

DIARIO DE CORDOBA

CIENTÍFICO, LITERARIO, DE ADMINISTRACIÓN, NOTICIAS Y AVISOS

NÚM. 15,570

Suscripción en Córdoba
Fuera de Córdoba.....

Por un mes... 3 Pesetas.
Por trimestre... 5,50
Por un mes... 2,50
Por trimestre... 7

MIÉRCOLES 30 DE JULIO DE 1902

Los señores suscritores a este periódico tienen derecho a insertar gratis en sus columnas un anuncio o comunicado al mes, que no exceda de quince líneas y que sea de su exclusivo interés.

AÑO LIII

EL CRÉDITO AGRÍCOLA

Las Asociaciones mutuas de Schulze Delitzsch
A pesar de sus grandes adelantos en todas las manifestaciones de la actividad, es lo cierto que Mr. Schulze Delitzsch tuvo que sostener una lucha titánica hasta conseguir que las Asociaciones mutuas de crédito fueran reconocidas en Alemania como un gran paso en el camino del progreso económico.

Los ignorantes, los envidiosos y los usureros pusieron a prueba en más de una ocasión la perseverancia y la abnegación de Mr. Schulze Delitzsch; pero donde este bienhechor de la humanidad encontró mayores obstáculos que vencer fué en las condiciones y preocupaciones a que tan aferrados se mostraban aquellos mismos por quienes sacrificaba fortuna, salud y tranquilidad.

Para hacer comprender a sus compatriotas que la independencia individual no podía conseguirse más que por la unión de los modestos industriales, fué precisa una propaganda incesante y una demostración práctica de la verdad que encerraban sus palabras.

Al empezar sus obras tantas veces bendecidas por las clases menos acomodadas de Alemania, tuvo necesidad de hacer un trabajo muy escrupuloso de selección entre los que se mostraban entusiastas partidarios de su sistema de Asociaciones mutuas, pues tenía el convencimiento de que el resultado de la gran obra que iniciaba dependía principalmente del éxito que obtuviesen los primeros ensayos.

Sus previsiones se vieron cumplidas y el tiempo y los sucesos se encargaron de proporcionar a Mr. Schulze Delitzsch, como premio a sus grandes servicios, la admiración y el agradecimiento de cuantos sinceramente se interesan por el mejoramiento de las clases sociales más desvalidas.

El sistema de Schulze Delitzsch tenía, entre otras muchas ventajas que ya expondremos después, la de armonizar perfectamente los intereses y conveniencias de los agricultores, comerciantes e industriales. En Diciembre de 1882 había en Alemania 1.875 Uniones mutuas, y diez años después se contaron ya 2.650. De estas 1.075 llevaban la contabilidad en debida forma y remitían las liquidaciones en tiempo oportuno para su publicación. Su capital ascendía a 184 millones de pesetas, correspondiendo de estas 38 al fondo de reserva.

Desde 1850, en que Schulze reunió en su pueblo natal algunos artesanos de los más modestos y mejor reputados para leerles y someter a su aprobación las primeras bases que redactó para establecer una Sociedad mutua de crédito hasta 1892, la opinión había sufrido un cambio tan completo que llegó a reconocer, en el que pasó por un visionario, al hombre eminente, al gran genio.

Para perpetuar su memoria y hacer saber a la posteridad la deuda de gratitud que con Schulze tenían las generaciones venideras, se levantó una estatua de bronce en su pueblo natal y un gran monumento en una de las principales plazas de Berlín.

Schulze Delitzsch murió a la edad de setenta y cinco años, sin que los principales socialistas alemanes, como Raffel y Lassalle lograsen, con sus iniciativas, activa propaganda y esfuerzos de todas clases empequeñecer la gran figura del hombre que tanto había hecho por mejorar la situación de los modestos agricultores, industriales y comerciantes, empleando siempre procedimientos que tenían la doble ventaja de favorecer su situación económica y elevar su nivel moral.

Los progresos de las Uniones mutuas son tanto más de aplaudir, cuanto que no reciben auxilios extraños, como las Cajas Raffelae, debiendo onanto son al esfuerzo exclusivo de los asociados.

¿Cómo funcionan estos institutos?

Dirigiéndose a los pequeños productores, decía Schulze:

"Individualmente os cuesta gran trabajo proporcionarnos el dinero necesario para comprar las materias primas que habeis de transformar; pero si formais sociedad con individuos de vuestra misma clase, de cuya laboriosidad, buenos antecedentes y vida arreglada tengais pruebas irrecusables, las dificultades desaparecen al momento.

