

"ESTUDIOS SOCIALES Y ECONÓMICOS"



Domicilio social:  
Calle del Prado, 26-3ª.  
Teléfono, 13237.  
MADRID.

Delegación provisional  
Gamazo, 11-1ª derecha  
Teléfono, 2645.  
Apartado de Correos, 1ª.  
VALLADOLID

"HOJAS INFORMATIVAS"

SUMARIO.

Nº 16

Abril, 1939.  
Año de la Victoria

Editorial.

Crónica social nacional y extranjera:

Actividad de la Asociación.....	Págs. B/1 a 2
Mensaje del Papa.....	" B/2 a 5
El Subsidio Familiar.....	" B/5 a 6
Labor del Ministerio de Organización y Acción Sindical.....	" B/7 a 10
Exposición del Artesanado.....	" B/11
Suiza: Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo.....	" B/11 a 16
Italia: Actividad corporativa.....	" B/16 a 22

Transportes Terrestres:

Cartilla ferroviaria.....	Págs. Q/1 a 5
Suiza: Conferencia técnica preparatoria para la reducción de la duración del trabajo en los transportes ferroviarios.....	" Q/5 a 13.

Industrias de la Pesca y Transportes Marítimos:

Italia: Marina Mercante.....	" R/1 a 7.
------------------------------	------------

Economía y Finanzas:

Inglaterra: La industria eléctrica.....	" U/1 a 6.
---	------------

Índice de Legislación:

Jefatura del Estado.

Suspensión de obligaciones extrabancarias de pago.	Pág. Z/1
Suspensión de obligaciones de pago de dinero ba- jo el dominio marxista.....	" Z/1



(sigue al sumario)

2)

Intervención de testigos en escrituras públicas....	Pág.	2/1
Suspensión de los términos de caducidad de instancia	"	2/1 a 2
Régimen de Protección a la vivienda: Creación del Instituto Nacional de la Vivienda.....	"	2/2
Regulación de los derechos de los desposeídos de sus efectos al portador.....	"	2/2
Plan de Obras Públicas.....	"	2/2 a 3
Cese del Ministro de Educación Nacional.....	"	2/3
Nombramiento en interinidad de ministro de Educa- ción Nacional.....	"	2/3
<u>Vicepresidencia del Gobierno:</u>		
Desmovilización de industrias.....	"	2/3 a 4
Cambio de la fórmula "III Año Triunfal" por "Año de la Victoria".....	"	2/4
Cambio de la hora.....	"	2/4
Desmovilización de industrias.....	"	2/4
Subcomisión del algodón.....	"	2/4 a 5
Créditos a cultivadores de la zona últimamente liberada.....	"	2/5
<u>Ministerio de Justicia:</u>		
Suspensión de procedimientos.....	"	2/5
<u>Ministerio de Defensa Nacional:</u>		
Desmovilización.....	"	2/6
Militarización.....	"	2/6
Ganados requisados: Condiciones para su devolución..	"	2/6
Retención de Artículos de Piensós.....	"	2/6
Jefatura de Movilización, Instrucción y Recuperación.	"	2/6
<u>Ministerio de la Gobernación:</u>		
Consignación de la frase "Año de la Victoria" en los documentos de las Corporaciones locales...	"	2/7
Registro Oficial de Periodistas.....	"	2/7
Industria hotelera.....	"	2/7
Ayuntamientos: Memoria sobre la forma en que se de- sarrollan sus servicios.....	"	2/7
Vigilancia de las Sociedades médico-farmacéuticas en la liberación total del territorio nacional...	"	2/7 a 8
Instituto Superior de Enseñanza e Investigaciones Sanitarias.....	"	2/8
<u>Ministerio de Hacienda:</u>		
Aduanas.....	"	2/8
Cese y nombramientos.....	"	2/8
Deuda exterior estampillada: Pago de intereses.....	"	2/8
Moratoria: fin de las de las provincias de Castellón y Badajoz y prórroga en las de Lérida, Tarragona y Barcelona.....	"	2/8 y 9



## EDITORIAL

"LA GUERRA HA TERMINADO". Tales fueron las palabras con que finalizó el último Parte de Guerra del Cuartel General del Generalísimo, escuchadas en la noche del 12 de Abril corriente, con intensa emoción y extraordinaria alegría en todos los hogares españoles.

Llegaba el momento, tan ansiado por todos, en que Franco, el invicto Caudillo al ceñir a sus sienes los laureles inmarcesibles de la Victoria daba al mundo constancia plena del empuje español y del vigoroso aliento de todos sus valientes hijos que habían llevado adelante esta guerra cruenta para librarse del marxismo asesino y destructor.

Después de la tragedia a que manejos inconfensables y propagandas subversivas arrastraron a las alucinadas masas, engañadas en gran parte por elementos desalmados y sin conciencia, ahitos de sangre y de venganza, arribaba la hora histórica en que España podía afirmar al mundo ¡por fin! la firme expresión de su voluntad y su fe inquebrantable en la ruta emprendida hacia nuevos destinos.

Barrida de la Patria toda carroña bolchevista, ,perseguida, como perversa alimaña, la bestezuela comunistoide, volvía a renacer en los corazonas de los buenos patriotas, que tanto padecieron bajo el yugo moscovita, la esperanza hacia los caminos del Imperio y la alegría por el porvenir risueño que se presenta a España.

Llegados, con el parte de la Victoria, los ansiados momentos de paz, es indispensable que todos los españoles, para hacer honor a Franco, nuestro Jefe indiscutible e indiscutido, pongan en la tarea de reconstrucción de la Patria, todo el fervor y todo el entusiasmo que ha puesto el glorioso Ejército español en el bendito empeño de llevar adelante esta Santa Cruzada. Que nadie sea remiso y que nadie desfallezca en el cumplimiento de este deber tan sagrado. De su esfuerzo y del de todos los españoles, correspondiendo a las acertadas medidas de nuestro Gobierno, depende la pronta afirmación en el ámbito universal de la España Una, Grande y Libre que todos soñamos.

Abril de 1939. - AÑO DE LA VICTORIA.

reac  
la r  
xima

Abri  
ción  
cita  
la c  
del  
pues  
9 de  
gaci  
mani  
rá e  
dos  
del  
de l  
de M  
ment  
dora  
cula  
tivi  
y al  
lid.

expr  
espa  
cito

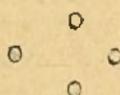
Sr. D

esta  
polí  
reit  
sias  
siao  
de l

Crónica Social Nacional y Extranjera.Actividad de la Asociación.

Durante el mes de Abril han continuado con toda normalidad las tareas de la Asociación, acrecidas con los trabajos indispensables para la reorganización de las Oficinas de Madrid y la preparación del próximo traslado de esta Delegación provisional.

De la documentación cursada a las entidades adheridas, en el mes de Abril, merece especial mención la circular relativa a la desmovilización industrial, acompañándolas copia del interesante Decreto de 1º del citado mes, dictando normas para la desmovilización de las industrias; la circular relativa al "Fuero del Trabajo", adjuntando dos ejemplares del mismo, a fin de que nuestros asociados pudieran cumplimentar lo dispuesto por Orden del Ministerio de Organización y Acción Sindical, de 9 del pasado Marzo, por la cual se impone a todas las Empresas la obligación de exponer en sus establecimientos el expresado cuerpo legal, manifestándoles, asimismo, que el cumplimiento de dicha disposición, será exigido por la Inspección del Trabajo; las circulares cursadas a todos los interesados en el problema, sobre la constitución de la "Rama del Plomo" que quedará integrada en su día en la Comisión Reguladora de los Metales, así como la de la "Rama de la Construcción y Reparación de Material Móvil Ferroviario", que quedará también encuadrada oportunamente en la Sección de Transformación de la mencionada Comisión Reguladora de los Metales. Finalmente, se cursó a todos los asociados una Circular, con fecha 26 del corriente, relativa a la reanudación de las actividades de esta Asociación en su antiguo domicilio social de Madrid, y al mantenimiento, por contadas semanas, de esta Delegación de Valladolid.



Con motivo de la feliz terminación de la guerra, coursemos a Burgos expresivos telegramas, testimonio del júbilo inmenso que, como buenos españoles, nos embargaba, ante la victoria final de nuestro valiente Ejército.

Dichos telegramas, dirigidos a S.M. el Generalísimo Franco y al Excmo. Sr. D. Ramón Serrano Suñer, Ministro de la Gobernación, decían así:

"Burgos. - Jefe Estado Generalísimo Franco. - Cuartel General. - En esta hora solemne de la paz victoriosa lograda por el genio militar y político de nuestro invicto Caudillo Salvador de España, nos permitimos reiterar a S.E. con piadoso recuerdo todos los caídos, sincera y entusiasta adhesión inquebrantable de cuantos elementos integran esta Asociación "ESTUDIOS SOCIALES Y ECONOMICOS" para la obra reconstructora de la Patria Una Grande Libre e Imperial forjada al empuje del Glorioso

Ejército español.-Francisco Junoy,Presidente".

o o o

"Burgos.-Serrano Suñer.-Ministro de la Gobernación.-Llegado el momento de la paz victoriosa con el triunfo definitivo del glorioso Ejército nacional,renovamos ante V.E.,con nuestro cristiano y emocionado recuerdo para todos los caídos,la adhesión más sincera y entusiasta felicitación por trascendental histórico discurso expresivo de los ideales de la España,Una Grande Libre e Imperial que todos anhelamos.-Francisco Juncy.- Presidente "ESTUDIOS SOCIALES Y ECONOMICOS".

o o o

S.E.El Generalísimo y el Señor Ministro de la Gobernación,se dignaron contestar en los siguientes términos,que vivamente agradecemos:

"Burgos.- Coronel Secretario Generalísimo.- S.E. el Generalísimo, al agradecer amable felicitación con motivo victoria final nuestras armas sobre enemigos de la Patria,le envía su saludo extensivo a personal esa Delegación".

o o o

"Burgos.- Ministro Gobernación.- Agradecidísimo amable felicitación por el triunfo definitivo del glorioso Ejército,Salúdale".

o o o

También,y con motivo de la felicitación que habíamos cursado cuando la liberación de Madrid,se recibió la siguiente contestación de S.E. el Generalísimo Franco:

"El Coronel Secretario Militar y particular de S.E. el Jefe del Estado y Generalísimo de los Ejércitos,Saluda al Sr.Presidente de la Asociación de "ESTUDIOS SOCIALES Y ECONOMICOS" de Valladolid y tiene la satisfacción de hacerle presente la gratitud de Su Excelencia el Generalísimo por su amable felicitación con motivo de la liberación de Madrid por nuestro glorioso ejército; le envía su saludo extensivo a componentes esa Asociación.- Francisco Franco Salgado-Araujo aprovecha gustoso esta ocasión para ofrecer a Vd.el testimonio de su consideración más distinguida.- Burgos 17 de Abril de 1939.- Año de la Victoria".

====

El Mensaje del Papa.

En la mañana del domingo,1º del actual,el Santo Padre dirigió al pueblo español su mensaje lleno de amor fraternal y de palabras emocionadas hacia nuestra querida España,consagrando,ante el mundo entero,la obra magnífica del Caudillo y de nuestro glorioso Ejército.

El Mensaje de Su Santidad ha sido la recompensa más preciada que pu-

Queríamos apeteer cuantos, en los frentes y en la retaguardia, sentimos el impulso emocionado de la gesta heroica llevada adelante con tanto ardor y espíritu combativo por los buenos españoles que dieron su sangre en defensa de los ideales de la fe y de la civilización cristiana. He aquí el Mensaje del Vicario de Cristo:

"Con inmenso gozo Nos dirigimos a vosotros, hijos queridísimos de la Católica España, para expresaros nuestra paternal congratulación por la paz y la victoria con que Dios se ha dignado coronar el heroísmo cristiano de vuestra fe y caridad, probados en tantos y tan generosos sufrimientos.

Alegre y confiado esperaba nuestro predecesor, de santa memoria, esta paz providencial, fruto, sin duda, de aquella fecunda bendición que, en los albores mismos de la contienda, enviaba a cuantos se habían propuesto la difícil y peligrosa tarea de defender y restaurar los derechos y el honor de Dios y de la religión. Y Nos no dudamos de que esta paz sea de ser la misma desde entonces augurada, anuncio de un porvenir de tranquilidad en el orden y de honor en la prosperidad.

Los designios de la Providencia, amadísimos hijos, se han vuelto a manifestar, una vez más, sobre la heroica España. La Nación elegida por Dios como principal instrumento de evangelización del Nuevo Mundo y como baluarte inexpugnable de la fe católica, acaba de dar a los prosélitos del ateísmo materialista de nuestro siglo la prueba más excelsa que que por encima de todo están los valores eternos de la religión y del espíritu.

La propaganda tenaz y los esfuerzos constantes de los enemigos de Jesucristo parece que han querido hacer en España un experimento supremo de las fuerzas disolventes que tienen a su disposición repartidas por todo el mundo. Y aunque es verdad que el Omnipotente no ha permitido por ahora que logran su intento, ha tolerado por lo menos algunos de sus terribles efectos, para que el mundo viera cómo la persecución religiosa, minando las bases mismas de la justicia y de la caridad, que con el amor de Dios y el respeto de su santa ley, pueden arrastrar a la sociedad moderna por caminos no sospechados de inicua destrucción y apasionada discordia.

Persuadido de esta verdad, el sano pueblo español, con las dos notas características de su nobilísimo espíritu, que son la generosidad y la franqueza, salió en defensa de los ideales de la fe y la civilización cristiana, profundamente arraigados en el suelo fecundo de España; y ayudados de Dios, que no abandona a los que esperan en El, supo resistir al empuje de los que engañados por los que los envenenaron habiéndoles de un ideal de exaltación de los humildes, luchaban en provecho del ateísmo.

Este primordial significado de vuestra victoria nos hace concebir las más halagüeñas esperanzas, ya que Dios, en su misericordia, se dignará conducir a España por el seguro camino de vuestra tradicional y católica grandeza, la cual ha de ser el norte que oriente a todos los españo-

Los amantes de su religión y de su Patria en el esfuerzo de organizar la vida de la nación en perfecta consonancia con su nobilísima historia de fe, caridad y civilización católica.

Por eso exhortamos a los gobernantes y a los pastores de la católica España a que iluminen las mentes de los engañados, mostrándoles con amor lo falaz del materialismo, de donde han procedido sus errores y desdichas, y de donde podrían venir nuevamente.

Proponemos los principios de justicia individual y social, sin los cuales la paz y prosperidad de las naciones, por poderosas que sean, no pueden subsistir. Y son los que se contienen en el Santo Evangelio y en la doctrina de Cristo.

No dudamos que así habrá de ser: la garantía de nuestra firme esperanza está en los nobilísimos y cristianos sentimientos de que han dado pruebas inequívocas el jefe del Estado y tantos caballeros, sus fieles colaboradores, con la legal protección que han dispensado a los supremos intereses religiosos y sociales, conforme a las enseñanzas de la Sede apostólica. La misma esperanza se funda, además, en el celo abregado de vuestros obispos y sacerdotes, aprisolados en el dolor, y también en la fe que da el espíritu de sacrificio de que en horas terribles han dado heroica prueba las clases todas de la sociedad española.

Y ahora, ante el recuerdo de las ruinas acumuladas en la guerra civil más sangrienta que recuerda la Historia de los tiempos modernos, Nos, con piadoso impulso, inclinamos ante todo nuestra frente a la santa memoria de los obispos, sacerdotes, religiosos de ambos sexos y fieles de todas edades y condiciones que en tan elevado número han sellado con sangre su fe en Jesucristo y su amor a la religión católica. "Majorem dilectionem non habent". No hay mayor prueba de amor.

Reconocemos también nuestro deber de gratitud hacia todos aquellos que han sabido sacrificarse hasta el heroísmo en defensa de los derechos invulnerables de Dios y de la religión en los campos de batalla, y a los también consagrados a los sublimes oficios de caridad cristiana en cárceles y hospitales.

No podemos ocultar la amarga pena que nos causa el recuerdo de tantos inocentes niños que, arrancados de sus hogares, han sido llevados a lejanas tierras con peligro muchas veces de su perversión. Nada anhelamos más ardientemente que verlos restituidos al seno de sus familias, donde volverán a encontrar, ferviente y cristiano, el cariño de los suyos.

Y aquellos otros que, como hijos pródigos, tratan de volver a la casa del Padre, no dudamos que serán acogidos con benevolencia y amor.

A vosotros toca, venerables hermanos en el episcopado, aconsejar a los unos y a los otros que en su política de pacificación todos sigan los principios inculcados por la Iglesia y proclamados con tanta nobleza por el Generalísimo, de justicia para el crimen y de benévola generosidad para los equivocados.

Nuestra solicitud también de padre no puede olvidar a estos engañados, a quienes logró seducir con halagos y promesas una propaganda mentida.

rosa y perversa. A ellos, particularmente, se han de encomendar con paciencia y mansedumbre, nuestra solicitud pastoral. Grad por ellos, cascades, conducidles y llevadles al Padre misericordioso, que les espera con los brazos abiertos.

¡Ea, pues, queridísimos hijos! Ya que el arco iris de la paz ha vuelto a resplandecer en el cielo de España, unámonos todos de corazón en un himno ferviente de acción de gracias al Dios de la paz y en una plegaria de perdón y misericordia para todos los que murieron, y a fin de que esta paz sea fecunda y duradera, con todo el fervor de nuestra oración os exhortamos a mantener la unión del espíritu en el vínculo de la paz. Así, unidos y obedientes a vuestro venerable Episcopado, dedicaos con gozo y sin demora a la obra urgente de reconstrucción que Dios y la Patria esperan de vosotros.

En prenda de las copiosas gracias que os atienden de la Virgen Inmaculada y el apóstol Santiago, Patrono de España, y de todos los grandes santos españoles, hacemos descender sobre vosotros, nuestros queridísimos hijos de la católica España, sobre el Jefe del Estado y su ilustre Gobierno, sobre el grande Episcopado y su abnegado Clero, sobre los heroicos combatientes y sobre todos los fieles, nuestra bendición apostólica".

### El Subsidio Familiar.

La Caja Nacional ha continuado, durante el mes de Abril corriente su intensa labor, con vistas, especialmente, a la implantación del régimen en la totalidad del suelo patrio, reconquistado tan valientemente por nuestras tropas victoriosas.

Por circular número 29, se han establecido las bases para la aplicación a los trabajadores del mar del régimen de subsidio familiar.

Sabido es, que las condiciones especiales del régimen de la industria de pesca "a la parte" determinaba, con respecto al subsidio familiar, la imposibilidad de aplicarlo en principio hasta ajustarlo a sus peculiaridades, y la Caja Nacional decidió hacerlo extensivo, pese a ciertas dificultades concurrían en su consecución, dando comienzo a las gestiones preparatorias a fin de estatuir una norma que permitiera a dichos trabajadores la percepción de los beneficios de la Ley.

Con bases de la resolución adoptada, tanto los conceptos de empresario y trabajador, determinados según constante jurisprudencia del Tribunal Supremo, como la fijación de un tipo medio de salario mensual, revisable cada tres meses, fijado por la Caja, previo informe de la Delegación sindical y Sindicato correspondiente.

Se concede, además, a las Corporaciones representativas de los trabajadores, gremios, sindicatos, etc., la administración autorizada del subsidio familiar, sistema que facilita extraordinariamente su aplicación,

ostentando a la vez la responsabilidad de su cumplimiento y la subsidiariedad de sus infracciones.

El día 1º de Mayo próximo comenzará en Cataluña el período preparatorio de aplicación del régimen de subsidio familiar.

Las circulares cursadas últimamente por la Caja Nacional, son las siguientes: S.25.- A las Delegaciones provinciales y a la Caja Nacional de Subsidio familiar sobre altas y bajas de asegurados y subsidiarios; S.27.- A las Delegaciones de la Caja Nacional sobre Libranzas por Giro postal; S.28.- Sobre pago del subsidio familiar a los funcionarios y obreros del Estado e ingreso de sus cuotas; S.29.- A las Delegaciones de la Caja Nacional, Sindicatos y Pósitos marítimos sobre aplicación del régimen a los trabajadores del mar "a la parte".

La Compañía de Ferrocarriles del Norte de España, estableció en primero de Julio de 1904 un subsidio familiar con la denominación de gratificación por numerosa familia, que alcanza a todo el personal de plantilla, jornaleros suplementarios o temporeros que disfrutando un sueldo no superior a 3.225 pesetas anuales, o jornales de 8,60 diarias, tengan cuatro o más hijos menores de 17 años.

La escala ha sufrido aumento a través del tiempo y en la actualidad es como sigue:

50 pesetas al año para los que tienen cuatro hijos; 100 pesetas para los de cinco; 120 para los de seis; 140 para los de siete; 200 para los de ocho; 270 para los de nueve y 350 para los de diez.

La Compañía del Ferrocarril Central de Aragón, cuya sede central radicó provisionalmente en Zaragoza, ya que antes de comenzar el glorioso alzamiento Nacional tenía su Dirección General en Madrid y las Oficinas de Explotación en Valencia, donde quedaron archivos y antecedentes, tenía creado desde principio del año 35 una gratificación anual por sueldos o jornales, no excedentes de 3.500 pesetas con arreglo a la siguiente escala:

50	Ptas.	per	año	al	empleado	y	obrero	con	4	hijos.
65	"	"	"	"	"	"	"	"	5	"
85	"	"	"	"	"	"	"	"	6	"
105	"	"	"	"	"	"	"	"	7	"
135	"	"	"	"	"	"	"	"	8	"
145	"	"	"	"	"	"	"	"	9	"
200	"	"	"	"	"	"	"	"	10	"

Esta gratificación es abonable por semestres vencidos.

