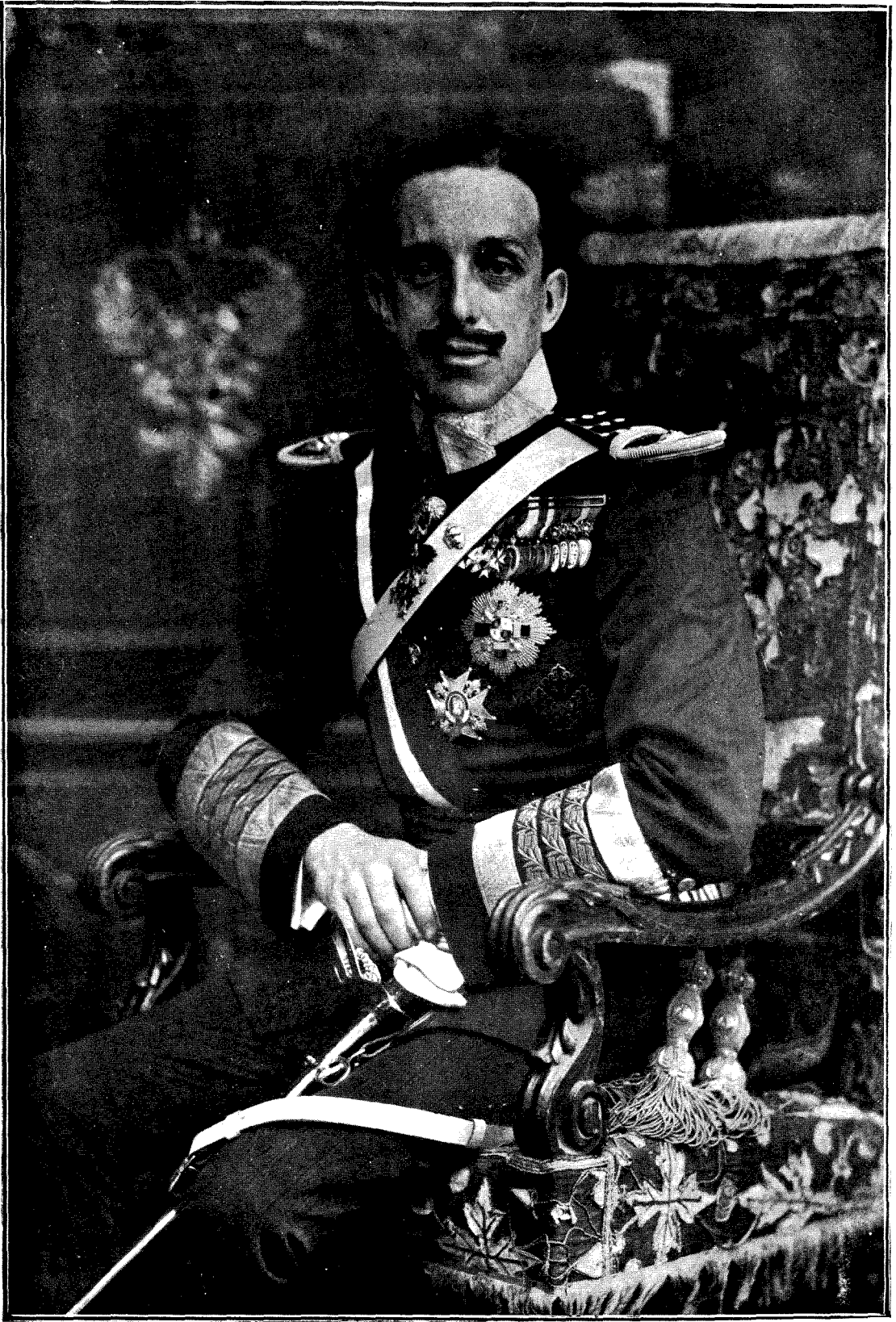


AUTO PISTA MADRID-CUENCA-VALENCIA

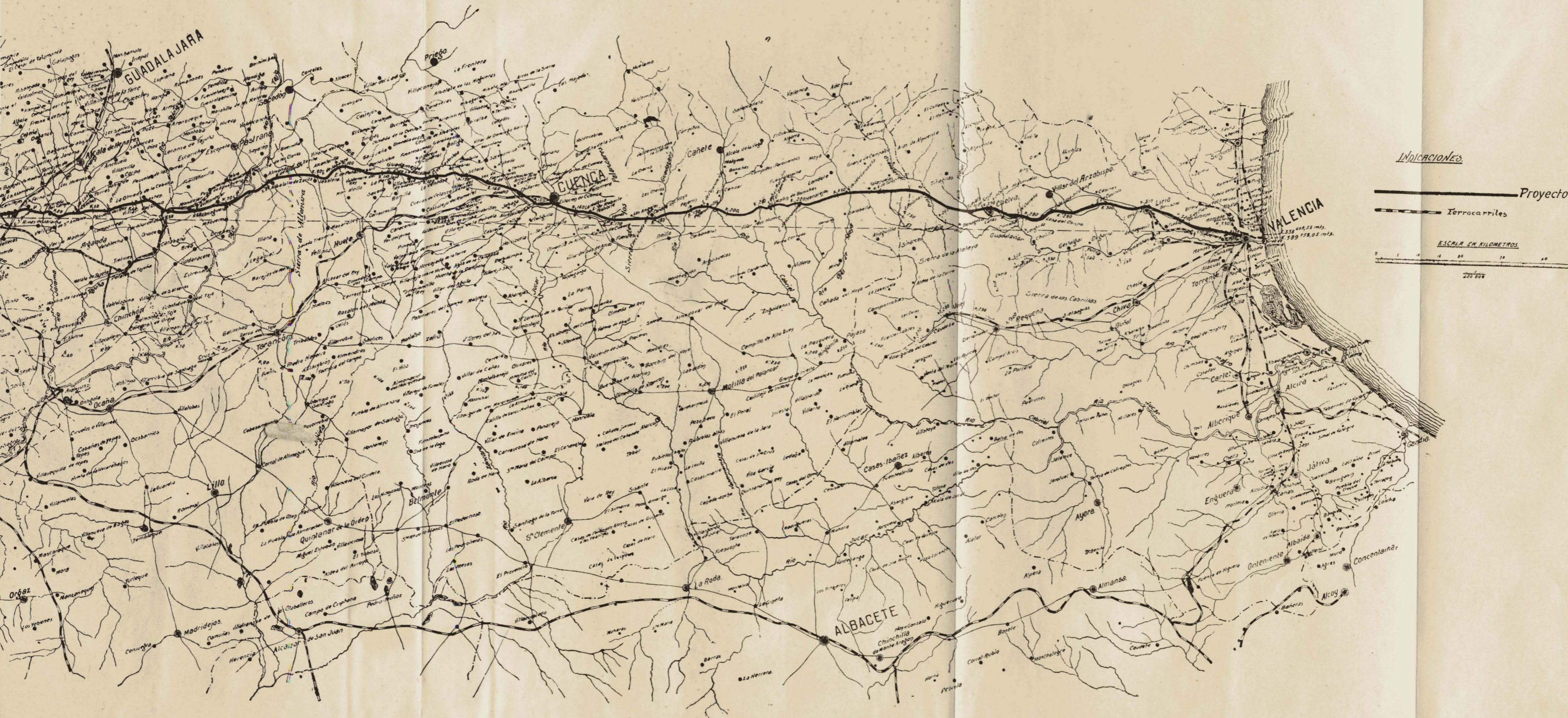



RAFAEL - 27



S. M. EL REY DON ALFONSO XIII.

PLANO GENERAL DEL TRAZADO
DE LA
AUTO PISTA MADRID-CUENCA-VALENCIA





El proyecto definitivo de la **Auto Pista** directa a **Valencia** ha sido entregado al excelentísimo señor ministro de Fomento.

He aquí una ligera descripción del mismo; Memorias y Estatutos de la Sociedad concesionaria; biografías, retratos, autógrafos, opiniones, paisajes y riquezas de las tres provincias interesadas.

Las omisiones que se observen son debidas a falta material de tiempo y a otras causas ajenas a nuestra voluntad.

La *Delegación de Prensa, Publicidad y Propaganda*, afecta a las oficinas de **Auto Pista Madrid-Cuenca-Valencia, S. A.**, ha editado este modesto libro teniendo que vencer la resistencia que oponían los señores del Consejo de Administración, por lo que pueda contener de elogio para sus gestiones.

Madrid, Diciembre 1927.





Excmo. Sr. Teniente General D. Severiano Martínez Anido, Vicepresidente del Consejo de Ministros y Ministro de la Gobernación.

¿Qué sería de las personas y de las cosas, en la vida moderna, si no existiera la poderosa palanca de la Prensa? En España, siempre generosa, tiene alientos para todas las iniciativas y elogios para todas las buenas obras.

Si quisiera, podría deshacer prestigios y desbaratar proyectos con sólo publicar un artículo, un suelto o una noticia. Y no lo hace cuando en justicia no debe hacerlo, porque en España, afortunadamente, no tiene cabida el periodismo de chantage.

A los periódicos no les importa el estado de su cuenta corriente, porque su mirada está más alta que el estante donde se encuentran los libros de contabilidad.

Por esto, desde que comenzó a divulgarse la idea de esta autovía, los periodistas de toda España, y especialmente de Madrid, Cuenca y Valencia, generosamente acogieron en las columnas de sus respectivas publicaciones los detalles del proyecto, y constantemente tuvieron frases de simpatía, que sirvieron de aliento a quienes colaboran en la empresa.

También en muchos diarios y revistas del extranjero, singularmente Le Matin y Le Journal, de París, y La Petite Gironde, de Burdeos, se publicaron artículos y sueltos encomiásticos que no podremos olvidar.

«Auto-Pista Madrid-Cuenca-Valencia, S. A.», aprovechando la publicación de este libro, se complace en expresar su gratitud a cuantos desde las columnas de la Prensa pusieron su grano de arena en la obra que acometimos.



Excmo. Sr. D. Miguel Primo de Rivera y Orbaneja
Marqués de Estella
Presidente del Consejo de Ministros

La carretera Madrid-Valencia
aproximará considerablemente el mar
a la Capital de España, abriendo con
esto una insuperable fuente de riqueza
por su comercio y turismo.

Sen. Sr. Turis

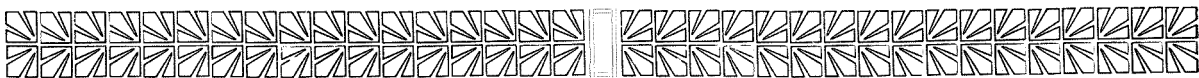


EL MINISTRO DE HACIENDA

PARTICULAR

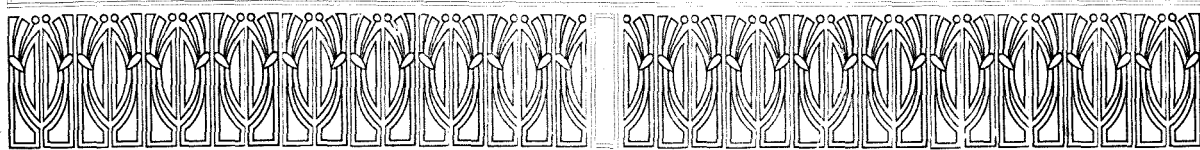
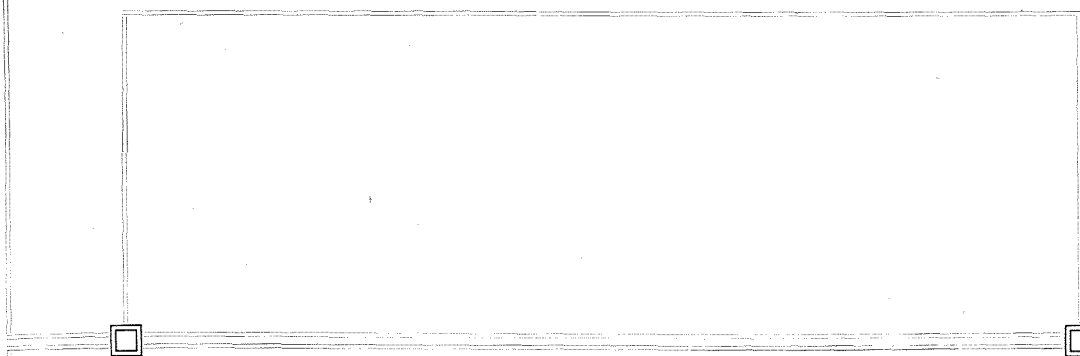
La iniciativa en cuyo logro ha
cifrado máximo empeño la sociedad "Auto
pista Madrid Valencia", merece las mayores
simpatías del país y los auxilios morales
y materiales que sean factibles de los gobernantes."