No olvidad nunca que vuestros préstamos tienen por objeto hacer producir al dinero, para pagar la deuda y los intereses, alcanzando además algún provecho. El préstamo para consumir lleva de ordinario a una ruina segura porque difícilmente se consigue después reunir la cantidad que se ha recibido."

Los asociados debían formar un fondo social de garantía, pagando además un derecho de entrada. La parte que cada uno tenía que aportar al fondo de garantía se autorizaba para abonarla por mensualidades. Con esto se perseguían dos propósitos: dar a la Sociedad garantías de solvencia y poner a prueba el entusiasmo y decisión de los asociados. Estos podían dejar en la caja de la Sociedad sus ahorros, percibiendo un interés muy módico, inferior siempre al que se exige a los socios por los préstamos.

Cuando la Sociedad no tenga fondos bastantes y necesite pedir recursos, lo hará a un banquero, que, al darlos, no perseguirá más objetivo que el de realizar un negocio más en buenas condiciones.

Schulze Delitzsch consideraba que siempre las aparentes liberalidades de los hombres de gran fortuna, lejos de favorecer a las Uniones mutuas de crédito, les causaban una herida mortal, pues los donantes se consideraban con derecho a tener a su devoción a sus asociados para realizar fines políticos o de otra índole, y los miembros de la Unión mutua por efecto de estas bastardas relaciones, venían a perder la rigidez de costumbres, que hacia de ellos hombres independientes, laboriosos y honrados.

La solidaridad entre los miembros de la Asociación se lleva al último grado, pues cada uno responde con su fortuna personal de las operaciones hechas por los demás.

Schulze expresaba su pensamiento en esta frase: "Todos para cada uno y cada uno para todos."

Con esta exagerada solidaridad se proponía el propagandista de las Uniones mutuas avivar el celo y diligencia de los asociados para conocer la marcha de la Sociedad y la conducta de cada uno de los afiliados, teniendo en casos extremos decisión bastante para aplicar las medidas de rigor que las circunstancias demandan.

El que se presta a pasar por tales exigencias está fuera de toda duda que vá a la asociación con buena fé y loables propósitos. Así tiene que suceder para que puedan vivir y prosperar instituciones que están fundadas sobre el crédito personal.

Mientras mayores son las obligaciones, con mayor esmero se procede a la admisión de nuevos miembros.

Ni aun siquiera admitía Schulze Delitzsch que la caridad acudiese en auxilio de las Uniones mutuas, pues deseaba que las asociaciones por él fundadas no tuviesen ningún parecido con las instituciones benéficas.

El modesto industrial había de alcanzar su regeneración por el esfuerzo propio. El camino resultaba de este modo más largo y penoso; pero a su término se encontraban motivos de satisfacción de esos que con justicia ennoblecen a los hombres que desean vivir como buenos ciudadanos y rechazan todo lo que pueda convertirlos en verdaderos parásitos sociales.

Cada Unión mutua tendrá un Comité gerente elegido por la Asamblea general, que será el encargado de hacer a los asociados préstamos individuales, teniendo en cuenta las necesidades y garantías de cada uno.

Los préstamos se hacen ordinariamente por tres meses; pero pueden ampliarse en casos especiales hasta un año.

El Comité puede rechazar a los socios que dejen de ofrecer garantías de solvencia y a los que sean morosos en el cumplimiento de las obligaciones contraídas.

Las Uniones mutuas alcanzaron en Alemania un desarrollo extraordinario, llegando a influir de tal suerte en la opinión y en las altas esferas del Gobierno, que puede afirmarse que la ley de 1.º de Mayo de 1889 reglamentando las Uniones cooperativas no es más que el resultado de la humanitaria campaña de Schulze.

Dicha ley admite tres clases de solidaridad: limitada, ilimitada y mixta; habiendo en ella una cosa que es verdaderamente digna de mención, y es la obligación a que vienen sujetas todas las Uniones mutuas por virtud de varias disposiciones de la ley de presentar cada dos años los estatutos, libros de contabilidad y demás documentos a la inspección de una comisión de personas entendidas en estos asuntos y que no formen parte de la Sociedad. En esta ley, lo mismo que en las bases recomendadas por Schulze para la fundación de las Uniones mutuas, no se establece la menor distinción entre agricultores, industriales y comerciantes, pues se estima que los intereses de todas estas clases son perfectamente armónicos.

