del año anterior, resulta:	
Ingresos por todos conceptos en 1935	4.455,59
De los que corresponden a Deuda	316,14
Por lo que la recaudación por recursos ordinarios fué de	4.139,45
Ingresos por todos conceptos en 1934	4.449,76
De los que corresponden a Deuda	566,59
Por lo que la recaudación por recursos ordinarios fué de	3.883,17
Con aumento en 1935 de	256,28

Los conceptos de ingresos que acusaron aumento superior a un millón de pesetas en 1935 son: Contribución territorial, 19,43; Industrial, 4,66; Utilidades, 36,60; Impues-

to sobre la renta, 1,91; Derechos reales, 10,99; Impuesto de pagos, 2,70; Patente de automóviles, 6,64; Participación del Estado en los beneficios del Banco de España, 1,07; Timbre, 41,42; Gas y electricidad, 3; Póliza, 1,22; Gasolina, 4,56; Tabacos, 8,40; Loterías, 24,08; Petróleos, 56,83; Minas de Almadén, 5,45; los demás recursos ordinarios, 44,42.

Los recursos que ofrecen baja superior a un millón de pesetas en 1935 son: Aduanas, 6,72; Alcohol, 5,16; Cerillas, 1,26; Reintegro de Compañías de Ferrocarriles, 3,94; Cuotas militares, 1,45.

Después el ministro dijo que había recibido a una comisión de banqueros, entre los que figuraban los señores Garnica, Riduejo, Urquijo, Geleina, Sanz y Figueras. Le entregaron un escrito en el que se piden algunas aclaraciones con respecto al convenio de pagos con Inglaterra, que el señor Rico Avello quedó en estudiar.

Preguntado sobre sus propósitos con respecto a conversiones y moneda, contestó que se ocupa de ello, especialmente en lo que se refiere a la situación del Centro de Contratación y que se remitía al efecto a las manifestaciones que tiene hechas recientemente sobre ambos asuntos.

## En el Centro de Cereales de Barcelona

### Conferencia del señor Morgades

Aunque el actual ministro de Agricultura sustenta criterio distinto al del plan del señor Larraz, y en el último Consejo de ministros se ha acordado desnaturalizar las 400.000 toneladas de trigo bloqueadas y condicionar la organización del crédito privado, consideramos de interés, por la especial competencia del disertante, informar a nuestros lectores de la conferencia pronunciada por el señor Morgades, profesional especializado en estas materias, en el Centro de Cereales de Barcelona.

El conferenciante divide las causas de la depreciación del trigo en dos grupos: las que acentúan la variación estacional de precios, y los sobrantes de las cosechas que ocasionan un malestar permanente. Para solucionar lo primero dice que no hay otra medida que la libertad absoluta del mercado. Pero esta solución no es suficiente para eliminar los sobrantes, puesto que nuestros precios distan mucho de los del mercado mundial.

Examina las distintas soluciones que se han propuesto para arbitrar fondos con el objeto de subvencionar la exportación poniendo de relieve la injusticia de la imposición sobre el quintal métrico que grava igual el trigo del pequeño agricultor que el de la gran explotación agrícola. Se muestra partidario del impuesto progresivo sobre las superficies sembradas superiores a 5 hectáreas, que sería al mismo tiempo un freno a la pro-

ducción. De paso dice que los mercados a término que antes eran una conveniencia, hoy son una necesidad para un buen sistema de regulación del mercado. Concede gravedad al llamado plan Larraz de creación de la Comunidad nacional del trigo, no por el plan en sí mismo, sino por la fuerza del partido político que lo patrocina. Se lamenta de que dejaría sin trabajo a cerca de 100.000 personas que en la actualidad se ocupan del comercio del trigo y que contribuyen a los gastos públicos con fuertes aportaciones. Destaca los inconvenientes que el proyecto implica para las harineras y para la banca, criticando el sistema financiero de la Administración de la Comunidad, asegurando que existiría inflación. Asegura que su capital no sería suficiente ni para resistir la primera campaña con sobrantes, ni para hacer la exportación. Calcula los precios que recibiría el productor de la Comunidad, que serían inferiores, a los que hasta ahora se han pagado en el mercado libre.

Termina diciendo que los sueños en materia económica, tienen un despertar catastrófico y después de hacer una viva defensa del mercado de Barcelona, como sistema regulador de los precios del trigo nacional, resume su criterio con la frase: "Máxima libertad con el mínimo de organización".

El señor Morgades fué muy aplaudido y felicitado.

