

EM 1576

HAGAMOS PATRIA

LA AUTOVIA MADRID - VIGO

POR

EMILIO ZURANO MUNOZ

ABOGADO

**Idea patrocinada por la Real Sociedad Economica Matritense
de Amigos del País**

Porque es la manera de poner a Madrid y a todo el interior de España en el escaparate único de la gran ruta naval del mundo.

Porque la bahía de Vigo es uno de los mejores refugios del planeta y el puerto europeo más próximo de América como base del comercio español de Ultramar.

Porque se doblaría muchas veces el valor interior de España y despertaría sus actividades.

Como base del turismo, que tendría en Galicia su paraíso y en toda España el deleite espiritual ofreciéndole sus tesoros artísticos de mérito desconocido.

Porque Vigo está llamado a ser la población de mayor industria y comercio de Europa.

Porque las inmensas riquezas que se le arranquen al Duero deben tener su salida por el puerto de Vigo.

Porque el alma española, que puebla al mundo, ha de ver en este divino regalo, que la Naturaleza nos hizo en la bahía de Vigo, la ventana sublime por donde contemplan el seno fecundo que les dió vida.

Porque España debe hacerlo por dignidad y sano egoísmo de instinto de conservación.

MADRID

IMPRENTA DE JUAN PUEYO

Luna, 29 Teléf. 10864.

1928

Ayuntamiento de Madrid

HAGAMOS PATRIA

FM/576
39203

LA AUTOVIA MADRID - VIGO

POR

EMILIO ZURANO MUÑOZ

ABOGADO

**Idea patrocinada por la Real Sociedad Económica Matritense
de Amigos del País**

Porque es la manera de poner a Madrid y a todo el interior de España en el escaparate único de la gran ruta naval del mundo.

Porque la bahía de Vigo es uno de los mejores refugios del planeta y el puerto europeo más próximo de América como base del comercio español de Ultramar.

Porque se doblaría muchas veces el valor interior de España y despertaría sus actividades.

Como base del turismo, que tendría en Galicia su paraíso y en toda España el deleite espiritual ofreciéndole sus tesoros artísticos de mérito desconocido.

Porque Vigo está llamado a ser la población de mayor industria y comercio de Europa.

Porque las inmensas riquezas que se le arranquen al Duero deben tener su salida por el puerto de Vigo.

Porque el alma española, que puebla al mundo, ha de ver en este divino regalo, que la Naturaleza nos hizo en la bahía de Vigo, la ventana sublime por donde contemplen el seno fecundo que les dió vida.

Porque España debe hacerlo por dignidad y sano egoísmo de instinto de conservación.



MADRID

IMPRENTA DE JUAN PUEYO

Luna, 29. Teléf. 10864.

1928

Ayuntamiento de Madrid

0508

DEDICATORIA

Nunca puedo olvidar la gratitud que le debo a mi protector D. Manuel M.^a J. de Galdo y López, para el que pido a la Divina Misericordia, con toda la devoción de mi alma, que reciba en su obsequio como una oración que cristianamente le ofrece su protegido, el haberme sacado de las faenas del campo para darme una educación y una cultura que siempre soñé y que paternalmente me amparó para conseguirla.

Tu protegido,
EMILIO ZURANO.

LAS AUTO-PISTAS EN ESPAÑA

MADRID VIGO

La Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País hace suya la idea que expone su socio de mérito D. Emilio Zurano Muñoz en este folleto, y la somete al juicio público para que se pronuncie respecto a la importancia de este magno problema.

La auto-vía Madrid-Vigo puede poner al centro de la Península en comunicación directa con toda la América, en estos momentos en que el Canal de Panamá ha aumentado su tráfico en asombrosas proporciones, uniendo a los dos mares más grandes del planeta. Es preciso que el movimiento de viajeros entre España y América se realice por la hermosa bahía de Vigo, en comunicación directa con Madrid por una soberbia auto-pista de poco más de 500 kilómetros, con admirables paisajes de una belleza y variedad incomparables, cuyo trayecto se podrá recorrer en unas siete horas.

LA AUTOVÍA MADRID-VIGO COMO PROBLEMA NACIONAL

VIGO COMO PUERTO PRIVILEGIADO DE REFUGIO. CONSIDERACIONES GENERALES

No se comprende cómo España, que alcanzó su mayor esplendor por el dominio de los mares, no haya sacado el partido que debía de los valores geográficos que la posición que ocupa en el planeta le ofrecen en su litoral. Entre todos, sobresale como uno de los mejores la incomparable grandeza y hermosura de la bahía de Vigo. Si la tuvieran otros pueblos más previsores, hubieran hecho de ella uno de los mejores puertos de Europa. Tal es, que parece como algo providencial que la Naturaleza reservó a España para que gallardamente pudiera ser la soberbia antesala digna para recibir al mundo y a la civilización que ella engendró para bien de la Humanidad. La bahía de Vigo es para España la ventana por donde todos los pueblos americanos pueden contemplar el divino seno que los engendró. El día que se hagan vías de comunicación adecuadas para que Galicia y León y las Castillas sean lugar de contacto de todas las vías navales de la Europa occidental, el interior de la nación será el punto de reposo y esparcimiento de los pueblos que forman las avanzadas de la presente civilización. Ello será el injerto fecundo del Mediterráneo y el Atlántico, que pondrá el edén valenciano en íntimo contacto con las incomparables hermosuras de Galicia. Supone el más positivo recurso para constituir sólidamente la unión nacional, fundiendo a Valencia, Aragón y las Castillas con lo que fué el reino de León y Galicia: hasta por cálculo

de supremo interés nacional debe hacerse la autovía Madrid-Vigo por la línea más corta posible.

El día que los pueblos españoles de América, al llegar a Europa, sea España la primera que se encuentren y la que más facilidades les ofrezca para que puedan contemplar y saborear los lugares sagrados de su propia historia, España habrá conseguido recoger el fruto legítimo y honrado que le legaron sus gloriosos héroes, que son los que sembraron la vida de estos pueblos, que necesitan apoyarse mutuamente para no ser tenidos como valores cotizables por ambiciones extrañas.

No hay un solo acto honrado que se pierda en el mundo: España vió tomar vida propia y constituirse en pueblos independientes las que fueron sus colonias, y si perdió los dominios de orden político, le quedan los permanentes, como son los del afecto, por los que se pueden unir para problemas de carácter internacional; es forzoso también que los unos los de orden económico, de modo que sea una mutualidad de intereses morales y materiales.

El comercio español en Ultramar necesita, ante todo, medios de comunicación fáciles, rápidos y baratos, y una organización económica bancaria que los haga independientes, para que no necesiten acudir a nadie y lo hagan con sus recíprocos auxilios.

Para demostrar lo que en el estado actual supone la bahía de Vigo, cuyas deficiencias las vienen supliendo las condiciones naturales en su mejor parte, bastará consignar que en el año de 1927 entraron 62 buques de guerra, 2.598 mercantes y 21 de recreo. Mayores de 100 toneladas, 1.310; menores de ese registro, 1.371. Eran de vapor o a motor 1.246, y de vela, 1.235. De todos éstos, pertenecían a la bandera española 1.792, y extranjeros, 889; de los cuales, fueron ingleses 264; alemanes, 215; franceses, 164; holandeses, 139; noruegos, 59; italianos, 9; suecos, 9; daneses, 8; de los Estados Unidos, 8; belgas, 4; argentino, 1; letón, 1; finlandés, 1, y yugoeslavo, 1.