En el período correspondiente al ejercicio de 1938 ha pagado por este concepto 4.080 ptas., siendo de advertir que un porcentaje muy elevado del personal de esta Compañía se encontraba en zona roja.

## Labor del Ministerio de Organización y Acción Sindical.

En el interesante cuaderno informativo "Cimas" editado por el Ministerio de Organización y Acción Sindical, encontramos documentadas informaciones sobre la labor tan eficaz que viene desarrollando dicho Organismo ministerial.

Por creerlo de interés para nuestros lectores, reproducimos las informaciones relativas al Instituto Nacional de la Vivienda, a la Magistratura del Trabajo y a la Inspección del Trabajo, lamentando que la falta de espacio nos impida reproducir otros originales de dicha publicación:

### "Instituto Nacional de la Vivienda.

En la Fiesta de la Unificación ha firmado el Caudillo la Ley creando el Instituto Nacional de la Vivienda, organismo encargado de promover la construcción de los millares de habitaciones que España necesita para acabar con lo que el Caudillo llamó en sus declaraciones del 1 de mayo "una verdadera vergüenza". En aquella ocasión dijo el Caudillo que se estudiaba ya el medio de remediar la situación. Hoy ya está en el Boletín Oficial del Estado.

El sentido de unidad y de totalidad en la España nueva exige que el Estado Nacional-Sindicalista atienda a todos los aspectos de la vida social necesitados de mejora para integrar así los esfuerzos parciales en un plan de conjunto orgánico y dirigido por la visión general de la política futura cuyas normas han sido promulgadas en las declaraciones del Fuero del Trabajo. Así, tanto las medidas sociales como las de política familiar del nuevo Estado no conseguirán sus fines si no se atendiese con disposiciones adecuadas a proporcionar a las capas más humildes de la sociedad española viviendas sanas y alegres donde puedan establecerse los hogares que sean como el signo y la prueba de que el Estado "reconoce en verdad en la familia la célula primaria natural y fundamento de la nación".

La legislación de casas baratas existente hasta ahora no podía cumplir estos fines, porque se apoyaba, casi exclusivamente, en la iniciativa y el lucro particular que no encuentra campo de acción cuando se trata de construir casas de renta reducida que forzosamente han de dejar muy pequeño margen de beneficio al constructor. Por esta misma causa, esta legislación no ha hecho surgir ninguna iniciativa que pueda "embelecer la vida moral, perfeccionando la vivienda campesina y mejorando las condiciones higiénicas de los pueblos y caseríos de España" (Fuero del Trabajo, V - 5), y salvo en los alrededores de las grandes ciudades para unos millares de Españoles, tampoco puede lograr hacer asequibles las "formas de propiedad ligadas vitalmente a la persona humana como el hogar familiar". (Fuero del Trabajo, XIII - 2).

El sistema de prima y exenciones fiscales establecido por el Decre-

ta Ley de 1924, concedidas sin ninguna verificación posterior de las construcciones, permitía a los particulares y a las cooperativas, verdaderas o fingidas que se acogían a los beneficios de la Ley, edificar defectuosamente con objeto de aumentar la ganancia. No proveía de los servicios complementarios y las comunicaciones necesarias para que sea habitable la zona o barriada construída. Con ello el concepto de casa barata viene a significar "casa mal hecha", y no casa de renta reducida, sin lujo, pero con el máximo de garantías técnicas y provista de los servicios complementarios.

Na menos graves son los defectos de la legislación desde el punto de vista urbanístico. La iniciativa particular construye donde conviene a sus fines privados, en emplazamientos donde no puede cumplirse el fin social establecido en la legislación o donde pueda contrariar el desarrollo de futuros proyectos municipales.

La raíz de estos defectos está en la ausencia de todo plan de conjunto en el que se armonicen las necesidades sociales, las conveniencias de los individuos a quienes se destina la edificación, y las exigencias del desarrollo urbano o la mejora campesina.

LA NUEVA ORDENACION EVITA DEL TODO LOS INCONVENIENTES SEÑALADOS. SE CREA UN ORGANISMO AUTÓNOMO, EL INSTITUTO NACIONAL DE LA VIVIENDA, QUE GOZA DE LA PRECISA LIBERTAD DE MOVIMIENTOS Y AL MISMO TIEMPO ESTA SUJETO A LA VIGILANCIA Y DIRECCION DEL GOBIERNO. EN EL CONSEJO DE LA OBRA SE COORDINAN LAS ACTIVIDADES DE LOS DISTINTOS DEPARTAMENTOS MINISTERIALES INTERESADOS Y SE LOGRA LA UNIDAD DE ACTUACION IMPRESCINDIBLE PARA SU DEBIDA EFICACIA. SE CORRIGEN ASI LOS DEFECTOS EXPUUESTOS. LAS OBRAS SE REALIZARAN CON ARREGLO A PLANES GENERALES POR ZONA PARA CASAS AISLADAS Y PARA BARRIADAS EN LAS QUE ESTAN ASEGURADOS LOS SERVICIOS INDISPENSABLES E INCLUSO PARA NUCLEOS CONCEBIDOS COMO POBLADOS COMPLETOS. ES EL ESTADO QUIEN FORMULA LOS PROYECTOS, PERO A PROPUESTA DE LAS CORPORACIONES LOCALES, DE LA ORGANIZACION SINDICAL DEL PARTIDO Y DE LA INICIATIVA PRIVADA. LA INTERVENCION DEL ESTADO LLEGA HASTA DONDE ES PRECISO PARA GARANTIZAR LA CALIDAD DE LAS OBRAS, PERO NO LAS EJECUTA DIRECTAMENTE, SINO QUE LAS CEDE, A ESTE FIN, A LAS CORPORACIONES LOCALES Y LA ORGANIZACION SINDICAL, Y EXCEPCIONALMENTE, A PARTICULARES.

Aquellas adquirirán la propiedad que podrán ceder a beneficio de particulares. Por último, se prevén los recursos necesarios para que el Estado pueda aportar en condiciones muy favorables, parte del coste de la construcción, sin la cual no sería posible conceder rentas reducidas para que la obra sea socialmente útil.

Y así se cumplirá otra vez la promesa del Caudillo. LOS ESPAÑOLES TENDRAN, PORQUE LO HA DECIDIDO FRANCO, CASA, LUMBRE Y PAN. La Patria y la Justicia lo exigen y el Caudillo lo realiza. Para ello en la siesta de la

El 16 de marzo de 1939, el Sr. Ministro de Fomento ha firmado la Ley del Instituto Nacional de la Vivienda que otorga al instrumento del Estado en la construcción de millares y millares de casas, en la reedificación de centenares de pueblos víctimas y mártires de la guerra."

Magistratura del Trabajo.

A C T U A C I O N

Marzo

1939.

PROVINCIAS	DEMANDAS				Importe de las condenas	PENDIENTES			
	Pre-sen-ta-das	Con-ci-li-a-das	Abse-lu-cio-nes	Con-de-nas		Del mes	De meses anteriores.	En-cu-rsos	Eje-cu-cio-nes
ALBACETE	23	15	4	8	17.172,15	10	4	2	
BALEARES	10	1	1	2	1.123,40	6		2	
BURGOS	10	4	3	2	1.000,50	4	3		
CÁCERES	41	7	3			19	24	2	
CADIZ	13	6	1	2	45,50	6	16		
CORDOBA									
CORUÑA (LA)	32	13	3	2	127,50	17	4	1	
GRANADA	147	12	2	3	1.790,10	1	300	4	
GUIPUZCOA	12	8				4	3		
HUELVA	11	5	1	3	1.339,00	5	1	4	1
LAS PALMAS	18	4	6	1	3.901,16	5	6		2
LEÓN	16	3	3	2	225,00	11			2
LLEIDA	8	5	3			2	2		
LUGO-ORENSE	2		1	1		1	1	1	
MALAGA	8	2	3	1	1.760,00	1	1	1	
NAVARRA	4	1	2	1	1.415,52	4	1	1	
NEBRISSE	7	1	2	9	4.717,00	2	10	1	
VALENCIA	9	6				3	2		
VIGO	25	13	7	8	2.717,88	13	7	8	
VALLADOLID	7	17	1	2	4.603,77	3	2	1	1
VIZCAYA	11	3	3	4	2.279,80	2		1	
SEVILLA	50	25	16	7	8.523,50	19	4		1
TENERIFE	14	3	12	8	967,75	2	3	1	
VALLADOLID	25	9	3	3	810,00	10	1		
VIZCAYA	7	2	1	1		4	1	1	
ZAMORA	6	5				1	2		
ZARAGOZA	18	6	6	1	3.591,85	7	1	2	1
TOTALES	534	176	67	71	58.102,38	161	399	37	13

Inspección del Trabajo.

Actuación

Marzo

1932

PROVINCIAS	CENTROS VISITADOS	OSBREROS AFECTADOS	AGUAS	SANCIONES EN PESETAS
BADAJOS	504	2.172	132	14.250
BALEARES	170	1.008	3	725
BARCELONA	982	23.997	60	37.925
BURGOS	30	225	4	1.500
CACERES	259	692	12	1.275
CADIZ	155	1.411	27	1.495
CASTELLÓN	77	2.072	10	450
CFUTA	21	234	14	350
CÓRDOBA	156	4.041	4	925
CORUÑA (LA)	275	4.914	51	2.575
GERONA	18	150	-	-
GRANADA	148	3.844	3	375
GUIFUZCOA	125	322	1	100
HUELVA	94	2.700	3	420
LEON	24	146	5	675
LOGROÑO	9	94	4	600
LUGO	240	451	10	675
MÁLAGA	185	1.854	4	425
MELILLA	18	54	-	-
ORENSE	61	284	9	475
OVIEDO	74	1.858	3	600
PALENCIA	310	1.293	4	650
PALMÁS (LAS)	79	2.979	38	15.850
PONTEVEDRA	183	3.204	56	10.250
SALAMANCA	78	3.102	-	-
S. C. TENERIFE	48	174	-	-
SANTANDER	32	434	1	000
SEGOVIA	7	38	2	300
SEVILLA	504	7.213	47	4.032
SORIA	70	280	1	50
TARRAGONA	7	258	-	-
TOLEDO	57	251	15	1.495
VALLADOLID	182	910	-	-
VIZCAYA	123	942	23	4.920
ZAMORA	123	331	11	1.250
ZARAGOZA	172	971	15	2.350
TOTALES	5.562	75.597	573	109.762

### Exposición del Artesanado.

A primeros del corriente se celebró en Santander, en el Ministerio de Organización y Acción Sindical la inauguración de la interesante Exposición del Artesanado, llevada a cabo bajo los auspicios de dicho Organismo ministerial y la organización sindical, con la colaboración de la Sección femenina de la Falange.

Sabido es, que el objeto de esta exposición ha sido el de dar a conocer los productos característicos de nuestro artesanado, tan rico en su diversidad y aspecto artístico. El propósito es convertir esta exposición en un Museo permanente que sea índice claro de la fecunda labor llevada a cabo por nuestros artesanos.

Al acto inaugural asistieron los Excelentísimos señores Peña y González Bueno, Ministros de O. Públicas y Organización Sindical, respectivamente, así como la camarada Pilar Primo de Rivera y otras autoridades.

La Obra del Artesanado que funcionaba desde hace tiempo dentro del Servicio de Sindicatos del Ministerio de Organización y Acción Sindical, ha de actuar principalmente mediante la instalación de exposiciones permanentes en las ciudades más importantes de España y en los centros de turismo, orientando, además, las actividades artesanales hacia la vida moderna, especialmente, en las labores de agricultura y alfarería.

Con el debido encauzamiento de estas actividades se pretende ampliar la esfera comercial de muchos artesanos, evitando el paro en bastantes oficios y facilitando la reanudación de las actividades en otros que ya estaban olvidados.

También se pretende la instalación de una verdadera industria artesanal, mediante la creación de las escuelas que se estimen indispensables. A este fin, se pueden citar los casos de Tordesillas, Burgos, Astorga, Riego de la Vera (León) y Montañero (Cáceres).

El perfeccionamiento de la técnica de los oficios a fin de que se pueda resistir la competencia de la industria no artesana (alfarería, cristalería y algunas labores de forja), así como cuidar la tradición artística y decorativa para evitar su pérdida o amañeramiento e imponer, caso necesario, la organización del comercio de los productos artesanales de modo que los trabajadores reciban el precio justo, son fines todos a los que la Obra del Artesanado viene dedicando ya primordial atención.

( ' ' ' ' ' ' ' )

### Suiza: Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo.

En los días 20 al 22 del mes actual, han tenido lugar en Ginebra las sesiones del Consejo de Administración del B. I. T. que celebró su 3ª reunión, asistiendo las representaciones gubernamentales, patronales, y obreras de los respectivos países, con excepción de las de España, Italia:

y Japón.

El orden del día, menos nutrido que en otras sesiones, estaba integrado como puntos más esenciales, por los siguientes: Informe de la conferencia preparatoria técnica tripartita sobre reducción de la duración del trabajo en los transportes por vía férrea (1); informe de la Comisión de expertos para la aplicación de los convenios; aprobación de diversos formularios para la elaboración de los informes anuales sobre aplicación de ciertos convenios; informe de la Delegación que se trasladó a la Unión Sud-Africana; informe del Director; fecha y lugar de la próxima reunión; informes del comité de presupuesto, de la Comisión de Reglamento; y de la Comisión preparatoria de la industria textil.

Al comenzar la sesión, que presidió el Sr. Berg (Noruega), el Director Adjunto, dió cuenta de un telegrama del Director, Sr. Winant, excusándose de asistir a la sesión y a continuación, se dió cuenta al Consejo del fallecimiento del Secretario de la Federación internacional de las Asociaciones de obreros textiles; del Sr. Palmgren, Diputado, y Director de la Confederación Central de las Organizaciones Patronales de Finlandia y del Sr. Szydowski, ex-Ministro polaco, miembro-adjunto patrono del Consejo, desde 1934.

El informe de la Conferencia preparatoria técnica tripartita sobre reducción de la duración del trabajo en los transportes por vía férrea, fué presentado por el Sr. Lobo (representante gubernamental del Brasil) manifestando, que si la reducción de las horas de trabajo en los ferrocarriles no se había podido examinar más a fondo, obedecía a las actuales circunstancias cuya gravedad no se oculta.

El Sr. Leggett, gubernamental inglés, felicitó a los representantes de los ferrocarriles por haber acudido a los trabajos de la Conferencia, haciendo análogas manifestaciones el Sr. Oersted, patrono danés, que las extendió al Sr. Lobo por la competencia que había demostrado en sus trabajos.

El Sr. Goodrich, representando al gobierno de los Estados Unidos, insistió en que la Oficina continúe sus trabajos sobre la reglamentación de las condiciones de trabajo en los transportes por ferrocarril y sobre las condiciones de trabajo en los otros sistemas de transporte.

El Sr. Mertens, obrero belga, pidió se mantuviese la cuestión en el orden del día de la Conferencia de 1940 y el Sr. Tixier, del B. I. T., manifestó, que el informe de la conferencia preparatoria no encierra ninguna conclusión a la propuesta de inscripción de la cuestión en el orden del día de una sesión de la Conferencia, entendiéndose, que el Consejo debe ser prudente y esperar los resultados de la Conferencia de Junio próximo, que ya tiene en su orden del día, 3 cuestiones relacionadas con la duración del trabajo.

(1) N. de la R.-- Véase en este mismo número, págs. Q/5 a Q/13, nuestra información sobre esta Conferencia.

El Consejo acordó que la cuestión podría incluirse en la sesión de otoño y se dió por enterado del informe presentado por la Conferencia preparatoria.

Seguidamente, el Consejo se limitó a transmitir el informe de la Comisión de expertos para aplicación de los convenios a la Conferencia, que constituyó una Comisión para examinar los informes presentados por los Estados Miembros sobre aplicación de los Convenios ratificados.

El Consejo acordó transmitir a la Conferencia internacional del Trabajo, el informe de la Comisión de expertos y dar al apartado 2º del punto primero (formularios para la preparación de los informes anuales) nueva redacción para evitar interpretaciones erróneas.

El Consejo, aprobó sin discusión los formularios para la elaboración de los informes anuales sobre aplicación de algunos convenios.

Se dió cuenta del informe de la Delegación que fué a la Unión Sudafricana, presentado por el Sr. Cremins quien manifestó que el objeto de su viaje, obedeció solamente, al deseo de recoger los informes sobre las condiciones del trabajo indígena y transmitirlos al Consejo.

El Sr. Lecocq, Secretario General de la O.I.E.I. expresó su admiración por la obra llevada a cabo en Africa del Sur, en el campo del trabajo en general, habiendo podido apreciar los progresos realizados por este país y propuso, de conformidad con los deseos del Sr. Cremins, que el informe de la Delegación se someta a la próxima Conferencia del Trabajo.

Intervinieron los Sres. Andrew y Gemmill para manifestar, el primero el agradecimiento del gobierno Sud-africano por haberle puesto en contacto personal con la O.I.T. por medio de la delegación del Consejo de Administración que ha podido apreciar la complejidad de los problemas y de las medidas adoptadas, tanto por parte del Gobierno como de las industrias interesadas; el Sr. Gemmill, apoyó estas manifestaciones y felicitó a la comisión por el resultado de su viaje.

El Consejo acordó remitir el informe de la Delegación a la próxima sesión de la Conferencia internacional del Trabajo.

El informe del Director, que fué objeto de atención especial por el Consejo, mencionaba las 839 ratificaciones registradas; daba cuenta de lo manifestado por los Gobiernos húngaro y peruano de retirarse de la S. de N. y del deseo de continuar colaborando en la O.I.T. y en el Tribunal Permanente de La Haya; de los informes azules sobre la sesión de 1939; de las proposiciones de los señores Goodrich y Leggett, con relación a que las discusiones debían desarrollarse en lo sucesivo en el seno de la Conferencia.

En el Consejo, manifestó el Director adjunto, que las anteriores proposiciones no eran precisas, pero que la Oficina estaba dispuesta a emprender para 1940 un informe sobre la discriminación con respecto a los trabajadores de edad avanzada si el Consejo decidía seguir la ruta marcada por el Sr. Goodrich.

Intervinieron las representaciones de los distintos grupos, y el Sr. Gersted, patrono dinamarqués, hizo resaltar la diferencia entre lo expues-

to por el Sr. Goodrich y por el Sr. Leggett, gubernamental inglés, cuya discusión aceptó este último y se felicitó de ella, insistiendo en la conveniencia de que dos o tres días antes de la Conferencia, se reunieran los delegados para discutir ciertos problemas.

El Director adjunto, consideró que no debían conciliarse las proposiciones Goodrich y Leggett que tienen diferentes ventajas y que darán su máximo resultado si la diferenciación se mantiene, estando dispuesta la Oficina a preparar una nota breve que presentará al Consejo de Octubre próximo. También manifestó que no creía necesario invitar a los Gobiernos a presentar sugerencias, por que se correría el peligro de encontrarse frente a un considerable número de proposiciones.

El Consejo hizo suyos estos puntos de vista del Director.

Se acordó autorizar a la Oficina para convocar la Comisión de expertos de estadística en el otoño de 1939. También se pidió autorización para convocar en 1939, el Comité de correspondencia para la higiene industrial, con arreglo al orden del día presentado.

Se dió cuenta de las proposiciones de la Comisión internacional de obras públicas, y el Consejo aprobó las proposiciones de convocatoria de la Comisión.

El Sr. Oersted, comunicó al Consejo, que figurarían como representantes del grupo patronal en la segunda Conferencia de los Estados de América los Sres. Harriman (Estados Unidos), Erulkar (India) y el Sr. Gurcin (Yugoslavia), como suplente.

Se dió la nota de los miembros del grupo obrero que formarían parte de la Conferencia técnica preparatoria sobre inspección del trabajo, y sobre seguridad en las minas de carbón.

El Consejo, acordó, que la próxima reunión que corresponde a la 88 sesión, se celebre en Ginebra el día 6 de Junio próximo, reuniéndose los grupos y las Comisiones el día 5; los grupos de la Conferencia el día 7; y la Conferencia internacional del Trabajo, el día 8 de Junio.

También se acordó, que la 89 sesión del Consejo, se celebre en el otoño próximo, en Oslo (Noruega), el día 4 de Octubre para clausurarla el 6 del mismo mes.

El informe de la Comisión de Presupuesto comprendía las cuentas definitivas del ejercicio de 1938, la situación presupuestaria y financiera, y las previsiones presupuestarias para 1940.

Al examinar el presupuesto para 1940, consideraron algunos miembros patronos que las previsiones se podían haber reducido más todavía y la mayoría del Consejo sólo aceptó una reducción de 35.000 francos en el Capítulo de corresponsales.

El total presupuestario asciende a 9.090.000,00 francos suizos, correspondiendo: a la Conferencia y al Consejo, 543.300 frs.; a los Servicios generales 8.522.700 francos; a los inmuebles, material, etc., 30.000 francos; imprevistos 135.000, que suman 9.281.000 francos. A deducir por diversos ingresos 156.000 francos y descontando los 35.000 francos mencionados y acordados por el Consejo, suma un total de 9.090.000,00 francos.

los suizos.

