

CATALUÑA

REVISTA SEMANAL

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Calle de Muntaner, 22, bajos

De los artículos firmados son responsables sus autores

No se devuelven los originales

— PRINCIPALES COLABORADORES —

R. Rucabado.—Carlos Jordá.—J. M. López Picó.—F. de Sagarra.—Eladio Homs.—J. Martí y Sabat.—J. Farrán y Mayoral.—Manuel Reventós.—Emilio Vallés.—J. Garriga Masó.—Ernesto Homs.—María C. Torner.—Eugenio d'Ors.—J. Torres García.—D. Martínez Ferrando.—Bernabé Martí y Bofarull.—J. Bosacoma y Pou.—Luis Jover Nunell.—J. Bassols.—E. Creuher.—L. Figueras Dotti.

SUSCRIPCIÓN

España. 3 pesetas trimestre
Europa. 3 francos
Número suelto. 25 céntimos

PAGO ANTICIPADO

Año VI

Barcelona 31 de Agosto de 1912

Núm. 256

SUMARIO

El Curso de expansión Comercial en Amberes. -II. La Hulla y las industrias metalúrgicas, por R. RUCABADO.

La pedagogía en la Exposición de trabajos escolares, III y último, por ELADIO HOMES.

Crítica literaria

Notas al margen, por JOSÉ M. LÓPEZ PICÓ.

LIBROS CATALANES:

Manuel de Montoliu: Estudios de literatura catalana.

Josep R. Carreras Bulbena: Estudios biográficos y críticos de catalans ilustres.

Angel Guimerá: Gloriosos.

Anfós Par: Lo Rei Lear, traducción de Shakespeare.

LIBROS CASTELLANOS:

Pío Baroja: El Arbol de la ciencia.

Biblioteca Domenech: Obras varias.

Eduardo Dieste.....

Juan del Encina: El Aucto del Repelón.

Educación moral

El Congreso de la Haya, por R. Moral y enseñanza de la Moral, por EMILIO BOUTROUX.*

Economía municipal

La Reversión de los tranvías. - Las ventajas que las compañías obtienen, por JUAN NUALART.*

La Semana

NOTA DE ACTUALIDAD. - *La Mancomunidad y la Unidad,* por R.

DE ARTE. - *Museum.*

NUEVA INSTITUCIÓN. - *La Escuela de funcionarios de Administración local.*

La Prensa catalana

La incomunicación ferroviaria de España, por FEDERICO RAHOLA.*

Obra nueva

Los Comerciantes del siglo XX

por el CANÓNIGO VAN CAENEGHEM, Director Honorario de la Escuela Comercial y Consular de Mons, con un prólogo de

MR. CYRILLE VAN OVERBERGH

Director General de la Enseñanza superior, de Bélgica.

Traducción castellana de Enrique Dieste. Prólogo de R. Rucabado.

J. Horta, Impresor. - Barcelona

1 tomo de 200 páginas (17 1/2 x 26)

en excelente papel

Precio Pesetas 3'50

Pueden dirigirse los pedidos a esta Administración.

El Curso de Expansión Comercial en Amberes

II.-La Hulla y las industrias metalúrgicas

Toda la economía de la nación belga viene á descansar sobre la primera materia que con abundancia su subsuelo esconde: el carbón. El esquema de la circulación belga trazado por el señor Smeesters y citado en nuestro artículo anterior, puede continuarse añadiendo un quinto hecho: e) Bélgica puede y debe ser industrial porque en su territorio radica un inagotable yacimiento carbonífero. La hulla sostiene en aquel país tres grandes industrias características.

En Bélgica no se explota ya el mineral de hierro; sin embargo, en aquel país la producción del hierro y del acero es la que ocupa mayor número de establecimientos, de obreros, de capitales y la que mayor cifra de productos exporta; en una palabra, es la industria típica del país.

Tampoco Bélgica produce mineral de zinc. Blendas y calaminas están ya agotadas en la Vieja Montaña, y no obstante la obtención del zinc es una de las industrias características de la región Wallona.

La tercera de las grandes industrias dominantes es la fabricación del vidrio y del cristal; tanto en la comarca de Lieja como en la del Hainaut,—los dos grandes núcleos de la Wallonia, de lo que se llama Bélgica industrial, en contraste con la Flandes, que es la Bélgica agrícola—se obtienen desde el más sencillo y común vidrio de ventanas hasta las más finas y preciosas joyas de la más delicada cristalería de arte.

La existencia y desarrollo de estas tres grandes industrias implantadas en la cuenca carbonífera obedece á una razón: al gran consumo de combustible necesario para las trasformaciones de las primeras materias respectivas en producto comercial. De manera que el combustible tiene para ellas una importancia que la primera materia, puesto que se encuentra en el comercio mayor importancia.

La materia, puesto que se encuentran establecidas al lado de las hulla y trabajan, las dos

primeras, con primera materia extranjera. (1)

El carbón es utilizado al pié mismo de la mina: al lado de los pozos y lavajes, están los altos hornos, los hornos á coke, las fundiciones, los laminajes, las forjas y los hornos de pudelar. Allí están los crisoles del zinc y los hornos del vidrio.

Tan alto vuelo han tomado estas industrias en Bélgica, que pronto el carbón propio, con ser tan abundante y barato, ha sido insuficiente, y hoy se produce allí el á primera vista singular fenómeno de que la importación de la hulla sea mucho más considerable que su exportación.

Importación total en 1910: 7.200.000 toneladas.

Exportación total en 1910: 6.500.000 toneladas.

La proximidad á las cuencas hulleras de otras naciones, la baratura de derechos y las determinadas necesidades de ciertas industrias explican este fenómeno. Bélgica está enclavada en una gran cuenca minera de la que forman parte asimismo grandes trozos de Francia y de Alemania; á poca distancia está Inglaterra, la reina del carbón.

Los rios y canales son medios de comunicación internacionales de gran baratura. El carbón francés entra fácilmente por el Mosa y el Sambre. El carbón de la Wesfalia (Prusia) por los canales al través de Inglaterra y el inglés por Amberes.

La hulla belga penetra por los mismos medios hacia el Rhin holandés; el

Este carbón penetra por los mismos medios hacia Holanda, el Norte y el Sur de la Francia, Alsacia, Suiza y Luxemburgo. Una concurrencia vivísima entre los productores de la misma cuenca carbonífera hace empeñada la lucha,

(1) Es preciso mencionar también por su importancia las industrias cerámicas, cuyas usinas están también agrupadas alrededor de las cuencas mineras.

pero las calidades y especialidades entran par mucho en este intercambio.

* * *

El gran yacimiento hullero del O. de Europa, que se puede llamar internacional por participar del mismo tres naciones, atraviesa Bélgica desde la región minera del Norte de Francia, cuyo centro es Douai, hasta la región de Aquisgran en Alemania. Este yacimiento no es continuo; se divide en dos secciones y la solución de continuidad se encuentra en el centro de la Walonia.

La cuenca O, continuación del yacimiento francés, está situada en el Hainaut, y son los centros principales de la región las ciudades de Mons y Charleroi.

La cuenca E. está enclavada en la provincia de Lieja.

Lieja y Mons son, pues, las capitales de las dos regiones hulleras. El Mosa, con su afluente el Ourthe y el Sambre y el canal de Lieja á Maestricht en Holanda, son las vías de agua que facilitan el transporte de carbones y minerales en la comarca liejense. Después de Maestricht el canal se interna otra vez en Bélgica. En Bocholt se divide y un brazo, el canal de Bois-le-Duc, alcanza, en Holanda, el Mosa y el Rhin; otro brazo, el canal de la Campina, conduce hasta Amberes, y hé aquí las vías de agua que dan entrada á los hierros y minerales desde Alemania y Amberes al gran centro siderúrgico que tiene por cabeza Lieja.

Mons tiene su principal desembocadero en el canal de Mons á Condé (Francia), en donde encuentra el río Escalda, que conduce hacia el N. hasta Amberes y hacia el S. hasta Cambrai. Además, el canal de Mons-Charleroi enlaza las dos grandes cuencas fluviales, la del Escalda con la del Mosa, y por el canal de Hal abre paso hasta Bruselas.

El canal de Mons-Condé llama la atención por su trazado en línea recta, y tiene una importancia extraordinaria porque atraviesa y surte la región conocida con el nombre de *Borinage*, la más rica en hulla y por lo tanto la que mayor número de minas contiene. (*Borin*, quiere decir, en dialecto walón, agujero, perforación). Allí se encuentran, al O. de Mons, Jemmapes, Hornu, Wasmes, Boussu, Cuesmes, Flenu, Frameries, ... La población minera de estos pueblecitos, ó mejor, verdaderos grupos de viviendas mineras, comprende 25.000 obreros. Con la minería, esta región es renombrada por la fabricación de vidrios y porcelanas. Este es el verdadero *Pays noir*, donde la tierra aparece con un extraño aspecto, cubierta de grandes pirámides de escorias, los *terrils*, donde se depositan los residuos de la fundición del hierro y las piedras é impurezas procedentes del triaje del carbón. El panorama del País Negro es una línea ininterrumpida de montañas perfectamente cónicas, de invariable color negro, que tienen con frecuencia 20 ó 25 metros de altura. Las más antiguas, si los residuos son de naturaleza gredosa, vanse recubriendo, con el tiempo, de tierra vegetal y una capa de débil vegetación las envuelve, mientras que las de naturaleza esquistosa permanecen estériles.

La abundancia de estos montículos llega á alterar la topografía del terreno, formándose al través de los años verdaderas elevaciones. En los alrededores de Jemmapes la carretera que conduce al Grand Hornu, de suelo sinuoso, está trazada sobre diez metros de escorias acumuladas durante un siglo.

Otras particularidades tiene esta singular región, de las que hablaré en otra parte, por referirse más bien á sus habitantes.

Al E. de Mons se encuentran los establecimientos mineros de La Louviere, Mariemont, los de la cuenca del río Haine, Morlanwelz, Marchienne, Fontaine l'Évêque, etc. y los de los alrededores de Charleroi, donde abundan también las cristalerías y fábricas de vidrio. Mons y Charleroi está rodeadas y coronadas por *charbonnages* (nombre de las instalaciones hulleras) y es un espectáculo singular y curiosísimo contemplar el panorama que se ofrece desde la plaza del Beffroi en la primera de ambas ciudades, ó desde el centro del hermosísimo parque de Mariemont, rodeado hasta perderse de vista en el horizonte, de *terrils*, *chassis*, altos hornos y chimeneas, vomitando humo de los más diversos colores.

El mismo característico espectáculo se divisa en Lieja. Pero en esta región es más pintoresco, puesto que las minas y los establecimientos metalúrgicos se alinean á lo largo de la cuenca del Mosa, río que discurre encajonado entre rientes colinas cuyo suave contorno es accidentado por los *terrils*. Los cerros que rodean á Lieja aparecen coronados por las siluetas de chimeneas, montículos y *chassis*, ó sean los bastidores que cubren los pozos centrales de las minas, para contener los ascensores. Es en esta comarca, en los alrededores de Lieja, río arriba, donde se encuentra Seraing, en que radica la poderosa casa Cockerill, poseedora de minas, fundiciones é inmensos talleres de construcción de máquinas y cañones: es la casa Krupp de Bélgica. A poca distancia, el valle de San Lamberto con las famosas cristalerías, de que tan orgullosos se muestran los belgas; más arriba Hermalle y Flône con una de las usinas de la Compañía de la Vieille Montagne para la obtención del zinc. Por allí se encuentran también Jempepe, Tilleur, Ougrée y Angleur, centros de gran actividad metalúrgica, y en la Ourthe, afluente del Mosa, Tilff, Chenée, etc.

La construcción de máquinas es una de las especialidades de la industria metalúrgica en esta comarca; pero también se obtiene los productos más finos y elaborados del acero y el latón, principalmente armas y bicicletas. En Herstal está instalada la *Fabrica Nacional* de estos artículos. El zinc, primera materia del latón, se encontraba en diferentes puntos de la provincia de Lieja, pero aunque hoy apenas se explote, radican allí las grandes fundiciones y laminajes. Moresnet y el territorio neutro del Altenberg (Vieille Montagne) entre la frontera belga y la alemana, eran los puntos clásicos de extracción de dicho mineral. Reservamos á otro artículo entrar en más pormenores sobre las industrias belgas, puesto que sólo ahora hemos

querido poner de relieve el hecho de la agrupación de las industrias de mayor consumo de combustible: la metalúrgica, la cerámica y la cristalería, al rededor de las minas de hulla y á lo largo de las vías de agua naturales ó artificiales.

* * *

Volviendo á la hulla, hay que consignar que las características de los yacimientos belgas son la delgadez, irregularidad, inclinación y frecuentes repliegues de la vena, lo cual hace dificultoso el trabajo, laboriosa y cara la explotación y limitado el rendimiento; siendo como rasgo general desventajosa la situación de la extracción carbonífera de Bélgica relativamente á otras naciones. Si bien algunas veces llega á 1'70, no es raro el grueso de 30 á 35 cm, pero el espesor medio de la vena, es de 65 centímetros, menor que en las minas de Wesfalia.

Existen en Bélgica unas 273 instalaciones mineras; el utillaje de las mismas es en muchas de ellas modesto, sobre todo si se les compara con las de las cuencas mineras alemanas y francesas. Los pozos son estrechos, y las capas de carbón deben generalmente atacarse á grandes profundidades, que alcanzan de 700 hasta 1.000 metros ó más.

La baratura de la mano de obra compensa estas dificultades. Y á pesar del relativamente corto rendimiento medio de los *charbonnages*, la abundancia de éstos explica la enorme producción.

