

# El Castellano

FRANQUEO  
CONCERTADO

Año II.

Diario de la mañana

Número 501

Teléfono núm. 16

PRECIOS DE SUBSCRIPCIÓN.—Salamanca, 1 pta. al mes.—En la provincia y resto de España, 2, 25 al trimestre.—Anuncios y reclamos, precios convencionales. Págs. adelantados

Director: CÁNDIDO R. PINILLA

DIRECCION, REDACCION Y ADMINISTRACION  
CALLE DE ZAMORA, 28; PRINCIPAL, IZQDA.

Teléfono núm. 16

## El Castellano es el periódico más barato de la provincia De comercio é industria

El comercio ruso-alemán.—El comercio de exportación de la Argentina.—Industria floreciente.

Alemania, como Inglaterra y los Estados Unidos, puede alardear de plétora de vida y de tener un comercio cuyos tentáculos se extienden en todas las direcciones del globo, llevando a la mayor parte de los países del mundo, si no a todo él, testimonios de su actividad, de sus producciones y de su espíritu mercantil y cosmopolita.

Para convencerse de ello basta examinar las estadísticas de su comercio de exportación, y ellas nos demostrarán también que le sobra razón a la Gran Bretaña para ver en el imperio germánico una potencia que le hace sombra, pero una sombra muy grande, en los mercados, pues es el único país cuyo comercio está en condiciones para buscar con ventaja la competencia con el británico.

Los mejores mercados los tiene el comercio alemán en el imperio ruso, al que exportó en 1903 mercancías por valor de 235.700.000 rublos, y como el total de las importaciones hechas por Rusia en aquel año ascendieron a 601.500.000 rublos, casi una mitad pertenecen a mercancías germánicas, hecho que explica las simpatías de que Alemania está dando pruebas a Rusia con motivo de la guerra.

También el comercio moscovita resulta muy beneficiado de las amistosas relaciones que existen entre los dos pueblos, pues sus exportaciones al imperio germánico ascendieron en 1903 a 232.000.000 de rublos, habiendo sido el total de ellas de 949.300.000.

El Japón, con ser un país relativamente pequeño y gozar en él gran preponderancia Inglaterra, constituye para el imperio germánico un comercio de suma importancia, como lo demuestra el hecho de haber exportado a él en el último año mercancías por valor de 26.958.977 yens, a cambio de una importación japonesa de 5.186.658 yens.

Tanto el comercio de importación como el de exportación de Alemania, vió aumentadas sus operaciones en 1903 con relación al anterior, persistiendo ese aumento en el primer semestre del actual.

Un comercio cuya situación es también lisonjera y próspera es el argentino.

Sus exportaciones durante el primer semestre del año actual se elevaron a 144.399.138 pesos oro, y se calcula que esta cantidad se verá superada con mucho en el segundo semestre, a lo que ha de contribuir en gran parte la excelente cosecha de cereales que se está recolectando.

La industria de automóviles pro-

gresada de día en día, y en Francia más que en ningún otro país, hasta el extremo de que Alemania y la América del Norte juntos, que son los dos países que después de la vecina República más automóviles fabrican, no llegan a la producción francesa en cantidad ni en calidad, demostrando esto último los triunfos que las marcas francesas vienen obteniendo en cuantos concursos se ven presentadas.

En cuanto a la importancia de la producción júzguese por los siguientes datos:

En 1898 la exportación de automóviles ascendió a 1.749.350 francos; en 1899, a 4.259.000, en 1900, a 9.417.000; en 1901, a 15.782.000; en 1902, a 30.210.000 y en 1903, a 50.892.000.

Seguramente no ha habido industria que en menos espacio de tiempo haya logrado una situación tan próspera.

Y hay que tener en cuenta para hacerse bien cargo de la importancia que la fabricación de automóviles tiene en la vecina República, que los anteriores datos se refieren solamente a lo exportado, que Francia es uno de los países en que más desarrollada está la pasión automovilista y que ella no importa automóviles más que en una cantidad insignificante.

SIXTO REINOSA.

## Ecos mundiales

### A los filatelistas

La administración de Correos de Serbia prepara una nueva emisión. Los clichés han salido ya de París, donde han sido contruados.

La nueva emisión contendrá dos tipos distintos de sellos. Los de 5, 10 y 25 céntimos ostentarán en un medallón los retratos de Karageorges (Jorge Negro), glorioso fundador de la dinastía actual, y el de su hijo Pedro I.

El segundo modelo, para los timbres de 1, 3 y 5 francos, representa al Rey actual sentado en el trono, recibiendo a los gobernadores, que le entregan las llaves de las fortalezas tomadas a los musulmanes.

Raro equilibrio

La Mole Antonelliana, edificio construido para sinagoga y en el cual se halla actualmente instalado el Museo del Renacimiento italiano, termina en una elevada torre, sobre la cual se alza una estatua del Genio, que pesa unos tres mil kilogramos.

Un golpe de viento lo arrancó de su base a fines de Agosto, dejándola invertida y suspendida por un pequeño trozo de metal.

Con objeto de evitar la caída de la estatua sobre el tejado, ha sido necesario atarla fuertemente en la misma posición en que la dejó el viento, en uno de los casos más raros de equilibrio que se han conocido.

La calefacción eléctrica

La calefacción eléctrica se ha generalizado en Suiza de un modo extraordinario.

Los aparatos destinados al efecto, tienen la ventaja de estar siempre en disposición de funcionar y de no enrarecer la atmósfera.

Contribuye a la generalización de los mismos la reducción de tarifas llevada a

cabo por las Sociedades de electricidad. La calefacción eléctrica se ha aplicado recientemente a los hornos de pan cocer.

## La historia al día

EFEMÉRIDES

### 19 de Septiembre de 1468

Doña Isabel de Castilla es reconocida por sucesora de Enrique IV.

La infanta doña Juana era el único fruto de sucesión que Enrique IV y su consorte habían logrado obtener, pero las liviandades de la reina hicieron luego sospechosa la legitimidad de la heredera, hasta el punto de ser públicamente distinguida con el sobre-nombre de la Beltraneja como supuesta hija de don Beltrán de la Cueva. Los siempre rebeldes y turbulentos magnates de aquella época, encontraron en todo esto un pretexto para atender a su conveniencia y engrandecimiento y distribuyéndose en distintos bandos llevaron a cabo varios alzamientos. Ya hemos visto oportunamente como se atrevieron a deponer del trono a Enrique IV para sustituirle por su hermano don Alfonso, y tampoco es desconocido para nuestros lectores el hecho de que por fallecimiento del infante, los sediciosos hubieron de ofrecer la corona a doña Isabel, hermana también del monarca. Esta discreta dama rechazó tal ofrecimiento alegando que mientras Enrique IV existiese, no debía esta ocupar el trono. Entonces limitaron los confederados sus pretensiones a obtener del trono la promesa de que habla de reconocer a doña Isabel como heredera del mismo y el siempre débil don Enrique no tuvo reparo en acceder a la demanda. Al efecto de dar validez al acto, pusieron en marcha las dos reales personas y al llegar a las Ventas de los toros de Guisando, cerca de Avila, se avistaron y abrazaron y allí mismo a presencia de los nobles y prelados, hizo el monarca el reconocimiento exigido. Todo quedó anulado a los dos años, en 1470, por haber vuelto don Enrique a declarar la legitimidad de la Beltraneja, pero con motivo de la nueva reconciliación que posteriormente celebraron los dos hermanos, doña Isabel recobró de nuevo los derechos de sucesión.

(Prohibida la reproducción)

## Unamuno en Asturias

I

Con gran dolor de mi alma, no he podido seguir al maestro en su reciente excursión a través de los pintorescos valles de mi tierra, para oír una vez más bajo aquel cielo gris que convida al pensar hondo en el más austero recogimiento del espíritu, la palabra de sugestiva sinceridad, que tantas veces ha sabido llevarme a las más íntimas y saludables conversaciones conmigo mismo.

Por los relatos de la prensa he tenido conocimiento del efecto causado en aquel auditorio, cuya compleción conozco, por la palabra del hombre genial que en el mundo intelectual brilla con luz propia, como gran sugeridor de pensamientos hondos.

La presencia de Unamuno en Asturias no podía menos de producir un choque violento. Es preciso tener en cuenta el carácter de aquella intelectualidad, que a pesar de la extraordinaria difusión de cultura—hablo con relación al resto de España solamente—y del maravilloso efecto de la labor constante de *extensión universitaria* bien entendida, que allí se practica, hallase todavía en el período embrional del más estrecho dogmatismo, y sus anhelos de progreso se caracterizan por una infame lucha de fanatismos extremos,

un predominio tan absorbente de la *idiosincrasia* que no era fácil en tales condiciones que la manera y el pensamiento de Unamuno dejasen de sonar allí a novedad peligrosísima y de levantar, por lo tanto, acentos de protesta más ó menos respetuosos.

La independencia de criterio de que alardean aquellos de mis paisanos que propenden a las izquierdas en política y en religión, se confunde con frecuencia con los más vulgares desplantes de un radicalismo retórico, que se complace en oponer negaciones rotundas a las afirmaciones no menos contundentes de los partidos contrarios. Nada de introspección en nuestra conciencia religiosa, nada que se asemeje a esa labor de buzo de las almas que Unamuno se propone llevar a cabo; nada de eso encontraremos entre los grandes afirmadores y no menos bárbaros negadores al uso, que nada afirman, ni nada niegan porque nada han podido llegar a comprender por sí mismos, ni a investigar en las entrañas de su espíritu, sino que se limitan a unir su voz que trasciende al vacío, a los respectivos coros opuestos que constituyen el incesante clamoreo en que se aturde la humanidad.

En otras regiones tal vez habrá tropezado con muchos obstáculos para labrar en las almas, la palabra del maestro, porque los públicos pre-dispuestos a confesar su propia ignorancia y a romper los ídolos que hasta entonces habían venerado, una vez convencidos de su ceguera, son los que saben escuchar devotamente las nuevas enseñanzas y poner en sus oídos toda su alma sincera, con avidez de verdades para la dirección de la propia conducta. Ese es precisamente el secreto de la inmensa difusión del socialismo entre las masas obreras, cuya anterior incultura se convierte en la más adecuada preparación para las reivindicaciones de justicia que van proclamando por todas partes los apóstoles de aquella idea. Pero aquellos otros públicos que, como el de Asturias, se precian de poseer una cultura nada vulgar, suelen concurrir a este género de predicaciones—principalmente a las que, como la de Unamuno, producen anteriormente una extraordinaria expectación—predispuestos por un espíritu de crítica y como si dijéramos parapetados en sus baluartes berroqueños, como apercebidos a la defensa de una fortaleza que, sin saber por qué, se supone que trata de debelar el orador; y de ahí el escaso ó nulo aprovechamiento de sus doctrinas, de ahí las tempestades que levanta la más sincera y humilde exposición de pensamientos; de ahí que suele convertirse en campo de batalla lo que en el ánimo del pedagogo era tan solo campo de experimentación de nuevos sistemas para el mejor cultivo de las ideas.

Principalmente son dos los puntos de vista desde los que chocó el pensamiento de Unamuno con el ambiente intelectual de Asturias: el de los católico-conservadores y el de los socialistas, para todos los cuales llevó enseñanzas del maestro.

HIPÓLITO G. REBOLLAR.

## El descanso dominical y los ferrocarriles

El día 11 del actual, empezó a regir la ley y el Reglamento del descanso dominical.

Como en los mismos se indica se exceptúan de la prohibición de trabajar en domingo las comunicaciones terrestres por ferrocarriles, las reparaciones que exija el material fijo ó móvil empleado ó el estado de las vías recomendadas, es decir, el personal empleado en la Explotación, entendiéndose por tal el que va en los trenes en marcha, el que en las vías asegura la circulación, etc., etc.

Esto creemos que está claro en el Reglamento del descanso dominical, pero viene luego el artículo 9.º, que trata de la regulación de las excepciones, y establece, que al operario a quien no corresponda descansar en domingo ó día festivo, se le otorgará el tiempo necesario para el cumplimiento de sus deberes religiosos, plazo que no podrá ser menor de una hora.

Las Compañías de ferrocarriles deben hallarse perplejas para el cumplimiento de esta prescripción ó completamente despreocupadas esperando que el Gobierno desarrolle el cumplimiento de la misma; porque a ver cómo se arregla para que el personal de un tren que viene sirviéndolo en marcha durante toda la mañana del domingo y día festivo sea sustituido en el punto que mejor convenga del itinerario a fin de que oigan misa en el día de precepto. Mejor sería modificar la marcha de los trenes, dando un par de horas de parada, los domingos, en la estación conveniente, con el fin de que el referido personal de trenes pudiera cumplir sus deberes religiosos.

Pues ¿y el personal de estaciones y de vías? Como unas y otras no pueden estar abandonadas jamás, las Compañías habían de disponer de un ejército suplementario de hombres y mujeres para, en los domingos y días festivos únicamente, situarlo en un momento dado en las Estaciones, pasos a nivel, etc., etc., con el fin de que el personal titular pueda acudir al templo más próximo y a la hora que se celebre la misa; pero como hay tantas poblaciones donde sólo se dice una sola... ¿Cómo se las van a componer las Compañías para que el personal substituido y sustituyente cumpla sus deberes religiosos? Porque sería un centesimado facilitarlo al personal fijo y dejar al substituyente sin poder cumplimentarlo.

En verdad que hay materia más que sobrada para hacer muy sabrosos comentarios del lío en que se ha metido el Gobierno con el tan famoso Reglamento del descanso dominical.

Bajo otros puntos de vista, hay también amplia base para acusar al ministerio de que no ha sabido lo que ha estado.

Se exceptúan también de la prohibición de trabajo en domingo, la carga y descarga de mercancías de pequeña velocidad en las estaciones ferroviarias, pero solo hasta las once de la mañana, en que habrán de cesarse todos los locales destinados a estas operaciones.

Señores del Gobierno: Por carga y descarga, entiendo todo el mundo las operaciones de cargar y descargar los wagones, y una cosa distinta es el despacho de las mercancías, todas las operaciones de facturación y entrega que reclame el público que acuda a las estaciones. Como se habla del cierre de locales, suponemos que aunque se aluda a la carga y descarga, querrá haberse referido a todas las operaciones de facturación y de recojida de las mercancías.

Ahora bien: si por otro lado se prohíbe trabajar en general los domingos, ¿de qué servirá que las estaciones estén abiertas hasta las once, si los camionistas, los carreros, los dependientes de agencias, etc. no deben trabajar en aquellos días?

Por otra parte, en la excepción del trabajo en domingo, se ha incluido hasta las once expresa y concretamente la carga y descarga, entendámos la facturación y entrega de las mercancías de pequeña velocidad. ¿Y las de gran velocidad? Respecto de estas, por lo mismo que son urgentes y por ello se expiden a la velocidad que los viajeros, no habiendo excepción de manipularlas, ni despacharlas en domingo, quedará, naturalmente, prohibida.

No parece que es demasiado ciempiés el tan dichoso reglamento de!