En el Consejo no hubo deliberaciones; sin embargo, el Sr. Oersted, en nombre del grupo patronal, formuló una declaración respecto a la necesidad de hacer un examen a fondo sobre la actividad de la Oficina, para considerar no sólo las economías a que habrá que hacer frente, sino que es preciso considerar también la orientación que se debe dar a los trabajos a emprender y el grado de importancia a conceder en las presentes circunstancias especiales, afirmando en nombre del grupo, su voluntad de colaborar a la realización de las actividades que pueden considerarse como deseables, prácticas, y posibles. Anunció que el grupo patronal no votaría a favor del presupuesto, absteniéndose en la votación.

El Consejo adoptó por lo votos el presupuesto de la Oficina para el año 1940.

El informe de la Comisión de Reglamento, fué examinado por el Consejo y el Presidente de la Comisión Sr. Holmnicki, expuso las conclusiones de la sesión celebrada en febrero de 1939 por la Comisión.

Respecto a la composición de las Comisiones de la Conferencia y métodos para votar en las mismas, formuló la Oficina algunas observaciones, tales como, la necesidad de una organización más coherente del grupo gubernamental de la Conferencia, que fué aprobada por el Consejo, y la adopción de un sistema que permita la no simultaneidad de las reuniones de las Comisiones repartiendo las Comisiones en grupos que no coincidieran para lo cual sus reuniones podrían distribuirse entre la mañana y la tarde, que también adoptó el Consejo.

El Consejo acordó hacer una recomendación, respecto al artículo 12 (ap. 7º) del Reglamento de la Conferencia, en el sentido, de que "toda resolución que se presente, se someterá a la mesa del Consejo de Administración, a menos que éste, unánimemente, no decida otra cosa, en cuyo caso será distribuída....."

La Comisión subrayó el interés en conseguir, que la aceptación de las obligaciones resultantes de los Convenios tenga un carácter más amplio. El método más indicado, sería hacer figurar en todos los Convenios un artículo según el cual, todo miembro tuviese el derecho de aceptar las obligaciones resultantes del convenio en cuestión, en nombre de los territorios que dependan de él.

El Consejo aprobó esta sugerción y quedó enterado de la decisión de la Comisión de Reglamento de continuar el examen de las demás cuestiones inscritas en el orden del día en una sesión ulterior.

También el Consejo quedó enterado del informe de la Comisión preparatoria de la industria textil.

Finalmente, el Director, Sr. Winant dió cuenta de su labor frente a la Oficina en los 3 meses transcurridos desde su nombramiento, y de la necesidad de despedir 50 funcionarios para equilibrar el presupuesto; abordó la cuestión relativa a la Conferencia de la Habana para lo que ha hecho los entregas en metálico el Gobierno de dicho país. También dió cuenta de sus viajes a Checoslovaquia (antes de su anexión), a Francia, Inglaterra y Estados Unidos, sacando la impresión de que los tres últimos gobiernos

continúan prestando su apoyo a la O.I.T.

Después de algunas observaciones de los Señores Oersted y M.abela, este último representante gubernamental mejicano, quedó acordado, que el Director adoptaría las medidas necesarias para tratar de obtener que el Gobierno cubano cancele lo más pronto posible sus obligaciones financieras.

//222222222222//

### Italia: Actividad corporativa.

El día 8 del pasado marzo, se reunió el Comité Corporativo Central para ocuparse del importante problema de los salarios.

Presidió la reunión el Sr. Mussolini, y el Ministro de Corporaciones dió cuenta de los acuerdos estipulados sobre el particular en la agricultura, la industria, el comercio y crédito y seguros, y que son los siguientes:

#### Agricultura.

Art.1- Las tarifas de los contratos colectivos en vigor para los asalariados, obreros especializados y los trabajadores eventuales, quedan aumentadas en un 8 %, a excepción de las doce provincias consideradas en el art.1 del Acuerdo interconfederal de 3 de octubre de 1938-XVI, para las cuales, teniendo en cuenta el aumento anterior, el porcentaje de referencia queda fijado en el 6,50 por ciento. Para los asalariados, los porcentajes de aumento a que anteriormente se hace referencia, se aplicarán exclusivamente sobre la parte del salario en dinero. Aumento análogo deberá efectuarse sobre los salarios eventualmente más favorables, gozados de hecho por los trabajadores.

Art.2- Desde la fecha de entrada en vigencia del presente contrato la contribución mutualística que, según el acuerdo del 3 de octubre - XVI era del 4,50 por ciento a cargo de los patronos y del 1,50 por ciento a cargo de los obreros, queda llevada al sistema de paridad, es decir, por el 3 por ciento a cargo de los dadores de trabajo y por el 3 por ciento a cargo de los trabajadores; no obstante, a los aumentos establecidos en el artículo anterior queda agregado un aumento anterior del 1,50 por ciento. Dichos aumentos, por lo tanto, deben en conjunto calcularse, respectivamente, en uno 9,50 por ciento y un 8 por ciento.

Art.3- La parte en dinero de los mínimos de estipendio contractual y de los estipendios de hecho correspondientes a los empleados técnicos-administrativos de empresas agrícolas y forestales, queda aumentada en un 8 por ciento.

Art.4- El presente contrato tendrá la duración de un año y se ar-

tenderá renovado tácitamente de año en año, a falta de denuncia legal.

### Industria.

Art. 1- Los mínimos de los salarios fijados en los contratos colectivos, las tarifas de destajo y los demás elementos constitutivos de la retribución contractual, además de las retribuciones de hecho de los obreros y de los empleados, quedan aumentados en un 10 por ciento para todas las categorías, con excepción de las especificadas en el artículo 3º y de cuanto se establece en el párrafo siguiente: En el caso de que, además de los aumentos de carácter general, a que se refiere el acuerdo interconfederal de 14 de mayo de 1937-XVI, se hayan concedido aumentos sobre los salarios y sobre los estipendios contractuales o de hecho, se aplicará un aumento del 5 por ciento, si el aumento anterior ha sido aplicado en 1938 y 1939, y del 8 por ciento si ha sido aplicado en 1937, o ese mayor aumento que fuere necesario para alcanzar el aumento acumulado del 10 por ciento.

Art. 2- Los aumentos de que se habla en el artículo anterior para los empleados, deberán aplicarse a los sueldos hasta 2.000 liras y, para los de un importe superior, limitados a las primeras 2.000 liras.

Art. 3- Para las categorías de los servicios públicos, cuyas tarifas estén sujetas a las disposiciones del artículo 15 del decreto de 15 de junio de 1938 Nº 1387, el aumento queda establecido en un 8 por ciento. Este aumento en menor cuantía, se aplica también a los servicios de transporte, gestionados en concurso, por cuenta de Administraciones públicas, por la duración de los correspondientes contratos que regulan esas mismas concesiones. En caso de que, además de los aumentos de carácter general, de que se habla en el Acuerdo interconfederal de 14 de mayo de 1937, se hayan estipulado aumentos sobre los salarios y sobre los estipendios contractuales o de hecho, se aplicará un aumento del 5 por ciento, si el aumento ha sido aplicado en 1938 ó en 1939, o el mayor necesario para alcanzar el aumento acumulado del 8 por ciento, o bien un aumento del 8 por ciento, si el aumento ha sido aplicado en 1937.

Art. 4- En los casos en que los aumentos concedidos no hayan sido determinados en forma de porcentaje, se concederá mientras tanto el aumento del 5 por ciento y las Asociaciones competentes proveerán a recuperar el aumento medio anterior, para obtener las integraciones eventuales, de acuerdo con la última parte de los artículos 1 y 3.

Art. 5- En lo que se refiere a las Industrias del espectáculo, limitada a las categorías de prestación de obra artística y de los hombres de deporte profesionales, las Federaciones nacionales competentes determinarán las modalidades y la esfera de aplicación de las normas del presente contrato.

Art. 6- Para los empleados retribuidos, en todo o en parte, a comisión, los aumentos de referencia se calcularán sobre la retribución media global mensual, referida al período 28 de febrero de 1933-1º de marzo de 1939, o bien al período de servicio ejecutado cuando la relación de

trabajo haya sido iniciada después del 23 de febrero de 1938 XVI. Las cuotas de aumento, determinadas de esta suerte, se agregarán a la parte fija de la retribución y así consolidada, quedando firmes, a los efectos del presente aumento, las comisiones actualmente percibidas. Igualmente para los que tengan retribución solamente a comisión, el aumento se calculará como queda indicado, y constituirá la parte fija, además de las comisiones.

Art. 7- Las Asociaciones competentes proveerán a poner al día los elementos económicos de cada contrato, según resultan de la aplicación del presente acuerdo y a publicar las actas respectivas.

Art. 8- Las acumulaciones de que se habla en el Decreto del Jefe del Gobierno del 25 de febrero de 1933 XI, relativo a la repartición de la carga tributaria para el impuesto de renta entre patronos y obreros, se concederán también a los trabajadores que, al alcanzar el mínimo imponible por efecto de la aplicación del presente Acuerdo, vendrían a percibir un emolumento que, sin la integración, resultaría inferior al mínimo previsto por los contratos colectivos, deducción hecha del impuesto a su cargo.

Art. 9- Los aumentos estipulados se aplican también a los contratos colectivos, estipulados regularmente, aun cuando no hayan sido publicados.

Art. 10- El presente contrato tendrá la duración de un año, a menos que no haya sido denunciado, de acuerdo con la ley.

### Comercio.

Art. 1- A las retribuciones de los trabajadores representados por la Conferencia fascista de los trabajadores del Comercio y dependientes de las empresas representadas por la Confederación fascista de los comerciantes, se adicionarán los porcentajes de aumento, con las modalidades de que se habla en los artículos siguientes:

Aumento del 6 por ciento, para los trabajadores dependientes de las empresas integradas en la Federación nacional fascista de panificadores y afines.

Aumento del 8 por ciento para los trabajadores dependientes de las empresas incluidas en la Federación nacional fascista de hoteles y turismo (con exclusión de los trabajadores dependientes de las Agencias de viaje y de la Compañía internacional de los coches-cama, a los cuales se aplicará el porcentaje del 10 por ciento) y en la Federación nacional fascista de los servicios públicos;

Para los trabajadores dependientes de las empresas del uso y vestido, adorno y mercaderías diversas, como: tejidos de todo género, hilados, puntillas y encajes, confecciones en lencería y tejidos de todas clases, comerciantes sastres y sastres para mujeres, modas, artículos de sastrería para hombre y mujer, camiserías y afines, corsets, sombrererías y modisterías, artículos de casa, espejos y cristales, joyería y quincallería, artículos de electricidad, gas, hidráulica, marcos y estucos, menaje, objeto de hierro, vidrierías, artículos para deporte, juguetes, negocios de arte.

moderno y antiguo, adornos y objetos sagrados, productos del gremio artesano, muebles, alfombras, tapiceros en género, tapiceros en papel, colchoneros, zapatos, accesorios para calzados, pieles, fábrica de valijas, paraguas, peloterías, guantes, artículos para fumadores, perfumes y afines, grandes almacenes y emporios de mercadería diversa de remate, máquinas para coser;

Para los trabajadores dependientes de empresas de venta de géneros alimenticios, es decir: cereales, legumbres y forrajes, drogas y coloniales, leche, manteca, productos del queso, alimenticios mixtos; productos zootécnicos, de la pesca, productos del aceite, y del vino, cerveza, aguas minerales, gaseosas y heladas, productos horto-fructícolas;

Aumento del 10 por ciento, para los trabajadores dependientes de todas las restantes empresas comerciales. Los mismos porcentajes de aumento, de que se habla en el artículo anterior, se aplicarán a los trabajadores dependientes de las empresas cooperativas y similares, además de los despachos de fábrica y de los institutos autónomos.

Art. 2- Los aumentos, de que se habla en este contrato, se aplicarán a las retribuciones establecidas por los contratos colectivos de trabajo (aun cuando sean estipulados en fecha anterior al 1º de marzo de 1939 y no publicados todavía) y además sobre las retribuciones de hecho vigentes en la fecha del 1º de marzo de 1939 XVII. Los mismos porcentajes de aumento se adicionarán con las mismas modalidades de que se habla en el presente contrato, a las retribuciones de los trabajadores pertenecientes a categorías aun no reguladas por contratos colectivos.

Art. 3- A los efectos de la aplicación del presente contrato, se considerarán elementos constitutivos de la retribución, los salarios, los estipendios, los salarios-báse, los mínimos de destajo, las comisiones, los premios y la participación en las ganancias de producción, las participaciones en las utilidades, además de todas las indemnizaciones de un monto determinado, y con carácter continuado, como las gratificaciones contractuales y las indemnizaciones alimenticias y hospedaje y todo elemento eventual constitutivo de los contratos colectivos vigentes.

Art. 4- Para los trabajadores retribuidos en parte con el sistema de comisión, el aumento se calculará sobre la retribución mensual, referida al período 1º de marzo de 1938-28 de febrero de 1939, o bien al período de servicio, cuando la comisión se haya verificado después del 28 de febrero de 1938. Dicho aumento, así determinado, se agregará a la parte fija y consolidada de aquélla, quedando firmes las comisiones actualmente percibidas. Del mismo modo, para los trabajadores retribuidos solamente a comisión, el aumento se calculará como antes se indica, viniendo a constituir la parte fija, agregada a la comisión.

Art. 5- En el caso de empresa con actividad mixta, los aumentos se reportarán teniendo en cuenta las distribuciones que puedan calcularse en forma autónoma y, a falta de éstas, la actividad que prevalezca.

Art. 6- Los aumentos arriba establecidos, se computarán también sobre las indemnizaciones de alimento y hospedaje y sobre las cuotas eventua-

les de retribución, retenidas para el suministro de comida y hospedaje

Art. 7- Los aumentos así determinados absorben los aumentos fijados por contratos colectivos de salario, renovados después del 1º de marzo de 1939 XVII.

Art. 8- Los aumentos, de que se habla en el presente contrato, se aplicarán a los trabajadores dependientes de las empresas representadas por la Federación nacional fascista de hoteles y turismo (con exclusión de las oficinas de viaje y turismo) y por la Federación nacional fascista de servicios públicos (con exclusión de los establecimientos balnearios y de los baños higiénicos) con las modalidades que establecerán, en virtud de especial contrato colectivo nacional, las federaciones nacionales competentes quedando firmes la cuantía y la fecha en que empezarán a regir esos mismos aumentos, además de las normas de que se habla en los artículos anteriores. Los dependientes de estudios profesionales, representados por la Confederación de profesionales y artistas tendrán aumentos desde el 8 hasta el 10 por ciento, según las categorías.

#### Crédito y seguros.

En el sector del Crédito y del Seguro, los acuerdos han sido formulados así:

Art. 1- Las retribuciones debidas por contrato colectivo de trabajo, correspondientes de hecho a los trabajadores de las Empresas del Crédito y del Seguro y de los servicios tributarios, quedarán aumentadas con los porcentajes siguientes:

a) 10 % para el personal de las empresas de crédito en las que anteriormente al año de 1934, estaba en vigor el sistema de la variación automática de las retribuciones, con relación al número-índice de coste de la vida;

b) el 8 % para el personal de las demás empresas de crédito;

c) el 7 % para el personal de las empresas de seguro;

d) el 6 % para el personal de los servicios tributarios, concedidos en arrendamiento.

Con la forma del aumento, de que se habla en la letra A del artículo presente, se entiende liquidada definitivamente la especial situación económica del personal de las empresas indicadas en la misma letra A, verificada a consecuencia de las variaciones automáticas de retribución, por efecto de la aplicación del "caro vita", con escala móvil.

Art. 2- De los aumentos referidos en el artículo 1 del presente contrato, quedan excluidas: a) las cuotas de retribución que excedan de dos mil liras mensuales brutas; b) las asignaciones familiares establecidas por los contratos colectivos de trabajo, en aplicación del R.D.L. de 17 de junio de 1937 N.1048; c) las indemnizaciones de riesgo

o de caja, las compensaciones por actos ejecutivos o por notificaciones, correspondientes al personal de los cobradoras, limitadas a la cuota del 40 por ciento, además de las asignaciones en general o de aquella parte que tenga carácter de reembolso de gastos; d) los gastos diarios de transferencia a forfait mensual o por períodos de tiempo mayor, limitadas al 60 por ciento; e) las participaciones en las ganancias y en las utilidades (excepción hecha de los mínimos garantidos), además de las gratificaciones extracontractuales.

Art. 3- El presente contrato se refiere también a los productores de seguro, por la parte relativa a las asignaciones fijas y a los mínimos garantidos por comisiones y participación en las utilidades.

Art. 4- Los aumentos adicionales, establecidos en los contratos colectivos estipulados posteriormente al 1º de septiembre de 1938, se computarán a los efectos de los aumentos establecidos por el presente contrato, excepción hecha de las cláusulas determinadas en cada contrato. Dicha cláusula no se aplica al contrato estipulado el 26 de enero de 1939, para el personal del Banco de Roma.

Art. 5- Las partes se obligan a estipular, dentro de los seis meses de la fecha de publicación del presente contrato en el Boletín Oficial del Ministerio de las Corporaciones, las demás condiciones de trabajo para las categorías que no hayan sido reguladas aún por contrato colectivo; y para las cuales el presente contrato tiene la duración de dos años, excepción hecha de la renovación tácita de bienio en bienio, en caso de que no haya sido denunciado cuatro meses por lo menos antes de cada vencimiento.

Terminada la lectura de los acuerdos, el ministro, Sr. Lantini, dió conocimiento al Comité Corporativo Central, de la siguiente moción que fué aprobada:

"El Comité Corporativo Central,

Teniendo en cuenta que el Duce dictó normas al Ministerio de las Corporaciones para una revisión general de los salarios, a partir de la celebración del período de veinte años desde la fundación de los Fascios de Combate, de los cuales surgió la revolución fascista, tendida inflexiblemente hacia la realización, con movimiento progresivo ascensional, de una justicia social más elevada;

Examinando los acuerdos celebrados entre las Confederaciones sindicales competentes, en cumplimiento de las expresadas normas, para los aumentos de las retribuciones a los dependientes de las empresas rurales, industriales, artesanas, comerciales, del crédito y del seguro;

Considerando que los aumentos de salarios, acordados por las organizaciones sindicales corresponden;

I.- La marcha de los números-índices de los salarios, en relación con los precios y con el coste de la vida, tal como ha venido desarrollándose desde 1929 hasta hoy;

II.- A la oportunidad de estimular la producción, aumentando en

proporción equitativa y conveniente, el poder de adquisición de los trabajadores, que constituyen la gran mayoría de los consumidores;

III.- A la situación nacional de los costes, que los productores deberán cuidar especialmente con la adopción adecuada de los procedimientos productivos aptos y con las iniciativas técnicas más hábiles, a fin de contener y mejorar en cada rama de la producción nacional;

Aprueba los mencionados acuerdos y reconoce su eficacia a partir del 23 de marzo XVII, en la fecha de la fundación de los Fascios".

El Duce intervino para subrayar la importancia de los acuerdos adoptados, dirigiendo palabras de elogio a los Presidentes de las Confederaciones sindicales. Llamó la atención del Comité sobre la necesidad de la contención de precios, evitando todo nuevo aumento especulativo.

Después de otras intervenciones, el Subsecretario, Sr. Ricci, dió lectura de la moción siguiente que fué aprobada:

"El Comité Corporativo Central;

Invita encarecidamente al Ministerio de las Corporaciones, a las Corporaciones y a todas las administraciones interesadas, a una vigilancia siempre más rigurosa, a una acción siempre más firme, a fin de que a las adecuaciones de los salarios, no sigan aumentos injustificados en el coste de la vida.

"El Comité Corporativo Central, se compromete para ese fin, en nombre de las categorías de la producción y del comercio, a mantener la estabilidad de los precios, garantía única de todo desarrollo productivo ordenado interior y de política económica nacional, en las relaciones con el exterior".

El Ministro de las Corporaciones dió, finalmente, lectura de la siguiente moción sobre reforma de la legislación del trabajo, que también fué aprobada:

"El Comité Corporativo Central aplaude las normas dadas por el Duce al Ministerio de las Corporaciones y al Instituto Nacional Fascista de la Previsión Social, para la reforma de la legislación social, inspirada en las más altas finalidades de la revolución fascista, para la defensa de la raza y la elevación del trabajo;

Y aprueba las providencias más amplias para el seguro, predispuestas para el seguro contra la invalidez y la vejez y para la reversibilidad de las pensiones, para la lucha contra la tuberculosis y la desocupación, el seguro relativo a la nupcialidad y a la natalidad, y la sistemación de las asignaciones familiares".

Posteriormente, volvió a reunirse el Comité Corporativo Central, bajo la presidencia del Sr. Lantini, ministro de las Corporaciones, resolviendo mantener firmes los precios de las mercancías y las tarifas de los servicios, con excepción de pocos casos de necesidad comprobada y especialísima; aprobó algunas normas corporativas y acuerdos económicos y manifestó opinión favorable sobre los estatutos de algunas asociaciones y entes colectivos. Manifestó, finalmente, su opinión favorable a un proyecto de Decreto para la revisión parcial de los cánones de arrendamiento de fincas rústicas, cuando se halle consignada la cláusula que se refiere a precios de los productos agrícolas.

=====

Transportes Terrestres.Cartilla ferroviaria.

Con este título, sobradamente modesto, el ilustre ingeniero D. Eduardo Alfonso, Director de la Compañía de FF.CC. de M.Z.A. publicó recientemente un verdadero compendio de política ferroviaria, examinando, con la precisión requerida, todos los aspectos del problema, desde que el ferrocarril surge, hasta la explotación y administración de una gran red.