Además las minas belgas son sumamente abundantes en grisou, lo que hacía antiguamente frecuentes las catástrofes. Pero este peligro, merced á la energía del gobierno ha sido disminuído en tal proporción que casi pudiera considerarse desaparecido. La medida que á éste satisfactorio resultado ha conducido es la prohibición absoluta del empleo de la electricidad en las galerías de *explotación* y la de los explosivos no aprobados por el Laboratorio Oficial del Grisou establecido por el Estado en Frameries (Mons). Este laboratorio tiene por objeto examinar rigurosamente todas las lámparas de mano así como las mezclas explosivas propuestas para el arranque de mineral en las galerías, cuidando de que el grado de inflamación de las mismas sea muy inferior al grado de inflamación de aquel mortífero gas, ó sea 600.^o

Hé aquí unas cifras, explicación del notable resultado obtenido. (1)

Mineros muertos por accidentes en 1860 - 32 por diez mil.

Mineros muertos por accidentes en 1909 - 10 por diez mil.

(En los Estados Unidos los accidentes del trabajo quitan la vida anualmente á 38 mineros por 10.000.)

La electricidad mueve en algunas grandes instalaciones, como el Grand

(1) Dentro de estas cifras el coeficiente de víctimas del grisou ha disminuído en mucha mayor proporción. Antiguamente al grisou se debía el mayor número de accidentes, mientras hoy son estos rarísimos, siendo los desplomes el más serio y real peligro de ahora.

Hornu, los ascensores y las máquinas de inyección de aire y extracción de agua, y surte la iluminación de las grandes galerías, cuyas paredes están fuertemente sostenidas por armazones de hierro, que sustituyen en ventaja al *boissage* antiguo, practicado aún en las pequeñas galerías á pesar del peligro de podredumbre de las maderas. Los caballos van siendo sustituidos por locomotoras á bencina, y se empiezan á adoptar en las *fouilles* las máquinas perforadoras á aire comprimido, para ahorrar el penosísimo trabajo de los mineros.

La explotación se complica en los terrenos acuiferos, que no son raros; en algunos, siendo insuficiente la extracción de agua por bombas para desecar los terrenos esponjosos hallados á grandes profundidades, ha sido preciso recurrir al sistema de congelación, inyectando enormes cantidades de salmuera, mezcla frigorífica, que al cabo de un tiempo, helada el agua de las capas que se trata de atravesar, las vuelve consistentes y fáciles al pico y á la perforadora.

La producción total de hulla en Bélgica, es de 21 millones de toneladas (1910).

Se divide esta hulla en cuatro categorías:

1. Carbones para gas (*fensus*)—35 á 25 % de materias volátiles
2. Carbones grasos, para coque—25 á 16 %.
3. Carbones *demi-gras*, para calderas—16 á 11 % (formando cerca de la mitad de la producción).
4. Carbones *magros* ó antracitosos (11 % á 7 %).

La producción del coque llegó en 1910, á más de 3 millones de toneladas.

La de los aglomerados, para locomotoras y buques á vapor, asciende á más de 2.650,000 toneladas. Coque y aglomerados siguen en progreso creciente.

La exportación de los carbones belgas alcanza la cifra siguiente: (1910)

Hulla	—	5.000.000	toneladas.
Coke	—	1.000.000	»
Aglomerados	—	544.000	»

formando con las otras clases un total, en números reducidos, de 7.000,000 de toneladas.

La hulla belga, bien lejos de agotarse ofrece perspectiva de ilimitada abundancia, pues cuenta con enormes reservas. Las hay en el Hainaut, al S. de los yacimientos de Charleroi, pero sobre todo en una región hasta hace poco tenida por improductiva del todo. En la Campina, al N. del país, tierra estéril, toda arenales, cubierta de brezos y matorrales, se ha descubierto la existencia de cantidades tan importantes, que la superficie de la capa carbonífera se estima en 1.300 kilómetros cuadrados, casi igual á la de las cuencas actualmente en explotación. Por cierto que la primera mina de la cuenca de la Campina viene de ponerse en marcha desde hace poco tiempo, en el distrito de Turnhout.

De la destilación de la hulla, producción industrial del coque, gas, alquitrán y otros productos hablaré en el próximo artículo.

R. RUCABADO.

La pedagogía en la Exposición de trabajos escolares

III y último

(Véanse los núm. 238 y 239)

Es hora ya de que saldemos con nuestros lectores, antiguos compromisos adquiridos; ó cuando menos, si esto no es posible, que les ofrezcamos una excusa por la interrupción que han sufrido los artículos de esta serie, con tantos bríos comenzada; la cual habrá sido mucho más corta de lo que se había proyectado. Exigencias de nuestras ocupaciones habituales, que no son felizmente las de crítico, nos impidieron, muy á pesar nuestro, tener listo el tercer artículo para la semana que le correspondía. Otro tanto sucedió en las semanas sucesivas, hasta que, al clausurarse la Exposición, empezamos á perder la oportunidad. Tenemos en cartera numerosas notas de todo lo que en uno ú otro sentido nos llamó la atención en las salas restantes de la exposición; los guardianes de las exhibiciones son testigos de las preciosas horas que dedicamos al estudio minucioso de lo expuesto, declarándonos repetidamente uno de ellos que «nadie se había tomado tanta molestia como nosotros» por conocer aquellos trabajos y objetos expuestos. Bien se ha visto luego, con la falta de críticas técnicas de la Exposición, que ésta, pedagógicamente hablando, no había interesado á nadie; lo cual es sumamente deplorable.

Queremos decir que, si lo creyéramos pertinente, podríamos continuar en estas páginas el estudio crítico de las otras salas de la exposición; lo cual sería muy de nuestro agrado como conducente á los fines de nuestra «lección de cosas pedagógicas»; especialmente cuando, en lo aparecido hasta la fecha, no les había tocado el turno á algunas de las verdaderas «pièces de resistance». Mas sería esta una falsa lección de cosas, sin los materiales á la vista de los alumnos, y daríamos ocasión á que aquellos nuestros contrincantes del «mucho ojo y buenas balanzas» nos pudieran motejar, no sin razón, de «malos pedagogos». Esto aparte de que la materia habrá perdido ya su interés para la mayoría de los lectores, después del tiempo transcurrido. Nos duele, sin embargo, tener que dejar sin el pequeño estímulo de nuestro humilde cuanto entusiasta aplauso á algunos de los expositores, de quienes no hablaremos ya, que demostraron preocuparse seriamente de la innovación pedagógica; mas, á fuer de imparciales, nos abstenemos de citar obras ó nombres á son de elogio, ya que tampoco lo haremos con otras en sentido opuesto. (*)

(*) Un sentimiento de justicia nos mueve á aclarar un concepto publicado en el artículo segundo. Decíamos textualmente, hablando de la Sala 15: «Se exhiben un gran número de dibujos arquitectónicos, muy pulcros, pero cuyo objeto especial no sabemos adivinar.» Habíamos imaginado nosotros, al examinar con cierta rapidez dichos dibujos, que eran todos ellos copias de laminas de arquitectura. Al llamárenos después la atención sobre algunos de ellos y dársenos interesantes detalles sobre su ejecución, pudimos convencernos de su valor. Se trata de unos dibujos que los alumnos han sacado del mismo edificio, tomando medidas y levantando el plano del mismo cuando a 1 ha precisado. Dichos trabajos debían ser presentados á una escuela extranjera de arquitectura.

Deseamos conservar y apreciamos en lo que valen las buenas amistades; y así, al dar por terminada nuestra tarea como críticos pedagógicos de la pasada Exposición de Trabajos Escolares, confesamos que obramos movidos un poco por nuestro egoísmo; ya que callándonos los pecados pedagógicos del prójimo, estamos seguros de que hemos de salvar no pocas amistades profesionales y particulares que de otro modo nuestra palabra hubiera puesto seriamente en peligro. Tratándose de gente de escuela, se necesita ser un gran equilibrista para pasar airoosamente la cuerda tirante de la crítica sin caer en desgracia con algún amigo.

Nuestros inocentes aleteos críticos de pececillo tuvieron la inesperada virtud de turbar algo la tranquilidad casi secular de respetables moles que, por ostentar el carácter de asociaciones religiosas, se creen á salvo de todo proyectil profesional. Los resentimientos acumulados estallaron de una manera por demás indelicada en cierta reunión pública en que ciertos elementos se obstinaron en el monstruoso empeño de querer parir por sorpresa un organismo pedagógico-social que ellos no habían concebido, ante la consiguiente estupefacción de sus burlados progenitores.

(No temas por la intensidad de nuestras campañas por la reforma é innovación pedagógicas, lector que simpatizas con las críticas aparecidas en estas columnas. Las lanzas son de buen acero y no ha de faltar á los brazos vigor para deshacer entuertos pedagógicos.)

Y puesto que hemos aludido á una de las consecuencias desagradables de esta campaña nuestra, séanos permitido mencionar una de las victorias de otra campaña paralela por la enseñanza pedagógica del dibujo, realizada en un diario local con ocasión de la Exposición de Trabajos Escolares, si bien iniciada un año atrás en estas mismas columnas. El dibujo del natural en la escuela elemental, por nosotros patrocinado como substitución al hipócrita dibujo de lámina y sus congéneres, va ganando terreno de día en día. Ya no son sólo los «pioneers» pedagógicos de las escuelas particulares bien montadas los que lo adoptan, sino también conservativas instituciones religiosas de uno y otro sexo dedicadas á la enseñanza. En la revisión de valores pedagógicos que estamos llevando á cabo en formas diferentes, hemos conseguido demostrar satisfactoriamente la inconsistencia del antiguo método de enseñanza del dibujo en nuestras escuelas, dando al propio tiempo una orientación general sobre el nuevo método, la cual ha sido perfectamente comprendida por espíritus selectos en todos los cuarteles pedagógicos.

Como en este bienaventurado país de los contrasentidos apenas si se conciben las campañas desinteresadas, sin móvi-

les ocultos, y la misma sinceridad con que se lucha puede ser tomada como prueba de hipocresía, nos conviene fijar, una vez para siempre, de una manera clara y contundente, cual sea nuestra posición exacta en este reformismo pedagógico en que andamos metidos desde hace ya algún tiempo. A ello dedicaremos el próximo artículo que vamos a publicar en estas columnas, y con él es-

peramos convencer que laboramos para su bien á algunos que, sin conocernos, ó conociéndonos muy superficialmente, les es grato mirar con cierto recelo nuestra actuación pedagógica.

ELADIO HOMES

RON BACARDÍ

Notas al margen

Libros catalanes

Manuel de Montoliu.—ESTUDIS DE LITERATURA CATALANA —S. C. d'Edicions.—Barcelona 1912.

Entre los recuerdos de mis emociones literarias, siempre guardaré como uno de los más puros el de la primera lectura de *Les-sing*.

Bien puede decirse que no se tiene noción exacta del valor integral de la crítica hasta haber penetrado en el espíritu de hombres formidables como el magno autor de la *Dramaturgia*, capaces de orientar toda la literatura de un pueblo y definir la vocación de una raza.

Pero no siempre les es dado á los pueblos un creador de esta índole. Acostumbra más bien la crítica ser resultado antes que motivo de una madurez cultural. O bien ser resumen de un momento espiritual caracterizado ya, y programa de nuevas actividades en la evolución mental.

Así podríamos decir que todas las épocas de transición tienen en un crítico su más vivo representante.

Un crítico, artista naturalmente. No uno de aquellos buenos señores á quienes las preceptivas que estudian nuestros alumnos de instituto, exigen amor sincero al arte...

El crítico debe anticiparse á las nuevas generaciones; y mal podría hacerlo si á la plétora de vida que recibe de su tiempo, no juntara el aliento de su inspiración.

Hasta el presente, no había producido nuestro renacimiento ningún crítico, porque no se había producido ningún estado de madurez. Ixart se resiente de la inconsistencia de su generación. Fracasó porque no supo anticiparse, ó no se lo dejó la muerte prematura.

Otros nombres ilustres, representan mejor aspectos que síntesis de nuestra civilización naciente. De Juan Sardá y Soler y Miquel á D. Miguel S. Oliver se ha formado entre nosotros una verdadera escuela de periodistas; con tal fuerza y honestidad, que se ha impuesto á la conciencia peninsular colectiva.—(Es bueno recordarlo en estos días en que los grandes rotativos parecen olvidar su contenido moral y la propia prensa catalana se desvía del camino de ejemplaridad que le señalaron sus maestros.)—De Milá y Fontanals á Rubió y Lluch y sus discípulos del *Instituto de Estudios* ó de los *Estudios Universitarios Catalanes*, se ha formado una tradición erudita á la cual se han acogido y de la que se han nutrido los investigadores y polígrafos castellanos desde Menéndez Pelayo.

Ya Milá y Fontanals supo *sistematizar* y ofrecernos un *Cuerpo de doctrina* en aquellos tiempos en que dominaba la improvisación lírico-arqueológica ..

De Martí d'Aixelá y Llorens y Barba á Eugenio d'Ors y Carreras Artau se ha esclarecido el contenido filosófico de la raza.

Y, sin embargo, estos y otros que podrían insinuarse, son aspectos.

Hoy, el momento parece favorable á la aparición del *crítico*. Es más; creo yo que (—aparte la estupenda y selecta aportación especulativa de Diego Ruiz, no apreciada como se merece—), tenemos en D. Manuel de Montoliu el primer crítico de nuestro renacimiento.

No le falta inspiración creadora. Sirvan de prueba sus poesías y la traducción catalana de la *Vita Nuova* del Dante.