12-12-27 *Salvo Soler*



Por su entusiasmo y por el patriótico deseo que les inspira de alcanzar tan sugestiva unión entre Madrid y Valencia son acreedores a las mayores simpatías los autores del proyecto de pista que enlace Madrid con el mar.

Comandante Francisco...





Excmo. Sr. D. Rafael Benjumea, Conde de Guadalhorce, Ministro de Fomento.



EL MINISTRO DE HACIENDA

PARTICULAR

La iniciativa en cuyo logro ha
cifrado máximo empeño la sociedad "Auto
pista Madrid Valencia", merece las mayores
simpatías del país y los auxilios morales
y materiales que sean factibles de los gobernantes.

12-12-27 *Alonso Soler*



Excmo. Sr. D. José Calvo Sotelo, Ministro de Hacienda.



El Ministro

de Trabajo, Comercio e Industria

La auto-puta de Madrid-Valencia es un magnífico proyecto de decisivo interés para el futuro desenvolvimiento de los transportes en nuestra patria, y por ello sería de desear que el Estado aprionase los fundables esfuerzos de sus iniciadores

23-12-27.

Canón



Excmo. Sr. D. Eduardo Aunós, Ministro de Trabajo, Industria y Comercio

Lo que dicen de la Pista los Directores generales

La producción adquiere un valor actual cuando llega al momento final del cambio; es decir, cuando se convierte en objeto de consumo. Antes sólo merece valores potenciales, tanto mayores cuanto más fáciles y rápidos son los medios de comunicación y los hábitos del comercio. Una vía de transportes es, pues, el único vehículo capaz de convertir valores potenciales en actuales; esto es, riqueza en capital.

Emilio Vellando.

Director general de Agricultura y Montes.



Ilmo. Sr. D. Emilio Vellando, Director general de Agricultura y Montes.

La Pista Madrid-Valencia producirá indudables beneficios a las regiones que ha de atravesar. He recorrido la construida desde Milán a Stressa, en Italia, que une centros tan importantes de industria y comercio como la primera de dichas capitales con los Alpes italianos, y los turistas pueden, utilizando camino tan expedito, sin entorpecimientos ni curvas pronunciadas, recorrerlo en menos de una hora con atrayente comodidad. Beneficio semejante, cuando no superior, ha de lograrse con el recorrido de Madrid-Valencia, porque es incalculable la ventaja de poder embarcar en el Grao de Valencia mercancías que directamente se descargarán en el domicilio del consignatario, y al economizarse transportes y tiempo, advienen provechos de indudable valor. Considerado el aspecto desde el punto de vista turístico, las ventajas son, asimismo evidentes, por la razón de que en cuatro o cinco horas se pueden salvar los 320 kilómetros de recorrido que tendrá la Auto-Pista Madrid-Valencia.

Carlos Caamaño.



Ilmo. Sr. D. Carlos Caamaño Horcasitas, Director general de la Deuda y Clases Pasivas.

Cualquier medio de comunicación que tienda a enlazar dos puntos distantes, tiene, sobre la importancia material que represente, la trascendencia de unir más estrechamente los espíritus. Y siendo admirable la finalidad de fomentar la riqueza y de procurar un adelanto de un país, lo es más aún el acortar el espacio y el tiempo en las relaciones puramente inmateriales. En ese sentido, el progreso general de la Humanidad se halla íntimamente relacionado con aquella evolución de los medios mecánicos que la inteligencia ha puesto al servicio de los hombres. Dar forma viva a su aplicación ha de merecer siempre el aplauso de quienes vean en la existencia un ideal más bello que el de la egoísta satisfacción de vivir.

José Tafur.

Director general de Comunicaciones.



Excmo. Sr. D. José Tafur, director general de Comunicaciones.



Ilmo. Sr. D. César de Madariaga y Rojo, Ingeniero de Minas, Director general de Comercio, Industria y Seguros.

En la lucha por aumentar el rendimiento del factor transporte en la comercialización de los productos, la técnica moderna aporta como nuevos elementos de tráfico la ruta aérea y las autopistas.

Reducido el empleo del primero a las necesidades comerciales de rendimiento elevado, por valorización del tiempo o por efecto de una densidad económica grande del producto, queda la autopista como aporte del más precioso valor para la comercialización de los productos.

Enlazadas las autopistas con los sistemas de carreteras a ellas afluentes y coordinadas con la red ferroviaria general, habrán de dar una nueva fisonomía al mapa comercial de España si, como es de esperar, dadas las personalidades que intervienen, no se considera la cuestión aisladamente, sino enlazada con todos los demás aspectos del tráfico comercial.

César de Madariaga.

Director general de Comercio,
Industria y Seguros.



EL MINISTRO DE HACIENDA

PARTICULAR

La iniciativa en cuyo logro ha
cifrado máximo empeño la sociedad "Auto
pista Madrid Valencia", merece las mayores
simpatías del país y los auxilios morales
y materiales que sean factibles de los gobernantes."

12-12-27 *Alonso Soler*

—Con mucho gusto—le contesté.

Y en el trayecto hasta entrar en el café que me indicó, en la misma glorieta, pensaba yo: “Este hombre va a colocarme el mismo “disco” que la vez anterior, haciéndome perder la tarde.”

Con dificultad pudimos ocupar una pequeña mesa del café, que, por ser las tres de la tarde, presentaba un aspecto animadísimo y bullanguero: plétora de clientes, que, apiñados en las mesas en mayor número de su cabida, dificultaban el paso de los camareros, que a toda velocidad trataban de complacer a sus parroquianos, hombres y mujeres; aquéllos constituían “peñas” en sus diferentes categorías y gremios: militares, abogados, procuradores, contratistas de obras, corredores de fincas y aficionados al toreo; ellas, preciosa mezcla de la madrileña castiza, de peinado bajo y mantón, unas, con peinetas, mantilla y pendientes largos de oro, otras, y no pocas con sombreros, el pelo a lo “garçon” y vestidas con ricos trajes de corte fino, a la moda, entre las cuales no faltaban los labios “comprometedores” de carmín rabioso.

Pedimos café, y entre el ambiente nada silencioso, las voces y fuertes sonidos de las palmas, el prolongado y agradable timbre del contacto de la cucharilla y el vaso, todos demandando servicios, y nosotros observando la transformación que en poco tiempo había experimentado la vida humana, sobre todo la madrileña, que gozaba respetuosamente de aquellos lugares que no hace mucho tiempo le prohibía la ridícula crítica social.

—No le extrañe mi insistencia sobre el mismo asunto. La pista Madrid-Valencia embarga mi imaginación hace más de seis años; en su transcurso, no ha vencido un mes que no visitara a varias personalidades, exponiéndole con todo lujo de detalles esta idea, y estas personalidades, con palabras halagadoras, han mostrado muchos su indiferencia, y poco menos que por loco me han tomado otros. Al terminar muchas de las visitas—permítame que reserve el nombre de los visitados—, créame usted que salía con el corazón herido, no siendo pocas las veces que el pañuelo secaba mis lágrimas. Con tenacidad sigo defendiendo esta idea, y no me desdoran las humillaciones sufridas ni los calificativos que me dediquen; entiendo que España necesita realizar esta obra para levantar su prestigio, y como español ofrezco mi sacrificio. Yo pudiera decirle mucho de lo que esta obra encierra, pero está usted bastante capacitado para apreciarla, dándose cuenta de su importancia y trascendencia.

—¿Y qué pretende usted en esta ocasión?

—Contar con usted; que me ayude para tratar de convertir en realidad lo que algunos desgraciados consideran locura.

Me obligó a vacilar, y apreciando al mismo tiempo en las alternativas que durante su conversación había experimentado el rostro de aquel hombre, en las que hubo momento en que sus ojos dejaban asomar dos lágrimas que daban fe de las amarguras pasadas, prueba también del cariño depositado en un ideal que, despreciando el lucro, no tenía otro fin que el de ser útil al progreso de su Patria: pensando como él, contesté:

—Sin más fortuna que mi trabajo, cuente usted conmigo.

—¡Gracias a Dios! ¿Desde cuándo?

—Desde mañana a las cuatro de la tarde.

—¿Dónde?

—En el palacio del marqués de Argelita.

No es posible que en la vida de aquel hombre hubiera experimentado mayor alegría. Nos estrechamos fuertemente las manos y nos separamos.

A la hora citada del día siguiente le presenté al marqués de Argelita, y celebramos la conferencia prometida. Quince días después, el 2 de enero de 1926, se constituía el Comité iniciador, levantándose acta de la constitución y elección de cargos.

Y al firmarse este documento, pensamos todos que equivalía nuestra firma al juramento sagrado del soldado a su bandera. Desde aquel instante hemos luchado en pro de la idea como un solo hombre y conseguido en 7 de enero de 1927 la concesión condicionada (“Gaceta” del 8) para la construcción de la pista Madrid-Cuenca-Valencia.

El 24 del mes actual hemos cumplido la condición expresa en dicha concesión, que era la entrega de un anteproyecto bien documentado, haciéndolo mejor, pues hemos ido más lejos, ya que no nos limitamos a presentar el anteproyecto, sino un proyecto definitivo, cuya confección, en un período de once meses, nos ha originado importantes desembolsos, hechos con todo placer porque así lo merece la magna obra proyectada y la confianza que tenemos de realizarla.

La tenacidad de un español en una idea soñadora ha tenido este resultado hasta hoy; los que hemos apadrinado su iniciativa tenemos la misma satisfacción y el alto honor de cooperar al engrandecimiento de la riqueza nacional.

