

# El Luchador

DIARIO REPUBLICANO

Francisco concertado

Redacción y Administración, Calle Sagasta, 44

Toda correspondencia al apartado 117

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

En la población un mes. . . . . Ptas. 2

Fuera de la población trimestre. . . . . 7.50

Ejemplar atrasado, 20 céntimos

Anuncios y noticias según tarifa

Precio del ejemplar, 10 cént.

Año XVI

Alicante: Lunes 17 Septiembre de 1928

Núm. 5.072

Firmas de EL LUCHADOR

RIVALIDAD, NO: COLABORACION

## El automóvil y el tren

Por MARCELINO DOMINGO

La vieja carretera albariza, polvorienta, hundida por los baches y arañada por los relejes, que, desaparecidas las diligencias, y superada por la línea férrea, parecía en su ocaso, ha ascendido, de súbito, a una categoría que nunca pudo soñar. El automóvil le ha conferido esta categoría. ¿Cómo, en vista de ello, no se ha pensado ya en restaurar los antiguos paradores—que hoy son paredes en ruinas y abandonadas—acomodándolos a las nuevas exigencias? Unos paradores que fueran bien restaurant y buen hotel, enclavados en pleno campo, en rincones del camino recoletos y solitarios, que pudieran ser lugar de descanso más que de tránsito; de atracción más que de necesidad, además de constituir un provechoso negocio, representarían un complemento indispensable del turismo.

Sin duda alguna, el ferrocarril, que, sin la concurrencia del canal navegable o aún con ella, se creía omnipotente e invencible, ha encontrado en el automóvil un concurrente de consideración. ¿Qué actitud se disponen a adoptar ante este hecho las compañías ferroviarias españolas? Las Compañías francesas, por ejemplo, han señalado ya una orientación. El estado de dichas Compañías no es floreciente; el último ejercicio, el de 1927, ha sido cerrado con un déficit de 320 millones. ¿Qué ha sido la causa principal de ello? ¿Los impuestos excesivos que gravan el transporte por vía férrea; la crisis económica que lógicamente había de seguir a la revalorización del franco; la reducción del tráfico? Cada una de estas realidades puede ser causa eficiente; pero la principal, verdadera en sus *rappports* por todas las Compañías, ha sido la concurrencia del automóvil. ¿Actitud? ¿Pedir a los Poderes públicos condiciones excepcionales de privilegio? ¿Pedir amparo, que podría otorgarse en el mismo sentido que el Estado lo concede a las actividades económicas nacionales que quiere salvar de la competencia extranjera? Nada de esto. La actitud de las Compañías francesas, ha sido menos humillante y más inteligente; menos egoísta y más audaz; menos rutinaria y parasitaria y con más clara visión del porvenir. Veámoslo. La Compañía del Este, ha anunciado que su Consejo de Administración ha dispuesto lo siguiente: adiciones y modificaciones de las tarifas para mercancías en competencia ventajosa con las tarifas que puedan imponer los camiones; facilidades en los billetes de turismo, y establecimiento de nuevos circuitos de autocars en combinación con los ferrocarriles. La Compañía de Orleans, ha creado servicios de autobús en los trayectos servidos ya por vía férrea, pero cuyo servicio resultaba insuficiente; ha establecido un servicio rápido de automóviles entre Poitiers y Limoges, no para turistas, sino para viajeros cuyos negocios les obliguen a trasladarse de una de estas pobla-