Ha recogido el entusiasmo de los tiempos de iniciación catalanista, y se ha anticipado á la disciplina de la novísima juventud y á su formación rigurosamente científica.

De las tertulias de *Catalunya Nova*, que recuerda Santos Oliver en el prólogo á los *Estudios de Literatura Catalana*, hasta las aulas de filología en las Universidades alemanas ¡cuánta elaboración integralmente vivida!

Gracias á esta amplitud de vida espiritual, posee D. Manuel de Montoliu el don de la unidad.

El libro que motiva estos comentarios, es diverso y de procedencia dispersa el contenido que lo integra. A pesar de lo cual guarda aquella rara y elevada unidad.

Se adivina claramente en el autor un pensamiento inicial. Y siguiendo su desarrollo surgen las diferenciaciones de la trabajosa formación de nuestra literatura catalana, con tal claridad y tan generosa agudeza en multiplicarnos su eficacia y significación, que llega á parecernos un descubrimiento la noticia de nuestro caudal.

Los estudios de Costa y Llobera y Apeles Mestres, por ejemplo, son definitivos.

La preparación de D. Manuel de Montoliu es suficientemente sólida para mantener sin menoscabo de su *valor personal* el constante objetivismo de sus apreciaciones.

Y esta es otra de sus mejores cualidades y la que más le ayuda á fijar con mayor precisión el sentido de una época ó de una personalidad.

Nunca juzga á través de sí mismo. Sabe colocarse identificándose (sin jamás sacrificar su originalidad), con lo juzgado.

Por esto no contienen valores depresivos sus trabajos. Ni el instinto de parodia ó la burla grosera, ó la incapacidad afectiva, azotes de nuestro pueblo, han mancillado en lo más mínimo la pureza serena de su obra.

El señor Montoliu realiza una verdadera reintegración del valor etimológico y esencial de la palabra crítico.

De ahí la trascendencia de sus estudios. Hasta ahora, criticar equivalía á censurar

ó á mucho menos. Peores que carabineros de la Aduana llamó á ciertos pretendidos críticos de nuestra tierra un eminente autor contemporáneo. Sin respeto y sin guantes,—decía Eduardo Marquina,—se apoderan de nuestro equipaje literario y lo manchan con su torpeza turbia.

Han llegado á la bajeza muchas veces; y aunque es sabido que según de quien viene no lastima y que el insulto suele ser el bautismo de la gloria, á tan bajo nivel ha descendido y con tanto desenfado se han servido de él, (aún ostentando categorías elevadas), algunos, que sólo la dignidad de un hombre de solvencia profesional puede redimir tan infimos desacatos.

La obra de Montoliu, es en este sentido purificadora.

Y, además, admirablemente justa. No sólo ayuda á comprender, sino que á la vez repara muchos pecados de omisión.

Hemos padecido en Cataluña los dos extremos: Primero, una fiebre glorificadora. Todas las medianías alcanzaron la eminencia. Luego, el desdén. Hoy los estímulos vienen de fuera y la guerra insidiosa muévenla los amigos.

Idénticamente desmesuradas fueron las pasiones de antaño y son las indiferencias y envidias de hoy.

Pero unas y otras guardan su contenido. Parece ser que la literatura catalana entra en una nueva era después de sucesivas evoluciones.

Manuel de Montoliu nos da la medida de su valor.

Yo creo que tenemos el deber de ayudar.

ALTAS NOVEDADES

para entretiempo y verano de las más importantes fábricas.

Plaza Sta. Ana, 24
y Capellans, 17.

Sastrea LA EUROPEA



PRECIO FIJO

le. Y si la *Societat Catalana d'edicions* que ha publicado la primera serie de sus *Estudis*, no puede encargarse de las sucesivas, misión nuestra es la de emprenderla.

De tal manera que no se interrumpa la continuidad y se facilite á ser posible una sistematización cronológica que favorezca la unidad espiritual de tan notable empresa.

Sólo así llegaremos á percibir nuestra propia voz y á saber obedecer nuestra vocación.

Bien valen los estudios de Montoliu por unos Ejercicios espirituales.

Joseph R. Carreras Bulbena.—ESTUDIS BIOGRÁFICS Y CRÍTICS DE CATALANS ILUSTRES. *Antoni de Villarreal, Rafel Casanova y Sebastià de Dalmau.*—*Barcelona editorial Barcelonesa 1912.*

Al interés del tema, junta este estudio el doble encanto de la seriedad científica y de la perfección literaria.

Resolviéndose el conjunto por vías de selección.

Véase cómo.

El interés no es de mera curiosidad histórica, sino que atañe á lo más vivo de nuestra biología nacional.

El triple prestigio de los nombres que nutren su contenido, perdura todavía á través de nuestra evolución actual y es suficientemente fuerte para resistir, sin contradecirlas, las corrientes de optimismo que gobiernan hoy nuestra vida.

El señor Carreras Bulbena ha sabido librarse del peligro de arqueologismo anecdótico buscando la significación ejemplar de los tres héroes estudiados.

Lo cual ha servido para realzar todavía más la seriedad científica de su trabajo.

No se ha ceñido exclusivamente al documento; ha buscado también la enseñanza. Y más que la enseñanza erudita, su eficacia pragmática.

Así el documento nos atrae como algo actual, viviente y participante de nuestro propio ser.

Y asimismo, el investigador que nos expone el resultado de sus trabajos, participa del soplo divino del artista creador.

La perfección literaria, deriva naturalmente de la construcción interna del libro dentro la unidad más severa y al mismo tiempo más rica en aspectos.

La desarticulación espiritual, (perdónese-me el juego de palabras), pesa como un castigo sobre la inmensa mayoría de los estudios histórico-monográficos que tanto abundan en nuestra producción.

De ahí que persiga á sus autores la fatalidad de aparecer siempre como meros aficionados.

Hay excepciones, naturalmente. Don José R. Carreras Bulbena es una de las más notables.

Sus obras tienen estructura. No es composición, sino equilibrio su perfección literaria.

Resultado de una elaboración que en la plenitud encuentra su propia forma.

Recuérdese aquí, para mayor confirmación de cuanto lievo dicho, la admirable impresión de conjunto del sitio de Barcelona, página preferente del libro.

Y admírese como un libro, al parecer un folleto, casi impertinente en su presentación, de tan modesto, no será jamás obra de vulgarización; sino fruto selecto dedicado á los gustos más exquisitos y exigentes.

ROYAL

Rambla Estudios, núm. 8

Todas las tardes Té - concierto

== Souper-concert á la salida de los teatros

RESTAURANT

== Menú desde 5 pesetas ==

El Salón más elegante de Barcelona para banquetes y lunchs

Por vías de selección, como noté al principio...

Angel Guimerá.—GLORIOSOS.—(*Joies literaries*) *Edició d'homenatge dedicat als nois de Catalunya.* Barcelona Imp. L'Anuari.

Dados á gobernar desde las columnas de la Gaceta, á raíz de una cierta campaña en pro de la formación del fervor patriótico colectivo de los niños en la escuela, los Poderes Públicos estimaron resuelto el problema del entusiasmo decretándolo oficial é imponiendo un himno á la bandera debido á la pluma de un ciudadano tan buen señor como mal poeta.

Lo peor del caso fué la diligencia con que maestros y maestrillos se sintieron oficialmente librados de todo ulterior deber relacionado con la integración espiritual del patriotismo escolar por obra y virtud del himno desdichado que hicieron aprender á los niños y cantar con la misma soñolienta entonación que dan al recitado de las tablas aritméticas ó á las invocaciones tradicionales:

Dos por dos cuatro

¡Salve bandera de mi patria, Salve!

Iluminad, Señor, nuestro entendimiento...

Todo es igual; enormemente frío y triste. Tragicamente automático como si los niños no tuvieran alma.

Pero todavía en Cataluña el buen sentido tradicional pudo proteger la espiritualidad de los escolares gracias á la prudencia de los maestros.

Con lo cual al evitarse el fracaso, se sintió con mayor energía la falta de una promoción afectiva de entusiasmo, de la misma manera que antes, á raíz de los decretos del señor Conde de Romanones contra nuestra lengua, se dejara sentir la falta de un instrumento de difusión y conocimiento del catalán entre nuestros niños.

El libro *Gloriosos* del eximio D. Angel Guimerá, editado por la Comisión del homenaje al poeta, señala el primer paso hacia la doble satisfacción de aquellas necesidades.

Nadie mejor que Guimerá tan grande y tan infantil en su arte; tan generoso y vehemente en su expresión, podría mover el entusiasmo de los escolares y desvelar su interés y su amor por nuestra lengua.

Y ningún tiempo más en razón, para realizarlo, que el nuestro en que se rectifican los viejos procedimientos y una juventud

generosa, (al frente de la cual merecen nuestra admiración los Eladio Homs, Palau y Vera, Bardina, Ainaud, Galí, Vila, etc.), prepare el advenimiento de la pedagogía nueva. Parece providencial el hecho de que hayan casi coincidido en su aparición el folleto del Colegio *Nuevo Mont d'or*, y el libro de Guimerá.

La selección efectuada por la Comisión del Homenaje, es acertadísima y habilmente encaminada á facilitar la comprensión de los niños. El máximo fervor patriótico, la más viva y fresca ingenuidad popular; la más brillante potencia descriptiva de Guimerá, resplandecen en las páginas de la antología, sin que ni un punto deje de ser alegre y optimista la emoción y sin que se deslice en ella ninguno de los atrevimientos líricos del *padre y maestro mágico* de nuestro romanticismo.

Conviene ahora que el optimismo sea inicial, y sirva el éxito del libro para estimular la preparación de nuevas obras y antologías catalanas dedicadas á los niños.

Esta actividad es inédita aún, entre nosotros.

Urge apoderarnos de ella y revisar toda la literatura editorial desdichadísima, de gran consumo en las escuelas y centros docentes.

¡Cuántas veces el libro detinado á premio, es para el niño su mayor castigo!

De nosotros depende la fuerza de las futuras generaciones; y también en significación catalana.

No nos dejemos invadir más.

Gloriosos es un bello título. Sea asimismo un lema eficaz, y tendrán un valor profético las nobles palabras de Maragall en la dedicatoria del libro que ha motivado esta nota.

Anfós Par—LO REI LEAR.—*Traducció de la tragedia de Guillermo Shakespeare—Asociació Wagneriana.*—Barcelona 1912.

Ante el hecho de importaciones literarias tan notables como la que acaba de realizar D. Alfonso Par, no cabe ya el menor asomo de duda en nuestra convicción de la vitalidad del catalán no sólo como lengua histórica sino también como idioma moderno expresivo y circulante en todos los mercados de la cultura mundial.

Porqué no se trata ya de una traducción más ó menos directa y fiel, sino de una verdadera incorporación.

En la bibliografía shakespeariana no son nuevos los ensayos de adaptación al catalán. Recientemente la *Biblioteca dels grans Mestres* editado por la casa Domenech. (en curso de publicación todavía), emprendió la

traducción de las obras completas del gran William coincidiendo este esfuerzo con el de las aportaciones del señor Bulbena y otros en catalán y con el de las traducciones castellanas emprendidas por *La Lectura* de Madrid bajo la dirección de Benavente y por la casa Seguí de Barcelona bajo la dirección de Cipriano de Montolíu.

Pero la obra de Alfonso Par, representa mucho más.

Las recientes ediciones que acabo de mencionar constituyen á lo sumo una merítisima revisión de los errores y desaliños contenidos en las ediciones de la Biblioteca *Arte y Letras*, y otras incluso la versión de Hamlet por Moratín.

D Alfonso Par, á la noble misión de una mayor escrupulosidad literaria y artística ha sabido juntar el estímulo de una verdadera obra de cultura. Es del espíritu de Shakespeare que urge la transfusión. Y por lo tanto, no basta el texto de sus obras sino que es necesario familiarizarnos con su escuela.—Así la eficacia del Derecho Romano en todas las legislaciones fué obra de la escuela.—Así también la eficacia de Shakespeare aparte del aliento genial, débese á los comentaristas y glosadores.

Alfonso Par, ha sabido recoger y acaba de ofrecernos el rico caudal referente al *Rei Lear*.

Doy á su traducción un doble valor de ejemplo personal y social y una gran trascendencia siempre que no aislemos la actividad inicial.

Convendrían colaboradores tan generosos como el propio traductor.

Entonces constituiríase enseguida un núcleo de aplicaciones y la labor de D. Alfonso Par, sería de verdadero magisterio. La sociedad de estudios shakespearianos realizaría campañas tan intensas, extensas y eficaces como nuestra benemérita Wagneriana propulsora de la edición del *Rei Lear* al margen de la cual con verdadero fervor escribo esta nota.

Libros castellanos

Pío Baroja.—EL ÁRBOL DE LA CIENCIA—Biblioteca *Renacimiento*.—Madrid 1911.

¡Qué escritor de raza, ese Pío Baroja!

Hay que emparentarle con la tradición, por encima de la innumerable artificialidad de una buena parte de la producción castellana del siglo XIX y aún de casi la totalidad de la producción actual castiza á fórmula, ó entregada á un comercio ilícito de banalidades y groserías.

¿Antecedentes de Pío Baroja?

Después de los clásicos picarescos tal vez los encontraríamos en escritores casi olvidados cuya memoria sabe resucitarnos Azorín, otro hombre de raza, con noble empeño de reparar tanta injusticia.

Pero, ¿que importan los antecedentes literarios?

Lo esencial es él mismo con su formidable bagaje de humanidad y su crueldad de niño y su piedad de hombre mayor y su inquietud dominadora.

El máximo valor de Pío Baroja es este: No ser nunca indiferente.