La importancia del asunto y la indiscutible competencia del autor, merecen más que una sumaria noticia bibliográfica. Por ello, creemos que nuestros lectores agradecerán que nos ocupemos de dicha obra en esta sección, con toda la amplitud que la misma merece.

Comienza el Sr. Alfonso por referirse a la conveniencia de vulgarizar el conocimiento de estas materias, diciendo que "La vulgarización de esas ideas fundamentales que determinaron la creación de los ff. cc. y de esas que deben regir y orientar su explotación técnica y comercial, así como su perfeccionamiento y progreso, ha de ser de utilidad para el personal del ferrocarril porque el remozamiento de ideas, el estímulo y el interés profesional que pueden despertar le han de hacer más amante de la profesión, más útil en ella y ha de contribuir con el más amplio conocimiento de lo que cada cual significa dentro del complejo mecanismo de una explotación a aumentar la satisfacción en el propio trabajo, adquiriendo un mayor anhelo de progreso y perfeccionamiento en esta actividad, que por constituir el torrente circulatorio que mantiene la vida económica de la Nación, ha sido tantas veces comparada en importancia fundamental, al sistema arterial y venoso del cuerpo humano".

A continuación anima al personal ferroviario a que se interese por esas vulgarizaciones, para evitar que pueda interesarse sólo por lo que tiene relación directa con su trabajo habitual, entendiendo el Sr. Alfonso que aun el más modesto ferroviario debe tener un conocimiento lo más completo posible de lo que es realmente el ferrocarril en su vasta organización; sabiendo además, donde está encajonada su actividad, y cuál es el proceso por el cual su trabajo llega a rendir el servicio útil que el ferrocarril determina.

Examina detalladamente, cómo y para qué se crea el ferrocarril, subrayando el elemento esencial del transporte que no es otro que el de hacer valer las cosas ya que un mismo producto tiene valor distinto según donde se halle colocado, y el fc. revaloriza el producto porque lo coloca precisamente donde tiene por su mayor utilidad, el máximo valor.

Con todo detalle analiza lo que es la carretera en relación al ferrocarril y el perjuicio que el camión causa al carril en líneas paralelas, siendo así que las ventajas del camión le hacen merecedor de una adecuada utilización. Esta podría aprovecharse en las mallas de las redes ferroviarias pudiendo actuar como complemento del ferrocarril como colector y distribuidor de este.

Otro punto de interés es lo costoso que resulta crear el ferrocarril por la serie de trámites a que hay que ajustarse tales como estudios, proyectos, replanteos y construcción, excediendo en mucho de 150 millones el capital invertido en la construcción de las redes del Norte de M.Z.A.

Es digno de mencionar la forma en que se constituye una Sociedad concesionaria, con un determinado capital y el compromiso que contrae con el Estado de explotarlo en ciertas condiciones y entregarlo a éste en 99 años, sin abono de nada por parte del Estado, representando muy poca cosa las subvenciones que el Estado ha concedido para la construcción de líneas, ciertas franquicias aduaneras, y aun las aportaciones que modernamente ha realizado única y exclusivamente para mejorar las instalaciones y el material.

Otra característica que menciona el autor de este interesante folleto, es que el ferrocarril "nunca está terminado" por que las necesidades del progreso, del desarrollo industrial, comercial y agrícola, las mayores exigencias de velocidad, de comodidad, etc., hacen que las ampliaciones y mejoras de las instalaciones tengan que ser constantes, del mismo modo que la renovación de vías, traviesas, balasto, cambio de locomotoras por otras más potentes, de vagones y coches.

Pero así como el gasto es extraordinario, el ferrocarril, que tantos beneficios traducidos en riqueza ha creado para los demás, no ha conseguido ni un rendimiento medio normal para los capitales, habiendo tenido necesidad de recurrir para obtener las sumas indispensables para las ampliaciones y mejoras a los empréstitos colocando obligaciones de interés fijo y amortización escalonada en un período de años determinado, a cuyo empréstito acudió el pequeño ahorro, y los grandes capitales hoy día invertidos están representados en 5 de cada 8 partes por el ahorro colocado en obligaciones de las cuales el 60 % están pendientes de amortización. El capital acciones ha obtenido tan sólo el 2 y  $\frac{1}{2}$  % de rendimiento, teniendo en cuenta que en muchos ejercicios no ha producido interés de ninguna clase.

Se refiere a las construcciones de ferrocarriles por el Estado y a las llamadas líneas de acortamiento que no siempre se logra alcanzar luego prácticamente.

Examina la forma de explotar y administrar una gran red ferroviaria las condiciones que deben perseguirse en la explotación técnica y comercial; seguridad en la circulación, en las personas y en las mercancías así como la normalidad y regularidad en el servicio, las ventajas de la doble vía sobre la vía única con los elementos necesarios de agujas y bifurcaciones, estaciones, y especialización del tráfico de mensajerías, alabando las ventajas de las estaciones de clasificación y los sistemas en uso para la clasificación de los vehículos.

Analiza la tracción cuyo papel es esencial en la regularidad de los servicios, y a la que han de ajustarse las cargas previstas para el tipo de locomotoras que efectúen el remolque, y resalta el interés de la tracción

en las maniobras de las estaciones para que se realice con rapidez y holgura, "poniendo rápidamente los vagones en descargas y formando descomponiendo los trenes con la conveniente celeridad".

"Las máquinas-agrega-deben ser conservadas torneando cada 50 ó 60.000 kms. sus ruedas y reparando sus mecanismos. Cada 100 ó 120.000 Kmts. hacerse un cambio general de tubería. Cada 200 ó 240.000 hay que cambiar la plaza tubular del hogar y cada 400 ó 480.000 el hogar completo. "En general, las dos últimas operaciones se hacen en los grandes talleres y las demás en los Depósitos de máquinas".

Uno de los sistemas de aceleración empleados para circulación de mercancías sin horario previsto en el "Dispatching" para cuya aplicación se requiere una constante comunicación telefónica entre el "Centro regulador del Servicio" y las estaciones para que aquél anuncie las paradas de la marcha de los mercancías para que no sufran paradas inútiles o excesivas, y para concertar los cruces y alcances con la menor pérdida de tiempo.

Estudia la economía en la explotación, base de tarifas de transporte reducidas, sacando la conclusión, de que es preciso realizar la masa de transportes a precios reducidos como sea posible.. "Y aun en los artículos caros hay el mayor interés en lograrlo también, porque son aquellos que con mayor ahinco-y con mayor facilidad-consigne desviar la carretera".

Hace el autor de este estudio, un detallado análisis de los elementos que integran el coste del transporte, tales como, el peaje (gasto que supone la utilización del camino); el transporte (ejecución del servicio); el seguro (coste que supone las indemnizaciones por pérdidas, retrasos y averías de las mercancías).

Se refiere a los diversos precios en el transporte de viajeros y mercancías, analizando en este último las causas que influyen en el precio que pueden ser por su valor, densidad y facilidad de avaria o sustracción, poniendo ejemplos prácticos de transportes de mercancía. Simplificación de tarifas, proponiendo, la conveniencia de llegar en España, a la simplificación de tarifas generales, como existe en Francia-bien estudiada sería el primer paso para la simplificación que podría ir seguida de la implantación de una serie o varias series de baremos con precios diferentes partiendo de bases distintas y con reducciones variables también.

Estudia los elementos que influyen en el ferrocarril tales como la mayor o menor velocidad, los gastos del personal que se determina por el producto de dos factores: el número de agentes y su remuneración media.

La rapidez de los transportes, es otro punto que estudia el Sr. Alfaro como base de la explotación; es decir, la rapidez máxima compatible con la seguridad y la necesaria economía, y más hoy en que compite la carretera con el ferrocarril.

Hace el autor de este trabajo, una comparación entre la velocidad de las locomotoras de vapor y la velocidad comercial, de las cuales, esta última es la que más interesa al público por ser la resultante de la velo-

idad efectiva media de marcha y de las paradas. "Es la que resulta de dividir la distancia recorrida por el tiempo realmente empleado en el transporte".

Examina a continuación como medio para acelerar operaciones, el empleo de los "containers" que consisten en cajones de varias dimensiones para transportar mercancías, con peso de una, dos o tres toneladas y acondicionarlos en forma de isoterms o frigoríficos para transportes especiales provistos de ruedas para su fácil arrastre y de fuertes garfios para poder ser levantados por grúas de fácil manejo.

Se refiere a los servicios auxiliares en el ferrocarril tales como los de Tracción, Material Móvil, Explotación, Comercial, Reclamaciones, Eléctrico, Talleres Generales, Acopios, Intervención y Estadística, Contencioso Sanitario, etc. etc., y al funcionamiento de cada uno de ellos dentro de la rama de su especialidad.

Y, finalmente, hace un estudio dedicado a "El Porvenir del Ferrocarril" combatiendo la creencia de que el ferrocarril ha pasado a tener un carácter retrospectivo, dejando el paso a los nuevos medios de transporte.

"Nada más equivocado—agrega—que estas infundadas afirmaciones. Ni la carretera hoy día, ni mucho menos el avión, pueden sustituir al ferrocarril. Podrán, y pueden, efectivamente, arrebatarle tráficos saneados, los más codiciados y pueden competir con ventaja en casos y tráficos especiales; pero ni la carretera y el avión pueden sustituir al ferrocarril en la realización de las grandes corrientes de tráfico de viajeros y mercancías que significan toneladas considerables y requieren cantidades elevadísimas de elementos de transporte que salvo verdaderas excepciones se realizan con elementos exclusivamente nacionales, que es todo lo contrario de lo que ocurre con los otros sistemas de transporte".

Examinando la circulación por carretera entiende que si hay que llegar a la circulación en un solo sentido los recorridos pueden tener que aumentarse de modo considerable y habría que ir a la intensificación de pistas que tan costosas resultan.

Al hablar de la competencia que existe contra el ferrocarril y del perjuicio económico que se le irroga, dice: "Porque si el ferrocarril puede bastarse a sí mismo con una tarifa media correspondiente al conjunto de su tráfico, parte con tarifas altas y parte con tarifas bajas, y por consecuencia de facilidades que se dan a los otros medios y se niegan al ferrocarril, se le arrebatara a éste la parte correspondiente a las primeras, al que le queda, rechazado por la carretera, le corresponderá una tarifa muy inferior, que puede resultar insuficiente para bastarse a sí mismo".

Trata de los medios de que dispone el ferrocarril para luchar contra la competencia en condiciones desiguales, por lo cual, colocado el ferrocarril en un pie de igualdad respecto a los otros medios de transporte, llegando a una perfecta y armónica tarificación, reglamentación y fiscalización en una acertada coordinación, entonces el ferrocarril ve ante sí despejado un porvenir pleno de posibilidades.

Se refiere a los resultados técnicos y económicos de la electrificación; aplicación de locomotoras Diesel-Eléctricas; automotores de combustión interna; aplicación de tractores con motores de combustión interna, etc.

Examina las ventajas que se pueden lograr con la organización de los servicios con una adecuada coordinación con la carretera en los trayectos paralelos, tratando a la vez, de la simplificación y unificación de tarifas dentro de los límites posibles, de los transportes rápidos de mercancías en general y en especial las de detalle creando trenes de mercancías con freno automático para lograr las mayores velocidades.

"Existen hoy-agrega-el Sr. Alfonso-locomotoras que llegan a desarrollar 4.000 caballos de fuerza dentro de las dimensiones de las que hace 25 años desarrollaban 2.000, habiéndose conseguido mejorar su rendimiento técnico en un 50 % en lo que va de siglo".

"El ferrocarril ha de tener su éxito o su fracaso, después de establecido el régimen definitivo al que haya de atenerse en relación con el estado, en el conjunto y armonía de su organización".

Alaba el trabajo realizado por el personal con motivo de la guerra, trabajo, lleno de entusiasmo y de fe, lo que demuestra de lo que es capaz cuando ambas cualidades le acompañan en su cometido.

Y termina con un párrafo que dice: "¡Ferrovianos de todas las categorías y de todos los servicios que habéis adscrito al ferrocarril trabajad con estas actividades con entusiasmo y con fe! De vosotros todos, depende el porvenir de los ferrocarriles.

¡El ferrocarril será lo que vosotros, con vuestra actuación, decidáis que sea!"

---

Es sobradamente conocida la personalidad del Director General de la Compañía de M. Z. A., Don Eduardo Alfonso y Quintanilla, y ello nos releva del elogio que merece, pero aun cuando no fuera conocida, su obra que se menciona en estas páginas, sería bastante para colocarle en la primera línea de eminentes ferroviarios por que leyéndola se comprende el conocimiento a fondo del problema que posee y la psicología del agente, que una, así como su competencia aparte de otras relevantes cualidades que no mencionamos por no herir su reconocida modestia.

==\*==\*==\*

Suiza: Conferencia técnica preparatoria para la  
reducción de la duración del trabajo en los  
transportes ferroviarios.

En los días 20 al 24 de Marzo último, tuvieron lugar en Ginebra las sesiones de la Conferencia técnica preparatoria para la reducción de la duración del trabajo en los transportes ferroviarios, concurriendo a

la misma representaciones de 17 países, y figurando además, a título de observadores, representantes de Colombia, Méjico y Yugooslavia.

Presidió esta Conferencia, a la que asistieron también representantes del Consejo de Administración del B. I. T., el Sr. Lobo, Delegado gubernamental brasileño, planteándose la discusión general sobre el informe gris que, consagrado a los transportes por vía férrea, formaba parte del informe sobre "generalización de la reducción de la jornada de trabajo" que fué presentado a la Conferencia Internacional de Junio de 1938.

Así pues, el Orden del día se refirió al "Estudio de las bases de una reglamentación internacional de la reducción de la duración del trabajo en los transportes ferroviarios".

Al examinarse, en primer lugar, el carácter de la reglamentación, es decir, si había de tratarse de un proyecto de Convenio general para la industria de los transportes (y eventualmente con disposiciones especiales para los transportes ferroviarios) o de un proyecto de Convenio especial para dichos transportes, los representantes patronos entraron en el fondo del problema examinado, manifestando que no era ni oportuno ni posible proceder a la elaboración de un Convenio internacional.

Basaban esta afirmación, de primordial interés, en razones de diverso orden, que resumimos seguidamente:

1). Razones de orden económico: Cualquiera que pueda ser el sentido de la expresión "mantenimiento del nivel de vida" incluida en el Convenio de principio de 1935, la interpretación que habrían de darle los obreros, favorables a un Convenio, representaría un aumento de los gastos en la Administración de las Compañías o de los organismos de transportes por vía férrea, que sería proporcional, al menos, a la reducción de las horas de trabajo y sabido es que en ningún país las Compañías de ferrocarriles se encuentran en condiciones de soportar en estos momentos tales cargas.

En efecto, no cabe olvidar que la posición económica y financiera de los ferrocarriles es difícil en todos los países por el aumento de los gastos, la disminución del tráfico y la concurrencia cada día más creciente.

Los delegados patronos de Bélgica, Inglaterra y Estados Unidos de América, suministraron datos que merecen la mayor atención. Así, el patrono belga se refirió al déficit que de tiempo atrás vienen arrastrando las Compañías ferroviarias y que es elevadísimo, lo que haría que la situación de las mismas se convirtiese en desastrosa si tuviesen que soportar nuevas cargas provenientes de la aplicación de la semana de treinta horas.

Harían falta, especialmente, 16.500 nuevos agentes de todas categorías, lo que representaría un aumento de un 12 por 100 del efectivo total. Puede calcularse esta carga suplementaria en más de 300.000.000 de francos belgas, sin compensación posible, ya que si se pretendiese sacarse de este gravamen, mediante aumento de las tarifas, fácil es pre-

por las consecuencias desastrosas que resultarían para el coste de la

El representante patronal inglés manifestó que en el año 1921, el Parlamento había fijado ya una cifra "standard" a fin de asegurar un ingreso razonable a las Compañías ferroviarias; pese a esta medida prudente, los ingresos netos de las Compañías de Transportes por vía férrea, en 1937, inferior en 13.500.000 libras a dicha cifra tope. El déficit siguió aumentando y en 1938 alcanzó a 22.000.000 de libras, es decir los beneficios han sido inferiores en un 20 % a la cifra "standard" señalada.

En las diez primeras semanas del actual ejercicio 1939, se había registrado un déficit de ingreso bruto de 1.500.000 libras con relación a la cifra de las diez primeras semanas del ejercicio 1938.

Estos datos, agregó dicho representante patronal, ponen bien a las claras que si se llega a un aumento de cargas en las Compañías de Ferrocarriles británicas, se hará su situación desastrosa, condenándose al fracaso el esfuerzo de restablecimiento y reorganización que realizan actualmente.

También el representante patrono norteamericano manifestó que la situación financiera de las Compañías ferroviarias de su país era extremadamente difícil, citando el caso de que más del 30 % de las vías en explotación estaban sometidas a un régimen de "Trustee" y que su cifra de ingresos se ha reducido casi en la mitad.

2). Dificultades de reclutamiento de la mano de obra: Las empresas de transportes han reducido al mínimo indispensable los efectivos de su personal y toda comprensión nueva sería imposible. Como la reducción de jornada de trabajo tendría por consecuencia ineludible el aumento de gastos necesarios, tanto en los propiamente así denominados, como en los talleres, sería indispensable contratar gran parte del personal entre el personal calificado, lo que no es posible realizar antes de haberse transcurrido un período de preparación que en muchos casos es largo.

3). Dificultades de orden internacional: Los patronos hicieron observar que ciertos países de una importancia industrial considerable, no miembros de la Organización Internacional del Trabajo, particularmente Alemania e Italia, así como que otros países miembros no están representados en la Conferencia, no siendo posible, por tanto, proponerse la posibilidad de imponer nuevas cargas a las empresas de transportes por vía férrea de ciertos países, carga que las colocaría en condiciones desfavorables de concurrencia respecto a las de otros países. Además, los gastos de transporte tienen una influencia sobre los precios de fabricación y exportación y sobre el volumen del tráfico turístico debiendo tenerse bien en cuenta que una reducción de la duración del trabajo aumentaría las diferencias existentes, lo que habría de ser perjudicial a la economía de aquellos países que hubieran recurrido a esta medida.

4). Dificultades técnicas: Los patronos recordaron también que el Convenio de Washington no ha podido ser aplicado efectivamente en lo que se refiere a los transportes ferroviarios, ya que las dificultades que se encontraron para la aplicación de este Convenio no han sido resueltas y subsisten.

Por otra parte, la naturaleza del problema de los transportes por vía férrea en los diferentes países ha requerido la adopción de modalidades bien diferentes, que conducirían, bien a un Convenio tan estricto que no pueda ser efectivamente aplicado, bien a un Convenio de tal forma flexible que no resultaría la uniformidad que se busca, lo que ocasionaría que quedase sin efecto práctico. Además, conviene tener en cuenta cuanto se refiere a la naturaleza misma del transporte ferroviario. Los transportes están para el servicio de la industria y el comercio y deben estar dispuestos siempre a responder a las exigencias de las otras actividades. Es inútil por tanto establecer un cuadro de reglamentación ante los hechos reales relativos a los transportes. Lo que interesa indudablemente es basarse sobre la situación de hecho de los transportes y entonces establecer una reglamentación adecuada.

Como medida transaccional, varios delegados patronos consideraron que la solución debía encontrarse mediante acuerdos entre las organizaciones de patronos y obreros y que sería muy oportuno dejar a su decisión lo relativo a la fijación del trabajo, a la aplicación de los acuerdos convenidos y a solucionar el problema de una manera realista de caso a caso y de país a país. Todas estas consideraciones llevan a la conclusión de que la fijación de una duración máxima de trabajo sería, no solamente inútil, sino imposible de realizar.

En resumen, los patronos estimaron que la cuestión de la reducción de la duración del trabajo en las empresas de transportes por vía férrea estaba condenada al fracaso, debido a la situación financiera actual de las Compañías, a la elevación de gastos que representaría la reforma proyectada, a la incompatibilidad de dicha reforma y, finalmente, al hecho de que no era posible pensar en tal reglamentación sin que la misma tuviese un alcance verdaderamente internacional.

El delegado patronal inglés manifestó, además, que en su opinión, era preferible a la reglamentación proyectada el maquinismo de las negociaciones colectivas utilizado en Gran Bretaña para reglamentar las condiciones de trabajo y especialmente la duración de la jornada.

También el delegado patrono de los Estados Unidos de América, se refirió al alcance restringido de la legislación federal sobre esta cuestión, indicando que la duración del trabajo del personal en las empresas ferroviarias ha sido fijado mediante acuerdos colectivos a satisfacción de todos. Recordó que en ciertas categorías de personal, especialmente el de rotación, la retribución se calculaba, bien sobre la base de la duración del trabajo, o sobre el de la distancia recorrida, según que una u otra de estas soluciones presentara ventajas para el personal.

Respecto a los salarios manifestó que la crisis económica de 1932

había sido motivo de numerosos despidos de personal y que para limitar lo posible el perjuicio que esta medida causaba a los elementos obreros, las Compañías, de acuerdo con el personal, practicaron el "shorttime" cuando el personal ha aceptado trabajar solamente cuatro días por semana y cuando en 1937 se procedió a un amplio movimiento nacional de aumento de salarios, el personal manifestó su deseo de que se abandonara el sistema de repartir el trabajo entre los obreros disponibles que había aplicado hasta entonces.