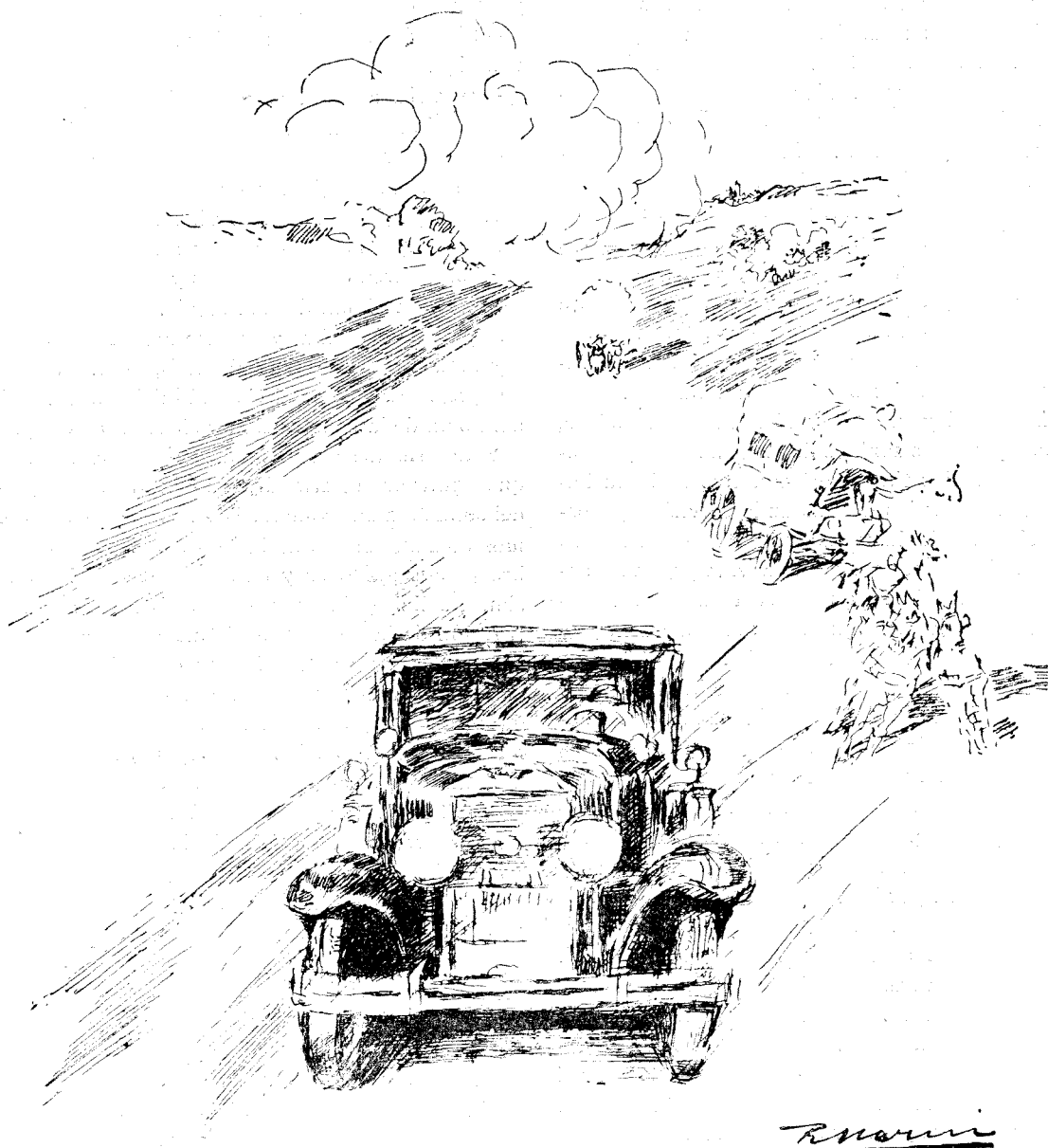
Si la pista Madrid-Cuenca-Valencia se construye y produce ríos de oro, los disfrutaremos por igual todos los españoles; lo que hemos hecho y estamos decididos a hacer no es otra cosa que el resultado de sentir por nuestras venas la circulación de tan gloriosa y neta sangre española.

¡Sirva de ejemplo!

M. Vázquez Quirós.

Madrid, diciembre 1927.

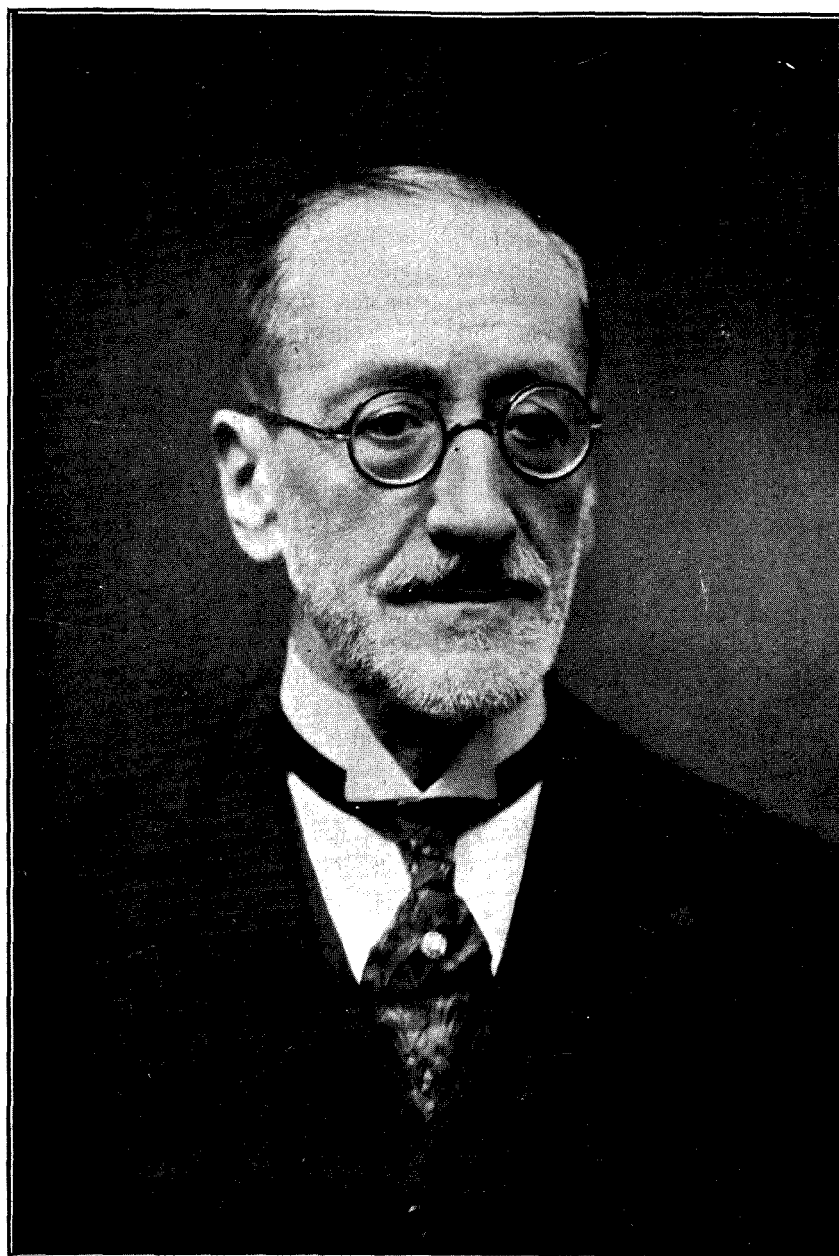
UN APUNTE DE RICARDO MARÍN



Marín

Las antiguas carreteras y sus inconvenientes.

COMITE INICIADOR Y CONSEJO DE ADMINISTRACION DE
AUTOPISTA MADRID-CUENCA-VALENCIA, S. A.



Excmo. Sr. D. Luis Escrivá de Romani y Fernández de Córdova, Marqués
de Argelita, presidente del Comité iniciador y del Consejo de Administración.

Excmo. Sr. D. Luis Escrivá de Romaní y Fernández de Córdoba

MARQUÉS DE ARGELITA

Es tan conocida esta ilustre personalidad en España y fuera de ella, que, de no tener la obligación de hacer una información completa de los miembros que constituyen el Comité iniciador, bastaría tan sólo con indicar su nombre.

Nació en Madrid, y pertenece a uno de los linajes más ilustres de España. Por la línea paterna descende del prócer, Secretario del rey Don Jaime I, D. Guillén Escrivá, Señor de Argelita, quien por sucesivos enlaces dió origen a las casas de Beniparrell, la más antigua Baronía; Casal, Bertrán, Zapata, Cavanilles, Fivaller, Dusay, etc., de la casa de Monistrol, hombres eminentes en una serie no interrumpida de grandes Señores, literatos, guerreros, matemáticos, poetas, estadistas, etc.

Por la línea materna descende directamente de D. Artal de Alagón, del Gran Capitán, Cristóbal Colón, y, por tanto, de las casas ducales de Alagón y Veragua, de los marqueses de Aguilar, de Santiago, de Peñalba, de Espinardo; de los condes de Sástago, Glimes de Brabante, etc. Está, por tanto, emparentado con toda la antigua nobleza.

Simultaneó los estudios de Derecho con los de ingeniero industrial, cuyos títulos posee, y, fijando su afición juvenil en materia electromecánica, recorrió todas las capitales de Europa en viaje de estudio técnico, por cuya razón posee con gran dominio varios idiomas.

Son varios y muy profundos los conocimientos de que está dotado, entre ellos la literatura, la pintura, antigüedades, obras hidráulicas, agricultura, no siendo posible determinar sus extensos conocimientos generales, que lo elevan a un nivel cultural poco común.

Posee una copiosa y selecta biblioteca de obras notables antiguas y modernas, y ha consagrado y consagra al estudio la mayor parte de sus años.

Pensando siempre ser útil a su patria, y sin el menor egoísmo, ha colaborado con sus energías,

conocimientos y cuantiosos gastos en diversas Empresas españolas, habiendo sido presidente y consejero de varias entidades industriales, de electricidad, navegación, bancarias y otras que no recordamos, razones por las cuales ha sacrificado su descanso, no siendo de extrañar no se le vea con frecuencia en los grandes salones de la aristocracia, a que pertenece, y, en cambio, se le encuentre en el despacho de su palacio y al lado de sus familiares a todas las horas del día y de la noche.

Donde no se le ha visto jamás es en los centros políticos, puesto que no ha militado en ningún partido.

Entre las obras en que ha puesto a contribución sus energías y su capital, es oportuno recordar que trabajó con el diputado Sr. Llorent por conseguir la realización del proyecto de desviación del río Turia, pues al tratarse de Valencia o de sus intereses generales, ha mostrado siempre gran amor y entusiasmo por aquella tierra, que le evoca inolvidables recuerdos de sus antepasados. Cuando en estos momentos pensaba retirarse por completo a descansar de tantas preocupaciones y dispendios y no pocos sinsabores, acoge con el mayor entusiasmo la idea de tan magno proyecto como la pista directa Madrid-Valencia; y confiando en que es una obra eminentemente nacional, que por igual interesa a todos los españoles dignos de su patria, por el alto honor que para ella representa dicha obra, la segunda en Europa y primera en España, desprecia el descanso, las preocupaciones y el dispendio, pensando sólo en el recuerdo de sus ilustres linajes y en fervoroso amor a su patria, el marqués de Argelita no puede rechazar el brindis que se le hace para su valiosa cooperación en la proyectada pista, y con su valentía innata, con esas energías formidables de que, a pesar de su edad, dispone, vuelve a poner a contribución cuanto tiene: su casa, su tranquilidad, su peculio y su nombre. Este es el marqués de Argelita.



D. Alfredo García Amilivia, iniciador de la Pista, vicepresidente del Comité y del Consejo de Administración.

Don Alfredo García Amilivia

—¿Cómo nació en usted la idea?

—Muy sencillamente. Debido a mi profesión de comerciante, por la que sentí siempre verdadera ilusión, viajé mucho, no solamente por España, sino por el extranjero, y por esta causa pude apreciar lo mucho que nos quedaba por hacer para que nuestra patria pudiese ocupar el puesto de gran nación a que tan justo derecho tenía. De ahí es que viniese a mi mente, hace muchos años, la idea de una carretera tal cual está hoy proyectada.

—¿Encontró usted obstáculos?