Todo interesa en sus libros. Lo mismo la caracterización breve y honda de sus múltiples personajes, que el desorden descriptivo; lo mismo el diálogo duramente cortado é insinuante, que las largas teorizaciones ingenuas.

El árbol de la ciencia resume el contenido de la labor artística de Pío Baroja.

La lucha por la vida, (que es el tema central de toda su producción) en un firme sentido integral dispone toda la trama del libro y ordena su desarrollo. Con los mismos prejuicios y pesimismo, personales ó influidos por la lectura, que se advierten en otras obras del propio autor, y á la vez con la misma amplitud psicológica y solidez mental que se admira singularmente en la segunda etapa de su genio á partir de *Camino de perfección*.

Mucho se escribe hoy en prosa castellana. Pero libros tan llenos y jugosos como los de Pío Baroja, pocos alcanzarán la inmortalidad.

Entre los más recientes, y lo nombro aquí por la significación paralela que puede tener con la novela de Baroja, *Camino de perfección*, antes citada, merece mis predilecciones *La pata de la raposa* de Pérez de Ayala, de quien hablaré en una de mis próximas crónicas, lo mismo que de Rafael Leyda, uno de los espíritus más cercanos al de Pío Baroja.

J. M. Tous y Maroto.—DE LA ISLA DORADA.—*Postales y Bocetos*—Imprenta *Amen-gual*.—Palma de Mallorca.

Conocíamos y apreciábamos desde hace mucho tiempo las bellas cualidades literarias que reúne el señor Tous y Maroto.

Como poeta catalán ha legado á nuestra literatura las mejores páginas de su inspiración discreta.

La discreción no acostumbra ser cualidad de nuestros poetas. En el señor Tous y Maroto constituye una originalidad. Tan rica es en matices espirituales de honda y serena dulzura; y tan viva en emotividades descriptivas de la más evocadora sugestión melancólica.

La personalidad del poeta gana en este libro de crónicas literarias que acaba de publicar, nuevos aspectos. Surge el periodista brillante, nervioso y vario, siempre literato y hombre de gusto, en el que predomina, como en el poeta, la característica evocadora y sentimental, aunque velada frecuentemente por las dificultades de una lengua muy cuidada pero que no parece ser la materna nodriza del autor.

Al fin, siempre será el castellano, por bien que lleguemos á conocerlo, un idioma libresco para los catalanes.

BIBLIOTECA DOMÉNECH—Barcelona.

Sigue esta Biblioteca el curso normal de sus publicaciones fiel al criterio, un poco literario, un poco burgués, pero siempre honesto y agradable, que se impuso al comenzar.

Entre las obras que nos ha ofrecido últimamente, doy mi preferencia á las versiones. Las novelas originales de *M. Sawa* (*Historias de locos*) y de *Luis G. Hurtas* (*Ansias de vida*) parecenme vulgares. Es decir, menos que mediocres.

En cambio, entre las traducciones, sobresale la notabilísima de JERUSALÉN EN DALECARLIA, de *Selma Lagerlof*, (por D. Pedro Llerena); que nos hace entrar en conocimiento de tan fuerte escritora y en el sentido múltiple de su obra caótica como una Teogonía y clara como una tradición popular; participante al mismo tiempo de la pintoresca variedad de un libro de caballerías, y de la monotonía de una proclama social y religiosa; del espíritu de la fábula y de la potencia descriptiva de un Gogol, el de *Tarras Bulba*...

Merecen también mis simpatías la traducción de NERTO, de *F. Mistral*, (por *Morales San Martín*); la de LA VOZ DE LAS CAMPANAS, de *Dickens*, (por *Melchor Casas*), y la reciente de NUESTRAS HERMANAS, de *H. Lavellan*, el más francés y el más escritor de todos los escritores franceses de banalidades, (por *A. de la Pedraza*).

La presentación, escogida; y las traducciones cuidadas como es ley en la Biblioteca Doménech.

EDUARDO DIESTE

Quiero escribir otra vez mi elogio breve al margen de un libro singular que lleva por título una lámina de Hans Pellar, está impreso por la Casa-Imprenta Artística de don Juan J. Dornaleche, de Montevideo, y ostenta la firma del señor don Eduardo Dieste.

Merece este escritor mis fervores desde la publicación de *Leyendas de la música*.

De entonces acá todavía se ha definido su instinto patricio y el noble equilibrio de un arte libre de toda concesión al gusto dominante.

Diríase frío, el arte de Eduardo Dieste y os deja atormentados.

La igualdad perfecta de este libro, ¿no es acaso una duda inquietante y movida?

A pesar del reposo de lo que podríamos llamar su arquitectura verbal, ¿no canta en él una música lejana y exótica?

Libro *modernista*, dirán muchos.

Libro para estetas que no lean jamás la prensa diaria.

Juan del Encina—EL AUCTO DEL REPELÓN.—Edición crítica por *Alfredo Alvarez de la Villa*—Librería *Paul Ollendorff*.—París.

Entre sus muchas publicaciones destinadas al gran público, la casa Ollendorff sabe ofrecernos de vez en cuando libros como este, en el cual los estudiosos encuentran mucho que aprender y los eruditos mucho que admirar.

Avaloran el texto del famoso auto de Juan del Encina las sabias y documentadas observaciones críticas del Sr. Alvarez de la Ville, apoyado en la autoridad de *Morel-Fatio* y *Menéndez Pidal*.

J. M. LÓPEZ PICÓ

CHAMPAGNE NOYET

—Premiat en totes les exposicions á que ha concorregut—

cavas "Els Pujols"

Comarca del Panadés

El Congreso de Educación Moral de la Haya

Moral y Enseñanza de la Moral

En este momento se está celebrando en La Haya el segundo Congreso de Educación Moral, y hombres de buena voluntad de todos los países, de todas las religiones, de todas las opiniones políticas y sociales se reúnen para aportar sus respectivas labores, pensamientos y orientaciones en pro de la recta formación de los hombres.

Hemos recibido los dos primeros volúmenes publicados por la Secretaría del Congreso en los que se contienen todas las memorias correspondientes a los temas siguientes:

PRIMERA DIVISIÓN: La educación moral y la formación del carácter desde diferentes puntos de vista:

A, *confesionales, liberales, no-confesionales*, es decir, desde los puntos de vista de las religiones positivas, de las tendencias religiosas no adheridas a religiones positivas, y de aquellos que consideran la moral como independiente de la religión.

B, *desde los puntos de vista sociales y nacionales: la formación de la voluntad.*

C, *desde el punto de vista práctico.*

SEGUNDA DIVISIÓN: La educación física como medio de formación del carácter.

Está comprendida en esta división la educación militar, los trabajos manuales y la educación social.

Inútil decir que la mayor parte de memorias reunidas son interesantes, de manera que constituyen una rica colección de ideas y de esfuerzos para procurar el mejoramiento eficaz de los hombres según los diferentes aspectos y puntos de partida de los participantes. Es una nota digna de mención el buen número de católicos que intervienen en el Congreso. Nos complacemos en dar á conocer, en traducción ó extracto, alguna de esas importantes memorias en las cuales vibra la palpitación de la gran lucha característica de la época novísima: la lucha por la moral.

En la primera división nos ha llamado la atención la memoria presentada por el filósofo francés contemporáneo M. Emile Boutroux, cuyas teorías, como es sabido, señalan un avance hacia un espiritualismo definitivo en la ciencia, y al mismo tiempo un respetuoso retroceso de la ciencia ante los derechos de la creencia. «El hombre que reflexiona sobre la ciencia es llevado á atribuir una realidad á su propia vida; y el hombre que quiere vivir plenamente la vida humana debe creer en el deber, proponerse lo perfecto como modelo y sacrificarse por el amor. Pero obrando así no tendría mas remedio que acoger en su alma á lo que se llama religión.» (De la Antología publicada por Michaud, París, 1911. P. 175, etc.)

La primera parte de este trabajo afirma categóricamente la necesidad de una enseñanza intelectual de la moral como complemento de la educación ó entrenamiento moral; es insuficiente que el hombre practique el bien: es necesario que tenga conciencia clara de su deber «concreto, positivo, actual.»

En la segunda parte, sin llegar á conclusión alguna, examina los derechos del Estado y del individuo acerca de la enseñanza de la moral en la escuela. Discute la autoridad que el Estado se arroga para la imposición de una educación moral limitada á máximas sin postula-

do. Puesto que es el «postulado—la idea original de todo sistema moral—el alma misma de los preceptos morales, la clave de su significación, el principio de su existencia y de su eficacia.»

Pero á su vez, la educación particularista debe tender á consagrar á todos la fuerza que el hombre recibe de una unión íntima y personal con el Principio de todas las cosas.

Mas, Mr. Boutroux se detiene en su camino. La enseñanza pública, el Estado, «no debe jamás ahogar al individuo, sin el cual lo universal es letra muerta.» Sin embargo, no pasa de estatuir que «la neutralidad que el Estado practique no sea cerrada, celosa y negativa, sino abierta, cordial y positiva» puesto que el interés común y la conciencia pública tienen asimismo sus derechos. En este equilibrio funda el equiparamiento ético de las posiciones racionalista y pragmatista.

Nosotros, que hemos llegado á tener ideas concretas acerca de esto, no por esto desperdiciamos el alto valor de semejante planteamiento en el punto en que Mr. Boutroux lo deja, como equiparando las dos motivaciones, las dos morales. Fuente es esta, de meditación y de reflexiones forzosamente provechosas.

R.

I

Es tema usual de la conversación, las relaciones entre la moral y la enseñanza de la moral; y la opinión más generalizada es que los pedagogos se hacen vanamente una ilusión respecto á la eficacia de sus definiciones, sus análisis y demostraciones en materia moral; que estas sabias lecciones se dirigen á la inteligencia y á la memoria pero que la moral concierne á la voluntad, á la conciencia, al alma, al corazón, al poder de trabajar; y que la idea aun cuando fuera perfectamente clara é inteligible no determinaría la acción como no llenaría la bolsa vacía una operación aritmética.

Cosa notable; uno de los mayores pensadores que produjo la humanidad, Sócrates, profesaba una opinión completamente contraria, á lo menos en apariencia. Enseñaba él en efecto, que la virtud se aprende, que moralidad y ciencia moral en definitiva son una misma cosa.

Paradoja, se objetará; y realmente, Sócrates en persona hubiera condenado esta doctrina en lugar de sostenerla, si hubiera visto interpretar, como con frecuencia se hace, en el sentido, que un conocimiento puramente intelectual del bien basta para engendrar su práctica.

Pero no era este el pensamiento preciso del filósofo. Este, en realidad, colocaba la condición de la misma ciencia moral en el dominio sobre sí mismo (*egkrateia*) el cual es propiamente, virtud de la voluntad. «¿No te parece, decía Sócrates á Euthydemus que la falta de dominio sobre sí mismo quita á los hombres el medio de adquirir esta misma ciencia que es el mejor de sus bienes?» Quería decir la ciencia del hombre, la ciencia moral. Y, partiendo del parentesco esencial en la naturaleza humana, entre la razón y la voluntad, creía que una voluntad verdaderamente libre, completamente sincera, no podía faltar, si procuraba

orientar la inteligencia hacia el estudio de la verdad moral, conformándose con los dictados de la razón así iluminada.

Esta percepción de Sócrates es profundamente justa. En moral el intelectualismo y el voluntarismo son falsos uno y otro cuando pretenden prescindir el uno del otro. Ni la idea abstracta de virtud puede crear la virtud, ni el desarrollo puro y simple de la voluntad no puede garantizar el carácter moral de la acción.

Moralidad es esfuerzo, buena voluntad, dominio sobre sí mismo, amor al ideal, riesgo, perseverancia, olvido de remuneración; y esto no se aprende. Pero es, al mismo tiempo, conformidad á las condiciones de la existencia de la sociedad en que se vive, respeto á las tradiciones convertidas en leyes, acuerdo con los otros hombres, inserción de la acción del individuo en la obra común; y esto se aprende.

Los hombres llevan hasta la manía el hábito de razonar su conducta. Los criminales más odiosos demuestran con lógica desconcertante que no han tenido otro móvil que vengar la justicia y castigar un crimen de un individuo ó de la sociedad. ¿Son puros sofismas, enteramente elaborados, para justificar actos completamente impulsivos? Estos sofismas, en realidad no son solamente efectos, sino causas. El hombre se engaña á sí mismo combinando el razonamiento y la impulsión, y sus engaños le conducen. La prueba que la pasión ó el instinto de sus razonamientos, es que la lógica pura y simple, el acuerdo formal de los conceptos entre ellos, la consecuencia completamente abstracta de un sistema de ideas, tiene frecuentemente sobre nuestras determinaciones una influencia decisiva. El eterno paralogismo humano, es la confusión de la forma con el fondo, es la inducción que de la lógica pasa á la verdad. Ciertamente que en todo instante la inteligencia es la engañada del corazón, pero el corazón no es con menos frecuencia engañado por la inteligencia. Pascal ha dicho: «Trabajemos en pensar bien; he aquí el principio de la moral.»

La moral, pues, es inseparable de la enseñanza de la moral. El hombre no puede cumplir su deber si lo ignora; y solamente por medio de la enseñanza puede conocer su deber concreto, positivo, actual.

Pero, por otra parte, la enseñanza de la moral está, como pensaba Sócrates, pendiente á la misma moral. No se da en su realidad, que es espíritu y vida, no se recibe de una manera eficaz, sino por espíritus animados de disposiciones morales, capaces, por su buena voluntad de tender á la inteligencia, y á la realización de la voluntad buena.

II

Siendo tales las condiciones de una enseñanza justa de la moral ¿cómo y dónde esta enseñanza deberá darse?