ciones a la otra. La Compañía del *Midi* ha estatuido una filial con la exclusiva finalidad de emplear el automóvil para el transporte de viajeros y mercancías en aquellas regiones de su red donde el tráfico ferroviario no sea congruente con las necesidades que se han producido. La Compañía de P. L. M. declara que defiende las prerrogativas de la vía férrea adoptando las modificaciones que siguen: creación de servicios de domicilio a domicilio; tarifas de grupos de viajeros; billetes de estación, de antes de estación y después de ella; billetes de excursión; billetes mensuales y bimensuales; aumento de la validez de las ida y vuelta... Todo esto no obsta para que utilice también los autocars como complemento o prolongación de las líneas férreas. ¿No es clara la actitud de las Compañías francesas? Ha aparecido el automóvil en lugar de desconocer su existencia; o de solicitar su extinción; o de considerarse con derecho a monopolizar los transportes e influir en el Estado para la concesión de este privilegio; o de luchar con el automóvil en concurrencia que fuera ruinosa para las dos empresas, han resuelto anexionarse el automóvil, acomodándolo a las necesidades y condiciones de las líneas férreas establecidas. En síntesis: en lugar de ver en el automóvil un enemigo contra el que eran lícitas todas las armas, han visto, con la claridad del espíritu francés, un auxiliar. Y como auxiliar lo han acogido y utilizado.

Antonio Borrel, Presidente del *Groupe Parlementaire du Tourisme* pregunta: así como el automóvil ha significado este quebranto para las líneas férreas, que han aliviado, incorporando los servicios de automóvil a los de ferrocarril ¿no representan ya una amenaza para todos los servicios terrestres los transportes aéreos? Y señala el siguiente caso de rápida advertencia de este peligro: cuando Lindbergh, con su *Spirit of Saint Louis*, franqueó el Atlántico, las Compañías de Navegación sufrieron una emoción incontentible. Una de ellas, convocó con urgencia su Consejo de Administración para tratar de las medidas a seguir contra la concurrencia eventual de los aviones. El acuerdo adoptado en principio por esta Compañía de Navegación, tan presta a prender la realidad y a cuidar de sus intereses, no tendía a cerrar los astilleros y a paralizar el trabajo de los navíos en construcción. Todo lo contrario. El acuerdo era el que sigue: anexionar a los servicios marítimos los servicios aéreos. Es decir: adoptar las Compañías de Navegación con los aviones la misma táctica que han adoptado las Compañías de Ferrocarriles con los automóviles.

La carretera parecía muerta y confinada a menesteres comarcanos; cruzada solamente por la vieja carreta que, chirriando y al paso lento de sus mulas, vería a lo lejos, como signo de los tiempos nuevos, el humo del ferrocarril

## La ciencia de saber esperar

Hoy era un día decisivo en las negociaciones sobre la evacuación del Rin. Esta mañana se reunieron Briand, Müller, lord Cushendun, Hymans, Scialoja y Adatci. Después de esta reunión se anunciaba la desbandada, y se creía que las negociaciones continuarían, en todo caso, fuera de Ginebra. Pero en la conferencia de esta mañana debe de haberse vislumbrado una posibilidad de acuerdo. Los reunidos han quedado citados nuevamente para el domingo. Briand, que ha marchado esta tarde a París, regresará a Ginebra el sábado por la noche para asistir a dicha conferencia, Hermann Müller, que se proponía marchar mañana a Berlín, suspende el viaje.

Todo esto quiere decir que los alemanes han presentado, sin duda, proposiciones concretas para obtener la evacuación renana, y esto sirve ya para explicar el sensacional discurso de Briand, que todavía sigue comentando la Prensa europea. Después de haber amonestado al Gobierno alemán, Briand podrá amonestar mañana al Gobierno francés, si este opone alguna resistencia a sus trabajos. No en balde recibió la lección de Thoyri, cuando su idilio con Stresemann provocó la protesta del ministro Marin, que amenazaba con dimitir.

que se desvanecía fugazmente en el aire. La línea férrea, con poder autocrático, se creía soberana y eterna; las carreteras habían de prestarle servidumbre de paso y a su paso pararse todo; las montañas, habían de abrirse... De pronto, la vieja carretera recobra una formidable vitalidad; y ya no es la carretera chirriante y despaiciosa, sino el automóvil, que, con la velocidad del tren, llega donde esteno puede llegar... Más humilde el automóvil no se cree soberano como el tren; no se cree soberano, porque en vez de volver los ojos a la carreta, alza los ojos al cielo y vé que, en él, van de una parte a otra, con velocidad y libertad, que el automóvil y el tren desconocen los aviones... El tren mofabábase de la carreta; signo de unos tiempos en que el superior creía que podía desdeñar al inferior. No se mofa hoy el tren del automóvil, ni el automóvil del tren, ni el aeroplano del tren y del automóvil... Ninguno de ellos se cree superior; ninguno de ellos mira al otro como inferior; ninguno tampoco, piensa el destruir al otro. Todos se consideran útiles y todos tienden a armonizarse para llegar al mismo fin. En lugar de rivalidad, coincidencia; en vez de pugna, colaboración. Signo de los tiempos, también, que da este hecho en las cosas del mismo modo que en las personas.

Marcelino DOMINGO  
(Prohibida la reproducción).

Favorecer el trabajo nacional es enriquecer la Patria.  
MANUEL GOLF  
Agente general de La Equitativa,  
(fundación Rosillo).

DESDE GINEBRA

Las negociaciones de ahora son, exactamente, el desenlace lógico de las de Thoiry, e incluso debemos suponer que con las mismas bases de discusión; es decir, una movilización financiera de las obligaciones alemanas del Plan Dawes. Lo que entonces irritaba a los nacionalistas franceses será celebrada ahora como una victoria. Briand habrá sabido esperar, como supo esperar en Cannes hasta que llegó a Locarno.

Todos estos comentarios se apoyan, en realidad, sobre informes muy vagos. La reserva por parte de los negociadores es, en efecto, absoluta. Pero queríamos poner de relieve esta virtud política que Briand simboliza: saber esperar. ¿Qué importan los tropiezos, los fracasos del momento, las amarguras de la lucha, la derrota de un día? El buen político sabe esperar, sabe que llegará su hora. Briand representa, pues, la negación del desaliento. Sentado a la puerta de su tienda, es un ejemplo de paciencia activa, de experiencia política. En último caso, la historia de la tercera República en Francia es la historia de los republicanos que supieron esperar, en la cárcel o en el destierro, el fracaso de Napoleón Chico.

CARLOS ESPLA

13-9-1928.

## Por la lluvia, se suspendió la procesión cívica en memoria de Quijano

Porque llovió el sábado por la mañana, se suspendió por la tarde la procesión cívica en memoria del insigne Quijano.

Los ordenanzas del Ayuntamiento depositaron una corona en el mausoleo que guarda las cenizas del mártir de su deber y repartieron una alocución.

EL LUCHADOR ha rendido un homenaje al inolvidable gobernador de Alicante, publicando el viernes pasado un magnífico artículo de nuestro ilustre colaborador Salvador Sellés—quizás el único superviviente de aquellos luctuosos días—quien de manera insuperable ha expresado sus impresiones de niño del cólera del 54, y su visión de aquel santo de la caridad que se llamó Quijano.

### Doctor Espuch Vidal

del Hospital Provincial

Nariz - Garganta - Oídos

J. Costa 9 (antes Ramales)

Consulta de 11 a 1 y de 4 a 6

### Dimisión de un concejal

Como se había anunciado, el concejal de este Ayuntamiento don Aureliano Abenza, a su regreso de Suiza, ha presentado la dimisión de dicho cargo.

Lea Vd. EL LUCHADOR

EL AGUA EN ALICANTE

## A ver si entre todos...

III

Por las referencias que se dejan hechas en el anterior artículo, se ha visto cómo no se siente repugnancia alguna en el mundo a extender la competencia municipal a planos de acción que durante mucho tiempo se atribuyeron íntegramente a la economía privada. En nuestro país, pudiérase temer que la congestión de atribuciones de los Ayuntamientos esterilizase la acción de los mismos, produciendo perturbaciones en la explotación de los servicios sujetos al régimen comunal; pues la tradición de la vida oficial española lleva consigo tan prolijo expedienteo para las decisiones más insignificantes, y rodea de tantos *tiquismiquis* y *palitroques*, según la eufónicamente afortunada expresión de un médico alicantino cuando alude a los requisitos externos que son de tener en cuenta en las relaciones entre los ciudadanos y los organismos públicos, que no es demasiada suspicacia el temer, a primera vista, el que de llevarse a efecto la idea que hemos lanzado, sea preciso para abrir un grifo llenar extensos protocolos de papel sellado.