—Muchos. Toda obra grande los tiene. Pero en día tan señalado como hoy no hay que acordarse de ellos. Mejor es que aproveche esta ocasión para rendir el tributo de mi gratitud a la Prensa, siempre dispuesta a ser la palanca de toda obra buena, y en la cual encontré, desde que me decidí a dar mi iniciativa al público, el mayor apoyo. Periódico tan popular como "A B C" la acogió desinteresadamente el 16 de abril del año 1925, bajo el epígrafe de "Un proyecto interesante". Luego, el 15 de junio del mismo año, di una conferencia en la Casa del Pueblo de esta corte, y guardo y guardaré siempre grato recuerdo, tanto de la amabilidad que conmigo tuvo la Junta directiva, como del entusiasmo de aquel honrado auditorio, que pronto se dió cuenta de que con la ejecución de tal obra se verían resueltos problemas tan importantes como el de la baratura de las subsistencias, la escasez de la vivienda y la crisis del trabajo. Animado por todo esto, y en mi deseo de ir inculcando a todo el mundo tales beneficios, publiqué muchos y modestos artículos en la Prensa, que sirvieron para que las cosas hayan llegado al estado en que ahora se encuentran. Verdad es que todo esto no hubiese sido suficiente, a no haber tenido

la suerte de unirme para tal empresa con mis dignos compañeros de Comité, los cuales, poniendo a prueba su entusiasmo, no han dejado ni un momento de ser mis más eficaces colaboradores. Pero a quien España deberá siempre eterna gratitud será al invicto general Primo de Rivera y al ilustre ministro de Fomento, señor conde de Guadalhorce, puesto que de no haber acogido desde el primer instante con cariño la idea, ésta hubiese ido a caer en el más completo olvido.

—¿Qué puede usted decirnos de su vida?

—Que siempre fué modesta y dedicada al trabajo. Nací en Miranda de Ebro, provincia de Burgos, y por eso tengo constancia castellana, siendo hijo de un prestigioso jefe del Ejército (que en paz descansa). Una vez terminado el bachillerato, abracé la honesta profesión del comercio, por la cual, como al principio dije, sentía gran vocación desde mi niñez.

—¿Tiene usted muchos méritos?

—Ninguno. Yo me consideraré completamente recompensado y dichoso el día, venturoso para mi querida España, en que mis ojos puedan ver lo que tantas veces he visto con mi imaginación; esto es, rodar, suave y vertiginosamente, por tan ideal pista al primer automóvil, que será el de nuestro amado Soberano, entusiasta más que nadie de esta obra, que tanta riqueza y ventura habrá de proporcionar a su patria.

—¿Tendría usted inconveniente en firmar estas declaraciones?

—Ninguno. Pero poniendo por antefirma un

¡Viva España!

Alfredo G. Amilivia.



D. Manuel Vázquez Quirós, secretario general del Comité iniciador y del Consejo de Administración.

Don Manuel Vázquez Quirós

Nació en Cádiz. Cursó el bachillerato, y a los diecisiete años obtuvo el título de profesor mercantil, desempeñando poco después el cargo de contable en la más importante Casa de coloniales al por mayor, propiedad de D. Nicolás García España, proveedor de los vapores de la Compañía Trasatlántica, cuyo cargo dejó por el exceso de trabajo y quebrantamiento de salud. Después pasó de auxiliar de contabilidad a la prestigiosa Casa consignataria de buques Viuda de Sebastián A. Gómez, en la que a los cuatro años dimitió el cargo irrevocablemente, a pesar de los reiterados deseos del apoderado general, D. Angel J. Gómez.

Contando veintitrés años se trasladó a Sevilla, dándose a conocer como periodista, publicando el semanario ilustrado y satírico "Don Cleto", en el que como director hizo campañas muy acertadas contra el entonces popular y temible semanario "Don Cecilio", por cuyo motivo y otros de índole políticosocial y agraria alcanzó Manolo Vázquez una reputación nada vulgar en el periodismo. Al año de su publicación cedió gratuitamente la propiedad a sus compañeros de Redacción, para entrar como jefe de contabilidad en la fábrica y almacenes de muebles que en Sevilla dirigían los señores Hijos de Simón Marco, cuyo cargo desempeñó durante nueve años, dimitiendo para trasladarse a Madrid. Actualmente conserva la más cariñosa amistad con aquellos que en su juventud fueron sus jefes.

A los dos meses de instalarse en Madrid fundó la Asociación benéfica de la clase médica "El Amparo del Hogar", formando un extenso cuadro facultativo con las eminencias médicas en sus diferentes especialidades, cuyos estatutos y régimen interior merecieron la distinción del Instituto de Reformas Sociales.

Bajo su dirección fundó y publicó las siguientes Revistas:

"El Amparo del Hogar", defensor de los intereses de las clases medias.

"El Campo Español", defensor de los intereses agrarios, en cuyo ramo posee gran dominio, publicación que fué muy bien acogida por los agricultores.

En el aspecto social y financiero, le acreditan las siguientes fundaciones, por su gran orientación y modernismo de sus estatutos:

"Fomento Agrícola Español", Sociedad cooperativa de crédito, protectora del agricultor, a quien amparaba en todas sus necesidades, y que, naciendo

con veinte asociados e ingresando el primer mes por concepto de cuotas sociales "cien pesetas", tuvo tal desenvolvimiento a los dos años de su fundación, que descontaba papel en el Banco Hispano-Americano por valor de 250.000 pesetas semestrales, aparte de los créditos concedidos en especies, pagaderos a la cosecha.

"La Unión Urbanizadora Española", Cooperativa constructora de casas económicas, enlazando el capital, a los productores de materiales y al obrero en sus diferentes ramos de la construcción, quienes participaban por capitalización y en proporción, en los beneficios de las construcciones realizadas.

"Banco Nacional de Fomento Agrícola", Sociedad anónima de singular régimen y estatutos, orientado en la parcelación forzosa y en extenso crédito agrario, registrándose el caso de que, encontrándose la entidad en su periodo de organización y sin poner en circulación sus acciones, le acreditó su laboriosidad y su modesto crédito, la compra del solar situado en la avenida de Pi y Margall frente a los Almacenes de Madrid-Paris, en la cantidad de 1.350.000 pesetas, a pagar en cinco años, por anualidades vencidas, capital e intereses, y su venta a los seis meses a una Empresa constructora, de la que recibió un margen de utilidad muy estimable para el Banco.

Y, últimamente, es el promotor del Comité iniciador de la carretera-pista directa de Madrid a Valencia, y autor de los estatutos, de verdadera originalidad, por que se rige la entidad Autopista Madrid-Cuenca-Valencia, S. A., fundada por el referido Comité para la construcción y explotación de la proyectada pista.

En su historial profesional ha alcanzado el mayor prestigio como jefe de administración; como problemista social y financiero merece la estimación de verdaderas autoridades en la materia, y ha laborado con gran energía en favor de los intereses agrarios, en cuyo sector cuenta con grandes simpatías.

No ha militado en política alguna, y ha pasado por no pocas ingratitudes, no conociéndose en su vida particular, profesional y social el menor deshonra de su apellido, y, en cambio, se podrían citar muchos rasgos de caridad y compañerismo.

Sin estas especiales condiciones y los méritos que le adornan, no es posible llegar a ser en la actualidad el administrador de los bienes del excelentísimo señor Marqués de Argelita.



D. Francisco Moret Messerli, vocal 1.º del Comité iniciador y del Consejo de Administración.

Don Francisco Moret Messerli

Nació en Barcelona. Cursó el bachillerato, y poco después hizo sus estudios mercantiles en la Escuela Superior de Comercio, en Zurich, desde donde, en viajes para sus mayores conocimientos prácticos de la vida comercial, industrial y financiera, recorrió durante varios años Suiza, Alemania, Francia, Bélgica e Italia, adquiriendo gran dominio en los respectivos idiomas.

En distintas ocasiones ha sido elegido por elementos oficiales extranjeros como traductor de varias obras técnicas y en especiales servicios de información.

En sus aficiones periodísticas siempre se inclinó, con beneplácito de la opinión, a colaborar en pro del comercio, siendo nombrado director de la revista comercial extranjera "Atalaya".

Fué redactor bastante tiempo del diario "Noticiero Universal", de Barcelona, llevando a su cargo las secciones comercial y marítima.

Es autor del interesante libro "Importancia comercial e industrial de Cataluña, Aragón y Baleares", cuya producción le fué pedida para ser traducida al francés y al alemán.

En los ramos comercial y financiero registra a su favor importantes organizaciones y fundaciones.

Organizó, y administró después, por La Unión Gremial, de Barcelona, el concierto de arbitrios

municipales concertado entre dicha entidad y el Ayuntamiento de la Ciudad Condal.

Es uno de los fundadores del Consorcio Comercial de la Casa Castro Meslier y Compañía, cuya Casa central radica en Londres, contando con veintisiete Casas filiales en Europa, América y Asia; de la que quedó nombrado delegado general de España en el Comité central.

Fundó y desempeñó la Gerencia de la Sociedad anónima Nuria, de Barcelona, en Madrid.

También fundó la Oficina Técnico comercial, que explota en Madrid aparatos elevadores de agua.

Representó en Madrid a la Casa Illa-Conte, de Barcelona, dedicada a la construcción mecánica, y representa a la Casa Mas, Coberna y Mossó, ingenieros constructores de aparatos de elevación y electromecánicos.

Lleva actualmente la honrosa Gerencia en Madrid de los Sindicatos de Fabricantes de Tabacos de Canarias, y es concejal del Excmo. Ayuntamiento de esta corte.

En suma, tiene por lema la constancia y laboriosidad comercial.

Es el miembro consejero más joven del Comité iniciador; labora con férreas energías y decisión, llegando al sacrificio cuando se trata del honor y progreso de su patria.



Excmo. Sr. D. Mariano Alonso Castrillo Bayón, marqués de Casa-Ximénez,
vocal 2.º del Comité iniciador y consejero delegado del Consejo de Administración.

Excmo. Sr. D. Mariano Alonso Castrillo y Bayón

MARQUÉS DE CASA-XIMÉNEZ

Es persona conocidísima en España, y goza de gran simpatía en los Círculos aristocráticos de esta corte.

Nació en Madrid, y a la edad de diecinueve años terminó la carrera de Derecho, que ejerce desde el año de 1903, a la que dedica su actividad por predilecciones naturales y espontánea tendencia de su espíritu.

Fiscal municipal del distrito del Hospital, de esta corte, realizó brillante etapa de paternal cuidado sobre los barrios extremos de aquel distrito, atendiendo con solicitud los numerosos problemas que la necesidad y la incultura creaban.

Vocal de la Junta de Asociados del Ayuntamiento de Madrid, trabajó afanosamente en pro del vecindario, el que de su actuación conservará siempre gratos recuerdos.

Elegido diputado a Cortes en 1910, siguió sin interrupciones representando el distrito de Valencia de Don Juan durante catorce años, en siete elecciones generales, dotando al distrito de carreteras, caminos vecinales, un ferrocarril secundario y de nueva planta, muchas escuelas para niños y niñas; todo debido a su constante labor en favor de sus electores, a la que se dedicaba en lugar de atender, como tantos otros, a su propia prosperidad.

Es autor de distintas proposiciones de ley sobre variados temas—Justicia y Administración—(el Sr. Valdivieso, secretario del Ayuntamiento de Valencia, conoce a fondo estos temas y a nuestro biografiado), siendo notoria su intervención en materias de Hacienda y en pro del problema de alquileres, formulando en ocasión de discutirse este

tema un voto particular de singularísimo interés, en el que se enlazan y armonizan todos los intereses de los inquilinos, propietarios y Fisco.

En sus conferencias públicas ha predominado siempre el más elevado espíritu de justicia, sobresaliendo entre ellas la dedicada a los héroes de Balear. En sus propagandas fijó siempre la atención al deber de hacer compatibles entre sí las clases sociales, presidiendo siempre en su actuación pública un espíritu armónico y conciliador de positivos resultados.

