

EL FOMENTO INDUSTRIAL Y MERCANTIL

REVISTA GRÁFICA Y CIENTÍFICA DE ECONOMÍA NACIONAL

AGRICULTURA, INDUSTRIA, COMERCIO, BANCA, SEGUROS, FERROCARRILES, HACIENDA PÚBLICA,
CUESTIONES JURÍDICO-MERCANTILES Y POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL

DIRECTOR PROPIETARIO
AGUSTIN UNGRIA

| | | | | |
|--------|--|-----------------------------|---|---------|
| Año XX | PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN | Madrid, 20 de Marzo de 1912 | PUNTOS DE SUSCRIPCIÓN | N.º 747 |
| | ESPAÑA..... Año 12 pesetas. EXTRANJERO..... » 15 francos. | | BARCELONA... Rambla de San José, 13. MADRID..... Dexeñaño, 1. VALENCIA.... Lauria, 10. SEVILLA..... Albareda, 38. MALAGA..... Casapalma, 4. | |
| | ANUNCIOS: Precios convencionales. | | | |

SUMARIO D. Guillermo de Benito Rolland y Paret. — El Plan de Ferrocarriles secundarios y estratégicos, por Alejandro Settler. — Crónica, por Hispano. — Reorganización de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de España. — **Sección Financiera.** — **Legislación.** — Nuestro Comercio exterior en el mes de Enero. — Reglamento para la aplicación de la ley á las Empresas de Seguros — **Jurisprudencia y Consultas.** — **Sección de ferrocarriles.** — **Aduanas.** — **Nuestros mercados.** — **Asuntos de actualidad.** — **Quiebras y suspensiones de pagos.** — **Correspondencia.** — **Anuncio.**

D. Guillermo de Benito Rolland y Paret BANQUERO

No habrá, seguramente, comerciante ni hombre de negocios que no conozca la firma de D. Guillermo de Benito Rolland, ó que por lo menos no haya visto estampado el nombre de este banquero en algún documento de giro.

La Casa Rolland, como generalmente se la designa, es una de las más acreditadas, no sólo en nuestra nación, sino también en el extranjero y muy particularmente en las Repúblicas Hispano-Americanas, gozando de ilimitada confianza y de envidiable prestigio, alcanzados con noble proceder y con labor moral y constante.

Prolijo sería enumerar la serie de negocios que realiza D. Guillermo de Benito Rolland, así como las empresas en que figura el nombre de este acaudalado banquero.

Hombre de grandes iniciativas, de extraordinaria cultura, dotado de grandes conocimientos financieros y muy versado en las prácticas mercantiles desde los primeros años de su juventud, ha conseguido colocarse en primera fila entre los de su clase, y reunir una gran fortuna, lograda á costa de trabajo incesante y de actividad sin límites.

Con valor sin ejemplo por lo que á los negocios se refiere y como debe ser un verdadero banquero, ha sabido arriesgarse en algunos momentos durante el pro-

ceso histórico de su vida mercantil, y luchar con ánimo esforzado, venciendo siempre y acertando en sus profecías, merced á la gran *vis* financiera de que está dotado.

Enérgico en sus decisiones; de trato sencillo y agradable, y muy dado al estudio de los problemas económicos, constituye don Guillermo de Benito Rolland una figura interesante y una saliente personalidad en el mundo mercantil.

Si la sociedad supiera apreciar rectamente las cualidades de estos hombres que sólo creen en el trabajo como base de un seguro porvenir, y los elevara al nivel en que por sus merecimientos debieran figurar, otra sería la suerte de los pueblos confiada por lo general á conciencias poco escrupulosas y á sujetos ineptos burladores de la verdad y de la justicia.

Si á pesar de las trabas y de las cargas con que hoy se dificultan las iniciativas individuales, si á pesar de la innumerable serie de inconvenientes con que nuestros políticos impiden el desenvolvimiento de los grandes y pequeños negocios, estos hombres saben triunfar y encontrar elementos de prosperidad y riqueza; su labor al frente de los negocios públicos sería altamente beneficiosa para los intereses patrios, tan necesitados de buenos administradores y de gobernantes que sepan cumplir con sus deberes.



El Plan de Ferrocarriles secundarios y estratégicos.

II

Importancia que para todos los españoles tiene este asunto.—Líneas que comprende la red de los secundarios y la de los estratégicos.—Número que suman en total.—¿Por qué orden han de ser construídas estas líneas?—Imposibilidad de construir las todas.—Lo que cuestan las de vía estrecha.—Lo que producen.—Las nuevas líneas costarán más que las antiguas.—Sólo puede ser construída la tercera parte.—Para terminar la red el Estado habría de destinar todos los años bastante más de 33 millones como garantía de los capitales invertidos.—Defecto principal que tiene la ley.—En los ferrocarriles va á pasar lo mismo que ha sucedido con las carreteras.

Importancia que para todos los españoles tiene este asunto.

El plan de ferrocarriles secundarios y estratégicos con garantía del 5 por ciento hoy vigente, comprende 124 líneas de los primeros y 75 de los segundos; total, 199 líneas.

Como este asunto interesa grandemente á casi todas las regiones de España, voy á citar uno por uno todos estos proyectos—aun cuando aparentemente resulte un trabajo algo pesado—en la seguridad de que los lectores tendrán afán por ir á buscar aquéllas que se relacionen con sus distritos.

Líneas de ferrocarriles secundarios:

De Pontevedra á Sarria, 135 kilómetros.—Rivadesella á Gijón, 70.—Cornellada á Cangas de Tineo, 48.—Beranza á Santoña, 17.—Treto á Laredo, 6.—Murgia á Pedernales, 24.—Guernica á Ondorrea, 28.—Vitoria á Izarro, 25.—Zumárraga á Zumaya, 35.—Sádaba á Gallur, 54.—Cariñena á Ricla, 25.—Lécera á Puebla de Híjar, 24.—Teruel á Cuenca, 150.—Alcañiz á Vinaroz, 125.—Termens á Lérida, 17.—Pons á Cervera, 30.—Cervera á Santa Coloma, 76.—Bellmunt á Igualada, 22.—Tarrasa á Papiol, 10.—Villanueva y Geltrú á Igualada, 60.—Soneja á Nules, 58.—Liria á Chelva, 48.—Castalla á Pinoso, 40.—Fortuna á Caravaca, 75.—Totana á Mazarrón, 32.—Calasparra á Caravaca, 28.—Almería á Berja, 45.—Vélez Rubio á Almendricos, 30.—Torre del Mar á Periana, 30.—Jerez á Setenil, 125.—Morón á Setenil, 44.—Almadén á Constantina, 45.—Junta á la línea de Zafra Huelva, 45.—Cáceres á Trujillo, 46.—Salamanca á Ledesma, 56.—Vitigudino á Bogajo, 15.—Avila á Béjar, 108.—Ponferrada á Palacios, 48.—Villalón á Palencia, 45.—Palencia á Carrión de los Condes, 55.—Rioseco á Villada, 56.—Peñañel á Yanguas, 64.—Haro á Escaray, 32.—Calahorra á Arnedillo, 25.—San Esteban de Guzmán á Sepúlveda, 72.—Segovia á Avila, 68.—Sigüenza á Maranchón, 40.—Guadalajara á Cifuentes, 54.—Toledo á Bargas, 14.—Toledo á Mora, 62.—Alcázar á Malagón, 70.—Alcaudete á Alcalá la Real, 30.—Pedro Abad á Martos, 65.

Priego á Fernán Núñez, 68.—Hinojosa á Belalcázar, 35.—Mondoñedo á Ribadeo, 20.—Sarria á Becerreá, 25.—Belmonte á Cangas de Tineo, 15.—Castañeda á Torrelavega, 12.—Ondárroa á Ermia, 28.—Oñate á San Prudencio, 7.—Cariñena á Daroca, 44.—Fraga á Caspe, 45.—Caspe á Alcañiz, 25.—Lérida á Fraga, 30.—Reus á Montroig, 16.—Sils á Santa Coloma, 15.—Lérida á Granadalla, 55.—Gandesa á Ascó, 30.—Chelva á Ademuz, 65.—Ademuz á Teruel, 42.—Alberique á Ayora, 55.—María á Vélez Rubio, 30.—Baza á Puebla de Don Fadrique, 70.—Villamartín á Cortes, 45.—Almadén á Cale, 50.—Moguer á San Juan del Puerto, 8.—Campañario á Puebla de Alcocer, 75.—Trujillo á Logrosán, 50.—Logrosán á Chillón, 125.—Navalmoral á Jarandilla, 25.—Béjar á Sequeros, 35.—Sequeros á Fuente San Esteban, 48.—Villalpardo á Villanueva, 15.—Riaño á Costerna, 40.—Magdalena á Robla, 25.—Aranda á Palencia, 81.—Carrión de los Condes á Guardo, 54.

Valladolid á Toro, 55.—Tordesillas al Cubo, 70.—Castil á Santo Domingo de la Calzada, 57.—Logroño á Torrecilla de Cameros, 52.—Torrecilla á Lumbreras, 22.—Arnedillo á Ruedas, 15.—Maranchón á Calamocha, 100.—Calamocha á Vivel, 35.—Vivel á Monroyo, 85.—Guadalajara á Huete, 94.—Orusco á Cifuentes, 88.—Cifuentes á Maranchón, 38.—Colmenar de Oreja á Villarejo, 12.—Almorox á Talavera, 60.—Toledo á Navahermosa, 50.—Navahermosa á Talavera, 48.—Cabañas á Algodor, 14.—Alcázar á Madridejos, 32.—Alcázar á Tomelloso, 32.—Ciudad Real á Piedra Buena, 25.—Alcázar á Cuenca, 135.—Lucena á Iznajar, 30.

Fernán Núñez á Écija, 45.—Hinojosa á Pozoblanco, 15.—Palma á Soller, 36.—Establiments á la línea anterior, 5.—Puebla á Alcudia, 20.—Manacor á Artó, 23.—Mahón á Ciudadela, 46.—Santa Cruz de Tenerife á la Orotava, 49.—Puerto de la Luz á Agaete, 55.—Alicante á Alcoy, 77.—Villaodrid á Lugo, 50.—Villaodrid á Villafranca, 85.—Moguer á la Rábida, 11.—Martos á Granada, 77.

Líneas de ferrocarriles estratégicos.

Coruña á Corcubión, 105 kilómetros.—Santiago á Orense, 108.—Orense á Portugal, 82.—Pamplona á Logroño, 116.—Barbastro á Boltaña, 58.—Estada á Balaguer, 82.—Balaguer á Pons, 40.—Pons á Puigcerdá, 104.—Basella á Manresa, 78.—Olot á Rosas, 58.—Riguena á Alcaraz, 163.—Villajosa á Denia, 60.—Cancajar á Almería, 34.—Tabernas á Canjajar, 20.—Granada á Motril, 80.—Orgiba á Sobras, 24.—Torre del Mar á Maro, 24.—Huelva á Ayamonte, 58.—Badajoz á Fregenal, 108.—Ciudad Rodrigo á Malpartida, 132.—Benavente á Villanueva, 22.—Benavente á la Puebla, 90.—Palanquinos á Medina de Rioseco, 90.—Burgos á Ontaneda, 150.—Trespaderne á Miranda, 54.—Soria á San Leonardo, 48.—Valdepeñas á Fuente de Alcaraz, 85.—Linares á la Carolina, 30.—Villagarcía á Pontevedra, 20.—Ferrol á Santa María, 70.—Barquero á Rivadeo, 74.—Rivadeo á Pravia, 106.—Pravia á Gijón, 40.—Verin á Puebla de Sanabria, 88.—Santiago á Carballo, 50.—Tuy

á la Guardia, 25.—Palacios á Cangas de Tineo, 68.—Zamora á Fermoselle, 60.—Burgos á San Leonardo, 95.—Soria á Calatayud, 90.—Pamplona á Plazaola, 40.—Andoain á Lasarte, 7.—Pamplona á Santisteban, 60.—Sadaba á Sangüesa, 46.—Marcilla á Logroño, 45.—Guardiola á Olot, 85.—Blanes á Vilajuiga, 100.—Solsona á Gironella, 35.—Graus á Boltaña, 22.—Cartagena á Aguilas, 69.—Alcántara á la estación de río Tajo, 40.—Badajoz á San Vicente de Alcántara, 65.—Alcántara á San Vicente de Alcántara, 64.—Castellón á Chert, 75.—Jarandilla á Plasencia, 38.—Zafra á Villanueva, 85.—Castellón á Lucena, 45.—Almendralejos á Santa Marta, 30.—De la línea de Gandía á Denia, á Muro, por Pego, 66.—San Fernando al Campo de Gibraltar, 102.—Algeciras á Tarifa, 20.—Maro á Motril, 38.—Sobras á Canjayar, 55.

Ugijar á Adra, 30.—Fuerto Llano á Carolina, 70.—Tabernas á Cuevas, 75.—Baeza á Alcaraz, 130.—Gibraleón á la frontera portuguesa, 70.—Línea de vía ancha de Pontevedra á Ribadavia.—Enlace entre Carril y el Ferrol, el Ferrol con Irún y Figaredo con León.—Líneas que faltan para completar de San Fernando á Cartagena, pasando por el Campo de Gibraltar, Málaga y Almería.—Palma de Mallorca á Santany, 55.—Guimar á Santa Cruz de Tenerife, 27.—Puerto de la Luz á Telde, 25.

El número total de kilómetros que comprenden estas dos redes de ferrocarriles, es de:

| | |
|------------------------------|--------------------|
| Líneas secundarias. | 5.500 kilómetros. |
| Líneas estratégicas. | 4.800 — |
| Total. | 10.300 kilómetros. |

¿Por qué orden hay que construir estas líneas?

