

LA ILUSTRACIÓN MODERNA DE ECONOMÍA Y FINANZAS



Salamanca.—Magnífico edificio propiedad del Banco del Oeste de España

M A D R I D

Administración: CUESTA DE STO. DOMINGO, 18 1.º

TELEFONO NUM. 17066

PRECIO DE SUSCRIPCION:

Seis meses, 6 pesetas. Un año, 12 pesetas.
Se admiten suscripciones en las principales librerías de España
y América

PRECIO DEL EJEMPLAR: UNA PESETA

Ayuntamiento de Madrid

Madrid --Indicador de la Banca y Seguros

SEGUROS

BANCA

	Telefonos
Banco de Ahorro y Construcción, Prim, 5.	10993
Banco Alemán Transatlántico, P. Prado, 16.	12955
Banco de Avila, Peligros, 1.	10164
Banco de Bilbao, Alcalá, 16.	12866
Banco Central, Alcalá, 31.	11140
Banco Cooperativo Comercio e Industria, Nicolás María Rivero, 6.	13221
Banco de Crédito Industrial, Paseo Recoletos, 6.	53834
Banco de Crédito Local de España, Alcalá, 22.	12850
Banco de España, Calle Alcalá.	11110
Banco Español de Crédito, (Alcalá, 14).	11126
Banco Español del Río de la Plata, Alcalá, 57.	11040
Banco Hipotecario, P. Recoletos, 12.	51610
Banco Hispano Americano, P. Canalejas, 1.	12963
Banco Internacional de Industria y Comercio, Carrera San Jerónimo, 43.	11095
Banco Urquijo, Alcalá, 55.	12840
Banco de Vizcaya, Nicolás María Rivero, números 8 y 10.	11177
Consejo Superior Bancario, Plaza de la Independencia, 8.	16607
Crédit Lyonnais, Alcalá, 10.	11180

BARCELONA

Banco Urquijo Catalán, Capital 25.000.000.

BILBAO

Banco de España, Gran Vía, 10.
Banco Español del Río de la Plata, Director D. Julio Carabias, Plaza Circular, 4.
Banco Urquijo Vascongado, Pl. Circular, 1.

GIJON

Banco Gijonés de Crédito, C. Corrida.
Banco Minero Industrial de Asturias (filial del Banco Urquijo).

OVIEDO

Banco Asturiano de Industria y Comercio.
Banco de España (Sucursal de Oviedo).
Banco Herrero C. de Fruela.
Banco de Oviedo, Pl. Constitución.

SAN SEBASTIAN

Banco Urquijo de Guipuzcoa, Garibay, 46.

Telefonos

Abeille, Serrano, 5.	52337
Automadrid, Avenida Pí y Margall, 16.	16832
Benayas (D. José), Delegado Previsora Hispánica, Pí y Margall, 9.	14596
Cantabria, Sevilla, 12 y 14.	15014
Compañía Adriática de Seguros, Paseo de Recoletos, 5.	14730
Equitativa (Fundación Rosillo), Alcalá 71.	55745
España (S. A.) Av. Pí y Margall, 16.	19876
González y González (D. Emilio), Pí y Margall, 2.	10322
Hispania, Alcalá, 31.	14736
La Gresham, Alcalá, 18.	14325
La Mundial, Mayor, 6 y 8.	12540
La Mutual Franco Española, Sevilla, 3 y 5.	11006
La Sud-América, Avenida Conde Peñalver, 8.	52582
La Unión y El Fénix Español, Alcalá, 43.	12980
Lucero y C. (Reaseguros), Valverde, 1.	14207
Numancia, S. A. Avenida del Conde de Peñalver, 13.	16842
Plus Ultra, Plaza de las Cortes, 6.	12947
Previsores del Porvenir (Los), Avenida del Conde de Peñalver, 22.	14672
Sun Insurance Office, Carrera de San Jerónimo, 37.	12459

BILBAO

"Sun". D.Director general D. Luis Basterra, Alameda de Urquijo, 12.

BANCO DE BILBAO

FUNDADO EN 1857

Capital social: Pesetas 100.000.000
Capital emitido desembolsado (60 millones y Reservas (63 millones):
PESETAS: 123.000.000

Dirección telegráfica: BANCBAO

Barcelona.	Medina de Pomar.	Tafalla.
Bilbao.	Melilla.	Tánger.
Burgos.	Pamplona.	Tarazona.
Castro Urdiales.	París.	Tudela.
Córdoba.	Reus.	Valencia.
León.	Sabadell.	Vitoria.
Londres.	San Sebastián.	Zaragoza.
Madrid.	Sevilla.	

PRINCIPALES OPERACIONES

En España:

Giros, transacciones, cartas de crédito, órdenes telegráficas sobre todos los países del mundo.
Descuentos, préstamos, créditos en cuenta corriente sobre valores y personales.
Aceptaciones, domiciliaciones y créditos comerciales en Bilbao, Barcelona, Madrid, París, Londres, Nueva York, etc., para el "comercio de importación" en limitadas condiciones a los cuentacorrentistas.
Descuentos de letras, documentarias y simples, por operaciones del "comercio de exportación".
Préstamos sobre mercancías en depósito, en tránsito, en importación y en exportación.
Operaciones de Bolsa en las de Bilbao, París, Londres, Madrid, Barcelona, etcétera. Compraventa de valores.
Depósitos de valores, cupones, amortizaciones, conversiones, canjes, renovaciones de hojas de cupones, empréstitos, suscripciones, etc.
Cuentas corrientes y consignaciones a la vista a $2\frac{1}{2}$ por 100; a ocho días preaviso 3 por 100.
Imposiciones en libretas sin vencimiento fijo a $3\frac{1}{2}$ por 100.
Imposiciones a plazo a $3\frac{1}{2}$, $3\frac{3}{4}$ y $4\frac{1}{2}$ por 100, a tres, seis y doce meses, respectivamente.
Cuentas corrientes e imposiciones en moneda extranjera.
Negociaciones de francos, libras, dólares, etc.; afianzamiento de cambio extranjero.

En París y en Londres:

El BANCO DE BILBAO en Londres, único Banco español que opera en Inglaterra, y la Sucursal de París, actúan, ante todo, para fomentar y facilitar el comercio anglo-español y franco-hispano, dedicándose toda su atención y efectuando todas las operaciones antedichas, y de un modo especial el servicio de aceptaciones, domiciliaciones, créditos comerciales, cobros y pagos sobre mercancías en condiciones muy económicas.
Las operaciones de cambio, Bolsa, depósito de títulos, forman parte de la actividad de dichas Sucursales, las que, a petición, remitirán condiciones detalladas.

Banco de Vizcaya

Gran Vía, 1

BILBAO

CAPITAL: 40.000.000 pesetas RESERVAS: 25.000.000 pesetas

BALANCE: 1.796.120.447,76 pesetas

Operaciones que realiza el establecimiento

Descuento y negociación de efectos sobre España y sobre el extranjero. Giros sobre plazas de alguna importancia en todo el mundo. Cambio de monedas y billetes extranjeros. Cartas de Crédito. Cuentas corrientes e imposiciones a la vista. Imposiciones a tres meses. Imposiciones anuales. Depósitos en custodia. Alquiler de cajas de seguridad. Seguros de cambios. Préstamos y créditos con garantía de fondos públicos y valores industriales. Compra y venta de toda clase de valores en las Bolsas de Bilbao, Madrid, Barcelona, París, Londres y Bruselas. Cobro y negociación de cupones y títulos amortizados. Pago de dividendos pasivos por cuenta de clientes. Informes comerciales y sobre valores.

Agencias urbanas

San Francisco, 36; Portal de Zamudio, 4, y Deusto (Ribera), 59.

Sucursales en

MADRID (Nicolás M. Rivero, 8 y 10); BARCELONA (Paseo de Gracia, 8 y 10); VALENCIA (Bajada de San Francisco, 5); SAN SEBASTIAN (Avenida de la Libertad, 10); VITORIA (Dato, número 2); TARRAGONA (Méndez Núñez, 12, bajo); Alcalá de Henares, Alcira, Algorta, Amorabieta, Aranjuez, Baracaldo, Bermeo, Briviesca, Burriana, Calahorra, Castro Urdiales, Cuatro Caminos, Denia, Desierto-Erandio, Dos Caminos, Durango, Eibar, Elizondo, Guernica, Haro, Irún, Lequeitio, Marquina, Martorell, Medina de Pomar, Miranda de Ebro, Ondárroa, Portugalete, San Feliú de Llobregat, San Julián de Musques, Sagunto, Santo Domingo de la Calzada, Sestao, Tolosa, Utiel, Balmaseda, Vendrell y Villanueva y Geltrú

117 Agencias en diferentes provincias

Compañía Trasatlántica

VAPORES CORREOS ESPAÑOLES

SERVICIOS REGULARES

RAPIDO DIRECTO	España-New York.—9 expediciones al año.
RAPIDO:	Norte de España a Cuba y Méjico.—16 expediciones al año.
EXPRESS:	Mediterráneo a la Argentina.—14 expediciones al año.
LINEA:	Mediterráneo, Cuba y New York.—16 expediciones al año.
—	Mediterráneo, Costa Firme y Pacífico.—11 expediciones al año.
—	Mediterráneo a Fernando Póo.—12 expediciones al año.
—	a Filipinas.—3 expediciones al año.

Servicio tipo Gran Hotel-T. S. H., Radiotelefonía, Orquesta, Capilla, etc.

Para informes, a las Agencias de la Compañía en los principales puertos de España. En Barcelona, oficinas de la Compañía: Plaza de Medinaceli, 8.

Banco Hipotecario de España

El Banco Hipotecario hace actualmente, y hasta nuevo aviso, sus préstamos al 5,25 por 100 de interés en efectivo.

Estos préstamos se hacen de cinco a cincuenta años, según la amortización que se estipule, con primera hipoteca sobre fincas rústicas y urbanas, dando hasta el 50 por 100 de su valor, exceptuando los olivares, viñas y arbolados, sobre lo que sólo presta hasta la tercera parte de su valor.

Además de estos préstamos hipotecarios, abre créditos reembolsables a corto plazo para la construcción de edificios.

En la actualidad abona este Banco a las imposiciones en cuenta corriente:

1 por 100 de interés anual por las reembolsables a la vista hasta 250.000 pesetas.

1,25 por 100 ídem íd. a ocho días vista y hasta igual suma anterior.

1,50 por 100 ídem íd. a tres meses.

PASEO DE RECOLETOS, NUMERO 12

ALBUM DIPLOMATICO Y CONSULAR



S. E. EL CONDE DE PERETTI DE LA ROCCA
EMBAJADOR DE FRANCIA EN ESPAÑA

A ROC

LA ILUSTRACIÓN

MODERNA

REVISTA IBERO-AMERICANA

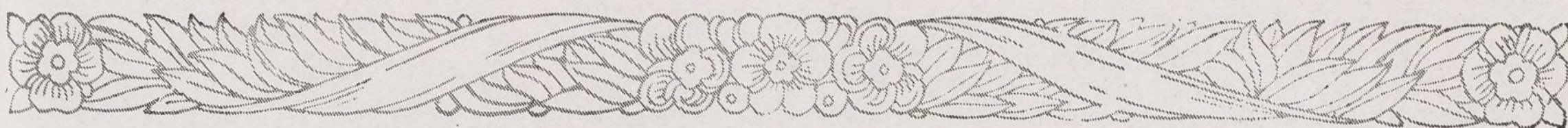
ECONOMIA-FINANZAS-TURISMO

BANCA - SEGUROS - FORROCARRILES - TRANVIAS - ELECTRICIDAD - MINERIA - METALURGIA
NAVEGACION - OBRAS PUBLICAS - ARQUITECTURA - CONSTRUCCION - AGRICULTURA - GANADERIA
AUTOMOVILISMO - AVIACION - INGENIERIA - INDUSTRIA Y COMERCIO

SEGUNDA EPOCA

MADRID, SEPTIEMBRE 1928

AÑO II - NÚM. 13



ALBUM DIPLOMATICO Y CONSULAR

EXCMO. SR. CONDE DE PERETTI DE LA ROCCA

EMBAJADOR DE FRANCIA EN ESPAÑA



PRESENTAR en el breve espacio de que disponemos a una personalidad del relieve y significación que tiene este ilustre diplomático, es tarea difícil de efectuar, si se quiere cumplirla debidamente.

La figura insigne de uno de los más esclarecidos miembros del Cuerpo diplomático francés, no puede encerrarse en tan estrecho marco; pero esta misma grandeza tiene en cambio una ventaja innegable que suple con creces el inconveniente apuntado: es la circunstancia de que con sólo consignar el nombre del Excelentísimo Sr. Conde de Peretti de la Rocca, basta para que todos nuestros lectores se den cuenta inmediatamente de que nos referimos a una de las personalidades que más honran y enaltecen a la Patria en que han nacido.

Haremos constar, sin embargo, algunos de los más salientes datos biográficos. Nació el 25 de diciembre de 1870 y entró en la carrera diplomática en diciembre de 1893, como agregado, durante algunos años, al Ministerio de Negocios Extranjeros en París. Después fué sucesivamente Encargado de Francia en el Brasil, Venezuela, Uruguay, Chile y Méjico. Encargado después de la Dirección de Asuntos de América en el Ministerio, cargo que tuvo que dejar por ser nom-

brado Consejero de Embajada en Wáshington, donde permaneció cuatro años, regresando para ocupar el cargo de Subdirector de Asuntos políticos en París. Después fué nombrado Ministro de Francia en La Habana, y luego Delegado de la Residencia General de Francia en Marruecos. Desde el mes de marzo de 1920 hasta su nombramiento de Embajador de Francia en Madrid (24 de octubre de 1924) dirigió, en el Ministerio de Negocios Extranjeros, los asuntos políticos y comerciales.

Hoy ocupa, con satisfacción general, el alto cargo de Embajador de Francia en España, y en los cuatro años que lleva desempeñando tan elevado puesto, ha demostrado poseer una inteligencia y talento excepcionales; y tanto por los merecimientos y prestigios elevadísimos que disfruta como por su extraordinaria simpatía, cuenta con infinitas amistades en Madrid, como las alcanzó en cuantas poblaciones tuvo residencia.

El Conde de Peretti de la Rocca ha puesto en juego toda su gran competencia y mucho valer en diversas cuestiones que tanto interesaban a su nación, cuya amistad con España es cada día más fraternal.

Reciba S. E. nuestro parabién.



Las sociedades anónimas y sus particulares

Para los que observan de cerca la estructura y desenvolvimiento de las agrupaciones mercantiles creadas bajo el símil de sociedades anónimas, seguramente no habrá pasado inadvertido el fenómeno, curioso si se quiere, que ofrece frecuentemente la masa de tenedores de las acciones representativas del capital operante de aquellas instituciones. Según el criterio que fácilmente se colige por esta observación, la gran familia de accionistas quedó dividida en dos castas: una, que podría tacharse de preferida, es aquella en la que tienen acceso los poseedores de un número de títulos que, apartándose de lo común, se adjudican por ello la ingerencia en el gobierno de la asociación, de la que, por ese solo hecho, muy bien pudieran titularse verdaderos dueños y orientadores de sus actividades. La otra rama la constituyen aquellos tenedores que, por razón del cúmulo de sus modestas disponibilidades, entra en sus cálculos invertir éstas en la adquisición de un reducido número de acciones, a fin de conservarlas en cartera y percibir periódicamente el producto del dividendo activo por corte del cupón a que tan aficionada es nuestra psicología, sin parar mientes en si la administración de la sociedad se ajusta a un patrón desprovisto de impurezas, o si en aquella ejerce su pernicioso influjo el error o negligencia.

Nos referimos, claro es, a acciones admitidas para su cotización en el mercado bursátil, dándolas con ello un carácter marcadamente popular, ya que las que no fueron revestidas de ese privilegio, aun siendo parejas en punto a respetabilidad, no gozan del público asenso por su falta de contratación mediante intervencional oficial.