Amante de su carrera de abogado, no hubo de optar por el desempeño de cargos públicos, aceptando sólo el de secretario del Congreso, desde el cual realizó una memorable labor, y su bufete, siempre concurrido, es depósito de leales advertencias y de sanos consejos.

Académicamente, es profesor de la Real de Jurisprudencia, en la que fué elegido vicepresidente, bajo la presidencia del gran civilista D. Felipe Clemente de Diego.

Actualmente desempeña el cargo, por reelección, de secretario del Ilustre Colegio de Abogados de esta corte, y, designado por el Gobierno de Su Majestad, desempeña el de depositario del Ateneo de Madrid.

Financieramente, es consejero de la importantísima entidad El Chorro, de Málaga, y otras de gran significación.

Su carácter, su condición de altas miras protectoras, sus procedimientos y su incansable cariño al trabajo, hacen que el marqués de Casa-Ximénez sea una singular personalidad.



Excmo. Sr. D. José María Canga-Argüelles y del Busto, conde de Canga-Argüelles, vocal 3.º del Comité iniciador y del Consejo de Administración.

Excmo. Sr. D. José M.^a Canga - Argüelles y del Busto

CONDE DE CANGA-ARGÜELLES

La ilustre personalidad de que nos ocupamos es otro de los miembros del Comité iniciador, que no necesitaríamos biografiar si no estuviéramos obligados a ello; pues en plena juventud, actualmente es muy conocida por su brillante historial y estimada en todos los Círculos aristocráticos de esta corte.

Nació en Madrid. Por derecho paternal, hace honor al condado de Canga-Argüelles, cuyo fundador del título, en 1771, fué D. José Canga-Argüelles y Cifuentes Arias Prada, dos veces ministro de Hacienda, académico de honor de la Real de Medicina de San Carlos, de Valencia, y de la de Ciencias Naturales, secretario de S. M. el Rey, caballero de Carlos III, gran cruz de Isabel la Católica, condecorado con la Flor de Lis de Francia, varias veces diputado a Cortes, autor del célebre "Diccionario de Hacienda", etc., etc.

A los dieciocho años poseía la licenciatura de Derecho por la Universidad de Madrid, y muy joven empezó a figurar en política al lado del inolvidable gran estadista D. Antonio Maura, cuya laboriosidad de alta moral y constancia mereció siempre el aplauso de la opinión.

Trabajó sin descanso en pro de los intereses del

distrito de Alcalá de Henares, distinguiéndose por sus campañas altruistas, con gran perjuicio de su fortuna, y muy reciente está la brillante labor que con verdadero tesón emprendió por tan histórica ciudad en beneficio de su ilustre Universidad.

Actualmente es diputado provincial por Madrid.

Canga-Argüelles es tan joven como férreas sus energías, que siempre pone a contribución de toda obra caritativa y benéfica al porvenir de España, a las que con gran cariño sacrifica las horas del día, si es preciso, para conseguir el éxito que se propone.

Está dotado de gran cultura. Su carácter afable y cariñoso, sin distinción de clases, hace del conde la figura más estimable de sus amigos y deudos.

En empresas y en política ha sacrificado buena parte de su fortuna, sin otra finalidad que proteger en sus iniciativas a las primeras y hacer obra de regeneración nacional en la segunda, poniéndose al lado del Directorio desde el momento de su advenimiento al Poder, por considerar que, viniendo en buen hora para bien de España, se prestaba sin finalidad particular a ser útil a la Patria, que es siempre su verdadero propósito.

Este es el conde de Canga-Argüelles.



Ilmo. Sr. D. Antonio Maseda Bousó, vocal del Consejo de Administración.

Ilmo. Sr. D. Antonio Maseda Bouso

Nació en Mondoñedo (Lugo), y actualmente muy joven, puede decirse, sin temor a equivocarnos, que es una de las personalidades, pocas, que, debido a sus méritos intelectuales y de laboriosidad, desempeñó y desempeña importantes cargos profesionales, sociales y científicos.

Es doctor en Derecho y en Filosofía y Letras, registrador de la Propiedad (excedente), académico profesor de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación.

Ha desempeñado el cargo de consejero provincial de Fomento de Lugo, de la Confederación Nacional Católico-Agraria y profesor auxiliar electo de la Escuela Normal Central de Maestros.

Desempeña en la actualidad los cargos de presidente de la Federación Mindoniense de Sindicatos Agrícolas Católicos, Caja Central de Ahorros y Préstamos y Almacenes Cooperativos; consejero de la Caja Regional Gallega de Previsión, colaboradora del Instituto Nacional de Previsión en el régimen legal de Retiros obreros; de la S. M. de Cabotaje, de los Mataderos Rurales Cooperativos de Galicia, miembro del Patronato de Previsión Social de Galicia, delegado social de la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros de Cataluña

y Baleares y presidente honorario de la Sociedad de S. M. e I. de Obreros Católicos de Mondoñedo.

En esta corte es secretario del Grupo de la Democracia Cristiana.

Como publicista se estiman mucho sus publicaciones, entre ellas "Estudios de crítica literaria", "Rosalia de Castro", "Macías y los Amantes de Teruel" y numerosos trabajos, verdaderamente interesantes, sobre crédito agrícola, sindicación agraria y obrera, cooperación, mutualismo, ahorro, previsión, seguros sociales y cuestiones jurídicas, especialmente de derecho inmobiliario.

Como periodista, dirige con gran acierto la conocida revista "Acción Social" y colabora en varios periódicos agrarios.

Siente gran cariño y presta un valioso concurso en toda obra de alta moralidad, especialmente las que favorecen a las clases modestas, y nunca regatea sacrificios en todo aquello que, dependiendo de sus energías y conocimientos, responda a la prosperidad de su querida patria.

Ultimamente ha sido elegido concejal del Excelentísimo Ayuntamiento de Madrid y teniente de alcalde del distrito de la Universidad.

¿Porqué se decidió usted a prestar su concurso formando parte del Comité iniciador?

Debo decir, en primer término, que cuando mi amigo el Sr. Vázquez me habló de este asunto era mi propósito decidido retirarme de la vida de los negocios, pues estaba necesitado de descanso; pero dicho señor, con gran solicitud, me expuso la idea a grandes rasgos, mostrándose dispuesto a apoyarla.

Escuchéle atentamente, y saqué la impresión de que se trataba de un proyecto magnífico y perfectamente realizable, por lo que indiqué al Sr. Vázquez que con mucho gusto recibiría al iniciador, D. Alfredo García Amilivia, para oír de sus labios las razones que le impulsaban a mantener una idea que, según parece, había sido desdeñada y aun tomada a broma en varias ocasiones.

En efecto: ambos señores se presentaron pocos días después en mi casa, exponiendo ampliamente su idea el Sr. Amilivia, y la importancia, riqueza, prosperidad y belleza que representaba para España en todos sus aspectos.

Plenamente convencido, prometí hacer cuanto estuviese de mi parte, no sólo por ser útil a mi patria, sino porque consideraba obra de interés nacional una autovía que uniera rápidamente a Madrid con Valencia, pasando por la rica provincia de Cuenca.

Además, comprendí que nuestros esfuerzos no caerían esta vez en el vacío, porque, afortunadamente, el patriotismo y espíritu de progreso que informan todos los actos del general Primo de Rivera y del conde de Guadalhorce había de alentarnos a la lucha.

Se acordó la formación de un Comité para acometer tan ardua empresa, y, a pesar de mis protestas, fuí designado presidente, cargo abrumador para mis escasos merecimientos, por lo que, correspondiendo a tan alta distinción, ofrecí cuanto me era dable ofrecer, incluso mi casa, donde provisionalmente se establecieron las oficinas.

Queda, pues, explicado en qué me fundé para prestar mi modesto concurso formando parte del Comité iniciador.

El Marqués de Argelita.

Sencillamente, porque la pista Madrid-Cuenca-Valencia, según me la pintaba el iniciador, señor Amilivia, resolvería tan importantes problemas sociales, económicos, de turismo y estratégicos, que elevaría el prestigio de España y daría mucho provecho a los españoles.

Y como jamás he temido a la lucha, aunque consideré que sería formidable, me dispuse a ella, sin más armas que mi trabajo, con la confianza puesta en el nuevo régimen, y me propongo pasear por la pista, para dar un fuerte abrazo, tal vez con lágrimas en los ojos, a los españoles dignos de su madre Patria.

M. Vázquez.

* * *

Presté mi concurso formando parte del Comité iniciador:

1.º Para colaborar a medida de mis modestas fuerzas a la realización de la grandiosa y feliz idea del tan modesto como buen patriota D. Alfredo G. Amilivia.

2.º Para poder sentir con sano orgullo la satisfacción gratísima que ha de experimentar todo hombre cuya existencia ha servido de algo más que para “vivir” solamente.

3.º Para cooperar a una obra de tan grande interés nacional como ésta, contribuyendo con ello al engrandecimiento de la Patria, siguiendo el ejemplo del gran patriota marqués de Estella, que al frente del Gobierno, y secundado por hombres como el conde de Guadalhorce, se saben sacrificar, con el pensamiento puesto siempre en el lema “Hacer patria”.

F. Moret.

Los fundamentos no fueron otros que los de la percepción inmediata de lo grandioso de la iniciativa, verdaderamente original y precursora; mas se acentuó en mí el deseo de pertenecer a este digno Comité al darme cuenta de la fé, de la perseverancia y del entusiasmo del marqués de Argelita, este ilustre prócer español, que sólo se encariña por lo que redunde en provecho de la Patria. Sus afanes, su desinterés, me conmovieron, y aporté mi grano de arena, pensando en aproximar a nuestro Madrid ese Mediterráneo de ensueño y de ilusión, tan acariciado por la corte, como sus playas, a las cuales sabe ese mar conducir constantemente los latidos todos de esos rincones de la raza en que ésta, incansable, llena las posteridades con los destellos de su inspiración y con las imperecederas normas de sus inmortales ejemplos.

¡Madrid-Valencia! Pronto en inconfundible lazo se estrecharán nuestros anhelos; cerca, muy cerca viviréis: las distancias desaparecerán en virtud de la iniciativa que un prócer supo recoger y un Gobierno patriota cristalizar; y en las proximidades de la ejecución de tan magno proyecto, bendigo la hora en que un Comité generoso y hospitalario admitió mi oscura, inútil, pero cordial y entusiasta, colaboración.

El Marqués de Casa-Ximénez.

* * *

En todas cuantas actuaciones en la vida pública he tomado parte, han sido guiados mis sentimientos por una espiritualidad, que procuraba transmi-

tir a la actividad en juego, poniendo toda mi voluntad en conseguir lo que se pretendía.

En este caso que nos ocupa, aquella espiritualidad es más vehemente, pues tratándose de la ciclópica labor que supone la empresa y el carácter industrial de ella, yo me empeño en colocar muy en segundo término éste, poniendo por encima de todo la labor eminentemente patriótica de este puñado de buenos españoles, que emplean cuanto son y cuanto valen con tal de conseguir para su patria el mejoramiento moral y material y su engrandecimiento, posponiendo el lucro a la espiritualidad, que hace los héroes y los mártires.

El Conde de Canga-Argüelles.

* * *

Porque es una obra de engrandecimiento nacional, la primera en España en su género, y por ello reputo un honor y una distinción inmerecidos el recuerdo de mi modestísima persona y la invitación que me han hecho los dignos y cultos iniciadores de esa gran empresa para unir mi nombre a esta iniciativa, que confío ver pronto convertida en hermosa realidad y extendida en nuestra patria entre la capital de la nación y las de todas las regiones.

Pero, además de estimarlo como un honor, lo considero un deber de patriotismo.

Y me parece que son razones suficientes.

Antonio Maseda.

Madrid, diciembre 1927.