De los 2.681 buques que anotamos, eran transatlánticos 449, de ellos, 225 de viaje de ida y vuelta y 224 de regreso, y todos ellos dieron un tonelaje de 4.371.885 toneladas de registro y traían 145.025 tripulantes y pasajeros 173.003, de América, Filipinas y Europa; cuya suma se descomponía en la siguiente forma; pasajeros llegados, 21.655; que se marcharon 21.224 y en travesía 130.124.

Con lo expuesto basta para darse cuenta de lo que sería el puerto de

Vigo el día que estuviese en condiciones técnicas para servir las necesidades del movimiento naval y que en unas pocas horas pudiera el pasaje entrar en Madrid o poder visitar las ciudades de Santiago, León, Zamora, Salamanca, Valladolid, Burgos, Segovia, Avila, El Escorial y Madrid. Respecto al orden mercantil, de los mismos hechos se deduce lo que sería Vigo.

Los medios de comunicación que proponemos resolverían:

El colocar a Madrid y al centro de España en la ruta naval de todos los continentes.

Excitar la vida de las provincias limítrofes a la autovía haciéndolas ponerse en la línea de las actividades más avanzadas del progreso.

En hacer posible las relaciones comerciales con todos los pueblos de origen español, con recíproco beneficio, y estratégicamente, la independencia nacional, que pondría a España en condiciones dignas de representar el valor que merece en el concierto de los pueblos.

Afirmamos esto porque tenemos el convencimiento de que la riqueza y estimación de que gozan los Estados no consiste solamente en los medios naturales de que pueden disponer, sino en la aptitud y en el esfuerzo inteligente que los avalora para satisfacer las necesidades humanas. Esto se consigue con una voluntad firme, y en la confianza que tengan los ciudadanos en sus propias energías: así es como los pueblos elevan el nivel de sus más preciadas estimaciones.

VIGO COMO CABEZA DE RUTA INTERCONTINENTAL

El puerto de Vigo es para España la calle mayor del mundo. El escaparate donde puede ostentar los tesoros de su tradición histórica, avalorándolos, y motivo para producir en su economía una verdadera revolución de progreso, al ponerlos en contacto con los más adelantados.

Por el gráfico adjunto se pueden observar las distancias a los principales puertos de América y de Europa y cómo Africa y el Mediterráneo necesitan tocar en Vigo las líneas que proceden de los otros continentes que tienen negocio con la Europa occidental:

La distancia que hay entre Vigo y El Havre es de 669 millas, 832 de Londres, 1.126 de Hamburgo. De América: Nueva York, 2.850; Puerto

Rico, 4.194; Habana, 3.371; Veracruz, 4.745; Río Janeiro, 4.420; Montevideo, 5.413, y Buenos Aires, 5.530.

Por Panamá pasan todas las líneas del Pacífico americano que negocian con Europa; suelen tocar también en Vigo; la costa occidental de Africa les da un enorme contingente de buques, que tienen entrada en su bahía, y otro tanto sucede con las propias del Mediterráneo y con las que pasan por el istmo de Suez procedentes de Asia y Australia.

Los grandes rápidos hacen el viaje de Buenos Aires a Vigo en trece y catorce días y de Vigo a Nueva York en siete; el vapor *France* lo hace en cinco días y medio.

Tenido todo esto en cuenta, dígame el lector si debe vacilar España en hacer todos los esfuerzos y sacrificios imaginables para que las vías terrestres que venimos predicando las construya y habilite en tal forma y perfección que no las haya mejores en el mundo. Acaso el dinero más remunerador que podría gastar en sus obras públicas fuese éste. En esta forma le diría al mundo cómo es España y de lo que es capaz; ello supondría un río de beneficios; pero seguramente habría edificado la mejor escuela práctica para despertar el alma nacional hacia los más avanzados caminos del progreso.

VIGO COMO PUERTO PESQUERO E INDUSTRIAL, Y TODO EL LITORAL GALLEGO

Pocos puertos de todo nuestro extenso litoral han despertado con los bríos y atrevimientos industriales que Vigo en estos últimos lustros. La característica de sus actividades ha florecido sobre aquello que ha podido actuar como su más inmediato recurso natural: la pesca. Ningún puerto de España le iguala: la pesca *registrada* en 1927 alcanzó la enorme cifra de 29.561.591 kilos, de los que mandó por ferrocarril, autocamiones y tranvías 15.974.722 kilos de pescado fresco; en la localidad, 2.949.909, y destinó a conservas 10.636.960; teniendo en cuenta que no fué un año bueno; con todo eso mantiene 35 fábricas de conservas de pescado y 20 de salazón, escabeche, prensado, anchoado, ahumado, etc. Total, 55 fábricas, que dan trabajo a 7.000 obreros, en su mayoría mujeres. El valor total medio de la pesca pasa de 25.000.000 de pesetas.

Esto lo alimentan 180 vapores de más de 50 toneladas de capacidad y 260 más de más de 10 y menos de 50, dedicados a la pesca, los cuales desplazan 21.053 toneladas. A esta flota se la supone un valor, con los aparejos correspondientes, de más de 35 millones de pesetas, y no contamos en ello más que la flota de altura, quedando la menor, que es muy importante.

Esta industria, en su conjunto, demanda hielo, que le proporcionan seis fábricas en la cantidad diaria de 95.000 kilos. Las fábricas de estampado de hojalata consumieron este año cerca de 6.000 toneladas.

A Vigo siguen en importancia en este orden de consideraciones Gijón y La Coruña; teniendo en cuenta que todo el litoral gallego, el de Asturias y el Cantábrico son un tesoro ictiológico inapreciable, que para utilizarlo en su plena potencialidad sólo esperan que los medios de comunicación sean adecuados para nutrir de pescado fresco y barato a toda España; ésta es una deuda que tiene el país con todo su litoral, con daño inmenso, del magno problema de las subsistencias, que el infeliz consumidor padece por ese lamentable problema de las comunicaciones, causa básica de nuestro atraso.

Es digna de mención la industria de construcción de buques y de aparejos, pudiendo afirmar que una gran parte de la flota nacional de pesca se ha fabricado en Vigo; hasta el punto que pasan de mil los buques allí construidos, y actualmente salta de diez millones de pesetas anuales su producción.

No puede ni se debe tener por más tiempo olvidado aquel pedazo de España, tan privilegiado por la Naturaleza. De Vigo se puede hacer rotundamente esta afirmación: es un pueblo que quiere incorporarse a las avanzadas del progreso, y para ello le sobran bríos y voluntad; sólo necesita esto que yo me permito señalar: una autovía que lo ponga al lado de Madrid y en contacto con todo el interior de la nación, y que no siga por más tiempo aislado del país, como si aquello perteneciera a otro mundo. En suma, Vigo y sus anejos forman una población importantísima, de más de 100.000 almas, que viven de la industria pesquera y del puerto, y que el día que deje de estar ligado y aprisionado sin poderse desenvolver y se le dote de todos los medios adecuados para que su espíritu laborioso se pueda manifestar, España podrá tener el orgullo de haber contribuido a formar un poderoso centro industrial en el Noroeste.