Respecto a las intervenciones de los delegados gubernamentales, conviene hacer observar que todas fueron señaladas por una prudente reserva refiriéndose casi todos los que intervinieron en la discusión a la situación legal de trabajo de las Compañías ferroviarias en sus países respectivos, y a mencionar, en su mayoría, las dificultades que extrañaban la solución propugnada.

Los delegados obreros que intervinieron en el debate general de este problema, estimaron que el establecimiento de la reglamentación internacional propuesta era necesario y posible, tanto desde el punto de vista económico y social, como desde el relativo a la necesidad de defender la seguridad en los ferrocarriles. Desde el punto de vista económico, manifestaron que la reglamentación internacional que alcanzó ya a las tarifas internacionales, condiciones de transporte, embalajes y circulación de material, debía extenderse igualmente a la duración del trabajo del personal, a fin de evitar la concurrencia, principalmente en el plan nacional, si, internacionalmente, no se reglamentaban las condiciones de trabajo de los ferroviarios.

Atendido el punto de vista social, indicaron que los ferroviarios desean, como los demás trabajadores, tener una duración del trabajo limitada ya que forman parte de una industria particularmente importante en todos los países y que las cuestiones del desarrollo del maquinismo y de lo que se plantean tanto para ellos como para los demás trabajadores. Además, los ferroviarios constituyen una industria mundial y en muchos países, las condiciones de trabajo que existen en los ferrocarriles, sirven como norma para grandes masas de trabajadores. Por lo que se refiere a la seguridad, es evidente la necesidad de llegar a la reglamentación internacional proyectada, puesto que se trata de la seguridad nacional, de la seguridad del público y de la de los mismos ferroviarios.

Sobre este particular, los delegados obreros insistieron en la aceleración de las velocidades, lo complejo de los nuevos aparatos y la intensidad del trabajo, que aumentaba a medida que la racionalización es mayor. Todo ello se traduce en considerar necesario una mejor reglamentación de los descansos, que deben reglamentarse internacionalmente.

Consideraban viable la reglamentación proyectada porque las informaciones suministradas por el B. I. T. permitían comprobar que existía una reglamentación en gran número de Estados y estas reglamentaciones debían coordinarse teniendo en cuenta circunstancias particulares de determinados países, sobre la situación económica, el perfeccionamiento del

utilillaje y material, etc. etc.

Agregaron que si la jornada de ocho horas es la aplicada actualmente por las diferentes administraciones ferroviarias, era necesario proceder a una etapa nueva a fin de llegar a una jornada de 40 horas por semana, aplicada ya en varios países donde ya se han realizado particularmente las pruebas, tanto desde el punto de vista del reclutamiento de la mano de obra como del de la organización material.

La reglamentación internacional deberá extenderse, además, al descanso semanal y a las vacaciones pagadas, comprendiendo todos los transportes por vía férrea, a excepción de los tranvías que indicaron debían ser sometidos a la reglamentación de la circulación por carretera.

x  
x                      x

Antes de continuar el debate general, el Sr. Tixier, Subdirector del B. I. T., y Secretario general de la Conferencia, creyó oportuno dar a conocer a la misma, antes de que se comenzara la discusión de los puntos relativos a las modalidades de aplicación de la reglamentación propuesta, los resultados de la consulta a los Gobiernos de los estados miembros, sobre las tres cuestiones relativas a la generalización de la reducción de la duración del trabajo en la industria y en el comercio; a la reglamentación de la duración del trabajo en los transportes por carretera y a la reducción de la duración del trabajo en las minas de carbón.

Dijo que en lo que se refiere a la primera cuestión, o sea a la generalización de la reducción de la jornada en la industria y el comercio, las respuestas recibidas, permiten calificar el conjunto de negativo. La posición adoptada por la gran mayoría de los gobiernos deja poca esperanza para que se estime viable la adopción de un proyecto de convenio relativo a la duración del trabajo en la industria y el comercio sobre la base de 40 horas por semana, ni incluso de 48 horas.

La Oficina, teniendo en cuenta esta situación debida a preocupaciones referentes a la inestabilidad económica y a la inseguridad política, ha asumido la responsabilidad de proponer, en el informe que será sometido a la Conferencia general de junio próximo, el aplazamiento de las discusiones sobre la reducción a menos de 48 horas por semana de la duración del trabajo en la industria y el comercio, devolviendo el asunto al Consejo de Administración del B. I. T., con ruego de que lo produzca nuevamente cuando las circunstancias permitan esperar un resultado favorable.

Respecto al segundo punto, o sea el de la reglamentación de la duración del trabajo por carretera, manifestó el Sr. Tixier que la consulta de los gobiernos era en conjunto favorable a una reglamentación internacional que, según la mayoría de las respuestas recibidas, deberá basarse sobre una duración de trabajo normal de 8 horas por día y 48 por semana. Agregó, que en este sentido la Oficina había preparado un anteproyecto de convenio para la próxima Conferencia de junio, previen-

do prolongaciones para ciertas categorías de trabajos o de personal, especialmente, cuando el servicio implica tiempos de simple presencia, de espera o trabajos ligeros.

La tercera consulta efectuada a los gobiernos, según ya indicamos, se refiere a la reducción del trabajo en las minas de carbón, y según indicó el Sr. Tixier, también las contestaciones recibidas eran favorables al establecimiento de una reglamentación internacional. Sin embargo, se han propuesto duraciones de trabajo muy diferentes, que van desde 38 horas 45 minutos, a 46 horas y 30 minutos, por semana. Atendida la mayoría de las contestaciones recibidas, el B.I.T., propondrá a la Conferencia, en su sesión de junio, que adopte un proyecto de convenio basado sobre una duración semanal media de trabajo de 42 horas, con facultad de utilizar, en casos de necesidad económica, un contingente anual de 100 horas extraordinarias. Agregó, el Sr. Tixier, que el B.I.T. se daba perfecta cuenta de la influencia que las informaciones que acaba de suministrar, habían de tener sobre los trabajos de esta conferencia, pero expuso que, no obstante, la Conferencia guardaba, de manera permanente, su utilidad, ya que hay que tener en cuenta que la reglamentación propuesta plantea un cierto número de problemas técnicos que son permanentes; por tanto, los resultados del estudio a que había sido invitada esta conferencia, conservarán siempre su valor.

El examen de estos problemas técnicos no está indisolublemente ligado a la reducción de la duración del trabajo y pueden encontrarse soluciones, cualquiera que sea la duración del trabajo normal adoptado. Cuando el Consejo examine la posibilidad de inscribir la cuestión de la duración del trabajo en los ferrocarriles, en el orden del día de la Conferencia internacional del Trabajo, los trabajos de la conferencia técnica ahora celebrada, le serán necesarios para resolver con conocimiento de causa. Dijo que el B.I.T. consideraba que la conferencia podía proseguir útilmente el examen técnico de los problemas técnicos planteados por la reglamentación, y fin de suministrar al Consejo de Administración los informes de dicho orden que ha solicitado.

Después de esta declaración del Sr. Tixier, intervinieron cinco delegados para exponer la línea de conducta que, a su juicio, imponía la nueva situación creada.

Así, el Sr. Oersted, representante del grupo patronal en el Consejo de Administración del B.I.T., hablando con este carácter y no en nombre del Grupo, evocó la oposición constante de los patronos al régimen de la semana de cuarenta horas, manifestando que los acontecimientos habían justificado esta actitud. Pero que no obstante, estaba muy lejos de felicitarse por esta nueva actitud, ya que, injustamente, <sup>se creía</sup> que la defensa de sus intereses solamente es la que había inspirado la posición adoptada por los patronos. Por el contrario, ellos hubieran dado voluntariamente satisfacción a los trabajadores si las circunstancias lo hubiesen permitido. El porvenir tal vez se preste a ello, pero lo que es indudable es que la situación actual hace necesario cambiar de alguna manera, la

base de las discusiones entabladas anteriormente.

Ahora bien, se plantea la pregunta de saber si la Conferencia está en su derecho para proceder de esta manera, ya que no puede tratarse de deliberar sobre la reducción de la duración del trabajo en los ferrocarriles, sino más bien de proceder a un examen de los problemas técnicos que plantea la reglamentación del trabajo en esta industria. Agregó, que aún cuando como delegado del grupo patronal del Consejo de Administración, entendía que con este sistema se sobrepasaba la competencia de la Conferencia, proponía prosiguiesen las tareas, a fin de poder dar, técnicamente, su opinión y consejos al B.I.T., con la facultad, indudablemente, de salirse del texto que había sido presentado como base de discusión, pudiendo discutir sobre toda cuestión relativa a la organización y a las condiciones de trabajo en los ferrocarriles.

El Sr. Jenkin-Jones, Vicepresidente de la Conferencia y delegado patronal inglés, manifestó que el grupo patronal opinaba que una nueva reducción de la duración del trabajo no podía llevarse a cabo actualmente, y puesto que consideraban que no era factible la elaboración de ningún Convenio, parecía inútil e ilógico expresar una opinión sobre disposiciones que podrían ser o no ser previstas en un Convenio. Sin embargo, si la Conferencia deseaba examinar en detalle los extremos contenidos en el informe blanco, dijo que el grupo patronal estaba dispuesto a colaborar en los trabajos de la Conferencia, suministrando informaciones, tanto sobre la situación de hecho, como sobre los métodos de reglamentación de la duración de trabajo de los ferroviarios.

El Sr. Anderson, representante del grupo obrero del Consejo de Administración del B.I.T., se adhirió a las manifestaciones del Sr. Oersted en lo que se refería a la competencia y a la utilidad para la Conferencia de proseguir sus trabajos, pero que no compartía de ninguna manera sus puntos de vista, en lo que afectaba a la oposición de los patronos a la introducción de la semana de 40 horas, puesto que hace algunos años existían, a su entender, posibilidades materiales de realizar esta reforma. Actualmente, la situación política internacional representa un obstáculo para la reducción de la duración del trabajo, pero conviene precisar que numerosos argumentos, entre ellos los que se refieren al aumento del rendimiento, justifican la acción de los trabajadores en favor de esta reforma.

El delegado obrero inglés intervino para compartir la opinión del Sr. Anderson, agregando que los obreros no estimaban que la aplicación de la semana de 40 horas sea irrealizable, pero que sin embargo, atendidas consideraciones y ciertos hechos de política internacional y de carácter económico, admitían que no era posible obtener inmediatamente la aplicación de dicha jornada.

Abstracción hecha del número de horas de trabajo que podría fijarse en la reglamentación, subsisten todavía problemas de organización y de aplicación que será preciso estudiar para la introducción de un régimen cualquiera de duración del trabajo, puesto que tal es la misión

de la Conferencia, y que, por tanto, los delegados obreros no se oponían al examen de los puntos técnicos inscritos en el orden del día, ya que el estudio habría de permitir allanar numerosas dificultades, facilitando los representantes de los trabajadores la realización práctica del objetivo que no cesan de perseguir.

El Sr. Leggett, delegado gubernamental inglés, dijo que si bien no era realizable actualmente una modificación de la duración del trabajo, y mucho menos manteniendo el nivel actual de salarios, consideraba que sería de mucha utilidad proceder a una amplia discusión de las condiciones en que debe ser organizado el trabajo en los ferrocarriles, para que a la luz de los hechos, cuantos sientan su responsabilidad puedan el día de mañana considerar el problema de tal forma, que no solamente se asegure la buena explotación de las empresas ferroviarias, sino que también obtengan los trabajadores las mejores condiciones de trabajo.

Se dedicaron tres sesiones a examinar algunos de los puntos de la lista formulada por el B.I.T., abogando los obreros por que se incluyera en la lista de puntos eventuales, la cuestión del descanso semanal, y la propuesta del delegado gubernamental de los Estados Unidos y del representante inglés, el B.I.T., también se declaró dispuesto a incluir, en la lista eventual de puntos, el problema de la utilización de los acuerdos colectivos con vistas a la reglamentación internacional, si esta llegara algún día a examen de la Conferencia.

El informe sobre los trabajos de la Conferencia fué aprobado sin ulterior discusión, y en el mismo no figura ninguna resolución que solicite del Consejo de Administración inscriba la cuestión en el orden del día de una próxima sesión de la Conferencia Internacional del Trabajo.

"/" ≠ " ≠ " ≠ " ≠ " ≠ " /"  
 = / ≠ / =

A  
de la  
fras  
en el

A

- 190
- 191
- 191
- 191
- 192
- 193
- 193
- 193

F  
de pr  
tas, n  
ladas  
ta me  
rante  
compr  
desc  
ta la  
vuel  
gunda  
ros.  
desde  
cont  
vele

refe  
nes  
de v  
name  
las  
serv  
ción

Industrias de la Pesca y Transportes Marítimos.Italia: Marina Mercante.

Antes de entrar en el examen detallado de la situación floreciente de la marina mercante italiana, es necesario tener en cuenta algunas cifras referentes a su desarrollo desde 1901, encontrándonos un resumen en el siguiente cuadro:

<u>A ñ o s</u>	<u>Veleros</u>		<u>Barcos de propulsión mecánica</u>	
	Núm.	Tonelaje neto.	Núm.	Tonelaje neto.
1901.....	5.337	575.207	471	424.711
1911.....	4.713	410.991	757	696.994
1914.....	4.773	348.959	949	933.156
1918.....	-	-	448	698.333
1922.....	-	-	856	1.508.703
1932.....	2.482	119.837	1.407	2.050.743
1937.....	2.083	102.378	1.318	1.849.452
1938.....	2.209	99.870	1.334	1.886.810

El examen de estas cifras nos revela que el progreso de los barcos de propulsión mecánica antes de la guerra, fué de 510.000 toneladas netas, mientras que en el período 1918-22, alcanzó la suma de 910.000 toneladas netas, debiéndose este aumento, bien a la incorporación de la flota mercante austro-húngara, o a las nuevas construcciones efectuadas durante la guerra y en el período inmediato. De 1922 a 1932, pudo también comprobarse un aumento de 500.000 toneladas, y desde entonces a 1937, un descenso, debido, principalmente, a la prima acordada por el Gobierno para la demolición del tonelaje, en virtud del Decreto de 1932. En 1937, vuelve a aumentar sobre todo a causa de las compras de tonelaje de segunda mano hecha por los armadores italianos en los mercados extranjeros. En cuanto a los veleros, se señala una disminución sin interrupción desde 1901, si bien durante el período 1937-38, aún cuando este fenómeno continuó, pudo comprobarse un aumento del efectivo y del tonelaje de los veleros a motor auxiliar.

Los diferentes fenómenos que han caracterizado la post-guerra en lo referente a la flota italiana, han sido: la reorganización y restricciones impuestas a la emigración a los Estados Unidos; aumento del tráfico de viajeros de lujo en las líneas trasatlánticas; el hecho de que el armamento extranjero pasara ya en 1918-19 a la velocidad de 17 nudos en las líneas de América; la necesidad de hacer frente a las exigencias del servicio heredado de la antigua monarquía austro-húngara, y la construcción, por diversas empresas marítimas italianas, de barcos de coste ele-

vado. Todas ellas, suscitaron una concurrencia bastante fuerte entre las grandes sociedades de navegación italiana, como la Consulich, el Lloyd Triestino, el Lloyd Sabaud y la Navigazione Generale Italiana, obligándolas a contraer considerables empréstitos en las bancas italianas. Esta situación no trajo mayores consecuencias mientras el tráfico fué en aumento y los bancos eran sólidos, pero cuando la crisis económica determinó el derrumbamiento del tráfico y obligó a los bancos a aumentar sus liquidaciones, fué necesario hacer frente a una reorganización de la flota haciéndola reposar sobre la unión de las fuerzas representadas por las grandes empresas marítimas italianas de navegación de líneas, siendo tanto más necesaria esta reorganización, cuanto que la ocupación de Etiopía, trajo consigo nuevas exigencias bajo el punto de vista del tráfico marítimo.

Las empresas libres, que no estaban tan comprometidas, pudieron mantener su independencia, desenvolviéndose normalmente, como demuestran los ejemplos de la Sociedad di Navigazione Alta Italia, de Génova (servicios regulares de Méjico), Sociedad Tripcoviana de Trieste (servicios en el Adriático, Libia, España, Marruecos, Argelia y Túnez); Compañía Genovesa di Navigazione, de Génova (Canadá y Mar Negro); Compañía Cooperativa de Gales de Mar, Garibaldi, de Génova (servicio regular entre Italia y Africa Oriental Italiana), sin contar gran número de compañías secundarias de navegación libre.

Es inútil reseñar aquí la historia del desenvolvimiento que trajo consigo la unión de las grandes empresas marítimas italianas bajo el control de la Sociedad Finanziaria Marittima (Finmare), cuyo capital de 900.000.000 liras se constituyó con el importe de un empréstito lanzado por el Instituto di Ricostrazione Industriale.

Sin embargo, conviene indicar que las nuevas empresas, Società di Navigazione Italia, con domicilio en Génova, el Lloyd Triestino, con domicilio en Trieste, la Sociedad di Navigazione Adriatica, domiciliada en Venecia y la Sociedad di Navigazione Tirrenia, con domicilio en Nápoles, han heredado de las antiguas sociedades, sus organizaciones, que constituyen un progreso importante en relación con el antiguo sistema de servicios de las líneas italianas de antes de la guerra. En efecto, en las líneas de América se ha pasado de 10.000 toneladas del "Principessa Mafalda" a 51.000 toneladas del "Rex"; en las líneas de Oriente, de 5.000 toneladas del "Balduino" a 21.000 toneladas del "Conte biancamano" y en el servicio del Mediterráneo se ha pasado de los 13 nudos de velocidad de los antiguos barcos de la Sociedad Italiana dei Servizi Marittimi a 19 nudos del paquebot a motor "Galitea", y de 13 nudos de los antiguos paquebots de los R.F.C.C. del Estado Italiano sobre la línea de Nápoles - Palermo, a 19 nudos de los paquebots a motor tipo "Città di Genova" de la Tirrenia; además, la empresa de Navigazione Libera Triestina llevó la bandera italiana a las líneas regulares de Africa del Sur y del Pacífico del Norte, de donde había sido excluida desde 1914.

Este conjunto de hechos representa un progreso considerable que com-

16  
 ansa con creces los sacrificios efectuados por la marina mercante en Italia desde la guerra.

Después de la reunión de los grandes servicios de línea bajo el control de la Finmare, quedó constituida su organización en la siguiente forma:

Italia, Società di Navigazione de Génova: servicios para América.  
 Lloyd Triestine, de Trieste: Servicios para Asia, vía Suez y servicios para Australia.

Adriática, Soc. de Nv. de Venecia: servicios del Mediterráneo oriental.  
 Tirrenia, Soc. de Navigazione, de Nápoles: servicio del Mediterráneo occidental y servicio del Mar del Norte.

Bajo el punto de vista financiero y del tonelaje, la situación de las grandes empresas de navegación de línea, es la siguiente:

	Capital millones de liras	Número de barcos.	tonelaje bruto
Italia.....	500	38	468.449
Lloyd Triestino.	300	59	443.388
Tirrenia.....	150	54	158.956
Adriática.....	150	39	136.261
	1.100	190	1.207.054

La Finmare, posee 900 millones sobre los 1.100 millones de liras que constituyen el capital de las referidas sociedades, estando autorizada para mantener esta superioridad hasta 1942, en que se procederá a examinar si debe mantenerse o modificarse el sistema en vigor, bien adjudicando los servicios marítimos al capital privado sin intervención del Estado, o pasando por entero a la fórmula de la gestión estatal.

El primer ejercicio de la Finmare terminó el 30 de Junio de 1938. Los balances presentados a la Asamblea General de Accionistas muestran una situación favorable desde el punto de vista financiero, dado que ha podido pagar un dividendo que osciló del 5,50 al 8,25 % según las empresas. Además, otro factor de interés, es el de que se considera preciso economizar unos treinta millones de liras por año empleando en los barcos a motor, el mazout muy denso en vez del aceite diésel. Para completar la reorganización de los servicios de línea, el gobierno italiano ha apoyado a la "Finmare" en su proyecto relativo a la construcción de unas 250.000 toneladas de nuevos barcos y navíos de carga que comprende: 7 barcos a motor de 20.000 toneladas y velocidad de 25 nudos para los servicios rápidos de Italia - Shanghai. Dos barcos a motor de 16.000 toneladas y 19 nudos para los servicios de Chile: 2 barcos a motor de 10.000 toneladas y 19 nudos para el servicio postal de Buenos Aires; 11 barcos de 9.000 toneladas, 18 nudos y 28 plazas de pasajeros de la clase turistas, para los servicios con América del Norte.

y, asimismo, 3 barcos de 5.000 toneladas para los servicios del Mar Negro, 11 barcos de carga de 4.000 toneladas, 17 nudos y 28 pasajeros, para los servicios del Mar del Norte y el Báltico; 6 barcos de carga, de 2.000 toneladas cada uno, para los servicios de cabotaje; 6 barcos de carga de 6.000 toneladas, con instalación para 40 viajeros, para el servicio de África del Norte; un barco a motor de 5.000 toneladas para el servicio exprés de Italia-Egipto-Marsella y un barco a motor de 5.000 toneladas y 20 nudos para el servicio Italia-Stambul-Marsella.