Al hacer las leyes primitivas de ferrocarriles, tanto de una como de otra categoría, y al introducir más tarde las diversas modificaciones originadas por las otras tres leyes hoy vigentes, no se ha mencionado jamás el orden de prelación que hay que seguir en la construcción de estas líneas. No se ha procurado que haya una distribución equitativa entre todas las regiones, ni tampoco se ha tenido en cuenta el mayor ó menor rendimiento que cada una podía dar, ni por último se ha querido hacer nada que evitara el que, al construir estos ferrocarriles, se volviera á repetir el mismo caso que ha venido sucediendo y que hoy aún continúa al hacer las carreteras, dando muchas á las regiones que cuentan con caciques influyentes, y no dando apenas ninguna á aquellas otras que se hallan huérfanas de protección.

Imposibilidad de construir toda la red.

Pero en este asunto de los ferrocarriles secundarios y estratégicos, hay algo todavía más importante que todo cuanto hemos visto en los artículos anteriores, relacionado con las carreteras.

El número de líneas que componen el plan, es enorme. La consignación para garantizar el interés será limitada, y de aquí resulta, que no podrá ser ejecutado más que un número determinado de aquéllas, y las que no que-

darán incluídas en este grupo, por muy conveniente que su construcción sea, ya no se harán por falta de dinero.

Merece la pena tratar con alguna detención este asunto que tanto interesa á las diversas regiones de España.

Lo que cuestan las líneas de vía estrecha.

El coste medio por kilómetro de estos ferrocarriles de vía estrecha, puede calcularse aproximadamente en 140.000 pesetas, que es á como ha venido á resultar el precio de las líneas de esta clase hechas en España durante los últimos años, según demuestran los datos publicados en la Memoria de Obras Públicas de 1904 á 1905.

De aquí resulta, que el presupuesto de ejecución de toda la red, se puede calcular en más de 1.400 millones.

Se comprende que los estudios técnicos y trabajos financieros que requieren un plan de tanta importancia, aun confiados como están á la iniciativa particular, no se pueden improvisar, y que hasta conseguir que los trabajos de construcción alcancen su desarrollo normal, ha de transcurrir algún tiempo, por grande que sea la actividad de la gestión oficial, que, por otra parte, se ve obligada á estudiar los proyectos presentados para evitar que los defectos de sus presupuestos se traduzcan en perjuicio para los intereses del Tesoro, como se pretendía en el famoso proyecto del ferrocarril de Torre del Mar á Zurgena, que tanto dió que hablar no hace más que un par de meses.

¿Cuánto producirán las líneas? ¿Qué garantía necesitarán para completar el 5 por ciento?

Para darse cuenta de la importancia que tiene el estudio técnico de las condiciones de las líneas, para aumentar sus rendimientos con las facilidades de la explotación y el examen detenido de sus presupuestos, y para llegar al coste efectivo de su construcción, baste con hacer notar que la relación entre el producto neto, ó sea, la diferencia entre el producto bruto y el gasto de la explotación y el capital de entretenimiento correspondiente á los 1.715 kilómetros de vía estrecha que no tienen garantía ni tuvieron subvención del Estado, de los cuales se conocen los datos con toda exactitud, ha sido en un año, de 2.654 por ciento, ó sea algo más del 2 y medio por ciento de renta.

Pero téngase muy en cuenta que estas líneas son precisamente las que existen en la comarcas ricas de España y por eso han sido solicitadas por empresas que contaban tener buenos rendimientos á pesar de no obtener ni subvención del Estado ni garantía de interés.

Además, en estas regiones ya el tráfico ha adquirido gran desarrollo, quizás el máximo, por venir los ferrocarriles prestando servicios hace ya bastantes años, y porque gracias á ellos se han explotado muchas minas, se han montado especulaciones agrícolas importantes, se han abierto fábricas, y determinadas regiones han sufrido una transformación completa en todas las fases de su riqueza.

Pues si estas líneas, en las regiones ricas, pobladas, de gran movimiento agrícola, minero é industrial, próximas á los puertos, no producen ni aún el 3 por ciento, ¿cuánto será lo que vendrán á producir la mayor parte de las que figuran en el plan de estratégicos y secundarios, las cuales han de atravesar, muchas de ellas, regiones miserables, despobladas, en las que, en muchos años y quizá en siglos, no habrá la menor manifestación de tráfico, ni se transportarán mercancías ni viajeros?

Las nuevas líneas costarán más que las antiguas.

A esta consideración hay todavía que añadir otra que tiene tanto fundamento como la primera. Todas las líneas de vía estrecha y en explotación, como no han tenido garantía alguna del Estado, su construcción ha sido hecha con la mayor economía posible, hasta el extremo de que el promedio del kilómetro, incluyendo todos los gastos hechos de estudios, expropiaciones de terrenos, afirmado, balastroje, colocación de vía, construcción de estaciones, telégrafo, puentes, túneles y material móvil, ha venido á costar sólo 140.000 pesetas, á pesar de que en unas comarcas el terreno de huertas magníficas que atraviesan es carísimo como sucede en todas las provincias de Valencia, y de que en otros ha habido que acometer obras importantes de túneles, trincheras, terraplenes y puentes como ha acontecido en las Vascongadas, en Santander y en Asturias.

En cambio, como ahora el Estado garantiza el 5 por ciento á las nuevas líneas, las empresas tienen la tendencia á elevar el capital—efectivo ó nominal—con lo cual resulta que el kilómetro se calcula, no ya en 140.000 pesetas, sino en 200 y hasta en 250 pesetas, con las que hay suficiente hasta para construir líneas de vía ancha.

Sólo puede ser construída la tercera parte de las líneas.

Demos por sentado que no haya abusos, y que el promedio del kilómetro de las nuevas líneas venga á resultar á las 140.000 pesetas que han costado las antiguas. Concedamos además que las que van á construirse, lleguen á dar, ya desde el primer día de su explotación, un 2 ó 3 por ciento, lo cual no puede suceder.

Pero aun mirando las cosas con este espíritu optimista, como el plan de estratégicos y secundarios comprende más de 10.000 kilómetros cuyo coste habrá de ser de más de 1.400 millones, el Estado tendrá que abonar cada año la enormidad de 33 millones para completar la garantía del 5 por ciento de la renta al capital empleado.

Pero como la nueva ley dispone, que la suma que para esta atención ha de destinar el Gobierno, no podrá en ningún caso y por ningún motivo pasar de los 10 millones de pesetas anuales, nos encontramos con que no es posible que se construya toda la red, que consumiría 30, y cuanto más, podrá hacerse el máximo para gastar toda la garantía, ó sea una tercera parte de las líneas incluídas en el plan, equivalente á 3.340 kilómetros.

De manera que los otros 6.600 kilómetros, no pasarán de proyectos.

Mirando las cosas de una manera menos optimista, y

poniéndose en la realidad basada en el resultado que vienen dando la mayor parte de las líneas, anchas y estrechas que hay en explotación, nos convenceremos de que los anteriores datos todavía son exagerados, y no habrá más remedio que reconocer, que la mayor parte de los ferrocarriles del plan de los estratégicos y secundarios, difícilmente cubrirán gastos, no dando durante muchos años ningún rendimiento. Por lo menos dos terceras partes se hallarán en este caso.

La otra tercera parte es posible que llegue á producir un 2 ó hasta un 3 por ciento de beneficio en algunas secciones.

La consecuencia será, que con los 10 millones de garantía, no habrá ya para la tercera parte de las líneas proyectadas, sino que la garantía no podrá alcanzar ni aun á la cuarta parte de ellas.

Consecuencias de haber incluído demasiadas líneas en el plan.

El resultado positivo que la ley vigente dará, es que los personajes que tienen interés en favorecer á comarcas determinadas, conseguirán obtener el llevar á éstas el mayor número posible de líneas, tanto secundarias como estratégicas. Estos beneficios, quedarán limitados á sólo determinadas regiones de España. Y cuando ya éstas hayan obtenido todas las ventajas que puedan sacar, y llegue el día que las garantías que todas estas líneas necesiten, alcancen á cubrir los 10 millones disponibles, se publicará el decreto de caducidad del plan de las restantes, y la mayor parte de las regiones de España se habrán quedado sin ferrocarril, y tendrán que pagar todos los años los tributos necesarios para los que disfruten las comarcas afortunadas y protegidas por políticos y caciques intrigantes.

La ley de secundarios y estratégicos es mala, porque figuran en ella un sesenta por ciento de líneas más de las que pueden ser construídas, y porque no dispone que el reparto de concesiones se haga proporcionalmente entre todas las regiones, eligiendo entre aquéllas, las líneas más útiles y las que pueden reportar ventajas mayores á toda la nación.

ALEJANDRO SETTIER

CRÓNICA

La huelga de la Gran Bretaña. — Su característica es la tranquilidad en que se hallan las regiones mineras.— Enseñanza para lo porvenir.— Necesidad de resolver este problema.— La nueva ley de carreteras del Estado.— Motivos porque ha sido hecha.— Plan de distribución de los 7.000 kilómetros.— El conflicto.— Cómo debiera hacerse la distribución de las nuevas carreteras.— 15 provincias que tienen demasiadas.— 15 provincias que ni tienen demasiadas ni pocas.— Otras 15 provincias desheredadas.— Con el nuevo plan se va á dar tantas carreteras á las que tienen ya un número excesivo como á las que apenas tienen.— El nuevo Ministerio.

La huelga de la Gran Bretaña.

La lectura de la prensa de Londres da exacta idea de la forma cómo se ha preparado, cómo se ha desarrollado y

cómo viene desenvolviéndose la huelga de los 370.000 obreros que normalmente trabajan en las minas de carbón de todo el Reino Unido de la Gran Bretaña é Irlanda.

En las poblaciones en que están enclavadas las grandes empresas mineras, no se aprecia en los actuales momentos el más insignificante movimiento revolucionario. Nada de algaradas, motines, colisiones entre huelguistas y fuerza pública, que es la consecuencia de todo movimiento de la misma índole desarrollado en las naciones del Continente.

No hay allí tampoco luchas entre obreros que han abandonado el trabajo y *esquirols* que pretenden reemplazarles.

El aspecto de las poblaciones no puede ser más alegre y pintoresco, según afirman los periódicos, y parece como que se está celebrando una prolongada fiesta conmemorativa de algún transcendental acontecimiento nacional.

Enseñanza de este movimiento.

Realmente, para los obreros ingleses, este ensayo de imposición de lo que ellos creen sus derechos, no puede ser mirado con indiferencia por la enseñanza que debe tener para lo porvenir.

En los momentos en que escribo estas líneas, se halla en grave crisis la vida total del mundo civilizado. En el caso de prolongarse solo por dos ó tres meses la huelga de los mineros ingleses, vendría necesariamente la paralización de toda la potente industria, de toda la vida marítima, de toda la vida ferroviaria, de toda la vida social de la Gran Bretaña, y los habitantes de las inmensas urbes y de los pequeños pueblos del Reino Unido, habrían de resignarse forzosamente á morir de hambre, puesto que dejarían de recibir las substancias que le sirven de alimento, las cuales son importadas de todas las partes del mundo.

Pero los efectos de la falta de carbón inglés no quedarían limitados á las Islas Británicas, pues como éstas surten á todas las naciones que tienen poca producción de hulla, las consecuencias de la huelga se extenderían á la mayor parte de los países europeos y á casi todas las repúblicas americanas.

Por lo que se refiere á España, apenas se inició la paralización en el trabajo de las minas inglesas, ya comenzaron á sufrirse las consecuencias en muchas regiones de nuestras costas, por la paralización de los negocios, por la falta de buques de los que normalmente se consagran á la exportación de nuestros productos y por el aumento que en los mercados han sufrido los carbones.

Como de las minas de nuestra península no se extrae más que el 56 por 100 del carbón que se necesita para el consumo, el 43 por 100 restante es de procedencia inglesa. Como además el transporte aquí es caro, y como para determinadas empresas, especialmente las navieras y todas las que emplean máquinas locomóviles, necesitan carbón que tenga muchas calorías, para poder, de esta suerte, llevar poco peso para obtener el mismo resultado, las compañías navieras y ferroviarias que no cuentan con minas en paraje próximo al en que tienen tendidas sus líneas, tendrían que sufrir grandes quebrantos y habrían de hacer enormes desembolsos para reponer las exiguas existencias con que actualmente cuentan.

La forma pacífica de la huelga, ha dado á los mineros una fuerza inmensa que sería inútil negar. Hoy los obreros mineros tienen el pleno convencimiento de que ellos, en

gran parte, son los árbitros del equilibrio comercial y social de todo el mundo.

Necesidad de resolver este problema para lo porvenir.

Al terminar la huelga y volver las cosas á la normalidad, ¿permanecerán los gobiernos cruzados de brazos para que en plazo más ó menos lejano vuelva á reproducirse el conflicto?

¿Se apelará al medio heroico de nacionalizar las minas de hulla, pasando á ser propiedad de los Estados, para que la administración pública organice, dirija y regule la extracción y la venta de los carbones?

¿Quedaría limitada la acción de los Gobiernos, á someter la explotación de esta clase de minas, á condiciones determinadas, lo mismo que sucede con el uso de las aguas públicas, que el Estado las cede á las empresas que se proponen explotarlas, siempre que los concesionarios se sometan á los compromisos contraídos, y que aquél las vuelve á recuperar si ha faltado á ellos?

La nueva ley de carreteras del Estado.

La forma como el Ministerio de Fomento ha llevado á la práctica lo dispuesto en la ley de carreteras del 29 de Junio de 1911, ha provocado en las dos Cámaras legislativas, importantes debates de los que no ha salido muy bien librado el Sr. Gasset.

El Sr. Sánchez Guerra en el Congreso y el Sr. Allendesalazar en el Senado, han roto lanzas en defensa de los prestigios del Parlamento, porque, el ministro, después de haber remitido unos documentos que ya estaban siendo estudiados por las respectivas Comisiones, mandó retirarlos á consecuencia de que en ellos se habían cometido errores de copia que era preciso subsanar.

Ciertamente, el asunto de las carreteras del Estado parece como que lleva aparejado en todo tiempo, algo que es bien poco favorable á nuestra administración pública.

Motivos que han obligado á hacer la nueva ley.