D. Manuel Bellido González.
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
Asesor del Consejo de Administración.

Consejo de Administración regional de Cuenca



D. Santos Morales Recuero.
Comerciante.



D. José Fernández Navarro.
Director de "El Día de Cuenca".

Consejo de Administración regional de Valencia



Excmo. Sr. Marqués de Serdañola.



D. Vicente Lassala Miguel.
Presidente de la Cámara Oficial Agrícola de Valencia



Excmo. Sr. Marqués de Villagràcia.
por el Ayuntamiento
y la Diputación provincial de Valencia

Consejo de Administración regional de Valencia



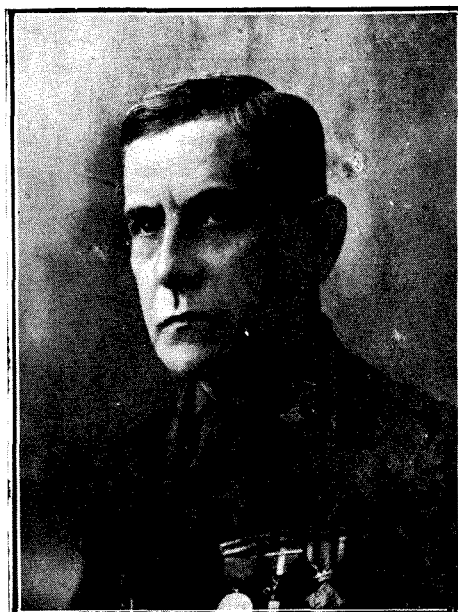
D. Domingo Mascaros Abargues.
Presidente del Real Automóvil Club de Valencia



D. José Cruz Navarro.
Delegado en Valencia del Monopolio de Petróleos.



D. Eduardo García Gómez.
Secretario del Consejo de Valencia



D. Andrés Castelló Jardín.
Comandante de Ingenieros
Inspector regional de Obras y Construcciones



DELEGADOS de Prensa y Turismo

D. Emigdio Tato Amat

Delegado general de Prensa, Publicidad y Propaganda, afecto a las Oficinas Centrales.



D. Julio Milego

Catedrático, Delegado regional de Prensa, Publicidad y Propaganda, en Valencia.



D. Pedro Sánchez Fuster

Delegado regional de Información y Turismo, en Valencia.

Las carreteras pistas en el mundo

FIEBRE DE COMUNICACIÓN RÁPIDA

*Resumen de varios artículos publicados en «El Pueblo»,
de Valencia, en agosto último*

Es indudable que todos los países del mundo que se preocupan de su progreso se hallan empeñados ahora en la obra de construcción de buenos caminos y con especialidad de pistas para automóviles, por ser éstas de modo indiscutible la vía del porvenir.

Repasando estadísticas de las sumas que han dedicado algunas naciones para la construcción de buenas carreteras (con exclusión de los Estados Unidos), me encuentro con la inverosímil cifra de DOS MIL SETECIENTOS CINCUENTA MILLONES de pesetas, presupuestados el año pasado para todos los proyectos en curso de carreteras, aceptados por estas naciones.

Es indudable, a juzgar por dichas cifras, que una de las mayores preocupaciones de todos los países es, en estos momentos, la creación de verdaderas arterias para el tráfico, por las que indiscutiblemente habrá de fluir la corriente de prosperidad que el transporte automóvil trae consigo de modo irremediable por su gran utilidad.

Hay, por tanto, que reconocer la parte esencialísima que corresponde al tuomóvil y a las carreteras pistas en el movimiento mundial, cada día en aumento, de las gentes y las mercancías, imponiéndose en el universo entero.

LOS ESTADOS UNIDOS

Una de las primeras naciones que tuvo la visión exacta de lo que habían de representar en el porvenir las carreteras pistas fué Norteamérica, en cuyo desarrollo ocupa un lugar excepcional, pues es indudable que la gente de aquel país adoptó rápidamente el empleo del automóvil como el vehículo más útil para el transporte individual y de mercancías, obligando por tanto a los Gobiernos a trazar normas y programas para regular la vialidad, empleando síntomas que no tienen parecido en el mundo, y viéndose obligados casi de la noche a la mañana a resolver con urgencia el gran problema de reformar y ampliar una red de caminos que había sido construída solamente para el tránsito de carros y carretas, presentándose muchos problemas de grandísimas dificultades en la construcción, mantenimiento u explotación, que en el mejor de los casos no podían resolverse sino después de

vencer muchas dificultades; y, a pesar de ello, dictaron y se tomaron todas las medidas que la urgencia del caso requería, facilitando de este modo todo cuanto humanamente era posible, en lugar de entorpecer, como generalmente aquí se hace, un progreso que se venía encima a pasos agigantados.

Conforme se ha ido generalizando el uso de las superficies lisas, la demanda de caminos mejores aumentó también, produciéndose entonces una gran actividad en el campo de la vialidad y dando origen a la construcción de caminos de hormigón, macadán, asfalto y otros, para unir con ellos casi todas las ciudades, villas y pueblos de alguna importancia.

En los últimos veinticinco años los Estados Unidos han quedado literalmente cruzados por esta clase de carreteras, hasta en los pueblos más remotos, calculándose que en la actualidad hay más de 400.000 kilómetros de caminos pavimentados en los Estados Unidos solamente.

El efecto que tales reformas han producido en la prosperidad del país puede calcularse a simple vista por el hecho de que durante el verano pasado calcula el Comité de la Cámara Nacional del Automóvil de los Estados Unidos que los automóviles gastaron en viajes y excursiones la inconcebible suma de TRES MIL MILLONES DE DOLARES.

Estos datos tan elocuentes justifican la actividad mundial en construir rápidamente buenas pistas, porque con ellas se enriquecen todas las regiones por donde cruzan de un modo extraordinariamente rápido.

REPUBLICAS LATINAS

Centro y Suramérica se han dado cuenta de la importancia y trascendencia que en un porvenir muy próximo han de tener para la vida próspera de las naciones los buenos caminos, y todas ellas se han trazado un vasto plan de construcciones que llevan seguidamente a la práctica.

Algunos gobiernos de estas repúblicas y muchas asociaciones de automovilistas, con el fin de documentarse de modo eficaz, pidieron a la Cámara de Comercio de Automóviles de Norteamérica el envío de un representante de esa asociación, para que les diese conferencias ilustradas con vistas cinematográficas de los diversos métodos de construcción

que para dichos fines se emplean en los Estados Unidos.

La construcción de carreteras en Méjico es importante por sus trazados, gastando este año unos 15 millones, teniendo en construcción pistas de Méjico a Acapulco, en la costa del Pacífico, y de Méjico a Nuevo Laredo, en el confin septentrional de Méjico con los Estados Unidos.

La carretera Méjico-Laredo tendrá unos 2.000 kilómetros de longitud. El primer tramo de esta carretera—93 kilómetros—, o sea de la capital a Puebla, está ya terminado y abierto al tráfico. La de la capital a Acapulco se está construyendo, y tendrá una longitud de 470 kilómetros, la mayor parte de éstos por terreno montañoso. El plan de vialidad que se ha trazado esta nación comprende la conexión de todos los lugares del país por medio de excelentes carreteras para automóviles.

URUGUAY tiene trazado un plan de construcción de buenas carreteras, que se eleva a la cifra de 100 millones de pesetas.

EL SALVADOR votó para los mismos fines 70 millones de pesetas, y la construcción progresa muchísimo; tanto, que parte de la obra está ya terminada.

COLOMBIA muestra también una gran actividad en la construcción de caminos pavimentados, y tiene en la actualidad una red en construcción cuyo coste se calcula en 65 millones de pesetas.

OTROS PAISES

VICTORIA dedica también este año para mejoramiento de los caminos viejos y nuevas vías modernas la suma de 65 millones. El plan comprende seis carreteras-pistas de macadán de primera clase, que van desde MELBURN a los dispersos centros rurales, en un radio de unos 70 kilómetros aproximadamente. A partir de estos centros continúan dichas pistas por distancias de 100 a 150 kilómetros como carreteras de segundo orden, hasta terminar todas ellas en las fronteras sur-australianas o de Nueva Gales del Sur.

AUSTRALIA también se preocupa de estas cosas, y se ha trazado un plan de mejoramiento de las carreteras existentes y la construcción de modernas vías, cuyo coste total está calculado en 500 millones de pesetas. Lo denominan Proyecto federal de Caminos, pagando la nación el 60 por 100 del importe, y el 40 por 100 restante lo suplen los demás Estados.

El plan de AUSTRALIA OCCIDENTAL es de verdadera importancia, y comprende grandes vías o arterias principales, que son: Perth a Albany, Midland Junction a Meredin y de Midland Junction a Meekatharra. Las principales secciones de estas vías se terminarán en los cinco años próximos venideros. Además se construirán 500 kilómetros de carreteras nuevas y mejorarán 3.000 kilómetros de las que hoy existen.

TASMANIA tiene un programa de vialidad que comprende la construcción de 450 kilómetros de carreteras entre Hobart y Launceston.

FRANCIA votó para el año en curso la suma de **dos mil millones de francos** para caminos y puentes, siendo esta cantidad la mayor que jamás se ha asignado con tal objeto. Claro es que la mayor

parte de esta cantidad se invierte en obras de reconstrucción consecuencia de la gran guerra, las que comprenden 6.000 kilómetros de caminos reales, que quedarán terminados para fines de año. La única construcción nueva de carretera-pista será la de la Ruta de los Alpes, una carretera del Lago de Ginebra a Niza, que una vez terminada será, con toda seguridad, uno de los caminos para automóviles más espléndidos del mundo.

ALEMANIA tiene proyectados unos 8.000 kilómetros de caminos nuevos para automóvil, los que serán construídos en el transcurso de los cinco años próximos venideros, a la vez que los caminos actuales son pavimentados y ensanchados.

INGLATERRA gastará este año unos **doce millones de libras**, la mayor parte en conservación y composturas de las carreteras existentes.

JAVA tiene proyectadas sus mejoras, que son precisamente el asfaltado de varias carreteras de las más importantes que tiene, aunque muchas de las principales e importantes están ya mejoradas por este procedimiento, y con preferencia todas las vías que parten de Batavia.

En PERSIA, el nuevo director de Caminos, que lo es en la actualidad un ingeniero americano, ha hecho un completo estudio de la red de carreteras persas, habiéndose ensanchado en la actualidad una carretera de 150 kilómetros, que sólo servía para caravanas, emplazada en las montañas de Lauristán, la cual ha quedado en condiciones para el tráfico de automóviles. Corresponde precisamente a un tramo de la carretera proyectada entre Teherán, la capital, y Mohammerach, puerto éste en el golfo de Persia. Otra carretera ha sido también terminada recientemente entre Teherán y Sari, en la provincia de Mazanderán.

JAPON también inauguró a principios de este año la carretera de Tokio-Yokohama para tráfico directo en automóvil, trazando esta importante mejora una era interesante en el desarrollo de estas construcciones, que llevarán consigo la completa adopción del transporte automóvil.

BRASIL.—No sólo se preocupa el Gobierno, sino que también hay varias entidades particulares, alguna de las cuales cuenta con 10.000 socios, que laboran constantemente por el engrandecimiento de su patria. El éxito de esta Asociación ha comenzado creando una magnífica y extensa red de carreteras, que ha llevado consigo un gran aumento en la riqueza nacional.

Hoy tiene construídos más de 7.000 kilómetros, solamente en el Estado de San Paulo, de magníficas carreteras para automóvil.

También existen otras numerosas Asociaciones idénticas en los demás Estados.

La carretera entre Río Janeiro y Sao Paulo, de unos 600 kilómetros, está casi terminada, pudiendo recorrerse en unas diez o doce horas. Hace cuatro años se tardaba en el viaje once días. Los terrenos colindantes, que se pagaban a 5 reis, hoy se venden a 2.000.