Además de las importantes subvenciones acordadas, el gobierno italiano concederá para la construcción de dichos barcos: 1º la importación libre de derechos de los materiales necesarios para la construcción, comprendida la maquinaria, aparejos, etc.; 2º una bonificación aduanera para el caso de que se empleen materiales fabricados en Italia, bonificación correspondiente al 50 % de los derechos de importación; 3º una contribución para la amortización; 4º concesión a los propietarios de los barcos de una garantía de interés sobre los capitales comprometidos en la construcción; 5º otras facilidades y exenciones.

La marina mercante de línea representa el 40 % del total de la flota marítima italiana y el otro 60 % está representado por la marina mercante libre que ocupa 20.000 marineros y en la que están comprometidos alrededor de dos mil millones de liras.

Una de las finalidades perseguidas por el Gobierno fascista italiano es el desenvolvimiento de la marina a fin de equilibrar la balanza de pagos con el extranjero. Como se estimaba que el tonelaje de carga que ocupa actualmente la marina mercante libre, no podía transportar más que el 65 % de las importaciones, con perjuicio, en este orden, para la balanza de pagos, el Gobierno decidió aumentar la marina de carga en cantidad y calidad a fin de poder hacer frente, no sólo a las posibilidades del tráfico nacional, sino a las del internacional, es decir al comercio entre países extranjeros. A tenor de los planes preparados por el Gobierno, esta labor requerirá un aumento anual de los efectivos de carga de 200.000 toneladas, durante diez años. Y teniendo en cuenta que cada año se calcula que han de ser demolidas unas 70.000 toneladas del tonelaje actual, el aumento no sobrepasaría de las 130.000 toneladas por año; de suerte que al cabo de los diez años previstos, la flota de carga italiana ha de alcanzar un total de 3.200.000 toneladas.

Respondiendo a las objeciones que este programa levantó en ciertos medios marítimos internacionales, se ha hecho valer que teniendo en cuenta los efectivos de la flota de línea, los aumentos en cuestión no representarían para la flota de comercio italiano más que un tonelaje de 4.600.000 toneladas brutas, a alcanzar en 1947, cifra sobrepasada hoy día por países como Noruega que tienen indudablemente exigencias marítimas inferiores a las de un país de 50.000.000 de habitantes, como Italia.

Para realizar este interesante programa naval, el Gobierno, además de las medidas apuntadas, ha decidido garantizar el empleo de una parte al menos del tonelaje construido por los armadores de carga en los as-

tilleros italianos. De esta forma, los armadores libres han efectuado ya los siguientes pedidos a la industria nacional:

- 1) Sociedad Italiana Armamento Marítimo, de Fiume.- Seis barcos a motor de 6.000 toneladas cada uno con velocidad de 18 nudos.
- 2) Garibaldi, Sociedad Cooperativa de Navegación, de Génova.- Cuatro barcos a motor de 5.800 toneladas.
- 3) Alta Italia. Sociedad de Navegación. Génova.- Tres navíos a motor de 5.000 toneladas cada uno.

Además, la conocida entidad Lauro piensa efectuar el pedido de dos barcos de carga a motor, de 10.000 toneladas cada uno y tres barcos a motor de 3.500 toneladas cada uno, sin contar once barcos más, que totalizan 58.000 toneladas.

Para dar idea de la importancia del problema de construcciones navales, baste saber que al no poder hacer frente la industria italiana a todas estas demandas se ha procedido a realizar compras en el extranjero y que desde el 30 de Junio de 1937 se calcula que han sido adquiridas 140.000 toneladas, de tonelaje de segunda mano.

Para completar esta información sobre la marina mercante italiana según los datos insertos en el "Bulletin Quotidien", conviene examinar también el desenvolvimiento del tráfico. A tenor de las estadísticas publicadas por el Instituto Central de Estadística, referidas al período Enero-Septiembre de 1938, el movimiento de los puertos italianos ha alcanzado la cifra de 32.073.998 toneladas de mercancías cargadas y descargadas, con 7.025.227 viajeros, contra 32.581.232 toneladas y 7.993.137 viajeros, en el mismo período correspondiente a 1937, lo que representa una disminución de 500.000 toneladas por lo que se refiere a las mercancías y un aumento de 32.000 viajeros. Sin embargo, pese a la disminución bruta del tráfico de mercancías, conviene tener presente que la participación de la marina mercante extranjera en el movimiento de los puertos, ha disminuido considerablemente durante el período examinado, alcanzando dicha baja a la cifra de 1.648.000 toneladas, mientras que la de la marina mercante italiana aumentó en 1.200.000 toneladas.

En lo que afecta a los viajeros, la participación italiana en el tráfico internacional representa un aumento de 45.411 personas y la participación extranjera un aumento de 23.983 personas.

Estos resultados tan favorables son atribuidos a la política arquitectónica.

Conviene tener en cuenta además, que Italia se aproxima de carecer casi exclusivamente en Alemania y como Alemania no dispone más que de una cantidad limitada de barcos de carga, Italia ha podido ampliar su tonelaje en este tráfico, lo que ha contribuido a aumentar la proporción de su pabellón en los transportes marítimos.

Este interesante mejoramiento del tráfico italiano nos lo confirma el examen de las cifras siguientes relativas al tráfico marítimo italiano en las diferentes líneas internacionales durante el período Enero-Septiembre de 1938:

Tráfico entre los puertos italianos y	Importaciones	Exportaciones
	(en toneladas.)	
Mediterráneo. ( 1938..... )	1.442.352	743.078
( 1937..... )	1.246.866	835.576
Mar Negro. ( 1938..... )	556.566	89.930
( 1937..... )	768.595	91.697
Europa del Norte y Báltico. ( 1938..... )	5.581.226	203.036
( 1937..... )	3.906.187	212.718
Africa Occidental. ( 1938..... )	150.904	58.789
( 1937..... )	239.765	91.733

El tráfico entre los puertos italianos y la América del Norte, del Sur, las Indias y Extremo Oriente, da las siguientes cifras, referidas al tráfico de mercancías y al de viajeros:

Tráfico entre los puertos italianos y	Mercancías importadas toneladas.	Viajeros entradas	Mercancías exportadas toneladas.	Viajeros salidas.
América del Norte ( 1938..... )	579.282	32.914	101.457	10.764
( 1937..... )	510.576	35.757	147.350	36.687
América del Sur. ( 1938..... )	920.165	11.833	117.105	27.366
( 1937..... )	837.847	16.333	122.521	15.477
India y Extremo Oriente. ( 1938..... )	384.352	101.876	643.487	48.466
( 1937..... )	543.241	52.256	720.625	36.725

Vamos a reproducir las cifras relativas a los tabellones extranjeros si bien conviene hacer observar, que el aumento de la importación en Italia por los barcos italianos de la América del Norte y del Báltico, así como la disminución de la participación extranjera en este tráfico de la importación italiana, resulta en gran parte de las compras de aceite en Alemania. Por otra parte, el examen de las cifras antes expuestas, revela una situación muy satisfactoria en el tráfico con América, aunque se nota una disminución considerable tanto en la salida de viajeros para

América del Norte como en la llegada de los de América del Sur.

El movimiento de barcos italianos con Indias y Extremo Oriente, no da idea de la situación dado que en estas cifras se comprende el movimiento con América. Por lo que se refiere a la participación extranjera en el movimiento marítimo italiano, conviene agregar que únicamente en la exportación de Italia sobre el mar del Norte es donde tiene ciertas ventajas sobre el pabellón italiano.

A este particular, la concurrencia es cada día más encarnizada, habiéndose anunciado recientemente la creación de un nuevo servicio de la Compañía Navegación Unida de Amberes, hacia Sicilia y la de un nuevo servicio Oldenburg-Portuguesische Dampfschiffs, de Alemania y Portugal hacia Nápoles, Catania, Mesina y Palermo:

Pabellones extranjeros.

Tráfico en el	Mercancías importadas (toneladas).	Viajeros Entradas.	Mercancías exportadas (toneladas).	Viajeros Salidas.
Mediterráneo. ( 1938. 378.548 ( 1937. 445.938			106.226 95.188	
Mar del Norte. ( 1938. 144.174 ( 1937. 483.105			3.510 9.407	
Europa del Norte y Báltico. ( 1938. 2.762.972 ( 1937. 3.577.725			434.430 623.104	
Africa Occidental. ( 1938. 26.826 ( 1937. 60.074			1.265 9.808	
América del Norte. ( 1938. 497.343 ( 1937. 478.308		796 886	52.437 87.621	556 445
América del Sur. ( 1938. 850.910 ( 1937. 1.165.824		547 1.003	16.271 19.466	1.283 261
Indias y Extremo Oriente. ( 1938. 555.289 ( 1937. 525.677		8.130 8.723	57.474 68.021	4.594 1.605

///:/:/:/:/:/

..:..:..

1

S  
entis  
cises  
hem  
reem  
rido  
T  
feri  
la  
reg

- E

ct",  
ción  
oble  
ción.

rid  
ría  
istr  
seve  
qui

impor  
titin  
as C  
acón

de f  
a B  
ual  
rr  
an  
Per  
de d  
tem  
BY

ede  
par

Inglaterra: Industria eléctrica.

Sabido es el desarrollo que la industria eléctrica, rama tan importantísima de las economías nacionales, ha venido adquiriendo en algunos países durante estos últimos tiempos. Por lo que a Inglaterra se refiere, hemos visto un interesante trabajo en el "Bulletin Quotidian" que creemos interesante resumir, ya que contiene datos que merecen ser conocidos para juzgar de la situación de esta industria en dicha nación.

Tres puntos principales comprende el estudio a que nos vamos a referir: 1º los 10 primeros años de explotación del "Grid" británico; 2º la distribución y las concesiones; y 3º el aspecto, casi exclusivamente regional de la interconexión inglesa.

Estado de la industria eléctrica inglesa y los diez primeros años del "Grid".

La ley de 1926 sobre electricidad titulada "Electricity Supply Act", que se dictó para poner término al gasto dispendioso de la producción eléctrica, creó la "Central Electricity Board" con la misión de establecer un "Grid" o redes de interconexión, y racionalizar la producción.

El papel primordial de la "C.E.B." propietaria y explotadora del "Grid" no es el de producir la energía, pero sí racionalizar la producción por medio de centrales y asegurar el transporte y entrega a los distribuidores. Examinaremos la racionalización de la producción, el desenvolvimiento de las redes de transmisión, y, finalmente, los resultados adquiridos después de 10 años.

A) En lo que se refiere a la producción la primera tarea que se imponía la C.E.B., era la selección; se trataba, y se trata todavía de admitir y mantenerse en servicio, y también de la necesidad de desarrollar las Centrales de mayor producción, reservando las instalaciones menos económicas para las horas o períodos de menor consumo.

Naturalmente, esta selección ha entrañado la reducción del número de fábricas y la concentración de la producción. Cuando hace diez años la Board empezaba su obra, se encontró frente a 480 centrales, muy desiguales en valor técnico y en importancia; hoy 155 fábricas (según el Sr. Morrison en un suplemento del "Daily Telegraph and Morning Post"), bastan para suministrar casi toda la energía distribuida en Inglaterra.

Por su parte, la última Memoria anual de la C.E.B. precisa, que el número de fábricas seleccionadas o tributarias del "Grid", era el 31 de Diciembre de 1937, lo mismo que el 31 de Diciembre del año anterior, de 155 fábricas, con una potencia total instalada de 7.655.370 kilowatts.

Para hacer frente al creciente pedido de energía, fue necesaria proporcionar a nuevas instalaciones que parecen haber llegado a la media anual para los tres o cuatro años anteriores a 1937: 450.000 Kw.

En lo que se refiere al ejercicio de 1937 precisa la Memoria de la

C.E.B., a que venimos refiriéndonos, que el anterior programa preveía la instalación de 774.000 Kw. nuevos, pero la coincidencia con la ejecución del programa de rearme británico, ha impuesto retrasos, de modo, que las nuevas instalaciones que entraron en servicio en 1937, han llegado solamente a los 557.000 Kw. Ahora, el Board, ha establecido convenios con los propietarios de las centrales seleccionadas (tributarias del Grid) para equipar 646.250 Kw. destinados a hacer frente a la progresiva demanda para el invierno 1939-1940 y para los dos años siguientes.

En cuanto a la producción de energía en 1937, las centrales del Grid suministraron para la distribución pública: 22.905 millones de Kw. contra 20.221 en 1936, lo que constituye un aumento de 2.684 millones de Kw. (13,2 %), el mayor aumento anual conocido en Inglaterra.

Cuando en la mayor parte de los demás países, grandes productores de electricidad, se ha señalado el progreso durante los 9 primeros meses del ejercicio, para retroceder durante el 4º trimestre, la curva del progreso de la producción inglesa ha ido, por el contrario constantemente en aumento.

Si se hace la comparación con el año 1929, el coeficiente de aumento es en Inglaterra de 123 % contra 45 % en los otros países.

Este desarrollo sensacional de la industria eléctrica inglesa, está en relación con el de las industrias del hierro y del acero, de la construcción naval y automóvil, y con las pequeñas industrias del mercado interior. La regresión sufrida por la empresa privada en la construcción, ha encontrado compensaciones, ya por parte de las autoridades locales prosiguiendo sus planes de saneamiento urbano, o equipando nuevas instalaciones industriales de rearme, escuelas, cines, e administraciones públicas, que adoptan la electricidad para múltiples usos (calefacción, ventilación, aireación, etc.).

También, la arquitectura de las casas, al menos en las provincias, se modifica en sentido favorable a la industria eléctrica por medio de la sustitución de las antiguas casas particulares y de los grandes inmuebles de múltiples pisos en los que la electricidad se instala para usos domésticos.

B) En lo que afecta a la transmisión el Grid a fin de 1937, es decir, diez años después de su creación, se extendía a 4.180 millas de líneas de las que 2.398 eran de 132.000 voltios y 2.938 de 66.000 voltios o de menos tensión. Comprende 227 puestos de transformación totalizando una potencia de 9.695.000 kw.

El Sr. Morrison, en su citado artículo, hace observar que la tarea administrativa del Board en la construcción de líneas, no era de menor importancia que la tarea técnica en la selección y racionalización de la producción: especialmente, fué preciso emprender y llevar a término negociaciones con 22.000 propietarios u ocupantes de terrenos para el paso de líneas de transportes de fuerza; las negociaciones se efectuaron felizmente y no hubo necesidad de acudir a los recursos legales más que en un 2,5 % de los casos.

C) Después de diez años, ¿ qué resultados se pueden llevar al ac-

ivo del "Grid", en el orden económico o en el financiero?

1º Económicamente, parece haberse logrado un primer objetivo con arreglo a las leyes de 1919, 1922 y sobre todo de 1926 (la única eficaz); han realizado, en conjunto, economías de combustible y capitales.

La cantidad de carbón consumido en la producción de la electricidad térmica, se ha reducido, en 14% comparando la situación de 1936, con la de 1932.

Por otra parte, la interconexión, asegurando mejores recursos de auxilio eventual, ha permitido a cada central reducir su propio margen de reserva, y, por consecuencia, limitar más estrictamente los capitales invertidos en las nuevas instalaciones.

En segundo lugar, la racionalización realizada por el Grid, ha permitido una reducción media de los precios de venta regionales y ha facilitado el aumento de la clientela. La electrificación rural se ha intensificado, contándose actualmente con 5.000 fincas que tienen tendido eléctrico. Por otra parte, la extensión de la distribución a distritos que otras veces estaban desprovistos de ella, ha hecho posible una descentralización de la industria que debe descongestionar los centros industriales con exceso de población. El Sr. Morrison, llega a decir que la construcción cerca de Edimbourg de los primeros postes del Grid, señaló, hace diez años, el comienzo de una nueva era para la industria eléctrica de Inglaterra. Hoy desde los montes Grampians a las orillas de la Mancha, 27.000 postes de acero sostienen sobre el país 4.200 millas de líneas, uniendo las fábricas cuya conjunto suministra más del 95 % de la energía distribuida en Inglaterra en condiciones de buen mercado creciente".

Puede observarse, en un aspecto secundario, que la construcción del Grid que ocupó seis años, hubiera constituido una contribución apreciable en la lucha contra el paro, o sea 240 millones de horas de trabajo. Emplearon 150.000 ton. de acero para la construcción de los 27.000 postes y 12.000 ton. de aluminio. La industria de aparatos eléctricos que equipar 297 puestos de transformación, y la tensión bastante elevada (132.000 w) para las 3/4 partes del tendido total del Grid, imitando a los constructores ingleses experiencias útiles que contribuyeron a prepararlos para la competencia mundial.

2º Financieramente, los gastos de unificación de la frecuencia que incumben a la administración del Grid, se elevaban aproximadamente, en 31 de diciembre de 1937, a 16 millones de libras, total ligeramente inferior a las previsiones de la tercera Memoria anual (relativa al ejercicio de 1930) cuyas previsiones cifraban un total de 16.300.000 libras.

En resumen, los trabajos de construcción y de equipos del Grid, han costado, a fines de 1936, 30 millones de libras esterlinas, o sea la mitad del monto total de los empréstitos que el Board emitió; conforme a la ley de 1926 puede concederse a estos empréstitos la garantía del Board.

X X  
X X

## II - Distribución y régimen de concesiones.

La distribución en las regiones que se surten del Grid se ha acordado en 1937 por 550 empresas autorizadas, de las que 203, están directamente alimentadas por la C.E.B., es decir, unidas directamente al Grid y 293 alimentadas indirectamente por la C.E.B., es decir, que reciben corriente de las empresas unidas directamente al Grid. Entre las otras 54 distribuidoras, algunas han suscrito contratos conforme a los cuales pertenecen como clientes del C.E.B. desde 1930 (directa o indirectamente); la mayor parte de las otras fábricas que son de poca importancia están alejadas del Grid (algunas se surten de una central hidroeléctrica local).

¿Que se entiende por empresas autorizadas?

No debe olvidarse, que el Grid, red de transmisiones interconectadas y la Central Electricity Board, que la posee y administra, no son instrumento ni organismo de venta de corriente a los particulares, reservándose se la misma a los concesionarios.

Al por mayor, hay que distinguir tres clases de empresas concesionarias con derecho a la distribución: los "distribuidores autorizados", las "compañías de energía", y las "compañías de doble potencia".

A - Los distribuidores autorizados (authorized undertakers) pueden ser Sociedades privadas o colectividades locales (consejos municipales o de distrito).

Las colectividades locales, disfrutan de ciertos privilegios frente a las Sociedades privadas; tienen, especialmente, un derecho de prioridad para la obtención de concesiones y, especialmente, el derecho de retracto a su valor actual de la instalación de una sociedad privada que se encuentre en su circunscripción; este derecho se ejerce al expirar un período de 42 años o a elección de uno u otro en subsiguientes períodos de 10 años, etc.

Con estas reservas, y también salvo la prohibición que impide a las sociedades privadas fusionarse o controlarse mutuamente, pueden, sin embargo, donde no exista Sindicato regional, establecerse acuerdos de asistencia mútua previa aprobación de las Comisiones de Electricidad. Por otra parte, tanto las sociedades privadas como las colectividades locales, tienen los mismos derechos e idénticas obligaciones.

Los derechos son: ejecutar trabajos en la vía pública, derechos de construir, sin poder proceder a expropiaciones no contando con la autorización de las Comisiones, etc. Las obligaciones consisten en: instalar su red en un plazo determinado, suministrar la corriente tanto a los particulares como a los servicios públicos en las condiciones previstas etc. etc.

Aparte de las restricciones mencionadas los derechos y obligaciones de los distribuidores autorizados no difieren sustancialmente de aquellos de las empresas similares en otros países.

B - Las compañías de energía, venden al por mayor aquélla, a los

industriales y a los "distribuidores autorizados", pero no pueden ali-  
mentar directamente a los pequeños consumidores, salvo autorización, es-  
tando cada una autorizada y regida por una ley particular que delimita  
el territorio que se la haya concedido, territorio generalmente vasto  
desprovisto de grandes aglomeraciones.

Las "Power Companies", apesar de las restricciones que limitan o ca-  
lizan su actividad, tienen sobre las "compañías autorizadas" la venta-  
de no estar sujetas al derecho de compra por las colectividades lo-  
cales.

Más aún; ciertas de ellas lograron, mediante la compra de acciones  
por medio de administradores comunes, controlar inmensas extensiones,  
no sólo para el suministro al por mayor, sino también para la distri-  
bución.

C - Las Compañías a doble potencia, muy poco numerosas, y cuyo es-  
tato se fija para cada una por ley particular, controlan generalmente,  
vastos territorios, en los que tienen los mismos derechos y deberes que  
las "Power Companies" con los derechos y deberes de las compañías au-  
torizadas en ciertas zonas llamadas "zonas de distribución".

Al lado de estas tres clases de concesionarios, la legislación ingle-  
sa comprende ciertas disposiciones relativas a los otros productores  
(empresarios no autorizados) que, especialmente, desde 1909, no pueden  
construir nuevas fábricas ni agrandar sus instalaciones.

x x

x

### III - Aspecto casi exclusivamente regional de la interconexión inglesa.

Lo que acaba de exponerse respecto al régimen de las concesiones en  
Inglaterra, basta para demostrar, que, apesar de las grandes competencias  
de la ley de 1926 confirió al C.B.B. y cualquiera que sea la importan-  
cia de su control, la C.B.B. no es ni productora ni propiamente distri-  
buidora; la distribución sigue correspondiendo a los concesionarios que  
venden a los particulares o a sub-empresas de distribución local.  
En estos términos, la interconexión inglesa, no es una unificación nacio-  
nal total ni un monopolio de distribución, puesto que es, ante todo, la  
unificación técnica en las transmisiones con racionalización en la pro-  
ducción.