Hagamos la historia de la ley, cuya aplicación ha logrado producir tanto ruido.

La red actual de carreteras no puede ser más disparatada y más desigual, pues, mientras unas provincias llegan á alcanzar hasta 207 metros de camino por kilómetro cuadrado, otras no cuentan más que con 50 metros, también por kilómetro cuadrado.

El plan aprobado para nuevas construcciones, es, igualmente, malo; porque ha sido hecho por los caciques, diputados y senadores, que han ido presentando al Parlamento proyectos y más proyectos, que venían á favorecer solo á sus pueblos y aun solo á sus fincas, mientras que hay 4.000 pueblos que no tan solo ahora no tienen caminos, sino que, además, no lo lograrían con el referido plan general.

Para acabar con tantos abusos como se venían cometiendo, y que, además, en lo sucesivo se iban á cometer, el Sr. Gasset presentó un proyecto, por el cual, quedaba anulado todo lo hecho, y se dejaban solamente 7.000 kilómetros en el plan, en vez de los 42.000 aprobados.

Hasta aquí todo iba bien, y el Ministerio de Fomento merecía alabanzas.

Sigamos haciendo historia.

Plan de distribución de estos 7.000 kilómetros.

El mismo Sr. Gasset, deseando que se deshicieran en parte los errores anteriormente cometidos, y queriendo que la distribución de estas nuevas carreteras que habían de ser construídas, fuera hecha en forma tal que marcara una compensación favorable á las provincias hasta hoy desheredadas, dispuso que los ingenieros del Ministerio, determinaran el número de kilómetros que había que darse á cada una de aquéllas.

Hecho esto, se le dijo á cada Jefatura provincial de Obras públicas, cuál era el número que le correspondía, para que, sobre esta base, hiciera la selección de las carreteras más necesarias.

Hasta aquí todavía seguían bien las cosas.

Pero se devuelven por cada provincia las hojas que se les habían remitido; se coleccionan todas; prepara el ministro su trabajo para presentarlo al Parlamento para su aprobación, y entonces, al llegar los documentos al Congreso y al ser examinados, hay quejas por parte de bastantes diputados; el ministro dispone que se retiren las carpetas; se devuelven dos días después, y entonces se ve que algunas de las hojas, no son las mismas selladas y firmadas que habían sido remitidas la primera vez.

El conflicto.

¿Qué pasó aquí?

El ministro dice que una sencilla equivocación de copia. Los diputados afirman que un cambio completo en la distribución, que ha obedecido á presiones de caciques y personajes influyentes interesados en tener carreteras particulares, construídas con dinero de todos los contribuyentes.

Sea cual fuere la verdad, lo que importa es saber si los resultados que ha dar la nueva ley, serán tal como ha dicho el Sr. Gasset, en consonancia con la justicia y la equidad, ó si, por el contrario, seguiremos sometidos al régimen de compadrazgo y de caciquismo.

Manera sencilla de hacer un buen plan.

El nuevo proyecto tiene por objeto igualar á todas las provincias.

Pues para igualarlas, no hay más que no dar ni un kilómetro de carretera á las que tienen ya demasiados; dar pocos á los que tienen bastantes, y dar muchos á los que tienen pocos. ¿No es este el único procedimiento posible y racional?

Vamos, pues, á analizar la forma cómo se ha procedido. Para ello publicaré un estado en el que aparecerán, primeramente los nombres de las provincias; luego, su extensión; después, el número de metros de carreteras construídas que tienen por cada kilómetro de superficie, y, por último, el número de kilómetros de carretera que ahora se les asigna en el nuevo plan. El orden por que están colocadas las provincias es el de mayor á menor, de suerte, que la primera es la que tiene más carreteras—como demuestra la casilla segunda—y en la última la que menos posee.

Quince provincias que cuentan con demasiadas carreteras.

| PROVINCIAS | Kilómetros cuadrados de superficie. | Metros de carretera que corresponde á cada kilómetro cuadrado de superficie. | Kilómetros de carretera que ahora se le adjudican en el nuevo plan. |
|-----------------|-------------------------------------|--|---|
| Santander..... | 5.460 | 207 | 85 |
| Pontevedra..... | 4.391 | 181 | 135 |
| Logroño..... | 5.041 | 162 | 95 |
| Gerona..... | 5.865 | 139 | 125 |
| Barcelona..... | 7.691 | 139 | 119 |
| Valladolid..... | 7.569 | 137 | 97 |
| Madrid..... | 7.589 | 135 | 124 |
| Oviedo..... | 10.894 | 134 | 148 |
| Alicante..... | 5.660 | 132 | 170 |
| Baleares..... | 5.014 | 128 | 90 |
| Palencia..... | 8.334 | 128 | 109 |
| Coruña..... | 7.903 | 125 | 160 |
| Tarragona..... | 6.490 | 120 | 140 |
| Burgos..... | 14.196 | 120 | 103 |
| Toledo..... | 15.257 | 108 | 108 |

Quince provincias en que ni hay ni demasiadas ni pocas.

| | | | |
|------------------|--------|-----|-----|
| Guadalajara..... | 12.113 | 105 | 139 |
| Lugo..... | 9.881 | 100 | 100 |
| Málaga..... | 7.349 | 99 | 199 |
| Segovia..... | 6.827 | 98 | 100 |
| Orense..... | 6.979 | 90 | 173 |
| Zaragoza..... | 17.424 | 89 | 136 |
| León..... | 15.337 | 87 | 135 |
| Córdoba..... | 13.724 | 84 | 199 |
| Huesca..... | 15.148 | 84 | 152 |
| Zamora..... | 10.615 | 81 | 136 |
| Jaén..... | 13.480 | 81 | 130 |
| Cádiz..... | 7.342 | 81 | 175 |
| Avila..... | 7.882 | 81 | 130 |
| Cuenca..... | 17.193 | 81 | 133 |
| Soria..... | 10.381 | 81 | 148 |

Quince provincias desheredadas en que hay pocas carreteras.

| | | | |
|------------------|--------|----|-----|
| Valencia..... | 10.751 | 80 | 190 |
| Castellón..... | 6.465 | 80 | 193 |
| Murcia..... | 11.537 | 77 | 198 |
| Teruel..... | 14.818 | 66 | 172 |
| Albacete..... | 14.863 | 64 | 175 |
| Granada..... | 12.768 | 64 | 195 |
| Canarias..... | 7.273 | 62 | 225 |
| Sevilla..... | 14.062 | 62 | 200 |
| Almería..... | 8.704 | 61 | 200 |
| Badajoz..... | 21.894 | 57 | 209 |
| Cáceres..... | 19.863 | 57 | 125 |
| Lérida..... | 12.151 | 55 | 203 |
| Ciudad Real..... | 19.608 | 54 | 195 |
| Salamanca..... | 12.510 | 54 | 189 |
| Huelva..... | 10.138 | 50 | 180 |

A poca atención que se preste á los anteriores datos, se podrá convencer el hombre menos docto, de que en esta distribución de carreteras que ahora se pretende hacer (que son las cifras que figuran en la última casilla) es tan absurda, tan arbitraria y tan falta de fundamento, como lo es todo cuanto hace nuestra sabia administración.

Vamos á poner algunos ejemplos.

Tomemos la primera provincia, la de Santander, que como se ve en el cuadro anterior, tiene 207 metros de carretera por cada kilómetro cuadrado de superficie, y compáremosla con la última, la de Huelva, que sólo posee 50. De

donde resulta, que aquélla tiene con exceso tres veces más caminos que ésta. Pues bien; á la primera, ahora se le incluyen en el nuevo plan 85 kilómetros y la segunda 180. Pero como la extensión de Santander es la mitad que la extensión de Huelva, como se puede ver en la primera casilla, resulta que, aproximadamente, se les asigna lo mismo á la una que á la otra, á la que tiene un exceso enorme que á la que se halla completamente abandonada.

La segunda provincia que posee un número de carreteras excesivo, es Pontevedra, con 181 metros por kilómetro cuadrado. La segunda de las que figuran á la cola, es Salamanca, que no tiene más que 54 metros por kilómetro. Pues la forma como el Estado equitativo va á distribuir sus nuevos caminos, es dando 135 á la primera, que cuenta con una reducida extensión de 4.391 kilómetros, y dando igualmente 189 á la segunda, que tiene una superficie de 12.510 kilómetros, ó sea casi tres veces la de aquélla. Total, que á la provincia á la que le sobran carreteras, se le van á dar proporcionalmente bastantes más que á la que le faltan.

Basta con estos datos para ver cual ha sido el resultado de un trabajo tan enorme hecho por ingenieros, técnicos, burócratas y políticos, amparados por el señor ministro de Fomento.

¿Y para llegar á estas conclusiones se ha empleado tanto tiempo y se han escrito tantas hojas y tan largos dicámenes?

El nuevo plan es otro disparate como puede ver por sus propios ojos todo aquel que se quiera tomar la molestia de estudiar los datos que acabo de exponer en el anterior cuadro.

Los mismos defectos que se observan haciendo el estudio, basado solo en el número de carreteras que actualmente tiene cada provincia, se aprecia igualmente tomando como término de comparación, no ya solamente la extensión, sino, además, la población y la riqueza.

En resumen, el tan ponderado plan de carreteras, ha resultado una nueva manifestación de lo que es nuestra administración, sometida á caciques y á compadres.

El nuevo Ministerio.

La campaña hecha contra el Sr. Gasset por sus proyectos de Fomento, ha venido á determinar la crisis ministerial, que ha dado como resultado una importante modificación en el Gabinete.

Hagamos votos para que los nuevos ministros sean más afortunados que los que formaban el ministerio anterior, y abriguemos la confianza de que la gobernación del Estado tomará felices orientaciones que podrán conducirnos por el camino de la regeneración y del engrandecimiento de España.

HISPANO

Reorganización de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de España.

(Continuación.)

Art. 10. Las Cámaras legalmente constituídas se considerarán facultadas, aparte las concesiones especiales de que disfruten:

1.º Para concurrir á las subastas de obras públicas

que hayan de realizarse en el territorio de su circunscripción, sujetándose á las disposiciones vigentes;

2.º Para administrar fundaciones ó establecimientos relacionados con los intereses que representan en sus respectivos territorios, que el Estado, las provincias, los Municipios, las Corporaciones ó los particulares á quienes pertenezcan ó de quienes dependan quieran confiarles, mediante los convenios y la aprobación, que en cada caso se someterá á la Dirección General de Comercio é Industria;

3.º Para contratar empréstitos con aplicación al mejoramiento de cualquiera de sus fines, con autorización de la Dirección General de Comercio;

4.º Para promover y organizar por su cuenta Exposiciones y Museos comerciales y de industrias terrestres y marítimas;

5.º Para otorgar subvenciones y premios, con el fin de fomentar la enseñanza mercantil, industrial y naval; crear establecimientos docentes de dichos ramos, y conceder pensiones á jóvenes para el perfeccionamiento de sus estudios ó de su práctica;

6.º Para adquirir ó construir los edificios necesarios á los fines antes mencionados ó á cualquiera de los diversos objetos que las Cámaras deben perseguir.

Art. 11. Para la realización de todos estos fines podrán concertarse varias Cámaras transitoriamente con autorización de la Dirección General de Comercio, previa demostración de existir una verdadera comunidad de intereses que lo aconseje.

Art. 12. Las Cámaras quedan obligadas á formar estadísticas del Comercio, la Industria y la Navegación, que remitirán á la Dirección General; á suministrar á quienes lo soliciten informes acerca de estas manifestaciones de la actividad humana, y á fomentar y auxiliar la expansión económica de España en el extranjero, bajo la dependencia de la Dirección General á cuya labor cooperarán.

Donde se constituyan separadamente Cámaras de Comercio y Cámaras de Industria, aquéllas cuidarán especialmente de la formación de estadísticas comerciales y de transportes marítimos y terrestres, de difundir la enseñanza comercial y naval y de la policía mercantil; y éstas, de formar estadísticas industriales, fomentar la enseñanza industrial y de la policía industrial.

Art. 13. En las provincias en que los elementos mercantiles y los industriales constituyan Cámaras independientes, las Cámaras de Comercio conservarán privativamente la facultad de fundar Bolsas de Comercio y Casas-Lonjas, administrando las que existan en su circunscripción.

Art. 14. Para la ejecución de las funciones enumeradas en los artículos anteriores, las Cámaras podrán reclamar el apoyo necesario de las Corporaciones oficiales y de las empresas que exploten servicios públicos, debiendo éstas facilitar los datos y antecedentes que les sean solicitados.

Art. 15. Para ejercitar el derecho de petición, para proponer reformas de interés general y para el estudio y solución armónica de cuanto afecte á sus intereses comunes, todas las Cámaras podrán relacionarse entre sí y reunirse en Asambleas ó Congresos, mediante autorización de la Dirección General de Comercio é Industria.

CAPITULO II

Composición de las Cámaras y división de sus miembros en grupos y categorías.

Art. 16. Las Cámaras se compondrán del número de miembros que fije la Dirección General de Comercio, no pudiendo ser inferior á diez ni superior á 40. Para determinar este número, las Cámaras se dirigirán al expresado Centro, que resolverá en cada caso, en vista del número de electores y del desarrollo alcanzado por el comercio y la industria en la respectiva circunscripción.

Art. 17. Una vez determinado el número de miembros que haya de componer cada Cámara, se procederá á su elección por sufragio directo de los electores que constituyan el censo de cada una de ellas. Serán electores los comerciantes, industriales y navieros del territorio de la Cámara, que contribuyan por las ocho primeras clases de la tarifa 1.^a, de la Contribución industrial y de comercio; los comprendidos en la segunda, salvo los epígrafes 85 á 103, ambos inclusive, todos los de la tercera, y los que tributen por la tarifa cuarta, estando comprendidos en su sección de artes y oficios: siempre que por cuota para el Tesoro, sin contar los recargos, satisfagan por lo menos 40 pesetas en las capitales de provincia y poblaciones mayores de 40.000 habitantes, y 20 pesetas en las restantes donde exista Cámara local constituida. También formarán parte del cuerpo electoral las Compañías comprendidas en la tarifa 3.^a del impuesto de utilidades.