Conviene tener presente que después de la agricultura y ganadería le sigue la pesca en importancia, hasta el punto que nuestro litoral tiene puestos en el negocio más de mil millones de pesetas, que dan un rendimiento anual de más de quinientos millones, con la posibilidad de llegar la *producción*, luego de perfeccionada, a más de mil millones. Tal es la importancia del problema como factor económico en la vida nacional, que hoy está contraído por falta de comunicaciones con todos los puntos del interior.

Un puerto como el de Vigo, sin vías para darle salida al contenido de su producción, jamás podrá florecer. Es un problema de justicia el que presentamos, pero también lo es de conveniencia suprema al interés nacional. España toda contraería una enorme responsabilidad si se olvidara de habilitar este puerto. Yo me permito hacer esta ligera consideración: si Vigo ha podido hacer esto encarcelado como está, ¿qué no haría el día que Madrid, toda Castilla, León y Galicia, influídas por el contacto universal del comercio y de la industria, se desperezasen y pudieran enviarle al mundo su producción y recibir la que les envíen? ¿No será ese puerto el que pueda tener *almacenes y depósitos*, ser *puerto franco*, tener *muestrarios permanentes* para excitar al comercio universal a consumir la producción de toda España, *Feria de muestras*, *Bolsa de mercancías*, etc., y todo cuanto fuesen maneras de producir movimiento mercantil e industrial en bien total de la nación?

El porvenir de Vigo es enorme, tanto en el sentido del engrandecimiento local como en el fomento de todas las provincias afectas a ese movimiento, que a su vez haría de Madrid una de las ciudades más florecientes del mundo, porque sería centro de atracción del Mediterráneo y del Atlántico. La Naturaleza, felizmente, le abona en higiénico, sano y lleno de luz como pocas poblaciones, y en un atractivo de sus pobladores, único, por lo sencillo, honrado y agradable de su trato. Ciudad en la que a todas las horas del día y de la noche se puede ir seguro de que nadie le habrá de molestar: la honradez es su guía.

España tiene el deber de habilitar sus medios interiores de comunicación; pero es de vida o muerte para resurgir el que atienda a fomentar su marina mercante de modo que en todos los puertos del mundo se vea ondear su bandera, porque si se hace un estudio detenido de lo que paga por fletes por las entradas y salidas de mercancías por sus costas causa verdadera aflicción, porque ello supone una enorme sangría al

interés nacional: si atendemos al pasaje, todavía es más doloroso, porque es incomprensible que los buques extranjeros sean los que lo hagan en un 70 por 100.

Lo que decimos de la marina y de las comunicaciones decimos del actual sistema y organización de nuestra red ferroviaria, que de manera incomprensible realiza sus tarifas; de tal manera, que una tonelada de mercancía facturada en Bilbao para Madrid, con un recorrido de 557 kilómetros, paga 89,36 pesetas; pero si esa misma mercancía va destinada a Toledo, con un recorrido mayor de 76 kilómetros, pasando por Madrid, pagará 78,33 pesetas; 11,02 pesetas menos que si se quedara en Madrid. Si esa tonelada misma de mercancía, pasando por Madrid, va destinada a Córdoba, con un recorrido de 999 kilómetros, pagará 93,76 pesetas; es decir, que recorriendo 442 kilómetros más, sólo le cobra 4,40 pesetas más por un doble de recorrido. Los absurdos más incomprensibles y las tiranías menos justificadas rigen el modo de ser de las Empresas ferroviarias. De tal modo se conducen, que, estando Valencia de Madrid 340 kilómetros, aproximadamente, pasando por Cuenca, y estando hecho el estudio desde hace muchos años, no se ha hecho porque la omnipotencia de las Empresas ferroviarias no lo ha consentido: Irún-Burgos-Madrid también acorta en más de un tercio el viaje; no ha sido posible, por idénticas razones. La línea Medina-Zamora-Orense-Vigo acorta 175 kilómetros y pudo facilitar el transporte, abaratando el producto al consumidor; con bochornosa omnipotencia no ha podido ser, y hoy estamos en vías de que lo sea porque el autorrodaje viene, como suprema ley de justicia, *imponiendo por la fuerza* lo que no consiguieron la *justicia y la razón*.

Tal es el frente que Vigo habrá de vencer con la salvadora propuesta de la autovía Madrid-Vigo. Galicia, León y las Castillas tienen la palabra, y si no lo consiguen, que no culpen a nadie; es que les faltó la voluntad para hacerlo.

Más que al asunto mismo le tememos a las envidias locales, que jamás ayudan a que se haga aquello que no sea en su provecho particular; aquí radica el mal del por qué muchos problemas como éste no están resueltos, y es que donde crece la envidia nunca puede florecer el bien ni la virtud, y se prefiere el que todos sufran por igual a que el prójimo se salve y los demás no.

Otro problema anejo al de las comunicaciones de mar y de tierra es

el de la banca mercantil para la vida interior del comercio y para el de la exportación a Ultramar. Nuestro Banco nacional debía, por egoísmo, tener una sucursal en cada uno de los pueblos de origen español y en todo el Oriente: ello sería el paso más eficaz para la transfusión mercantil con todos ellos; no la tiene. La banca privada no ha salido de los mezquinos límites del movimiento interior; ¿dónde están las sucursales de ninguno de los bancos españoles en ninguna de esas regiones? Esto supone un cretinismo deprimente en nuestros hombres de negocios. Por honor nacional, hay que abrirles caminos a las mercancías con barcos y con caminos, y cauces al crédito para que las actividades productoras de la nación puedan circular por todos los mercados del mundo, bajo la bandera nacional y con el aval del crédito español.

GALICIA

La primera región que ha de recoger el fruto de las comunicaciones como resultado del comercio con todos los continentes del planeta es Galicia; grandes serán los beneficios que consiga del *exterior*; pero no serán menores los que recoja del *interior*. Cuando hablamos de una cosa que *será*, todo el mundo se encoge de hombros y lo mira con indiferencia, porque lo que no se ve y se toca no se aprecia; pero ahí está el valor de la *previsión*: los terrenos un día pantanosos, en Alicante, un visionario, el cardenal Belluga, obispo a la sazón de Cartagena, de aquellos lugares pestilentes, donde el paludismo era horrible, el cardenal insigne, con trabajo y con fe, lo transformó en las preciosísimas vegas, sobre las que fundó los hermosos pueblos de Dolores, San Javier, San Fulgencio y otros, y aquel *imposible* pudo ser porque lo edificó la *fe* y el *entendimiento*, ayudado por la *constancia* y el *amor*. Los actuales Riegos de Levante son una maravilla de la ciencia y de la industria; cuando el Segura va a entrar en el mar lo hacen volver máquinas potentísimas, movidas por la electricidad que un salto del mismo río produce en los Almadenes, a 300 kilómetros río arriba; y en series sucesivas la va elevando y regando zonas extensas, antes de secano, en Orihuela, Elche, etc., convirtiendo en jardines y huertas fecundísimas más de cuarenta mil hectáreas, que rinden abundantísimas cosechas y frutas almibaradas, que aprisionan los

divinos rayos del sol del Mediodía en sus mágicas células, convirtiéndolo en jugos deliciosos, en sabrosas naranjas, en raíces azucaradas y en fuentes inagotables de bendición. Los puertos de Levante se ven siempre abarrotados de mercancías que de aquellos sequerales ayer van a ocupar su inmensa producción hoy un lugar de preferencia en los mercados del mundo.