En resumen, la expresión, "red nacional de interconexión" a veces apli-  
cada al Grid inglés, no debe entenderse en el sentido pleno y unitario  
que sugiere al lector; una "red nacional de interconexión" es una red, tal,  
por ejemplo, la energía producida en la Central, alimiente parcialmente  
de grandes ciudades u extensiones de territorio.

En Inglaterra, se ha dividido la red en 10 regiones controladas por 7  
autoridades (Glasgow, Newcastle, Leeds, Manchester, Birmingham, Bristol y Lon-  
dres) cuyos ingenieros, gozan de una verdadera autonomía en su respectiva  
región. Dicho de otro modo: si bien el Grid es continuo no está general-  
mente ni destinado ni empleado en transferencias de electricidad más

allá de los límites de la región o de la zona productora (las exportaciones más notables entre "regiones" son las de Escocia del Sur que envía gran parte de su producción hidroeléctrica a Escocia central o a Inglaterra norte occidental).

Esto, desde luego, no impide que en un caso de necesidad el Grid pueda constituir un preciso instrumento de auxilio, no solamente inter-regional, sino nacional de Escocia a la Mancha.

En caso de necesidad no parece que la interconexión inglesa deba pasar de la región en el sentido indicado, también desde hace mucho tiempo, Inglaterra continúa sacando casi toda su energía eléctrica del carbón. El transporte de la energía a muy largas distancias con las onerosas instalaciones que exige, dice el articulista que sólo se puede examinar en países que dispongan de importantes recursos hidroeléctricos, que no es el caso de Inglaterra.

Al contrario, como decía el Boletín de la "Sofina", de septiembre de 1937, a excepción de la región rural del S.O. y de la costa del sur, ninguna aglomeración inglesa está situada a más de 80 Km. de una mina de carbón. No se ve, pues, porque Inglaterra se tomará el trabajo de transportar la electricidad (de origen técnico) a grandes distancias, todo lo más, bastará que por la racionalización concentre la producción en una ciudad más ventajosa (aprovisionamiento con buen agua, alimentación, etc). Y esto, en los límites de una simple "región" o en un grupo muy restringido de regiones.

.....  
.....  
.....  
.....

Indice de Legislación.Jefatura del Estado.Suspensión de obligaciones extrabancarias de pago.

Por Ley de 1º del actual (B.O. del 2), se suspende el pago de toda obligación de entrega de dinero dimanado de pacto perfeccionado bajo dominio del enemigo, y la exigibilidad de saldos de cuentas corrientes llevadas entre comerciantes que hubieren tenido movimiento bajo dominio del enemigo. También quedan en suspenso todos los pactos perfeccionados bajo el dominio marxista.

Suspensión de obligaciones de pago de dinero bajo el dominio marxista.

Por Ley de 1º del actual (B.O. del 2), se dictan normas para la exención de fondos de las cuentas corrientes exigiéndose como manifestación previa, la declaración jurada del interesado respecto a que no han hecho ingresos propiedad de tercero con ánimo fraudulento de ocultar, en el momento de la liberación, dinero anulado por el Decreto de 12 de Noviembre de 1936.

El plazo de un mes señalado en la Ley de 13 de Octubre de 1938, queda sustituido por el período comprendido entre 1º de Noviembre de 1938 y la fecha de la liberación.

Intervención de testigos en escrituras públicas.

Por Ley de 1º del actual (B.O. del 7), se dispone, que en la autorización de las escrituras públicas no será necesaria la intervención de testigos instrumentales, salvo que lo reclame el Notario autorizante cualquiera de las partes. En los testamentos intervendrán los testigos exigidos por la Ley.

Suspensión de los términos de caducidad de instancia.

Por Ley de 1º del actual (B.O. del 7), se suspenden los plazos para prescripción adquisitiva y extintiva de derechos y acciones en los casos en que por la situación de las personas, de los bienes o medios necesarios o adecuados, no haya sido posible desde el 17 de Julio de 1936 el ejercicio de dichos derechos o acciones, haciéndose extensiva esta suspensión a la ley hipotecaria y su reglamento, y de los delitos y acciones que se ejercitan a instancia de parte o previa denuncia.

El tracto prescriptivo comenzará de nuevo desde el día en que cese en territorio liberado la persona que sin la suspensión hubiese estado perjudicada por su trascurso.

Si desde la reanudación del tracto prescriptivo hasta que deba concluir mediaran menos de 60 días se entenderá prorrogado el plazo hasta que trascurren dichos sesenta días. En todo caso, ningún plazo se en-

tenderá extinguido hasta que transcurran sesenta días a partir del siguiente a la inserción de esta Ley en el Boletín Oficial.

Se entenderá que se halla en territorio liberado todo el que voluntariamente se halle en el extranjero.

#### Régimen de Protección a la vivienda.-Creación del Instituto Nacional de la Vivienda.

Por Ley de 19 del actual (B.O. del 20), se establece un régimen de protección en favor de las entidades y particulares que construyan viviendas de renta reducida con arreglo a las prescripciones de esta ley.

Las viviendas que se acomoden a este régimen recibirán el nombre de "viviendas protegidas".

Bajo la dependencia del Ministro de Organización y Acción Sindical se crea el Instituto Nacional de la Vivienda que tendrá por misión fomentar la construcción de viviendas protegidas y asegurar su mejor aprovechamiento.

Se determina en la Ley, qué se entiende por viviendas protegidas; la facultad de construir que se concede a los Ayuntamientos y Diputaciones, Sindicatos, Organizaciones del Movimiento, Empresas para sus trabajadores, Sociedades benéficas y Cajas de Ahorro, particulares que hayan de habitar su propia casa y cooperativas de edificación, y las entidades y particulares que construyan a título lucrativo.

Se señalan los beneficios que se conceden a las viviendas protegidas, y los que corresponden a las cargas fiscales, así como, los anticipos condicionados, orden de preferencia, primas a la construcción, expropiación forzosa, planes y proyectos, ejecución de las obras, calificación, uso de las viviendas, régimen especial.

Se encarga del Instituto Nacional de la Vivienda, a un Director y a un Consejo que será presidido por el ministro el cual tendrá un Secretario y se enumeran las atribuciones del Instituto, sus medios económicos, y régimen administrativo. Los últimos artículos se ocupan de las delegaciones comarcales, sanciones, derogación y reglamento, estableciéndose dos disposiciones transitorias.

#### Regulación de los derechos de los desposeídos de sus efectos al portador.

Por Ley de 22 del actual (B.O. del 23), se dan reglas para que los propietarios desposeídos de efectos al portador puedan solicitar de los Jueces respectivos, una vez transcurrido el plazo de 1 año desde la denuncia, un certificado acreditativo de los números y series de los títulos denunciados.

#### Plan de Obras Públicas.

Por Ley de 11 del actual (B.O. del 25) se aprueba el Plan de Obras

públicas, referente a carreteras y caminos, obra hidráulicas y puertos con sus señales marítimas.

Los materiales a emplear serán nacionales, in más excepción que los elementos imprescindibles que no se fabriquen en el país. En las carreteras se empleará betun asfáltico para los que tengan firmes asfálticos, substituyéndolas en lo posible por alquitranes españoles o por asfaltos nacionales.

El Consejo de Ministros fijará la cantidad necesaria para el desarrollo de los trabajos en el presente año y las anualidades que han de consignarse en los presupuestos de los años sucesivos.

A continuación figura la relación de los trabajos y obras que forman el plan de obras públicas y las Provincias en que han de llevarse a cabo las reformas, por orden alfabético.

Cese del Ministro de Educación Nacional.

Por Decreto de 27 del actual (B.O. del 23), cesa en el cargo de Ministro de Educación Nacional, D. Pedro Sainz Rodríguez.

Nombramiento en interinidad de Ministro de Educación Nacional.

Por Decreto de 28 del actual (B.O. del 29) se encarga interinamente al Ministerio de Educación Nacional al Excmo. Sr. D. Tomás Domínguez de Valero, Ministro de Justicia.

Vicepresidencia del Gobierno.

Desmovilización de industrias.

Por Decreto de 12 del actual (B.O. del 4), se dictan normas para la desmovilización de las industrias.

Dichas normas disponen, que la desmovilización se hará del modo que indica, comenzando por los talleres dedicados a la fabricación de municiones, artificios y partes constitutivas; por los talleres dedicados a la fabricación de material de artillería, y morteros de infantería; fábricas de piezas de recambio; fábricas productoras de primeras materias y productos semielaborados siguiendo el orden de preferencia que indica.

Los despidos de personal, sobrante podrán comenzar a partir de la fecha de la orden de desmovilización de industrias, dándose un plazo de días para que concluya el despido del exceso de las plantillas que en tiempo de paz haya de tener la fábrica o taller sin que sea inferior a la que se mantenía en Julio de 1938 a menos, que en dicha fecha ya lo sea en cuyo caso, ésta será la plantilla mínima admisible.

Se regula en el artículo 4º el orden para los despidos, y en el artículo 5º el que se ha de observar para la admisión de nuevo personal, y

finalmente, se dispone que por los Ministerios de Defensa Nacional, de Industria y Comercio y de Organización y Acción Sindical se dictarán las disposiciones necesarias para cumplir este decreto.

---  
Cambio de la fórmula, "III Año Triunfal" por "Año de la Victoria".

Por Orden circular de 2 del actual (B.O. del 4), se dispone que en las comunicaciones, escritos y documentos que hayan de fecharse oficialmente, la fórmula "III Año Triunfal" se sustituya por "Año de la Victoria".

---  
Cambio de la hora.

Por Orden de 2 del actual (B.O. del 4), se dispone que desde el 15 del actual se adelanta una hora el reloj, hasta el 7 del próximo Octubre en que se restablecerá la hora antigua.

---  
Desmovilización de industrias.

Por Orden de 3 del actual (B.O. del 4), se comunica a los Ministros de Defensa Nacional, Industria y Comercio y Organización y Acción Sindical que el día 5 del actual comenzará la desmovilización industrial.

---  
Subcomisión del algodón.

Por Orden de 2 del actual (B.O. del 4), se crea la subcomisión Reguladora del Algodón que quedará encuadrada en la Comisión Reguladora de la Economía Textil.

Estará integrada por las secciones de producción; transformación; y comercio.

El pleno de la Comisión, lo formarán un Presidente, un Secretario, los Presidentes y Secretarios de las Secciones y Ramas que integran la Subcomisión; 6 vocales de las Ramas que forman las secciones, los vocales natos asignados a las organizaciones de la Subcomisión y los vocales de enlace de la Subcomisión, y los elementos técnicos o especializados que consideren conveniente los Ministerios de Agricultura e Industria y Comercio.

Se enumera la constitución de las Secciones en su pleno y de las Ramas, y se autoriza al Presidente y Secretario de la subcomisión para que puedan ser Presidente y Secretario de cualquier sección o Rama de las que la integran, de varias o de todas, y los de las Secciones, de las Ramas correspondientes.

Los vocales natos serán los representantes del Ministerio de Defensa Nacional, del Servicio Nacional de Agricultura, del Servicio Nacional de Industria, del de Comercio y Política Arancelaria, y un Representante del Servicio Nacional de Cambio, Moneda, y Banca.

Los vocales de enlace representarán a la industria química, mecánica, de la madera, del curtido, de la ganadería y del aceite.

Se dividen en 6, las zonas textiles algodoneras: 1ª Cataluña; 2ª Aragón, Vascongadas y Navarra; 3ª Galicia, Asturias, Castilla la Vieja y León; 4ª Castilla la Nueva, Valencia y Murcia; 5ª Andalucía y Extremadura; 6ª Islas Baleares

Las distintas producciones textiles, se dividen en Ramas de hilados, tejidos, géneros de punto, agua en hilados de algodón, transformaciones especiales del algodón, comercio interior, importación de algodón y exportación de manufacturas de algodón.

Los nombramientos de Vocales representantes de las actividades económicas, se harán por el Ministerio de Agricultura de Algodón Nacional, y los de las demás por Industria y Comercio. La Subcomisión del algodón, podrá crear, a propuesta de sus Presidentes, Comités permanentes, cuya composición se aprobará previamente por el Ministerio o Ministerios correspondientes.

Se fijan las funciones de la Subcomisión del algodón y en plazo no superior a 90 días la subcomisión elevará a los Ministerios de Agricultura e Industria y Comercio la propuesta de determinación de las funciones específicas que le competen. La Subcomisión del algodón deberá quedar constituida dentro del plazo de 30 días a partir de la publicación de esta Orden.

Créditos a cultivadores de la zona últimamente liberada.

Por Orden de 12 del actual (B.O. del 13), se sustituye la fecha de 1º de Abril límite del plazo para peticiones de créditos concedidos por la Orden de 29 de Octubre pasado, por la de 31 de Mayo próximo, de modo, que los pagarés de los créditos queden suscritos dentro del citado mes de Mayo.

La tramitación se hará por las Comisiones Depositarias donde no haya Juntas Agrícolas locales.

///-/-/-//

Ministerio de Justicia.

Suspensión de procedimientos.

Por Orden de 26 del actual (B.O. del 30), quedan en suspenso los procedimientos civiles, o de carácter contencioso, en los que hayan intervenido funcionarios al servicio de la dominación roja, con carácter retroactivo al 1º de Abril del año en curso sea cualquiera el grado jurisdiccional en que se encuentren.

La suspensión, cesará de derecho por la promulgación de la ley anunciada sobre invalidez de las actuaciones practicadas con posterioridad al 18 de Julio en territorio rebelde.

x x x  
x x  
x

Ministerio de Defensa NacionalDesmovilización.

Por Orden de 5 del actual (B.O. del 9), se dictan normas para la desmovilización de las industrias correspondiendo a las Autoridades Militares de las Regiones la desmovilización de las fábricas y talleres conforme vayan dejando de producir material de guerra, cesando desde entonces la asimilación militar de su personal.

Los planos de fabricación y herramental especial, los conservarán los fabricantes para el caso de nueva movilización.

Militarización.

Por Orden de 5 del actual (B.O. del 9), se modifica la de 3 de Diciembre de 1937 sobre Comisiones Inspectoras de Militarizaciones, en el sentido, de que las Comisiones mencionadas, se constituirán en cada Provincia con un Representante de la Autoridad Militar, un Jefe de la Comandancia de Ingenieros y el de la Caja de recluta y un delegado suyo.

Ganados requisados: Condiciones para su devolución.

Por Orden de 11 del actual (B.O. del 14), se manifiesta que las Autoridades que hayan dispuesto alguna entrega de ganado requisado a sus propietarios con posterioridad al 9 de Diciembre último, y los Ayuntamientos a quienes estas afecten, lo pondrán en conocimiento de la Comisión Central de Requisiciones a los efectos de estadística.

Retención de Artículos de Piensos.

Por Orden de 21 del actual (B.O. del 22), se levanta la inmovilización de la cuarta parte de las existencias de cebada y avena retenidas a disposición de Intendencia por el Ministerio de Agricultura, excepto en la Provincia de Valladolid en la que se había hecho la reducción.

Jefatura de Movilización Instrucción y Recuperación.

Por Orden de 12 del actual (B.O. del 14), se dispone que a medida que se desmovilicen las fábricas y talleres, los que pertenecieron a la plantilla en 18 de Julio de 1936, tendrán que revalidar la militarización si sigue perteneciendo a reemplazo movilizado y la fábrica transfiera la producción al volver a la de tiempo de paz.

Los que no pertenecieron a la plantilla en 18 de Julio de 1936, volverán a sus cuerpos y serán desmilitarizados cuando los Jefes de fabricación o Autoridades militares de su incorporación a los Cuerpos o Cajas correspondientes.

X X X  
X

Ministerio de la Gobernación.Consignación de la frase "Año de la Victoria" en los documentos de las corporaciones locales.

Por Orden de 2 del actual (B.O. del 3), se dispone que por las Corporaciones locales se haga constar en los documentos, después de la fecha, la indicación de "Año de la Victoria".

Registro Oficial de periodistas.

Por Orden de 2 del actual (B.O. del 3), se dispone que se puedan inscribir en el Registro Oficial de Periodistas, además de los profesionales los colaboradores que mediante contrato perciban cantidad no inferior a 250 pesetas mensuales, así como los pertenecientes a Agencias Informativas o a redactores de Radio-emisoras y los taquigrafos y fotógrafos de periódicos.

Industria hotelera.

Por Orden de 8 del actual (B.O. del 14), se determina la competencia del Servicio Nacional del Turismo en la industria hotelera, y se intensifica la eficacia de las disposiciones vigentes que rigen dicha industria.

Memoria de los Ayuntamientos sobre la forma en que se desarrollan sus servicios.

La circular de 18 del actual (B.O. del 19), establece las prevenciones que tendrán en cuenta los Ayuntamientos mayores de 8.000 habitantes al redactar la Memoria que habrán de elevar al Ministerio de la Gobernación conforme al artículo 116, de la vigente ley Municipal de 31 de Octubre de 1935.

Vigilancia de las Sociedades médico farmacéuticas en la liberación total del territorio nacional.

Por Orden de 22 del actual (B.O. del 25), quedan adscritas a la Sección de Medicina Social del Servicio Nacional las funciones de la antigua Comisaría Sanitaria pasando al Servicio Nacional de Sanidad todas las atribuciones conferidas a la antigua Comisaría Sanitaria con la Sección de Medicina Social como asesores con el Colegio de Médicos, de Farmacéuticos y de Odontólogos así como con el Instituto Nacional de Precisión y Servicio Nacional de Beneficencia.

La sección de Medicina Social del Servicio Nacional de Sanidad, tendrá como misión especialísima el estudio de la asistencia dispensada por el Estado, la provincia y los Municipios el sistema llamado de "igualdad" y las prestaciones sanitarias de los seguros sociales para proponer la debida coordinación entre ellos.

No se permitirá en lo sucesivo la creación de nuevas Sociedades dedicadas a la prestación de servicios sanitarios de tipo mercantil.

En los territorios recién liberados, la Jefatura del Servicio Nacional de Sanidad procederá al nombramiento de Comisiones Gestoras para dirigir y administrar las sociedades de asistencia médico farmacéutica.

- - -

Instituto Superior de Enseñanza e Investigaciones Sanitarias.

Por Orden de 29 del actual (B.O. del 30), se establece en Madrid, el Instituto Superior de Enseñanza e Investigaciones Sanitarias (I.S.E.I.S.) integrado por el Hospital Nacional de Infecciosos; Escuela Nacional de Sanidad; Escuela Nacional de Puericultura y de Fisiología; Escuela Nacional de Enfermeras; Instituto Nacional de Higiene; Centro de Lucha contra el Cáncer; y Parque de Sanidad.

x x x  
x

Ministerio de Hacienda.

Aduanas.

Por Orden de 29 del pasado (B.O. de 1 del actual), se rectifica la publicada en el B.O. del día 30 de Mayo último, en el sentido de que el recargo que debe cobrarse por Aduanas en las liquidaciones de los derechos de Arancel durante la primera decena de Abril será de 193 enteros con 91 %.

- - -

Cese y nombramientos.

Por Decreto de 1º del actual (B.O. del 2), cesa en el cargo de Delegado general representante del Gobierno cerca de la sociedad chateluisiana "Los Previsores del Porvenir", Don Felix Benitez de Lago y se nombra para este cargo a Don Eduardo Callejo de la Cuesta.

Por Decreto de 1º del actual (B.O. del 2), cesa en el cargo de Delegado de Hacienda en la Provincia de Madrid, Don Rafael Gimeno Lasala, y se nombra a Don Manuel Carames Gómez.

- - -

Prórroga de Moratoria.

Por Orden de 5 del actual (B.O. del 6), se prorroga la moratoria en la Provincia de Lérida en 30 días naturales a partir de la expiración del plazo anterior.

- - -

Pago de intereses de la Deuda exterior estampillada.

Por Orden de 1º del actual (B.O. del 9), se acuerda a partir de 1º de Abril el pago de los intereses de la Deuda Perpetua exterior domiciliada en el extranjero conforme a la legislación anterior al 18 de Julio de 1936.

- - -

Aduanas.

Por Orden de 8 del actual (B.O. del 11), se señala como derechos de cancel, para la segunda semana del actual mes de Abril, en mercancías importadas y exportadas la cantidad de 194,12 %.

Jefe provincial de Banca.

Por Orden de 12 del actual (B.O. del 15), se dispone, que se constituya en Madrid en funciones de Jefe de Sección provincial de Banca y en Comisión, D. Ramón Canosa, del Servicio Nacional de Banca, Moneda y Cambio.

Fin de moratoria en Castellón y Badajoz.

Por Orden de 15 del actual (B.O. del mismo día), se consideran prorrogadas hasta el 30 del actual las moratorias concedidas a las Provincias de Castellón y Badajoz quedando con esta definitivamente cerrada la concesión de nuevas moratorias a dichas provincias.

Prórroga de Moratoria.

Por Orden de 17 del actual (B.O. del 19), se prorroga por dos meses moratoria concedida a la Provincia de Tarragona.

Liberación de términos municipales.

Por Orden de 17 del actual (B.O. del 19), se dispone que por las secciones provinciales de Banca de las regiones liberadas con posterioridad a la ofensiva de diciembre de 1938, se fijará la fecha de recuperación de los términos municipales sometidos a su jurisdicción, siempre dicha fecha fuese posterior a la ofensiva.