Art. 18. Donde la representación de los intereses se halle dividida, serán electores de la Cámara Industrial, los expresados contribuyentes comprendidos en las tarifas 3.^a y 4.^a de la Contribución industrial y de comercio, y los que, figurando en la tarifa 3.^a del impuesto de utilidades, se dediquen á la fabricación. Los demás serán electores de la Cámara de Comercio. Se exceptúan de esta regla las Compañías que á la vez se dediquen á la fabricación y á negocios mercantiles ó comerciales, las cuales tendrán dividida su representación en ambas Cámaras y serán electores en las dos.

Art. 19. Los electores de todas las Cámaras se dividirán en dos grupos: el de los comerciantes y el de los industriales, siguiendo el criterio del artículo anterior, y cada uno de esos grupos elegirá un número proporcional de miembros.

En las provincias donde funcionen separadamente Cámaras de Comercio y Cámaras de Industria, cada uno de esos grupos abarcará en su Cámara respectiva la totalidad del Cuerpo electoral.

En las circunscripciones de vasta y compleja actividad económica ó en las que existan industrias ó ramos de comercio especiales, aquellos grupos se subdividirán en otros, que determinará la Dirección de Comercio é Industria, á propuesta de las mismas Cámaras, para que todos los intereses tengan proporcional y adecuada representación.

Art. 20. Para que tengan representación en las Cámaras los grandes y los pequeños intereses, cada uno de los grupos antes indicados, se dividirá en categorías que formarán las Cámaras y deberá aprobar la Dirección del ramo. Cada uno de esos grupos y categorías en que resulten divididos los contribuyentes, elegirá el número de miembros que la Dirección determine atendiendo á las circunstancias indicadas.

(Continuará)

Sección Financiera

Oscilaciones de los cambios de los principales valores Españoles en el Extranjero.

| Capital. | ACCIONES | Dividendos últimos. | Cambio último. |
|----------|-----------------------------------|---------------------|----------------|
| | Bancos. | | |
| 250 | Español de Crédito..... | 6 % 1910 | 274 |
| 500 p | Hipotecario de España..... | 9 % 1910 | 785 |
| | Ferrocarriles. | | |
| 500 | Andaluces..... | " | 295 |
| 500 | Cáceres-Portugal..... | 4 fr. 94 | 36,50 |
| 500 | Zaragoza-Alicante..... | 20 ptas. 1910 | 439 |
| 500 | Norte..... | 18 p. 1910 | 448 |
| | Tranvías. | | |
| 10 lib. | Barcelona..... | 4 chelines | 198 |
| 10 lib. | La Unión-Cartagena..... | " | 34,25 |
| " | Madrid y Es. priv..... | " | 272,50 |
| " | — ord..... | " | 99 |
| | Mineros. | | |
| 125 fr. | Aguilas (C. ^a de)..... | 1910 nada. | 95 |
| " | Asturiana..... | 250 francos. | 5,675 |
| 350 fr. | Escombrera..... | " | 890 |
| " | Linares..... | " | 4 1/2 £ |
| 125 fr. | Ríotinto, ordinarias..... | 50 chelines | 1,819 |
| 125 fr. | Ríotinto, preferentes..... | 5 % | 139,50 |
| " | Tharsis..... | 7,50 francos | 145 |
| 250 fr. | Peñarroya..... | 55 " | 1,252 |

| Capital. | VALORES | Interés. | Cambio último. |
|----------|--|-----------------|----------------|
| | Varios. | | |
| 100 p. | Madriñena Electricidad..... | 6 por 100 | " |
| " | Gas de Madrid..... | 7,30 ptas. 900 | 154 |
| 500 p. | Tabacos de Filipinas..... | 5 % 1904 | 328 |
| 200 | Unión-Fénix..... | 26,50 ptas. 910 | 492 |
| | Exterior Español. | | |
| x | Cupón de 4 y 8 pesetas..... | 4 % | 101 |
| " | — " 40 "..... | " | 97,75 |
| " | — " 80 "..... | " | 97,60 |
| " | — " 160 "..... | " | 94,40 |
| " | — " 240 "..... | " | 96 |
| " | — " 480 "..... | " | 95,75 |
| " | — " 960 "..... | " | 95,67 |
| | Ferrocarriles. | | |
| 500 | Andaluces 1. ^a serie r. f..... | 15 francos | 312 |
| 500 | " " r. v..... | 15 idem | 290 |
| 500 | " 2. ^a " r. f..... | 15 idem | 306,50 |
| 500 | " " r. v..... | 15 idem | 285 |
| " | " 3 por 100 1907..... | 15 idem | 330 |
| 300 | Sev. ^a J. Cádiz, gris r. f..... | 9,10 idem | 201 |
| 300 | " " r. v..... | 9,10 idem | 202 |
| 300 | " amar. r. f..... | 9,10 idem | 201 |
| 300 | " " r. v..... | 9,10 idem | 207 |
| 500 | Badajoz..... | 3 por 100 | 530 |
| | Central Catalán..... | 4 1/2 | 456 |

| Capital. | OBLIGACIONES | Interés. | Cambio último. |
|----------|---|----------|----------------|
| 500 | Córdoba Sevilla..... | 3 % | 360 |
| 500 | Este Esp. (V. ^a U.)..... | " | 352 |
| 500 | Madrid-Cáceres..... | Vble. | 167 |
| 500 | M. Z A. 1. ^a hipoteca..... | 3 % | 363 |
| 500 | — 2. ^a —..... | 3 % | 356 |
| 500 | — 3. ^a —..... | " | 358 |
| 500 | Madrid-Villa del Prado..... | 3 % | 480 |
| 500 | Norte 1. ^a serie 1. ^a hipoteca..... | 3 % | 364,50 |
| 500 | — 2. ^a — 2. ^a —..... | " | 358 |
| 500 | — 3. ^a — 3. ^a —..... | " | 353,75 |
| 500 | — 4. ^a — 4. ^a —..... | " | 355 |
| 500 | — 5. ^a — 5. ^a —..... | " | 356,50 |
| 500 | Pamplona especial..... | " | 352 |
| 500 | Barcelona prioridad..... | " | 366 |
| " | Asturias-Gal. ^a León..... | " | " |
| 500 | — 1. ^a hipoteca..... | " | 356,75 |
| 500 | — 2. ^a —..... | " | 353 |
| 500 | — 3. ^a —..... | " | 354,75 |
| 500 | Lérida Reus Tarrag..... | 15 fr. | 359 |
| 500 | Segovia Medina..... | 3 % | 342 |
| 500 | Oeste de España..... | 4 % | 37,25 |
| | Varios. | | |
| 500 | Madrid Electricidad..... | 5 % | 374 |
| 500 | Gas de Madrid..... | 4 % | 376 |
| 100 | Villa de Madrid (1868)..... | " | 69 |

LEGISLACION

La *Gaceta* ha publicado la R. O. del Ministerio de Fomento que á continuación insertamos, la que consideramos de gran actualidad é interesante, por referirse á las Sociedades de Seguros de Quintas.

Dice así:

«Itmo. Sr.: La Junta Consultiva de Seguros, ha emitido con fecha 21 de Febrero de 1912, el siguiente dictamen:

»La Junta Consultiva ha examinado la propuesta de la Inspección y el informe del Jefe asesor técnico, y

»Resultando 1.º Que suprimida por el art. 4º de la ley de Reclutamiento y Reemplazo del Ejército, publicada en la *Gaceta de Madrid* de 21 de Enero del año actual, la redención á metálico:

»Resultando 2.º Que la misma ley en su art. 318, prohíbe la formación y funcionamiento de Sociedades, empresas y otras entidades que, mediante ciertas condiciones, aseguren á los reclutas la obtención de dispensas ó ventajas de las señaladas en dicha Ley:

»Considerando que por estas prescripciones carecen de finalidad legal las actuales Sociedades de Seguros de Quintas, procede, á juicio de esta Junta, y así tiene el honor de proponer á V. E.:

»1.º Se declare caducada la inscripción concedida á cualquier Sociedad en el ramo de quintas, eliminando del Registro creado por el art. 1.º de la Ley de 14 de Mayo de 1908, á aquellas que sólo aparecen en esta clase de seguros.

»2.º Las que estuvieren inscriptas y autorizadas para funcionar en varios ramos, subsistirá la inscripción en cuanto á los demás.

»3.º Las Sociedades que operen en el Seguro de Quintas, procederán á la liquidación de los contratos en vigor con arreglo á las condiciones estipuladas y á lo dispuesto en la legislación vigente de Seguros.»

Y conformándose S. M. el Rey (q. D. g.), con el preinserto dictamen, se ha servido resolver como en el mismo se propone.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 4 de Marzo de 1912.—GASSET.

Itmo. señor Comisario general de Seguros.

NUESTRO COMERCIO EXTERIOR

EN EL MES DE ENERO

En el primer mes del año actual aparecen en alza los valores de las mercancías importadas y exportadas, siendo sobre todo muy notable el aumento de las segundas. Síntoma es este muy agradable, y más todavía si se tiene en cuenta que el valor de la exportación supera en tres millones de pesetas; pero de todos modos el resultado de tan corto período no permite sacar consecuencias serias respecto al que pueda ofrecer nuestro tráfico exterior durante el presente año.

La situación comercial, apreciada en su conjunto, fué la siguiente:

| | ENERO DE | | |
|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | 1910 Millones de pesetas. | 1911 Millones de pesetas. | 1912 Millones de pesetas. |
| Importación. | 75.1 | 78.3 | 82.3 |
| Exportación. | 79.0 | 70.5 | 85.3 |
| TOTAL. | 154.1 | 148.8 | 167.6 |
| Más á la importación. | " | 7,8 | " |
| Más á la exportación. | 3.9 | " | 3,0 |

En cuanto á la recaudación, no es tan favorable el resultado, visto en conjunto; pero la baja en los derechos de la renta de Aduanas es insignificante, como puede apreciarse en las cifras que estampamos á continuación, y la que ofrecen los impuestos especiales tal vez obedezca á haberse forzado la recaudación en el mes de Diciembre último para cubrir atenciones del presupuesto anterior; y si ha sido así, es natural que repercuta en los primeros meses del actual. La baja la ha producido el impuesto de azúcares, pues el de alcoholes aparece con un aumento de 0,3 millones de pesetas sobre Enero de 1911.

Las cifras son las siguientes:

| | ENERO DE | | |
|--------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | 1910 Millones de pesetas. | 1911 Millones de pesetas. | 1912 Millones de pesetas. |
| Aduanas. | 12.7 | 13.5 | 13.4 |
| Impuestos. | 3.9 | 5.4 | 3.4 |
| TOTAL. | 16.6 | 18.9 | 16.8 |

Es decir, que la baja total asciende en el mes de Enero último á 2,1 millones de pesetas, con relación á igual mes de 1911.

Los valores de la importación total, de la especial y de los verdaderos artículos de consumo han sido:

| | MILLONES DE PESETAS | | |
|---------------|---------------------|-----------|-------|
| | Total. | Especial. | Real. |
| 1910. | 75.1 | 3.5 | 71.6 |
| 1911. | 78.3 | 0.9 | 77.4 |
| 1912. | 82.3 | 2.2 | 80.1 |

De manera que aunque el aumento total en Enero último fué de cuatro millones respecto al año anterior, en realidad sólo ha sido de 2,7, si se atiende á los artículos de verdadero comercio.

En las primeras materias ofrecen alza los carbones minerales, 1,3 millones de pesetas; cok y aglomerados, 0,4; alquitranes y breas de petróleo, etc., 0,3; petróleos y aceites minerales de 20 á 80 por 100 de residuo, 0,3; nitrato de sosa y demás productos empleados para abonos, 2,7; algodón en rama, 4,8; pasta para fabricar papel, 0,1;

postes y palos redondos, 0,1; cueros y pieles sin curtir, secos, 0,7; tripas, 0,1, y goma elástica sin labrar, 0,1. Y presentan baja las demás piedras y tierras, 0,1; simientes oleaginosas, 1,0; superfosfatos de cal y escorias Thomas, 0,1; cáñamo en rama, 0,1; yute, abacá, etc., en rama, 1,2; seda en capullos y desperdicios, 0,1; madera ordinaria en tablas, desde 40 milímetros de grueso, 0,1; madera fina en tablas, desde 40 milímetros de grueso, 0,1; carbón y demás combustibles vegetales, 0,1; cueros frescos, 0,2, y sebo y otras grasas animales, sin manufacturar, 0,2.

En los artículos fabricados presentan aumento los cables de alambre, de hierro ó acero, 0,1 millones de pesetas; camas y otros muebles de hierro y acero, 0,1; batería de cocina pulimentada, esmaltada, ó estañada, 0,1; las demás armas de fuego permitidas, 0,3; colores derivados de la hulla, 0,3; pieles de abrigo y adorno, en objetos confeccionados, 0,3; generadores multitubulares, 0,2; locomotoras, hasta 35 toneladas de peso, 0,2; máquinas de coser y las de bordar, hasta 40 kilogramos de peso, 0,4; máquinas no expresadas, 0,4; y vagones, furgones y vagonetas de todas clases, 0,2. Y ofrecen disminución las camas y otros muebles de hierro y acero, 0,1; estaño en lingotes, 0,1; compuestos insecticidas y sulfato de cobre, 0,2; féculas de uso industrial, 0,1; pieles curtidas de más de nueve kilogramos en docena, 0,1; las demás no expresadas, 0,2; dinamos y electromotores de más de 500 kilogramos, 0,2; bombillas de incandescencia, con montura, 0,1, y buques de hierro y acero, para carga de mercancías y pasaje, 2,6.

Y en las substancias alimenticias sólo tiene aumento apreciable el bacalao y pezpalo, 0,2 millones de pesetas; presentándose en baja el trigo, 2,6; maíz, 2,3; las demás legumbres secas, 0,1; cacao en grano, 0,6, y queso, 0,1.