Terminaremos estas notas haciendo constar que la organización y progresos alcanzados por las Uniones mutuas de Schulze-Delitzsch son en España completamente desconocidas y que interesa a todos contribuir a la propaganda de tan buenas enseñanzas si España ha de seguir por el camino que el progreso ha trazado a los países más cultos de Europa.

RIVAS MORENO.

LA ESCUELA DE ARTES E INDUSTRIAS DE CORDOBA

Constituye la creación de este centro un triunfo de la sana tendencia modernísima entre nosotros, al predominio de la lógica natural sobre la oficial.

Las Escuelas de Artes e Industrias tienen por objeto crear obreros y peritos artístico-industriales, capaces de producir todo lo que compramos al extranjero y de rebasar este límite para convertirnos cuanto antes en exportadores.

Deben instalarse por lo pronto, y dada la escasez de recursos, donde haya prácticas o tradiciones artístico-industriales, es decir, donde se produzca algo o se conserven vivos recuerdos de haberlo producido.

Y como para aprovechar esas prácticas o tradiciones, el mejor personal docente es el de la localidad, sobre todo si al sentimiento de la vida artística de la región reúne el saber adquirido en los grandes centros, debe ser ese personal preferentemente de la región o localidad donde se establece la Escuela.

La platería cordobesa, aunque aniquilada por los últimos tratados, todavía educa un buen número de excelentes oficiales.

La fabricación de los cueros cordobeses ha dejado tantas huellas en escritos casi desconocidos y en menudas prácticas, que no es difícil su restauración, imprimiéndole un carácter interesantísimo, aun teniendo en cuenta la riqueza y variedad de lo que en el género se produce hoy. Con cierta clase de loza ocurre cosa parecida.

En cuanto al personal docente, reunen todas las condiciones arriba señaladas.

El insigne escultor Mateo Inurria es cordobés, y en viajes de estudio ha robuscado sus convicciones de artista moderno. También es cordobés el no

menos insigne dibujante Huertas. Ambos son de los hombres que pueden hacer hoy por nuestra prosperidad más que una legión de licenciados. Ramirez Arellano, profesor de historia de la Escuela, es de los que vivifican los relatos y teorías con el sentimiento de las prácticas del arte.

Hace diez ó doce años que se viene preparando la creación de esta Escuela; nada en ella es hijo de apresurada improvisación, capricho de caique ó cosa por el estilo. Ha nacido de los antecedentes locales y viene a desarrollarlos en provecho de la patria.

El diputado por aquella provincia, hoy gobernador de Madrid, D. Antonio Barroso, ha puesto toda su voluntad y diligencia al servicio de la idea imposible de realizar sin una franca acogida dispensada desde el primer momento por el conde de Romanones, que estrechado entre la lógica burocrática de que es órgano la oficina y la natural, representada por los hombres nuevos, ha dado vida a la Escuela por medio de disposiciones legales, gracias a las que entre las mallas de planes intrincados y sutiles, podrá escalar las alturas la nueva planta destinada indudablemente a fecundos é ilimitados crecimientos.

La creación de esta Escuela será motivo de perpétuas satisfacciones para el ministro de Instrucción pública, como ha de comenzar a verse muy pronto.

Costean la Escuela el Estado y las Corporaciones municipal y provincial de Córdoba, y este sistema puede dar al traste con el novísimo instituto, pues si bien el Ayuntamiento de Córdoba responde generosamente a las obligaciones contraídas, no así la Diputación, que parece se niega a dar un solo real.

El señor Barroso completaría su buena obra persuadiendo a los señores diputados provinciales, por sí solo ó en compañía de quienes con él compartan la influencia en la localidad, para que den lo prometido, obligándose, en caso extremo, a cumplir un deber de civilización con el empleo de recursos que para objetos menos importantes se aplican todos los días por quienes mandan en esas ilustres corporaciones, tan propensas a dejar incumplidos sus compromisos.

FRANCISCO ALCÁNTARA.

(De El Imparcial.)

DESDE PARÍS

Ferrocarriles y tranvías eléctricos

En dos conceptos parece hoy absolutamente indiscutible la superioridad de la tracción por vapor: en la velocidad y en la economía de gastos.

Vienen después las comodidades para el viajero y las facilidades para la explotación de las líneas; pero estos son conceptos secundarios en comparación de los dos primeros.