Conocida es la legislación promulgada en materia de emisión de signos de capital anónimo, y que vienen a distinguirse en acciones al portador y acciones nominativas, no alcanzando aquéllas la cualidad de éstas hasta que, cuando menos, no se haya atendido al pago de su liberación en cuantía equivalente a la mitad de su valor nominal.

Es circunstancia frecuente en la constitución de una compañía de la índole que nos ocupa, la de que sus elementos gestores recaben en principio, del capital afluente, la aportación de una parte del valor del título representativo de una acción. La táctica no deja de reportar sus naturales ventajas, y éstas tienen su reflejo en el balance social de la entidad, cuyo activo experimentará el aumento susceptible del dinero que falta por ingresar en caja por la total liberación de título, partida, por consiguiente, de fácil e inmediata realización, mientras que para el poseedor de la acción ello ha de representar un forzoso compromiso de cumplimiento ineludible, toda vez que de otro modo, y después de cumplidos los trámites legales de rigor, veríase privado del derecho de posesión que hasta llegado ese momento se le reconocía adjudicado. Otra de las conveniencias que ocasiona el procedimiento, es la de que la sociedad, al acordar el señalamiento de un dividendo activo, su porcentaje ha de calcularse precisamente sobre la cantidad desembolsada a cuenta del valor intrínseco de la acción.

Pero nos desviamos del intento que nos movió en el comienzo de estas líneas, y que fué el de pretender ofrecer al lector una, a modo de prueba, de la capciosa influencia bajo la cual puede encauzarse la marcha de una sociedad anónima por una minoría de tenedores que detentan una buena parte de las acciones circulantes.

Sin negar la existencia de una ley de Contabilidad, con arreglo a la cual han de acomodarse los balances, y dentro de éstos obedecer la reglamentación impresa, es indudable que la práctica ofrece ocasiones, que, unas veces

por vicisitudes y otras por oligarquías en los negocios, no es tarea fácil establecer en el activo la contrapartida que corresponde al pasivo, si es que ha de transigirse con el natural desarrollo de la cuenta denominada "Pérdidas y Ganancias". Llegado este momento anómalo, parece natural que en el modesto accionista se despierte el temor por el riesgo que suponga se hallen expuestos los intereses que colocó, y que ha de traducirse en una aminoración del volumen del dividendo acostumbrado a percibir, cuando no la provisional supresión de éste, con la consiguiente desestimación del precio efectivo de la acción. El poseedor de títulos en gran escala, aun sujeto a soportar las mismas contingencias, ha de presenciar el momento con la serenidad que le concede su autoridad, por razón del medio, dentro de la sociedad, circunstancia que ha de servirle de pretexto para buscar y obtener soluciones transitorias, y acudir al mercado de valores a realizar beneficios, según frase consagrada por estas conmociones bursátiles.

SANTIAGO CEREZO

Los billetes de Banco

Sumario: El papel moneda.—Inconvenientes y ventajas.—El fuego y el dinero.—Objeción respondida.—Billetes incombustibles.—En Alemania.—La materia escogida.—Rarísima cualidad.—Dificultades.—Los colores.—El numerario del porvenir.

Sabido es que las ventajas que para el comercio tienen indudablemente los billetes de Banco, aceptados hoy en todas las naciones cultas, están, sin embargo, hasta cierto punto, compensadas con no pocos inconvenientes.

No nos referimos en estas líneas a aquellos que, más que de la naturaleza misma del papel-moneda, proceden de la mala administración del mismo, de los vicios de circulación o de la marcha que a ésta le imprimen los Bancos o las Sociedades. Nos referimos única y exclusivamente a aquellos riesgos que el tenedor de tales documentos corre, y entre ellos, el primero es el de que puedan ser susceptibles de quemarse.

No pocos casos podrían citarse, por desgracia, de incendios en los que el devorador elemento ha reducido a cenizas grandes cantidades de papel-moneda, sumiendo en la miseria a familias que tenían todos los ahorros y no poseían las costosas cajas de hierro.

Se dirá que, en el caso de un siniestro de esta índole e importancia, también las monedas de metal se funden; pero a esto diremos que, aun en tales casos, fundidos o no, allí quedará el oro, la plata o el cobre, y fácil le será a la ciencia separar aquel metal de otros restos y volverle a dar su valor, con una diferencia muy pequeña de menos.

Pero con el billete de banco, de papel, no puede hacerse esto, y quemado aquél, la pérdida es segura y cierta para su poseedor en toda su totalidad.

Ahora bien; ¿hay medio de evitar este riesgo? Desde luego puede contestarse afirmativamente: los llamados hoy billetes incombustibles resuelven casi en un todo el problema, y antes se reducirá a líquido una moneda que ellos dejen de perder sus caracteres más salientes.

Actualmente se están realizando trabajos y ensayos en Alemania, de los cuales se hacen eco varias revistas científicas europeas, encaminados a hallar la norma para fabricar el billete del modo más barato posible y con mejores garantías de seguridad para el poseedor del mismo.

Todo el mundo sabe que existe una materia que resiste las más altas temperaturas, que es

incombustible y que se llama amianto; pues bien, haciendo los billetes de esta substancia queda así resuelto el problema.

El amianto, por otra parte, no es muy caro de obtener, y se teje de una manera fácil y sencilla, como se ha visto al hacer con él las telas incombustibles.

Una dificultad, sin embargo, se ha presentado en los primeros momentos a los ingenieros que actualmente estudian esta fabricación, y es la de los colores; pero se está muy cerca de lograr en la estampación de aquéllos gran firmeza, y ya que no en todos los matices, obtenerla casi absoluta en algunos, que serían la clave o contraseña de su valor, número, serie, etcétera.

Si, como se cree, el éxito corona estos ensayos, acaso dentro de poco podremos admirar los billetes incombustibles de amianto, que, con las monedas de aluminio, constituirán dos agradables novedades.

P. TIK

LA MUNDIAL

Sociedad Anónima de Seguros

En el domicilio de esta Sociedad (Mayor, 6 y 8), y bajo la presidencia del ilustrísimo señor D. César A. de Arruche, se celebraron las juntas extraordinaria y ordinaria de suscriptores para examinar las liquidaciones de la Cooperativa de capitales de 1918 y la de contraseguro de 1927, Memoria, cuentas y balance.

Resulta de ellos que las suscripciones de pólizas conseguidas por La Mundial en el ejercicio de 1927 alcanzaron la cuantiosa suma de 32.733.250 pesetas, que marca el máximo de producción en España de las cantidades similares.

De la liquidación de la Cooperativa de capitales de 1918 aparece que a cada póliza completa han correspondido pesetas 1.432,10 por cada 1.000 suscriptas, y en las reducidas, por cada 100 pesetas, 142,29; cantidades algo superiores a las del ejercicio anterior, no obstante haber sido éstas de gran importancia.

En cuanto al contraseguro, percibirán los beneficiarios de pólizas cuyos asegurados fallecieron en 1927, pesetas 176,92 por cada 100 desembolsadas.

Visto este resultado tan favorable, varios asociados hicieron uso de la palabra, coincidiendo en sus elogios al personal directivo por su acertadísima gestión, y considerando además que el celo del director, D. Santiago Senarega, y del subdirector, D. Antonio Peláez, viene demostrándose desde el primer momento, siendo producto de una labor intensísima y abrumadora, propusieron que los suscriptores solicitaran del señor ministro correspondiente la concesión de la medalla del Trabajo para los citados señores Senarega y Peláez. Así se acordó por aclamación, juntamente con un voto de gracias a todas las personalidades que constituyen el Consejo de Administración de La Mundial.

El presidente, señor Arruche, agradeció en discretísimas y elocuentes frases el acuerdo.

Finalmente se celebró a continuación la junta general ordinaria, aprobándose la Memoria y cuentas de las Cooperativas con el balance de 1927, dándose por terminada la reunión en medio del mayor entusiasmo.

En el próximo mes de Octubre publicaremos un magnífico número extraordinario, que por su interés e importancia esperamos ha de ser del agrado de nuestros lectores.

Banca y Bolsa

El pago en oro efectivo de los derechos de Aduanas

La "Gaceta" del día 2 del actual publica una Real orden de Hacienda disponiendo que a partir del día 10 del actual las Aduanas nacionales exigirán el pago del 25 por 100 de los derechos arancelarios de las mercancías extranjeras que en régimen de importación se despachen desde esta fecha en adelante, en moneda de oro efectiva o en cheques o en moneda convertible en oro, librados, endosados o avalados por el Banco de España, el Banco Exterior y cualquier Banco o banquero español inscripto en la Comisaría Regia de la Banca Privada o Banco extranjero establecido en España.

Para dicho pago serán admitidas por su valor nominal las monedas de oro de cuño español, y por su paridad intrínseca, las monedas de oro de los demás países que tengan el patrón oro, y los cheques representativos de las mismas monedas librados sobre los países que señale la Dirección general de Aduanas.

El 75 por 100 restante podrá hacerse efectivo en moneda corriente, con el aumento del recargo del cambio que corresponda.

Quedan exceptuadas de este régimen las mercancías que se importen en paquetes postales o comerciales, aplicándoseles el actual sistema respecto a la moneda exigible para el pago de los derechos aduaneros.

Las fracciones inferiores a 10 pesetas y los adeudos por declaración verbal que efectúen los pasajeros, podrán pagarse, como hasta ahora, en moneda de plata, con el recargo correspondiente que fije periódicamente el Ministerio de Hacienda.

¡No habrá más impuestos!

El ministro de Hacienda ha declarado que, en vista de la situación de su departamento, no habrá otros impuestos, ni serán recargados los existentes.

Unión Eléctrica.

Se calcula que a fin de este año los beneficios subirán a más de un millón de pesetas sobre el año anterior, deducidas las cargas financieras.

Banco del Oeste de España. Salamanca.

Este importantísimo Banco, que cada día aumenta el número de sus clientes, tiene un capital de 10.000.000 de pesetas totalmente inscrito.

Su Consejo de Administración lo componen: *Presidente*, D. Bernardo Olivera Sánchez. *Vicepresidente*, D. Manuel Mirat Domínguez. *Vocales*: D. Antonio Sánchez García-Borreguero, D. Miguel Iscar Peyra, D. Juan Manuel de Urquijo y Ussía, D. Valentín Ruiz Senén, D. Luis García Romo, D. Manuel Madruga Noreña, D. Fernando D. Zaballa, Don Francisco Mpioz García, D. Alipio Pérez Talertero y D. Ricardo González Martín.

Consejeros honorarios, D. Máximo Ortiz de Urbina y D. Jacinto Soler y Garrote.

Gerente general, D. Miguel Fernández y Daus.

Tiene este Banco sucursales en Alca de Torres, Ciudad Rodrigo, Coria, Hervás, Jaráiz de la Vera, Miajadas, Peñaranda, Plasencia,

Valencia de Alcántara, Vitigudino y Zafra, realizando toda clase de operaciones bancarias.

Su Caja de Ahorros abona intereses del 4 por 100, y sus imposiciones a plazo fijo, interés variable según el período de la imposición.

El Banco del Oeste de España, cuyo artístico y magnífico edificio, de su propiedad, reproducimos en la cubierta de este número, es de los que más crédito y clientela han adquirido en toda la región.

Administración de valores de la cotización oficial.

La Junta Sindical, con arreglo a las facultades que le confieren el Código de Comercio y los reglamentos general de Bolsas e interior de la de Madrid, ha acordado que se admitan a la contratación pública bursátil e incluyan en la cotización oficial de esta Bolsa de Comercio, 14.000 acciones, de 500 pesetas nominales cada una, representativas del capital social de la Sociedad anónima "Laviada", Talleres de esmaltaría, fundición y construcciones metálicas. De ellas, 2.000 son preferentes, y van numeradas del 1 al 2.000; y 12.000 son ordinarias, con numeración del 2.001 al 14.000. Todas son completamente liberadas al portador, disfrutando las preferentes de un 6 por 100 anual preferente y acumulativo.

Igualmente son admitidas a la contratación pública de la Deuda municipal emitida por el Ayuntamiento de Sevilla para las obras de reforma, las obligaciones números 20.001 al 60.000, ambos inclusive; títulos que, unidos a los 20.000 anteriormente emitidos, constituyen la totalidad de la emisión referida, por un valor de 30 millones de pesetas.

El nuevo horario de Bolsa.

Las horas oficiales para la contratación, desde el día 1 de octubre próximo hasta el 30 de junio de 1929, ambos inclusive, serán de trece y media a diez y seis.

Las sesiones de Bolsa de los sábados, durante los meses de octubre a mayo, ambos inclusive, se celebrarán de once a doce de la mañana.

Banco Urquijo

El Consejo de Administración de este Banco, haciendo uso de la facultad que determina el artículo 36 de los estatutos, ha acordado el pago, a cuenta de los beneficios de este dividendo consistente en 45 pesetas por título, siendo de cargo del accionista los impuestos correspondientes.

El pago se hará a partir del día 1 del próximo mes de octubre, contra cupón núm. 15, todos los días laborables, a las horas de Caja, en el Banco Urquijo Vascongado, Bilbao; Banco Urquijo de Guipúzcoa, San Sebastián; Banco Urquijo Catalán, Barcelona; Banco Minero

Industrial de Asturias, Gijón; Banco Urquijo, Agencia de Sevilla, y Banco del Oeste de España, Salamanca.

Madrid, 15 de septiembre de 1928.—El presidente del Consejo de Administración, *Marqué de Urquijo*.

Intereses y dividendos anunciados.

Banco Hispano-Colonial.—A partir del 1 de octubre reintegra por su valor nominal las 2.691 obligaciones al 6 por 100 que la Junta de Fomento de Melilla tiene hoy en circulación. También satisface el cupón de dicha fecha, sin impuestos.

Unión Alcohólica Española.—Desde el 1 de octubre paga el cupón 39, pesetas 12,50, menos impuestos (pesetas 11,283).

Banco Hipotecario de España.—Satisface desde el 1 de octubre el cupón semestral de las cédulas hipotecarias 4 por 100, pesetas 10, menos impuestos (9,032, líquido).

Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante.—Desde 1 de octubre paga el cupón vencimiento fin septiembre de las obligaciones serie A, 5 por 100, primera hipoteca de Valladolid a Ariza; B, 4 y medio por 100; D, 4 por 100; E, 4 y medio por 100; F, 5 por 100; G, 6 por 100; H, 5 y medio por 100; I, 6 por 100; J, 5 por 100; T, B, F, emisiones 1886 y 1887, 2 y cuarto por 100, a pesetas 11,28, 10,16, 9,06, 5,075, 6,76, 6,220, 6,76, 5,64 y 5,046, líquidos, respectivamente.

Crédito Navarro.—Pide el último plazo de las acciones de la tercera emisión (312,50 pesetas).

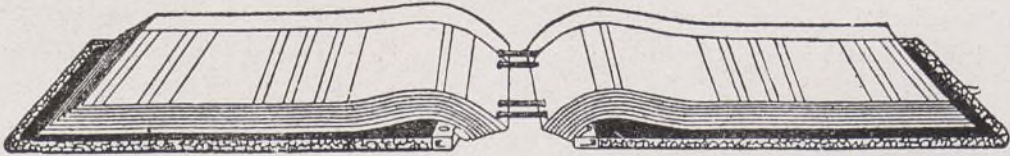
Compañía Madrileña de Alumbrado y Calefacción por Gas.—Paga pesetas 0,50 a las acciones privilegiadas, segunda categoría, como dividendo correspondiente a 1927, y 12,50 a las privilegiadas de la primera, a cuenta del dividendo del ejercicio 1928, deduciéndoles los impuestos.

Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.—Desde el 1 de octubre paga los siguientes cupones: el 21 de las obligaciones Andaluces 5 por 100, emisión 1918 (pesetas 11,33, líquido); el 16 de las al 6 por 100 (13,54); el 30 de las al 4 y medio por 100, B.—A. (10,18), y el 116 de las obligaciones Córdoba-Málaga, a 7,25, menos impuestos.

Materiales Hidráulicos Griffi, S. A.—A partir del 1 de octubre próximo hará efectivo el cupón 5 de sus bonos al 7 por 100, pesetas 7,80, impuestos deducidos.

Sociedad de Electricidad del Mediodía.—Repartirá 50 pesetas por acción a cuenta del capital, desde el día 5 del próximo octubre.