Los valores de la exportación han sido los que siguen:

| | MILLONES DE PESETAS | | |
|---------------|---------------------|-----------------|-------|
| | General. | Plata en pasta. | Real. |
| 1910. | 79,0 | 1,2 | 77,8 |
| 1911. | 70,5 | 1,0 | 69,5 |
| 1912. | 85,3 | 1,0 | 84,3 |

El aumento real ha sido, por consiguiente, de 14,8 millones de pesetas, con relación al año anterior.

En las primeras materias presentan aumento, entre otros, alquitranes, breas, esquistos y betunes minerales, 0,3 millones de pesetas; blenda, 0,2; calamina calcinada, 0,2; pirita de hierro, 1,1; hierro colocado en lingotes, 0,5; mercurio, 1,1; productos vegetales no expresados, 1,5; tártaro crudo y rasuras de vino, 0,1; madera en rollos, 0,2, y los demás cueros y pieles sin curtir, 0,1. Y aparecen en baja: la calamina en estado natural, 0,1; mineral de hierro, 0,7; mineral de cobre de más de 1 por 100 de este metal, 1,6; plomo argentífero en galápagos, 1,1; corcho en panes ó tablas, 0,3, y esparto en rama, 0,1.

En los artículos fabricados ofrecen alza los desperdicios de platero, 0,2 millones de pesetas; armas de fuego cortas, 0,1; cinc en galápagos y planchas, 0,3; algodón hilado, 0,1; tejidos de punto de algodón en piezas, camisetas y pantalones, 0,8; libros y demás impresos, 0,1;

corcho en tapones, 0,1, y alpargatas, 0,2. Y están en baja los ladrillos comunes, 0,1; cáscara de cobre, 0,2; productos farmacéuticos no expresados, 0,3; tejidos de algodón teñidos y estampados, 1,2, y corcho en cuadrillos, 0,1.

Y en las substancias alimenticias estuvieron en alza las habas secas, 0,1 millones de pesetas; cebollas, 0,8; almendra en pepita, 0,4; naranjas, 7,6; pimiento molido y sin moler, 0,1; aceite de oliva, 6,1; vinos amontillados y olorosos de Jerez, en pipas, 0,2; los demás vinos generosos en pipas, 0,7; conservas de hortalizas y legumbres, 0,2, y sardinas en conserva 0,3; ofreciendo baja los licorosos, 0,3; vino blanco común, en pipas y vagones depósitos, 0,5 y los demás vinos jerezanos y sus similares, en pipas, 0,2.

REGLAMENTO

Para la aplicación de la Ley sobre Registro é inspección de las Empresas de Seguros.

(Continuación.)

Art. 13. La Comisaría de Seguros librará recibo de toda instancia en que se solicite la inscripción de una entidad aseguradora en el registro correspondiente, y de los documentos que la acompañen.

A los efectos del artículo 5.º de la Ley, el plazo de tres meses que la misma señala para acordar ó negar la inscripción, será contado desde la fecha de presentación de la instancia; pero descontando todos los períodos de tiempo transcurridos desde que la Inspección señaló omisiones para subsanar ó defectos que corregir en los documentos ó justificantes presentados, hasta que cada una de estas omisiones ó defectos hayan sido subsanados ó corregidos.

En el expediente de inscripción, deberá la Junta Consultiva de Seguros emitir su dictamen. El Ministro de Fomento dictará Real orden acordando la inscripción ó desestimando la instancia. Estas reales órdenes se publicarán en la GACETA DE MADRID y *Boletín Oficial de Seguros*, comunicándolas, además, el Comisario general á las entidades interesadas, cuando fueren afirmativas, y en caso negativo sólo se pondrán en conocimiento de los interesados.

En este último caso deberán especificarse en la Real orden los motivos ó razones que hubiere para desestimar la instancia.

Contra la Real orden que deniegue la inscripción, cabe el recurso contencioso-administrativo.

Cuando sea denegada se procederá, en cuanto á la devolución del depósito ó á la cancelación de responsabilidades sobre inmuebles, en la forma prevenida en el artículo 7.º de la Ley.

Art. 14. La concesión que se deriva del acuerdo favorable á la inscripción del Registro, caduca al año de la fecha en que fuere publicada en la *Gaceta de Madrid* la Real orden otorgándola. Expirado este plazo sin que la Compañía hubiese justificado su funcionamiento, no podrá hacer uso del beneficio que se sigue del hecho de la inscripción, y para realizar operaciones de seguros, necesitará reproducir la demanda y cumplimentar de

nuevo los requisitos previos á la inscripción. Se declarará la caducidad de la concesión por Real orden, que deberá ser publicada asimismo en la *Gaceta de Madrid*.

Art. 15. Tanto durante la tramitación de la solicitud de inscripción, como después de haber sido denegada la instancia pidiéndola, conservarán las Sociedades ó Asociaciones legalmente constituídas, su personalidad jurídica para el fin de su propia transformación ó extinción. La falta de inscripción, ó en su caso, de la declaración de quedar exceptuadas de esa formalidad, aunque sean entidades aseguradoras, sólo les priva de capacidad para funcionar como tales, quedándoles prohibido realizar operaciones de seguros ú otras de las consideradas como tales en la ley y en este Reglamento.

Sin perjuicio de la penalidad establecida en el artículo 32 de la Ley, cuando llegue á conocimiento de la inspección de Seguros que cualquier entidad realiza en España operaciones de esta clase, antes de estar resuelta ó después de haber sido denegada la instancia de inscripción, el Comisario general lo comunicará al Ministro de Fomento. En el primer caso se publicará la falta y la penalidad impuesta por ello en el *Boletín Oficial de Seguros*. En el segundo caso, además, se publicará en la *Gaceta de Madrid* la Real orden fundamentada en que se haya resuelto negativamente la solicitud de inscripción.

(Continuará.)

Jurisprudencia y Consultas.

JURISPRUDENCIA

En un contrato celebrado entre un Ayuntamiento y un particular, el incumplimiento de algunas de las cláusulas estipuladas en el mismo por parte del primero, da derecho al segundo á exigir indemnización de perjuicios, pero no á la rescisión del contrato, por no haberse así estipulado.

D. J. S. B. celebró un contrato con el Ayuntamiento de Cartagena, conviniendo que el primero construiría un mercado en la plaza de la Constitución de aquella ciudad y en el solar de la antigua iglesia de la Merced, bajo ciertas condiciones, entre las que sobresalían por su importancia las de que el contratista S. abonase al Ayuntamiento 2.000 pesetas por vía de ayuda para la traslación de la plaza del Parque del mercado existente en la de los Caballos, y que el Ayuntamiento y los alcaldes, en ejecución de los bandos de buen gobierno, cuidarían de que se observasen escrupulosamente sus disposiciones, impidiendo la venta pública en ambulancia dentro de una zona determinada, próxima al mercado, permitiéndose únicamente la venta en ambulancia dentro de dicha zona, desde las once de la mañana hasta las dos de la tarde, pero sin autorizar el establecimiento de puestos en la vía pública, consintiéndose solamente los establecidos por el Municipio, fijados en el dictamen de la Comisión de ferias y mercados y haciéndose desaparecer las casetas situadas en la plaza de los Caballos. En 21 de Octubre de 1892 el Ayuntamiento acordó declarar habiase enterado del informe de las comisiones y sanidad; que estimaba se habían llevado á efecto por D. J. S. cumplidamente y con exceso, todos los requisitos al otorgarse la licencia para la construcción del mercado, verificándose por dicho interesado el ingreso de las 2.000 pesetas.

Habiendo el Ayuntamiento permitido la venta en puestos públicos dentro de la zona prohibitiva fijada, D. J. S. solicitó del Municipio la rescisión del contrato de concesión del mercado é indemnización de perjuicios por incumplimiento por parte de la Corporación municipal de las condiciones de la concesión, á lo que se negó dicha Corporación.

Contra dicho acuerdo se alzó D. J. S. ante el gobernador de la provincia, cuya autoridad administrativa lo revocó, declarando haber lugar á la rescisión y á la indemnización de perjuicios al concesionario.

Contra la resolución del Gobernador interpuso ante el Tribunal provincial recurso contencioso-administrativo el Ayuntamiento de Cartagena, habiéndose emplazado al Fiscal para contestar la demanda, y al Sr. S., acordando el Tribunal el recibimiento á prueba, y habiéndose practicado la pertinente dentro del término legal, dictó sentencia confirmando la resolución del Gobernador, ó sea declarando haber lugar á la rescisión del contrato y á la indemnización de perjuicios á D. J. S. por el Municipio de Cartagena.

Contra esta sentencia interpuso dicho Municipio recurso de apelación, y el Tribunal Supremo aceptando los Vistos de la sentencia apelada, y los fundamentos de derecho 1.º, 4.º y 5.º de la misma, dijo:

Considerando que la autorización del Ayuntamiento de Cartagena implica esencialmente una autorización administrativa aunque de carácter especial, porque ni medió subasta ni concurso para realizar la obra, ni se estipularon todas las condiciones que, por regla general, han de pactarse cuando de tales concesiones se trata, y es indudable que establecida una relación jurídica, entre Ayuntamiento y concesionario, el incumplimiento de lo estipulado, puede determinar la ineficacia de la concesión y origina, desde luego, la obligación de resarcir los perjuicios que por dicho incumplimiento se hayan causado al concesionario:

Considerando que, demostrado que el Ayuntamiento de Cartagena dejó de cumplir su compromiso de impedir la venta pública en ambulancia dentro de la zona concertada, lo que representa para el concesionario la pérdida del beneficio que le determinó á construir por su cuenta dicho mercado, y que por consiguiente, la citada Corporación debe indemnizarle de las pérdidas que haya sufrido.

Considerando en cuanto á la extinción del vínculo jurídico, que si bien debe decretarse, siempre que lo determine el incumplimiento de lo concertado, no puede menos de tenerse en cuenta que debió mediar requerimiento por parte del concesionario para que lo observe la Corporación, con la advertencia de que no haciéndolo, procedía la invalidación del compromiso que les liga, puesto que no habiéndose estipulado nada en este respecto, ni debe estimarse que la subsistencia del compromiso sea indefinida ni queda á merced del Ayuntamiento, aunque éste deje de cumplir sus compromisos, ni tampoco que sea lícito, sin previo requerimiento, llegar al extremo de invalidar lo convenido antes de patentizarse por la persistencia en el incumplimiento de la dejación que hace dicha Corporación de esos compromisos, que no puede menos de liberar al concesionario de todos los que tenga contraídos:

Considerando que ni en las proposiciones hechas por el concesionario, ni en el acuerdo del Ayuntamiento, otorgando la concesión, existe ninguna cláusula que establezca los motivos en virtud de los cuales podía haber lugar á la rescisión del compromiso, ni la comisión se ha ajustado á ninguno de los preceptos que han regulado los contratos administrativos sobre servicios provinciales y municipales, no pueden tener aquéllos aplicación al caso presente, sino los principios generales del derecho, según los cuales la rescisión no procede sino cuando el perjudicado carezca de todo otro recurso legal para obtener la reparación del perjuicio:

Fallamos, que debemos declarar y declaramos, que el Ayuntamiento de Cartagena está obligado á satisfacer á D. J. S. los daños y perjuicios que le han sido ocasionados por culpa ó negligencia de la Corporación municipal, desde que se acreditó dejó ésta de cumplir sus compromisos, disminuyendo ó anulando las ganancias que en otro caso hubiera obtenido el concesionario, y no ha lugar á la rescisión acordada en el fallo apelado, el cual confirmamos en cuanto esté conforme con estas declaraciones y lo revocamos en lo que se aparte de las mismas. (Sentencia 15 de Noviembre de 1911.)

CONSULTAS

Sr. D. M. R.—U.

El Tribunal Supremo tiene declarado que los huecos abiertos en pared propia que corresponde con suelo y cielo ajenos, solo pueden considerarse como tolerados, salvo pacto ó concesión expresa, y no pueden ganarse por prescripción sino computando ésta desde la ejecución de algún obstáculo que tienda á privar al dueño de la finca á que afecte, de la facultad de edificar sobre la misma.

Sr. D. F. G.—R.

Es cierto que la expropiación por causa de utilidad pública no se reputa consumada mientras no se satisface el importe de la indemnización correspondiente, pero una vez verificado el justiprecio del inmueble por los trámites establecidos sin reclamación alguna por parte del interesado, queda fijado el precio de la venta y facultada la Administración, mediante su pago, á posesionarse de la finca que sea objeto del expediente.

Sr. D. M. N.—G.

Las fincas adquiridas por uno de los cónyuges con dinero de su exclusiva propiedad, no pueden considerarse como incluidas en los bienes que tienen el concepto de gananciales, pues por tales se entiende según nuestro Código civil, los adquiridos durante el matrimonio por título oneroso á costa del caudal común; los obtenidos por la industria, sueldo ó trabajo de ambos cónyuges ó de cualquiera de ellos y los frutos, rentas ó intereses percibidos ó devenidos durante el matrimonio, procedentes de los bienes comunes ó de los peculiares de cada uno de los cónyuges.

Sr. D. A. R.—S.

Si la reparación que V. tiene necesidad de hacer en su casa es necesaria y urgente, el arrendatario no tendrá más remedio que soportar la obra aunque le sea molesta y aunque durante ella tenga necesidad de privarse del uso de algunas habitaciones.

Si la obra dura más de cuarenta días, debe V. entonces disminuir el precio del arriendo á proporción del tiempo que dure la obra y del número de habitaciones que no pueda habitar el arrendatario. Así lo dispone el art. 1.558 del Código civil.

SECCIÓN DE FERROCARRILES

CONSULTAS

Sr. D. M. P.—Barcelona.

Según dispone la Real orden fecha 18 de Noviembre de 1862, el máximo de peso que los viajeros pueden llevar á la mano, al tratarse de metálico y valores, son 15 kilos; por lo tanto, la cantidad de 1,58 pesetas que le cobrarán á V. al llegar á esa estación, es conforme con arreglo á la tarifa de metálico y valores, no habiendo derecho á reclamación alguna.