Es indudable, por lo demás, que en punto a comodidades, así en la tracción eléctrica como en la de vapor, se ha llegado ya a un extremo poco menos que insuperable.

La mayor velocidad que se adquiere en las líneas eléctricas, son de muy diversas causas, que por ser de carácter técnico, no espondremos aquí. Una sola mencionaremos, sin embargo, por parecernos que la atención general no se ha fijado bastante en ella. Nos referimos a la rapidez en el arranque al ponerse en movimiento los trenes. Un ingeniero—M. Corard—refiere en comunicación a la Sociedad de ingenieros civiles los resultados de los ensayos hechos en Norteamérica, y de estos se infiere que con los motores de vapor más perfeccionados se necesitan 45 segundos para obtener la velocidad de 30 kilómetros por hora, mientras que con la tracción eléctrica bastan para adquirir esa velocidad de 6 a 8 segundos.

Sapóngase ahora una distancia, la de Bruselas a Walkenralt, por ejemplo, que es de 140 kilómetros, y en la que hay 47 estaciones.

Los trenes recorren esta distancia en cinco horas (trenes ordinarios.) Pues bien: en iguales condiciones la tracción eléctrica ganaría minuto y medio por periodo de parada, es decir, hora y cuarto en el tiempo total.

Esta es la ventaja exclusivamente del arranque, y sin contar con la velocidad.

En cuanto a esta, sabido es que por las locomotoras eléctricas puede llegar a 200 kilómetros por hora.

Pero no son estas grandes velocidades las que principalmente inducen al empleo de la tracción eléctrica: esa rapidez solo es práctica para los grandes trenes internacionales, y precisamente en esta aplicación quedan por resolver no pocos problemas.

Lo que hace que la tracción eléctrica sea ya preferida en todas partes, es su condición de baratura.

La electricidad es preferible, en primer término, para los tranvías.

La "Revue Scientifique", ha expuesto recientemente el resumen de una conferencia de M. Dawson, acerca de los tranvías eléctricos.

Cuatro sistemas hay para el empleo de la electricidad como motor de los tranvías: estos sistemas son: 1.º De acumuladores.—2.º De contactos superficiales.—3.º De cable subterráneo.—4.º De trolley aéreo.

El sistema de acumuladores parece desechado en Inglaterra.

En París se emplea, sin embargo, en algunas de las líneas llamadas de penetración, que vienen de las afueras haciendo uso de trolley y siguen luego por las calles con fuerza de acumuladores. En realidad son coches pesadísimos.

El sistema de contactos superficiales que vemos en París en otras muchas de las citadas líneas de penetración, consiste en la transmisión de la corriente por medio de contactos aislados a lo largo de la vía, en el suelo: los contactos ó plots obedecen a un mecanismo del mismo coche, de modo que solo funciona la corriente al pasar el carruaje, quedando cerrada esa corriente tan pronto como el carruaje pasa.

Esta es la teoría. Pero en la práctica suele no quedar cerrado algún plot, y de aquí las desgracias (especialmente de caballos) que por pisar un plot abierto, ocurren con demasiada frecuencia.

En el sistema de conducto subterráneo la energía eléctrica pasa por un cable bajo el piso de la calle, por una especie de canal. Una estrecha abertura en el carril deja pasar el contacto de toma de corriente que los carruajes llevan.

Este sistema es el más costoso de los empleados hasta hoy.

También es el más hermoso para las poblaciones.

Los tranvías que hacen en París uso de este sistema son los más rápidos, más elegantes y de manejo más sencillo.

Del sistema de trolley aéreo no diremos nada por ser muy conocido. Es el más barato como instalación y conservación.

En París no se emplea más que en algunas líneas de penetración y hasta puntos alejados del centro de la capital.

Porque se aprecie el coste de este género de trabajos vamos a reproducir el siguiente presupuesto, hecho como modelo y suponiendo una población en que hicieran falta treinta kilómetros de vía con trolley y tres kilómetros de vía con cable subterráneo.

Una red mixta de este género costaría 4.830.000 francos, de los cuales serían 126.000 para la estación generadora de fuerza; 300.000 para la maquinaria; 590.000 para los 36 coches que requiere el tráfico en una red de esta extensión; finalmente: 681.000 francos se invertirían en la construcción de los tres kilómetros y medio de conducto subterráneo.

PARÍS NOUVELLES.

DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA

La Gaceta publica el siguiente decreto del ministerio de Instrucción pública:

"Artículo 1.º Los alumnos autorizados por la tercera disposición adicio-