Allí es el esfuerzo humano; en Galicia, es Dios mismo el que, en forma de lluvias abundantes, le ofrece a los pacíficos y honrados gallegos el modo fácil y sencillito de caudales incalculables, los beneficios que, bien industrializadas sus tierras, podrían arrancarles. Sus ganados únicos y toda su agricultura necesita el estímulo sagrado del mundo para que venga a rendimientos que hoy nadie ve y que sólo la concurrencia los puede iniciar, y ésta no puede ser sin las comunicaciones.

Las bellezas de su litoral y de su clima y de su historia son alicientes inacabables de bienes que a nadie benefician porque no hay facilidades para visitarlas y gozar de sus encantos. Galicia, por sus bellezas naturales, está reconocida como la Suiza española y tiene condiciones sobradas para ser el paraíso donde debería reposar el mundo; pero pocos pueden disfrutar sus encantos, porque es difícil, caro e incómodo: apenas el tenerlo que decir; pero es una verdad innegable; *la voluntad del pueblo por su propia vida* ha sido más débil que los intereses particulares de las Empresas, y durante muchos años las luchas entre las ambiciones fueron motivo de daños incalculables para Galicia entera; la culpa fué la indolencia del pueblo gallego y de las regiones perjudicadas, que no tuvieron fe y valor ciudadano. Digámoslo alto para que la verdad resplandezca siempre: *la voluntad del pueblo es la voluntad de la justicia; pero hace falta oírla y que la haga valer.* Una vía única ha sido visiblemente insuficiente, con daño de la *producción* y del *consumo*, y ninguno de los sectores nacionales perjudicados se movió con la energía debida para concluir con el absurdo. La síntesis del problema es que todas las enormes riquezas de tan gran zona, a la que la Naturaleza le dió todos los recursos de riquezas imaginables, están allí estancados, sin poderle dar al mundo sus valores ni recibirlos, y así vemos que ni su comercio ni sus industrias pudieron pasar de una situación de inferioridad en relación con los medios de que dispone. Cada pueblo tiene lo que se merece.

Lo expuesto queda comprobado con el hecho de que es la región española que mayor contingente le da a la emigración, dejando huér-

fanas de aquellas valiosas energías todas sus riquezas, con daño incalculable de Galicia y vergüenza de España.

Ni la ganadería, ni la agricultura, ni la enorme riqueza pesquera de su litoral, ni la minería, han tenido ni tienen el esplendor que podrían tener si estuvieran en la corriente universal del tráfico de los negocios: es más, lo poco que hay es producido por exuberancia de los medios naturales. La falta de medios de comunicación con el interior les ha cerrado la puerta para los demás lugares del mundo y el espíritu maravilloso de la raza huye de la cárcel en que se los tiene sometidos, e invade el continente americano, y allá en un medio distinto, da lo que tiene; donde halla libertad y no encuentra trabas se desenvuelve con tales bríos, que los pobres emigrados pronto forman una gloriosa legión de hombres sobresalientes en todas las actividades industriales y mercantiles del país que las recibe; las fuerzas que desenvuelven son tales, que parecen venidos de otro mundo más perfecto. Es que el gallego y todos los españoles llevan dentro de su alma virtudes inapreciables de honradez, laboriosidad, constancia y previsión, fundamentos esenciales de toda religión económica; *formalidad y buena fe*. La disgregación individualista y quisquillosa del gallego en Galicia se transforma, se convierte allá en las lejanías del hogar en poderosa fraternidad de mutualidad.

La lógica no justifica el que la debilidad del nacido en Galicia sea distinto fuera de ella. La verdadera razón está en que aquí no encuentra medios para desenvolver su espíritu por la miseria que le ofrece el país, y aburrido huye adonde sea y como sea, a procurarse recursos que allí, en el hogar sagrado, no puede encontrar. Nadie que encuentra en su casa medios de vida busca los de la ajena por mero capricho; eso se hace siempre impulsado por la necesidad; lo raro es lo contrario. La languidez del hijo de Galicia nace de la prisión en que lo tienen los medios de comunicación, y es casi milagroso que puedan existir en el plan que el progreso del mundo se desenvuelve; y habremos de reconocer que toda España ha dado un paso de gigante en toda su economía con el motor de explosión, porque del modo que pueden, todo se cruza y todos se comunican. Lo que hacen los hijos de Galicia fuera de su país, mucho mejor lo harían en casa si tuvieran medios adecuados. Sólo con el caudal de medios naturales con que cuenta actualmente Galicia puede alimentar una población tan densa como la que dan por la estadística sus cuatro provincias. El día que se le proporcionen cauces en condiciones, por donde pueda circular su riqueza, Galicia

llegará a ser la región más privilegiada de España en agricultura, en industria y en comercio, porque lo podrá conseguir con la abundancia de recursos propios que las demás regiones, desgraciadamente, no cuentan.

A esto contribuye su posición excepcional en el continente, con un litoral cuajado de maravillosas rías y bahías y la riqueza ictiológica de sus mares, que no tiene rival en Europa, y como paso de todas las rutas navales del mundo, con el que se ponen en contacto directo.

El turismo en Galicia, hoy, es tan imposible como el comercio y la industria, y todo esto lo hay donde hay caminos por el mar, como sucede a Vigo.

Las riquezas del comercio surgen donde la concurrencia es mayor y el escaparate es más lujoso y espléndidamente presentada la mercancía; esto no lo tiene España en todo su litoral mejor que en Vigo. Por eso se puede decir que *circulación, cultura, producción y consumo son la civilización*. Galicia, habilitada con medios rápidos y fáciles de comunicación, sería el paraíso del mundo, y allí vendrían a disfrutarlo todos los pueblos del planeta como el lugar más bello al que la Naturaleza le dió un puesto privilegiado. La corriente ecuatorial, combinada con la del golfo de Méjico, en las costas de Galicia, le traen la temperatura de sus aguas, la suavidad del clima de la América central y el calor vivificante de la zona tórrida del Atlántico. Esta dulzura climatológica es igualmente deliciosa en las costas ribereñas de sus mares, a los que vienen a reproducirse inmensas emigraciones ictiológicas de todas las latitudes; motivo de la inmensa riqueza de pescados, como pocas zonas del mundo las tienen. En suma, Galicia dispone por ley natural de todas las más excepcionales condiciones para ser el paraíso más delicioso, por sus mares, su clima y la dulzura de sus hijos, avalorada por su honradez acrisolada y por su laboriosidad incomparable.