Sr. D. E. R.—Miranda.

Si la Compañía exige que abone V. los gastos por la apertura de las cajas correspondiente á la expedición p. v. núm. 18.456 de Sevilla, niéguese á satisfacerlos, puesto que al verificar el reconocimiento de la mercancía, resultó conforme con lo declarado en la carta de porte, y, por consiguiente la empresa es la lla-

mada á entregar la remesa en las mismas condiciones en que se hizo cargo de ella, pues así lo dispone el art. 357 del Código de Comercio.

Sr. D. J. H. Fuenteálamo.

Para poder contestar á la consulta que V. nos hace sobre el precio que paga un fardo de tejidos con peso de 100 kilos destinado á la estación de Chinchilla, es preciso que nos diga cuál es la estación de procedencia, sin cuyo dato no podemos complacerle.

Sr. D. J. C.—Toro.

El precio por tonelada para el transporte de manteca en rama, por vagones completos desde Jabugo á Toro, es de pesetas 96,59 según demostración:

| | |
|--|---------|
| De Jabugo á Z f a, tarifa Gral. á pesetas 20,24 tonelada | |
| » Zafra á Cáceres » Gral. á » | 32,07 » |
| » Cáceres á Zamora, » E.212 á » | 39,75 » |
| » Zamora á Toro » Gral. á » | 4,53 » |

Total por tonelada pesetas 96,59

más el 5 por 100 para el Tesoro y 0,10 peseta del timbre.

El minimum de cargamento que ha de llevar cada vagón será de 800 kilos.

Sr. D. A. C.—Baza.

El plazo reglamentario para el transporte de mercancías facturadas con arreglo á la tarifa N. m. a. 1 y Gral. desde Vitoria á esa, es de veintidós días. Caso de haber solicitado en la declaración, al facturar la mercancía, fuese aplicada la tarifa Gral. en todo el recorrido, le corresponde de plazo catorce días.

ADUANAS

Extracto de las principales disposiciones oficiales que versan sobre aplicación del Arancel.

ARANCEL ANTERIOR

Regulador eléctrico, compuesto del correspondiente aparato regulador y su resistencia, importados en la misma expedición, pero envasados separadamente. Se resuelve su aforo por la partida 525 del Arancel de 1906, pues aunque se destinan á formar un solo artefacto se han importado separadamente, y se hallan comprendidos para su adeudo en la citada partida, teniendo en cuenta su peso.

Piedras de afilar de piedra natural, y de peso inferior á 25 kilogramos. De conformidad con lo resuelto por la Dirección general, en los expedientes de la misma números 973 y 2.457/907 y 1.333/908, se acuerda el aforo por la partida 2 del Arancel de 1906.

Platos de vidrio moldeado. Se resuelve el aforo por la partida 28 del Arancel de 1906, en la que se hallan comprendidos.

Depósitos circulares de loza para colocarlos dentro de las mesas de noche para higienizarlas. Por su aplicación se estiman como objetos para el saneamiento de las habitaciones de los que tarifa la partida 42 del Arancel de 1906, ya que la 43 sólo comprende el servicio de mesa y tocador y objetos semejantes, y se resuelve el aforo por la citada partida 42.

Maquinilla de hierro para afilar lápices. De conformidad con lo resuelto en el expediente núm. 856/907,

se acuerda el aforo por la partida 117 del Arancel de 1906.

Aparato intermedio entre el portalámparas y la lámpara eléctrica, que tiene por objeto transformar la corriente que recibe de la línea antes de su paso por el filamento de la lámpara. Por ser una especie de transformador se resuelve el aforo por la partida 525 del Arancel de 1906.

Galones de seda, algodón y metal de menos de cinco centímetros de ancho. Se resuelve el aforo por la partida 394 del Arancel de 1906, con el recargo por el metal.

Tubos de cobre de sección cuadrangular de una medida dada y encorvados en forma de U. Cualquiera que sea su aplicación, como no son más que simples tubos, se resuelve el aforo por la partida 147 del Arancel de 1906.

NUESTROS MERCADOS

Continúan los mercados nacionales algo desanimados por el retraimiento de compradores y vendedores.

El estado de los campos en general no puede ser mejor, presentando los sembrados hermosísimo aspecto, pero se teme que, dado el tiempo verdaderamente primaveral que venimos disfrutando y que tanto favorece el desarrollo de las plantas, vengán después fríos retrasados que causen grandes perjuicios y desvanezcan las risueñas esperanzas concebidas por nuestros labradores. Como los precios de los cereales son bajos, los cosecheros se manifiestan reservados y procuran lanzar al mercado la menor cantidad posible, en espera de mayor demanda.

En cambio, los compradores, fiados en la abundancia de la última cosecha de la que aún existe gran parte encerrada en los graneros, y en el buen aspecto de los campos, demandan poco y escatiman los precios, surtiéndose únicamente de lo imprescindible para satisfacer las necesidades corrientes.

Por lo que respecta á los aceites y refiriéndonos principalmente á la región andaluza, por ser ésta la más importante y la que regula los precios de tal producción, solo podemos decir que los mercados se ven poco concurridos, existiendo también en ellos gran retraimiento por parte de compradores y vendedores.

Esto es debido á la gran cantidad de aceite que encierran las fábricas y molinos, al inmejorable estado del olivar vacío y buenas condiciones en que quedan los árboles que este año dieron buena cosecha, y por último, á que los especuladores, aprovechando las bajas de los primeros momentos, encerraron grandes cantidades, y hoy no quieren comprar más.

En cuanto á los ganados, nada anormal ni que merezca la pena de ser consignado, ha ocurrido durante la decena que fina.

ACEITES.—**Sevilla:** Las entradas á los almacenes de la capital han sido más limitadas que en la decena pasada, mostrándose, á pesar de ello, muy retraídos los

compradores. Puede, por tanto, afirmarse que el negocio de aceites está paralizado.

El precio regulador puede fijarse en 9 pesetas 60 céntimos los 11 kilos y medio.

En los pueblos de la provincia, el precio corriente es el de 9 y 9,25 pesetas los 11 kilos y medio.

Barcelona.—Aceites de coco: blanco, á 120 pesetas los 100 kilos, franco envase.

De oliva: andaluz, de 91,50 á 100; Tortosa, de 120 á 135; Borjas, de 125 á 139; Bajo Aragón, de 130 á 145.

De orujo: verde, 1.^a, á 75; ídem 2.^a, á 65; amarillo 1.^a, á 80; ídem 2.^a, á 74; obscuro, á 65. Todo pesetas los 100 kilos sin consumo.

Bilbao.—En cascos: extrafino filtrado, los 100 kilos, á 198 pesetas para Bilbao, 187 para la provincia, y 175 para fuera: superior fino ídem, á 188, 177 y 165; Montoro ídem, á 140, 129 y 117; corriente ídem, á 127, 116 y 104; ídem sin filtrar, á 125, 114 y 102.

Santander.—Los precios actuales, son: superior al consumo, nuevo, de 96 á 97 pesetas los 100 kilos; refinado, marca «La Fama», á 135; íd. íd., lata de 10 kilos, á 16 pesetas una.

Jaén.—El aceite fresco sigue cotizándose, á 9,50 pesetas la arroba, de 12,42 kilos.

Valencia.—Los precios siguen sin variar.

En la propiedad se vende el aceite de oliva, á 12,50 y 14 pesetas arroba, según clase.

En plaza, los de Bombay, de 38 á 40; chino, de 42 á 44; del país, de 45 á 46. Todo arroba de 30 libras.

Ciudad Real.—Sigue siendo el precio corriente del aceite de superior calidad, el de 10 pesetas arroba.

CARNES Y GANADOS.—**Madrid:** Terminada la matanza de cerdos el día 19, los compradores ofrecían precios bajos, consiguiendo adquirirlos algo más baratos que en la decena anterior.

Se cotizaron á 1,90 pesetas kilo canal, y á 60 y 61 reales arroba.

Vacuno y lanar: la Unión cotiza: toros, á 82 y 83 reales arroba canal, y 1,78 y 1,81 pesetas kilo; cebones, á 80 y 81, y 1,74 y 1,76; vacas, los mismos precios; corderos, á 1,75 pesetas kilo.

La Central: toros, á 80 y 84 reales arroba, y 1,74 y 1,83 pesetas kilo; vacas, de 78 á 82, y 1,70 y 1,78; cebones, de 78 á 80, y 1,70 y 1,74.

Los abastecedores: cebones á 81 y 1,76; vacas á 82 y 1,78; toros, á 83,50 y 1,82; bueyes de León, á 79 y 1,82;

Ganado lanar: se cotizan los corderos para matadero, de 1,80 á 1,85 pesetas kilo canal.

Ternerías: de Castilla, á 100, 110 y 120 reales arroba; asturianas, á 85, 90 y 95; gallegas, á 75, 80 y 85; montañesas, á 90, 95 y 100; lechales, á 7 reales kilo.

Barcelona.—Se cotizan: los cerdos del país, á 2,20 pesetas kilo canal; de Valencia, á 2,25; extremeños de pienso, á 2,05; extremeños de bellota, á 2. Existencias escasas.

Ganado vacuno: se cotizan los bueyes, á 1,65 pesetas kilo canal; terneras, á 2.

Ganado lanar: carneros segureños, de 13 á 14 kilos,

á 2,20 pesetas kilo canal; ovejas, á 1,95; carneros extremeños, de 13 á 14 kilos, á 2,25 pesetas kilo canal; ovejas extremeñas, á 2,10.

Manchegos y alcarreños: carneros, de 13 á 14 kilos, á 2,20 pesetas kilo canal; ovejas, á 1,90; corderos de vena, á 2,05; corderos y corderas capados, á 2,20; corderas solas, á 2,25; primales capados, á 2,20; primalas, á 2,10.

Castellanos: carneros, de 13 á 14 kilos, á 2,20 pesetas kilo canal; ovejas, á 1,95; corderos, á 2,20. Hay escasez de existencias.

Valencia.—Bueyes y vacas, á 7,25 reales carnice canal; novillos de huerta, á 8,50 y 8,75; novillos de feria, á 8,25; terneras, á 7 reales kilo; carneros capados, á 9 reales carnice canal; corderos manchegos, á 9; ovejas, á 8; casolano, á 8,75.

Cerdos: ganado andaluz y extremeño, los grandes á 67 reales arroba, y los pequeños á 66; blancos de la huerta, á 70.

Sevilla.—Hay escasez de reses en el mercado. El ganado de cerda se cotiza: á 1,60 pesetas kilo al entrador, y 1,86 al tablajero.

Bueyes, de 1,80 á 1,85 pesetas kilo; vacas, de 1,80 á 1,95; ídem paridas, de 1,90 á 1,95; utreras y erales, de 2 á 2,05; terneras, de 2,20 á 2,50; toros, de 1,90 á 2; erales, de 2,10 á 2,15; añojos, de 2,10 á 2,20; novillos, de 2 á 2,10; borregos, de 1,60 á 1,70; ovejas, á 1,50.

Zaragoza.—Carneros finos, á 8 reales libra carnice; ovejas, á 7,50; vacas, á 6,50; terneras, á 7,50; cerdos, á 22 pesetas arroba canal.

Segovia.—Ganado vacuno, 1,59 pesetas kilo canal; corderos, 1,80; terneras, á 1,78; cerdos, á 1,73.

TRIGOS Y DEMÁS CEREALES.—**Valladolid:** continúa siendo en esta plaza muy floja la entrada de granos:

Se cotiza el trigo, á 41,25 reales fanega de 94 libras; centeno, á 31 reales fanega de 90 libras; cebada, á 21,50 reales fanega; avena, á 16; algarroba, á 28. Tendencia sostenida.

Nava del Rey.—Trigo, de 40 á 41 reales fanega, según clase. Tendencia sostenida.

Rioseco.—Trigo, á 39 reales fanega. Tendencia al alza.

Arévalo.—Trigo, á 40 reales las 94 libras; centeno, á 28 las 90; cebada, á 22 reales fanega; algarrobas á 28. Tendencia firme. Tiempo bueno.

Peñafiel.—Trigo, á 40 reales fanega; centeno, á 26, cebada, á 22, y avena, á 15. Tiempo bueno. Tendencia sostenida.

Medina del Campo.—La entrada de trigo en este mercado es regular y se cotiza á 41 reales fanega.

Sevilla.—Trigo: recio superior, de 24 á 24,50 pesetas los 100 kilos; recio corriente, de 23 á 23,50; blanquillo, de 24,50 á 24,75; barbilla, á 23; tremés, de 22,50 á 23.

Cebada, de 17,75 á 18,25 pesetas los 100 kilos; avena, de 14,50 á 15; maíz, de 20 á 20,50.

Barcelona.—Trigos: Mancha, á 41 reales fanega; Villada, á 40; Otero, á 42; Atienza, á 41; blanquillo, á 41,50; Aranda, á 41,50.

Cebada: de Urgel, á 19,25 pesetas los 100 kilos; comarca, de 18,75 á 19,25.

Salamanca.—Trigo, á 40 reales fanega; centeno, á 33; cebada, á 21.

Asuntos de actualidad.

En la reunión mensual de la Federación Agrícola Catalana Balear, celebrada el día 3, se dió cuenta de haberse recibido hasta el día 28 de Febrero, en que terminaba el plazo, los siguientes trabajos, aspirando al premio ofrecido al autor de la mejor cartilla que pueda servir de texto en las escuelas rurales, para la enseñanza á niños y á adultos, de nociones de prácticas mercantiles y contabilidad, suficientes para sostener relaciones con un Banco General Agrario y que den también patrón para la contabilidad de una Caja Rural.

Vulgarización de conocimientos comerciales y contabilidad elemental para enseñanza de obreros agrícolas.—Lema: «Pro Patria».

Lema: «Brevis esse laboro».

Contabilidad agrícola.—Lema: «Dios por todos y todos por uno en Caridad Cristiana».

La Industria y el Crédito Agrícolas desde el punto de vista de la contabilidad de sus operaciones.