Cabe según nuestro modo de ver, respecto á este particular distinguir la escuela pública y la escuela libre ó familiar.

La escuela pública presenta dos caracteres, que importa tener en cuenta. Primeramente tiene detrás de sí la fuerza y el prestigio del Estado. Y en segundo término actuando en nombre del Estado, es decir, de representante legal de los intereses comunes de todos, ello implica, respecto á las partes esenciales de la enseñanza que da, unidad de doctrina y uniformidad.

¿Qué consecuencias resultan de estas condiciones, respecto á la enseñanza de la moral?

Parece que estos mismos caracteres fijan á la escuela pública, no solamente la misión de co-

laborar, generosamente á la enseñanza de la moral, sino el monopolio de esta enseñanza. El Estado, diremos, es ó será desde ahora lo que antes fué la Iglesia; la encarnación de la conciencia colectiva. A él, pues pertenece, como antes á la Iglesia, formar el espíritu y la conciencia de todos los miembros de la comunidad.

Hábil construcción lógica; poco conforme sin embargo, con la idea que cada día más claramente la humanidad se forma de su naturaleza y de su dignidad.

Se trata de una enseñanza que debe en cada hombre abrazar al hombre entero y que para cumplir esta misión dispone de la fuerza pública. Pero si delante de la Iglesia que hablaba en nombre de Dios el hombre ha reivindicado su derecho de realizar en su alma la misión directa con el Creador fin y esencia profunda de su alma, ¿cómo podrá abdicar su conciencia, su personalidad completa en manos del Estado potencia humana, que depende de los individuos como los individuos dependen de ella? Solamente un poder omnisciente é infalible podría pretender reducir así á la nada el campo de la libertad de conciencia. ¿Y se está seguro de que las voluntades de tal manera elevadas tendrían todavía valor moral?

Otra doctrina corriente dice que las diferencias que presentan las opiniones humanas en materia moral no alcanzan á las mismas máximas morales, á la moral propiamente dicha, sino y únicamente á lo que se ha dado en llamar los postulados metafísicos ó religiosos de estas máximas. El Estado, creen los partidarios de estas doctrinas, puede sin excederse á sus derechos, enseñar en sus escuelas, este conjunto de máximas sobre las cuales todo el mundo esté de acuerdo. En cuanto á los postulados ó hipótesis explicativas, dejará á todo el mundo libre de concebirlo á su manera; y esta será la parte garantida á la libertad de conciencia.

Débil parte, es verdad; pues la tendencia interna de la doctrina consiste á todas luces en tener por inútiles é imaginarios los pretendidos contrafuertes de este conjunto de máximas, dotadas, según creen, de una certeza propia y conteniendo, en definitiva, las condiciones necesarias y suficientes de toda la vida moral de la humanidad.

Puesta en vigor, esta segunda doctrina debe, temprano ó tarde, confundirse con la primera. Pero también es artificial.

En realidad, máximas morales y postulados metafísicos ó religiosos no son entre sí como un edificio y su andamio. Lo que aquí se llama postulado, hipótesis, contrafuerte, es, en realidad la misma alma de los preceptos morales, la llave de su significación, el principio de su existencia y de su eficacia, el fermento de su desarrollo al través de los mentís de la experiencia y de la diversidad de formas de la civilización. No se podrá sostener que la conducta de los hombres permaneciera igual, tanto si creen, como si no, que al individuo como á tal corresponde una existencia absoluta y naturalmente independiente: cuestión no obstante completamente metafísica por naturaleza.

¿Se sigue de esto que para evitar enseñe algo que no sea universalmente admitido, el Estado debe reducir su programa á algunas verdades banales, vácias é insignificantes?

Esta conclusión no es necesaria. Hay, como hizo notar juiciosamente Jules Ferry, en la humanidad en general, y en una nación dada en particular, un fondo de ideas morales tradicionales, que jamás se ponen sobre el tapete, porque son inherentes á la conciencia co-

CAMISERIA, CORBATERIA y NOVETATS

Géneros de Punt - Especialitat en Camises a mida

Plassa de Sant Jaume, 5 y Bisbe, 2 - BARCELONA

ALOY

mun. Este A. B. C. de la moral, como le llama J. Ferry será legitimamente enseñado en las escuelas públicas.

Y como en realidad éste A. B. C. no se basta, ni nos basta, la enseñanza moral en la escuela pública no sólo tolerará la existencia de una libertad de conciencia que pasa sus límites; sino que respetará benevolamente y fomentará esta libertad. La neutralidad que practique no será cerrada, celosa y negativa, sino abierta cordial y positiva.

La enseñanza pública de la moral, por naturaleza debe dirigirse sobre lo universal, no sobre lo individual; pero evitando ahogar el individuo sin el cual lo universal es letra muerta.

La condición de la escuela privada ó de familia es inversa desde ciertos puntos.

Aquí la preponderancia corresponde, naturalmente, no á la instrucción propiamente dicha, sino á la educación, la cual se distingue por su carácter esencialmente viviente, práctico, particular, personal, individual. Lo que algunos llaman los postulados de la moral: sentimientos, tradiciones, creencias religiosas, ideas metafísicas, son, en estas sociedades fundadas sobre las relaciones personales, utilizadas á cada instante y deben dar origen no solo á conocimientos sino y sobre todo móviles y hábitos de acción.

El escollo aquí, consiste, en el olvido de los derechos de lo universal, del interés comun, de la conciencia pública, del Estado, de la sociedad organizada.

El mismo principio, pues, participando á la vez de la inteligencia y de la voluntad, que impone á la escuela pública el respeto y la simpatía para con las creencias en las cuales los individuos encuentran la fuerza, el entusiasmo y la capacidad para las sublimes demencias, ordena á la escuela libre y a la familia no en-

rrarse en su fé, en sus tradiciones como en círculo estrecho y cerrado, sino conforme al espíritu de la mística religión más elevada, consagrar á la comunidad de cuyos miembros forman parte y al conjunto de la familia humana, las fuerzas que al hombre proporciona la unión íntima y personal con el principio de todos los seres.

Hay dos maneras de concebir el establecimiento de la unión entre los hombres.

Se puede creer que, solamente, los elementos universales y estrictamente intelectuales de la existencia tienen un valor absoluto, y que dentro de esta unidad é identidad pura y simple del pensamiento y de acción es donde se encuentra la forma ideal de la sociedad humana.

Puede admitirse, de un modo contrario, que ningun individuo, ninguna institución humana, posee por entero la sabiduría, y que los hombres y las agrupaciones humanas pueden, por más seguros que esten del valor de sus ideas, ganar al conocer y apreciar las ideas de otros; que así pueden unirse no sólo como semejantes sino en tanto que desemejantes y capaces de completarse reciprocamente.

¿Cual de estos dos conceptos de la vida es más humano y más hermoso?

EMILE BOUTROUX



Economía Municipal

La Reversión de los Tranvías

Cumpliendo lo prometido en el número anterior damos en nuestras páginas un capítulo de la importante conferencia que oponiéndose á la prórroga del plazo de reversión dió el día 20 de Diciembre 1911 en el Ateneo Barcelonés, el concejal D. Juan Nualart, conferencia que ha sido publicada posteriormente en un folleto por la «Societat d'Estudis Economics».

Destina el Sr. Nualart el primer capítulo á poner de relieve la importancia del servicio tranviario y el gran beneficio que la ciudad sacará de la reversión de los tranvías al vencimiento del plazo de concesión que era vigente hasta que el desgraciado acuerdo del Ayuntamiento lo prorrogó para 25 años más. Otro capítulo está destinado á ponderar la inoportunidad del acuerdo. He aquí el índice de los capítulos siguientes, que hoy no podemos glosar aún por falta de tiempo y de espacio.—La Unificación de los plazos de reversión.—Proceso del cálculo para hallar el día de reversión unificada.—La prórroga de las concesiones.—Las compensaciones. a) La unificación del material. c) Tarifa económica. d) Urbanización de la plaza de Cataluña. e) Empedrados. f) Alumbrado. g) Construcción de una fábrica de electricidad.—Riego de calles. h) Canon extraordinario.

Después de examinar estas pretendidas compensaciones para la ciudad en premio de la prórroga de las concesiones, pasa á enumerar las ventajas bien positivas y considerables que para las compañías representa dicha prórroga. Reproducimos seguidamente este capítulo, uno de los más substanciosos del folleto, seguros del interés que encontrará en nuestros lectores.

III

Las ventajas que las Compañías obtienen

Conocida ya la naturaleza de las llamadas compensaciones, vamos á echar una rápida ojeada á las ventajas que se derivan del contrato en favor de las Compañías.

Hay en favor de las Compañías algunas ventajas que se deducen del acuerdo municipal; hay otras que resultan del conjunto de las bases que integran dicho acuerdo y que por lo mismo pasan inadvertidas al primer golpe de vista. Vamos á dedicar unas palabras á las más importantes ventajas que obtendrán las Compañías.

Las que se deducen de la letra del acuerdo son principalmente cuatro, á saber:

- a) Dispensa de afianzar las obligaciones impuestas á las Compañías, salvo en lo que se refiere á la construcción de una fábrica.
- b) Exención de derechos municipales de permiso.
- c) Autorización para establecer remolques en todas las líneas, y
- d) Facultad de variar trazados de actuales líneas.

Las del segundo grupo, ó sea las que se deducen del conjunto de las cláusulas del acuerdo aprobado, son principalmente tres:

- e) Relativa á la amortización de importantes partidas de material fijo y móvil, y
- f) Monopolio de hecho que resultará en favor de las Compañías actuales
- g) Convenio según el cual el Ayuntamiento no podrá aumentar los cánones ordinarios actuales

a) FIANZA

Dadas las varias prestaciones á que vendrán obligadas las Compañías y la heterogeneidad de las mismas, parecía muy natural que el Ayuntamiento exigiera á las empresas de referencia que afianzaran sus obligaciones, cuando menos en la misma forma y proporción con que garantizan las suyas cualquier modesto contratista de un kiosco ó cualquier otro adjudicatario que concurre á una subasta de dos mil pesetas. Sin embargo, al tratarse de las poderosas Compañías referidas el Ayuntamiento no ha tenido á bien recordar ni la duración del plazo de las aludidas prestaciones, ni la naturaleza de las mismas y se ha servido dispensar en este caso una benevolencia y una benignidad que se compaginan muy poco con la nota muy oportuna que el ingeniero ha traído al expediente al recordar que en ciertos casos, tratándose de alguna de sus obligaciones, las Compañías «siempre encuentran motivo para no realizarlas y cuando acceden á ello lo ejecutan de una manera deficiente y empleando en general materiales de la peor especie».

Es cierto que la base 12.^a exige á las Compañías una fianza en garantía de que construirán una fábrica antes del año 1962, pero no recuerdo que para ninguna de las demás obligaciones se exija garantía especial, y por tanto, si con todas las prestaciones ocurre lo que ya ha sucedido con los focos de la Gran Vía, podrá el Ayuntamiento tener la seguridad de emprender una incalculable serie de pleitos que difícilmente habrán terminado en 1.^o de enero de 1972. Todo ello en el supuesto de que en lo futuro no nos depare el porvenir Ayuntamientos que prodiguen á manos llenas la benevolencia de que recientemente se ha dado gallarda muestra, ante la opinión alarmada con motivo del empedrado de las entrevías de la línea de Horta.

b) RELEVACIÓN DEL PAGO DE PERMISOS

Dice la condición 26: «El Ayuntamiento relevará á las expresadas Compañías del pago de los derechos de permiso para la construcción de los edificios que como consecuencia de este convenio deben edificar».

Suponemos que nadie espera que las cocheras y la fábrica de electricidad que las Compañías han de construir consistirán en algún monumento nacional que honre á la ciudad.

Confieso que la importancia de esta exen-

ción es muy relativa; empero dado el cruel rigor con que se agrava á los particulares que edifican en Barcelona, parece muy poco democrático llevar á tal extremo la benevolencia y benignidad cuando se trate de Compañías poderosas y afortunadas.

c) AUTORIZACIÓN PARA ESTABLECER REMOLQUES EN TODAS LAS LÍNEAS

Por razones fáciles de comprender han puesto las Compañías singular empeño en obtener autorización para establecer remolques en sus líneas. No he de exponer aquí la historia de la introducción del remolque en esta ciudad; tampoco quiero ocuparme de las ventajas ó inconvenientes que al público le reporte el remolque; pero sí parece evidente que los remolques autorizados después de la concesión varían substancialmente las condiciones de la misma y por lo tanto parece cosa importante la concesión de los aludidos remolques.

No han debido opinar así los ediles que votaron el acuerdo, cuando establecieron la base 17.^a según la cual el Ayuntamiento concederá permiso para el remolque tranviario por todas las calles de la ciudad, excepto por las Ramblas. Para conceder permiso para remolcar por las Ramblas bastará que se modifiquen las actuales condiciones de vialidad del tránsito rodado de tan concurridas é importantes vías.

Ya comprenderéis que en las calles céntricas, aquellas en las cuales es más embarazosa la circulación, establecerán las Compañías verdaderos trenes, abusando despiadadamente de sus privilegios; nadie se maravillaría de que en algunas ocasiones se disminuya el número de unidades que presten servicio, aunque sea en perjuicio de la rapidez de las comunicaciones.

Lo importante será para las Compañías disminuir los gastos de explotación, y tal vez resulte que perjudicado el servicio aumente el beneficio líquido que las Compañías obtengan de una línea por haber substituído coches motores por algunos remolques.

d) FACULTAD DE VARIAR TRAZADOS DE ACTUALES LÍNEAS

Es, á mi juicio, digna de singular atención la condición 4.^a del acuerdo de referencia, porque de ella se derivan, á mi entender, trascendentales consecuencias.