EDIT. ELÉXPURU., S. A. - BILBAO - IMPRENTA - LITOGRAFIA LIBROS RAYADOS



Especialidad: Libros y carpetas de hojas cambiables marca EME-Ediciones de obras
Pídanse catálogos - Alameda de Mazarredo, 16, Bilbao - Teléfono 1487

LA ECONOMIA AMERICANA

ARGENTINA

Los impuestos internos en la Argentina en 1927.—(I. D. E. A.).—Según la Memoria que la Administración General de Impuestos Internos ha entregado al ministerio de Hacienda de la República Argentina, en el año 1927 se han recaudado 115.642.101 pesos, contra 113.075.500 pesos en el año anterior, lo que representa una diferencia a favor del período de que tratamos, de 2.566.601 pesos. El aumento mayor registrado ha sido en la partida de los alcoholes, cuyo excedente en el año 1926 llegó a 1.584.107 pesos. En la Memoria citada se hace constar que de los 17 impuestos que recauda la Administración General, sólo en cinco se anotaron disminuciones, si se comparan las entradas del año último con las del anterior, siendo la más importante la que afecta al impuesto sobre bebidas alcohólicas. En los otros 12 impuestos se registraron aumentos, sobresaliendo los correspondientes a específicos y seguros, que a pesar de no ser los de mayor rendimiento, acusan alzas de más de 300.000 pesos cada uno. Algunos de estos impuestos demuestran claramente que la producción nacional ha conseguido ya eliminar casi totalmente a la importación, lo que acontece, por ejemplo, con los fósforos y la cerveza, producto este último del que se fabricaron durante el año pasado 212.684.080 litros y se consumieron 198.657.500. En el documento que estudiamos se da cuenta asimismo de la producción tabacalera argentina, que llegó en 1927 a 5.751.168 kilogramos de tabaco en hoja, correspondiendo 2.552.825 a la provincia de Corrientes, 2.218.447 a la de Misiones, 962.394 a la de Salta, 4.752 a la de Tucumán y 12.750 a otras provincias y territorios.

BRASIL

La Deuda pública de los Estados Unidos del Brasil.—(I. D. E. A.).—La Deuda pública de los Estados Unidos del Brasil ascendía en 31 de diciembre del año próximo pasado a libras esterlinas 109.284.477, 156.890.267 dólares y 335.553.830 francos, lo que significa un aumento de 6.853.677 libras esterlinas y de 36.506.433 dólares, y una disminución de 935.067 francos, en comparación con la del mismo período de 1926, debiéndose aquel aumento a la conversión de la Deuda Interna flotante en empréstito extranjero consolidado. La Deuda Interna consolidada alcanzó el día último de diciembre de 1927, 2.435.367.300 mil reis, o sea 43.306.000 mil reis más que en la misma fecha de 1926. Esta alza fué debida, en primer lugar, a la emisión de certificados al portador, que importaron 8.456.000 mil reis, y en segundo, a las obligaciones contraídas durante los dos años anteriores y a los 43.134.000 mil reis de los pagarés de los ferrocarriles.

COSTA RICA

La Hacienda de Costa Rica en el año 1927. (I. D. E. A.).—El producto de las rentas nacionales de la República de Costa Rica en el año próximo pasado, según datos de la Secretaría de Hacienda y Comercio, ascendió a 30.584.122 colones, contra 27.417.349 en el año 1926, lo que representa un aumento líquido de 3.166.773 colones. Dichas rentas se distribuyeron como sigue: Aduanas, 16.187.155 colones (San José, 8.464.470; Puerto Limón, 4.595.105; Puntarenas, 2.984.795, y Sixoala, 142.784); licores, 5.478.810; ferrocarril al Pacífico, 2.563.878; impuestos fijos a la exportación, 2.144.336 (café, 2.034.478); impuestos de conversión, 902.246; impuestos directos, 560.030; patentes, 554.468; impuestos eventuales, 455.271 (compra de bonos de la Deuda inglesa, 205.888; exportación de maderas de Colorado, 53.925; arrendamiento lotes Milla

Marítima, 25.011; impuesto sobre seguros, 22.496; multos, 15.944; timbres emigración, 13.773); correos, 534.005; timbres, 399.649; exportación de bananos, 306.032; papel sellado, 236.606; telégrafos, 232.392; Registro público, 100.939 colones, etc. Los gastos ascendieron en 1927 a 23.319.188 colones, correspondiendo 4.545.632 al servicio de la Deuda pública; 4.602.209, a la cartera de Fomento; 3.684.967, a la de Educación pública; 3.216.130, a la de Hacienda; 2.627.421, a la de Seguridad pública; 2.474.204, a la de Gobernación y Policía; 817.265, al Poder judicial; 429.354, al Poder legislativo; 492.645, a la cartera de Beneficencia; 303.644, a la de Relaciones Exteriores; 75.824, a la de Justicia, y 49.886 colones a la cartera de Culto.

ECUADOR

La situación financiera del Ecuador.—(I. D. E. A.).—Desde julio de 1925 hasta junio de 1928, el Gobierno del Ecuador ha reducido su Deuda interna desde 49.000.000 de sucres a 17.000.000, y ha atendido su Deuda externa con el pago de 23 cupones de intereses semestrales de los bonos de la sal; de ocho cupones de los bonos condors; de dos cupones de los bonos comunes del ferrocarril, y de ocho cupones de los bonos preferentes del mismo. El Gobierno de Quito ha amortizado, además, 4.400.000 sucres de la Deuda externa, y tiene depositados en el Banco Central 2.500.000 para pagar puntualmente el servicio del segundo semestre de dicha Deuda, que se dispone, por otra parte, consolidar. Los bonos preferentes del ferrocarril han quedado por completo amortizados. El actual presupuesto de la República del Ecuador importa 52.000.000 de sucres, incluyendo 5.000.000 para el servicio de la Deuda, y el superávit del presupuesto en los seis primeros meses del año actual se calcula en más de 6.000.000 de sucres. Las reservas en oro del Banco Central del Ecuador se elevan a más del 100 por 100 de los billetes en circulación. Los datos que se acaban de consignar demuestran claramente que las reformas financieras llevadas a cabo desde 1925 por el Gobierno de aquel país han dado un feliz resultado. Téngase en cuenta que los ingresos del presupuesto actual de aquella nación, comparados con los de 1925, arrojan un exceso para este año de 16.000.000 de sucres, y que la inestabilidad de los cambios sobre el extranjero ha desaparecido por efecto del restablecimiento del talón oro y de las leyes de ordenación bancaria y de reorganización de la Hacienda.

PERU

El Banco Hipotecario del Perú. (I. D. E. A.). El Congreso de la República peruana ha dictado una ley creando una compañía anónima de responsabilidad limitada, con la denominación de "Banco Hipotecario del Perú", cuyo término de duración será de cincuenta años, contados desde la fecha en que comience sus operaciones, pudiendo prorrogarse por un nuevo período de cincuenta años. La oficina principal del Banco estará radiada en la ciudad de Lima, pero el directorio podrá autorizar el establecimiento de las sucursales y agencias, así como el nombramiento de los agentes financieros y corresponsales que considere necesarios o convenientes, dentro o fuera de la República. El capital del Banco será de 1.500.000 libras peruanas, y constará de 150.000 acciones de un valor nominal de 10 libras peruanas cada una, que se emitirán a la par, dividiéndose en acciones de las clases "A", "B" y "C". Las 50.000 acciones de la clase "A" serán suscritas y poseídas solamente por el Estado; las 50.000 de la "B" lo serán únicamente por el Banco o instituciones bancarias constituidas en la República o que realicen operaciones dentro

de ella, o por el Estado, y las de la "C", por las Municipalidades y por el público en general o por el Estado. El Banco podrá realizar las operaciones siguientes: Hacer préstamos garantizados por primeras hipotecas sobre fundos rústicos, situados dentro de la República; hacerlo igualmente sobre fundos urbanos situados en ciudades o pueblos de la República; hacer préstamos a las Municipalidades de la República, garantizados por primeras hipotecas sobre inmuebles o sobre el producto bruto de rentas específicas de dichas corporaciones; comprar o adquirir en otra forma, vender o enajenar hipotecas dadas en garantía de préstamos sobre propiedades; encargar por su cuenta la cobranza y administración de las rentas de los Municipios; emitir cédulas y comprar, vender o negociar éstas; comprar, poseer y vender bonos, vales y otros valores del Gobierno del Perú, de los Estados Unidos de América y del Reino Unido de la Gran Bretaña; suscribir, pagar y poseer acciones del capital del Crédito Agrícola Intermediario del Perú, siempre que no excedan de un tercio a la par del capital pagado y fondo de reserva del Banco; adquirir en todo o en parte el activo o el negocio de las secciones o filiales hipotecarias de los Bancos locales que existen en el Perú; hacer préstamos garantizados por primeras hipotecas sobre tierras de cultivo irrigadas por el Estado, etc. El Directorio constará de nueve miembros, tres designados por el Estado, tres elegidos por los Bancos y tres representantes de los tenedores de la clase "C".

PUERTO RICO

Las exportaciones de café de Puerto Rico. (I. D. E. A.).—La exportación de café de Puerto Rico en el año fiscal 1926-27 alcanzó 19.354.000 libras, con un valor total de dólares 5.748.000, de los cuales corresponden a los Estados Unidos 52.000. Desde hace diez años la exportación de café de Puerto Rico ha sufrido frecuentes oscilaciones, como se verá por los datos de la exportación que copiamos seguidamente, y que se refieren al último decenio: 1916-17, 5.892.000 dólares (Estados Unidos, 32.000); 1917-18, 5.505.000 (39.000); 1918-19, 6.066.000 (69.000); 1919-20, dólares 9.034.000 (265.000); 1920-21, 5.353.000 (39.000); 1921-22, 4.317.000 (13.000); 1922-23, 3.188.000 (14.000); 1923-24, 4.596.000 (71.000); 1924-25, 6.675.000 (67.000), y 1925-26, 7.071.000 dólares (Estados Unidos, 170.000). El promedio de precios por libra ha variado también frecuentemente, pasando de 0'141 dólares en 1921-22 a 0'210 en 1923-24, a 0'260 en 1925-26 y a 0'290 dólares en 1926-27.

URUGUAY

El servicio de Correos en la República oriental del Uruguay en el año 1927.—(I. D. E. A.). De acuerdo con los datos facilitados recientemente en la Dirección General de Estadística de la República oriental del Uruguay, el total general de piezas recibidas y expedidas por las oficinas de Correos de la nación, ascendió en 1927 a 134.607.237, o sea la cifra mayor que registra el quinquenio 1923-27, representando un aumento de más de 8.000.000 de piezas sobre el año 1923. La suma recaudada por el servicio de Correos llegó en el año próximo pasado a 1.927.342 pesos contra 1.649.410 pesos ingresados en el año anterior, lo que significa, además, un alza de más de 400.000 pesos sobre 1923, en el que los ingresos de Correos sólo llegaron a 1.512.608 pesos. El número de giros expedidos para el exterior por las oficinas correspondientes fué de 9.423, con un valor de 141.182 pesos. La suma mayor girada lo fué para la República Argentina, 111.456 pesos, siguiéndole Italia, con pesos 19.489.

SEGOVIA



Vista general



Vista del Alcázar



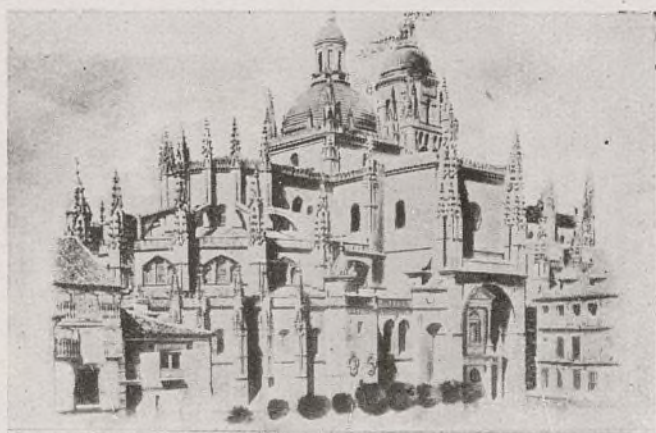
Paisaje en el río Eresma



Torreón de Arias Dávila



El Alcázar (otra vista)



Vista general de la Catedral



Plaza Mayor (quiosco)



Santa Cruz

VALLADOLID



Palacio Municipal.—Plaza Mayor



San Gregorio (Patio)



Campo Grande.—Paseo Central



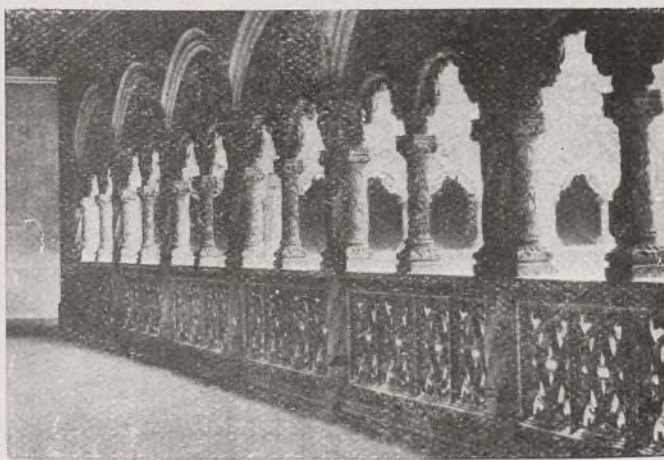
Torre, Catedral y Corazón de Jesús



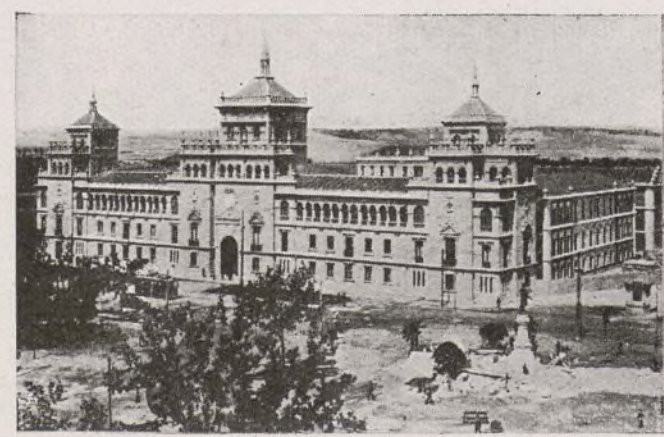
Torre de la Antigua



Instituto General y Técnico



San Gregorio (Claustro)



Academia de Caballería

La incautación de las líneas de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España

El ministro de Fomento ha publicado en la *Gaceta* el decreto de incautación de las líneas de que es concesionaria la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Cáceres y Portugal y del Oeste de España.

En el preámbulo—que es muy extenso—alude el ministro a la implantación del actual régimen ferroviario, que definió una política ferroviaria basada en el consorcio entre las Compañías y el Estado, y que ha dado resultados excelentes.

El Estatuto señala dos etapas distintas para el desenvolvimiento completo de esa política: liquidación del régimen antiguo y preparación del nuevo, y período definitivo, durante el cual el Estado y las Compañías habrán de resolver los problemas que vayan surgiendo en relación con las necesidades del tráfico ferroviario.

El régimen de la primera etapa, que termina en 31 de diciembre del año actual, está regulado por el Estatuto y por el decreto del 26, en el que se previene que las Compañías cuya situación económica no se pueda normalizar, han de someterse a la incorporación de sus líneas a otras redes, voluntariamente o mediante rescate. En estas circunstancias, pero con características extremas, se encuentra la Compañía de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España. La red que explota es de suma importancia, pero los servicios que presta son tan defectuosos, que motivan quejas continuas y justificadas. Además, el tráfico de dichas líneas es pobre y está orientado en dos direcciones perpendiculares entre sí y de muy difícil coordinación.