Lema: «Concordia».

Renovación.—Lema: «M. M.».

Cartilla para escuelas rurales.—Lema: «Instruir al agricultor es trabajar por el Progreso de la Agricultura».

Cartilla Agraria.—Lema: «Paz y Trabajo».

El Agricultor español encontrará en la instrucción y en el crédito la emancipación económica y su dignificación social.

Concurso de la Federación Agrícola Catalana Balear.—Lema: «An Ounce of Practice is worth thau a ton of theory».

Total diez cartillas.—Barcelona 4 Marzo 1912.

Hemos recibido el cuaderno de Marzo del *Resumen de Agricultura*, que se ocupa de los siguientes asuntos:

Nuevo método para el cultivo de los cereales en los países secos, por Schiribaux.—La cal en el cultivo del arroz, por Dott. Polo Poli.—La Asamblea de la Unión de Viticultores de Cataluña, por P.—El eucalipto en las repoblaciones forestales de Andalucía, por Angel F. de Castro.—Las razas bovinas, por Ignacio V. Clarió.—La inspección de las vacas en el extranjero, por G. J. de Guillén García.—Molienda de los granos para alimentar cerdos.—Medidas apropiadas para desarrollar la producción del caballo propio para usos agrícolas, por E. Allendesalazar.—Fabricación del queso Cheddar, por R. Batiz Paredes.—Ademas hay nutridas secciones de Bibliografía, Notas útiles y actualidades: Para activar la producción de huevos en las gallinas, La destrucción de los insectos por sus enemigos naturales.—Información y crónica: La previsión del tiempo, La Asociación de los viticultores de España, La situación viti-vinicola en Francia, y Revista Comercial.

El *Resumen de Agricultura* se publica en Barcelona cada mes en forma de cuaderno de cuarenta y ocho páginas, y va acompañado de los grabados necesarios para la mejor comprensión del texto. La Redacción contesta gratuitamente las consultas agrícolas que le dirigen los suscriptores. Se suscribe en la Administración: Pino, 5, Barcelona.

Amortizaciones.—*Banco de España.*—15.º sorteo.
—*Nota de los Títulos de la Deuda Amortizable al 4 por 100 que han sido amortizados en el sorteo celebrado el día 1.º del corriente.*

Serie A.—Números 4.711 á 20—8.531 á 40—12.241 á 50—15.381 á 90—17.651 á 60—35.531 á 40—37.901 á 10—41.891 á 900 y 46.491 á 500.

Serie B.—Números 2.121 á 20.—3.901 á 10 y 4.751 á 60.

Serie C.—Números 3.321 á 30.

Serie D.—Números 110—282—814—2.830—2.867 y 2.898.

Serie E.—Números 18 y 156.

Cambio medio de efectos públicos.—El cambio medio de la cotización de efectos públicos en el mes de Febrero último, según los datos facilitados por la Junta Sindical de la Bolsa de Madrid, ha sido el siguiente:

Deuda perpetua al 4 por 100 interior, 84.946.

Deuda amortizable al 4 por 100, 92.946.

Deuda amortizable al 5 por 100, 101.393.

Obligaciones del Tesoro al 3 por 100, 100.978.

Cédulas del Banco Hipotecario al 4 por 100, 102.542.

Recaudación y pagos en Enero.—La intervención general ha publicado la estadística completa de los ingresos y pagos realizados por la Hacienda durante el mes de Enero último.

Los ingresos se cifran en 74.317.000 pesetas, con aumento de 7.707.000 sobre igual mes del año anterior.

Los conceptos que principalmente contribuyeron á ese resultado, fueron el de la redención del servicio militar, por la prórroga concedida, que produjo 3.364.000 pesetas, con aumento de 1.523.000 sobre el mismo mes del año pasado; 3.366.000 de recursos cuyo origen no se expresa, entre los cuales figuran los eventuales y las formalizaciones; 3.902.000 de la renta de Tabacos; de Loterías, 710.000; 314.000 del Timbre; 255.000 de utilidades, y 407.000 de alcoholes.

En cambio, los azúcares resultan en baja de pesetas 2.245.000, por haberse anticipado su recaudación en Diciembre; las Aduanas; contribución territorial en pequeñas cantidades; Consumos, por 539.000 pesetas, y otras cantidades inferiores por algunos conceptos.

Los ingresos por cuotas militares, según la nueva ley de reclutamiento, produjeron en Guerra 15.500 pesetas.

Los pagos efectuados en el propio mes de Enero último ascienden á 20.792.000 pesetas, con baja de pesetas 5.491.000 con relación al mismo mes del año 1911.

Por Marina se pagaron 4.247.000 pesetas menos; por Fomento, 504.000; por Guerra, 277.000, y por gastos de las contribuciones, 434.000 pesetas.

Sólo hubo pequeños aumentos de gastos en obligaciones generales y obligaciones civiles de Gracia y Justicia.

QUIEBRAS Y SUSPENSIONES DE PAGOS

D. José Antón Román, comerciante de la ciudad de Elche, se ha presentado en estado de suspensión de pagos y á continuación publicamos el balance de valores, que constituyen el capital activo, pasivo y líquido del suspenso, según el inventario practicado.

| Activo. | Pesetas. |
|---|------------|
| 80 bocoyes vino en poder de Tomás Barceló, Barcelona. | 14 000 |
| 100 id. id. id. de Vicente Guillén. | 18.000 |
| Heces de vino. | 3.000 |
| Prensa y sacos. | 1.800 |
| 1.100 bocoyes de roble. | 65.000 |
| Hacienda, partida de la Peña. | 2.000 |
| Una máquina de escribir. | 125 |
| Mobiliario y existencias tienda. | 2.500 |
| Una hacienda en Alzabares. | 60.000 |
| Bancal llamado de Espuche. | 4 000 |
| Mejoras por trabajos hacienda Cuatro Pilares y otras. | 10.000 |
| Paja. | 1.500 |
| Aperos de labranza. | 850 |
| Tres casas. | 25.000 |
| Diez acciones «Popular Eléctrica». | 1.000 |
| Seis carros. | 4.500 |
| Ocho caballerías. | 9.000 |
| Salvador Irles. | 250 |
| José Selva. | 600 |
| José Rodríguez. | 472 |
| Francisco Durá. | 89,50 |
| Ginés Mira. | 54 |
| Enrique Giménez. | 301 |
| Maximiliano Quiles. | 578 |
| Vicente Agulló. | 35,50 |
| Ramón Barros. | 206 |
| José Burgás. | 7.200 |
| José Coves. | 100 |
| Fernando Gómez. | 294 |
| Gregorio Sempere. | 1.954 |
| Miguel Castillo. | 178 |
| Gaspar Sempere. | 221,50 |
| Nicasio Roca. | 1.800 |
| Compañía Explotadora Tranvía. | 5.000 |
| Evedasto Soriano. | 1.114 |
| José Hurtado. | 1.118 |
| Tomás Abad y Hermano. | 1.884,50 |
| Julio Ayala. | 7.094,81 |
| Ramón Marín. | 599,22 |
| Hermenegildo García. | 1.809,96 |
| Agapito Valle. | 25.494,34 |
| Francisco Garay. | 5.030,38 |
| Román Barros. | 1.005,45 |
| José Burgás. | 5 481 |
| José Setién. | 2.151,12 |
| Total activo. | 294.391,28 |

Pasivo.

| | Pesetas. |
|-------------------------------------|----------|
| Bautista Sempere, Elche. | 170 |
| Juan Ramírez, Coruña. | 329 |
| Asensi y Taboada, Alicante. | 300 |
| Viuda de Juan Román, id. | 63 |
| Francisco Poveda, Hondón. | 1.200 |
| Alcaraz y Jony, Marsella. | 7.000 |

| | Pesetas. |
|---|----------|
| Félix Gasés, San Sebastián.. | 10.000 |
| Juan Pina, Yecla. | 2.080 |
| Múrtula y Compañía, Alicante. | 460 |
| José María Pérez, Pinoso.. | 1.240 |
| Mollá y Baeza, Elche. | 400 |
| Antonio Martínez, Aspe.. | 3 000 |
| Pedro Fluxá Bañón, Elche.. | 150 |
| Antonio Llorens Rodríguez, íd. | 78 |
| Hijo de Manuel Cerdá, Hondón.. | 1.050 |
| Tomás Barceló, Barcelona. | 1.700 |
| Abelardo Chápuli, Alicante.. | 1.300 |
| Joaquín Clement, Elche. | 118 |
| José Pérez Sánchez, íd.. | 45 |
| Enrique Selva, Villena.. | 9.800 |
| Modesto San Juan, Elche. | 311 |
| Blas Grau, Monóvar.. | 150 |
| Jerónimo Sempere, Elche.. | 1.600 |
| Mariano Peral, íd. | 105 |
| José Martínez, íd.. | 130 |
| Hijos de Carlos Antón (Hermanos del suspenso) íd.. | 7.850 |
| Carles y Compañía, Valencia.. | 355 |
| Angel Navarro, Andújar. | 2.875 |
| Antonio González, Elche. | 310 |
| Manuel González, íd. | 70 |
| Colomer y Ferri, Almansa.. | 3 461,92 |
| Felip y Compañía, Reus.. | 812,75 |
| J. Lafort y Compañía, Burdeos. | 716,50 |
| Amador Navarro, Monóvar.. | 480 |
| Francisco Antón Valero, Elche.. | 118 |
| Francisco Rico, íd. | 40 |
| Pascual Mollá, íd. | 1.200 |
| Hijos de Carlos Antón (Hermanos del suspenso), íd.. | 34.000 |
| Manuel Clement, San Sabastián.. | 531,90 |
| K. H. Long, Holanda. | 239,05 |
| Ricardo Piñana, Algemesí. | 1.980,05 |
| Francisco Alemañ, Elche.. | 250 |
| Liberato Antón, íd. | 35 |
| Salvador Serrano, íd.. | 800 |
| Tomás Calvo, íd. | 25 |
| Vidal Robinat y Compañía, Barcelona. | 763,83 |
| Folch y Albiñana, íd. | 5 789,70 |
| José Nieto, Cartagena.. | 267,50 |
| Salvador Ribes, Puebla Larga.. | 4.775 |
| Juan Torres, Valencia. | 1.841,85 |
| Julio Burckard, Alicante.. | 1.703,65 |
| José Morera, Madrigueras. | 1.713 |
| Joaquín Gisbert, Andújar.. | 1.256 |
| Antonio García, Elche.. | 300 |
| Angel Navarro, Andújar.. | 2.875 |
| Federico Madrid, Alicante. | 9 561,80 |
| Hijos de Francisco Ayala, Sevilla. | 510 |
| Balansó Hermanos, Barcelona.. | 1.480,75 |
| Francisco Vaño, Baeza. | 2.290,75 |
| Antonio Ibarra, Elche.. | 170 |
| Julio Carriére, Alicante.. | 559 |

| | Pesetas. |
|--|-------------------|
| Carlos Antón (padre del suspenso), Elche.. | 130 000 |
| Angel G. Posada, Gijón. | 3.130 |
| E. Mipus, Valencia. | 341,25 |
| Rius y Torres, Barcelona.. | 381,25 |
| Juan Rojo, Quintanar. | 1.680 |
| <i>Total..</i> | <u>270.319,50</u> |

RESUMEN

| | Pesetas. |
|--|------------------|
| Importa el capital Activo.. | 294.391,28 |
| Idem el íd. Pasivo.. | 270.319,50 |
| <i>Capital líquido Activo.</i> | <u>24.071,78</u> |

CORRESPONDENCIA

Sr. D. T. G. M.—Puede remitirme una relación de los soldados que de esa ciudad tienen solicitado el abono de alcances de Ultramar, para ver si han sido ajustados y sus nombres publicados en la *Gaceta*.

Los créditos de los tres soldados á que usted se refiere en su carta, serán cobrados uno de estos días y de su importe total 958,63 pesetas, puede disponer en la forma que tenga por conveniente.

Sr. D. A. N. Z.—Para que yo pueda solicitar á nombre de usted la patente de invención del aparato que menciona, debe firmar la autorización que le remití por correo devolviéndomela juntamente con un dibujo duplicado del aparato.

También puede hacerse el dibujo en esta s/c si usted envía modelo del aparato á patentar.

Ya fué presentada la marca, y le remito copia de la descripción que de ella se ha hecho.

Sr. D. M. P. V.—Los informes del extranjero los obtiene directamente esta Agencia de sus corresponsales, teniéndolos en las principales poblaciones de Europa y América.

El de Salónica que usted interesaba tardará en ser cumplimentado diez días á lo sumo.

Sr. D. J. M. B.—Han sido revisados los talones que remitió usted el viernes último, y entre ellos sólo hay dos que no han sido bien tasados.

La reclamación ya está entablada y la actitud que haya de adoptarse dependerá de la contestación que dé la Compañía. Desde luego si ésta no es favorable acudiremos al Juzgado.

EUROPE COMPANY

SOCIEDAD MUTUA DE SEGUROS

CONTRA LA MUERTE, INUTILIZACIÓN Y ROBO DEL GANADO

INSCRITA POR REAL ORDEN EN EL REGISTRO

CREADO POR LA LEY DE 14 DE MAYO DE 1908

Unica Sociedad inscrita como MUTUA para el Seguro contra el

ROBO DEL GANADO

PARA MÁS DETALLES DIRIGIRSE Á LAS OFICINAS CENTRALES DE

EUROPE COMPANY

Plaza de Bilbao, núm. 11. — MADRID

SE ADMITEN REPRESENTANTES ACTIVOS

Inútil solicitar sin referencias de primer orden.

Autorizada su publicación por la Comisaría general de Seguros con fecha 10 de Agosto de 1909.

MADRID.—Imprenta Española, Olivar, núm. 8.

Agustín Ungría

Imprenta y Litografía de la
Industria la Banca y el Comercio.

