



Fundador: F. Granadino.

A VUELA PLUMA

El frente único contra el texto único...

Los libros de texto han servido a la maldiciencia de «comidilla pedagógica» durante muchos años. Su deplorable confección y su formidable carestía habían suscitado contra ellos una clamorosa cruzada y desde tiempo inmemorial, desde todos los sectores de la opinión, se había solicitado infinidad de veces del Poder público que pusiera coto a tanta incultura encubierta y a tanta codicia visible.

Pues no hay nada de lo dicho, señores... Donde los periódicos dijimos ayer «digo» decimos ahora «diego»... Los libros de texto son el Arca Santa de nuestra cultura, y atentar contra ellos es atentar contra los fundamentos del progreso humano y de la civilización occidental. Desde *El Sol* hasta *La Epoca*, desde la carañola del rutilante y extremado Febo hasta el miriñaque de la sesuda dueña setentona, nuestra Prensa ha formado el frente único contra la excelente cuanto tardía iniciativa del ministro de Instrucción Pública, y con aquello de que el Gobierno ha declarado que no entorpecerá la discusión sobre la reforma, mientras se mantenga en un terreno doctrinal, los periódicos se acogen a ese salvoconducto de la doctrina, y recordando a su modo a los esclavos, que al verse libres no sabían qué hacer de su libertad inesperada, no saben tampoco qué argumentos esgrimir contra la salvable reforma; más a falta de argumentos llenan columnas y columnas con los huecos alegatos que les sugieren al oído los autores de los textos.

Quien en tal sentido—en el de los huecos cuanto solemnes alegatos—ha batido el *record* es el órgano de los conservadores, que, por lo visto, quiere conservar incólume *todo* el antiguo sistema, incluso el pedagógico.

«Por lo mismo que la ciencia—escribe en un editorial *La Epoca*—no admite la enseñanza dogmática, pues todos sus principios se hallan sometidos a revisión constante, no cabe que el Estado promulgue e imponga una determinada teoría. ¿Cómo va a tener capacidad el Estado para darle la razón a Einstein, frente a Newton, o para quitársela, en sus enseñanzas de Física?» El argumento es cuasi aplastante y cuasi divino. *La Epoca* supone que a nuestros catedráticos de Física les preocupa hondamente la fórmula de Lorenz, la experiencia de Michelson, las hipótesis de Einstein y demás lucubraciones relativistas. *La Epoca* supone que así como César lloraba ante la estatua de Alejandro porque a la edad del Macedonio no había conquistado el mundo, nuestros catedráticos de Física, llenos de fuego sagrado, y partidarios acérrimos los unos de la Mecánica clásica y los otros de la einsteiniana, se debaten en la inmensa duda en que se debatió el gran Pascal hasta perder la razón, y que divididos los tratadistas de Física, que opten al concurso, en dos bandos irreductibles, el Estado va a verse en el duro trance, para elegir texto, de pronunciarse por Newton o por Einstein... ¿*Ubinam gentium sumus?* ¿Entre qué gentes o para qué gentes escribe *La Epoca*?

Naturalmente, *La Epoca* no aboga sólo por los fueros de la Física, sino que mete en la contrata a todo el Bachillerato.

«Este ejemplo (el de la Física)—agrega—puede multiplicarse en Ciencias naturales, en Psicología, en Literatura, en Historia... El Estado no puede definir en materia científica, artística ni literaria. En cambio, el maestro debe y puede. Si se extralimita en su función, la ley ha de actuar inmediatamente. Pero en este caso se tratará de una excepción, no de una regla. La regla es que el maestro enseñe, y que el libro sea nada más que un coadyuvante. Nada tan personal como el ministerio docente.» Permitásenos unas observaciones. La regla, entre nosotros, es que el maestro no en-

señe, y que el libro sea efectivamente un «coadyuvante». Tal es el único adjetivo apropiado, y tal el único rasgo de sinceridad o de lucidez de todo el artículo de *La Epoca*. El libro de texto es, efectivamente, un coadyuvante del profesor, pero no en el sentido pedagógico, sino en el sentido económico del vocablo. En los Institutos de Madrid y de las grandes capitales, el libro de texto «coadyuva» al presupuesto anual del profesor con ocho o diez mil duros de ingreso líquido.

Hemos dicho que la regla es que el maestro no enseñe, y la demostración es obvia. Basta pasar la vista en derredor. Si los maestros enseñaran, si se medio estudiaran y medio supieran, aun superficialmente, las materias del Bachillerato, aquí donde todo el mundo es bachiller, ¿dominarían como dueñas y señoras la incultura y la ignorancia en todos los órdenes y en todas las profesiones? ¿Pero quiénes son los principales culpables de nuestra bochornosa incultura sino nuestros Institutos?

¿Es que porque exista un libro de texto único el maestro no puede definir en materia científica, artística ni literaria? ¿Es que el libro de texto único es una especie de mordaza que impide al maestro emitir cuantos juicios tenga por conveniente sobre todo lo divino y lo humano?

«Si se consigue—termina diciendo *La Epoca*—que todo el profesorado se atenga al texto único, se habrá matado cosa tan importante como la iniciativa en la cátedra y la libertad de opinión en el terreno doctrinal. Y si, como pudiera ocurrir, el texto único quedase al margen de las explicaciones que lleve a cabo un profesor celoso de su personalidad, no sabemos qué se habrá conseguido con semejante medida.»

Pues verá *La Epoca* lo que se habrá conseguido. Se habrá conseguido que desaparezcan de un plumazo, como segados en flor, multitud de librecitos que son un baldón de ignominia para las ciencias y las letras patrias. Se habrá conseguido que a los padres de familia no se les saquee, como al presente ocurre, por mercaderes y negociantes disfrazados de pedagogos, extrayéndoles un buen puñado de duros, por lo que bien pagado no valdría un mal puñado de perras. Se habrá conseguido que los escolares, siquiera sea en forma abreviada y elemental, conozcan todo el contenido de la asignatura, y en Historia, verbigracia, aunque sea cercenando «la iniciativa de la cátedra y la libertad de opinión del maestro»—que dice *La Epoca*—sepan los alumnos que han pasado por el mundo Aníbal, César, Carlo Magno, Bonaparte, Lutero, Colón, Copérnico, etc., y no limitar las explicaciones a las dinastías faraónicas por una humorada o una chochez del profesor (*histórico*).

Respecto a la amenaza encubierta que apunta *La Epoca* al deslizar la especie de que «un profesor celoso de su personalidad deje al margen de sus explicaciones el texto único», diremos al colega que esos pedagogos «celosos de

su personalidad» suelen serlo también de la nómina que firman, y como el Cuerpo de Examinadores, instituido por la reforma, tiene facultades sobre los alumnos y sobre los profesores, con dicho Cuerpo y con la superioridad jerárquica se las entendería el maestro «celoso de su personalidad»...

Y fíjese el lector, para terminar, en un detalle significativo. Cuanto se escribe en los periódicos contra el texto único está inspirado a ojos vistas, cuando no redactado materialmente, por esos profesores «celosos de su personalidad», y celosos, sobre todo, de su texto. Pues bien: todos los dichos Aristarcos aceptan de buen grado el cuestionario único, el programa único. Parece lógico que el cuestionario único lleva como de la mano al texto único. Nada de eso. Nos hallamos ante un misterio, uno en esencia y duplo en personas. Cada maestrillo quiere su librito, o quiere al menos el ingente montón de pesetas que le supone el librito.

La mayor sutileza de todas—decía Crispín el de *Los intereses creados*—no es engañar a los demás, sino engañarse a sí mismo, y los inspiradores de la censurable campaña consabida nos parece que están desplegando la mayor de las sutilezas..., que diría Crispín.

FAUSTO BABEL

La flota aérea universal

La flota aérea universal se compone, según estimación francesa, en total de 10.000 aparatos. Debido a que esta estimación, según parece, se halla basada sobre buenas informaciones, es interesante saber en qué forma se reparten estos 10.000 aparatos en el mundo.

Los Estados Unidos disponen de 32 Cuerpos militares de aeroplanos, con un total de 1.500 aparatos. De éstos, 1.000 aparatos son aeroplanos militares, 500 para los discípulos de aviación; 800 son hidroaeroplanos. La flota mercantil de los Estados Unidos se compone de más de 200 aparatos, con un total de 2.500.

Alemania posee entre las grandes potencias la flota aérea más pequeña, con 120 máquinas para el tráfico mercantil.

Francia posee una flota aérea de 132 divisiones, en total 882 aparatos. En reserva o en construcción tiene 904 aeroplanos. La flota aérea mercantil se compone de unos 25 aparatos.

Rusia dispone de una flota aérea de más de 1.000 aparatos y una flota aérea mercantil de 100.

Inglaterra posee 54 Cuerpos de 12 grupos aéreos y una flota aérea mercantil de 20 aeroplanos. Los otros países, a saber, Checoslovaquia, Turquía, Rumania, Servia, Grecia, Polonia, España y diversos países sudamericanos poseen en total más de 1.000 aeroplanos.

**No se devuelven los originales no solicitados
ni se mantiene correspondencia sobre ellos.**

¿Newton o Einstein?

El número de personas—dice Carlos Nordmann en *Le Matin*—que han comprendido la teoría de la Relatividad es muy grande; pero es mayor todavía el de los que pretenden ser únicos en haberla comprendido. Hay un tercer grupo, el de los disidentes, que creen que dicha teoría no la ha comprendido todavía nadie, metiendo en el paréntesis a Einstein...

Ahora ha salido el americano Miller asegurando que la experiencia de Michelson (en la cual se funda en gran parte la teoría de Einstein) es falsa, y hétenos que no sabemos ya a qué carta quedarnos, si a la de Michelson o a la de Miller.

La experiencia de Michelson, en substancia, y reducida a sus ejes, es la siguiente: imaginemos un haz de vías férreas cruzadas por trenes que marchan en todas direcciones a una velocidad determinada. Un espectador, o un guardaagujas, comprobará a simple vista que todos los trenes, con respecto a él, marchan a la misma velocidad, poco más o menos. Mas supongamos al espectador dentro de una cabina, o al guardaagujas dentro de una garita, y que cabina y garita se mueven también, a lo largo de una vía, con una velocidad dada. En dicha hipótesis, el espectador, o el guardaagujas, comprobarán que los trenes que avanzan en la misma dirección que ellos, marchan, en apariencia, con velocidad menor que los que van en sentido contrario.

Pues bien: he ahí una imagen aproximada de la célebre experiencia de Michelson, a condición de suponer que los trenes son ondas luminosas, y la garita móvil del espectador la Tierra arrastrada alrededor del Sol, por entre ese medio que llamamos éter, en el que los rayos luminosos se propagan a la velocidad de 300.000 kilómetros por segundo.

Se suponía hasta aquí que los rayos luminosos que, partidos del Sol, salen como al encuentro de la Tierra, que vuela en su órbita, a razón de 72.000 kilómetros por hora, marcharían aparentemente a distinta velocidad que los rayos que se propagan en el mismo sentido que el movimiento de la Tierra. Pues esa suposición, que con arreglo a nuestras viejas ideas parecía una verdad de clavo pasado, vino, con asombro universal, a echarla por los suelos la famosa experiencia de Michelson, a virtud y como resultado de la cual los rayos de luz que nos llegan del Sol tienen siempre la misma velocidad, cualquiera que sea su dirección con respecto al movimiento de la Tierra. Sobre lo que pudiéramos llamar resultado negativo de la experiencia de Michelson ha fundado Einstein su célebre teoría.

Mas he aquí que ahora sale un sabio físico americano, M. Miller, y repite, para comprobarla, en lo alto de una montaña, la experiencia que Michelson había hecho a ras de tierra, y anuncia al mundo que Michelson se había

equivocado, que él había obtenido resultado positivo, no negativo, como Michelson, y que los rayos luminosos tienen velocidades diferentes según su orientación. Si eso fuera verdad, adiós Relatividad y adiós Einstein.

Contra la afirmación de Miller, milita la autorizada opinión del gran Poincaré, quien aseguró al final de su vida, como fruto de una íntima convicción personal, que le parecía imposible obtener resultados positivos en experiencias del tenor de las de Michelson.

Más aún. Un físico suizo ha repetido sobre la Jungfrau la experiencia de Miller, con resultado negativo. En vista de tal diversidad de opiniones, espere el lector de MADRID CIENTIFICO que se celebre un Congreso de Relatividad, al que no faltará un delegado oficial con los emolumentos correspondientes (total, unos miles de miserables pesetas), y dicho delegado, a la vuelta, nos dirá en una luminosa Memoria a qué carta debemos quedarnos.

Desarrollo de los trasatlánticos

Ante el Instituto de Ingenieros y Constructores de Escocia ha expuesto recientemente el ingeniero naval Mr. John Anderson las posibles características futuras del servicio rápido de pasaje a través del Atlántico en una extensa Memoria que ha merecido apasionados comentarios.

Puede asegurarse sin error que desde el principio de la era del vapor la mayor parte de las innovaciones introducidas en los proyectos de buques y de máquinas se deben a la competencia establecida entre diferentes empresas por lograr la supremacía en el servicio trasatlántico de pasajeros.

Desde los adelantos que caracterizaron al *Mauritania* se han construido un gran número de buques, último ejemplar de los cuales es el *Majestic*, que tiene de eslora 915 pies. Todos ellos han sido decorados lujosamente; pero ninguno logró velocidad tan alta como el *Mauritania*.

Es digno de notarse que por tres veces se han expresado ya deseos de reducir la velocidad de estos magníficos trasatlánticos. El año 1875 construyó cierta compañía tres barcos de moderada velocidad; pero amenazados por la competencia, no llegaron a utilizarse nunca en el servicio del Atlántico.

Diez y ocho años ha se batieron los últimos *records* de la velocidad, y desde entonces se han introducido muchas mejoras en casco y máquina y han adelantado considerablemente nuestros conocimientos acerca de la resistencia de materiales y de los problemas de la propulsión.

El petróleo, utilizado hoy como combustible, permite una reducción de peso de un 30 por 100 en comparación del carbón, y puede almacenarse en las más escondidas partes de un barco, evitando así muchas molestias inherentes al carbón. Simplifica igualmente la distribución del buque y puede embarcarse mucho más rápidamente, reduciendo con ello las estancias en el puerto.

ENSAYO DE UN APARATO ESPAÑOL

VUELO A VELA

Sin que revista, naturalmente, la importancia del avión propiamente dicho, ello es lo cierto, sin embargo, que como *sport* aeronáutico el vuelo sin motor o vuelo a vela es muy interesante.

En Rossiten, región situada en la frontera oriental de Prusia, el piloto Schulz, después de varios ensayos, ha conseguido recientemente permanecer en el aire nueve horas y media con un aparato sin motor. Este hombre-cometa ha hecho más: en vuelo con pasajero ha permanecido en el aire tres horas, máxima duración registrada hasta la fecha.

Claro es que todo eso no es nada si se compara con el porvenir próximo que muchos auguran a la gran aviación.

En la reunión celebrada, verbigracia, en Southampton este año por la *British Association*, expuso Mr. Simmonds que él consideraría extraordinariamente lento el curso del progreso si dentro de diez años no se había construido ya un hidroavión de 100.000 libras de peso muerto capaz de transportar unos 100 pasajeros a la velocidad de 100 millas por hora, y que tal buque volaría de Europa a América sin otra escala que la de los Azores, realizando su vuelo en treinta y seis horas.

Concretándonos a este incipiente *sport* del vuelo a vela, nuestro excelente colega *Aérea*, refiriéndose al asunto, y con datos suministrados por la Liga Aeronáutica de Cataluña, da cuenta de los ensayos realizados últimamente por un hidroplaneador (*Gaviota*) proyectado por el capitán de Ingenieros Sr. Cañete.

«Fueron los alemanes—escribe dicho colega—los primeros en estudiar experimentalmente el vuelo a vela, obteniendo en los históricos concursos del Rhon los magníficos resultados que tanto sorprendieron y admiraron a todo el mundo y despertaron en los centros aeronáuticos europeos el interés por el vuelo sin motor.

A pesar de las violentas polémicas nacidas en Francia de aquellas pruebas entre partidarios y enemigos del vuelo a vela, nuestros vecinos se apresuraron a seguir el ejemplo de los teutones, logrando arrebatárles pronto el *record* mundial de duración, que estableció nuevamente el malogrado piloto Maneyrol, y que no ha sido desde entonces oficialmente batido.

En España nos habíamos desinteresado completamente del vuelo a vela; pero hace poco, el piloto D. Vicente Vallés ha llevado a cabo en Melilla, con feliz resultado, los primeros ensayos prácticos en esa rama del vuelo mecánico, y es de esperar que saldrán pronto imitadores que propulsen en nuestro país el vuelo sin motor.

Reconozcamos, si se quiere, que éste no constituirá nunca un medio de transporte comercial ni que responderá tampoco a ningún fin utilitario guerrero; pero convengamos que será un medio de estudio experimental superior en muchos casos al laboratorio, y además un deporte sin igual.

El planeador, bautizado, como hemos dicho, *Gaviota*, se compone:

De un cuerpo o canoa central, de madera, en cuyo interior se halla el asiento del piloto. Este

cuerpo, cuya longitud es de 5,20 metros, es bastante corto con relación a la envergadura del aparato.

De un ala, formada por dos largueros y numerosas costillas, cuyo espesor disminuye progresivamente del centro hacia las extremidades. El perfil es del tipo Joukowsky; su envergadura, de 12,70 metros, y su superficie, de 20 metros cuadrados. Está provista de dos alerones y se halla sujeta al cuerpo del aparato directamente, sin cables ni montantes.

De dos pequeños flotadores laterales, destinados a facilitar el mantenimiento del equilibrio del planeador en el agua.

Del timón de dirección, muy elevado y precedido de un plan fijo.

Y, finalmente, del timón de profundidad, que carece de plano fijo y no es compensado.

Además lleva dos alerones que completan los mandos, lo mismo que en un aparato con motor ordinario, lo cual facilita su manejo en el aire.

La altura del aparato es de un metro, y la colocación del piloto dota al mismo de una visibilidad excelente.

El planeador es muy fino de líneas, elegante, y tiene el aspecto de poseer excelentes cualidades de vuelo. A pesar de su solidez, pesa solamente 102 kilogramos, y según afirma su piloto, es de un manejo cómodo y sencillo.

A pesar de las dificultades que se ofrecen para despegar en el mar, la canoa o casco central tiene formas excelentes, demostradas en los diez o doce vuelos que llevan realizados el alférez Vallés y el teniente Merino.

El despegue del agua se obtiene con facilidad, mediante la tracción por una canoa rápida, y su estabilidad en el aire es perfecta.

Los primeros vuelos de Vallés han sido muy satisfactorios, y han decidido a éste y al capitán Cañete a continuar los ensayos en cuanto el piloto regrese a la base de Mar Chica, donde se han llevado a cabo las pruebas.

Hay que significar que este aparato, tipo *hidro* sin motor, es el tercero o cuarto de los que hasta la fecha se han construido en el mundo.

L. V.

Un consejo de Vanderbilt

El famoso multimillonario americano mister Vanderbilt ha publicado sus memorias, y entre los consejos que da a los hombres de negocios para que prosperen encontramos uno respecto al carácter y formas sociales, que conviene divulgar.

«Creo que es una ventaja—dice—ser optimista, jovial, cortés..., mostrarse ameno con todo el mundo. No se prospera siendo pesimista, adoptando un aire hurano, refunfuñando constantemente, tomando demasiado a pecho las contrariedades propias sin consideración para los demás. Una sonrisa lleva consigo muchas veces como una exteriorización de fuerza, de inteligencia, de comprensión, de simpatía, de predominio... Una sonrisa oportuna, junto con una actitud cortés y la voluntad de salir airoso de las empresas que se acometen, le hacen a uno ser apreciado y respetado de todos. ¿Y qué es la vida, después de todo, sin el aprecio de nuestros semejantes?»

CON PLUMA AJENA

ORO DE LEY

Si a cualquiera de los congresistas que asisten a esas asambleas sabias que se congregan por el ancho mundo se les preguntara qué demuestra más talento, qué vale más, si una de las Memorias solemnes escritas «al calor» de esos Congresos, o las donosas *boutades* que arranca a Sinesio Delgado la alta ciencia de sus señorías, se quedaría viendo visiones y como admirado de que sus producciones técnicas puedan compararse en valor con las «salidas» de Sinesio. Y, sin embargo, un secreto instinto nos dice que cuando dentro de uno o dos siglos los críticos futuros valoren y tansen nuestras actuales producciones dirán que hay más ciencia, más oro de ley, porque hay más verdad, en las ingeniosas gacetillas de Sinesio que en las espantables lucubraciones (de tercera o cuarta mano) de nuestros más renombrados congresistas. Y redactado, a guisa de introducción, este brevísimo prólogo, dejemos a nuestro Sinesio, que tiene el sentido común por arrobado, y la gracia por quintales, meter su cuarto a espadas en ciertos temas de actualidad.

* * *

«Mucho habrá pecado—dice Sinesio—la Diputación provincial de Madrid antes y después del cambio de régimen; pero todo le será perdonado porque recientemente ha tenido un acierto indudable e indiscutible.

Ha acordado ser dignamente representada en el V Congreso Internacional de la Ruta, que ha de celebrarse en Milán en este mes de septiembre.

De modo que se la podrá criticar cuanto se quiera respecto al arrendamiento de las cédulas personales, que nos ha fastidiado a todos; pero no habrá quien asegure que descuida las carreteras, puesto que trata de ponerse de acuerdo en este punto con las naciones más adelantadas.

Y que eso de la Ruta es una cuestión tan complicada, por lo menos, como la de los celeberrimos foraminíferos del terciario lo prueba el hecho de que se hayan celebrado cuatro concursos internacionales en distintos puntos del planeta, y los técnicos no hayan sacado en limpio nada todavía.

De esperar es que se verifiquen otras reuniones en Sevilla durante la feria o en San Sebastián en la semana grande, porque tampoco esta vez se resuelva nada concreto; pero la Diputación de Madrid habrá cumplido su deber dedicando a la Ruta la atención que merece. Es más, creo que debieran imitar tan loable ejemplo todas las demás Diputaciones españolas, y hasta los Ayuntamientos, si a mano viene, y enviar sus correspondientes comisionados a ese y a todos los Congresos.

Precisamente estamos en un período de reconstitución, y si surge por casualidad el apuro económico, con hacer un empréstito más estamos al cabo de la calle.

* * *

Porque no sé si habrán ustedes notado que lo de pedir dinero prestado se ha puesto de moda, y no hay Corporación que se estime en algo ni agrupación comercial, industrial o agrícola, que no se crean obligadas a emprender grandes obras apelando a los anticipos más o menos reintegrables.

Todo a causa de la crisis francesa. Diputados, concejales, Comités y Juntas directivas se han acostumbrado a enjuagarse con las cifras de cientos de miles de millones que lanza la Prensa de París y recoge la del resto del mundo, y creen que aquí quedamos mal si no debemos más que cuatro cuartos.

Conducción de aguas, salubridad de las poblaciones, ensayos de métodos de fabricación y cultivo, construcción de ferrocarriles y carreteras...; todo género de adelantos y mejoras sirve de razón o pretexto para apelar al crédito público y distribuir a diestro y siniestro cantidades fantásticas.

Si Francia debe 100.000 millones por esto, 200.000 por lo otro y 300.000 por lo de más allá, ¿por qué el Ayuntamiento de Villazapardiel de abajo se ha de contentar con la insignificante deuda del médico? ¿Por qué no ha de empeñarse en unos cuantos miles de dólares para expropiar un páramo del alcalde y convertirle en paseo público?»

* * *

Avisamos a Sinesio que ya está en puertas otro Congreso de Puertos, que se celebrará un día de estos en El Cairo, y adonde acudirán como moscas... sabias multitud de congresistas celtíberos. Cada congresista no nos cuesta gran cosa, pues con unos mil duros por barba está despachado. Los congresistas que mandamos al Cairo nos creemos que pasen de una simple docena; de modo que con diez o doce mil miserables amadeos quedaremos ante la técnica universal como los propios ángeles.

El premio Montefiore

El concurso trienal de la *Fondation George Montefiore*, de Lieja, que correspondía al año actual, tendrá lugar en 1927. Así lo hace saber el Consejo de la Asociación de Ingenieros Electricistas del Instituto Electrotécnico Montefiore, según circular que se nos remite firmada por el presidente Mr. de Bast.

Recordaremos que ese concurso internacional es para la adjudicación de un premio constituido por los intereses acumulados de un capital de 150.000 francos de renta belga al 3 por 100, y se otorga cada tres años, como queda dicho, al mejor trabajo original que se presente sobre el adelanto científico y progresos de las aplicaciones técnicas en todos los dominios de la electricidad, con exclusión de obras de vulgarización o de simple compilación.

El importe del premio actual se fija en francos 20.500, y se admiten trabajos hasta el 30 de abril de 1927.

Tenemos el prospecto a disposición de quien desee consultarlo.

Para otras explicaciones pueden dirigirse las personas a quienes interese este concurso a Mr. Calmeau, Secrétaire Général de l'Association, rue Saint-Gilles, 31, Liege.

Legendo periódicos

La cenicienta social

La ola proteccionista invade a todos los pueblo y arrastra a los gobernantes a levantar entre las naciones, enormes murallas aduaneras que reducen el intercambio mercantil a los límites de lo indispensable.

Es, ya lo indicamos, un fenómeno general. No hay forma de que ningún Gobierno se sustraiga a él, ni los de los países de tradición librecambista.

A favor de esta corriente se dictan disposiciones y más disposiciones para proteger determinados sectores de la producción nacional. Es más: se llega al extremo de impedir la entrada de ciertas mercaderías en un país a pretexto de que hay nacionales que proyectan establecerlas. El Estado ampara la industria nonnata. Es el colmo del proteccionismo.

Nosotros, aunque creemos habernos sustraído a la ola proteccionista, opinamos que el Estado se halla en el deber de colocar «circunstancialmente» en un plano de favor a las industrias nacionales en formación, y de las que, por atemperarse a las características económicas del país, quepa esperar que en un porvenir próximo puedan vivir sin las onerosas tutelas oficiales.

Somos, por lo tanto, proteccionistas; pero en la medida prudente que conviene al interés general de nuestro país.

Ahora bien; estimamos que el proteccionismo hay que ejercerlo conscientemente, o sea midiendo su alcance, aquilatando sus repercusiones inmediatas y mediatas en los sectores de la producción que se relacionen con el protegido, y particularmente con la masa de consumidores.

El proteccionismo a ciegas da lugar a crueles injusticias y causa daños enormes, en particular cuando, como ocurre las más de las veces, la protección se ejerce con el Arancel. En este caso se facilita al industrial el modo de elevar los precios de sus productos. El consumidor paga esta carestía—que viene a ser un verdadero tributo a favor de los industriales beneficiados con el amparo arancelario—. Los economistas le llaman el «impuesto invisible». ¡Si los pueblos supieran lo que pagan por «impuestos invisibles», a buen seguro que no se abusaría tanto del proteccionismo!

Cierto que, merced a ese tributo que se recauda sin agentes y que el contribuyente abona sin advertirlo viven a veces industrias que son necesarias para garantizar la independencia nacional y que suministran ocupación a fuertes contingentes de operarios; mas hay que computar en cada caso si los sacrificios que se imponen al consumidor están suficientemente compensados con los beneficios que obtiene la nación, y hay además que inquirir en qué proporciones aprovecha la protección a los dueños de la industria protegida y quiénes son los que pechan con los gastos que la protección origina.

Este último extremo es olvidado frecuentemente por los Gobiernos. Ocurre que los Gobiernos que más fáciles se manifiestan a extender su amparo a las industrias deficientes y a las incipientes prescinden de los puntos de vista que afectan al consumidor. Y hay que

preguntarles: ¿es que el consumidor no tiene también derecho a ser defendido?

Evidentemente que sí; sin embargo, lo habitual es que se le entregue indefenso a la voracidad de los intereses privados que medran al amparo de la política proteccionista.

No ignoramos que los términos «productor» y «consumidor» tienen mucho de convencionales. Salvo contado número de ciudadanos, todos somos a la par una cosa y otra: «productores», en relación con la industria o profesión que ejercemos; «consumidores» de los productos que nosotros mismos y los demás fabrican. Mas, no obstante esta dualidad de condición, los que por antonomasia ostentan el título de «consumidores» son los que forman en la inmensa falange de los que, faltos de recursos o modestos propietarios, se ven obligados a ofrecer su trabajo como mercancía.

Y dentro de este grupo enorme de desposeídos o semidesposeídos, los más desprovistos de defensa, los más vejados, son los que forman la llamada clase media.

Esta es la cenicienta del presente régimen económico, el yunque que recibe los golpes de los demás grupos sociales.

El proletariado, con su organización, logra ser un partícipe de los beneficios del proteccionismo. Tan le tienen en cuenta, que en muchas ocasiones el pretexto que se esgrime para arrancar al Poder público las elevaciones de las tarifas arancelarias es la necesidad de garantizar a los obreros trabajo y de no cercenarles sus salarios. Además, la organización les sirve para obtener del Estado auxilios sociales que pagan todos los contribuyentes, y en mayor cantidad la infeliz clase media.

El hecho no es peculiar de España. Prodúcese en todo el mundo. Masterman se ocupa de la *middle class* de su país—Inglaterra—, diciendo que el más ignorante de los «tradesunionistas» no aceptaría el sueldo de un empleado o de un agente de Seguros, y que el linotipista de un gran periódico diario está mejor pagado que el periodista que lo redacta. Y el difunto Rathenau apuntaba el peligro de la proletarización de la clase media alemana y el consiguiente empobrecimiento intelectual de la nación.

Pero en ninguna parte está tan desamparada como en España la clase media. Creemos que es hora de rectificar de conducta. Hay que poner término a las vejaciones que se la infligen; hay que abaratar la vida. Ello obliga a abandonar el proteccionismo *a outrance* y a evitar que los nuevos encarecimientos acaben por sumirla en la desesperación.

Nacionalismo económico

El Congreso del Motor

Ciertamente, la iniciativa del Gobierno del Directorio en este respecto constituye un éxito rotundo y categórico por la oportunidad del mismo y porque refleja honda y sentida preocupación por resolver aspectos concretos y prácticos relacionados con la industria y con la economía nacionales.

Ha adquirido tal desarrollo el automovilismo en España, y tiene todavía tan ancho campo en el que operar, que ello unido al desenvolvimiento de la propia aviación y al empleo cada día mayor de tractores automóviles en las faenas agrícolas da lugar a una adquisición de coches, motores y tractores de procedencia extranjera

que está constituyendo un mal negocio para España por la pérdida no compensada de la serie de millones que el tráfico de importación significa.

Ahora hace un año, con motivo de la Exposición Internacional de Automóviles, aeronáutica, del Ciclo y del Sport, celebrada en los Palacios del Arte y de la Industria del Parque de Montjuich, llamábamos la pública atención respecto del alto valor que nuestro país representa como mercado de automóviles y motores, y tanto es así, que en aquel certamen se presentaron más de 130 marcas de automóviles, todas ellas con representación en España, frente a las instalaciones de dos fábricas locales tan renombradas como La Hispano Suiza y Elizalde y otra del Centro Electrotécnico y de Comunicaciones con su marca «Ceci».

Con excepción, pues, de Austria y Suiza, que sólo presentaron una sola marca en la Exposición de referencia, España representó el último papel, extremo que constituyó para nosotros un verdadero bochorno y una lección provechosa, ya que el Congreso del Motor, que hasta ahora se celebra, sabrá deducir consecuencias y seguramente que dictará las normas que hayan de servir de base, de garantía y de estímulo para que la industria automóvil en particular, y la del motor en general, adquiera en España el arraigo y la importancia que el país ansía.

La industria del automóvil puede decirse que es hoy, por su carácter y por su importancia, básica y fundamental para la explotación de infinidad de energías y fuentes de riqueza, y aun estimamos con el Gobierno que afecta incluso a la propia defensa nacional, que en determinado momento podría sufrir las consecuencias de no haber sabido organizar la referida industria.

Encontramos, pues, justificada la intervención del Estado, y la del Ejército más directamente, en las tareas del Congreso a que venimos refiriéndonos, y consideramos que el lugar de emplazamiento de las fábricas debiera ser objeto de la mayor atención, porque la eficiencia de la defensa del territorio pudiera ser nula si una industria que pudiera movilizarse y aun militarizarse en determinado momento obedeciese en su emplazamiento a mero capricho.

Las factorías de automóviles, como las de construcción de aeroplanos de Carabanchel y Getafe, son modestas, y urgiría instalar en España grandiosa fábrica, porque sólo el trabajo en serie puede abaratar coches y motores y responder en un momento dado a un resultado poco menos que matemático en orden a la producción.

La Ford Motor ha intentado la fabricación absoluta de sus motores y coches en España y no ha podido lograrlo por dificultades relacionadas con las primeras materias unas veces y por el exagerado coste de las mismas en otras.

Citroen se dijo que iba a montar grandes talleres en Madrid, donde montar y aun fabricar cuantos elementos pudiese. Ahora se dice que la instalación la prepara en Eibar al amparo del régimen administrativo vasco. Sea como quiera, el caso es que las fábricas se monten en España, sin que nos preocupemos de que quienes las instalen sean o no extranjeros, porque de ello se derivará siempre una inmensa ventaja para la economía nacional, porque si quiera proporcionará trabajo,

Pero al hablar del trabajo no podemos prescindir, aunque sea doloroso manifestarlo, que los extranjeros que han estudiado el establecimiento de esta industria en España no han encontrado *en general* el obrero *habilitado*, el *mecánico de calidad* que se necesita, y además este aspecto es no menos interesante: han encontrado los jornales demasiado elevados. Este fenómeno es cierto; pero depende de un modo muy principal de la diferencia de cambios, debido a que la depreciación de la moneda en Francia, Bélgica, Alemania, Italia, etc., reduce indirectamente el coste de fabricación, hasta tal punto que sin esa circunstancia ya se habrían establecido en España determinadas casas extranjeras, como la F. I. A. T., pero a quienes les resulta, hoy por hoy, más ventajoso el pago de los derechos de Aduanas que tenemos establecidos.

Hablando ya de la protección arancelaria, hemos de manifestar que en España está tan abandonada que casi es nula, ya que el impuesto es de 0,90 pesetas oro sobre el valor del coche, y ello es irrisorio. Por otro lado, las primeras materias necesarias para la construcción de motores y coches es, por el contrario, elevada, resultando, por tanto, que la protección contra la invasión extranjera es por lo exigua absurda, y de rechazo contraria también a la implantación en España de nuevas fábricas.

Sin querer dar soluciones para este interesante problema, que esperamos surjan de las deliberaciones del Congreso del Motor, no podemos menos de hacer notar que el mismo es complejo y que no depende tampoco únicamente de la protección arancelaria. Los derechos de Aduanas deben ser elevados; pero ni tal hecho ni la adquisición por el Estado y el Ejército de motores y coches meramente nacionales lograrán dar auge, potencia y prosperidad a una industria que debe nacionalizarse. Será necesario que los españoles nos inclinemos hacia la adquisición de marcas nacionales, entre las que, justo es manifestar, no hallamos el tipo que por su precio sea asequible a las modestas fortunas o las posibilidades de infinidad de industriales y gentes para quienes el automóvil o el tractor no es un elemento de lujo o de vanidad, sino medio y elemento necesario de trabajo.

Ese tipo de coche sólo puede obtenerse fabricado en serie, y esto requiere grandes fábricas y éstas buen utillaje y grandes capitales, sin los cuales en estos tiempos de lucha y de maquinismo es ir al fracaso.

En resumen, la industria del motor y del automóvil en España es necesario nacionalizarla; pero ello depende de aspectos técnicos, de emplazamiento, de protección arancelaria y de capital. El Congreso del Motor, y acaso mister Morris, puede que nos conduzcan a la solución ansiada.—(*Barcelona Financiera*.)

GREGORIO FERNÁNDEZ DIEZ

MADRID CIENTIFICO otorga a sus colaboradores la más amplia libertad de criterio en la exposición de sus teorías, sin que esto signifique que acepta la responsabilidad de las ideas emitidas, ni se haga

solidario de ellas.

NOTAS NÁUTICAS

La velocidad en los buques de guerra

Siempre se ha sostenido la opinión de que la velocidad es factor de gran valor en un crucero; pero ahora que se ha llegado a una fase de verdadera competencia hay que manifestar que esa doctrina tiene un límite. La utilidad debe siempre medirse teniendo en cuenta lo que cuesta. El tamaño de los cruceros está hoy limitado de un modo definido, no pudiéndose ir más allá de las 10.000 toneladas ni del cañón de 20 centímetros; pero se puede aumentar la velocidad todo lo que se quiera. Un crucero de 40 millas de andar es perfectamente factible, y la competencia en la velocidad (ya que hoy no puede haberla en otra cosa) hará que llegue a construirse. Es indudable que un buque así tiene que despertar entusiasmo; pero descendiendo a la realidad práctica de una guerra naval, ¿podría dar este buque el debido rendimiento? El espacio para la máquina y combustible necesitaría ser tan grande que sus condiciones defensivas y ofensivas tendrían que reducirse mucho, y como resultado de ello sería batido y desmantelado por otro crucero de su mismo tamaño y menor velocidad, y, por tanto, se encontraría en el mismo caso de un hombre que para perseguir a otro hombre armado y poder correr mejor tuviera que desprenderse de sus propias armas.

El principal papel de estos nuevos cruceros ha de ser la protección del comercio, y si, como mucha gente cree, puede hacer inútil al acorazado, debe también asumir las mismas funciones combatientes de él; para ello, uno de los requisitos esenciales es poder aguantarse mucho tiempo en la mar. Un buque de esta clase que pueda recorrer 2.000 millas a la velocidad de un tren expreso y llegar con sus tanques de combustible vacíos puede encontrarse en enorme desventaja con relación a otro que tarde más en recorrer esa distancia, pero que llegue con combustible suficiente para poder hacer el viaje de regreso.

En esto de la competencia de velocidades hay un objetivo tan poco definido, que parece sólo ser un asunto de rivalidad entre las Casas constructoras, que podría ser útil si pudiesen aumentar el desplazamiento a su gusto y añadir mil toneladas por cada milla que se ganase en el andar del buque.

Hace veinte años se creía que 23 millas era una buena velocidad para un crucero de 10.000 toneladas. Hoy día el proyectista tiene que montar artillería de un peso superior a la que se montaba entonces; pero la turbina, la caldera acuatubular, por una parte, y la supresión de la coraza por otra, han venido a ayudarle a resolver el nuevo problema. Todo hace que parezca que se emprendió ahora una carrera insensata y se debe esperar que en la Conferencia de Ginebra, se proponga la limitación de las velocidades.

¿Desaparecerá el submarino?

The Naval and Military Record hace las consideraciones siguientes con relación a la próxima Conferencia sobre limitación de armamentos:

Manifiesta la prensa de los Estados Unidos que cuando empiecen las sesiones de la Conferencia de Ginebra sobre la limitación de armamentos Inglaterra propondrá la supresión del acorazado y del submarino; pero que América se opondrá a ambas cosas.

La idea de que Inglaterra presentará a la consideración internacional la supresión del submarino puede descartarse por completo.

Lo que sí es muy probable es que Inglaterra proponga reducir el tamaño de los submarinos a los límites mínimos que sea posible convenir, sin que tenga grandes esperanzas de éxito. Francia se muestra muy partidaria de esta clase de barcos, como principal arma de su defensa naval. Italia tiene que responder a esta política de su gran vecina del Mediterráneo. Japón nada dice que permita deducir que la apoyará, y de un modo constante sigue construyendo submarinos; y el gran valor potencial que para ella tienen las islas, como bases de submarinos, en el caso de una guerra, es indudablemente el factor que más influye en sus planes. Por último, los Estados Unidos miran al submarino como un elemento muy importante para la defensa de su dilatado litoral; lo cual es de un perfecto sentido táctico.

Por todo lo dicho, es evidente que cualquier proposición antishubmarina por parte de Inglaterra haría el mismo efecto que una voz en el desierto, y sabiéndolo, no creemos probable que se llegue a dar esa voz.

Censo de la población alemana

Según el último censo de la población alemana, el número de habitantes en el imperio alemán, con exclusión de la región del Saar, ascendía a 62 millones y medio, en números redondos. Si a esta cifra se agrega la de la expresada región (separada temporalmente del imperio, desde el punto de vista administrativo, como consecuencia del Tratado de Paz), población que se calcula en unos 750.000 habitantes, obtendremos un total de 63.250.000 habitantes, en números redondos.

Esta cifra es igual a la que había en 1908 en el territorio alemán, cuya extensión entonces era bastante más vasta, pues no había sufrido los desmembraciones traídas como consecuencia de la guerra mundial y de su fin adverso para los Imperios centrales.

Al estallar la guerra europea contaba ya Alemania 68 millones de habitantes.

El imperio, dentro de sus actuales fronteras, y descontando la región del Saar, ha revelado un aumento de unos 3.300.000 habitantes, o sea algo más del 5 y medio por 100, en relación con las cifras obtenidas en el censo de 8 de octubre de 1919.

En el espacio comprendido entre este censo de 1919 y el anterior, o sea el 1.º de diciembre de 1910, el aumento de la población sólo ascendió a 1.400.000 habitantes, o sea algo más del 4 y medio por 100, debido a las grandes pérdidas de vidas humanas que la guerra había causado.

EL INGENIERO

Nuestras exportaciones aceiteras

Don Fernando Silvela, ingeniero agrónomo, agregado a nuestra Embajada en Wáshington, ha llamado la atención de nuestros productores de aceite respecto a lo abandonado que tienen el gran mercado yanqui, hasta el punto de que Italia envía allá tres veces más aceite que nosotros.

Sabiendo lo lento que es en su desarrollo el olivo, faltan aún muchos años, al decir del señor Silvela, para que las plantaciones de California—garrotales y estacadas—empiecen a dar aceituna en cantidad apreciable, aparte de que todavía no está demostrado que California sea región olivarera, pues las mismas esperanzas que hoy abrigan los californianos respecto al futuro desarrollo de su riqueza aceitera abrigaron antaño los argelinos, y la realidad no ha venido a confirmar sino en parte muy fragmentaria y mínima aquellas halagüeñas suposiciones.

La producción actual de aceite de oliva en el territorio de los Estados Unidos es insignificante. Se calcula que no alcanza al 2 por 100 de la importación total. Es tan pequeña, que fuera de las escasas zonas de producción puede decirse que se desconoce en el mercado; se caracteriza por su gusto ligeramente amargo, y no tiene gran aceptación.

La producción de los Estados Unidos ha sido, según las estadísticas del departamento de Comercio, durante los últimos tres años, aproximadamente de un millón de libras (un kilogramo equivale aproximadamente a 2,2 libras).

Procede casi en su totalidad de California; tan sólo una décima parte es aportada por los Estados de Arizona y Nuevo Méjico.

El consumo aumenta de año en año de un modo notorio. El término medio de la importación anual es como sigue:

	QUINTALES METRICOS
De 1901 a 1905.....	51.540
De 1906 a 1910.....	121.255
De 1911 a 1915.....	189.509
De 1916 a 1920.....	196.414
De 1921 a 1925.....	323.057

Según los últimos datos publicados por el citado departamento de Comercio, durante el año natural de 1925 las importaciones se repartieron del siguiente modo:

	Cantidad en libras	Valor en dólares
Francia.....	2.787.021	391.213
Grecia.....	7.500.301	1.329.542
Italia.....	61.983.604	10.551.361
España.....	15.557.454	2.790.633
Otros países.....	2.597.966	593.558

Bajo la denominación «Otros países» se incluyen las islas Azores y Madera, Bélgica, Checoslovaquia, Alemania, Estado libre de Irlanda, Portugal, Suiza, Turquía europea, Reino Unido, Canadá, Cuba, Japón, Palestina y Siria, Turquía asiática, Noruega, Yugoslavia y Albania, Argel y Túnez y Africa italiana.

La anterior estadística atestigüa, pues, elocuentemente que Italia es nuestro mayor rival, y su preponderancia en el mercado americano estriba principalmente en los envases pequeños, que son precisamente los que más producto rinden y los que sirven para acreditar las marcas.

No es moderna esta preponderancia en el mercado. Ya antes de la guerra, en años normales, correspondía al aceite italiano el 69 por 100 de la importación total de este país, y al español el 6 por 100.

Durante la guerra europea, la exportación italiana a los Estados Unidos mermó considerablemente, y en años normales de la postguerra vuelve a alcanzar la supremacía en el mercado. Así, en 1922, importa el 55 por 100, contra 25 por 100 España; en 1923, el 64 por 100, contra 24 por 100 España, y en 1924 supera ya la cifra de 69 por 100, contra 19 por 100 España.

Proporcionalmente a la importación total, el aceite español ha ganado en esos años más terreno que el italiano, puesto que cuadruplicó el tanto por ciento; pero mientras la situación del último aparece firme, la del nuestro se encuentra en continuo descenso.

No son pocas las razones que militan en favor de la supremacía del aceite italiano. Entre ellas están, en primer lugar, la enorme diferencia de costo de los envases pequeños españoles, en comparación con los italianos. Por ejemplo, el aceite en una lata de seis galones (el galón equivale aproximadamente a 7,5 libras) de procedencia española, vale más barato que un determinado aceite italiano en el mismo envase; pero, en cambio, en los tamaños pequeños, y progresivamente de mayor a menor, van aumentando los precios españoles, tan desproporcionadamente con los italianos, que al llegar al envase más pequeño el español es, por lo menos, un 40 por 100 más caro.

Importa hacer notar este hecho, porque aunque, como se verá más adelante, la importación en envase pequeño cuesta más, la preferencia del mercado así lo reclama, y ello viene demostrándose desde 1899. Desde 1900 a 1918, el 66 por 100, como término medio de la total importación, fué en envase pequeño. En 1918 esta cifra bajó al 27 por 100, y en 1919 a 13 por 100. Pero después de la guerra vuelve a aumentar gradualmente la producción de importación de envases pequeños, como se demuestra por el siguiente cuadro:

	TANTO POR CIENTO	
	Envase pequeño	Granel
Año 1920.....	40	60
Id. 1921.....	45	55
Id. 1922.....	50	50
Id. 1923.....	55	45
Id. 1924.....	60	40

El segundo inconveniente estriba en las condiciones de pago, pues los italianos conceden grandes facilidades.

Existen otros dos factores de indudable importancia: el esmero en la fabricación de tipos de aceite, valiéndose de mezclas (en algunas intervienen ocho clases de aceite), lo que constituye un verdadero arte en los italianos, y la buena presentación, que no siempre tenemos nosotros en cuenta.

Y no deja también de contribuir al mayor consumo de aceite italiano la enorme cifra de su colonia en los Estados Unidos, muy superior a la española, aun con posterioridad a las leyes de restricción de la inmigración que conceden a Italia un cupo muy superior al español.

Así y todo, si nuestros cosecheros y nuestros Gobiernos se unieran y mancomunaran para hacer en los Estados Unidos activas propagandas en pro de nuestros aceites, bien pronto se recogería el fruto de esas campañas de publicidad. Los italianos han esgrimido muy hábilmente ese arma, que nosotros hemos siempre desdeñado, y que en estos países en que todo el mundo lee es casi definitiva.

A ese ideal debemos tender; somos la nación más productora del mundo: nuestros procedimientos de fabricación son hoy en día excelentes; pusimos muy alto el nombre de España cuando el último Congreso Internacional Olivarero, y sólo por falta de organización comercial dejamos que los demás se adueñen de los mercados y hasta les proporcionamos armas para la lucha: Italia importó desde el 30 de octubre de 1923 a la misma fecha de 1924 cinco millones noventa y cuatro mil galones de aceite de oliva procedente de España.

¡Casi tanto como su total exportación a los Estados Unidos durante los once primeros meses de 1924!

Hay cosas que se comentan solas; no ces preciso comentarlas.

TRIBUNA LIBRE

Su Majestad el funcionario

En el número correspondiente a la primera quincena de agosto ha abordado, como por incidencia y de pasada, esta Revista un tema del mayor interés, que, a mi juicio, no debe quedar relegado a término secundario. Me refiero a ese imprescindible Reglamento de Procedimientos de concesión y ejecución de obras públicas, que regule las relaciones entre funcionarios y público, y nadie más indicado para tal cometido que el actual ministro de Fomento, porque, como ha dicho esta Revista, «por la propia mano son menos dolorosos los azotes».

Esos casos a que discretamente, y con las debidas salvedades, alude MADRID CIENTIFICO, de los funcionarios técnicos del Estado que «se erigen en reyezuelos de taifa, y abusando del poder que el Estado pone en sus manos, se complacen en causar graves daños, sabiendo que cuentan con la impunidad más absoluta»; esos casos, que, dígame claro, no son, por desgracia, lo raros que apunta MADRID CIENTIFICO, y que, aun cuando fueran raros, bastaría la existencia de uno solo para ponerle el necesario correctivo, deben prevenirse, y llegado el momento, castigarse con las debidas sanciones, y no creemos que la implantación de la medida ofreciera graves dificultades.

En primero y principal término, por espíritu de justicia, y en segundo, porque MADRID CIENTIFICO cuenta con una apreciable masa de lectores entre contratistas y concesionarios de obras públicas, entre los cuales me cuento, hay que pedir a los gobernantes la adopción de medidas que defiendan a estos ciudadanos de segunda categoría, a estos parias de la Administración, del funcionario orgulloso, inepto y holgazán, que ha tomado al pie de la letra lo del origen divino del poder, y que se cree que no hay más ley ni Roque que su oxidado criterio, ni más pragmáticas que su virgen voluntad. Por lo que se refiere a la tramitación de concesiones, sobre todo, hay que poner inmediato remedio.

Ha dicho esta Revista en el artículo aludido, artículo que arranca este obligado comentario, que «si llegado el caso se demostrara cumplidamente que la ignorancia, la negligencia o la mala fe del funcionario habían producido un daño, ese daño debiera repararlo el amo, o dígame el Estado, como el amo del auto repara el daño que causa su chófer, y luego que el Estado, si le parecía, repitiera contra su agente».

Me permito discrepar de la autorizada opinión de esta sincera Revista en este extremo concreto. No creo que el Estado deba pagar siempre, como en el caso del automóvil. Unas veces deberá ser él, y otras muchas, la mayoría, el propio funcionario, con toda la caterva de

los que debiendo inspeccionarlo y vigilarlo no lo corrigieron a tiempo. Desde luego, y por de contado, a quien debe alcanzar la máxima responsabilidad en la mayoría de los casos es a los jefes de los servicios, que están al frente de ellos para algo más que para disfrutar y lucir el automóvil. Hoy dichos jefes suelen oficiar invariablemente de Pilatos.

Condición esencial del procedimiento que se entable en demanda de justicia es que una vez demostrada la falta o negligencia del funcionario se apele contra él, no por la vía administrativa, sino por la vía judicial. Entablada la demanda, o entablado el recurso, desaparecerían como por ensalmo determinadas actitudes. Apenas un juez midiera a un funcionario con el mismo rasero con que se mide al resto de los ciudadanos, y le hiciera reparar el daño hecho de su particular peculio, se acababan de golpe las negligencias, los retardos, las actitudes olímpicas, los desplantes y demás modalidades características de nuestras omnipotentes covachuelas.

Hoy que tanto se prodigan los decretos-leyes, ¿no podría reformarse en uno de ellos, con esa disposición relativa a procedimientos de concesión y ejecución de obras, las demasías y atropellos que, con mucha más frecuencia de la que supone MADRID CIENTIFICO, se cometen con ciudadanos cuyo único delito ha sido buscar en el ramo de obras públicas, desde luego su beneficio personal, mas también el fomento de los intereses materiales de su patria? ¿Es que el Estado y la Justicia no deben amparar a contratistas y concesionarios?

UN INGENIERO CONCESIONARIO

CAMINOS VECINALES

Medida justificada

El director general de Obras Públicas, señor Gelabert, ha subsanado con una Real orden publicada en la *Gaceta* del 21 de agosto una anomalía que tenía inmovilizada la construcción de varios caminos vecinales, pertenecientes al quinto concurso, y que tenían ya proyecto aprobado por haber figurado en concursos anteriores.

En dicha disposición se da un plazo de quince días a los Ayuntamientos que tengan caminos en esas condiciones para que soliciten de las Diputaciones respectivas la inclusión en el plan, o aun la construcción del camino, si los que ocupan mejor lugar que ellos en el orden de prelación no tienen proyectos aprobados.

La medida no puede ser más racional y justificada; mas no por ello hemos de regatear menos nuestros aplausos al director de Obras Públicas, que tan pronto como supo la deficiencia consabida acudió a subsanarla con la mencionada Real orden.

PARA ENCAUZAR EL PROTECCIONISMO

UNA BICOCA

Veamos la forma en que el órgano más caracterizado de nuestra plutocracia, *La Epoca* (23 de agosto), pretende encauzar el proteccionismo.

La Epoca empieza por declararse «un poco fatigada y desengañada de la clásica protección aduanera», mas su fatiga y su desengaño no significa que no viera con ojos de perlas el decreto-ley de hace cosa de mes y medio, inserto en la *Gaceta* del 14 de julio, a virtud del cual se cierran de hecho nuestras Aduanas a la producción extranjera, motivando las airadas protestas del sesudo *Times*, que en su reciente número extraordinario acerca de España ha escrito lo que *La Epoca* habrá seguramente leído. La circular que con motivo de la última disposición proteccionista ha remitido a su clientela española de aceros especiales la gran fábrica que en Shaffield posee el gobernante inglés Arthur Balfour, también suponemos que habrá llegado a manos de *La Epoca*. Otro día, con más tiempo, comentaremos lo que dice el *Times* y las represalias con que nos amenaza Inglaterra, y dedicaremos también la debida atención a la circular de Balfour. Por hoy, bástenos señalar que cuando nuestros plutócratas han sacado de la herramienta arancelaria todo el partido que daba de sí, la declaran inservible, o mejor dicho insuficiente, y, sin renunciar, por supuesto, un ápice a la prebenda aduanera, solicitan ya a las claras, a tambor batiente, sin un resto de pudor, que el Estado reparta a boleo 500 millones de pesetas entre nuestras industrias (más propio sería decir caballeros de industria), por intermedio o mediación de nuestro imponderable Banco de Crédito Industrial.

Como esas señales que en las paredes de algunos pueblos indican el nivel de las aguas en tal o cual famosa riada, así quedará esta petición que hoy hace al Poder público nuestra insaciable plutocracia.

Al referirse al Banco de Crédito Industrial, dice *La Epoca* que «se trata de una intitución que ya ha hecho sus pruebas, y que ha salido victoriosa de todas ellas». Reserve el colega sus juicios optimistas para el vencimiento de muchos de los créditos otorgados por dicho Banco, y entonces es cuando se sabrá si ha salido o no victorioso de las pruebas.

«Sin esfuerzo financiero alguno—termina diciendo *La Epoca*—, puede el Tesoro español derramar los beneficios de su crédito sobre los más diversos ramos de la producción nacional, que es lo que se desea y persigue». Efectivamente, lo que se desea y lo que se persigue es que el Tesoro español—sin esfuerzo financiero o con esfuerzo financiero, pues eso es lo mismo—derrame el bálsamo de Fierabrás sobre las heridas de la producción nacional. He ahí,

hasta el día de la fecha, pues el año entrante Dios dirá, las «modestas» aspiraciones de nuestros desganados plutócratas. Por ahora, y para abrir boca, con 500 millones hay para salir provisoriamente del paso. Después de todo, en la balumba de millones que hoy andan en juego, medio millar de millones es una bicoca.

OBRAS PÚBLICAS

Hablan los Auxiliares

El director de nuestro querido colega *El Auxiliar de la Ingeniería*, D. Alberto Vela y de Palacio, nos remite con cariñoso besalamano el último ejemplar de dicha revista, donde se reproduce, con frases para nosotros muy halagadoras, aunque inmerecidas, el artículo que consagramos al pleito del personal auxiliar. A este propósito escribe dicho colega:

«Para la novísima confederación del Ebro, se han nombrado *trece* ingenieros, *dos* ayudantes y *dos* sobrestantes. Y como lógicamente no puede pedirse a los ingenieros que desempeñen la función del auxiliar, porque no están educados para ello, es de suponer que se nombrarán auxiliares prácticos con o sin título, a los que se puede tomar y despedir con más libertad que a la cocinera; y se ha resuelto el problema de poder colocar a todos los hijos y sobrinos fracasados, aumentando el número de funcionarios públicos—cuando el país pide amortizaciones—; funcionarios a los que mañana habrá que reconocer toda clase de derechos, incorporándolos a las plantillas. Y esto se hace con evidente perjuicio de las clases auxiliares de la Ingeniería y atropello de sus derechos; lo que no nos produce extrañeza alguna, pues sin que podamos explicarnos la razón, aunque conozcamos el origen, desde hace algún tiempo no se legisla nada que a los servicios de ingeniería se refiera, y en especial a los de obras públicas, de lo que no resulte algún daño para los auxiliares facultativos.

Y aquí ni siquiera lo lamentamos. Tomamos nota para cuando sea posible la respuesta.»

Las carreteras en la Argentina

Según el corresponsal de un diario, la construcción de carreteras en la Argentina es muy costosa. El país carece de piedra allí donde el camino es más necesario. En el centro, únicamente en Córdoba, la piedra abunda, y ésta es la razón principal de que aquella provincia tenga carreteras. El arrastre de los materiales desde Córdoba a las provincias de gran población es tan costoso, que se ha dado el caso de que para pavimentar la ciudad de Rosario ha resultado más barato el granito llevado de Noruega en barcos que el llevado por ferrocarril de la provincia de Córdoba. Actualmente se está construyendo la primera carretera de importancia entre Buenos Aires y Mar del Plata, y su precio de coste está resultando enorme.

INFORMACION

Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. — Esta Compañía recuerda a sus obligacionistas que tienen la facultad de hacer nacionalizar sus títulos en España. Esta operación tiene por objeto asegurar para lo sucesivo el pago en pesetas de los intereses y de la amortización *con la sola deducción de los impuestos españoles*, domiciliar en España estos pagos y tener abierto el mercado de sus títulos en las Bolsas nacionales.

Los valores que pueden ser objeto de la expresada operación son los siguientes:

- 1.^a serie Norte.
- 2.^a serie Norte.
- 3.^a serie Norte.
- 4.^a serie Norte.
- 5.^a serie Norte.
- Segovia a Medina.
- Prioridad Barcelona.
- Especiales Pamplona.
- Asturias 1.^a hipoteca.
- Asturias 2.^a hipoteca.
- Asturias 3.^a hipoteca.
- Lérida a Reus y Tarragona.
- Valencia a Utiel, 1.^a hipoteca.

Esta Compañía tiene establecido también, tanto en Francia como en España, un servicio gratuito de depósito y custodia de sus propios títulos.

Para todas cuantas informaciones deseen los interesados en relación con estos servicios pueden dirigirse a la Dirección de la Compañía en Madrid.

Madrid, 11 de agosto de 1926.—*Por el Secretario General de la Compañía, el Inspector principal, JOSÉ CARBALLAL.*

—En los sorteos verificados en los días 11 y 12 del actual, ante el notario de esta corte don Modesto Conde y Caballero, de las obligaciones correspondientes al vencimiento de 1.^o de octubre próximo, han resultado amortizadas las siguientes:

Línea de Tudela a Bilbao.

285 obligaciones de la 1.^a serie.

Números 341 a 50, 381 a 90, 671 a 80, 1.091 a 100, 1.181 a 90, 2.571 a 80, 4.731 a 40, 5.371 a 75, 5.641 a 50, 6.541 a 50, 6.601 a 10, 7.561 a 70, 7.991 a 8.000, 10.281 a 90, 10.461 a 70, 10.861 a 70, 10.871 a 80, 12.621 a 30, 13.861 a 70, 14.411 a 20, 14.571 a 80, 15.171 a 80, 15.951 a 60, 15.991 a 16.000, 16.511 a 20, 17.971 a 80, 18.371 a 80, 18.631 a 40 y 18.701 a 10.

672 obligaciones de la 2.^a serie.

Números 91 a 100, 251 a 60, 1.201 a 10, 2.001 a 10, 2.041 a 50, 4.171 a 80, 4.591 a 600, 4.741 a 50, 5.881 a 90, 6.931 a 40, 7.041 a 50, 7.491 a 500, 8.331 a 40, 8.951 a 60, 9.521 a 30, 9.831 a 40, 10.311 a 20, 10.511 a 20, 11.021 a 30, 12.051 a 60, 12.061 a 70, 12.261 a 70, 12.521 a 30, 13.291 a 300, 15.401 a 10, 15.651 a 60, 16.151 a 60, 16.891 a 900, 18.701 a 10, 19.451 a 60, 20.081 a 90, 21.191 a 200, 21.471 a 80, 21.591 a 600, 22.961 a 70, 23.491 a 500, 25.451 a 60, 26.301 a 10, 26.761 a 70, 27.721 a 30, 27.811 a 20, 28.091 a 100, 28.371 a 80, 28.611 a 20, 28.661 a 70, 29.661 a 70, 30.401 a 10, 30.601 a 10, 32.021 a 30, 34.141 a 50, 34.891 a 900, 36.361 a 70, 36.691 a 700, 36.871 a 80, 37.261 a 70, 37.671 a 80, 38.361 a 70, 38.431 a 40, 39.281 a 90, 41.501 a 10, 42.071 y 72, 42.261 a 70, 42.291 a 500, 43.177 a 80,

43.191 a 96, 43.711 a 20, 45.091 a 100, 46.491 a 500 y 46.781 90.

II lotes de residuos.

1.º—Número 144, al que corresponden los residuos:

Número 189, de pesetas	180
Idem 136, de idem	320

TOTAL 500

2.º—Número 159, al que corresponden los residuos:

Número 708, de pesetas	180
Idem 761, de idem	320

TOTAL 500

3.º—Número 174, al que corresponden los residuos:

Número 209, de pesetas	170
Idem 266, de idem	330

TOTAL 500

4.º—Número 183, al que corresponden los residuos:

Número 685 de pesetas	170
Idem 557 de idem	330

TOTAL 500

5.º—Número 240 al que corresponden los residuos:

Número 443, de pesetas	140
Idem 288, de idem	360

TOTAL 500

6.º—Número 268, al que corresponden los residuos:

Número, 235, de pesetas	130
Idem 250, de idem	370

TOTAL 500

7.º—Número 433, al que corresponden los residuos:

Número 465, de pesetas	50
Idem 328, de idem	450

TOTAL 500

8.º—Número 532, al que corresponden los residuos:

Número 763, de pesetas	130
Idem 694, de idem	130
Idem 910, de idem	240

TOTAL 500

9.º—Número 652, al que corresponden los residuos:

Número 1.334, de pesetas	160
Idem 1.364 de idem	340

TOTAL 500

10.º—Número, al 658 que corresponden los residuos:

Número 1352, de pesetas	130
Idem 1345, de idem	370

TOTAL 500

11.—Número 672, al que corresponden los residuos:

Número 1.452, de pesetas	40
Idem 1.432 de idem	460

TOTAL 500

Línea de Asturias a Galicia y León.

972 obligaciones de la 1.ª hipoteca, primera serie.

Números 2.001 a 97, 6.307 a 31, 6.995 a 99, 8.947 a 97, 12.101 a 8, 28.101 a 7, 28.110 a 14, 28.117 a 19, 33.255 a 57, 33.262 a 68, 33.280 a 83, 33.285 a 500, 70.423 a 500, 74.501 a 61, 74.563 a 600, 79.027 a 35, 79.037 a 45, 79.047 a 100,

102.501 a 26, 127.022 a 78, 127.081 a 100, 128.786 a 800, 136.377 a 400, 137.908 a 15, 139.701 a 13, 139.715 a 70, 139.772 a 800, 140.001 a 35, 140.037 140.040 a 49, 140.051 a 100, 146.680 a 700, 157.116 a 69 y 169.928 a 170.000.

367 obligaciones de la 1.ª hipoteca, segunda serie.

Números 207.201 a 71, 230.401 a 19, 232.078 a 100, 232.601 a 700, 232.995 a 233.000, 245.001 a 100, 246.701 y 2, 246.704 a 7 y 246.709 a 50.

540 obligaciones de la 2.ª hipoteca.

Números 3.347 a 82, 8.401 a 18, 8.420 a 26, 20.681 a 700, 23.601 a 36, 23.638 a 57, 23.662 a 700, 28.401 a 10, 28.412 a 14, 28.416 a 300, 44.033, 44.057 a 100, 66.001 a 100, 66.207 a 30, 96.401 a 39, 96.441 a 62, 96.464 a 97 y 96.499 y 500.

376 obligaciones de la 3.ª hipoteca.

Números 1.101 a 200, 31.900 a 39, 31.941 a 97, 21.999 y 32.000, 35.801 a 11, 35.814 a 27, 35.829 a 31, 35.834, 35.842 a 75, 35.877 a 88, 35.892 a 900, 37.320 a 400, 56.601 a 3 y 56.607 a 14.

Los poseedores de estas obligaciones podrán efectuar el cobro de las mismas desde 1.º de octubre del presente año, en los puntos siguientes:

En Madrid: En el Banco de España y en las Oficinas de Títulos que la Compañía tiene instaladas en su estación del Príncipe Pío y en el Palacio de la Bolsa (Antonio Maura, 1).

En Barcelona: En la Oficina de Títulos instalada en su estación.

En Bilbao: En el Banco de Bilbao.

En Santander: en el Banco Mercantil y en el Banco de Santander.

En Valladolid, León, Zaragoza y San Sebastián: En las Oficinas de Caja que la Compañía tiene instaladas en sus respectivas estaciones.

En Francia: Conforme a los anuncios que allí se publiquen.

Y, por último, en las Agencias y correspondientes del Banco Español de Crédito, de Bilbao, de Vizcaya y Urquijo, en todos los lugares no expresados y en todas las Sucursales del Banco de España.

Madrid, 14 de agosto de 1926.—*Por el Secretario General de la Compañía, El Inspector principal, JOSÉ CARBALLAL.*

—En el sorteo verificado el día 11 del actual ante el notario de esta corte, D. Modesto Conde y Caballero, de los 667 bonos de liquidación sin interés de la línea de Asturias, Galicia y León, correspondientes al reembolso de 1.º de octubre próximo, han resultado amortizados los siguientes:

Números 401 a 500, 2.701 a 800, 3.201 a 67, 4.401 a 500, 9.401 a 500, 19.201 a 300 y 31.301 a 400.

Los poseedores de estos bonos podrán presentarlos al cobro desde 1.º de octubre próximo en los siguientes puntos:

En Madrid: En el Banco de España y en las Oficinas de Títulos que la Compañía tiene instaladas en su estación del Príncipe Pío y en el Palacio de la Bolsa (Antonio Maura, 1).

En Barcelona: En la Oficina de Títulos instalada en la estación del Norte.

En Valencia: En la Oficina de Títulos que la Compañía tiene instalada en su estación.

En Bilbao: En el Banco de Bilbao.

En Santander: en el Banco Mercantil y en el Banco de Santander.

En Valladolid, León, Zaragoza y San Sebastián: En las Oficinas de Caja que la Compañía tiene instaladas en sus respectivas estaciones.

En Francia: Conforme a los anuncios que allí se publiquen.

Y, por último, en las Agencias y correspondientes del Banco Español de Crédito, de Bilbao, de Vizcaya y Urquijo, en todos los lugares no expresados y en todas las Sucursales del Banco de España.

Madrid, 14 de agosto de 1926.—*Por el Secretario General de la Compañía, El Inspector principal, JOSÉ CARRALLAL.*

Plazas vacantes. — *Diputación Provincial de Huesca.*—La Comisión provincial permanente acordó sacar a concurso las plazas de ayudante de obras, la de sobrestante y la de delineante, vacantes en el Negociado de Vías y Obras provinciales.

La plaza de ayudante de Obras estará dotada con el sueldo anual de 5.000 pesetas y 3.000 pesetas de dietas y gratificación fija.

La de sobrestante, con el sueldo de 4.000 pesetas y 2.000 de dietas y gratificación fija.

El delineante tendrá el sueldo de 4.000 pesetas.

Los concursantes tendrán los títulos oficiales del Estado.

La plaza de ayudante podrá ser solicitada, con arreglo a la Real orden de 8 de julio de 1926, por ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Deberán acreditar el ser español, mayor de edad, buena conducta y no tener antecedentes penales.

El plazo para la admisión de instancias será de veinte días, siguientes a la publicación de este anuncio en la *Gaceta de Madrid* (21 de agosto).

Las instancias y demás documentos se presentará en la Secretaría de la Diputación Provincial de Huesca todos los días laborables y durante las horas de oficina.

—*Diputación Provincial de Cádiz.*—*Concurso para proveer una plaza de delineante y otra de sobrestante de la Sección de Vías y Obras provinciales.*—Esta Comisión provincial, en sesión celebrada en 9 del actual, acordó por unanimidad proveer, mediante nuevo concurso, las plazas vacantes en la Sección de Obras y Vías de esta Diputación de sobrestante y delineante.

El sueldo del sobrestante será el de 4.000 pesetas anuales y 2.000 de gratificación, y el del delineante sólo de 4.000 pesetas anuales, siendo las dietas y demás emolumentos los que rijan para los servicios del Estado y en las condiciones que el vigente Reglamento de Obras y Vías provinciales determina.

Los que aspiren a concursar dichas plazas han de reunir y poseer los títulos y condiciones que el citado Reglamento exige.

Las instancias solicitando ser admitido al concurso se presentarán en la Secretaría de esta Diputación durante las horas hábiles de oficina, o sea de las nueve horas a las catorce, desde la publicación de este anuncio en el *Boletín Oficial* de la provincia hasta el día que resulte después de contar veinte días naturales a partir de aquel en que se publique el anuncio en la *Gaceta de Madrid* (21 de agosto).

—*Comisión provincial de León.*—*Concurso para cubrir dos vacantes de plantilla del personal técnico de la Sección de Vías y Obras.*—Esta Comisión, en sesión de 9 del actual acordó anunciar concurso para la provisión de dos plazas de sobrestantes de la Sección de Vías y

Obras provinciales en las condiciones siguientes:

1.^a Se abre concurso, por término de treinta días hábiles, a partir del siguiente a la publicación en la *Gaceta de Madrid* y *Boletín Oficial de la provincia de León*, (21 de agosto), para la provisión de dos vacantes del personal técnico de la Sección de Vías y Obras provinciales, con carácter de sobrestantes y haber anual de 5.000 pesetas de sueldo y 3.000 pesetas de gratificación y demás emolumentos que tiene el personal de sobrestantes de Obras Públicas en el servicio ordinario del Estado.

2.^a Los aspirantes acreditarán que pertenecen al Cuerpo de Sobrestantes de Obras Públicas, pudiendo también concurrir ingenieros de Caminos, si así lo estiman oportuno, para el caso en que no fuesen solicitadas por sobrestante alguno, entendiéndose que las condiciones y carácter son las señaladas para los primeros.

3.^a Las instancias y documentos que como méritos consideren conveniente presentar se entregarán en la Secretaría de la Diputación Provincial durante los días hábiles, de diez a trece.

4.^a Si por cualquier circunstancia el servicio de caminos vecinales volviera al Estado o fuese suprimido, la Diputación no abonará excedencias más que en el caso de que los funcionarios afectos a la Sección lleven veinte años por lo menos al servicio de la provincia.

Subastas.—*Dirección General de Obras Públicas.*—*Sección de Aguas.*—*Trabajos hidráulicos.*—*Subasta de las obras de las rampas del puente de Alfonso XIII, motivado por el encauzamiento del Guadalmedina (Málaga).*—Hasta las trece horas del día 13 de septiembre próximo se admitirán en el Negociado de Trabajos Hidráulicos del Ministerio de Fomento y en todas las Jefaturas de Obras Públicas de la Península, durante las horas de oficina, proposiciones para esta subasta.

El presupuesto de contrata asciende a pesetas 255.583,44.

La fianza provisional, a 7.667,50 pesetas.

La subasta se verificará en la Dirección General de Obras Públicas el día 18 de septiembre, a las doce horas.

El proyecto, pliego de condiciones, modelo de proposición y disposiciones sobre su forma y presentación, así como las relativas a la celebración de la subasta, estarán de manifiesto durante el mismo plazo en el Ministerio de Fomento y en el Gobierno Civil de la provincia de Málaga.

—*Subasta de las obras de conducción de agua para abastecimiento de Herrera de Pisuerga (Palencia).*—Hasta las trece horas del día 13 de septiembre se admitirán en el Negociado de Trabajos Hidráulicos del Ministerio de Fomento y en todas las Jefaturas de Obras Públicas de la Península, durante las horas de oficina, proposiciones para esta subasta.

El presupuesto de contrata asciende a pesetas 50.227,70.

La fianza provisional, a 1.506,83 pesetas.

La subasta se verificará en la Dirección General de Obras Públicas el día 18 de septiembre, a las doce horas.

El proyecto, pliego de condiciones, modelo de proposición y disposiciones sobre su forma y presentación, así como las relativas a la celebración de la subasta, estarán de manifiesto durante el mismo plazo en el Ministerio de Fo-

mento y en el Gobierno Civil de la provincia de Palencia.

—*La Dirección General de Obras Públicas* ha señalado el día 18 de septiembre, a las doce horas, para la adjudicación en pública subasta de las obras de reparación y refuerzo de los diques de abrigo de los puertos de San Feliú de Guixols y Palamós, provincia de Gerona, cuyo presupuesto de contrata es de 1.972.636,74 pesetas.

La subasta se celebrará en Madrid, ante la Dirección General de Obras Públicas, situada en el local que ocupa el Ministerio de Fomento, hallándose de manifiesto, para conocimiento del público, el presupuesto, condiciones y planos correspondientes, en dicho Ministerio y en el Gobierno Civil de la provincia de Gerona.

Se admitirán proposiciones en el Negociado correspondiente del Ministerio de Fomento en las horas hábiles de oficina desde el día 13 de septiembre próximo, y en todas las Jefaturas de Obras Públicas de la Península, en los mismos días y horas.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, en papel sellado de la clase sexta, y la cantidad que ha de consignarse previamente como garantía para tomar parte en la subasta será de 39.453 pesetas en metálico o en efectos de la Deuda pública.

—*La Dirección General de Obras Públicas* ha señalado el día 18 del próximo mes de noviembre, a las doce horas, para la adjudicación en pública subasta de las obras de terminación de la primera dársena del puerto de Santa Cruz de Tenerife, provincia de Canarias, cuyo presupuesto de contrata es de pesetas 33.372.591,77.

La subasta se celebrará en Madrid, ante la Dirección General de Obras Públicas, situada en el local que ocupa el Ministerio de Fomento, hallándose de manifiesto, para conocimiento del público, el presupuesto, condiciones y planos correspondientes, en dicho Ministerio y en el Gobierno Civil de la provincia de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.

Se admitirán proposiciones en el Negociado correspondiente del Ministerio de Fomento en las horas hábiles de oficina desde el día de la fecha hasta el día 3 de noviembre próximo, y en todas las Jefaturas de Obras Públicas de la Península e islas, en los mismos días y horas.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, en papel sellado de la clase sexta, y la cantidad que ha de consignarse previamente como garantía para tomar parte en la subasta será de 333.726 pesetas en metálico o en efectos de la Deuda pública.

—*La Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías* ha señalado el día 28 de septiembre, a las doce, para la adjudicación en pública subasta de la concesión de un tranvía eléctrico desde el Puente de Vallecas hasta el Portazgo, por la carretera de Valencia.

El acto se verificará en esta corte, en el Ministerio de Fomento, ante el Director general de Ferrocarriles y Tranvías o persona en quien al efecto delegue.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, extendidos en papel sellado de la clase sexta, acompañándose en otro pliego aparte la cédula personal y el documento que acredite haber constituido en la Caja general de Depósitos, como fianza, la cantidad de 6.620 pesetas, en metálico o efectos de la Deuda pública.

La licitación versará en primer término sobre

rebaja de las tarifas aprobadas, y si resultasen dos o más proposiciones iguales, se procederá en el mismo acto de la subasta y sólo entre los autores de ellas, a una nueva licitación verbal o abierta sobre la reducción del número de años de la concesión.

Se advierte:

Primero. Que existe petición de este tranvía, garantizada con la correspondiente fianza, y que la Sociedad Madrileña de Tranvías, peticionaria de la concesión, tiene derecho de tanteo en el remate.

Segundo. Que en el Negociado correspondiente de este Ministerio se hallarán de manifiesto, para conocimiento del público, el proyecto, pliego de condiciones y tarifas para la concesión, que han de servir de base a la subasta.

—*Junta de Obras del Puerto de Huelva*.—Autorizada esta Junta por Real orden de 4 de mayo del corriente año para anunciar y celebrar un concurso para adquirir una locomotora con motor de combustión interna con destino al servicio de estas obras, y habiendo quedado desierto el primer concurso celebrado el día 5 de agosto, por no haberse presentado en dicho acto proposición alguna, la Comisión permanente de esta Junta, en sesión celebrada el día 13 del mismo mes, acordó anunciar un segundo concurso, el cual se verificará a los treinta días de publicado el presente anuncio en la *Gaceta de Madrid* (20 de agosto), con arreglo al mismo pliego de condiciones y modelo de proposición, publicados para el primero en el número 182 de dicho periódico oficial, correspondiente al día 1.º de julio próximo pasado, con la sola variante de que en este segundo concurso se admitirá la concurrencia extranjera con arreglo y en la forma prevenida en los artículos 13 y 14 del Reglamento de la ley Protectora de la industria nacional de 23 de febrero de 1908, con las adiciones dictadas por Reales decretos de 24 de julio del mismo año y 12 de marzo de 1909.

—*Junta de Obras del Puerto y ría de Avilés*.—Concurso de adquisición de cuatro gánguiles conforme al proyecto modificado con arreglo a las prescripciones del Consejo de Estado, según Real orden del 18 de abril de 1925.—Autorizada esta Junta por Real decreto de 6 de septiembre de 1925, se anuncia concurso público para la adquisición de cuatro gánguiles, con destino a los servicios de la Junta de Obras del Puerto y ría de Avilés, que tendrá lugar en el Salón de sesiones de esta Corporación, a las once de la mañana del día hábil siguiente a los sesenta de publicado este anuncio en la *Gaceta de Madrid* (22 de julio), con arreglo al pliego de bases que a continuación se inserta, admitiéndose proposiciones en sus días hábiles y horas de once a trece durante ese plazo de sesenta días en la Secretaría de esta Junta, a cuyo efecto se tendrá de manifiesto el pliego de condiciones del proyecto.

Para que pueda ser aceptada una proposición en el concurso deberá hacer cada licitador un depósito a este objeto en cualquiera de las Sucursales de la Caja de Depósitos o en la general de Madrid, por la cantidad de 10.000 pesetas.

—*Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo*.—Concurso para la adquisición de coches.—La Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo abre un con-

curso exclusivamente reservado a la industria nacional para la adquisición de tres coches sobre carretones, de tercera clase, con alumbrado eléctrico, freno por el vacío automático y de husillo, y calefacción a vapor, cuya adquisición ha de llevarse a efecto con la aprobación del Comité Ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles; por hallarse comprendida en el plan de obras y adquisiciones aprobado por Real orden de 10 de enero del presente año.

Los dibujos, pliegos de condiciones técnicas, económicas y particulares y demás datos que habrán de regir el suministro podrán ser examinados en las Oficinas Centrales de la Compañía, situadas en Barcelona, calle Nueva de San Francisco, núm. 7, todos los días laborables, de nueve a trece.

Las proposiciones para este suministro se admitirán hasta el día 10 de septiembre, y habrán de dirigirse a la Comisión ejecutiva de la Compañía en Barcelona (apartado de Correos número 52), en pliego cerrado y lacrado que contenga la indicación: «Proposición para el suministro de coches».

—*Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.*—Esta Compañía abre un concurso, reservado exclusivamente a la industria nacional, para la adquisición de 14 juegos de gatos tipo «Tretaux», de 80 toneladas de fuerza para levantar locomotoras.

Cada juego se compondrá de dos caballetes de levante de 20.000 kilos de fuerza cada uno, con husillo de 110 milímetros, movidos a brazo, con dos velocidades y una travesía de 40.000 kilos de fuerza y de 3 metros 900 milímetros de largo entre puntos de apoyo, formada por un hierro T de 475 milímetros de altura, debiendo llevar los cojinetes del husillo rozamientos de bolas.

La resolución de este concurso y los contratos que se formalicen por el suministro de dichos gastos se efectuarán con arreglo a la ley de Protección a la Producción nacional de 14 de febrero de 1907 y Reglamento para su aplicación de 26 de junio de 1917.

Las condiciones económicas referentes a este concurso, así como los detalles y características de los expresados juegos de gatos, estarán a disposición de los interesados todos los días laborables de nueve a trece, en las Oficinas del Servicio de Acopios de la citada Compañía, situadas en la estación de Madrid (Príncipe Pío), patio de Mercancías.

Las proposiciones se admitirán hasta las catorce del día 17 de septiembre, y deben presentarse en pliego cerrado y lacrado, con indicación de que son para el concurso de referencia, metidos dentro del otro sobre, dirigido al Director de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, estación del Norte, Madrid.

El acto de apertura de pliegos se llevará a cabo el día 18 de septiembre, a las once de la mañana, en el mismo local del Servicio de Acopios de la expresada Compañía.

Puertos.—Se ha dispuesto que se adjudiquen a D. Juan Maltensky las obras de la primera parte y terminación del trozo segundo del muelle de Levante del puerto de Valencia.

—Idem id. a D. Pío Ezcurre y Axpe la suelta de las obras de dragado del canal de acceso al puerto de Valencia.

MOVIMIENTO DE PERSONAL

OBRAS PÚBLICAS

INGENIEROS.—*Nombramientos.*—Han sido nombrados ingenieros primeros D. Sebastián Rascón y Rubio, D. Julio Diamante Menéndez, D. Emilio Arévalo Marco, D. José Salmerón y García, D. Francisco García de Sala, D. Nicolás de la Helguera Ortiz.

Ingenieros segundos, D. José María Valdés y Díaz Caneja, D. Rafael Mariño Lorenzo, don Lorenzo Morales Parra, D. Pedro L. Lucía Ordóñez, D. Luis Briales López, D. José María Romaná Pujó, D. Fernando Gallego de Chaves, D. Patricio Morales Lahuerta, D. Fernando Morán Miranda, D. Enrique Pérez Villamil, D. Nicolás Arespacochaga, D. Pedro Morán Miranda, D. Manuel Martín y de los Ríos, don César Blanco Carrasco, D. Antonio Panadero Coello, D. José Luis Guijarro Galindo, D. Guillermo Ramos Maroto, D. Pío Linares Lamedrid, D. Emilio Donat Sanz, D. Luis Esparza y Pérez de Pelinto, D. Jesús Martín Builrago, D. Guillermo Ripoll Oliver, D. Juan J. Gómez-Cordobés Fernández, D. Juan Brotoris Acuña.

Ingenieros terceros, D. Santos Coarasa Nogués, D. Lucrecio Ruiz Valdepeñas y D. Angel Araoz Pérez, reingresando estos dos últimos.

Reingresos.—D. Jaime Puigoriol Botey, don Manuel Cominges y Tapias, D. Juan Romero García, D. Manuel Belda y Soriano de Montoya, D. Andrés Arrillaga de la Vega.

Traslados.—Han sido trasladados: D. Rafael Apolinario y Fernández, de la Sección de Carreteras a jefe del Servicio Central de Señales marítimas; D. Ricardo López Molero, de la Jefatura de Obras Públicas de Jaén a la División Hidráulica del Guadalquivir; D. Luis Morales y López Higuera, de la Jefatura del Canal de Castilla a la de Cimentaciones; D. Enrique Brockman y Llamas, jefe del Negociado de Construcción de carreteras, a jefe del de Estadística y Depósito de Planos, en la Dirección General de Obras Públicas; D. José González y González, de jefe del mencionado Negociado de Estadística a jefe del de Construcción de carreteras, y D. Federico Olmedilla, afecto a la Jefatura de Cuenca, pasa a la de Logroño.

SOBRESTANTES.—D. Rafael D'Ocon Conejos, falleció.

MINAS

INGENIEROS—D. Francisco Jonrodona Domech se jubila de ingeniero jefe de primera clase por imposibilidad física; D. Ricardo Gortázar y Manso, ingeniero tercero, reingresa en el Cuerpo.

AGRONOMOS

INGENIEROS.—Se nombra ingeniero tercero al aspirante D. Francisco Candela y Cardenal, quedando supernumerario.

Disponiendo por necesidad del servicio que D. Antonio González Cabrera, que sirve en la Sección Agronómica de las Palmas, pase a continuarlo a la Granja Escuela de Capataces agrícolas de Jaén; D. José Fábregas Soler, agregado a la Estación de Viticultura de Villafranca del Panadés, pase a igual servicio de Toro.