Mas por fortuna el sistema municipalizador no propone la entrega íntegra del servicio a que se contraiga, a los Ayuntamientos. Se refiere al más amplio concepto de municipio, y su implantación exige la asistencia social intensamente asidua y la colaboración estrecha entre los vecinos y sus asociados y la Corporación genuina y legalmente representativa de los unos y de las otras.

El Estatuto vigente regula el régimen comunal, aunque no lo implante de una manera rotunda e inmediata para el servicio del agua. En el preámbulo reconoce el legislador como conveniente la acción industrial de los Municipios, aunque la desarrolle a reserva de que la práctica aconseje su ampliación o su restricción según los resultados que se obtengan; y en su consecuencia, en cuanto al suministro del agua se refiere, opta en primer término por una solución intermedia que si bien es cierto no encaja exactamente en el molde de la municipalización típica, ofrece positivas ventajas y constituye el paso preliminar para llegar a la cumplida aplicación del régimen.

La mecánica legal exige que el Ayuntamiento, bien espontáneamente o a petición del 20 por 100 de los electores, declare la oportunidad y conveniencia de la municipalización y prescribe que una Comisión compuesta por tres concejales y tres personas más designadas por las asociaciones suscritas en el Censo, redacten una memoria en la que estudiándose los diversos aspectos—técnico, financiero, jurídico y social del servicio,—se extiendan planos proyectos y presupuestos y propongan las tarifas que se considera oportuno aplicar, las cuales, han de ser suficientes, dice la ley sin ver necesarias las utilidades, con lo que da la pauta de reducción de precios, para cubrir los gastos

de explotación, los intereses, y las reservas y amortizaciones de capital, y otras que conviniere hacer. Dicha memoria y sus citados anexos, sirve de base al acuerdo adoptando la municipalización, que lleva consigo facultades para llevar a cabo las expropiaciones de material e instalaciones que fueren precisas, cuya valoración se hace en función de los beneficios obtenidos por las entidades expropiadas en los últimos quinquenios y del término que falte por cumplir del plazo de la concesión, computando, además, las reversiones gratuitas que al final de aquella hubiere de hacerse al Ayuntamiento.

Seguidamente este opta por la subasta o el concurso para la explotación del servicio, en la inteligencia de que el último ha de ser resuelto por un jurado que componían técnicos, jurídicos y financieros ajenos a la Corporación, habiendo de servir de módulo a los mismos un contrato susceptible de corta duración, lo que permite una mayor elasticidad para adecuar el abastecimiento a todas las contingencias favorables, que impone a la adjudicataria las obligaciones de pagar dos cánones, uno anual y fijo, bastante para compensar el interés del capital invertido en las expropiaciones, y otro, móvil y progresivo, de participación en las utilidades, y de conservar y entretener el material y las instalaciones de explotación; y que establece el máximo de las tarifas, no alterable sin el consentimiento municipal.

Finalmente, es de advertir que nunca queda al exclusivo arbitrio de la adjudicataria la explotación del servicio, porque el tercio de su Consejo de Administración se designa libremente, es decir, entre concejales y no concejales, por el Ayuntamiento y este ha de aprobar el Reglamento del suministro.