Silva: 45 = MADRID = Silva: 45

Montada con todos los equipos del moderno progreso del Arte de Imprimir, la Imprenta y Litografía de la Banca, la Industria y el Comercio confecciona trabajos de alta fantasía, sobre papeles y cartulinas especiales, para las entidades siguientes:

A. Bancos y Banqueros, Sociedades anónimas de todas clases y Empresas de explotación de servicios públicos: Hacemos acciones, obligaciones y reproducciones litográficas, pólizas, cheques corrientes y cruzados, resguardos, letras de cambio (encargándonos del timbrado en la Casa de la Moneda), libros de contabilidad, con rayados especiales para cada servicio, con encuadernación permanente, registros y cuadernos auxiliares, estados, membretes de cartas, facturas, sobres timbrados, recibos talonarios, carteles anunciadores, tarjetas, tarjetones y cuantos trabajos de imprenta y litografía necesiten, cualquiera que sea la variedad y número de los impresos que usen.

En estos grandes talleres, provistos de máquinas las más modernas que hoy día se conocen en el extranjero y de material escogido, todo nuevo, trabajan distinguidos artistas que hacen verdaderos primores en *Artes gráficas*, compitiendo en calidad y gusto con importantes casas de Europa, aun siendo nuestros precios muy inferiores á los de éstas.

B. Fabricantes y exportadores de conservas alimenticias, vinos finos, aguardientes, licores, jarabes y otros productos que requieren envases con etiquetas: Hacemos etiquetas á litografía de uno ó varios colores, barnizadas y engomadas ó sin barnizar ni engomar; carteles anunciadores, tarjetas y los de-

más impresos que se usan en las fábricas, almacenes y escritorios de industriales y comerciantes.

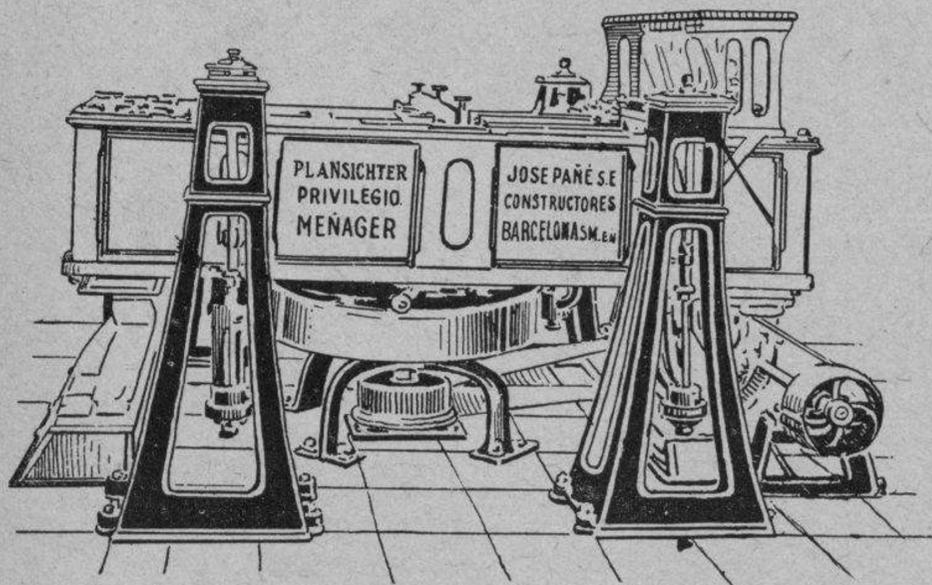
C. Farmacéuticos y fabricantes de específicos: Hacemos etiquetas, bolsas, sellos engomados, con ó sin relieves, envolturas de todos los colores y tamaños; timbramos sobres para recetas y para propaganda, cartas, tarjetas, etc.

D. Fabricantes de chocolate, dulces y artículos similares: Les podemos servir nuevas envolturas de alta fantasía ó reproducir las que vienen usando, mejorándolas en todo lo que deseen los interesados; hacemos cuantos impresos y trabajos de litografía se necesitan en esta industria y en los escritorios de la misma.

E. Almacenes y tiendas de comestibles, tejidos, mercería y paquetería, bisutería y quinca-lla, ferretería y demás artículos conocidos en el comercio: Hacemos cartas pedidos con encasillado, facturas y cartas de envío, libros talonarios de expediciones, libros especiales de almacén ó tienda, recibos talonarios, libros de contabilidad principales y auxiliares rayados á gusto de los interesados, sobres timbrados, etiquetas, membretes de cartas corrientes, carteles, tarjetas, tarjetones y todos los impresos y trabajos de litografía que usan los comerciantes al por mayor ó al detall.

F. Casinos, Circulos y demás Sociedades de recreo: Hacemos boletines de ingreso de socios, recibos talonarios de cuotas, tarjetas para tresillo, tiquets de recreos y consumiciones, B. L. M., timbrado de cartas y cuanto necesitan estos establecimientos. Todo en papeles superiores, mediante pago al contado.

G. Oficinas públicas: Podemos servirles libros, registros, B. L. M., oficios y todos los trabajos de imprenta y litografía que necesiten, en los cuales resalta la limpieza y el buen tono.



JOSE PANÉ, S. en C.

CALLE GLORIAS

(Chaflan á la de Cataluña)

San Martín de Provencals (Barcelona)

Grandes talleres de construcción

Turbinas sistema Leffel de gran rendimiento. Máquinas redondas para la fabricación de papel.—Prensas hidráulicas.—Transmisiones, reparación de maquinaria y todo lo concerniente al ramo de construcción.

Aparatos modernos para la Molinería

Instalaciones y transformaciones de fábricas de harinas

P. 200

Documentos

MERCANTILES DE USO CORRIENTE Y DE FACIL TRANSMISION por Francisco Grau Granell. Un tomo encuadernado, 3,50 pesetas.

Azopardo & CA,

Consignaciones * Embarques
Aduanas y Fletamentos.

Cadiz (ESPAÑA)

VIUDA DE
CARLOS PRADO

COSECHERO Y EXPORTADOR DE
VINOS FINOS DE MESA

Exportación de anís,
cominos, patatas, cebada,
queso y azafrán.

Especialidad en anís manchego garbillado

BOLAÑOS

CIUDAD REAL

Boquerones fritos

Preparación especial para la
exportación en latas de 1¼, 1½,
1 y 2 kilos netos.

RAMÓN ARANDA

EL PALO (Málaga)

P. 100

LADRILLOS REFRACTARIOS

TUBERÍA DE GRÉS

Grandes existencias.—Precios reducidos

JOAQUÍN PARDO

FÁBRICA: PACÍFICO, 12.—Teléfono, 1.765.—MADRID

P. 124

BIEDMA

FOTÓGRAFO

23, ALCALÀ, 23 Madrid

Buen confort Tocador excelente

HAY ASCENSOR

GRAN CENTRO DE
COMISIONES Y REPRESENTACIONES

Manuel Martínez Rodríguez

Antonio Vico, 7 pral.

ALMERIA

Admite representaciones de casas serias
é importantes para trabajar en la plaza y
viajar en la provincia.

BUENAS REFERENCIAS SOBRE TODAS LAS PLAZAS DE ESPAÑA

Chocolates
de
**Matias
Lopez**

MADRID
ESCORIAL

De venta en
todas partes



CHOCOLATES·CAFÉS·TÉS·

·DULCES·FONDANTS·

·CARAMELOS·

·BOMBONES·

·SOPAS·

MATIAS LOPEZ

OFICINAS

PALMA: 8

DEPOSITO CENTRAL

MONTERA: 25

·MADRID·

FÁBRICAS: MADRID-ESCORIAL

CORCHOS

ALBERTO PRATS
(CÁCERES)

BARCARROTA Y FREGENAL
(BADAJOZ)

Ruega á los señores propietarios que indiquen las cantidades á sacar
en el año 1912.

FOTOGRAFADOS

DE

PABLO SANTAMARÍA

25, REINA, 25.—Madrid

Especialidad en fotografados bicolor, tricolor y cuatricolor.

REPRODUCCION

de dibujos de línea, grabados en madera, fotografías, óleos, acuarelas y dibujos al lápiz.

DENTICINA INFALIBLE

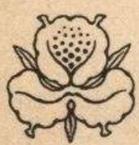
Preguntad á los millares de madres que salvan á sus hijos de la muerte, y os dirán que la *Denticina de Justo Fernández Izquierdo y Hermanos, de la Calzada de Oropesa (Toledo)*, es el pan bendito del hogar. No mueren los niños de la dentición; los salva de la agonía; les hace brotar la baba suprimida, corta la diarrea que les aniquila, extingue las erupciones de la boca que les molestan, les arregla el estómago, les hace arrojar la flema, impide alferencias, brotan fuertes dentaduras y desencanija á los niños, transformándoles de RAQUITICOS, en SANOS y ROBUSTOS. Rechazad las imitaciones y falsificaciones; comprad la legitima en casas conocidas.

Contra las calenturas, tercianas y cuartanas, usad las *Pildoras febrifugo infalibles* del mismo autor. De venta, centros de especialidades, farmacias y los autores.

Calzada de Oropesa



DIRECTOR



AGUSTÍN UNGRÍA



DESENGAÑO, NÚM. 1.--MADRID

MADRID 30 DE MARZO DE 1912

LA MUNDIAL

SOCIEDAD ANÓNIMA DE SEGUROS
 AUTORIZADA POR REAL ORDEN DE 8 DE JULIO DE 1909
 Inscripta en el Registro especial del Ministerio de Fomento

CAPITAL : 1.000.000 de pesetas suscripto.
 250.000 pesetas desembolsado.

Apartado núm. 397 Jovellanos, 5.-Madrid Teléfono núm. 2.815

SEGUROS MUTUOS DE VIDA
 COOPERATIVAS MUTUAS DE SUPERVIVENCIA,--PREVISION Y AHORRO
 SEGUROS DE QUINTAS

ARGOS

SOCIEDAD PARA ESTUDIAR Y EXAMINAR
 PÓLIZAS DE INCENDIOS
 Y REPRESENTAR A LOS ASEGURADOS

Banco Hispano-Americano

M A D R I D

Capital: 100 millones de pesetas

SUCURSALES:

Barcelona, Málaga, Granada, Zaragoza, Sevilla y Coruña

El Banco Hispano-Americano ofrece al público cuantas facilidades pueda desear para toda clase de operaciones de Banca y Bolsa en moneda nacional y extranjera. Expide giros y cartas de crédito sobre todas las plazas del mundo, y se encarga de la compra y venta de valores en las principales Bolsas de Europa y América.

Cajas de seguridad

El amplio local destinado á las cajas de alquiler está construido en el centro del edificio, revestido en todo su perímetro por blindajes de acero. Forma una verdadera cámara de seguridad, donde se hallan instalados veinte compartimientos acorazados que contienen más de dos mil cajas á prueba de fuego y explosivos, constituyendo el conjunto el mayor perfeccionamiento en esa clase de instalaciones.

El precio del abono es de **treinta pesetas anuales** para las cajas de menores dimensiones.

El departamento de las cajas está abierto para el servicio del público, todos los días laborables, desde las **ocho de la mañana hasta las nueve de la noche.**

Condiciones de las cuentas corrientes á la vista

Esta clase de cuentas devengarán el 1 % de interés anual.

Las de moneda extranjera, devengarán el interés que se estipule en cada caso.

Cuentas corrientes á plazo.

Estas cuentas devengarán interés, con sujeción á los siguientes tipos; 1 y $\frac{1}{2}$ por 100 anual, las de tres meses fecha.—1 y $\frac{3}{4}$ por 100 anual las de seis meses fecha.—2 por 100 anual las de un año fecha.

FÁBRICA
de
TAPONES DE CORCHO
Pedro Fernández
Exportación para el extranjero de toda clase de tapones. Se fabrica todo lo que se relaciona con la industria taponera.

Estepona. (Málaga)

P. 40

Fábrica de alcoholes

Y
Aguardientes anisados

de

✻ **JOSÉ GONZALEZ** ✻

Colmenar de Oreja (Madrid)

Exportación de VINOS

P. 72

RECLAMACIONES

Á LAS

Empresas de ferrocarriles

Tratado teórico práctico que contiene 300 modelos explicados y fundamentados en las disposiciones de la ley.

Un tomo encuadernado, 7,50 pesetas.

Los pedidos, á D. Agustín Ungría, Desengaño, 1. Madrid

EL ABOGADO POPULAR

ULTIMA EDICIÓN. REVISADA Y CONSIDERABLEMENTE AUMENTADA
SEIS TOMOS LUJOSAMENTE ENCUADERNADOS

Consultas prácticas de Derecho Civil, Común y Foral, Canónico, Político, Mercantil, Penal y Administrativo Para ser aplicadas á los actos sociales de la vida, y profusamente anotadas con su respectivo texto legal, Doctrina de las Salas 1.^a, 2.^a y 3.^a del Tribunal Supremo y de la Dirección General de los Registros, etc., etc.; Formularios indispensables para acudir personalmente ante los Juzgados, Autoridades, Corporaciones, Oficinas, etc., etc.; Aranceles correspondientes á todos los casos, multitud de Apéndices aclaratorios, un Vocabulario de voces técnicas y un extenso Índice de materias por orden alfabético, más todas las Leyes, Reglamentos, Reales Decretos, Reales Ordenes, Tratados internacionales, Sentencias del Tribunal Supremo, Resoluciones de los Centros Directivos, Instrucciones, Circulares, etc., etc.; todo distribuido por orden alfabético y seguido de Indices cronológicos comprensivos de cuantos preceptos, doctrinas y acuerdos se citan é interpretan.

Profusamente anotado y comentado por D. PEDRO HUGUET Y CAMPAÑA

TODA LA OBRA COMPLETA Y ENCUADERNADA ESTILO ALEMAN, PESETAS 77

Elementos

DE CALCULO MERCANTIL, por D. Luis de la Fuente y Losañez, Interventor de Sucursales del Banco de España, con un prólogo de D. Joaquín Tomeo y Fernández, Director de la sucursal del Banco de España en Gijón. Dos tomos encuadernados, 5,50 pesetas.