Prórroga de Moratoria

Por Orden de 25 del actual (B.O. del 26), se prorroga la moratoria en Provincia de Barcelona por dos meses a cuyo fin se deberá tener en cuenta la fecha de liberación.

x x x  
x

Ministerio de Industria y Comercio.

Relación de importadores.

En el Boletín Oficial de 2 del actual se publica una relación de importadores que comienza con el número 2.451 "Guillermo García" y termina con el número 2.558 "Baltasar Hernandez", figurando entre ellas la adherida "Compañía Anónima Tranvía de Miranda", con el número 2.482.

En el B.O. de 4 del actual se publica una relación de Importadores

que empieza con Oscar Beiner nº 2.559 y termina, con el nº 2.667 que corresponde a Fernandez Gómez, S.A.

En el B.O. de 5 del actual figura otra relación de importadores que se encabeza con el nº 2.668 de Industrias Sobrereras Españolas S.A., y termina con el nº 2.779 de Rafael Salcedo Nieto, figurando entre las que se relacionan, nuestras adheridas C.A. "Hilaturas de Febra y Coats", "Hispano Olivetti", S.A., "Manufacturas de Corcho Armstrong", S.A., y "Sociedad de Utensilios y Productos Esmaltados".

Así mismo, publica el Boletín Oficial de 6 del actual una relación de importadores, que principia con el nº 2.780 "Cooperativa Cívico Militar Sevillana y termina con el nº 2.895, Tomás Arúe.

En el B.O. de 9 del actual se publica una relación de Importadores que empieza con el nº 2.896 correspondiente a D José Garasa, y termina con el nº 3.002 que corresponde a D. Adolfo T. Simpson, figurando en esta relación nuestras adheridas "Compañía Anónima Basconia" y "Echevarría, S.A".

#### Certificados de Productor Nacional.

El B.O. de 10 del actual, publica una relación de concesiones de certificados de Productor Nacional, por haberse cumplido los requisitos del Reglamento. Entre dichos certificados figura el correspondiente al número 377 de la Sociedad General Azucarera de España, adherida a nuestra Asociación.

#### Relación de Importadores.

En el B.O. de 11 del actual, figura una relación de importadores que comienza con Don M.D. Manjarrés, nº 3.003 y termina con "Metalería General y Artística S.A.", nº 3.216. En esta relación figuran nuestras adheridas "La General Eléctrica Española S.A.", "Eduardo K.L. Barle", "S.A. Pi-restone Hispania", "S.S. Aurverá", "S.A. Cementos Portland de Lemona", "Compañía Soldadora Eléctrica de España, S.A.", "Industrias Textiles de Yute, S.A.", y "Ricardo S. Rolchelt".

En el B.O. de 12 del actual, figura otra relación de importadores, que principia con la "Compañía General de Vidrierías Españolas, S.A.", nº 3.211, y termina con "Paragüería Española", nº 3.429, figurando nuestras adheridas "Cementos Asland, S.A.", "Sociedad Española de Construcción Naval - Astilleros y Talleres de Sestao y Nervión", "Altos Hornos de Vitor-gaya", "S.A. Unión Española de Explosivos", "Tubos Forjados, S.A." y "Minas de Cala".

El B.O. de 13 del actual, publica una relación de Importadores que se encabeza con "La Ibero-Tanagra, S.A.", nº 3.430, y finaliza con "Honorio Arienza", nº 3.653, figurando nuestras adheridas "La Ibero Tanagra, S.A.", "Compañía del Ferrocarril Cantábrico", "Sociedad Ibérica de Construcciones Eléctricas, S.A.", "Girod, S.A.", y "Babcock & Wilcox".

Comité Sindical del Papel.

En el B.O. de 12 del actual, figura la relación de nuevos precios de trapos viejos y papelotes aprobados por el Comité Sindical del papel. La clasificación se hace en dos grupos, figurando en el primero los trapos y en el segundo los recortes y la unidad de peso para fijar el precio, es de 100 Kilogramos, y solamente puede hacerse la venta a la entidad Bectivar y Ca. la cual hará la distribución de las primeras materias entre las fábricas de papel y cartón en la proporción señalada por el Comité Sindical del Papel y Cartón.

Relación de Importadores.

En el B.O. de 14 del actual, se publica una relación de Importadores que empieza con Luis Ferial Saez, Nº 3.654, y termina con la Viuda de Emilio Martínez, nº 3.751, figurando en dicha relación, nuestra adherida la "S.A. Hidroeléctrica Ibérica".

Rama de construcción y reparación de material móvil ferroviario.

Por Orden de 20 del actual (B.O. del 21), se crea la rama de la construcción y reparación del Material Móvil ferroviario, de cuyo contenido ya están informados nuestros lectores por haberles remitido oportunamente, el extracto de los particulares más interesantes de esta disposición.

Rama del Plomo.

Por Orden de 20 del actual (B.O. del 21), se crea la rama del Plomo, de cuya disposición ya tienen conocimiento nuestros adheridos, por haberles remitido un extracto de los puntos de mayor interés de las distintas secciones que forman esta rama, creada al amparo de la ley de 10 de Julio de 1938.

Las principales secciones son: de producción, de transformación, y de comercio, con un Pleno formado por un Presidente, los Presidentes, Secretarios, Vocales natos y Representativos de las tres secciones que integran la rama.

Hilados de Algodón nacionales: Precios.

Por Orden de 15 del actual (B.O. del 28), se aprueban los nuevos precios para dichos hilados considerando que suponen una rebaja de un 10 % como promedio con los señalados en la Orden de 12 de Diciembre de 1938.

El precio por Kilogramo de calidad extra, oscila entre 4,18 pesetas y 9,83 pesetas.

La clase Jumel Natural, entre 6,093 pesetas y 19,534 pesetas; la calidad Sakellar, entre 7,613 y 19,860 ptas., y el extra peinado, entre 8,993 ptas., y 52,267 ptas.

Servicio Nacional de Industrias.Nuevas instalaciones: ampliaciones: cambios de industrias y fábricas.Solicitudes:

Acesorios de maquinaria.— En el B.O. de 26 del actual, figura la petición de Don Eugenio Ugarte, para instalar en Mondragón, una industria de fabricación de grapas para uniones de correas de transmisión.

Aceites.

En el B.O. de 26 del actual, figura la petición de Don Angel Abascal para instalar un molino aceitero en Sevilla.

Alimentación.

Don Eugenio Gómez (B.O. de 4 del actual), solicita autorización para instalar fabricación de quesos en Villavaquerin, y D. Jesús González, para ampliar su industria de extracción de aceite de oliva en Fuentes de Andalucía.

Don Mariano Duaso, de Cascaete, solicita en el Boletín Oficial de 4 del actual, autorización para instalar una refinería de aceite de oliva.

Don Julian Ortega, solicita (B.O. de 14 del actual), autorización para establecer en La Parrilla, una industria de secadero de achicoria.

La Viuda de D. José Moñita, solicita autorización (B.O. de 22 del actual), para instalar una industria de descortezado de legumbres secas.

D. José Hernandez (B.O. del 22), solicita autorización para trasladar su fábrica de molturación de pimiento y elaboración de pimentón en Plasencia.

D. Giuseppe Piano, solicita autorización para instalar en Málaga una industria de fabricación de pastas alimenticias.

Artes Gráficas.

Don Emilio Mañoz, de Béjar, solicita autorización para implantar industria de terminación de fileteaje de bronce para imprenta y fabricación de letras de molde de madera (B.O. de 4 del actual).

"El Día de Palencia", solicita autorización para ampliar su imprenta con dos linotipias de un solo teclado (B.O. del 27).

Calzado.

Don Vicente Garcia Nogales, solicita en el Boletín Oficial de 5 del actual, autorización para instalar en Bilbao una fábrica de calzado.

Caucho y goma.

Don José González, solicita establecer en Tuy, una industria de fabricación de artículos de goma (B.O. del 24).

La S.A. Hijos de Miguel Ruiz, de Burgos, solicita autorización para instalar una fábrica de pisos de goma para alpargatas, y D. Jesús Crespo,

solicita (B.O. del 29), autorización para instalar en Guillarey una industria de goma consistente en pisos y tacones de goma.

#### Cervezas.

Los Sres. Juan y Teodoro Kutz, de San Sebastián, solicitan (B.O. de 4 del actual), autorización para ampliar su industria de fabricación de cerveza.

En el B.O. de 14 del actual, figura la petición de la S.A. "Cervezas de Santander", para renovar la maquinaria destinada al embotellamiento de cerveza.

#### Curtidos.

En el B.O. del 24, figura la petición de Don Cándido Fernández, para instalar en La Estrada una fábrica de curtidos.

#### Electricidad.

La Sociedad Electra Industrial Española, solicita en el B.O. de 13 del actual, autorización para ampliar su central, de Cabra.

Don Jerónimo Arroyo (B.O. de 29 del actual), solicita autorización para establecer una industria de almohadillas, mantas y trajes termoeléctricos.

#### Juguetería.

En el B.O. de 24 del actual, figura la petición de Don José de la Lasa, para instalar en Santofña, una industria para producir jaulas para pájaros y juguetes.

#### Maderas.

En el B.O. de 20 del actual, figura la petición de Don Victor E. Paviard, para ampliar su serrería en Las Palmas.

Don Nemesio Vieites, solicita ampliar su fábrica de elaborar maderas, en Silbeo (B.O. de 29 del actual).

#### Muebles.

Don Bartolomé Bonilla, solicita (B.O. de 4 del actual), autorización para establecer en Sevilla una industria de fabricación de muebles.

#### Papelaría.

Don Dionisio Rodríguez, solicita en el B.O. de 4 del actual, autorización para establecer una industria de fabricación de sobres, bolsas de papel, blocks y similares.

#### Perfumería.

Doña Matilde Serra, solicita autorización para instalar una fábrica de perfumes en Lucanada (B.O. del 22).

Pieles.

La S.A. "Pieles y Lanás" solicita autorización para instalar una nueva industria de deslanaje de pieles y lavadero de lanas (B.O. de 22 del actual).

Porcelana.

La fábrica de loza de la "Cartuja" de Sevilla, solicita autorización para ampliar su industria de cerámica (B.O. de 29 del actual).

Productos Químicos.

"Laboratorios Relex" solicita en el B.O. de 4 del actual autorización para instalar un laboratorio para elaborar específicos.

Don Alfonso Misó (B.O. de 4 del actual), solicita autorización para ampliar el Laboratorio químico establecido en Palma de Mallorca.

En el B.O. de 5 del actual, solicita D. Diego Breñosa autorización para instalar en Santander un Laboratorio de productos farmacéuticos.

La razón social "Aranguren, Sarasa, y Roth", de Pamplona, solicitan autorización para instalar una fábrica de estearina (B.O. de 7 del actual).

Don José M<sup>a</sup> Palacios, solicita autorización (B.O. del 15), para instalar una industria de refinería de naftalina.

La Sociedad "Ibérica de Nitrógeno" de La Felguera, solicita ampliar sus instalaciones de Hidrógeno y Amoniaco (B.O. de 29 del actual).

Tabacos.

En el B.O. de 20 del actual, figura la petición formulada por D. Eufemiano Fuentes, para ampliar su industria de fabricación de cigarrillos en Las Palmas.

Tornillería.

En el B.O. de 20 del actual, se inserta la autorización solicitada por D. Mariano Inchaurza y D. Antonio Larrea, para ampliar su industria de fabricación de tornillería, piezas, etc.

Vidrierías.

En el B.O. de 14 del actual, figura la petición de autorización solicitada por D. Isidoro Delclaux, para ampliar su industria de fabricación de vidrio liso y laminado.

La S.A. "La Industria", solicita (B.O. de 22 del actual), autorización para instalar un horno para fabricación de vidrios de color.

Autorizaciones:

Alimentación.— En el B.O. de 9 del actual, se autoriza a D. Francisco García para ampliar su industria de chocolate en Medina del Campo.

e 16

Calzado.

En el B.O. de 18 del actual, se autoriza a D. Dámaso Arberas, para ampliar su industria de clavazón para calzado.

Cerámica.

En el B.O. de 16 del actual, se autoriza a "Cerámica del Norte", para ampliar su industria de fabricación de material sanitario.

Conservas.

Por disposición publicada en el B.O. de 2 del actual, se autoriza a Joaquín Álvarez Lores, para ampliar una fábrica de conservas de pescado en El Grove (Pontevedra).

En el B.O. de 16 del actual, se autoriza a la Sociedad J. Ribas e Hijos para ampliar su fábrica de conservas de pescados.

Curtidos.

En el Boletín Oficial de 26 del actual, se inserta una Orden autorizando a la S.A. "Tablajeros Unidos", para instalar una fábrica de curtidos en Palma de Mallorca.

Máquinaria.

En el B.O. de 2 del actual, se autoriza a la Constructora Española de Máquinas - Herramientas, para instalar en Villabona (Guipuzcoa) una fábrica de máquinas - herramientas.

Material ferroviario.

En el B.O. de 2 del actual, se autoriza a la "Compañía Auxiliar de Ferrocarriles S.A.", para ampliar su actual fábrica de bandajes y muelles para material ferroviario.

Alcancía.

Se autoriza a D. Eduardo Benjumea, para instalar en Sevilla una fábrica de cordón de seda artificial (B.O. de 2 del actual).

Productos químicos.

En el B.O. de 15 del actual, se autoriza a D. Federico Molini, para ampliar su Laboratorio de especialidades farmacéuticas, en Sevilla.

En el B.O. de 16 del actual, se autoriza a la Viuda de D. Francisco Monero, para ampliar su industria de amianto, en Bilbao, y a "Brasso, S.A.", para instalar un horno de calcinación de caolines nacionales.

Resinas.

En el B.O. de 4 del actual, se autoriza a la Sociedad "Resinas Artificiales", para implantar una nueva industria de resinas artificiales.

Textiles.

En el B.O. de 9 del actual, aparece una orden autorizando a D. José Antonio Flores, para instalar en Burgos una industria de regenerados de lana.

na y algodón.

Tintorería.

En el B.O. de 9 del actual, se autoriza a D. Pablo Roque, para instalar en Sevilla una fábrica de tintorería, blanqueo y apresto de algodonos.

Vidrierías.

Se autoriza (B.O. de 16 del actual), a "Vidrieras de Llodio, S.A.", para ampliar su fábrica de vidrio templado, en Llodio.

Denegaciones:

Alimentación. - En el B.O. de 18 del actual, figura una orden por la que se deniega a D. Edmundo Lonit, autorización para ampliar su industria de fabricación de vinagre.

Curtidos.

En el B.O. de 16 del actual, se deniega a D. Amador Fernández, autorización para ampliar su industria de curtido en Villarramiel (Palencia).

En el B.O. de 18 del actual, se deniega a D. José Puig, autorización para ampliar su industria de curtidos en Hernani (Guipúzcoa).

Jabones.

En el B.O. de 15 del actual, se deniega a D. Antonio Sánchez, la autorización para instalar una fábrica de jabones.

Textil.

Por el B.O. de 9 del actual, se deniega a D. Francisco Goñi, la autorización solicitada para ampliar su industria de tejidos de algodón.

En el B.O. de 16 del actual, se deniega a D. Eduardo Cativiela, la autorización para establecer una fábrica de tejidos de rayón.

x x x x

x

Ministerio de Educación Nacional.

Aplicación de la ley de Propiedad Intelectual.

Por Orden de 14 del pasado (B.O. de 4 del actual), se dispone que el art. 102 del reglamento de 3 de Septiembre de 1930 debe interpretarse en el sentido de que sean deducibles para fijar el total producto de una representación los impuestos que satisfacen las Empresas para Beneficencia y Subsidio pro-combatiente.

Instituto de España: Estatutos.

Por Orden de 24 del pasado (B.O. de 11 del actual), se aprueban los Estatutos del mencionado Instituto a propuesta de la mesa del Instituto de España.

---

Tesoro Arqueológico Nacional.

Por Orden de 3 del actual (B.O. del 22), se dictan normas para la organización y recuento del Tesoro Arqueológico Nacional.

Nombramiento de Director del Centro de Perfeccionamiento Obrero y Oficina Central de Documentación Profesional.

Por Orden de 10 del actual (B.O. del 22), se nombra Director del Centro de Perfeccionamiento Obrero y Oficina Central de Documentación Profesional, a Don Guillermo Krahe Herrero.

Constitución de una Comisión gestora del Patronato de Formación Profesional.

Por Orden de 10 del actual (B.O. del 22), se constituye una Comisión gestora en lugar del Patronato de Formación Profesional que antes existía, y se nombra presidente de la misma a D. Guillermo Krahe Herrero.

Reforma Universitaria.

Por Orden de 25 del actual (B.O. del 27), se publica el Proyecto de ley sobre reforma universitaria, abriéndose un período de diez días para que los claustros universitarios, y los Doctores y Licenciados puedan remitir al Ministerio por medio de los Rectorados las observaciones que su estudio pueda sugerirles.

Instituto de España: Funciones en el orden científico.

Por Decreto de 26 del actual (B.O. del 23), se dispone que por el Instituto de España, se proceda al planteamiento e instauración de nuevas Comisiones, seminarios, laboratorios o Instituciones de carácter científico pudiendo tener su residencia en distintas localidades y estar instalados en los centros universitarios que convenga.

Se creará un centro de estudios filosóficos y matemáticos con sus seminarios: un Seminario Juan "Luis Vives" para pedagogía; un Seminario de Psicología aplicada; un centro de Exploraciones y estudios geográficos; un centro de estudios biológicos y naturales; una sociedad y museo de ciencias naturales con la ordenación de los jardines zoológicos y botánicos; un centro de altos estudios de Física, Química y Mecánica, y un Servicio destinado a la formación de la "Enciclopedia Hispánica".

También se encomendará al Instituto de España el plan, el régimen y la concesión periódica de los grandes premios nacionales.

Creación del "Colegio de las Españas".

Por Decreto de 26 del actual (B.O. del 23), se encarga al Instituto de España la organización de un grupo de enseñanza de Doctorado cuyo conjunto se llamará "Colegio de las Españas", quedando incluidos en el

cuadro docente del Colegio los Seminarios, Laboratorios y otros centros de investigación establecidos por el Instituto de España; las cátedras de las Facultades de Filosofía y Letras, Ciencias exactas, Físicas y Naturales, Derecho y Medicina; cierto número de cátedras sueltas con profesorado fijo fundadas por el Instituto de España; y las cátedras fundadas y sostenidas por los Estados Hispano Americanos en España para desarrollar sus tareas por Conferencias bisemanales.

Se determina quienes tienen el carácter de profesores del "Colegio de las Españas" y las condiciones requeridas para inscribirse como alumnos, siendo la duración de los estudios de dos años en los que aparte de ampliar estudios preparará la tesis para desarrollarla bajo la dirección de un profesor y juzgada ante un Tribunal compuesto por Profesores del "Colegio de las Españas" el cual calificará dicha tesis.

La aprobación de la tesis dará derecho a la obtención del título de "Doctor de las Españas".

Finalmente, a propuesta de la Mesa del Instituto de España, el Ministerio de Educación Nacional, nombrará un Rector del "Colegio de las Españas".

x x x  
x

#### Ministerio de Obras Públicas.

#### Aprobación de cantidades libradas a las Compañías de ferrocarriles.

Por Orden de 28 de Marzo pasado (B.O. de 4 del actual), se aprueba la distribución de la Tasa del 3 % sobre tarifas ferroviarias insertándose lo recaudado por tal concepto de 1º de Julio a 30 de Septiembre de 1938.

El total recaudado asciende a 2.772.721,70 pesetas siendo el número de agentes de 48.026 y corresponde percibir 59,40 ptas., por cada agente del primer grupo, y 27,30 ptas., a los del segundo grupo.

#### Junta de Detasas de Madrid: Nombramiento de Presidente.

Por Orden de 13 del actual (B.O. del 18), se nombra por traslado Presidente de la Junta de Detasas de Madrid a D. Buenaventura José Castro.

#### Junta de Detasas de Madrid: Nombramiento de Secretario.

Por Orden de 20 del actual, se nombra Secretario de la Junta de Detasas de Madrid a D. Laureano Novoa Varela.

#### Comisión de Puertos.

Por Decreto de 26 del actual (B.O. del 28), se constituye una Comisión para la administración de todos los puertos a cargo directo del Estado de la que será Presidente un Inspector del Consejo de Obras Públicas,

y Vocales, el Ingeniero Director de la Comisión, un Representante de los servicios de Navegación y Pesca marítima, un abogado del Estado y un ingeniero del Servicio Nacional de Puertos.

Se disuelve el Negociado de Recaudación de la antigua Dirección general de Puertos cuyas funciones quedan encomendadas a la Comisión administrativa de Puertos.

x x x x  
x

Ministerio de Organización y Acción Sindical.

Magistrado del Trabajo: Nombramiento.

Por Orden de 10 del actual (B.O. del 16), se nombra Magistrado de Trabajo, de Madrid, con carácter interino, a D. Esteban Enrique Rebollar.

- - -

Instituto Nacional de la Vivienda.

Por Orden de 21 del actual (B.O. del 23), se rectifica el texto de los artículos 6º, 7º y 15º de la ley de 19 de Abril actual creando el Instituto Nacional de la Vivienda.

La primera rectificación, se refiere a que el pago de las obras se hará en forma de certificaciones; la segunda, a la forma en que ha de hacerse la concesión de anticipos; y la tercera a que corresponde a la Presidencia al Ministro o al Subsecretario.

:::::::  
:::::  
:::  
: