

EL CASTELLANO

Burgos.-Año XX.-Número 5.772

Jueves 20 de marzo de 1919

Calle de Benito Gutiérrez, 1. Teléfono 152



TERCER ANIVERSARIO

LA SEÑORA

D.ª MATILDE MARTIN DE BARAYA VIUDA DE ORTIGOSA

FALLECIÓ EL 21 DE MARZO DE 1916

Q. E. P. D.

Sus hijos doña Matilde y don Julián; hija política doña Matilde Ruiz de la Cuesta; nietos, nietos políticos, biznietos y demás familia

Suplican a sus amigos una oración por su alma.

Todas las misas que se celebren mañana viernes en el altar mayor de la parroquia de Santa Agueda, desde las nueve hasta las once y media de la mañana, serán aplicadas por el eterno descanso del alma de la finada.

Hay concedidas indulgencias en la forma acostumbrada.

DE MADRID
vendrá a Burgos todos los meses el
ESPECIALISTA
EN ESTÓMAGO, INTESTINO, HÍGADO
Y SU CIRUGÍA
DR. CASTILLA Y ARANSAY
teniendo su consulta en el HOTEL
NORTE, el último día de cada mes.
Residencia: Hortaleza, 61, 1.ª iz-
quierda.

Dr. Rojas Gutiérrez
Profesor del Instituto Rubio
Especialista en garganta,
nariz y oídos
Consulta de 10 a 12 y de 4 a 6
HUERTO DEL REY 22 1.ª

Hernias
Vientres voluminosos. Descen-
sos de la matriz. Deformidades.
Sordos. Calvos. Tratamientos sin
operar.
Dr. J. Campos
Montera, 38 principales, Madrid.
En Valladolid de 11 a una el se-
gundo domingo de cada mes, Ho-
tel Español.

GABINETE DENTAL
DIRIGIDO POR EL PROFESOR DENTISTA
Don José de Diego
Almirante Bonifaz, 11 doblado, 1.
Horas de consulta, de nueve a una y
de tres a siete.
Los trabajos del Gabinete son hechos
en colaboración de mi primer ayudante
DON EMILIO POLICAR

Dr. López Gómez
PROFESOR DEL INSTITUTO
RUBIO DE MADRID
Especialista en garganta, nariz y oídos
CONSULTA DE DIEZ A DOCE Y DE
TRES A CINCO
Espolón, 42, entresuelo

Maizavena
Al cecreo alimento
para
convalecientes

Doctor C. Urraca
OCULISTA
Consulta de doce a dos.
Gratis a los pobres.
Lain-Calvo 8. 1.ª

LA CONFERENCIA DE LA PAZ El aprovisionamiento de Inglaterra

El nuevo ministro británico de Reconstrucción, sir Auckland Geddes, ha expuesto en estos términos la política económica que debe seguirse:
La guerra ha probado que existe un peligro en el hecho de que Inglaterra dependa enteramente de la importación de su pan cotidiano. Después de los cuatro últimos años nos hemos dado cuenta de la importancia particular que tiene el cultivo del suelo nacional. La agricultura ha progresado rápidamente y hemos de hacer toda clase de esfuerzos para impedir que caiga de nuevo en un estado de negligencia.
En tiempos pasados Inglaterra producía los víveres que le eran necesarios; debe producirlos de nuevo.
Todos los proyectos relativos a la reconstrucción del país están basados en la opinión del Gobierno, que es la de que si los terrenos son convenientemente cultivados, el suelo nacional puede producir lo suficiente para proveer a las necesidades de cerca treinta millones de habitantes. En consecuencia, Inglaterra no debe ser la nación puramente agrícola de otros tiempos antiguos, ni el país casi exclusivamente in-

dustrial de hace diez años, sino una fusión de ambos.
Ciertas industrias desaparecerán, pero el número de las que serán conservadas será suficiente para asegurar el trabajo a los hombres que no cultiven los campos y para mantener un comercio de exportación bastante importante para proporcionarnos los otros víveres de que tengamos necesidad.
Tal es la política nacional que el Gobierno se propone: alentar a la agricultura por todos los medios posibles y mantener al mismo tiempo el nivel de nuestra producción industrial.
En Beane (Cote-d'Or) los americanos construyeron para sus soldados un hospital de veinte mil camas. Acabada la guerra ese nosocomio ha devenido inútil, y los norteamericanos, en vez de suprimirlo, lo transforman.
Lo han convertido en una Universidad para el ejército de ocupación. Allí los jóvenes americanos movilizados podrán, como en Yale, Harvard o Princeton, proseguir sus estudios y lograr sus grados.
En esta ciudad de la Borgoña, en la que nació el gran sabio y patriota Monge, quedará algún día como ofrenda de los que libertaron a la Francia de la opresión enemiga, un establecimiento científico, memoria afectuosa de la hermandad en la guerra y en la paz.

En el Patronato de San José

Ayer en la Iglesia de este Patronato, hicieron su primera comunión los siguientes niños:
Andrés Menéndez, Santos García, Aurelio Sáiz, Francisco Manero, Julián Ramos, Rufino Atilano, Gregorio Rueda, Teodoro Santa María, Juan José Santa María, Pablo Maté, Antonio Martínez, Manuel González, Teodoro Calleja, José Blanco, Bautista Gómez, José Sebastián, Cipriano López, Donato Ontañón, Benjamín Santa Cruz, y Jonás Covarrubias.
Celebró la misa el M. I. señor don Lorenzo Abad, canónigo lectoral, dirigiendo una hermosa plática, antes de la comunión.
Durante la misa, cantó varios motetes el coro de niños. Los catequistas y señoras de la junta, sirvieron después un desayuno extraordinario a cuantos niños se educan en el Patronato.
Por la tarde se verificó la renovación de promesas del Bautismo, con plática y procesión por el claustro.
Hermoso fue el día de ayer tanto para los niños de primera comunión y sus familias, como para las demás que acuden al Patronato y que honraron ayer a San José con brillante fiesta.
Sigan pidiendo los vinos y coñac de PEDRO DOMECQ.

CRONICA DE MERCADOS

Trigos.--Están paralizados los mercados trigueros, siendo la causa de ello la última disposición del ministro de Abastecimientos, que además ha desorientado a los dedicados al negocio triguero.
En Valladolid la paralización es tan grande, que en los últimos días de la semana no se han registrado entradas en los mercados al detal del Canal y del Arco.
El jueves llegaron solo 60 fanegas al mercado del Canal, vendiéndose a 83'50 reales (43'23 pesetas los 100 kilos).
En los demás mercados rigen los precios siguientes:
Palencia a 86; León a 81; Medina del Campo a 83; Burgos, Laga, a 83 y rojo y mocho a 81'50; Salamanca a 83'50; Rioseco a 83; Tordesillas a 87; Peñafiel a 86; Arévalo a 87; Zamora a 85; Villada a 82; Toro a 82 y 84; Benavente a 87; Nava del Rey a 86 y 87 y Aranda de Duero a 86.
El mercado de Barcelona se encuentra paralizado y sin cotización oficial.
Extranjero.--Las últimas cotizaciones son las siguientes:
Nueva York a 47'93 francos los 100 kilos; Buenos Aires a 25'08; Rosario a 24'12 y París a 75.
Harinas y salvados.--También el mercado de harinas está paralizado,

MENSAJE AL MINISTRO DE FOMENTO

El directo de Algeciras a la frontera francesa

energía con la recuperación. Es digno de notarse que, si a una velocidad de 46 kilómetros por hora se pueden transportar 70 ó 80 wagnones de rampa de 8 a 10 milésimas, lo que supone una carga total de 910 toneladas, queda reducido a 60 el número de wagnones en una rampa de 11 a 19 milésimas y a 50 en rampa de 20 a 25 milésimas, con lo que la carga transportada solamente es de 65 toneladas. La limitación que suponen las fuertes pendientes es por consiguiente considerable y esto ocasiona complicaciones y gastos excesivos en la explotación. Desde los tiempos en que surgió la locomoción sobre carriles se reconoce que, en materia ferroviaria, la distancia más corta entre dos puntos no es la línea recta, sino la que da la longitud virtual más reducida. Pudiendo construir el ferrocarril Madrid-Somosierra-Burgos con pequeñas pendientes, la menor longitud, econó-

micamente considerada, es indudablemente la línea que tenemos el honor de proponer a V. E.
Consideraciones comerciales y de interés nacional prueban que la nueva línea proyectada es completamente ruinosa para la economía española, no por que el interés del capital sea el reducido del 3 por 100 calculado por los autores del anteproyecto, sino por que los beneficios indirectos que obtuviera el país no compensarían el gasto de miles de millones que suponen la ejecución del proyecto Paris-Algeciras y la transformación del ancho de vía de la red sustituyéndola por la de 1,44 m. Indudablemente obedece a la primera circunstancia mencionada el que, aun siendo poco adecuado el lugar, en el proyecto del ferrocarril directo de Madrid a Valencia se incluya un ramal de Pamplona a Pasajes a fin de dar vida a la nueva línea. Del mismo modo, cuando se estudie la parte meridional de dicha vía se evidenciará la necesidad imprescindible de unir a Sevilla y Cádiz. Con la primera población por su inmensa importancia comercial derivada de la situación privilegiada de ser un puerto interior a 100 kilómetros de la costa; con la segunda por ser el punto indicado de partida para la línea de

vapores que hacen el servicio con las Antillas y América Central y arranque de los buques españoles que van a Canarias y América del Sur. El olvido de dicha atención por parte del Gobierno de S. M. prueba que el proyecto no ha sido bien estudiado y que es susceptible de numerosas modificaciones.
El trazado Madrid-Burgos-Irún tiene sobre el de los Aldudes la ventaja de exigir menos tiempo en la construcción, por ser menor la longitud que hay que ejecutar y más pequeños los túneles que se han de perforar. Esta consideración es de gran importancia si se desea ver pronto realizado el proyecto. Por otra parte no es este tan urgente que no admita la espera de la ejecución de un nuevo anteproyecto. Si la cuestión se ve desde un punto de vista mundial, falta aun construir en África 2.500 kilómetros de ferrocarril para que la nueva vía llegue a Dakar y casi otros tantos en América para enlazar Pernambuco y el río de la Plata y establecer con la menor travesía por mar la comunicación entre París y Buenos Aires; y si solo se atiende al acortamiento de la distancia entre París y Marruecos, claro es que, no estando más que en estudio la línea Tánger-Fez, hay tiempo sobrado para hacer este anteproyecto y

otros muchos. Tampoco puede influir la cuantía del gasto que es una miseria ante el coste de miles de millones que supone la realización total del proyecto.
Las Reales Ordenes de 17 y 31 de enero de 1914, por las que V. E. ordenó el estudio del proyecto de los Aldudes imponían la condición de que el ferrocarril se alejase en todo lo posible de los actuales, a fin de perjudicarlos poco, y la de no aprovechar ninguna línea existente. El primer punto envuelve en nuestro sentir una concepción falsa del problema, pues como dice muy acertadamente el Consejo de Obras públicas en el dictamen sobre el anteproyecto de los Aldudes «no puede hacerse cuestión de apartarse de las proximidades de otras líneas, las que siempre serán perjudicadas por la que ahora se intenta y que, por sus excelentes condiciones, ha de tener para el tráfico un poder absorbente enorme». Evidentemente el trazado por los Aldudes no hace nada por cumplir esas condiciones por cuanto entre Madrid y Soria es paralelo a las líneas Madrid-Torraiba y Torraiba-Soria y en su segunda sección a la de Castejón a Pamplona, pasando a muy corta distancia de una y otra y mucho más si, como parece lo más pro-

bable, se cruza el Ebro por Alfaro en vez de hacerlo por Calahorra.
Desde este punto de vista sería preferible el trazado Madrid-Somosierra-Burgos-Haro-Estella-Pamplona-Aldudes, cuya longitud total es de (235x224x36) = 491 km., comparable a la que resultaría llevando el trazado por Alfaro; se sugieren al autor del anteproyecto, el ingeniero yanki Lavis y el alcalde de Pamplona en la memoria que presentó ante la Comisión parlamentaria del Congreso de los Diputados. En cuanto al segundo punto, rectificado posteriormente por el proyecto de ley que acepta en su artículo 3.º el aprovechamiento de líneas existentes, es evidente que el trazado Madrid-Burgos-Irún reune condiciones privilegiadas. La sección Burgos-Irún constituye una sola y única concesión, cuya adquisición puede fundamentarse en el artículo 44 del Pliego de condiciones generales que fija un mínimo y un máximo para determinar la tasación, sometiendo la diferencia a un peritaje. En cambio el trazado de los Aldudes aprovecha solo una parte de las líneas Zaragoza-Asasua y Torraiba-Soria lo que dificultaría su adquisición por la Nación puesto que ambas líneas disfrutaban concesiones indivisibles a nativitate y como V. E. no ignorará, es

opinión corriente en los círculos financieros de la Corte que el Estado adquirirá la totalidad de las dos aunque el trazado Aldudes no aproveche más que los trozos Almarán-Soria de la última y Castejón-Pamplona de la primera.
Tampoco ignorará V. E. que los capitalistas de Bilbao, que poseen aproximadamente 35 millones de pesetas en acciones y obligaciones de la Compañía del Norte, calculan que el perjuicio que a ésta ocasionará la línea directa, si se ejecuta por los Aldudes, será a lo sumo un 20 por ciento de los ingresos afectados por el tráfico internacional. En estas condiciones, si se tiene en cuenta que lo más pronto que el Estado necesitaría la línea Burgos-Irún sería en el año 1925, como la concesión data de 18 de octubre de 1856, resulta que en dicha época solo le habían de quedar a la Compañía 30 años de usufructo, mientras que en igual fecha pueden disfrutarse las respectivas Compañías 31 y 61 años por lo que a las concesiones Zaragoza-Asasua y Torraiba-Soria se refiere.
El perjuicio por esta última línea, si el directo fuera por Burgos, sería despreciable por carecer ó poco menos de tráfico internacional (especialmente después de abierto el Canfranc) y como el tanto por ciento que determina la in-