LA INMENSA CUENCA DEL DUERO

Ocupa 78.933 kilómetros cuadrados del territorio nacional, dentro del cual están comprendidas en su totalidad o en una gran parte las provincias de Soria, Burgos, Valladolid, Zamora, Palencia, Salamanca, Avila, Segovia, León y Orense. La zona regable que la Confederación estima que conseguirá es de varios cientos de miles de hectáreas de terrenos, hoy en su inmensa parte de secano, cuya producción aumentará en proporciones tales,

que su valor se habrá de multiplicar varias veces en cantidad y variedad. Como resultado de obra tan extraordinaria, sobre todos esos valores, vendrá la energía eléctrica, que arrancará a los *saltos del Duero* en varios cientos de miles de HP., que por sí sola constituye una riqueza enorme, que forzosamente habrá de actuar sobre los medios de comunicación y en la industrialización de los productos de la tierra y de todos los minerales de la zona. Su consecuencia natural es la de establecer como cosa obligada vías de salida y puertos por donde llegar al mercado del mundo y comunicación con el interior. Este es uno de los galardones que el actual Gobierno dejará por su paso en el Poder, y que merecerá eterna gratitud de la patria. El señor ministro de Fomento acredita con esto una vez más el concepto elevado que toda España tiene formado de él y de su acendrado civismo. Esta fuente de riqueza, con cauces adecuados que la pongan al borde de la ruta naval más importante de Europa, servirá para presentarle al comercio y a la vida universal el desarrollo de actividades que habrán de producirse en estas provincias interiores, que, dicho sea con sentimiento y pena, padecen por inercia un sueño del que hay que sacarlas.

Por esa gran avenida tienen en Vigo el punto de reposo hoy los transatlánticos de todo el continente americano, del Africa occidental y del Oriente que pasa por el Mediterráneo. Los mayores negocios del comercio del mundo se colocan siempre en las rutas más concurridas. Todo producto que se presenta en el escaparate donde el paso de la gente es mayor, es ponerlos en condiciones de que sean más apetecidos y más solicitados. Esto lo saben todos los comerciantes. La solución de todo este magno problema nacional no la puede poner en condiciones de que florezca más que las vías de comunicación como la que apuntamos de Madrid a Vigo. En el momento actual, sin que impugne- mos por ello los ferrocarriles, que seguirán prestando enormes servicios a la economía humana, no hay nada que supere a los automóviles, a los cuales hay que habilitarles caminos adecuados, para que desempeñen la función de progreso que les corresponde en el orden sucesivo de las cosas. Las rutas más adecuadas y más cortas entre las cabezas de los grandes núcleos de negocios se harán de voluntad o por fuerza, y es de la más elemental razón ponerse delante de los acontecimientos para prever y para resolver, según conveniencias del momento.

Es de la lógica más elemental cuanto venimos diciendo, y un deber

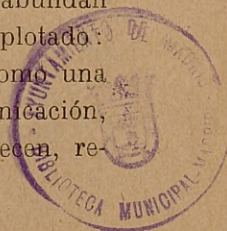
de ciudadanía el hacer cuanto sea posible por la mayor riqueza y engrandecimiento de la patria. A ello llegaremos si todos los ciudadanos tomamos como lema el cumplimiento de nuestro deber. Es enemigo de España todo español que no procura por todos los medios posibles el sacar al país de esta situación de marasmo espiritual y ponerlo en la línea de más ardiente deseo de colocarnos en las avanzadas del progreso, alentados por la fe, iluminados por el ansia de ir siempre adelante, jamás el último. El Gobierno actual presta un servicio enorme al país con los *circuits* y *firmes* que se están haciendo.

* * *

Las provincias limítrofes a la ruta central procurarán unirse a ella por derivaciones de otras acopladas a sus necesidades, y, por consiguiente, todas vendrán a quedar beneficiadas, y puestas en contacto con el centro nacional y con el puerto de Vigo.

Zamora, la ciudad de doña Urraca y de las glorias del Cid, cuyas riquezas no tienen todo el desarrollo debido, es un pueblo sencillo en sus costumbres, franco y sincero, con la virtud de una laboriosidad que si estuviera acompañada de los estímulos de la concurrencia y de los aires del progreso podía y debería alcanzar un lugar preeminente en la creación de riqueza. En Zamora no hay una sola piedra que no sea un sagrado recuerdo de nuestras preciosas tradiciones. Su catedral es un museo de preciosidades en su coro, en su fachada y en sus preciosísimos tapices, y, en fin, sus edificios particulares y sus calles y murallas, es un libro admirable de bellezas. La provincia cuenta con poblaciones como Toro, solar de nuestras leyes y ciudad de doña Elvira, digna de ser visitada como tantas otras.

Palencia, de suelo muy fértil, que, luego de convertido en regadío por las aguas del plan de obras del Duero, tendrá un brillante porvenir; país agricultor y ganadero, donde la enseñanza de las prácticas científicas del cultivo están produciendo excelentes resultados. En la provincia abundan el oro, el cobre, el plomo y hierro, todo sin explotar o mal explotado; abundan las minas de carbón de piedra de buena calidad, y como una lógica consecuencia de sus escasos y difíciles medios de comunicación, su comercio y sus industrias no tienen la importancia que merecen, re-



duciéndose principalmente a la exportación, pero no a la manipulación y a los grandes negocios.

Salamanca, la ciudad sabia, museo del entendimiento y altar del arte; ciudad única donde el espíritu queda extasiado, y en la que un aire de señorío clásicamente español merece ser visitado por el mundo *todo*: es una joya nacional que se revela en el gusto fino, agradable y señorial de sus pobladores, austeros y laboriosos, con alma recia cuando hay que acometer una acción de inteligencia y de valor; es un pueblo clásicamente de condiciones sobrias, grave y franco; leal y sufrido; dulce y apacible y de honrados sentimientos, eminentemente agricultor y ganadero, de cuyos esfuerzos no puede conseguir, ni tampoco sabe sacar todo el beneficio que debiera, y así vemos que exporta al Extranjero sus preciadas lanas y cosechas. Hemos dicho que es un museo en el que las maravillas del arte que la ciudad atesora la dan un valor inapreciable; su catedral, la Universidad, el convento de Santo Domingo, la Casa de las Conchas y mil más, hacen de la capital y de la provincia un lugar colmado de preciosidades. Ciudad Rodrigo, y Béjar, y Alba de Tormes, tienen bellezas que son desconocidas.

Valladolid, joya guardada en el interior de Castilla la Vieja, lugar sagrado de la historia nacional, donde principalmente se gestaron los mayores acontecimientos de nuestra grandeza, está llena de recuerdos y es una de las ciudades más hermosas de España, con bastantes edificios notables; con una industria y comercio muy florecientes, si tenemos en cuenta el de las demás provincias limítrofes, y con una producción agrícola y ganadera de mucho valer, que, tan luego entren en actividad las provincias vecinas, sobresaldrá ésta porque sus habitantes son emprendedores y laboriosos, y donde más puro se habla el castellano; corte predilecta y monumento de antiguas glorias, archivo de la nobleza y ciudad de caballeros infanzones; ciudad gloriosa de Alfonso el Sabio, y donde en 1474 tomaron posesión del reino doña Isabel y don Fernando, y donde en 1506 murió Colón, y la provincia entera está enladrillada de tradiciones históricas de incalculable valor, tales como Tordesillas, Medina del Campo, escuela de comercio primera de toda Europa y donde se engendró la primera letra de cambio; en fin, castillos, ciudades, todo digno de ser conocido y admirado. En suma: *Villa por villa, Valladolid en Castilla*.