Al tratar de normalizar esta crítica situación, aplicando los principios del Estatuto ferroviario, resulta que, aun cuando el Estado se preste a realizar por su cuenta las mejoras necesarias, como la parte de ellas que significa gastos de conservación corresponde a la Empresa, y ésta no se encuentra en condiciones de sufragarlas, quedarían estériles cuantos esfuerzos se hiciesen para dotar a las líneas de las instalaciones y del material que requieren, o bien el Estado se vería en el caso de tener que asumir las obligaciones de la Compañía.

Reconocida por la Empresa la existencia de anomalías en el hecho de no haber podido atender las indicaciones de la inspección del Gobierno, y convencido el ministro de que la situación económica de dicha Compañía no le permite adoptar las medidas necesarias para conseguirlo, estima llegado el caso de hacer uso de la autorización que se le concede en la disposición del Reglamento de policía de 8 de septiembre de 1878, incautándose de las líneas, sin perjuicio de proceder al mismo tiempo al rescate de las concesiones, con arreglo a lo dispuesto en el Estatuto ferroviario y en el decreto del 26.

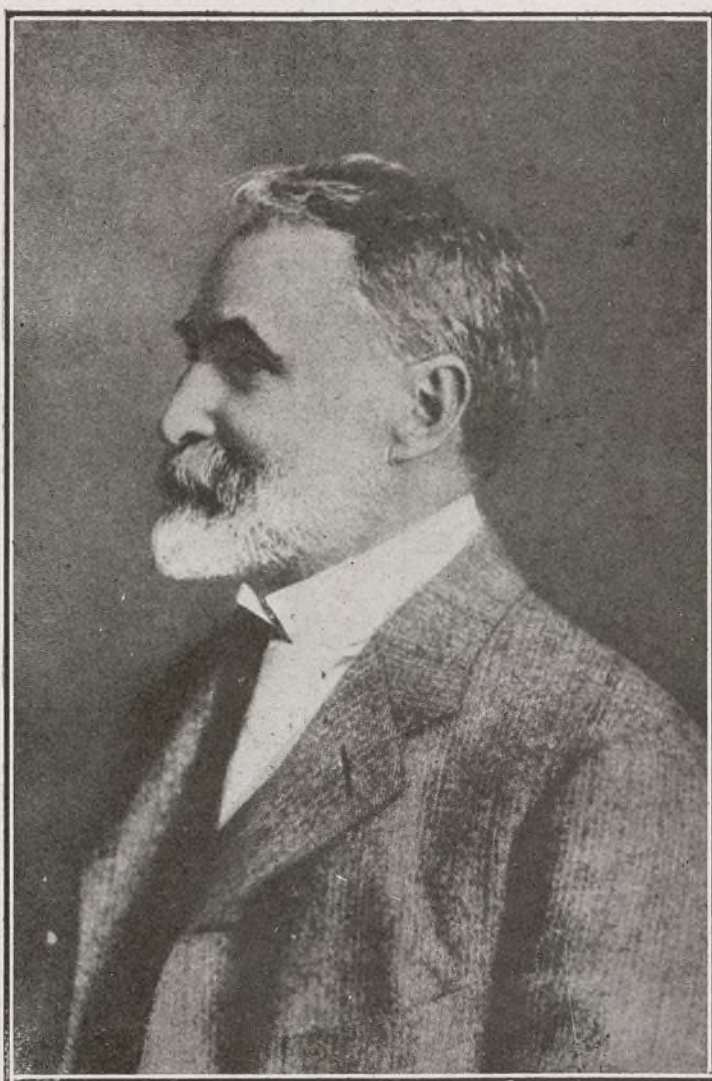
El rescate voluntario consiste en saldar los débitos que la Compañía concesionaria tiene con el Estado, el cual se encarga de cancelar, por intermedio de la Caja ferroviaria, las obligaciones hipotecarias que se encuentran en circulación, entregando a la referida Compañía la diferencia entre la suma de los importes de ambas operaciones y el valor de las concesiones en la fecha en que el Estado ha de incautarse de ellas.

El preámbulo señala a continuación las características de las obligaciones en circulación y modo de su rescate. A las obligaciones de Cáceres, emisión de 1861, se le señala el precio de 120 pesetas por título; a las del Oeste, segunda hipoteca, emisión de 1878, el de pesetas 15, y a las privilegiadas del Oeste, emisión de 1894, de 190 pesetas.

El preámbulo explica el valor de las concesiones, reducido el que corresponde al tiempo que resta de disfrute a la Compañía. En definitiva, quedan como valores de aquellas concesiones: para Cáceres, 2.754.076, y para

el Oeste, 17.931.469 pesetas, o sea un total de 20.685.545.

El preámbulo añade que, aun cuando resultaría más sencillo incorporar la red a cualquiera de las del Norte o de Madrid a Zaragoza y Alicante, que son las contiguas, como su tráfico está directamente relacionado con el de otras líneas que se encuentran en condiciones económicas y financieras semejantes, y cuya situación es también indispensable despejar con urgencia, resulta preferible formar con todas ellas una nueva red, cuya explotación se confiara a una Compañía conveniente-



Excmo. Sr. Marqués de Valdecilla. A quien será concedida la Medalla de Oro del Trabajo como premio a su laboriosidad.

El ilustre filántropo D. Ramón Pelayo, Marqués de Valdecilla, es una de esas personalidades a quienes con sólo citar su nombre vienen en seguida a la imaginación dos palabras: ¡Trabajo! ¡Caridad!

Efectivamente, durante más de cincuenta años estuvo trabajando en América con un entusiasmo y una fe poco comunes, durante diez y ocho horas diarias, y esa laboriosidad tan tenaz y continuada, han sido la causa de su gran fortuna, a pesar de compartir en gran parte, con sus empleados y obreros, los beneficios que obtenía.

En cuanto a su caridad, es inagotable, pues lleva regalados para obras benéficas ¡¡ DOS CIENTOS CINCUENTA MILLONES DE PESETAS!!

Toda la vida de tan ilustre prócer ha estado consagrada al bien de sus semejantes, y especialmente en la provincia de Santander es quien más eficazmente ha cooperado a su engrandecimiento, creando hospitales, bibliotecas, escuelas, etc., etc., siendo de los hombres que con mayor justicia merecen los homenajes que se les tributen.

En toda España nadie ignora su nombre, pero en la región montañesa goza de gran popularidad, debida al mérito de sus obras, que ha llegado a todos los confines de la comarca a cuyos intereses beneficiaba de un modo tan notorio.

Sólo nos resta decir que la medalla de oro del Trabajo, al figurar en su pecho, ha de ser el mejor ejemplo para que despierte en muchos la laboriosidad, cuya constancia lleva al lado la Fortuna; y ésta, al ir a parar a un hombre de gran corazón, se reúne con la Caridad.

Por último he de hacer constar que las simpatías de que goza el ilustre prócer santanderino son tan grandes como sus prestigios, pues sus merecimientos personales no son menores que su mentalidad y su espíritu.

mente organizada. La organización de esta red y la constitución de la nueva Compañía habrán de ser objeto de una disposición especial.

Por último dice el preámbulo que han sido motivo de singular preocupación las consecuencias que se podrían derivar del rescate en relación con el servicio de pensiones de que disfruta el personal de la Compañía a base de un Montepío especial y de inscripciones en el Instituto Nacional de Previsión. Al sostenimiento de dicho servicio contribuye la actual Compañía, y a tal obligación quedará subrogada la nueva Empresa que se haga cargo de la explotación de las líneas, y al mismo tiempo se ha previsto la forma en que ha de pasar a la nueva Compañía el personal que actualmente presta sus servicios en la de Madrid a Cáceres y Portugal.

En la parte dispositiva, el artículo primero autoriza al ministro para la incautación; el segundo, fija en 36.263.569 pesetas el valor de las concesiones correspondientes a la línea de Madrid a Cáceres y Portugal en 31 de diciembre del 26, y en 36.716.226 el valor de la línea de Plasencia a Astorga; el tercero, dispone que la Caja Ferroviaria abone a la Compañía concesionaria la cantidad de pesetas 20.685.545, que es la diferencia entre la suma de los valores y la suma de los importes de las obligaciones y anticipos percibidos del Estado; el cuarto, ordena a la Compañía concesionaria la liquidación, por su cuenta, de todos los créditos activos y pasivos que resulten según su balance, y el Estado, por su parte, facilitará la liquidación de los créditos y débitos que tenga con la Compañía; el quinto, dice que pertenecerán a la Compañía concesionaria todos los productos que se obtengan en las líneas hasta el día 30 de septiembre y al Estado lo que se recaude desde 1.º de octubre.

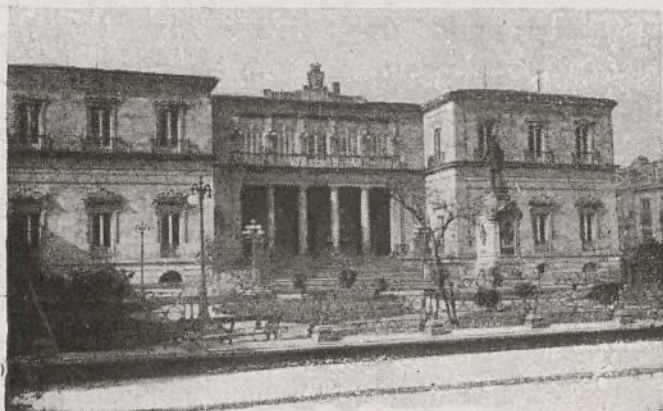
El artículo sexto determina que las 5.022 obligaciones de 500 pesetas nominales y cuatro por ciento de interés, emisión de 1881, de la línea de Cáceres, y las 17.027 de la línea de Plasencia a Astorga, emisión de 1882, que se encuentran en poder de diversos Municipios, se canjearán por resguardos nominativos intransferibles extendidos, uno a favor de cada Ayuntamiento por igual valor nominal que el de la suma de las obligaciones que posean, devengando el interés anual del 4 por 100.

El artículo séptimo dispone que correrá a cargo del Estado el pago de los intereses correspondientes a las obligaciones o resguardos nominativos a partir del 1.º de octubre, y será de cuenta de la Compañía concesionaria la liquidación de las atenciones pendientes de abono por el mismo concepto en esa fecha.

En el artículo octavo se determina los precios que abonará la Caja Ferroviaria del Estado al recoger las obligaciones hipotecarias en circulación.

En los restantes artículos se preceptúa lo siguiente: que en el caso de que la Compañía concesionaria no se someta a la liquidación voluntaria, el Consejo Superior de Ferrocarriles y el de Obras Públicas, en pleno, dictarán la resolución definitiva que para el caso proceda; que subsistirá, por ahora, el Montepío de los agentes de la Compañía en explotación, subrogándose la nueva Empresa en el pago de la subvención y de las participaciones que corresponde a dicho Montepío en la recaudación de billetes de andén y derechos de almacenaje y estadias; que la Compañía que explotará la red procurará conservar el personal de agentes inferiores y el personal superior; y que el ministro de Fomento designará una comisión, que habrá de hacerse cargo en 1.º de octubre próximo de las líneas mediante inventario, y hará entrega de ellas a la Compañía que haya de explotárselas en lo sucesivo, tan pronto como se encuentre constituida, practicando la misma comisión la liquidación de créditos y débitos.

VITORIA



Palacio de la Diputación



Pórtico de la Catedral



Plaza de la Virgen Blanca



Monumento a Dato, en la Florida



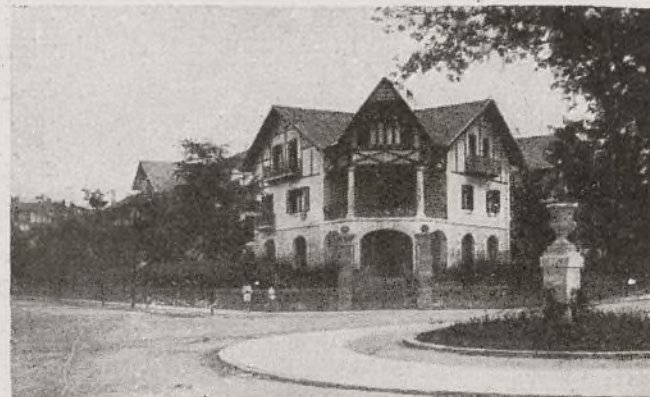
Monumento a la Batalla de Vitoria



Nueva Casa de Correos



Jardines de la Florida



Calle de Elvira Zulueta

ZARAGOZA



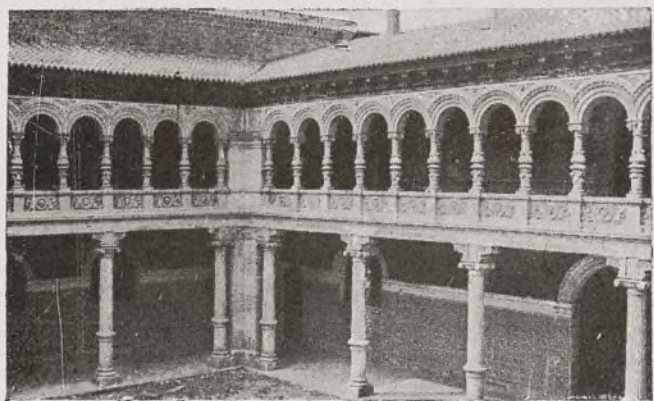
Paseo de la Independencia



Iglesia de Santa Engracia



Plaza de la Constitución



Patio del Museo Provincial



Trascoro de La Seo



Vista general de la Plaza de Aragón



Plaza de La Seo



A orillas del Ebro

EL SEGURO FERROVIARIO

Por creerlo de gran interés recogemos en estas páginas el texto íntegro del R. D. que lo establece a partir del día 1.º de octubre próximo.

Artículo 1.º Cumpliendo lo dispuesto en el Real decreto-ley de 25 de abril de 1928, desde el 1.º de octubre de este año se establece en España el seguro obligatorio de todos los que viajen por ferrocarril y ganado que se transporte por ellos en vivo, dentro del territorio de la Península, Islas Baleares e Islas Canarias, cualquiera que sea la distancia que se recorra y la clase de coche que se ocupe cuando el billete del pasajero importe más de una peseta, aplicándose esta disposición a todos los ferrocarriles sometidos a la vigente ley de Ferrocarriles de cualquier ancho de vía y de cualquier método de tracción que sirvan comunicaciones interurbanas.

Prima del seguro de viajeros

Art. 2.º La prima obligatoria del seguro de viajeros no se hará efectiva más que a billetes de precio superior a una peseta, y será del 5 por 100 de su importe aplicado por exceso o defecto, según que la fracción céntimos sea superior o inferior a 50, sin que en ningún caso pueda exceder de tres pesetas, y será pagada en forma de impuesto, según lo establecido en el artículo 15 del Real decreto ley de 25 de abril de 1928, por cada viaje y billete, sin interrupción en el recorrido, cualquiera que sea éste, desde la estación de salida a la de llegada, que el billete ferroviario marque, o a la frontera, y sobre toda clase de billetes ordinarios, extraordinarios y especiales, vales, pases, suplementos, carnets, autorizaciones, billetes de caridad, etc., etc., sin excepción alguna.

Para la recaudación del impuesto-prima se aplicarán las siguientes normas:

a) La recaudación del impuesto-prima la harán obligatoriamente las taquillas o revisores de las entidades de ferrocarriles por medio de sus expendedores de billetes, quienes la cobrarán en metálico de los viajeros al tomar el billete, al habilitarlo, al cortar los cupones de kilométricos para cada persona y viaje, o al presentar en taquilla o en marcha los vales, pases, carnets o billetes de cualquier género. No se necesita, por lo tanto, contraseñar el billete ni timbrarlo, pero se entregará al viajero un talón-resguardo con indicación del destino de este impuesto que la Comisaría de Seguro obligatorio facilitará a las entidades ferroviarias como comprobación.

b) También se cobrará el impuesto-prima indicado en las autorizaciones para prolongar el recorrido marcado en los billetes de cualquier género.

c) En los billetes con derecho a detenerse en estaciones del recorrido se cobrará el impuesto-prima cada vez que el viajero reanude el viaje.

d) En los billetes de ida y vuelta se cobrará una sola prima-impuesto, como si se tratase de billetes sencillos.

e) En los abonos, si son de tránsito fijo, se cobrará la prima-impuesto por cada día de duración del abono.

f) En los billetes internacionales y circulares se cobrará la prima por la taquilla española en que sean sellados, y si no se presentaran al sellado, se cobrará la prima por los revisores sólo en lo correspondiente al recorrido español.