## Cooperativa Electra Madrid

### Rectificación a una información municipal

Con motivo del debate suscitado en la sesión celebrada anteaño por la Comisión gestora municipal sobre cesión de terrenos a determinada Empresa, se emitieron—según las resñas de Prensa—algunos conceptos que afectan a la Cooperativa Electra Madrid, que esta Compañía considera no debe dejar pasar sin la necesaria rectificación, a fin de que todos sepamos la verdad sobre un asunto que periódicamente se saca a la luz pública, habiéndose de él con evidente desconocimiento al menos de su contenido, ya que no estimamos lícito suponer que se hace con el deliberado propósito de extraviar a la opinión.

Para que ésta sepa en todo momento a qué atenerse sentamos las afirmaciones siguientes, que por referirse a hechos no podrán ser desmentidos por nadie:

Primera. La Cooperativa Electra Madrid se comprometió con el Excmo. Ayuntamiento a rebajar el precio del fluido eléctrico, que era entonces de una peseta, más alquiler de contador, hoy suprimido, en un 40 por 100, o sea a no exceder de 0,60 pesetas por kilovatio, que se fijó en el artículo segundo del convenio suscrito por ambas partes en 27 de julio de 1910.

Segunda. Que el precio señalado anteriormente no es aplicable a aquellos sectores servidos por redes no sometidas al concierto, que son los denominados de Chamberí y Salamanca; en ellos el precio es de 0,70 pesetas, según determinó la sentencia del Tribunal Supremo de

4 de abril de 1928, que puso término al pleito, sostenido por el Ayuntamiento, en cuyo fallo se declara que la Cooperativa Electra sólo viene obligada a someterse a los precios del convenio en aquellos sectores a que alcanza.

Esperamos que ésta sea la última rectificación por nuestra parte, aunque sí hemos de advertir que no estamos dispuestos a consentir sin la protesta adecuada ninguna clase de política sobre este asunto.—El director gerente, Germán de la Mora.

Madrid, 18 de enero de 1936.

### Banco Castellano

VALLADOLID

SUCURSALES EN PALENCIA, ZAMORA Y SEGOVIA

Fundado en 1900

Capital: 12.000.000 de pesetas

Desembolsador 6.000.000 de pesetas

Fondos de reservas en 31 de diciembre

de 1935: 4.529.475,69 pesetas

DESCUENTOS - NEGOCIACIONES - CHEQUES CORRIENTES - PRUETAS - CREDITOS - COMPRA VENTA DE VALORES - CAMBIOS DE MONEDAS Y BILLETES - CROS Y CARTAS DE CREDITO - CAJA DE ALBOROS - CAJAS FUERTES DE ALQUILER Y TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS

### BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

Capital: 10.000.000 de pesetas

Filial del Banco Urquijo



## SUSCRIPCIONES

### MADRID Y PROVINCIAS

Trimestre. 12 pts.

Semestre.. 20 "

Año..... 45 "

### EXTRANJERO

Unión Postal, 50 pts

Otros países 120 pts

NUM. SUELTO 15 cts.

# El Financiero

Segunda época

Fundado en 1908

## DIARIO DE LA ECONOMIA NACIONAL Y DE INFORMACION GENERAL

NUM 2.026

LUNES, 20 ENERO 1936

AÑO XXXVI

REDACCION  
ADMINISTRACION  
Y TALLERES

IBIZA, 11

MADRID

Teléfono 52022

Apartado 469

## EXTRANJERO

# NOTA DEL DIA

## La reunión de hoy en Ginebra

Muchos comentaristas convienen en que no debe darse demasiada importancia a la presencia del barón Aloisi en la reunión que hoy celebra el Consejo de la Sociedad de Naciones. No es sólo el conflicto italo-etíope y el punto oscuro del plan sancionista el que ha llevado a Roma a desplazarse a su delegación, sino otras importantes cuestiones, que han surgido recientemente y sobre las cuales necesita Italia hacer oír sus puntos de vista. La situación en Dantzig y el incidente entre Rusia y el Uruguay son temas de gran importancia que sin duda serán puestos a discusión. En el examen de este último, Roma puede echar su cuarto a espadas. No será menester precisar en qué sentido. Tanto más cuanto que justamente al cumplirse el primer aniversario de la gestión de la Liga en el pleito africano, éste por vez primera pierde importancia dentro del área local misma, en aras de otros temas—el ya nombrado—, y la comunicación del comisario de Dantzig, sobre la actitud del Senado y la Policía de la Ciudad Libre. De cualquier modo, alguna referencia deberá proyectar el Consejo sobre la guerra italo-etíope. ¿Colectiva, mediadora? Lo uno y lo otro, bien que en volumen parvo y casi casi intrascendente. De un lado, la petición del Negus para que una Comisión de la Sociedad de Naciones compruebe sobre el terreno las presuntas exaltaciones italianas, ha sido reforzada por el Gabinete de Roma mediante una comunicación, que demuestra los excesos y atrocidades de las huestes abisinias, recurso sistemático al emblema de la Cruz Roja, empleo de balas dum dum, torturas a heridos y prisioneros. A la denuncia acompaña una sabrosa colección de fotografías. Roma no se opone, por consiguien-

te, a la supuesta visita de inspección. Mas aún en la hipótesis de que la medida fuera de fácil realización, el dictamen que de ella cupiere esperar, sería cosa de mucho tiempo. Esta es toda la perspectiva que brindan en orden a la reglamentación pacífica los trabajos próximos. Pero no son más inmediatos ni más densas las posibilidades de la acción colectiva, o sea la agravación de las sanciones. No sólo no se decretará el embargo del petróleo, sino que la iniciativa de encomendar a una Comisión técnica el caso de si el embargo precipitará o no el fin de la guerra, queda subordinada en el orden del tiempo a lo que acuerde el Parlamento norteamericano. Con riesgo de caer en terquedad o en vanagloria, fuerza es repetir que la máxima dificultad—por no decir la única—de la empresa italiana está en su inicial escasez de medios económicos, conjugada a los obstáculos del teatro de la guerra y a la resistencia del invadido. El veto de la Liga fué hasta ahora, y seguirá siéndolo, más teórico que real y su influencia en el agresor, contraproducente. Sirvió para aglutinar su moral colectiva y enardecerlo, no para deprimirlo. Si el Negus pierde, antes habrá perdido la Liga. Si la Liga gana, será porque antes habría ganado el Negus.

Los comentarios precedentes reflejan opiniones muy respetables, a las cuales podrían oponerse serias objeciones. Los crímenes cometidos por grupos salvajes, merecen la mayor condenación y justifican las acciones civilizadoras que se pretenden ejercer sobre ellos; pero no disculparán jamás los procedimientos de extrema dureza, como el caso del bombardeo del puerto de la Cruz Roja sueca.

# La Conferencia Naval de Londres

El jefe de la delegación ha dirigido a Lord Monsell una carta en la cual expone la negativa de las otras potencias a aceptar la proposición nipona de una línea común. La declaración japonesa resume todos los argumentos en favor de su demanda de paridad con los Estados Unidos y subraya, por la primera vez, la necesidad de que queden abolidos los "buques ofensivos", acorazados, grandes cruceros y porta-aviones. Los americanos no aceptan la demanda japonesa de paridad a causa de la gran extensión de sus costas y la delegación británica ha refutado punto por punto los argumentos japoneses. La delegación italiana ha puesto de relieve que la paridad naval no es fácil de aplicar prácticamente y que además el Japón concede a Italia el porcentaje del Tratado de Washington, cosa que no puede Italia aceptar. La delegación francesa es también contraria a la paridad, que concedería demasiada potencia a algún país en perjuicio de los otros.

La Prensa italiana opina que como consecuencia de la decisión nipona, la atención inglesa se desplazará hacia Extremo Oriente y no insistirá en Ginebra para la aplicación de nuevas sanciones, por lo que la hostilidad que ha tenido para Ita-

lia hasta ahora, tenderá a convertirse en una neutralidad.

\*\*\*  
"Le Journal" comenta la salida de los japoneses de la Conferencia por negarseles un nivel común de tonelaje y de gastos. Estima que la única solución es la preconizada por Francia, es decir, que cada nación determine la flota adecuada a sus medios y necesidades, estableciéndose normalmente un equilibrio por medio de informes sinceros y con el abandono de toda rivalidad. En resumen ha querido Japón evitar un compromiso para su porvenir y conservar toda su libertad de acción. Se habla ya en los Estados Unidos del establecimiento de un Gibraltar en las islas Aleutinas, en las puertas del Imperio del Sol naciente. Pero si la carrera de armamentos en el mar no cede, se construirán acorazados cuya dimensión les impedirá atravesar el Canal de Panamá y los americanos se verán obligados a mantener dos flotas, una para el Pacífico y otra para el Atlántico.

"L'Action Française" trata también de la Conferencia naval, a la que considera muerta después del abandono japonés. Establece dos hipótesis: o bien los ingleses han vuelto de su intransigencia, colocando

al Japón en un callejón sin salida, o bien les han dado las seguridades necesarias para que puedan abandonar Londres con toda serenidad. En uno y otro caso la intervención inglesa ha sido la determinante y esto lo inquietante.

Después de la actitud adoptada para con Alemania, Inglaterra había de desear el fracaso de la Conferencia, puesto que el Japón rehusaba someterse a una nueva regulación de proporciones. La Conferencia se afirmó siempre hostil a una limitación por coeficiente y actualmente, apartado el Japón, Francia e Italia se hallarán solas frente a los Estados Unidos e Inglaterra, que las dirigirán de nuevo hacia los métodos de Washington, para poder así obligar a Alemania a permanecer también dentro de los límites de su 35 por 100.

## Noticias diversas

### Egipto

Continúan las gestiones del Alto Comisario británico, Sir Miles Lanson, cerca del representante del frente formado con los partidos egipcios, para concertar un Tratado angioegipcio sobre la base del llamado de Nahas-Henderson de 1930.

El Alto Comisario funda su argumentación en que el valor estratégico de Egipto ha sufrido una gran variación y que se hace indispensable en tanto el país no organice su propio ejército y crea las fuerzas de aviación indispensables, un tratado de defensa militar entre los dos países proporcionando Inglaterra el personal y material necesarios.

Se calculan las fuerzas que Inglaterra ha concentrado hasta ahora en Egipto en cuarenta mil hombres, sin contar las dotaciones de los buques. En Alejandría se sigue recibiendo gran masa de material de guerra continuamente.

### Italia

Respecto al embargo del petróleo sigue reinando tranquilidad, no abrigándose temor próximo a la adopción de medidas decisivas en este orden; pero en cambio preocupan los movimientos de las flotas británica y francesa. Si bien han zarpado unidades de Gibraltar con rumbo a Inglaterra, han llegado en cambio a Alejandría otras de regreso al Mediterráneo y entre el 17 y el 24 se da por seguro que la escuadra de Gibraltar zarpará con rumbo a las Baleares, al mismo tiempo que hará su entrada en el Mediterráneo la primera escuadra francesa del Atlántico.

La "Gazetta del Popolo" califica las medidas adoptadas por Inglaterra como una serie de provocaciones. Termina dando cuenta de que, según la prensa de Atenas, las grandes maniobras de la flota británica darán comienzo a principios de febrero a la altura de Salónica.

### Polonia

#### Danzig

Se va abriendo paso la idea para una reforma del Estatuto de Danzig. Este asunto lo viene tratando ahora en una serie de artículos el conocido escritor polaco, Maciewicz, el cual reconoce que Danzig es una ciudad alemana y propone para un establecimiento definitivo de relaciones entre Polonia y la Ciudad Libre, una organización se-

mejante al Principado de Mónaco con respecto a Italia.

### Política exterior polaca

Las declaraciones del coronel Beck ante la Comisión de Asuntos exteriores de la Dieta, se juzgan notables por la omisión de referencia a los arreglos bilaterales, por los que el mariscal Pilsudski mostraba tan fuerte preferencia, y por la postura más favorable a la seguridad colectiva y al principio, por lo menos, de los Pactos regionales. El testamento político del mariscal es todavía la ley del país, pero las señales que se observan de su interpretación son de adoptarse una política exterior más amplia, como corresponde a los nuevos hechos mundiales, pues hace un año difícilmente se concebía en Polonia que tan pronto estuviere unidas 50 naciones, incluso ella misma, en una guerra económica contra Italia.

### Inglaterra

En el Consejo de ministros se trató del procedimiento a seguir en Ginebra respecto al conflicto italo-etíope, los problemas de defensa nacional y las relaciones con Egipto. Respecto al primer punto, el Gobierno seguirá apoyando las sanciones, cuya eficacia creciente se manifiesta, pero parece que no tomará la iniciativa en el embargo del petróleo. En cuanto al segundo punto, se intensificará la labor ya emprendida, y respecto a Egipto se considera favorable la oportunidad para llegar a un arreglo.

\*\*\*

Londres se preocupa por la actitud alemana en los asuntos de Dantzig y se espera que apoye a Polonia, Francia y la S. de N., contra el Senado de Dantzig, que es ahora una emanación de Berlín.

### Estados Unidos

El proyecto de ley sobre la neutralidad ha sido estudiado por la Comisión de asuntos extranjeros del Senado.

Se ha introducido una enmienda a uno de sus párrafos, por el cual los Estados Unidos se reservan sus derechos sobre esta ley internacional, tal y como ésta era antes del 1 de agosto de 1914. Según ella, el presidente podrá advertir a los expedidores de mercancías no prohibidas que el envío de esos productos se verifica a sus propios riesgos, pero que el Gobierno podría protegerlas si lo juzgaba conveniente, con sus fuerzas navales y sus reclamaciones diplomáticas. A pesar de ello, la aplicación de este párrafo queda a la discreción del presidente.

### Japón

Según el diario "Nichi-Nichi", el Gobierno japonés se esfuerza en llegar a una alianza ofensiva y defensiva con China.

Según da a entender dicho diario, con arreglo al criterio japonés semejante alianza tendría como condición previa la anulación del Tratado de las nueve potencias. El Japón se obligaría a proteger a China contra toda invasión e influencias no asiáticas, garantizando al mismo tiempo su independencia.

El movimiento autonomista del Norte de China tiende, mediante las gestiones japonesas, a su consolidación. Lo que se ignora todavía es si esto representaría la finalidad que persigue el Japón o sería únicamente el medio para encauzarla, teniendo las espaldas resguardadas para sus aspiraciones en Mongolia.