ISLA DE CUBA.—La actividad humana quiere desarrollar el máximum de sus energías para obtener la mayor riqueza nacional, y en este sentido se ha significado la isla de Cuba.

Está construyendo una pista que tiene una lon-

gitud de 1.129 kilómetros y un coste total de dólares 75.870.000, resultando un coste medio por kilómetro, incluyendo obras de fábrica, de 67.201 dólares; el ancho pavimentado es de 6,30 metros, con bordes laterales de 1,75 metros; la sexta parte de su longitud está pavimentada con adoquín de granito a base de hormigón, y el resto, de pavimento llamado "warenite-Bilulihie", todo sobre hormigón de un espesor de 0,15 metros en el centro y 0,22 en los lados.

El total de pavimentos es de 6.735.569 metros cuadrados.

Esta pista la costea el Estado, para lo cual ha creado diferentes impuestos, que paga toda la nación, y que se calcula producirá un ingreso anual de 22 millones de pesos.

Los trabajos se han empezado por seis sitios a la vez, o sea por las seis capitales de provincia; como éstas están unas en la costa Sur, otras en el Norte y tres en el centro de la isla, hace que la carretera forme una línea quebrada y que al parecer borde la parte montañosa. Tiene que estar terminada en cinco años.

El coste por metro cuadrado de pista resulta poco más de 41 pesos.

La Autopista Madrid-Cuenca-Valencia resulta casi recta, más espléndida y mucho más económica, aparte de tener una gran importancia extratétrica, pone en movimiento enormes riquezas mineras y forestales que en Cuenca no se explotan por su falta de comunicación y ampliará el gran mercado valenciano en su producción agrícola, que hoy la cede al extranjero con sacrificio de sus intereses y grave daño para la Nación.

ESPAÑA también ha dedicado para la construcción de nuevas vías, así como para el arreglo de las carreteras existentes, que buena falta les hace, unos **seiscientos millones de pesetas**, con lo que se demuestra que, por lo menos en números, no desafinamos en el concierto mundial. Más vale así, y hemos de esperar que, con la rapidez que el estado actual de las carreteras de España reclaman, se intensifique la construcción cuanto humanamente sea posible, única forma de fomentar el turismo, a la vez que se producen nuevas riquezas, poniendo en comunicación muchas y muy extensas regiones que hoy yacen en un letargo profundo, debido exclusivamente a la falta de buenas comunicaciones.

Todavía quedan algunas naciones más que desarrollan planes análogos de carreteras; pero el temor de que resulte interminable esta información, me obliga a no consignarlas, ya que con todo lo expuesto hay sobrada justificación del título que encabeza estas líneas: "Las carreteras-pistas se imponen en el mundo", y así es como queda demostrado.

Y ya que en España existe un presupuesto, y, por tanto, un plan de construcciones a desarrollar, no debe perderse ni un solo minuto para su ejecución, pues en esta cuestión sí es cierto que el tiempo es oro. Cuanto antes se terminen las nuevas vías y se pongan en comunicación con ellas la multitud de comarcas a las que hoy tan sólo puede llegarse en aeroplano, antes se empezarán a crear riquezas, convirtiéndose muchas de estas regiones en centros importantísimos, mineros, forestales e industriales, milagro que puede ejecutarse con sólo darles el medio de que puedan asomarse a la civilización.

Por esto los Estados Unidos poseen las mejores carreteras del mundo, hechas a fuerza de millones de dólares; y a pesar de tener una cantidad enorme de ferrocarriles, el Gobierno considera como un esencialísimo elemento de prosperidad el automóvil, y no lo grava por este motivo, como aquí hacemos, con impuestos y cargas que hacen casi imposible la posesión de tal vehículo, impidiendo, por tanto, su desarrollo. Los impuestos son basados, no sobre la potencia del motor, sino sobre el peso del vehículo, y con ello se consigue estimular a los constructores a efectuar progresos constantemente en la fabricación, dando por resultado todas estas disposiciones racionales que Norteamérica tenga inscritos y circulando la insignificante cifra de unos **veintidós millones de automóviles**, o sea el 80 por 100 de los automóviles que circulan en todo el mundo.

Que no sea España, como siempre, la última nación que adopta los adelantos de las otras, cuando en aquéllas son ya anticuados y sustituidos como vía única con la del aire. Para que esto no ocurra hay que seguir la pista de la civilización.

P. Sánchez Fuster.

Valencia, 1 de agosto de 1927.



EDITORIAL SEMPERE

MARTÍ CC - VALENCIA

DIRECTOR LITERARIO: F. AZZATI

LOS MEJORES LIBROS DE LOS MEJORES AUTORES:

PIRANDELLO - DOSTOIEVSKI - WELLS - SAM. BUTLER
EUGENIO D'ORS - ARAQUISTAIN - RAMÓN G. DE LA SERNA

Pídase nuestro Catálogo general



Al servicio de las pistas.—1. Nuevo modelo de autobús americano de Pickvich Stages, de servicio en Los Angeles.—2. La plataforma de un “Pullman”, en Canadá.—3. Un autobús de servicio en California entre San Francisco y Los Angeles.— 4. Autobús Versare de 11,60 metros de longitud — 5. Cómodas butacas de un coche en circulación por las pistas americanas.—6. Coche Maek de 26 asientos.



MEMORIA GENERAL

de las riquezas existentes en el recorrido de la Pista e importancia del movimiento comercial

PREAMBULO

Al exponer un extracto de la Memoria de la obra a realizar por "Autopista Madrid-Cuenca-Valencia", S. A., no nos guía otro propósito que el de dar a conocer, en líneas generales, la trascendencia e importancia que para el desarrollo de la riqueza de España tendría.

Bien podríamos decir que la ejecución de esta arteria marcará el comienzo de una nueva patria, como la anhelamos los que, como nosotros, tenemos fe en el porvenir, no conformándonos con que siempre hayamos de marchar al mismo paso, copiando tarde y pobremente lo que hacen otros países, llegando con ello retrasados a dar satisfacción a los justos deseos nacionales.

Es reconocido por todos que, a medida que pasan los años, el progreso general de las naciones pone de manifiesto con clara evidencia la necesidad de intensificar el desarrollo de las riquezas de cada país, haciéndose intolerable la falta de comunicaciones económicas y rápidas, que es el único medio de facilitarlas o, mejor dicho, permitirlos, pues sin ellas no hay vida posible en ninguno de los órdenes de la actividad humana.

Injusticia notoria sería el creer que en España no hay impulso bastante para acometer esta magna y beneficiosa obra, ya que éste es tal, que con orgullo de ciudadanos podemos decir que hemos recibido ofertas muy valiosas, y hemos obtenido tan buen apoyo oficial, que harán comprender en época no lejana lo equivocados que están los pesimistas, que piensan siempre que España es un pueblo que nunca saldrá de sus rutinas y apatías.

LO QUE SERA LA PISTA

Esta moderna y única arteria, ideada hace años por un entusiasta español, que forma parte de nuestro Consejo de Administración, está llamada, más que a aumentar el tráfico existente, a crearlo enteramente nuevo, con nuevos orígenes, y proporciones que no nos es dable ni sospechar: será de 10 metros de anchura, de firme especial, por 340 kilómetros de longitud, por la que transitarán solamente vehículos de tracción mecánica, sin existir pasos de nivel; será regada y dotada de todos los elementos de necesidad y utilidad para el buen orden del tráfico. Tendrá estaciones y almacenes de mercancías en los puntos necesarios, y las depen-

dencias y los empleados que la explotación exija para el más exacto cumplimiento del desenvolvimiento de la Pista.

Llevará en su mayor recorrido paseos laterales de 5 metros, con arbolado y comodidades para peatones, y en el resto de la anchura por expropiación se instalarán depósitos de gasolina, talleres de reparaciones de autocamiones, casas, "chalets", granjas, hoteles, fábricas e industrias, y todo aquello que la necesidad fuere indicando. Como la Pista general será suave, y amplias las curvas, permitirá a los automóviles ponerse en cuatro horas de Madrid a Valencia; los autobuses de viajeros, en cinco horas y media, como igualmente los camiones de mercancías, en ocho horas aproximadamente, constituyendo una verdadera solución estas velocidades en favor del abaratamiento de las subsistencias y actividad en el tráfico de mercancías en general y de viajeros, comparado con los actuales medios de locomoción.

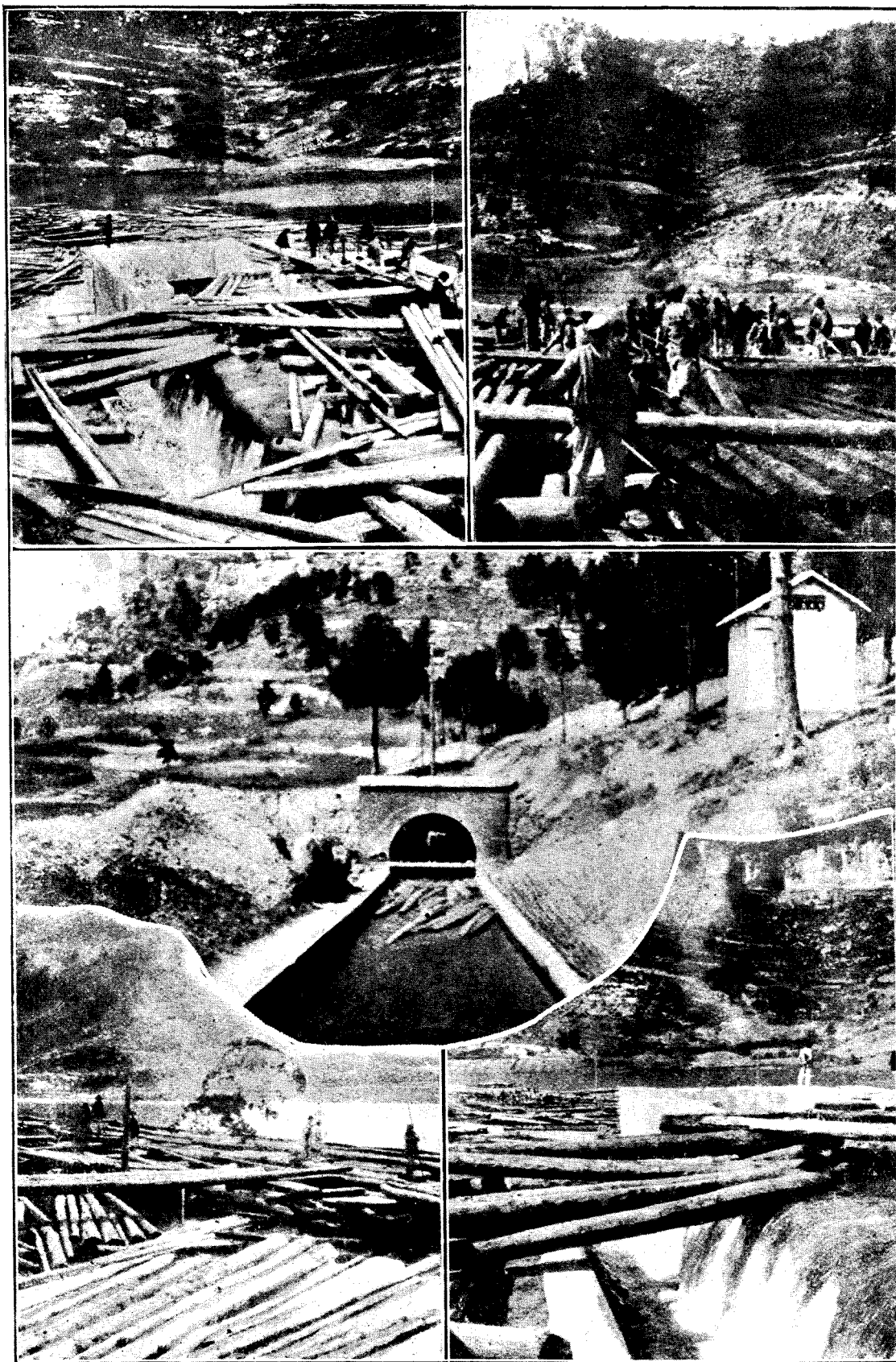
VENTAJAS QUE REPORTARA A MADRID

Hacer de Valencia el puerto de Madrid encierra tal cantidad de problemas para la corte, tan beneficiosos, que su solo enunciado nos revela su ponderación. Esto vale tanto como poner el centro de la Península en una de las principales rutas del mundo.