Segovia, cuyos hijos son dignos del crédito que gozan en el mundo de la proverbial honradez castellana, esencialmente agricultores, a lo que

tan bien se amolda su carácter de vieja hidalguía; hombres buenos y leales a carta cabal.

Segovia fué asiento de la gran industria de paños de lana, de fama universal, hoy en la más lamentable extinción, y que, además, la exportaba en su mayor cantidad al Extranjero; porque no supimos o no pudimos seguir al progreso del mercado y de la industria de los demás países. Segovia fué uno de los emporios mercantiles de la Edad Media; es la ciudad que ostenta recuerdos y monumentos como el acueducto romano, la catedral, el Alcázar, El Parral y La Granja y otros, que merecen estar puestos todos ellos en vitrinas, donde el mundo los admirase y contemplara.

Es un crimen nacional que Segovia no tuviese una autovía directa a Madrid, de tal manera que sus 88 kilómetros que las separan se pudieran salvar en automóvil en una hora con toda comodidad, como si fuera un barrio de Madrid. Ciudad de abolengo glorioso, de montones de siglos, que la tenemos en olvido como uno de los pecados capitales que justifican el que nuestro crédito haya padecido, porque el que no sabe estimarse a sí propio, menos debe esperarlo de los extraños.

Soria, solar de la gloriosa república numantina, en cuya ciudad escribieron las madres cántabras aquella página divina con el puñal y el veneno sobre el cadáver de sus hijos, que siempre debe formar el sagrado ideal de toda la gran familia española: *«Madres de hijos muertos, sí; madres de hijos esclavos, no»*; página gloriosa que hoy la vemos reproducida en la República de Nicaragua en el insigne general Sandino, honra de la raza y orgullo de la entereza y del valor hispanos, que corre por sus venas. Tú le dices al mundo cómo se defiende el honor y la independencia de la patria; copiadle y seguidle como glorioso retoño hispano. Dios te ayude, glorioso héroe de la noble estirpe española; todo hijo que defiende a su madre es digno de veneración, y España te manda por boca del más humilde de sus hijos un ferviente saludo, que, como una oración santa, puesto de rodillas, te dedica: «¡Gloria, Señor, al general Sandino, héroe inmortal de su raza! ¡Dios te ayude, ya que el mundo cobarde calla delante de tamaño insulto al divino derecho de libertad que debió avergonzar al pueblo que hipócritamente levantó la mayor estatua del mundo a tan alto ideal, y que ante la manera que tiene de mancharla, debe sentirse ruborizada y avergonzada de tal vilipendio! ¡Gloria, héroe numantino! ¡Salve, digno heredero de Sagunto, de Numancia, del Cid Cam-

peador, de Guzmán el Bueno, de Gerona, de Zaragoza, de Bailén, de Madrid y de España toda! ¡Salve, general Sandino! ¡Salve por Dios y por España! ¡Dios te ayude!»

Estas lesiones al concepto de la dignidad humana la pagarán los pueblos que lo hacen y también los que con su silencio lo consienten. Esto debía ser el bochorno del feminismo vergonzoso de todos los pueblos de la tierra. Jamás se pisó el decoro humano y su derecho a la independencia con mayor insolencia y despotismo: la ley inexorable de la justicia ha de llegar; pero, entretanto, esta decantada civilización está escribiendo su más vergonzosa apología: está confirmando que el Derecho es la fuerza y que los altos ideales de la justicia pueden ser pisoteados por la bestia apocalíptica del *yo puedo*.

León, provincia de historia gloriosa y más gloriosa por sus monumentos, entre los que sobresale la catedral, *única* en el mundo como obra divina hecha por los hombres, que parece fabricada por los ángeles, gloria y orgullo nacional y lugar donde la personalidad española se manifiesta briosa contra las invasiones árabes. El pueblo leonés tiene un carácter honrado, y es laborioso y emprendedor. Ha progresado como pocas provincias en estos últimos años, iniciando industrias y negocios bien llevados.

Es quizá una de las poblaciones más dignas de que sea visitada y conocida. La belleza del país y de su capital es tan grande y notoria, que su nombre le basta.

Burgos, patria del Cid, símbolo de la raza, grande por su historia y más grande por sus monumentos, razón por la que debería en cierto modo ser la Meca de todos cuantos hablan español en el mundo; su catedral, de lo más hermoso y de lo más fino del arte gótico; las Huelgas y la Cartuja de Miraflores, y mil más que no son visitadas ni conocidas como merecen; su industria y comercio alcanzaron nombradía en toda Europa en la Edad Media, y hoy no tienen el esplendor que debía y merece.

Avila de los Caballeros, nombre cabal y el que más le cuadra; ciudad de Santos y de héroes, que debía ser un barrio de Madrid si una vía adecuada la acercara a un par de horas de camino con automóvil, convirtiéndola en lugar extraordinario del turismo, donde nacerían riquezas que hoy nadie avalora en los recursos naturales con que la Naturaleza la dotara.

Madrid, capital del reino, cuya posición central la tuvo excluida del torrente universal de las actividades, pero que hoy, gracias al automóvil,

se ha desenvuelto con mayores bríos que ninguna otra capital de Europa, que cuenta bellezas como las de su incomparable Museo del Prado, con paseos y parques como la Castellana, la calle de Alcalá, el Retiro y el del Oeste; con alrededores tan hermosos como Aranjuez, festín de la eterna primavera; *Alcalá*, ciudad sabia y de valores históricos tan precia- dos como el ser la cuna de Miguel de Cervantes; la Universidad de Cis- neros y vaso donde tomaron forma las leyes del Ordenamiento de Alcalá; *Toledo*, hoy a una hora por automóvil de Madrid, la Roma española y la vieja corte nacional que nos pone perplejos al no saber si llamarle mu- seo único del mundo o altar del señorío hispano; vieja y de aspecto divi- no; de calles estrechas y tortuosas y llenas de luz de los recuerdos; ais- lada por el abrazo del divino Tajo, pero que llena el orbe con la gran- deza y hermosura de sus monumentos, sólo a ellos comparable; esquivá como una doncella que pudorosa se mira en el cristal con que la besa enamorada la corriente de su eterno compañero; fuerte de voluntad como las rocas sobre que se asienta, y sabia y buena como las que la elevaron al pináculo de la gloria; patria de héroes y de santos, semillero del arte y taller glorioso donde la industria culminó sobre las primeras ciudades de Europa; y, en fin, espejo donde el sol se ve con mayores encantos; militar y labradora, humilde como sencilla cristiana, pero noble y orgu- llosa de su noble estirpe nacional, en cuyo regazo se forjó la historia de la patria española; ¿quién no la visita estando en Madrid? ¿No es esto poner a toda España con la autovía Madrid-Vigo en el camino uni- versal desde donde pueda ser contemplada y admirada? *El Escorial*, donde el espíritu cristiano levantó un templo maravilloso, con el cual las glorias militares y la grandeza de España hizo de él un monu- mento en holocausto de gratitud al Creador, que nadie podía igua- larle en merecimientos, donde rindiera culto el alma de un pueblo, en lo que constituía su más puro y elevado ideal; allí donde a la hermosura del lugar hacen competencia las grandezas del arte, la cultura nacional tiene reunidos en su incomparable biblioteca todos los tesoros que pro- dujo la inteligencia humana en el transcurso de los siglos y en la multi- tud de razas y pueblos que la iluminaron. Todavía tiene Madrid mayores atractivos en la dulce manera franca y sencilla de sus habitantes, de tra- to agradable y de sutil gracejo. El hecho de que puedan ser visitados y contemplados todos los motivos, costumbres y modalidades tan pintores- cas y educadoras de los pueblos que cruzan la comunicación que propo-

nemos daría motivos extraordinarios de ingresos que rebasarían los gastos nacionales que originarían al Estado la construcción.