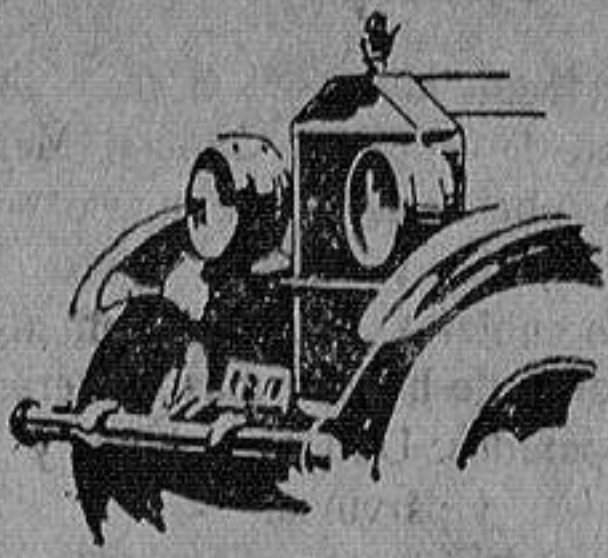
¿Y el dinero?, se preguntará. ¿De donde obtiene el Municipio los caudales necesarios para convertir en propiedad suya los elementos necesarios para el servicio? La ley permite expresamente que el capital de primer establecimiento y de explotación se obtenga mediante empréstitos especialmente realizados para los fines municipalizadores, que se administren con absoluta independencia del resto del presupuesto general y que no han de gravar la economía ordinaria municipal, puesto que como antes apuntamos, el Ayuntamiento llevará sobre su parte de beneficios y embobidos en las tarifas, los cánones de reserva y de amortización, juntamente con la cuota suficiente para cubrir los intereses de lo pagado por expropiaciones, concepto este que es el que absorberá el capital de primer establecimiento y explotación, que habría de ser facilitado por el citado empréstito.

Un vecino

Abelardo Chapuli Galán  
Alquiler de Bueyes vacíos  
Comisiones y Tránsitos







...y entre tantos, solo hay un automóvil de lujo a un precio verdaderamente razonable



# “ ELCAR ”



## 6 Y 8 CILINDROS EN LINEA

6 y 8 cilindros en linea :: EL COCHE DE MODA en el mundo :: Stock completo de piezas de recambio

**Solicitar una prueba de este coche es aumentar el número de poseedores**

venta y Exposición: JOSE MATAIX, Plaza de Alfonso XII, 2.--ALICANTE

### Carrocería para Automóviles y Grandes Talleres de pintura **Duco**

Construcción de guardabarros y radiadores

# :-:SIMO:-:



Auto=Car último modelo construido en estos talleres  
**Avenida Dr. Gadea, 5 Alicante**



### La Union y El Fénix Español!

COMPANIA DE SEGUROS REUNIDOS  
CAPITAL SOCIAL  
12.000.000 pesetas efectivas completamente desembolsado

Agencia en todas las provincias de España, Francia, Portugal y Marruecos  
61 años de existencia  
Seguros contra accidentes, Seguros sobre la Vida  
Seguros de valores.--Seguros sobre Incendio.--  
Seguros marítimos.

Subdirector en Alicante y su provincia: D. FRANCISCO RODRIGO MORA, Isabel II, 6. 1.º

### Banco Internacional de Industria y Comercio

Capital pesetas 30.000.000

Presidente: Excmo. Sr. Marqués de Alonso Martínez  
Domicilio: social MADRID, Carrera de San Gerónimo, 43  
Sucursales: Aguilas, Alicante, Ayamonte Cádiz, Caravaca, Cartagena, Cieza, Elche, Hellín, Huelva, Isla Cristina, Lorca, Melilla, Murcia, Orihuela, Puerto de Santa María, San Fernando, San Lúcar de Barrameda, Sevilla, Triana, (Caja Auxiliar) Tolana y Yecla  
Ingresos que abona en pesetas

Cuentas corrientes a la vista	50%
Cuentas corrientes a 8 días de preaviso	4%
Cuentas de Ahorro desde el siguiente día de efectuadas	4%
Depositos a imposiciones hasta el en que se retiren	4%
Depositos a vencimiento fijo, satisfaciendo los intereses trimestralmente al plazo fijo de un año	4'50%
Depositos a vencimiento fijo, satisfaciendo los intereses trimestralmente al plazo fijo de dos años	5%

En cuentas de moneda extranjera tipos convencionales