Sé establece en la condición citada que el Ayuntamiento y las empresas podrán adoptar un plan racional de la actual red tranviaria, teniendo en cuenta la multiplicidad de líneas existentes en algunos trayectos y la probable necesidad de establecer nuevas uniones de líneas.

De ahí resultará que disminuirá el servicio de alguno de los referidos trayectos. Si á esto se limitara el inconveniente que de tal facultad se deriva, no me habría fijado en el mismo. Empero, lo que sí vale la pena de considerar es que desaparecida aquella multiplicidad de vías, las Compañías con una sola vía podrán prestar el servicio que ahora prestan las vías múltiples, y por lo tanto, los gastos de conservación y entretenimiento de vías, al igual que algunos coches y su respectivo personal, será ahorrado por las Compañías, con lo cual el coeficiente de 60 % de gastos que ha servido hoy como fundamento á todos los cálculos municipales quedará disminuído en cantidades nada despreciables y por tanto cabe suponer que, aunque se mantuviera la recaudación actual, se aumentará en cantidad importante

a cifra de beneficios que las Compañías consiguen hoy.

Ignoro la importancia absoluta que numéricamente tenga el beneficio que por este lado puedan alcanzar las Compañías. Mas para dar una idea de la misma permitidme que os presente un ejemplo, arbitrario si queréis, pero útil para fijar la trascendencia que el mismo pueda tener.

Suponiendo que las Compañías obtengan por tal medio un aumento de beneficios de 25,000 pesetas cada año, por medio de la regla de anualidad os será fácil calcular que dicha anualidad constante durante 60 años al 4'50 % forma un capital de 7.237,450 pesetas.

Pero, con serlo mucho, no es esto todavía lo más grave. Si la ley que ha de dictarse para que pueda aprobarse definitivamente el convenio entre el Ayuntamiento y las Compañías, aprueba la actual redacción de la base 4.^a, creo posible que las Compañías, á pretexto de realizar el llamado «plan racional», que no sabemos ahora á punto fijo en qué consiste, coparán, por tal medio, todas las vías que les interesen, impidiendo ó dificultando que terceras personas soliciten nuevas concesiones. El copo lo habrán conseguido en breve expediente sin subastas ni fianzas, con lo cual se habrían substraído facultades del poder público y se habría puesto una poderosa valla á las iniciativas de terceros competidores.

Además de las anteriores ventajas que se derivan de la letra del acuerdo de referencia, os he dicho que hay otras tres que se derivan del conjunto de las cláusulas del mismo, sin que de ellas se rece una palabra en el cuerpo del dictamen. Vamos á verlas.

e) AMORTIZACIÓN DE IMPORTANTES PARTIDAS DE MATERIAL FIJO Y MÓVIL

Cuando hemos tratado lo relativo á la utilización de material fijo y móvil, os decía que el resultado final de lo que se trata de establecer es que fusionadas de hecho las Compañías de tranvías, ha surgido la conveniencia para ellas de unificar todos sus servicios, y en este momento culminante de su desarrollo industrial han querido completar la fortuna que para ellas representa la fusión, teniendo la audacia sin precedentes de pretender que el Municipio les pague el importe de la unificación. Conviene notar que, mediante el acuerdo tomado por el Ayuntamiento, resultará que á medida que vayan siendo inservibles los coches y material estrecho—lo cual evidentemente deberá tener lugar antes de 3, 6 y 10 años,—el Ayuntamiento va pagando el material nuevo, con lo cual las cantidades crecidísimas que las Compañías dedican á amortización podrán ser ahorradas, significando ello un importantísimo motivo de aumento de los beneficios.

Pero notad que si las Compañías no consiguen el acuerdo por el que tanto se interesan, se verán en la precisión de tener amortizadas todas las cuentas que deben serlo el día 23 de febrero de 1947 y, por lo tanto, desde dicho día hasta el 1.^o de enero de 1972, ó sea durante estos 25 años, sólo deberán amortizar el importe de las inversiones que ahora realicen para substitución de material; de lo que resulta que no sólo se aumentan por modo fabuloso los beneficios, sino que se ha perjudicado gravemente al Ayuntamiento, ya que se ha calculado un coeficiente de gastos de un 60 %.

Para convencernos de la realidad de este aserto bastará recordaros que el capital de hoy de las Compañías no llega á 14 millones de francos, y según dicen personas bien informadas, la unificación de vías acaso no llegue á costarle 5 millones de francos (1). Si es así, ved como no habiendo contrato con el Ayuntamiento—y suponiendo que las Compañías no realizan la unificación por su sola cuenta,—resultaría que en 23 de febrero de 1947 tendrían que tener recogido su capital actual inferior á 14 millones, y por tanto haciendo la unificación y gastando en ella los aludidos 5 millones, resultaría que desde dicho día de 1947 hasta 1972 pueden explotar todos los actuales servicios con los aumentos fabulosos que acaso haya experimentado la cifra anual de pasajeros con la sola cantidad de 5 millones de pesetas gastadas ahora en la unificación.

Los gravísimos comentarios que podrían hacerse respecto al particular, no me parecen adecuados en esta solemne ocasión.

f) MONOPOLIO DE HECHO DEL SERVICIO TRANVIARIO

Dado el funcionalismo interno de los actuales Municipios, no tengo gran fe en los resultados que podrían cosecharse con la municipalización de los servicios. Pero no cabe duda que variando el procedimiento interior de los Ayuntamientos y adoptando prudentes formas de municipalización de servicios, la municipalización puede llegar á ser un competidor formidable de las empresas que explotan hoy ciertos servicios públicos.

Pero es más indudable todavía que aun dentro de las condiciones actuales, las Compañías tranviarias han de luchar hoy contra los embates de la iniciativa individual que, discurriendo nuevas líneas y servicios, puede apremiarles con temible competencia. De ahí que tiene un positivo interés para las Compañías actuales llegar á la consecución de un monopolio á su favor que al par que mate la iniciativa individual asfixie la acción posible aunque remota del Municipio.

He de confesaros que, hablando de memoria, no puedo aseguraros que las Compañías entre sus peticiones, formularan ninguna de la cual pudiera resultar el monopolio. Creo que no lo solicitaron.

Empero, del acuerdo consistorial resulta, á mi juicio, el monopolio. En esta ocasión el Ayuntamiento ha sido más papista que el papa.

En efecto, por la condición 4.^a se establece, conforme hemos dicho hace poco, la facultad de hacer un «plan racional» de la red, que no sabemos en qué consistirá, pero es de suponer los móviles que inspirarán la *racionalidad* de referencia; por la condición 5.^a se establece que el Ayuntamiento adoptará los acuerdos convenientes para garantizar en todo tiempo á las sociedades contratantes que otras empresas no puedan emplazar vías en los trayectos suprimidos con motivo del «plan racional», y que las citadas compañías contratantes podrán volver, siempre que se considere conveniente, á instalar tramos de vía allí donde se hubiesen suprimido, de acuerdo con la corporación municipal; por la condición 2.^a el Ayuntamiento se obliga á informar favorablemente toda prórroga que de la supe-

rioridad soliciten las Compañías, y por la condición 13.^a se establece que si alguna vez el Ayuntamiento obtiene la concesión de una ó varias líneas, ENCARGARÁ su construcción y explotación á las Compañías contratantes.

De modo que se adivina fácilmente que dada la extensión de las actuales vías y la prórroga de las concesiones otorgadas ó en tramitación, queda imposibilitada de hecho toda acción de competencia individual, y mediante la obligación que la condición 13.^a impone al Ayuntamiento, queda imposibilitada la acción del Municipio. El monopolio de hecho queda establecido. Las Compañías podrán incluso alegar que ni siquiera lo habían solicitado, pero que el Ayuntamiento llevando su celo hasta límites inconcebibles, ha procurado otorgarles este valioso obsequio. No falta quien afirma que el monopolio acaso valga tanto como toda la red tranviaria actual. Las generaciones futuras deberán á la presente esta triste herencia.

En cambio, bien puede ocurrir que obtenido el monopolio se encarezcan los precios dentro de las tarifas aprobadas. Así ocurrió con la línea de la *cruz roja* de la Gran Vía, cuyos trayectos de 5 céntimos fueron suprimidos tan pronto desapareció la competencia de «La Catalana de Rippers». Hemos visto también aumentar en 33 % el precio del pasaje de la línea de circunvalación. Si á beneficio del monopolio se recargaran algún día los precios del pasaje, tendremos que las rebajas que por las tarifas económicas que de 6 á 8 de la mañana hagan las Compañías las cobrarán del Ayuntamiento; los recargos que establezcan fuera de dichas horas se los embolsarán y será un nuevo *intri* que podrá colocarse como síntesis de la memoria de nuestro famoso Ayuntamiento.

Para que se vea con cuanto cuidado y meticulosidad está redactado el acuerdo de referencia, podéis cotejar la condición 11.^a del dictamen del ingeniero con la condición 13.^a de las aprobadas por el Ayuntamiento. El ingeniero proponía la siguiente redacción:

«Si alguna vez el Ayuntamiento obtiene la concesión de una ó varias líneas tranviarias, PODRÁ encargarse su construcción y explotación á las Compañías que suscriben este convenio», etc.

El acuerdo propuesto por la Comisión y aprobado por el Ayuntamiento, dice:

«Si alguna vez el Ayuntamiento obtuviese la concesión de una ó varias líneas tranviarias, ENCARGARÁ su construcción y explo-

tación á las Compañías que suscriben este convenio», etc...

De modo que las Compañías, si no recuerdo mal, no pidieron el monopolio; el ingeniero propone una facultad para el Ayuntamiento y éste acuerda imponerse una obligación.

g) CONVENIO DEL CANON ÚNICO

Al tratar de las compensaciones ha quedado ya consignado que las Compañías pagarán un canon *único* en lugar de un canon *extraordinario*, con lo cual el Ayuntamiento abandona el derecho de aumentar el canon ordinario actual.

Ya llevo manifestado que á mi juicio, sea cual fuere el valor y la naturaleza de las compensaciones, no debemos aceptar la prórroga de las reversiones. Imaginad que en el día 23 de febrero de 1947 la ciudad adquiriera todas las líneas tranviarias actuales y que le producen el beneficio que actualmente rinden á las Compañías, que hemos calculado será de 2.843,669'70 ptas. Con dicho anualidad de beneficios, á los 26 años, 7 meses y 15 días, ó sea en 8 de octubre de 1973, habríamos formado un capital de 147.436,500 ptas., que es la cifra que en 31 de diciembre de 1911 (importará la deuda municipal de Barcelona Interior). Algunos años más tarde habría podido extinguirse además toda la deuda de Ensanche y la de Reforma.

Yo creí lesivo al interés de la ciudad el convenio que se trata de llevar á cabo. Si la opinión así lo cree, debe organizarse enérgica y resueltamente aprestándose á la defensa de los intereses lastimados por los administradores de la ciudad.

Si vosotros, entusiastas jóvenes de los «Estudios Económicos» y con vosotros la opinión, os agitáis en contra del acuerdo municipal, salvaremos la ciudad, evitando la consumación de los propósitos que se persiguen.

JUAN NUALART.

BRIGHS **SOMBREROS**
ARCHS - 3

La Semana

Nota de actualidad

La Mancomunidad y la Unidad La prensa de estos días anda ocupada por la noticia de la conjura tramada contra el gobierno presidido por el Sr. Canalejas por los elementos viejos del partido liberal con objeto de impedir la aprobación en el Senado de la ley de Mancomunidades.

Atribúyese á los magnates del policéfalo partido liberal, Sres. Montero Ríos, Moret y Conde de Romanones actitudes amenazadoras contra el jefe del actual gobierno, acusado del delito de haber dado satisfacción á Cataluña con la presentación del Proyecto que atiende justas

aspiraciones y se acomoda á la compleja realidad de los pueblos que componen el Estado español.

El señor Cambó ha hecho ante un redactor de *La Veu de Catalunya* declaraciones acerca de este nuevo y forzosamente pasajero aspecto de la política central, manifestando que era del mayor interés patriótico desear la continuación del Sr. Canalejas en el poder para que puedan realizarse los compromisos pendientes, ó sea, hasta que sea ya Ley de la nación la de las Mancomunidades. Ha ponderado el señor Cambó la pequeñez y bajeza de las campañas de los personajes del viejo centralismo, valiéndose de las más anacrónicas y desleales armas

(1) La Memoria leída en la Asamblea general de 24 de abril último confirma este aserto.

de combate para servir al mismo tiempo á su ambición desesperada, á sus celos de político impopular y á su característica mala voluntad para con la región que, la primera de todas, se ha levantado para derribar el regismo de cacicazgo y oligarquía que ahogaba la vida española.

Estas declaraciones del jefe parlamentario del regionalismo catalán han causado sensación profunda. En ellas muestra, como siempre, su conocimiento de la realidad y su sentido de hombre de gobierno. Es insensato, ha añadido, derribar la obra descentralizadora del Sr. Canalejas, cuando la ley de Mancomunidades es la única medida de gobierno completamente á la europea salida de un gabinete español en muchísimo tiempo, como lo prueba la atención dispensada en el extranjero á esta reforma, hasta el punto de que en Francia y en Turquía varios periódicos han recomendado el nuevo régimen descentralizador español para la solución de problemas regionales de nacionalidad ó de raza.