* * *

La autovía Madrid-Vigo, que la técnica dictaminase con la mirada puesta en el interés supremo de España, tiene como previa ventaja que actualmente tiene ya comprendida como carretera en uso de autos desde Madrid zonas próximas que suponen mucha parte del recorrido que habría el Estado de hacer, y ampliar hasta donde la necesidad mande, pero que está hecha.

Debe tenerse en cuenta que tales obras habrán de hacerse mirando al porvenir; el autorrodaje está hoy en período infantil, y es de la más elemental previsión hacer los caminos de manera que las grandes unidades que ya se vienen iniciando puedan encontrarlos adecuados y en condiciones de cargas y de volumen superiores a cuanto hoy consideramos el punto más perfecto: la línea del avance es infinita; pero hay algo próximo que debemos presentir: un movimiento muchas veces mayor que el mayor de la más concurrida de las vías de autorrodaje habrá de producirse forzosamente en días no lejanos, y el que no mira bien el porvenir él tiene el encargo obligado de castigarle.

Una obra de esta significación y de tal importancia no la puede hacer nadie más que el Estado; ahora bien: si a tal efecto se hiciera un empréstito exclusivamente para la construcción de esta vía, cabe imponer un reintegro de plusvalía en un tanto por ciento acordado sobre el valor que alcanzasen las propiedades que beneficiase, tanto de las ciudades como de los campos por donde pasara como sobre los negocios industriales y comerciales que a causa de tal mejora se originasen, puesto que con el dinero de todos los españoles los beneficiados aumentarían el valor de sus propiedades y procedimientos de explotación.

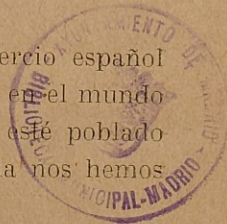
Todo procedimiento para llevar a cabo la construcción nos parece bueno; si los dueños de propiedades rústicas o urbanas supieran darse cuenta de esto, a más de darle gratis el paso a la autovía, darían dinero encima por que la hicieran. Si esto decimos del interés particular, las regiones, pueblos, provincias que cruzara, y aun las de la zona próxima, deberían pedirla como medio redentor de beneficios incalculables que el

problema envuelve. La vía central y directa produciría como una consecuencia natural una multitud de carreteras adaptables al autorrodaje, tan enorme desde el principio al fin de la misma, que vendría a ser como una inmensa espina dorsal que atraería los intereses más alejados para enlazar con ella, y el puerto de Vigo tomaría el carácter de intercontinental, y la producción que prodigiosamente todas estas regiones multiplicarían en calidad y cantidades desconocidas irían a él. Por la lógica misma de los hechos no quedaría en toda Galicia, en toda la región leonesa y las de Castilla un lugar, por modesto que fuera, que no tuviera caminos adecuados para enlazar con la vía central.

El problema planteado es eminentemente nacional, porque la grandeza y el porvenir que auguramos al puerto de Vigo es el resultado de la grandeza y el porvenir que forzosamente ha de producirse en toda España, porque si es cierto el despertar de Vigo, es porque la Naturaleza le ha dado una robustez idéntica al medio que ocupa, y porque todo hace presentir que aquello será la población comercial e industrial más poderosa del litoral, por donde desaguarán las riquezas latentes de todo el centro nacional con la autovía.

Como una consecuencia lógica, Madrid, colocado en el núcleo central de España, irradiaría rutas que unirían al Atlántico con el Mediterráneo, con segura posibilidad de que llegue a ser una de las ciudades de mayor porvenir del continente europeo, porque se le habrá colocado entre la espléndida huerta de Valencia y las dulces brisas del litoral gallego; entre el fecundísimo valle del Ebro y la industrial Cataluña y entre el divino paraíso de Andalucía; entre la robusta Extremadura y la soberbia llanura manchega y Asturias y Vasconia, viejos y sagrados lugares de la patria, y, en fin, porque la nueva forma de comunicación que nos ofrece el progreso con el autorrodaje hace fácil y posible el que todas las regiones de España se puedan abrazar al soplo divino de una libertad de acción que la libre del monopolio absorbente de toda empresa, prevaleciendo la justicia y la libertad de todo el que quiera y pueda ir de uno a otro extremo del país, sin contar con nadie más que con su voluntad.

La herencia que jamás debemos olvidar es la del comercio español en Ultramar; pero esto supone que no debe haber un puerto en el mundo donde no ondee la bandera nacional ni un océano que no esté poblado de buques mercantes españoles. Quiero decir que en España nos hemos



separado del mar, y ello ha traído nuestra depresión como una lógica consecuencia, y si queremos formar parte de las avanzadas de la actividad humana, tendremos que atender los problemas del mar como los de mayor interés nacional y porque tan beneficioso ha de sernos las comunicaciones del mar como las de tierra que venimos predicando.

Madrid, todos los pueblos de la cuenca del Duero a que nos hemos referido y Galicia entera siempre han llevado con prudente resignación el peso de los hechos que la realidad ha puesto sobre los destinos nacionales; su austeridad y acendrado españolismo siempre han sido el más puro y el más honrado ideal de todas ellas; nunca tuvieron por norma el hacer visibles sus necesidades por el estrépito y la algarada, sino por la más discreta corrección. Lo que aquí proponemos es de supremo bien nacional; a España entera confiamos el que se les atienda en razón y justicia, a cuya fuerza se acogen, huyendo del precepto que Bismarck asentaba de que *la fuerza es el derecho*; yo, en nombre del supremo interés nacional, humilde y respetuosamente someto el problema expuesto de la Autovía Madrid-Vigo a la conciencia pública, para que ella resuelva.

Hablamos así con el firme convencimiento de que de esta manera servimos a la patria y que a nuestro deseo nos acompañan la razón y la justicia; ello nos da la esperanza de que nuestra humilde voz, avalada por la meritísima Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, será atendida por el Gobierno de S. M., que tantas pruebas tiene dadas por su acendrado patriotismo; de nuestro Soberano, afirmamos que ha de apoyar nuestro ruego, porque siempre fué amante de cuanto es motivo del engrandecimiento nacional, por lo que la devoción y el amor leal y sincero que le tenemos todos los españoles es el mejor premio que puede ambicionar.