Personas protegidas por el seguro

Art. 3.º El Obligamiento del seguro alcanza a toda persona natural mayor de tres

años, sea español o extranjero, que emplee el ferrocarril como medio de locomoción.

Art. 4.º Quedan también protegidas por las primas del seguro obligatorio, sin necesidad, para ello, de asegurarse expresamente, las siguientes personas:

1.º Los obreros, empleados, personal de cualquier clase, Jefes e Ingenieros de las Empresas ferroviarias, en las entidades a que pertenezcan, cuando viajen en función del servicio.

2.º Los funcionarios del Servicio de la Inspección e Intervención de ferrocarriles.

3.º Los Agentes de la Autoridad, fuerzas de custodia de Resguardo o de Carabineros, funcionarios y subalternos de Correos que viajen o se hallen en las líneas en función del servicio y personal técnico o voluntario de Sanidad que viaje en servicio o que forme parte de trenes de auxilio.

4.º Los que viajen en trenes militares.

5.º Las fuerzas movilizadas o expedicionarias, aunque viajen en trenes especiales o vagones completos.

6.º Las personas que, no incluidas en las calificaciones anteriores, viajen en locomotoras o trenes de socorro.

Alcance del seguro

Art. 5.º Este seguro protege al viajero sólo dentro del territorio español desde que arranca el tren en la estación de salida hasta el descenso en la estación española de destino o en la estación de empalme en la frontera extranjera, siempre que el accidente no sea voluntario y tenga relación directa con el medio de locomoción o con el viaje.

También quedan protegidos los viajeros y personas expresadas que sean víctimas de choque de trenes en la estación de salida antes de arrancar el tren o en la de destino o frontera antes de descender del tren.

Art. 6.º Se considera accidente protegible toda lesión corporal, orgánica o funcional que ocasione la muerte, incapacidad absoluta o parcial, permanente o transitoria.

Las lesiones leves no crean derecho a indemnización de seguro.

Los accidentes protegidos han de ser resultado de choque, descarrilamiento, hundimiento, incendio, rotura de vagón o de portezuela, explosión de locomotora o de gas de alumbrado o de otra causa ocasional inherente al tren, esté en marcha o parado.

Art. 7.º No se incluyen en la protección los efectos de las caídas al subir o bajar al tren cuando esté parado, o cuando, hallándose en marcha, sean debidas a notoria imprudencia del viajero o a infracción por éste de los Reglamentos de ferrocarriles.

Tampoco serán incluidos en la protección los accidentes de cualquier género que se deban a infracción por el viajero de los Reglamentos y disposiciones vigentes sobre ferrocarriles, aunque los accidentes tengan relación directa con el viaje o con el método de locomoción.

Quedan expresamente excluidos de la protección del seguro los accidentes que provengan de atentado criminal, guerra, revolución, motín, tumulto popular, sedición, rebelión y demás casos de fuerza mayor propiamente dicha.

Art. 8.º La imprudencia simple o temeraria por parte del viajero, a menos que se produzca por acudir en socorro de otros accidentados o por aminorar los daños del siniestro, priva de todo derecho a indemnización.

De las indemnizaciones

Art. 9.º Los viajeros protegidos tendrán, en los casos de ser víctimas de accidentes ferroviarios, los siguientes derechos:

a) Si el accidente ferroviario ocasiona la

muerte del viajero en el mismo accidente, o por consecuencia de él dentro de los diez meses siguientes a éste, los derecho-habientes tendrán derecho a una indemnización de 30.000 pesetas.

Las lesiones graves que exijan tratamiento hasta diez meses y un día de la fecha del accidente, se calificarán como incapacidades permanentes, totales o parciales, según dictamen médico de la Comisaría, al que podrá contraponerse el del que asista al lesionado. En caso de disconformidad, resolverá la Real Academia de Medicina, percibiendo 100 pesetas por cada dictamen.

En el caso de muerte de los menores de más de tres y menos de nueve años, sólo se pagará una indemnización de 1.000 pesetas por gastos de entierro.

b) Si el accidente ocasiona la incapacidad absoluta permanente para toda profesión o trabajo, se pagará al incapacitado o a quien le represente legalmente, el 75 por 100 de la indemnización señalada para el caso de muerte, después de comprobada la incapacidad.

En general, sólo se considerarán incapacidades al solutas permanentes: la locura, la imbecilidad, la pérdida total de la memoria, la ceguera absoluta, la pérdida de los dos brazos, la de las dos manos, la de un brazo y una pierna conjuntamente, la de la mano derecha y un pie y la pérdida de dos piernas. Las dudas que se planteen las resolverá la Comisaría del Seguro, sin que se admita apelación.

c) Las demás incapacidades permanentes, que disminuyan de modo intenso las facultades de la persona para el trabajo, a juicio de la Comisaría del Seguro, tendrán derecho a una indemnización del 50 por 100 de la cantidad básica.

d) Toda lesión orgánica o funcional que, sin producir incapacidad permanente absoluta o parcial para la profesión habitual, exija tratamiento médico o quirúrgico y dure más de siete días, dará lugar a las siguientes indemnizaciones:

Doscientas pesetas cuando el lesionado tarde siete días en ser dado de alta.

Quinientas pesetas, si tarda más de siete y menos de quince días.

Mil pesetas, si tarda más de quince días y menos de treinta.

Mil quinientas pesetas en durando la curación más de treinta días y como única indemnización.

Como regla general será considerado "alta" todo el que reanude su trabajo o vida habitual, aunque sea antes de obtener el "alta médica".

La prueba de la duración de las lesiones se sacará de las diligencias sumariales a que den lugar los hechos que causaron los accidentes; pero la Comisaría podrá obligar al lesionado a que se someta a la inspección del médico designado por ella; y en caso de desacuerdo entre el forense y el médico de la Comisaría, resolverá el subdelegado de Medicina de la localidad más próxima, sin apelación, cobrando éste los gastos de locomoción ordinaria y 75 pesetas de honorarios.

e) Las lesiones leves no darán derecho a indemnización alguna.

f) Las indemnizaciones serán percibidas por el interesado o sus tutores, o por los derecho-habientes comprendidos en los casos siguientes por el mismo orden de preferencia que se señala; esposos, hijos del causante, hijastros a su cuidado, hijos naturales reconocidos antes del accidente, padres, nietos, hermanos de medio vínculo.

La mayor preferencia en el orden citado excluye a todos los demás que le siguen en orden, sin derecho alguno a participar en la indemnización.

Si se duda acerca de quién ha muerto primero a los efectos de la sucesión se estará a lo dispuesto en el artículo 33 del Código civil.

g) La parte de indemnización pagada por adelantado en caso de calificación provisional

del accidente será descontada de la indemnización definitiva.

h) Cuando el accidente sea tal que aconseje tratamiento reeducativo, se retendrán al incapacitado 2.000 pesetas que entregará la Comisaría al Instituto de Reeducación Profesional de Inválidos del trabajo, para que se encargue de la reeducación del accidentado, facilitándole por una sola vez los aparatos que necesite.

Modo de reclamar las indemnizaciones

Art. 10. La prueba del accidente incumbe al viajero o a sus derechohabientes.

Art. 11. La reclamación del accidente ha de ser presentada a la Comisaría del Seguro dentro de los cinco días siguientes al suceso, si el lesionado pudiera hacerlo por sí mismo, o cinco después que los derechohabientes del muerto o del lesionado tuvieran conocimiento del suceso.

En los treinta días siguientes al aviso del siniestro, se solicitará la indemnización, presentando los documentos que siguen:

El billete, pase, autorización, etc., etc., del viaje y el talón-resguardo, a menos que, extraviados en el accidente, sea público y notorio que el causante es una de las víctimas y se acredite así por certificación del jefe del tren, de la pareja de la Guardia civil de custodia, por información testifical o de otro modo fehaciente.

Certificado facultativo del accidente sufrido.

Partida de nacimiento.

Certificado de la profesión habitual del causante, librados por el Jefe o patrono de la víctima o por las Delegaciones de Hacienda o por los Colegios o Cámaras oficiales, o por otra persona o entidad fehaciente.

Indicación del lugar, día y hora en que ocurrió el accidente.

Lugar donde se halle la víctima y sus ulteriores cambios de residencia, si sobrevive al accidente.

Certificado de defunción, en su caso, e indicación del lugar donde fué sepultada la víctima.

Si se trata de extranjeros, la documentación será suplida por mediación de un cónsul o representante oficial de la respectiva nación.

Cuando los accidentes ocurran a viajeros aislados, presentarán también como justificante un certificado del jefe del tren en que ocurrió el accidente o, a falta de éste, de la pareja de la Guardia civil de custodia, abonándose por estos certificados 10 pesetas de honorarios.

Art. 12. Todo derecho a indemnización caduca a los seis meses de no haber sido reclamado. Se exceptúa el caso de los fallecidos sin identificar o de las víctimas que no sean identificadas, en las que se contarán los seis meses desde la fecha de la identificación, según certificado del juez.

Art. 13. Las indemnizaciones serán pagadas en Madrid, en la Comisaría del Seguro obligatorio; pero los accidentados o sus derechohabientes tendrán derecho a que a su costa se les sitúe el importe de las indemnizaciones en aquellos lugares donde tuviese sucursal el Banco de España o los Bancos establecidos en Madrid, o el giro postal. En este caso, el resguardo de cualquier género será recibo finiquito del pago.

Art. 14. Todas las cuestiones referentes a la prueba de los accidentes, a la naturaleza de éstos, a la calificación de incapacidad y cuantas reclamaciones o asuntos se promuevan con motivo del seguro obligatorio de los viajeros, serán resueltos por el Tribunal arbitral a que se refiere el artículo siguiente, sin que en caso alguno se pueda invocar contra esta disposición el fuero del interesado ni el que por lugar del accidente, por lugar de residencia o por cualquier otra causa o fundamento jurídico tratase de invocar.

Art. 15. Para la resolución de todas las

cuestiones que se promuevan entre la Comisaría del Seguro Obligatorio, los viajeros, las víctimas de los accidentes o sus derechohabientes y los terceros de cualquier género, quedan sometidos aquélla y éstos al arbitraje de un Tribunal, formado por un magistrado de la Audiencia territorial de Madrid, al que corresponderá la presidencia; un vocal letrado del Instituto Nacional de Previsión o un subdirector del mismo y el inspector general de la Inspección Mercantil y de Seguros, o un delegado suyo, inspector del mismo Cuerpo.

Actuará de secretario un secretario de la Sala tercera del Tribunal Supremo que pertenezca a la carrera judicial, habiendo ejercido el cargo de juez más de dos años, y si no lo hubiere, el secretario que designe la Presidencia del Tribunal Supremo.

Los fallos del Tribunal arbitral serán ejecutivos e inapelables, percibiendo el Tribunal asistencias de 50 pesetas por vocal y sesión.

Corresponde al secretario del Tribunal ejercer de ponente y velar por el procedimiento, que se ajustará al Reglamento especial que el propio Tribunal proponga a la aprobación del ministro de Trabajo, Comercio e Industria.

De las Compañías ferroviarias

Art. 16. Los ferrocarriles del Estado y todas las Compañías ferroviarias sometidas a la vigente ley de Ferrocarriles, sitas en territorio de la Península, Islas Baleares y Canarias, de cualquier ancho de vía y de cualquier método de tracción, que sirvan comunicaciones interurbanas, quedan obligadas a recaudar desde el 1 de octubre próximo, en las taquillas y despachos especiales y por los revisores de trenes en marcha, el impuesto-prima establecido en este Real decreto sobre toda clase de billetes ordinarios, extraordinarios y especiales, pases, suplementos, autorizaciones, billetes complementarios de kilométricos, billetes de caridad, carnets militares y civiles de cualquier género, cartas y billetes de embarque militar en trenes no militares, etc., etc., y en los términos y casos que este decreto previene.

Art. 17. Las entidades ferroviarias son directamente responsables del cobro del impuesto prima, y la negativa al pago por el viajero, así como la falta del talón resguardo, se considerarán delito de defraudación al Estado, y se penará con la multa de 25 a 100 pesetas, a menos que pague el impuesto cuando a ello sea requerido por el revisor, si no lo hubiese pagado en la taquilla.

En el caso de negativa de pago, extenderán los revisores un certificado de descubierto con arreglo al modelo que les será suministrado por duplicado, remitiendo un ejemplar a la Oficina Central de la Compañía y otro a la Comisaría del Seguro, para que proceda al cobro, por la vía de apremio, del principal, recargo, costas y multa.

El 50 por 100 de la multa corresponderá al revisor.

Art. 18. Las Compañías ferroviarias y las Administraciones de los ferrocarriles del Estado reclamarán la provisión de talones resguardos del seguro de la Comisaría de éste, contra recibo que será debilitado en una cuenta abierta a cada entidad ferroviaria, y en la cual se les acreditará el importe de los ingresos por impuesto prima.

Art. 19. Las Administraciones de los ferrocarriles del Estado y las Empresas ferroviarias ingresarán por trimestres naturales vencidos en las Delegaciones de Hacienda de las ciudades donde radiquen las Oficinas o Administraciones principales de las entidades ferroviarias, el importe total de la recaudación por impuestos primas, uniendo un certificado del número de billetes expedidos en el trimestre y detalle de sus clases, y otro del número de viajeros portadores de pases, autorizaciones, etc.

La suma total de viajeros y clases cuadra-

rará con la cifra de ingresos, que se redondeará en su caso por los certificados de defraudación a que se refiere el artículo precedente.

En las mismas fechas comunicarán las entidades ferroviarias a la Comisaría del Seguro en Madrid duplicados de los documentos presentados en las Delegaciones de Hacienda.

Art. 20. Las Delegaciones de Hacienda ingresarán las cantidades recibidas en una cuenta especial de efectivo sin interés a disposición de la Comisaría del Seguro obligatorio, que abrirá la Caja general de Depósitos en Madrid.

Art. 21. Las cantidades ingresadas en la cuenta especial de efectivo a que se refiere el artículo anterior serán retiradas libremente, total o parcialmente, sin pago alguno de derechos ni de timbre, por recibos firmados por el Presidente o Vicepresidente de la Comisaría del Seguro obligatorio, indistintamente, y el Cajero de la citada Comisaría conjuntamente con uno de aquéllos.

Art. 23. La Comisaría del Seguro contra los ingresos realizados entregará a las entidades ferroviarias, como compensación de gastos, a los efectos del primer concepto del artículo 16 e inciso b) del art. 15 del Real decreto de 25 de abril de 1928, el 5 por 100 de la recaudación que cada entidad hiciese por impuesto-prima.

Este 5 por 100 lo aplicarán las entidades ferroviarias del modo siguiente:

25 por 100 para compensarse de los gastos de este servicio.

20 por 100 para mejorar el retiro de sus empleados y obreros.

20 por 100 para entregarlo al Instituto de Reeducación Profesional de Inválidos del Trabajo, para que reeduce obreros o empleados ferroviarios hasta donde la subvención alcance.

20 por 100 para los empleados de la Administración pública encargados de la del Seguro ferroviario de viajeros.

15 por 100 para mejora del material sanitario de trenes y estaciones.

Art. 23. En caso de falta o retraso de ingresos en las Delegaciones de Hacienda por las entidades ferroviarias, el presidente o vicepresidente de la Comisaría del Seguro procederá a cobrar por la vía de apremio, por mandamiento que remitirá a la Delegación de Hacienda correspondiente, una suma igual a la cobrada el trimestre anterior; procediéndose luego por un delegado de la Comisaría del Seguro y un funcionario del Cuerpo de Intervención de Ferrocarriles, a comprobar en las oficinas de la entidad ferroviaria el líquido que hubiera correspondido recaudar, abonándose en cuenta el excedente percibido si lo hubiere, o procediéndose por la vía de apremio al percibo de lo que se hubiere cobrado de menos.