«El Imparcial» y los prohombres liberales que discrepan de la política del Sr. Canalejas vuelven á agitar ahora—único, inútil y estéril argumento—la cuestión de la unidad de la patria, comprometida—dicen—por la ley descentralizadora. Solamente en los caudillos de la política madrileña, puede pensarse y escribirse con semejante criterio. No solamente el ejemplo diario de las grandes naciones que hoy se disputan la hegemonía del mundo, enseña la fortaleza de los Estados á composición plural, sino que la corriente en todos ellos, es á la descentralización y al acuerdo entre las condiciones naturales de los pueblos (lengua, raza, etc.), y la forma ó procedimiento de gobierno, para que las funciones del gobierno arranquen del asentimiento popular y no de una imposición superior. Es curioso ver precisamente á elementos liberales combatiendo con saña el espíritu regional, cuando la personalidad de los pueblos, puede considerarse, aparte de otros orígenes, como una consecuencia de los principios democráticos. Los que otorgan al individuo el libre ejercicio de su voto, no pueden ni aún doctrinariamente, en el punto á que hemos llegado con respecto al ejercicio de las libertades, oponerse á que los individuos que son y se sienten pueblo, que son y se sienten definidos y distintos de otro pueblo, reivindiquen á su favor un gobierno acomodado á sus necesidades peculiares, por no decir á su voluntad.

«El Imparcial» en su obcecación centralista llega á decir que el problema de las nacionalidades de España está hace siglos resuelto por los españoles de buena voluntad, sin considerar que el mismo empeño que pone en negarlo afirma y confirma la existencia de la cuestión. Para este diario y la gente que lo redacta y le da calor, el mundo no alcanzan más allá de la mesa del café en que escriben ó de la peña donde charlan.

Un pequeño viaje por esa Europa que invo-

can nuestros liberales que quieren gobernar un país platónicamente desde los pasillos del Congreso (sistema absolutamente antieuropeo) nos ha puesto en contacto con hechos que demuestran elocuentemente que el mundo marcha por otros caminos de los que los decrepitos centralistas madrileños quisieran. Así les enseñaría como á pesar de un odio de razas mucho más agudo de lo que en España haya sido jamás entre castellanos y catalanes, no impide la mayor y más absoluta armonía entre flamencos y vallones en todas las cuestiones que afectan á la política general de la Bélgica, en todas las manifestaciones de la vida pública y de la cultura en que el decoro nacional impone una unanimidad perfecta. Pero que esta admirable educación política y este espíritu de armonía nacional, de tanto mayor mérito cuando más profundos rencores detiene y oculta, es á posteriori de unas concesiones, sobre puntos más vivos y entrañables (p. e. la cooficialidad de ambos idiomas, las voces de mando flamencas en los oficiales wallones del ejército que manden á soldados flamencos, etc.), que las concesiones de índole administrativa, de la Ley Mancomunidades.

Piensen los de «El Imparcial» que si es por ejemplo, un espectáculo edificante y emocionado escuchar á los suizos entonar unánimes su Himno nacional, pronunciado en tres lenguas distintas, esta afirmación hermosísima de la *unidad inquebrantable* de la Suiza, descansa sobre la constitución federal que en el mundo más libertades otorga á las personalidades locales componentes.

R.

De Arte

Museum El quinto número del año corriente contiene entre otros dos trabajos que han de despertar vivamente la atención: Un artículo de D. N. Sentenach sobre el arte en la *Indumentaria*, en los pueblos primitivos de América, especialmente en los *aztecas*. Los documentos gráficos que lo ilustran son interesantísimos, sacados casi todos de objetos pertenecientes al Museo Arqueológico Nacional; entre ellos se destaca una colección de figuras de cera del siglo XVIII representando con sorprendente aspecto de vida y gran precisión de detalles, diversos tipos de magistrados, sacerdotes y guerreros aztecas. Dos hermosas láminas en tricromía reproducen una rodela peruana formada con preciosas plumas de vistosos colores y un tejido finísimo de vicuña, ricamente exornado. Otro de los estudios notables es el segundo de la serie dedicada por D. Carlos de Bofarull al encaje artístico en España, ilustrado con una soberbia colección de ejemplares, catalanes en su mayor parte.

También lleva este número de «Museum» una crónica de la Exposición Nacional de Bellas Artes de Madrid, con gran número de excelentes fotografías de cuadros y esculturas de

Rusiñol, Romero de Torres, Hermos, Javier Cortés, Urgell, López de Ayala, Capúz, Blay y también dos croquis del arquitecto vascongado Anasagasti, un arquitecto romántico y genial.

Nueva Institución

La Escuela de funcionarios La Diputación provincial de Barcelona lleva adelante una de las más loables iniciativas de su Presidente, Prat de la Riba, fundación, además, reclamada con insistencia por economistas y técnicos. En la última de sus sesiones la Diputación acordó las bases que regirán para la creación, desarrollo y funcionamiento de la Escuela de funcionarios municipales, á cuyo fin designó, y ya se ha constituido, el Patronato de la misma, acordando proveer las Cátedras referentes á las asignaturas que integrarán las enseñanzas de dicha Escuela, y son las siguientes:

Primer grupo.—Secciones generales de Derecho. Derecho Administrativo español, con exclusión de la legislatura financiera. Derecho orgánico municipal. Aritmética, Contabilidad y Nociones de Estadística. Teoría de la Hacienda pública.

Segundo grupo.—Haciendas locales (teoría y legislación española). Funciones especiales del Secretario derivadas de otras leyes que la Orgánica municipal y prácticas de secretaría. Ley de justicia municipal. Legislación financiera española. Procedimientos administrativos. Conocimiento de los servicios municipales de carácter técnico (urbanización, saneamiento de poblaciones, ornamento público, iluminación, edificios municipales, etc., etc.) Idem de los regímenes de Administración local en el Extranjero.

La remuneración de los Profesores será á razón de 25 pesetas por hora y la duración de los cargos será de tres años, pasados los cuales se procederá de nuevo á su provisión, que podrá recaer en el mismo Profesor ó en otras personas.

Un mismo Profesor podrá desempeñar hasta tres asignaturas si su competencia y las horas de clase lo permiten.

Los Profesores serán nombrados en méritos de unos ejercicios que llevarán á cabo los aspirantes ante el Patronato, el cual podrá, si lo cree conveniente, ampliarse como á Tribunal con otras personas que designe.

Dichos ejercicios consistirán, al menos, en la presentación de un programa razonado de la asignatura y la explicación de una lección del mismo, sacada á la suerte.

Felicitemos á la Diputación provincial por haber emprendido una reforma de trascendencia positiva para la formación de los funcionarios públicos de Administración local, nacional y provincial.

Joaquín Montaner

Sonetos y Canciones

■ ■ ■

Un tomo de 64 págs.— Dos Ptas.
J. Horta, Impresor.—Barcelona 1911

MOSAICOS E F. ESCOFET & C

Ronda San
Pedre de
Barcelona

Marmoles
Piedras
Maderas

Construcción
Decoración

La Prensa Catalana

La incomunicación ferroviaria de España

Hemos tenido ocasión de hablar con un notable ingeniero sobre el capital problema que motiva este artículo, enterándonos con satisfacción de que no está quizás lejana su solución, gracias al invento de un ingeniero español, D. Bernardo Puig.

Sabido es, que, por razones estratégicas ó por lo que fuere, nuestra red de ferrocarriles no enlaza con la red continental europea. Nuestra ley de ferrocarriles de 1844 impuso una anchura especial y exclusiva para la vía férrea española, que nos ha aislado del resto del mundo.

Portugal, que forma parte de nuestro sistema ferroviario, corre también igual suerte, encontrándose sin tráfico directo con Europa, obligado al trasbordo en la frontera francoespañola.

Esa interrupción constante es causa de que el comercio de tránsito no haya adquirido en la península el desarrollo que era de esperar, dada nuestra excepcional posición geográfica, y produce un encarecimiento en el transporte, por los efectos del trasbordo, que implica, además de los gastos, muchas veces alteración ó merma de las mercancías, lo cual obliga á especial acondicionamiento ó al uso de embalajes, que en otro caso no fueran indispensables, sobre cargando el precio de traslado del artículo.

Mediando el trasbordo, no hay que pensar en esos trenes rápidos de frutas frescas, flores cortadas y hortalizas primerizas que desde las huertas van al centro mismo de los mercados de las grandes ciudades, puesto que el obligado manoseo las perjudica, y el cambio de vehículo retarda la celeridad que exige su transporte; ¡qué gran riqueza, tan propia de nuestro país, no podemos aprovechar cumplidamente por la incomunicación ferroviaria!

Tampoco podemos organizar los trenes de vagones cubas, que tanto facilitan el tráfico de líquidos susceptibles de ser transportados en grandes masas, ni mucho menos el de vagones frigoríficos que no pueden poner su interior en contacto con la atmósfera.

El tránsito de vagones precintados sólo cabe hacerlo entre España y Por-

tugal, salvando el reconocimiento en la Aduana, con su pérdida de tiempo consiguiente, ya que al llegar á la frontera española hay que cambiar forzosamente de vagones.

Esta solución de continuidad, causada por la diferencia de rieles, es también perjudicial en grado sumo para el tráfico de viajeros. Los grandes expresos continentales quedan desnaturalizados en España por el cambio de tren, ya que hoy no se obliga siquiera á los viajeros á dejar el coche dormitorio ó el coche salón para el reconocimiento de equipajes.

Todo esto aquilata el daño imponderable que nos ha causado la falta de enlace con las vías europeas, poniendo trabas á la circulación, y oponiendo enorme resistencia á la expansión del tráfico mundial por nuestras líneas. La igualdad de vía entre España y los demás países, significa que nuestros trenes podrían circular por todas las líneas del continente europeo, con excepción de Rusia. Hoy organizamos trenes de aquí á Cerbere, y entonces los pudiéramos combinar hasta la frontera de Polonia.

Cada vez este problema de nuestro aislamiento ferroviario será más grave y trascendental; impidiendo el natural desenvolvimiento económico que pudiéramos lograr por nuestra situación de puente obligado para el Africa y para América, hoy que se terminan las obras del canal de Panamá, y que se inicia la civilización de Marruecos. Cuando una gran corriente encuentra un obstáculo se desvía, y esto nos ocurre á nosotros con el tránsito mundial.

En Argelia es ya importante la red de ferrocarriles, y, según tengo entendido, está amoldada á la línea europea. En Marruecos comienzan á construirse los caminos de hierro, siendo España la única nación europea que está en condiciones de poder ligar sus líneas con las de Marruecos, dada la escasa distancia que separa nuestras costas, por medio de esas plataformas flotantes (*ferry-boats*) que funcionan en los grandes lagos de los Estados Unidos, y en el

mismo mar del Norte de Europa, transportando trenes enteros desde Dinamarca á Noruega.

Si los trenes de Marruecos son de la anchura normal europea, nuevamente encontraremos la ruptura de tráfico en Africa, y si fuesen de la anchura española nuestra red entraría á formar parte de la red africana, siguiendo en su comunicación con el resto de Europa.

Se comprende que tan arduo problema, íntimamente relacionado con la modernización de nuestro tráfico, haya preocupado y preocupe á los técnicos y á los economistas. La vía normal suficiente para las exigencias de tráfico moderno, resultaría más adecuada y económica para las necesidades de nuestro país que la ancha que, inadecuadamente, se le impuso.

Por de pronto ha quedado por completo desvirtuado el argumento estratégico, ya que la invasión por la frontera resulta menos fácil que la invasión por mar que tenemos abierto á todas las codicias. Por otro lado, es sabido que se interrumpe con menos esfuerzo la circulación por una vía férrea que por una carretera.

Podemos asegurar los españoles, que nos daríamos por muy satisfechos—y á la par convencidos de que no peligraba por ello nuestra independencia, si de la noche á la mañana nos encontráramos con nuestras líneas férreas ajustadas á la vía normal europea. Sería ésta la revolución más fecunda que se hubiese realizado en España.

Hubo un ministro, Reinoso, que, en 1854 proponía ya la anchura aceptada como normal en el resto de Europa, pero su gran clarividencia no fué atendida.

Para remediar el mal que sufrimos no quedan más que tres caminos: el de transformar por completo nuestras vías, ajustándolas á las del continente europeo; el de adaptarlas á las mismas por medio de un tercer carril, y el de salvar el inconveniente adaptando los vagones para una circulación mixta.

Aun cuando para las líneas internacionales en construcción adoptemos el ancho de 1'435 m. en lugar de 1,674 m., el problema subsistirá para los trenes expresos, so pena de modificar todas las vías principales, pues al llegar á Zaragoza, á Bilbao, ó á San Sebastián, vendrá el trasbordo obligado. No habremos hecho más que internar algo más el obstáculo.

El cambio completo de vía, según me hacía notar mi interlocutor, presupone millones de gasto sin que el resultado guarde proporción con el sacrificio. Hay que pensar que la transmisibilidad directa alcanzaría tan sólo á determinadas

—EMPRESA DE POMPAS FÚNEBRES—

LA EGIPCIA

SOCIEDAD ANÓNIMA

La más importante de España-20 sucursales con teléfono-Central: Pelayo, 44, teléf. 1,113 ♦ ECONOMIA VERDAD EN LOS PRECIOS

Importante: La Egipcia es la única funeraria que posee Cámara de Desinfección, no sirviendo artefacto alguno sin que sea previamente desinfectado.—NOTA: Esmerado y rápido servicio tanto en la Capital como fuera de ella.

categorias de productos, ya que la suspensión del trasbordo obligado no resultaría efectiva más que para ciertas mercancías.

Se habla del tercer carril, y en este punto nuestro ingeniero se muestra pesimista. Es cierto que hoy se aplica á algunos empalmes de vías estrechas sobre vías normales ó para la penetración en estaciones de vía normal de los trenes de vía estrecha, pero ello es sin utilizar instalaciones de uso común fuera de la circulación sobre la misma plataforma de la vía.