En todo momento nos ha movido el deseo de coadyuvar a la obra del Gobierno, exponiendo y despejando los problemas que hemos tratado, y en éste, como en los anteriores, hasta en los errores que pudiéramos cometer siempre fueron presididos por la buena fe y el más sano desinterés.

una lógica
la activi-
como los
nos las co-
do.

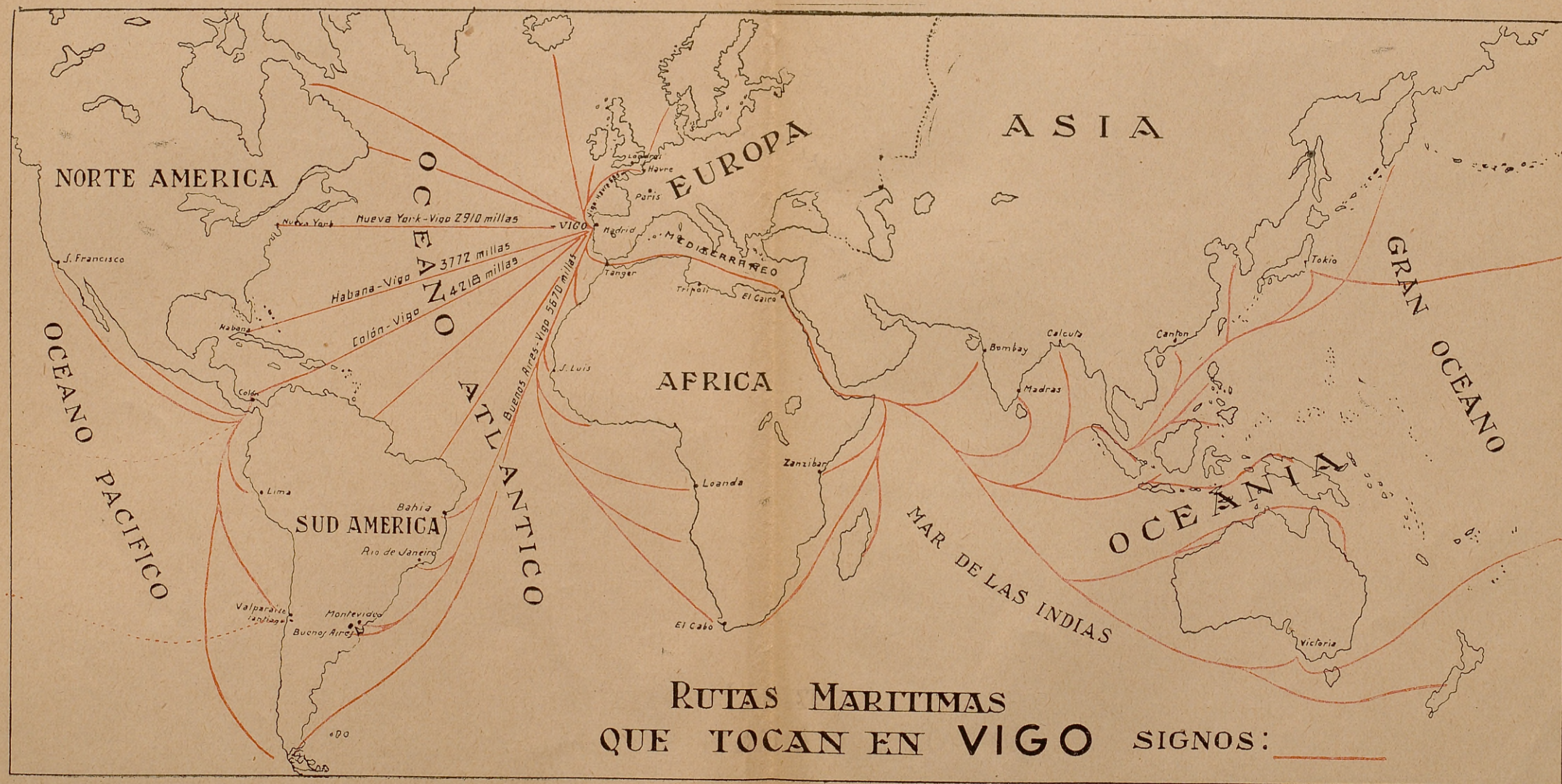
nos hemos
designación
nos nacio-
do el más
por norma
, sino por
remo bien
n razón y
Bismarck
remo inte-
a expuesto
ne ella re-

manera ser-
n y la jus-
valada por
s del País,
iene dadas
que ha de
motivo del
leal y sin-
que puede

a obra del
tratado, y
amos come-
interés.



Ayuntamiento de Madrid



La Reforma

Revista nacional

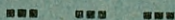
Organo defensor de los intereses de las
Cámaras de la Propiedad Urbana de España



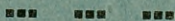
SE PUBLICA DECENALMENTE



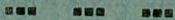
SUSCRIPCION: **UNA** PESETA



APARTADO 492.-MADRID



DIRECCION: ARENAL, 24, 3.º IZQUIERDA



DESPACHO: DE 3 A 4 TARDE



OFICINAS: SAN GINES, 5, DE 4 A 6

OBRAS DEL MISMO AUTOR

- Consideraciones comerciales sobre España y Marruecos (con dos mapas en colores), 2 pesetas.
Inquietud universal (sus causas), 2.^a edición. 5 pesetas. Editorial Reus.
Valor y fuerza de España como potencia en el concierto internacional, 6 pesetas. Calpe, Ríos Rosas, 8, Madrid.
Acuerdo Anglo-ibero-italiano, visto al través del sentido común, 4 pesetas. Editorial Voluntad.
Apuntes para la organización económica del Crédito entre los pueblos hispanos, 5 pesetas. Editorial Voluntad.
Alianza Hispano-Americana. 6 pesetas. Segunda edición. Editorial Voluntad.
Higiene y educación de la voluntad, 3.^a edición. 3 pesetas. Editorial Voluntad.
La voluntad en acción (cultura, educación y trabajo), 5 pesetas. Editorial Voluntad, Gaztambide, 3, y en todas las librerías.

FOLLETOS

- Madrid, capital del mundo hispano.
Homenaje a S. M. el Rey.—Las corrientes del Estrecho de Gibraltar como fuentes de energía eléctrica.
Homenaje a Primo de Rivera.—La enseñanza elemental obligatoria como el servicio militar.—La enseñanza docente nacional gratis para todos los españoles sin derechos de matrícula ni de examen.
La despoblación de los campos y el urbanismo.
España pide insensatamente ferrocarriles, cuando lo que más necesita son auto-carreteras. (A España, al Rey y al Directorio.)
El problema del abastecimiento de aguas en Madrid, [Canal de Isabel II y los derechos intangibles del Estado.
Pellizcos que bordea Madrid en el abastecimiento de agua.

EN PRENSA

- Energías de la voluntad.
Enfermedades de la voluntad (pesimismo, indolencia y falta de fe.
Eduquemos la voluntad.

PRÓXIMA

- O una moneda universal, o una quiebra universal.

Ayuntamiento de Madrid