Del seguro obligatorio del ganado vivo que se transporte por ferrocarril

Art. 24. De acuerdo con lo que disponen los artículos 13 y 15, incisos b) y c) del Real decreto de 25 de abril de 1928, se establece el seguro obligatorio del ganado vivo que por ferrocarril se transporte.

Art. 25. La protección del seguro alcanzará al ganado caballar, vacuno, lanar, cabrío y de cerda.

Art. 26. No obstante lo dispuesto en los Reglamentos de Ferrocarriles vigentes, sólo se entenderá asegurado el ganado que figure en los talones de facturación y no aquel otro que por tolerancia pueda alojarse en los vagones sobre el número de cabezas admitido por las dichas Empresas.

Como consecuencia del párrafo anterior, en el caso de siniestros no se pagarán las reses muertas o deterioradas cuando quedasen en perfecto estado, tantas cabezas como declaradas figuren en el talón de embarque.

Art. 27. El seguro obligatorio del ganado no cubre la muerte de éste por causa de enfer-

medades anteriores al embarque o contraídas durante el transporte. Por lo tanto, solamente se pagarán los siniestros directa o indirectamente ocasionados por los accidentes ferroviarios en marcha de tren o durante la estancia de los vagones cargados de ganados en las vías o entrevías de las líneas ferroviarias.

Art. 28. La tramitación de los expedientes de siniestro de ganado se regirá por un Reglamento especial.

Art. 29. Con el fin de indemnizar las consecuencias de la muerte de ganado transportado por ferrocarril, se pagarán como impuesto-prima las cantidades siguientes:

0,50 pesetas por cada cabeza de ganado vacuno, caballar o mular mayor, por recorrido de 50 kilómetros o fracción, computada por exceso o defecto, según ésta pase o no alcance la mitad de dicho recorrido.

0,30 pesetas por cabeza de ganado menor de igual clase o de ganado asnal o de cerda.

0,25 pesetas por cabeza de ganado lanar o cabrío, sin que en ningún caso la prima pueda pasar de tres, de dos y una peseta, respectivamente.

El pago de estas cantidades se efectuará contra entrega de un talón-recibo, que conservará el ganadero a los efectos de las reclamaciones que pudieran corresponderle, haciéndose las copias necesarias a los efectos de contabilidad y liquidación trimestral con la Comisaría del Seguro Obligatorio.

Art. 30. La forma y plazos de liquidación del impuesto por las Empresas ferroviarias se ajustará a lo previsto para el seguro obligatorio de viajeros.

Art. 31. Todos los fondos que provengan del seguro de ganados se llevarán a una Caja especial, que se denominará "Caja de Compensación".

El 40 por 100 de las cantidades que ingresen en esta Caja Nacional del Turismo, y otro 40 por 100, se destinará a pagar los siniestros; un 5 por 100 para gratificar a los empleados de facturación de las Empresas ferroviarias; otro 5 por 100 para gastos de administración y facultativos de la Comisaría del Seguro Obligatorio, y el 10 por 100 restante a fondo de previsión. El tanto por ciento señalado se repartirá al final de cada semestre entre los ganaderos que hubiesen reclamado siniestro de ganado, a prorrata del valor justificado de las reses siniestradas y hasta donde alcance la suma dedicada a este fin, sin que por ningún motivo puedan reclamar complemento cuando esta suma no llegase a compensar el valor de las reses siniestradas, ni percibir más de 2 000 pesetas por caballo, mulo o toro de lidia; 1.000 por yegua; 750 por potro, muleto o vacuno mayor; 250 pesetas por vacuno menor; 200 pesetas por cerdo, y 100 pesetas por lanar o cabrío.

Art. 32. En los casos de muerte de reses transportadas por ferrocarril, se pondrán éstas a disposición de la autoridad municipal del pueblo más próximo, por si la carne es aprovechable a fines de beneficencia, según dictamen de los técnicos.

De la Comisaría del Seguro Obligatorio

Art. 33. Para la gestión, dirección y administración del Seguro Obligatorio se amplían en el Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria, la acción y atribuciones de la Junta Consultiva de Seguros y de la Inspección Mercantil y de Seguros, actuando como Comisaría del Seguro Obligatorio, que a este fin será autónoma, teniendo personalidad jurídica plena y consiguiente capacidad jurídica para adquirir, poseer, disponer, enajenar, contratar, administrar y administrarse, con personalidad absoluta para personarse y actuar en justicia en todos los Tribunales y jurisdicciones de cualquier orden.

Art. 34. La Comisaría del Seguro Obligatorio podrá asegurarse en Compañías es-

pañolas legalmente inscritas en España la parte de los riesgos que estime conveniente.

Art. 35. La Comisaría del Seguro Obligatorio constará de un Consejo de dirección y administración y del personal auxiliar indispensable.

Art. 36. El Consejo de dirección y administración estará formado por un Presidente, un Vicepresidente y seis vocales, de los que uno actuará de secretario y otro de vicesecretario.

Será presidente efectivo el director general de Comercio, Industria y Seguros; vicepresidente, el subdirector de Seguros; vocales, dos nombrados por el Consejo general del Patronato Nacional de Turismo; otro, el inspector general de Seguros; otro, del Cuerpo de Intervención de ferrocarriles y letrado, nombrado por el Ministerio de Fomento, y otro, designado por el Consejo Ferroviario.

El propio Consejo elegirá secretario y vicesecretario de entre sus miembros.

Art. 37. Los servicios auxiliares de la Comisión del Seguro Obligatorio serán prestados por el personal de la Junta Consultiva de Seguros y de la Inspección Mercantil y de Seguros en las horas distintas de oficina, y se unirá a dicho personal el de Letrados, Médicos y funcionarios del Cuerpo de Intervención de Ferrocarriles y los que fuesen necesarios para los servicios de su especial competencia.

Art. 38. El Consejo de dirección y administración organizará los servicios y los distribuirá según lo exijan las necesidades, pudiendo establecer Delegaciones, Agencias, Secciones e Inspecciones.

Las oficinas centrales de la Comisaría se establecerán en Madrid.

Art. 39. Para el funcionamiento de la Comisaría del Seguro Obligatorio y pago de todos sus servicios técnicos, administrativos, auxiliares, subalternos, material, mobiliario, oficinas, viajes, asistencia, dietas y honorarios de todo género, y para el pago de los servicios del Patronato Nacional de Turismo percibirá la Comisaría del Seguro Obligatorio los tantos por ciento señalados en artículos anteriores.

La Comisaría del Seguro Obligatorio y el Patronato Nacional del Turismo formarán independientemente sus presupuestos anuales y los someterán a la aprobación de la Presidencia del Consejo de Ministros.

Si algún año quedaren sobrantes del fondo de administración, los dedicará la Comisaría del Seguro Obligatorio a establecer una reserva de administración.

Art. 40. Son facultades propias del Consejo de Dirección y Administración de la Comisaría del Seguro Obligatorio, todas las de gestión, dirección, representación y administración de los ingresos obligatorios creados por este Real decreto en concordancia con el de 25 de abril de 1928; todas las deducidas de los derechos que a la Comisaría se conceden en el artículo precedente; las de nombramiento y separación del personal fijando su retribución y todas las necesarias para el cumplimiento de sus fines, llevando siempre la firma el presidente o el vicepresidente, con el secretario, y en la extracción de fondos uno de los dos primeros y el cajero.

Le corresponde, en particular, redactar los Reglamentos de operaciones y sus modificaciones y aclaraciones, determinar las tarifas y condiciones de las operaciones de seguro, fijar el importe de las indemnizaciones, organizar libremente sus servicios y formar sus presupuestos anuales.

El Consejo de Dirección podrá delegar todas o parte de sus funciones en una Comisión ejecutiva, que no constará de menos de tres miembros. También se podrán delegar facultades administrativas en el director o jefe de los servicios.

Art. 41. La Comisaría del Seguro obligatorio formará todos los años un balance detallado, que se discutirá y aprobará en el Consejo de Dirección y Administración, sometiéndolo

después al Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria, que, en caso de duda, recabará dictamen de la Inspección Mercantil y de Seguros, la que podrá comprobarlo a la vista de los libros y documentos de la Institución, resolviendo el ministro en definitiva.

Todos los fondos, reservas y bienes que la Comisaría posea serán evaluados por su precio de cotización al 31 de diciembre de cada ejercicio anual.

Art. 42. Una vez constituida la Comisaría y su Consejo, redactará éste sus Estatutos y Reglamentos y establecerá las normas detalladas de las operaciones que serán sometidas en todo caso a la aprobación previa del ministro de Trabajo, Comercio e Industria.

Art. 43. La Comisaría del Seguro obligatorio constituirá al final de cada ejercicio una reserva de riesgos en curso que ascenderá al diez por ciento del total del impuesto prima que hubiese cobrado durante los doce meses anteriores.

También constituirá una reserva del total de los siniestros conocidos o avisados pendientes de arreglo, liquidación o pago, tomando por base las cantidades reclamadas por los siniestrados y el 20 por 100 de estas cantidades en previsión de aumento de gastos médicos y administrativos.

Art. 44. Queda obligada la Comisaría del Seguro obligatorio a establecer una reserva de cobertura de supersiniestro y para fluctuación de los valores de las reservas, que será igual al 5 por 100 de las primas que haya recaudado en el ejercicio en que la reserva se constituya. Cuando esta reserva llegue a ser igual a la mitad del total del producto del impuesto-prima en el ejercicio precedente, cesará de constituirse.

Art. 45. La Comisaría del seguro obligatorio conservará en su poder la reserva de riesgo en curso, la de siniestros pendientes y la especial para supersiniestros y fluctuación de valores, procurando tenerlas invertidas en valores públicos del Estado español y reservando en Caja solamente las cantidades estrictamente necesarias para el pago de las atenciones corrientes.

Queda autorizado el Consejo de Dirección de la Comisaría de Seguros para pignorar en el Banco de España los valores que integren su cartera de reservas.

Aplicación de las utilidades del impuesto-prima

Art. 46. De acuerdo con lo previsto en el artículo 13 del Real decreto-ley de 25 de abril de 1928 y disposiciones complementarias de éste, después de pagados los siniestros, constituidas las reservas técnicas y abonadas las cantidades que se acreditan a las Empresas ferroviarias y para gastos de administración, el producto o beneficio líquido que dejare el impuesto-prima del seguro de viajeros y el 40 por ciento de lo recaudado por seguro de ganados será entregado por la Comisaría del Seguro Obligatorio al Patronato Nacional del Turismo.

Esta entrega la efectuará la Comisaría por abonos trimestrales, dentro de los treinta días siguientes a cada una de las liquidaciones trimestrales con las Compañías ferroviarias, reservando un 25 por 100 del líquido hasta el cierre del ejercicio anual.

Beneficios especiales

Art. 47. La Comisión y todas sus sucursales, delegaciones y agencias, quedan exentas, por razón de sus operaciones, bienes, valores y reservas, de todos los impuestos de Utilidades, Contribución industrial y territorial, Seguros y Derechos reales, sean del Estado, Provincia o Municipio.

Art. 48. Se reconoce a la Comisaría del Seguro el carácter de institución de beneficencia pública, para el efecto de litigar, bien sea como actor, o como demandado, o en concepto de coadyuvante.

Art. 49. En ningún caso podrán los Tribunales de justicia ni la Administración decretar embargos ni retenciones sobre los bienes de la Comisaría del Seguro obligatorio ni sobre sus ingresos de cualquier procedencia, reduciéndose a comunicar a la expresada Comisaría la cuantía de las reclamaciones con sólo un recargo que no exceda del 10 por 100 para costas, con el fin de que la Corporación pueda fijar las reservas de siniestros pendientes al cierre de cada ejercicio.

Disposiciones complementarias

Art. 50. El Seguro obligatorio de los viajeros no impide a éstos efectuar cualquier clase de seguros de accidentes en las Compañías autorizadas para operar en España con arreglo a la Ley de 14 de mayo de 1908 y disposiciones concordantes; pero la tenencia de pólizas de seguros voluntarios no exime a los viajeros del seguro obligatorio establecido en este decreto.

Art. 51. La existencia del seguro ferroviario no impide a los viajeros el ejercicio de las acciones civiles o criminales que en justicia pudieran interponer contra las Empresas ferroviarias. La Comisaría del Seguro obligatorio no podrá subrogarse en las acciones citadas anteriormente ni sustituir a los demandantes en el ejercicio de las mismas.

La propia Comisaría del Seguro obligatorio no podrá reclamar de las Empresas ferroviarias la indemnización civil de daños y perjuicios derivados de responsabilidad de las mismas o de culpas ajenas a los accidentes que dieren lugar a indemnización.

Art. 52. Todas las cuestiones de cualquier género que se susciten entre la Comisaría del Seguro obligatorio y las entidades ferroviarias serán resueltas por la Presidencia del Consejo de Ministros.

Disposiciones adicionales

Art. 53. La Comisaría del Seguro obligatorio implantará los servicios para comenzar a funcionar desde el 1 de octubre próximo, sin perjuicio de que cuando la experiencia lo permita redacte un Reglamento definitivo para la aplicación de este decreto y del de 25 de abril de 1928.

Art. 54. Todas las dudas, cuestiones o incidentes que promueva la aplicación de este decreto o que surjan en el funcionamiento de la Comisaría del Seguro obligatorio serán resueltas por el ministro de Trabajo, Comercio e Industria, que dictará las disposiciones reglamentarias y aclaratorias.

El propio ministro dictará las disposiciones complementarias para la aplicación de este decreto.

Disposiciones transitorias

1.^a Desde el día 18 de octubre próximo todas las entidades ferroviarias a que este decreto se refiere percibirán el impuesto-prima sobre todos los billetes de cualquier clase que expendan o habiliten de cualquiera de los géneros comprendidos en este decreto, sin entregar al viajero talones-resguardos del seguro hasta que la Comisaría del Seguro obligatorio les suministre a dichas entidades ferroviarias, sirviendo el billete como prueba del seguro.

2.^a La liquidación de los siniestros que ocurran en el año actual no será pagada por la Comisaría del Seguro obligatorio hasta el próximo mes de enero de 1929.

3.^a La implantación del seguro del ganado vivo que se transporte por ferrocarril y el correspondiente cobro del impuesto-prima comenzará a regir el 1 de enero de 1929, así como las aplicaciones que de estos Reales decretos se hagan a los transportes verificados por Empresas de autobuses y aéreas.

La construcción de los nuevos ferrocarriles nacionales

Con la apertura de los pliegos presentados al concurso establecido por la Dirección general de Ferrocarriles para la construcción del ferrocarril de Córdoba a Puertollano, y que tuvo lugar el día 6 del corriente, sigue su curso la construcción de las nuevas líneas nacionales, de acuerdo con el plan aprobado por el Consejo Superior de Ferrocarriles en 1925, y del plan de urgente construcción del ministro de Fomento (año 1926). Este plan, como es sabido, está formado por las líneas siguientes:

Circunvalación de Madrid, Madrid a Burgos, Baeza a empalmar con la de Cuenca a Utiel, desde el empalme anterior por Teruel y Caspe a Lérida; Cuenca a Utiel, Zamora a Orense y La Coruña, Málaga a Algeciras, Jerez-Villamartín, Olvera a La Sierra, Totana a La Pinilla, Puertollano a Córdoba, Talavera de la Reina a empalme con la de Ciudad Real a Badajoz, Bargas - Toledo, Soria - Castejón, Pamplona, Alduides, Plasencia a la frontera de Portugal a empalmar con la red portuguesa en Castello Branco, y Alcoy a Alicante.

Por Real decreto-ley de 4 de diciembre de 1926 se amplía este plan con las líneas: "Enlace de Betanzos-Norte con el trozo de Santiago-Coruña del ferrocarril de Zamora-Orense-Coruña, en el punto más conveniente". Si se observa detenidamente esta relación de líneas, se comprueba que ellas tratan de resolver de un modo rápido y completo las comunicaciones siguientes: Radial desde Madrid; desde Madrid a Galicia por Zamora y por Orense y Santiago a Coruña; la más directa a la frontera por Irún con el de Madrid-Burgos; la más corta a la frontera portuguesa entre Plasencia y Castello Branco; la comunicación directa con Valencia mediante el Cuenca-Utiel, atravesar la rica región extremeña desde Talavera a Villanueva, facilitando su comunicación con Madrid y Andalucía, enlazando todos estos trazados con la línea de gran cintura de Madrid; la gran arteria litoral que comunique Andalucía con la frontera francesa por Saint-Girons, y que será Baeza, Ubeda, Albacete, Utiel, Teruel, Lérida. Formará así la red española, además de las comunicaciones radiales desde Madrid, en que quedan bien atendidas todas las regiones, cinco líneas verticales como meridianos, que serán las siguientes:

1.^a Huelva-Mérida-Cáceres-Salamanca-Zamora.

2.^a Cádiz-Sevilla-Almorchón-Talavera-Avila-Valladolid-Palencia, de la que faltará sólo Talavera-Avila.

3.^a Córdoba-Puertollano-Madrid-Burgos-Irún.

4.^a Baeza-Albacete-Teruel-Lérida-Saint Girons.

5.^a Almería-Alicante-Alcoy-Valencia-Taragona-Barcelona.

Y ocho líneas transversales, sin contar los enlaces intermedios, y que serán:

1.^a Coruña-Betanzos-Ferrol-Gijón-Santander-San Sebastián.

2.^a Orense-León-Burgos-Calatayud-Taragona-Valencia.

3.^a Portugal-Salamanca-Avila-Madrid-Cuenca-Utiel-Valencia.

4.^a Portugal-Plasencia-Bargas-Toledo-Cuenca-Utiel-Valencia.

5.^a Badajoz-Ciudad Real-Alcázar-Albacete-Valencia.

6.^a Huelva-Sevilla-Córdoba-Baeza-Albacete-Valencia.

7.^a Cádiz-Jerez-La Sierra-Bobadilla-Granada-Lorca-Totana-Pinilla-Cartagena.

8.^a Línea de costa de Cádiz a Almería, de la que sólo se hará hoy Algeciras-Málaga.

La longitud total de las líneas de nueva construcción urgente será de 2.400 kilómetros.

Con referencia al citado concurso del ferrocarril de Córdoba a Puertollano, se presentaron siete proposiciones para la construcción de la primera sección y seis para la segunda.

Las más ventajosas, económicamente, resultaron ser, para ambas secciones, las presentadas por D. Bernardo Adarbe, que ofrece la construcción en plazos de dos y tres años, respectivamente, con una baja de 32,50 y 27,25 por 100 sobre los presupuestos del proyecto, de 21.323.167,26 y 44.553.093,80 pesetas.

Para las obras en conjunto de las dos secciones se presentan otras cinco proposiciones, de las que también es la más ventajosa la de D. Bernardo Adarbe, que ofrece construir totalmente la línea en cincuenta y cuatro meses, con una baja sobre el presupuesto del proyecto, que es de 65.876.261,08 pesetas, del 29,45 por 100.

La adjudicación no se hará hasta que el Consejo Superior de Ferrocarriles emita informe.

SOCIEDAD MADRILEÑA DE TRANVIAS

De conformidad con lo prevenido en el artículo 10 de los Estatutos, se convoca a junta general ordinaria de señores accionistas de esta Sociedad para el día 29 de septiembre actual, en el domicilio social, calle de Magallanes, núm. 3, Madrid, a las once horas, con objeto de aprobar el balance anual y la gestión del Consejo durante el octavo ejercicio social, y acordar la correspondiente distribución de beneficios.

A continuación, y en el mismo local, se celebrará junta general de accionistas de carácter extraordinario, para modificar los Estatutos, a fin de que pueda ser amortizado el capital social y sustituidos los títulos-acciones que se amorticen por otros, acciones de beneficio, sin valor nominal.

Los señores accionistas que deseen concu-

rrir deberán tener depositadas sus acciones antes del día 24 de septiembre en la Caja social o en alguno de los Bancos siguientes:

Banco Urquijo, Banco de Bilbao y Banco Español de Crédito, de Madrid; Banque de Paris et des Pays Bas, Banque de Bruxelles y Banque Industrielle Belge, de Bruselas; haciendo constar que poseen sus títulos con anterioridad al 30 de junio de 1928, quienes hayan de asistir a la junta de carácter ordinario. Con los resguardos de depósito a la vista se los proveerá en las oficinas de esta Sociedad de las tarjetas de asistencia que les correspondan.

Madrid, 8 de septiembre de 1928.—El Presidente del Consejo de Administración, Valentín Ruiz Senén.

BASCULAS - PUENTES. BALANZAS.
ARCAS PARA CAUDALES
S. TORNER Y C^{IA} BILBAO
Iparraguirre 45 - TELEFONO 1248

El primer tranvía eléctrico

No faltan autores que, basándose en relatos más fantásticos que reales, insertos en las revistas científicas de Berlín hace dos o tres años, y que desde entonces andan girando por toda la Prensa de Europa y América, crean que el primer tranvía movido por tracción eléctrica se construyó en Bruselas y se ensayó en Alemania.

Nada de esto, como con gran habilidad explica una revista inglesa, es cierto.

La publicación referida, poniendo los puntos sobre las íes y la cuestión en claro, asegura que el primer tranvía movido por el más sutil y poderoso de los flúidos conocidos, que corrió por raíles, lo fué en Nueva York, y que Edison hubo de ser quien primeramente realizó el invento, como antes había realizado todavía mayores maravillas con la electricidad.

A este efecto, el periódico a que aludimos refiere lo siguiente:

En la familia Edison venía hablándose desde hacía algunos meses del cumpleaños de uno de los nietos del gran inventor, niño a la sazón de unos seis años de edad.

La esposa de Alba Edison había habido repetidas veces de regalar al pequeñuelo, con aquel motivo, cualquier juguete vistoso y nuevo.

Sabido es que el famoso inventor era acaso el hombre más amante de su familia que existía en los Estados Unidos, y que una de sus mayores delicias consistía en poder dejar transcurrir una o dos horas de sobremesa conversando con su esposa y con sus hijos.

Una de estas veces, su señora, como de costumbre desde hacía algún tiempo, hizo recaer la conversación en el nieto y en la fiesta de su natalicio.

—Yo le regalaré un bonito juguete—exclamó de pronto Edison.

Y no volvió a terciar en aquella conversación.

Aquella misma noche, el descubridor del teléfono planeó, sobre un papel hallado al azar, la teoría del tranvía eléctrico.

Esto era y esto es su principio, de lo más sencillo que existe para quienes tengan una mediana cultura científica. Consiste en corrientes alternadas, para lograr las cuales basta hacer pasar el flúido por lo que se denominan electroimanes. Estos, según su influencia positiva o negativamente o dejan de estar influidos, hacen que el eje de la rueda gire por atracciones o retracciones alternadas o consecutivas.

Para todo esto basta un generador de corriente y la transmisión necesaria al vehículo, cuyas ruedas han de deslizarse sobre la vía.

Al día siguiente de aquella conversación, el mismo Edison, a quien, como es natural, ayudaron en la parte mecánica varios operarios de sus talleres, comenzó la construcción del tranvía eléctrico (así lo llamó él desde aquel momento, y no tren eléctrico como algunos belgas), el cual no tenía hilos aéreos, y todo su mecanismo estribaba en los electroimanes de las ruedas, que podían ser alimentados por medio de uno o varios acumuladores colocados en el mismo carruaje.

Llegado el día del cumpleaños del nietecillo, el abuelo colocó sobre la mesa del comedor los distintos trozos de raíles diminutos perfectamente acoplados, colocó el insignificante cochecillo, oprimió un resorte y el pequeño tranvía echó a andar, dando vueltas alrededor de la circunferencia de la mesa, sin arrojar humo ni trepidar.

Era el primer vehículo que se inventaba movido por la electricidad.

Posteriores estudios, reformas y mejoras, han dado por resultado la locomotora eléctrica que arrastra vagones de muchas toneladas; el tranvía moderno de cable aéreo, y los de acumulador.

Estos últimos, los mejores, son los que más

se acercan al modelo del juguete que Alba Edison construyó para su nieto.

Ya está explicado por qué antes que en parte alguna este carruaje circuló en América.

Sobre una mesa de comedor.

Noticiario

LOS TRANVIAS

Se han aprobado las cuentas de 1927-28. A la reunión asistieron consejeros españoles y belgas.

El 29 del actual habrá dos Juntas, una ordinaria y otra extraordinaria, que acordarán sobre amortización de capital.

El ejercicio asciende a un millón de pesetas

más que el año último. El dividendo complementario será de 4,50 por 100; en total, ocho por ciento, contra 7 del año anterior.

Existe un saldo de 650.000 pesetas, que se agregarán a las 625.000 del año anterior, para iniciar la amortización del capital.

Las amortizaciones se harán por sorteo, hasta completar los 70 millones de pesetas circulantes en los cuarenta y nueve años de duración del convenio con el Ayuntamiento. Por cada amortizada se da una de 500 pesetas y otra de beneficio, sin valor nominal, que participará de las utilidades después que las no amortizadas hayan percibido el 6 por 100, como mínimo.

En 1928 se recogerán 2.000 acciones, y se destinará a ellas un millón de pesetas.

LA CORUÑA, ESTACION DE INVIERNO



Coruña.—La terraza



Coruña.—Vista del Paisaje

La Coruña es una de las capitales más alegres de toda España.

Su clima es templado y se caracteriza por la regularidad de su temperatura, tan benigna, que así como en el invierno no desciende de 12 grados, en verano no excede de 25 a la sombra. Tiene además la ventaja de que las oscilaciones no son bruscas, gracias a la escasa alteración de la presión atmosférica y a la ausencia de escarchas y nieves, y todo ello hace que, especialmente en la temporada veraniega, sea una de las poblaciones más concurridas del litoral, y ha de ser también una de las mejores estaciones de invierno.

Por su estratégica situación para la navegación transatlántica, el puerto de La Coruña es el preferido por las grandes empresas navieras para recalada de sus buques, y así sucede que en la bahía hay a diario grandes y modernos vapores, verdaderos palacios flotantes, que van y vienen directamente de o para todos los puertos del mundo y especialmente de Europa y América.

Recientemente está mejorando su puerto, y

por cierto que esta circunstancia nos llevó a visitar al gran patricio coruñés D. Ricardo Molezún, puesto que al llegar a la cantera de donde están sacando la piedra necesaria para tan magnífica obra, tuvimos que entrar en la hermosa finca de esta ilustre personalidad, que desinteresadamente ha facilitado la cantera y el paso a la misma con vías y camionetas para el transporte inmediato de la piedra necesaria para las obras del puerto.

El Sr. Molezún nos recibió con la amabilidad en él característica, y después de atravesar el espléndido parque que circunda su elegante chalet, y ver los magníficos ejemplares de sus pavos reales, nos hizo subir en su grata compañía a pesar de sus años, a lo más alto de la cantera. ¡Qué hermoso panorama! ¡Qué ideal! ¡Bien vale el bollo el coscorrón! Es el Tibidabo de La Coruña. Nos habló de un funicular, de un gran hotel y de otros proyectos, y quiera Dios que pueda ser pronto una realidad, por ser éste un nuevo y gran atractivo para la hermosa ciudad gallega.

"LA PRIMERA CORUÑESA" (S. A.)

FABRICA DE HILADOS

Y

TEJIDOS DE ALGODON

Casa fundada en 1872, cuya fama y creciente desarrollo se advierte en la extensión de su mercado

JUAN FLOREZ

LA CORUÑA

GRANDES ALMACENES DE MADERAS

IMPORTACION Y EXPORTACION

Talleres mecánicos para aserrar y moldurar

Ricardo Molezún

Teléfono núm. 90

LA CORUÑA

Juan Flórez, 50



Información Teatral

Reina Victoria

La notable compañía Díaz-Artigas, que actúa en este teatro, estrenó la excelente comedia catalana de Avelino Artés, traducida al castellano por Arturo Mori, titulada *Cuerdo amor, amo y señor*.

La obra obtuvo un éxito rotundo y estu-

Fuentes, que obtuvieron un éxito clamoroso.

Al final de cada acto tuvo que salir el autor con los principales intérpretes.

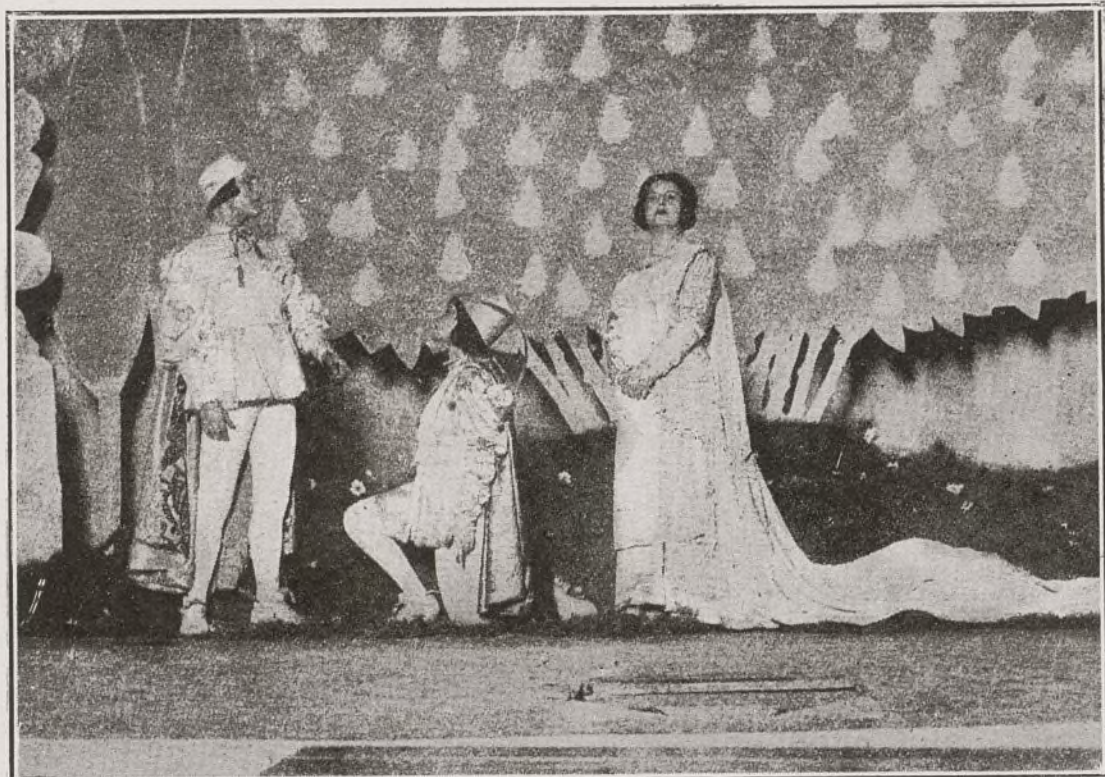
Sea enhorabuena.

Alkazar

Con un gran éxito comenzó la actual temporada la compañía Alba-Bonafé.

especialmente en esta obra hacen las delicias del público que no cesa de reír ni un momento las graciosas escenas de la obra y la feliz interpretación de Loreto y Chicote que sacan cada vez más partido de los personajes que representan.

La empresa cuenta con varias obras que



Eslava.—Una escena de cuento de amor



Alkazar.—¡Más que Paulino!, una escena de la aplaudida obra

pendo, cooperando al mismo la magnífica interpretación de la comedia, especialmente por la brillante labor de Josefina Díaz de Artigas y de su esposo, Santiago Artigas, que son ovacionados diariamente, en unión del autor y traductor.

Comienzan muy bien la temporada y esperamos continúen los grandes éxitos.

Eslava

En este elegante teatro siguen representándose con gran éxito las aplaudidas obras *Cuento de amor* y *Sonata*, alternando con la reposición del hermoso y original drama de Felipe Sassone *No tengo nada que hacer*, que obtuvo tan brillante acogida como el día de su estreno en la Princesa.

La obra deleitó al público por las grandes bellezas que encierra, y la interpretación fué admirable, especialmente María Palou y Paco

¡*Más que Paulino* llena a diario este elegante teatro y proporciona muchos aplausos a sus notables intérpretes (admirables tipos vascos), especialmente a la Sra. Alba (Irene) y al señor Bonafé.

Felicitemos sinceramente a tan eminentes artistas y a la Empresa.

Romea

Continúan en el cartel *Las castigadoras*, que siguen "dando lo suyo" y algo más, pues tanto Celia Gámez, Antoñita Torres, Conchita Constanza y Conchita Rey están... que hay que verlas muchas veces y no se cansa nadie. ¡Menudo castigo!

Cómico

La casa de los pingos, sigue proporcionando muy buenas entradas a este Teatro en el que actúa la notable Compañía Loreto-Chicote que

serán estrenadas cuando las circunstancias lo aconsejen puesto que las obras del repertorio de esta Compañía, siguen dando buenas entradas.

Latina

Un éxito verdad y extraordinario, obtuvo la aplaudida obra *Don Amancio el generoso*, creación de Amalia Sánchez-Ariño y de María Lacalle, que tantas simpatías cuenta por aquellos barrios.

Todos los números de música del maestro Penella, se repiten a diario y son aplaudidos las monísimas chicas del conjunto.

Alternan con esta obra *La Petenera* que con el notable cuadro flamenco que allí actúa, son también ovacionados a diario.

Circo de Price

El afortunado y estupendo empresario Don



Latina.—Tres encargos a París, juguete comico



Chueca.—Una escena de La Mejor del Puerto

Mariano Sánchez Rexach, uno de los que más conocen los gustos del público madrileño, presenta una magnífica Compañía de Circo con números verdaderamente de atracción.

La gran bailarina Frederique da fama mundial y el colosal número del comendador Maicroni de fastuosísima presentación, que constituye un espectáculo interesantísimo, de gran ilusión, bastan por sí solos para llenar el local.

Además, figuran en el programa diversos números y atracciones de Circo y los clowns más populares del mundo.

Martín

No es extraño que la gente se pegue por ir a Martín y que guarde cola para adquirir billetes. ¿Saben ustedes lo que hay allí? Las caras más bonitas entre las tiples de conjunto y las otras, y los actores de más gracia.

Los faroles siguen alumbrando el cartel y dando mucha luz a la empresa.

Fuencarral

La Compañía de opereta de Marina Urghetti se presentó con la opereta vienesa *La primera del Circo*, obra cuya presentación honra a la Compañía que goza de justificadísima fama, y que alcanzó un éxito inmenso.

El teatro, a pesar de sus grandísimas dimensiones, se ve concurridísimo diariamente y los artistas obtienen numerosísimos aplausos, teniendo que repetirse muchos números de la opereta.



Ha quedado constituido el Consejo de Dirección y Administración de la Comisaría del Seguro obligatorio, que ha de poner en práctica el seguro de viajeros y el de ganado vivo transportado por ferrocarril.

* * *

Se ha reunido la Junta consultiva encargada de proponer al ministro de Trabajo, Comercio e Industria, el reglamento para la aplicación del Real decreto-ley de 9 de abril de 1926, que estableció la inspección de las entidades de ahorro, capitalización y similares.

* * *

También se reunirá la Federación Nacional de Compañías de Seguros, que preside D. Fermín Rosillo.

* * *

En los primeros días de octubre se inaugurarán las oficinas que la Compañía Adriática establece en su hermoso edificio de la plaza del Callao, asistiendo el director general de la Empresa.

* * *

Parece ser que las Empresas de seguros inscritas en España preparan una patriótica colaboración a los fines del Banco Exterior de España.

Consorcio del Puerto franco de Barcelona

En la última reunión celebrada por el Consorcio de dicho puerto franco se dió lectura a las comunicaciones recibidas de varios cónsules de las Repúblicas americanas, manifestando, más que la conformidad, su gran entusiasmo por las relaciones que el Consorcio entabla directamente con los productores americanos, a los que ofrecen prestar todo su apoyo y lo recibían igualmente de los respectivos Gobier-

nos, a los que cursan copia de la importante comunicación-circular en que el Consorcio exponía a los representantes americanos cuáles son sus propósitos y qué beneficios pueden reportar mutua y recíprocamente España y los países de ultramar.

Para intensificar la obra de atracción que el Consorcio realiza cerca de los exportadores e importadores americanos, se acordó llegara a un convenio con el Instituto de Economía Americana, a fin de utilizar sus servicios para dar a conocer en América las ventajas que ofrece al comercio hispanoamericano de depósito franco de Barcelona.

En beneficio de los comerciantes e industriales, usuarios del depósito franco, el Consorcio ha aprobado unas nuevas tarifas de manipulación y movimiento de mercancías, con importantes rebajas en relación con las vigentes.

Qué es y cómo se funda una Cooperativa de Consumo

por D. Felipe Gómez Cano

Copiamos de *A B C*: La Biblioteca Marvá, que muy acertadamente dirigen D. L. Martín Granizo y D. M. González-Rothvos, ha publicado, con el título *QUÉ ES Y CÓMO SE FUNDA UNA COOPERATIVA DE CONSUMO*, uno de los más interesantes volúmenes de dicha Biblioteca.

Es autor de ese notable estudio el ilustrado subdirector de Trabajo D. Felipe Gómez Cano, inteligente y laborioso jefe del ministerio de Trabajo, culto escritor y distinguido abogado, a quien perjudica en el conocimiento público de su valía una excesiva modestia, que no llega a restarle la merecida consideración y estima de cuantos le tratan, porque sus cualidades personales, su autoridad en asuntos administrativos y su dominio de las cuestiones sociales se manifiestan a diario.

El volumen a que nos referimos, ameno y brillante en la forma, claro en la exposición, completísimo en los antecedentes, datos y clasificación de las Cooperativas, tiene un bien escrito prólogo del Sr. Martín Granizo acerca de la personalidad y merecimientos de D. Felipe Gómez Cano, y a continuación se anotan y estudian en el libro las siguientes materias: *Historia y consideraciones sobre la cooperación; qué es y cómo se funda una cooperativa; variedades cooperativas e índice de la legislación extranjera sobre cooperación*, desarrolladas en numerosos apartados, todos ellos importantes y de utilidad grande para el lector aficionado al conocimiento de los asuntos económicos sociales.

Anuario-Índice de la Bolsa y de la Banca de España.

(por D. Adolfo Wagener Moriano)

En el prólogo del libro anuncia su autor que ha dado comienzo este año a publicar este libro, y que en sucesivos años, y vencidas las dificultades surgidas, seguirá editando esta obra, que, a nuestro modo de ver, es y será de una gran utilidad práctica para cuantos intervienen más o menos directamente en negocios de Banca y Bolsa.

Comienza el libro por publicar la ley de Ordenación bancaria, necesaria e imprescindible para actuaciones posteriores. Luego sigue con el reglamento orgánico del Consejo Superior Bancario, este Consejo, la Asociación de la Banca Española del Centro de España, Comité Central, Asociación de Banqueros de Barcelona y del Norte de España, Bancos inscritos, relación de planes bancables y semibancables, y los Bancos y banqueros de España.

De Bolsa trata sobre los fondos públicos, renta líquida de los mismos, vencimiento de cupones, arancel de agentes, admisión de valores a la contratación, cerrando con una lista de todos los agentes de Cambio y Bolsa de Madrid, Barcelona y Bilbao.

Cambio de nivelación.

La Junta Sindical ha resuelto proceder a la nivelación de las operaciones realizadas a fin del próximo mes de octubre, en los valores siguientes:

Acciones del Banco Central, al cambio de 217 por 100.

Acciones de la Sociedad "Unión Española de Explosivos", al cambio de 1,433 por 100.

La entrega de los saldos tendrá efecto mañana, viernes.

Gas Madrid, S. A.

Servicio de obligaciones 6 por 100

Desde 1 de octubre se pagará el cupón número 11, a razón de pesetas 15, libre de impuestos, y se reintegrarán los 174 títulos amortizados en el presente año, según detalles que constan en la *Gaceta de Madrid* y *Boletín Oficial* de 16 de junio último.

Este servicio se efectuará en los Bancos de esta Corte: Central, Español de Crédito, Urquijo y Vizcaya, y en sus filiales respectivas.

Madrid, 17 de septiembre de 1928.—El presidente del Consejo de Administración, *Valentín Ruiz Senén*.

Sociedad Hidroeléctrica Española.

Junta general extraordinaria

El Consejo de Administración de esta Sociedad convoca a los accionistas de la misma a Junta general extraordinaria, que se celebrará el día 10 de octubre próximo, a las once de la mañana, en el domicilio social, Nicolás María Rivero, 14, Madrid, para ampliar el capital social, crear nuevas obligaciones y modificar los estatutos.

Podrán asistir a la Junta los accionistas de esta Sociedad que, individualmente o agrupados, posean cien o más acciones, siempre que las hayan depositado antes del día 5 de octubre próximo en las oficinas de esta Sociedad, en Madrid, en las de la Hidroeléctrica Ibérica, Alameda de Mazarredo, 6, Bilbao, o en cualquiera de los Bancos siguientes de Madrid y provincias: de Vizcaya, Central, Español de Crédito, Hispano Americano, Guipuzcoano, de Vitoria, de Santander y Mercantil, donde se les facilitará la tarjeta de asistencia. En el caso de que en la fecha indicada no se reuniera suficiente número de acciones para poder celebrar la Junta general extraordinaria, el Consejo convocará a nueva Junta, que tendrá efecto el día 29 de octubre próximo, a igual hora y en el mismo local, siendo valederos en ella los depósitos de acciones y las representaciones conferidas con motivo de la primera convocatoria.

Madrid, 20 de septiembre de 1928.—El Secretario general, *Emilio de Usaola*.

Consejo de la Compañía del Norte.

Se celebró Consejo en la Compañía del Norte, y se dió cuenta del aumento de recaudación y curso de electrificación.

Las dobles vías de San Sebastián a la frontera se hallan terminadas, así como Manresa a Barcelona.

Empezará en breve la doble vía Bilbao a Orduña y Avila-Medina, que terminará muy pronto. También se hará una parte internacional en la frontera Cataluña con Francia.

LA HISPANO SUIZA

FABRICA DE AUTOMOVILES

Coches de turismo - Omnibus - Camiones
Motores marinos - Motores para la aviación

Características del insuperable nuevo 6 cilindros 20 HP.:

MOTOR. De seis cilindros de 85 mm. de diámetro por 110 de carrera, fundidos en un solo bloque.

CIGÜEÑAL. Perfectamente equilibrado sobre siete cojinetes.

VALVULAS. Al fondo de las éulatas y accionado por el árbol de levas colocado encima de ellas.

ARBOL DE LEVAS. Accionado por un eje vertical y dos pares de piñones cónicos con dientes en espiral.

ENGRASE. A presión de los cojinetes del cigüeñal, bielas y árbol de levas, asegurado por una bomba colocada en el cárter.

EMBOLOS. De aluminio y enfriamiento del cilindro por circulación de agua mediante una bomba centrífuga y ventilador.

ENCENDIDO. Por doble dispositivo especial **DELCO** y de dos bujías por cilindro alineadas en las caras laterales del bloque.

EMBRAGUE. De platillo único, prensado entre dos discos de **RAYBESTOS** y funcionando en seco.

CAJA DE VELOCIDADES. Fija al cárter del motor: lleva tres velocidades y una marcha atrás por doble tren desplazable.

PUENTE POSTERIOR. De palastro embutido y el par cónico es de dientes en espiral Gleason.

FRENOS. En las cuatro ruedas. El pedal obra sobre los cuatro mediante un servofreno, y la palanca de mano solamente sobre los frenos de las ruedas traseras. Un diferencial sirve para equilibrar el esfuerzo de frenado en las ruedas.

Avenida Conde Peñalver, 14 :-: Teléfono 16067

MADRID

DISPONIBLE

Banco Urquijo

MADRID

Agencias: Puente de Vallecas y Alcalá de Henares

CAPITAL: 100.000.000 de pesetas

DIRECCION TELEGRAFICA Y TELEFONICA: URQUIJO

Correos: Apartado 49

Domicilio social: Calle de Alcalá, núm. 55

TELEFONOS: Oficinas, 12840. Gerencia, 12849

BANCOS FILIALES

Banco Urquijo Catalán (Barcelona).—Capital, 25 millones, totalmente desembolsado.

Sucursales en Girona, La Bisbal, Mataró y Palamos.

Banco Urquijo Vascongado (Bilbao).—Capital, 20 millones, Desembolsado, 50 por 100.

Sucursal en Vitoria.

Banco Minero Industrial de Asturias (Gijón).—Capital, 10 millones, Desembolsado, 50 por 100.

Sucursal en Candás.

Banco Urquijo de Guipúzcoa (San Sebastián).—Capital, 20 millones, Desembolsado, 65 por ciento.

Sucursales en Irún y Biarritz.

Banque Française et Espagnole (69, rue de la Vierge-Paris). Capital, 40 millones de francos, Desembolsado, 25 por 100.

Operaciones de carácter bancario.—Compra y venta de valores en las Bolsas de España y del extranjero.—Descuento y cobro de cupones y títulos amortizados.—Descuento y cobro de letras.—Giros y cartas de crédito.—Custodia de valores, metales preciosos y alhajas.—Cuentas de crédito con garantía de valores nacionales.

Cuentas corrientes en pesetas, abonando intereses según la escala siguiente:

2	por 100 al año en las cuentas a la vista.
2 1/2	— — — a tres meses.
3	— — — a seis —
3 1/2	— — — a un año fecha.

También abre cuentas corrientes en moneda extranjera, abonando intereses de 2 a 4 por 100, según sus clases y condiciones.

LA EQUITATIVA

FUNDACION ROSILLO

Domicilio Social: Alcalá, 71. (Edificio de su propiedad) MADRID

OFICINAS AUXILIARES:

BARCELONA: Via Layetana, 54 (Edificio de su propiedad). BILBAO: Gran Vía, 3

SEVILLA: Rioja, 17

SEGUROS SOBRE LA VIDA

Individuales y de grupos

Ahorro intensivo

SEGUROS CONTRA INCENDIOS

Muebles, inmuebles y cosechas

DISPONIBLE

PORTILLO FOTOGRAFO

Concepción Jerónima, 3. - MADRID

TELEFONO 16240

CASA ESPECIALIZADA EN TRABAJOS INDUSTRIALES :- RETRATOS Y BODAS A DOMICILIO :- BANQUETES Y GRUPOS EXCELENTE TRABAJO EN AMPLIACIONES Y TODO LO CONCERNIENTE A FOTO- :- GRAFIA :- PRECIOS REDUCIDOS :-

ESTUDIO:

CONCEPCION JERONIMA, 3

DISPONIBLE

LA MUNDIAL

SOCIEDAD ANONIMA DE SEGUROS

Domicilio: Mayor, 8. MADRID

Capital social: 1.000.000 de pesetas suscrito, 505.000 desembolsado.

Autorizada por Reales órdenes de 8 de julio de 1909 y 22 de mayo de 1918.

Efectuados los depósitos necesarios.

Seguros mutuos de vida.

Supervivencia, previsión y ahorro.

Seguros de accidentes ferroviarios.

Aprobado por la Comisaría de Seguros.

LA ILUSTRACION

MODERNA

DE ECONOMIA Y FINANZAS

BANCA - SEGUROS - FERROCARRILES - TRANVIAS - ELECTRICIDAD - MINERIA
METALURGIA - NAVEGACIÓN - OBRAS PÚBLICAS - CONSTRUCCIÓN - AGRI-
CULTURA - GANADERIA - INDUSTRIA - COMERCIO Y FOMENTO DEL TURISMO

Suscripción en España: Año, 12 Ptas.—Extranjero, 15 Ptas.—Número suelto, UNA Pta.

Delegaciones en París-Londres-Berlin-Buenos Aires y Nueva York
Corresponsales en las principales capitales de Europa y América y en todas las provincias de España

Redacción y Administración:

CUESTA DE STO. DOMINGO, NUM. 18. 1.º :- TELEFONO 17066 :- MADRID

Imp. Cervantina. Nuncio, 17. Teléfono 71251. Madrid.