La colocación del tercer rail ofrece, en primer término, graves dificultades técnicas, ya que obliga á costosas modificaciones en la estructura de los tramos metálicos y en las obras al descubierto, siendo siempre de temer para el gran tráfico alguna deficiencia en la estabilidad del asiento de la vía y un marcado incremento de esfuerzo en las traviesas, todo lo cual acrecienta los gastos de conservación y afecta la seguridad de la línea. Estas dificultades solubles se convierten poco menos que en insuperables en las estaciones, puesto que la línea mixta debiera tener acceso á todas las secundarias, y las instalaciones fijas debieran tener aplicación al material móvil de uno y otro ancho, con el agravante de ser muy peligrosos los cambios de vía mixtos, lo cual haría imposible la circulación rápida y activa. La necesidad de desdoblar las vías mixtas en la proximidad de las estaciones hace carísima la solución, con el inconveniente de sacrificar una de las vías, sobrecargando su circulación así que se mostrare en ella alguna ventaja.

Otra de las gravísimas dificultades que ofrece el tercer carril, es la de que no pueden circular por la línea mixta trenes de composición heterogénea ó mixta, debiendo realizarse la explotación por medio de trenes homogéneos ó apropiados, lo cual acrecienta las maniobras en perjuicio de la circulación y del flete. Existe, además, el riesgo de repartir el tráfico desigualmente, por la necesidad de los trenes homogéneos, originando una vía más favorecida que la otra.

Existe la más costosa solución, para obviar todos esos obstáculos, de una vía con cuatro carriles, situando la vía estrecha dentro de la ancha, con lo cual se logra la simetría y la explotación por medio de trenes de composición homogénea mixta. El inconveniente económico se acentúa con este sistema, que es, por otra parte, difícil de aplicar en España por la poca diferencia entre nuestra vía y la normal, pues los 60 milímetros que mediarían entre los rieles paralelos fueran margen insuficiente para los cambios de vía.

Hay que tener presente, además, que el procedimiento del tercer carril ó de las vías mixtas no pudiera extenderse á todo el país, teniendo un radio de acción limitado. A medida que perdiera intensidad el tráfico, decrecería la utilidad del tercer rail, y por lo mismo, el gasto que acarrear se convertiría en pérdida manifiesta. De esta suerte nacerían nuevas fronteras interiores, soluciones de continuidad que mantendrían la incomunicación y harían imposible el tránsito.

Por esto el citado ingeniero nos decía que el establecimiento del tercer carril,

“URANIA”



Visible • Práctica • Sólida

Vedla antes de adquirir otra marca y la adoptaréis

Agente general en España **J. ROVIRA**

Cortes, 619.-BARCELONA. - (junto al Paseo de Gracia).

Espe

— Camisería
y Corbatería

— Boquería - 32

:: BARCELONA ::

ESPECIALITAT —
en CAMISES á MIDA

GRAN BARATURA
— de PREUS

instrumento técnicamente inadmisibles, fuera de casos muy concretos, costosos en demasía, sería un nuevo error en nuestra red de comunicaciones, por lo mismo que constituiría un sacrificio estéril para la europeización de nuestro tráfico.

Las cajas transbordables (como son los vagones acolchados para el transporte de muebles, y los vagones cubas) tienen aplicación especial que consienten tan sólo determinadas mercancías, ya que su transporte resulta muy oneroso por su mucho peso muerto, por las dificultades del retorno, y por la necesidad de amoldarlo á la variedad de transportes, sin que pueda ajustarse tampoco á las condiciones que exige el tráfico de fronteras para el uso de precintos. Basta decir que esto implica un embalaje permanente cuando la tendencia actual, para abaratar el transporte, alijerándolo de devoluciones, estriba en los embalajes que se abandonan, no dándoles valor alguno.

Por esto es ventajosa bajo todos conceptos la solución de vehículos transmisibles, mediante una combinación que les permita circular indistintamente sobre una y otra vía. Esto lo han realizado imperfectamente los rusos en las líneas de la Mandchuria, por medio de unos bogies ó carros giratorios plegables, con ejes extensibles, procedimiento imperfecto que no cabe emplear para lanzarnos á la gran corriente de la circulación europea, que impone la seguridad y la rapidez.

Parece ser que el ingeniero español, D. Bernardo Puig, ha resuelto el problema de los vagones transmisibles, así desde el punto de vista de la rapidez para llevar á término el cambio, como de la seguridad en la marcha.

En esta forma pudiéramos remediar

con poco dispendio este ramo de estructura que padecemos, y los confines más apartados del país pudieran aprovecharse de esta ventaja, consiguiendo los vehículos de tipo español recorrer sin trabas la extensión del continente europeo, prestándose al gran tránsito entre África, América y Europa.

De esta manera nuestra línea no iría á la línea europea, pero en cambio irían nuestros vehículos. Ya que la montaña no venía al profeta, el profeta iría á la montaña.

Nos felicitamos de que resulte coronada de éxito la invención del ingeniero español, creyendo que sería una verdadera mina de oro para España.

FEDERICO RAHOLA

(«Mercurio».)

LIBRO NUEVO

Útil á los turistas

Cataluña en automóvil

Guía de las carreteras de la Región, por

JOSÉ MUNTADAS

Catálogo de todas las carreteras y descripción de su estado. Itinerarios más cortos y distancias kilométricas entre las capitales de las cuatro provincias y todos los puntos de la región.

Un elegante tomo encuadernado en tela con rótulo en oro, tamaño 19 X 13, de 178 páginas tiradas á 2 colores, y

Un mapa en papel fuerte á 3 colores con estuche en tela.

Precio 10 pesetas

Libros nuevos

Amor, Senyor

de JOSEF M. LÓPEZ PICÓ (Op. III)
80 páginas en papel de hilo numerado Pta. 3.
Imp. F. Altés. Barcelona

Les Monjoies

de JOSEF CARNER.
82 páginas en papel de hilo. Pta. 5.
Imp. Mariano Galve. Barcelona.
Pueden obtenerse por mediación de esta Administración.

ENFERMEDADES de la PIEL y GABELLO

SIFILIOGRAFÍA

Dr. Umbert - Calle Canuda, 62

LIBROS RAROS Ó PRECIOSOS

IMPRESOS Ó MANUSCRITOS

:: SE COMPRAN POR SU MAS ALTO VALOR ::

SALVADOR BABRA - Méndez Núñez, 11

El mejor Café es el torrefacto de La Estrella - Carmen, 1, (frente Belén).

LA HISPANO SUIZA

Fábrica de Automóviles Española

Talleres en Barcelona:

Carretera de Ribas, 279

(SAGRERA)

Teléfono 8.250

Telegramas y Telefonemas

Automóviles - BARCELONA

Sucursal en Francia:

Levallois Perret

(PARIS)



Chassis de turismo de 12/15, 15/20, 30/40 y 45 HP. Los más rápidos y los más económicos de esencia y neumáticos.

Chassis para ómnibus y camiones, 15/20 y 30/40 HP. Para transporte de pasajeros, servicio de colegios y de hoteles y ambulancias sanitarias.

Para transportes de 1 1/2 y de 3 toneladas y servicio de correos.

Grupos marinos, de 6, 15 y 30 HP.

Para canots de recreo, transportes de pasajeros, servicios de prácticos de puertos, salvamento de naufragos y auxiliares para buques de pesca.

GASTROL MIRET

El Gastrol Miret es, sin duda, la mejor entre todas las preparaciones destinadas á curar las enfermedades del aparato digestivo. En efecto, sea cualquiera la causa, alivia enseguida y cura pronto y bien, por rebeldes y antiguas que sean y aunque se hayan resistido á otros tratamientos, todas las enfermedades y molestias del

Estómago é Intestinos

Absolutamente inofensivo, es un remedio que por sus efectos rápidos y seguros se recomienda él mismo, y cuyas maravillosas virtudes alaban con entusiasmo en todas partes cuantas personas le conocen. La compra de un frasco reporta un gasto muy pequeño y, en cambio, proporciona la satisfacción de haber encontrado un buen remedio.

A VISO: Cuantos lo deseen recibirán gratis un librito muy interesante para todos los enfermos del estómago é intestinos.

Frasco, 3'50 pesetas en Farmacias, Droguerías y Depósitos de Especificos.

GASTROL. Nombre registrado en los principales países.
Premiado en la Exposición Universal de Atenas de 1903
DE VENTA EN TODAS PARTES
NATALIO MIRET, Farmacéutico.-Verdi, 68.-BARCELONA

Gran Premio : Zaragoza 1908

Gran Premio : Madrid 1907

Gran Premio : Venecia 1908

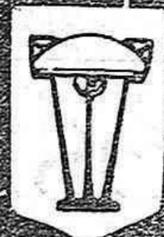
Hors concours : París 1909

COMPRA-VENTA DE ANTIGÜEDADES

COMPRA-VENTA DE ANTIGÜEDADES



G: HOMAR:



MUEBLES
 • LAMPARAS
 • MOSAICOS
 • DECORACION

CANUDA:4: BARCELONA

Gran Premio : Buenos Aires 1911

Gran Premio : Londres 1907

Primera Medalla: Barcelona 1907

Gran Premio : París 1909

Gran Copa: Venecia 1908

AGUAS MINERALES NATURALES
de la
SOCIEDAD ANÓNIMA
VICHY CATALÁN

Aguas hipertermales, de temperatura 60°, alcalinas, bicarbonatado-sódicas. Sin rival para el **reumatismo**, la **diabetes** y las afecciones del **estómago**, **hígado**, **bazo**. Estas aguas, de reputación universal, sólo se venden embotelladas y las botellas llevan todos los distintivos con el nombre de la **Sociedad Anónima Vichy Catalán**. Llamamos la atención de los consumidores, y muy particularmente de los enfermos, para que no se dejen sorprender admitiendo como idénticas á nuestras aguas otras **artificiales** que se ofrecen en este mercado con nombres de **fuentes imaginarias** que sólo son marcas de fábrica y **no fuentes de origen**.

DE VENTA EN TODAS PARTES

Administración: RAMBLA de las FLORES-18-ent.º



VIUDA DE
JOSÉ RIBAS

MOBILIARIOS DE LUJO
EN ESTILOS CLÁSICOS Y MODERNOS

INTERIORES COMPLETOS

SECCIÓN COMERCIAL

MOBILIARIOS
EXTRAORDINARIAMENTE BARATOS

METALISTERÍA & LÁMPARAS

OBJETOS DE ARTE

PARQUETS PLEGABLES (PATENTADOS)

Despacho: Plaza de Cataluña, 7
Almacenes y Talleres: Consejo de Ciento, núm. 327

:Cemento Portland Artificial:
ASLAND

Fábrica en Castellar de Nuch y la Pobla de Lillet
Actual producción: 240 toneladas diarias
Sólo una clase - La superior

UNIFORMIDAD Y CONSTANCIA EN LA COMPOSICIÓN
Resistencias sólo comparables á las de los mejores
portlands conocidos: Aplicables á todos los usos,
especialmente á los que exigen resistencia extraor-
::: dinaria: Insustituible en obras hidráulicas :::

COLOR INMEJORABLE PARA PIEDRA ARTIFICIAL
A igual resistencia admite cuatro veces más arena
que los mejores cementos: Fabricación por hornos
rotatorios automáticos: Motor hidráulico por tu-
bería forzada de 4,700 metros de largo por 80 cen-
tímetros de diámetro, cesar rollando 3,000 caballos
de fuerza: Combustible procedente de las minas de
la Compañía: Laboratorio físico y químico á dis-
posición de los clientes como garantía de la cali-
dad: Análisis constante de las primeras materias
::: y del producto elaborado :::

Despacho en BARCELONA: Plaza de Palacio, 15 (Pórticos Xifré)

OBRA NUEVA

Lo que debe saber todo Concejal

por
D. FERNANDO SANS Y BUIGAS
Abogado, Secretario del Ayuntamiento de Sarriá, Secretario del Primer Congreso
Español de Gobierno municipal,

y
D. JOSE M.ª TALLADA
Ingeniero, Profesor de Economía Social en la Escuela Provincial de Artes y Oficios
de Barcelona.

Un volumen de 452 páginas, 4'50 pesetas (encuadernado).
PEDIDOS: Centro de Administración Municipal, calle Aduana, 3, entlo.: Principales
Librerías y en la Administración de CATALUÑA, Muntaner, 22, bajos.

AGUA MINERO: MEDICINAL
NATURAL: PURGANTE

RUBINAT-LLORACH

Recomendada por las Academias de Medicina de Paris y Barcelona, etc., etc.

DIPLOMAS Y MEDALLAS DE ORO

PURGANTE SIN RIVAL EN EL MUNDO

Combate eficazmente la constipación pertinaz del vientre, infartos crónicos del hígado y bazo, obstrucciones viscerales, desórdenes funcionales del estómago é intestinos, calenturas, depósitos biliosos, calenturas tifoideas, congestiones cerebrales, afecciones herpéticas, fiebre amarilla, escrófulas, obesidad (gordura); NO EXIGE REGIMEN NINGUNO.—Como garantía de legitimidad, exigir siempre en cada frasco la firma y rúbrica del Dr. Llorach, con el escudo encarnado y etiqueta amarilla. Desconfiar de imitaciones y sustituciones.

— VÉNDESE EN FARMACIAS, DROGUERÍAS Y DEPÓSITOS DE AGUAS MINERALES —
Administración: Calle Cortes, 648 - BARCELONA

Nadie debe estar en su casa sin una botella de agua Rubinat-Llorach