Madrid, gran urbe consumidora, como lo demuestra el que durante el año 1926 fueron sacrificadas en el matadero 50.000 reses mayores, 52.000 terneras, 395.000 ovejas y corderos y 53.000 cerdos, recibiría rápida y económicamente diversos productos de Levante, aparte de la gran riqueza de maderas de la provincia de Cuenca, hoy sin vías de comunicación, lográndose con ello el abaratamiento en gran escala de las subsistencias y demás productos existentes en el trazado de la Pista.

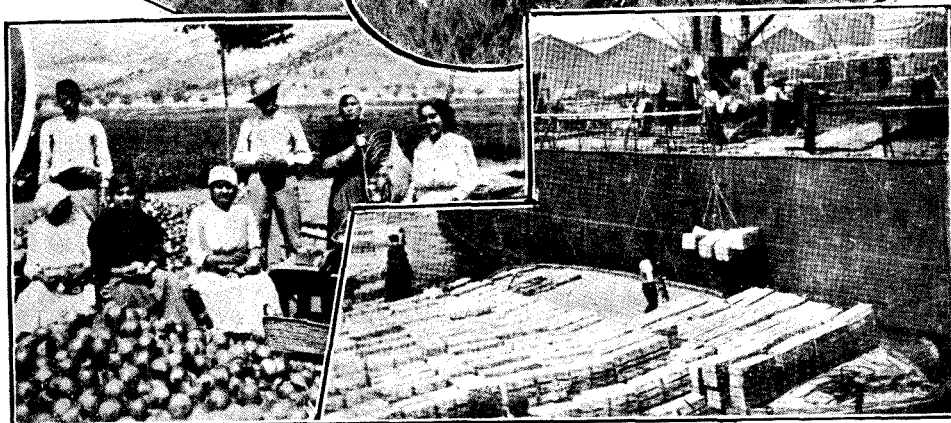
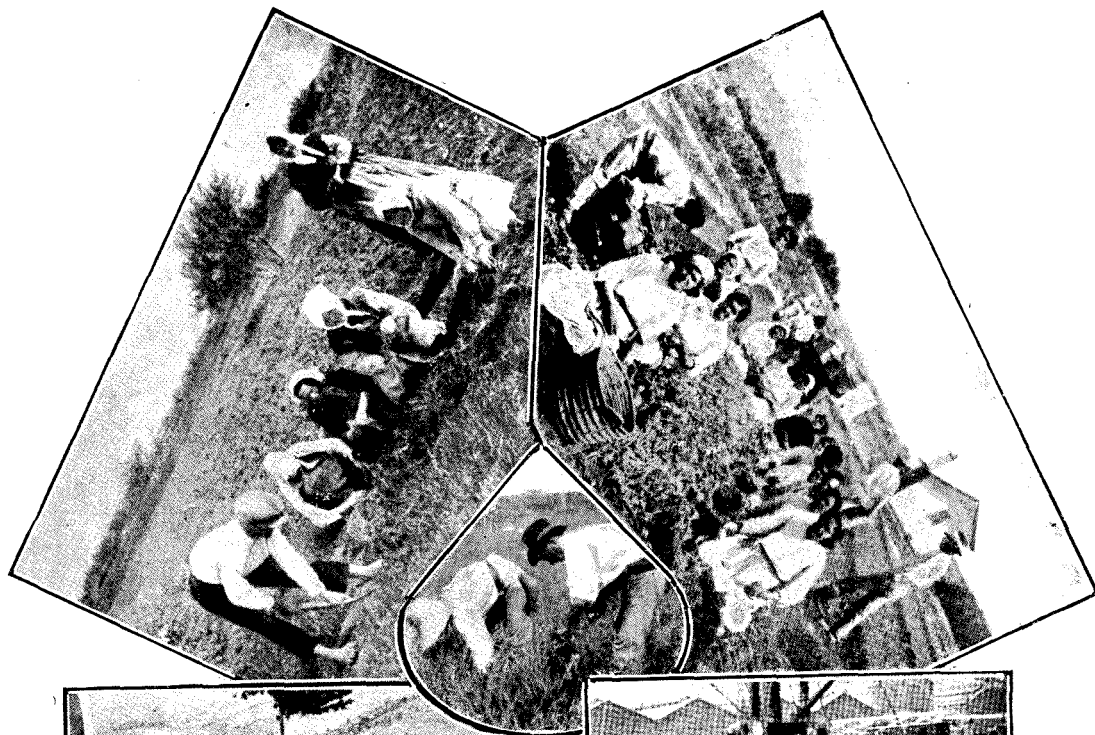
El problema obrero quedaría resuelto, porque no sólo sería la construcción de la autopista Madrid-Cuenca-Valencia, sino que, como ésta impondría la creación de toda clase de industrias a lo largo de la zona recorrida, se daría con ello ocupación a miles de seres que hoy se encuentran en paro forzoso, y cuya crisis alcanza también a toda la economía nacional.

El problema de la vivienda en la villa y corte es el más lamentable, y como éste no se soluciona



La enorme riqueza maderera de la provincia de Cuenca no se explota intensamente por falta de medios de transporte. Esas conducciones por agua disminuirán cuando la Pista esté terminada.

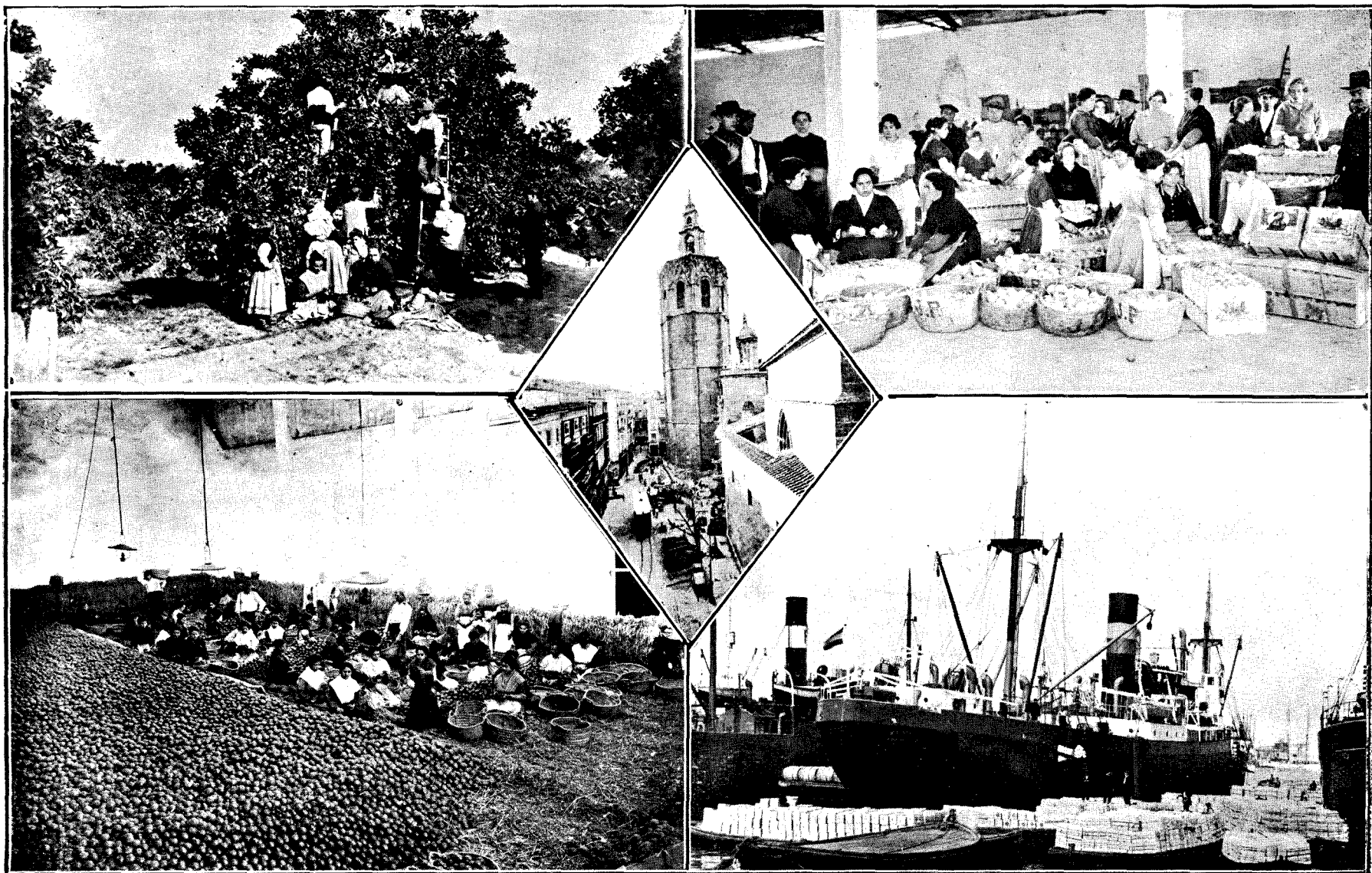
LOS PRINCIPALES MERCADOS DE ESPAÑA Y DEL EX- TRANJERO CONSUMEN LA CEBOLLA VALENCIANA



Las chicas valencia-
nas, incansables y ale-
gres, seleccionan y em-
balan la cebolla, que
grandes barcos trasla-



darán allende los ma-
res. En Madrid podrá
venderse más barata
utilizando para el
transporte la Pista.



Cuatro aspectos de la recolección y embarque de la naranja en Valencia. En el centro el Miguelete, corazón de la ciudad.

abriendo grandes calles ni construyendo hermosos rascacielos, se comprenderá la importancia que tendrá el que al margen de la Pista se construyesen cientos de casas con pisos económicos e higiénicos para las clases media y obrera, desapareciendo con esto los miserables tugurios donde la falta general de condiciones higiénicas, sol, aires puros y agua son insuficientes.

Respecto al turismo, no puede ni calcularse aproximadamente la importancia que alcanzaría en su desarrollo; de una parte, la circulación producida entre las tres provincias del recorrido en sus diferentes aspectos de necesidad, utilidad, festividades y expansión; sino que los turistas extranjeros, que tanto interés muestran por conocer nuestras joyas, monumentos y riquezas naturales, afluirían, seguros de satisfacer sus deseos, dada la facilidad de comunicación a cualquier hora del día y de la noche y la prontitud con que efectuarían un recorrido de 340 kilómetros, dando vida al mismo tiempo con sus visitas al comercio, y haciendo revivir el espíritu de acometividad en todos sus órdenes.

ALGUNOS DATOS DE LA RIQUEZA DE CUENCA

La provincia de Cuenca, tan desconocida para la inmensa mayoría de los españoles, encierra grandes riquezas en todos los órdenes.

El día que por la autopista pueda irse en menos de dos horas, serán millares de seres los que vayan a recrearse en sus bellezas naturales, sin par, creándose con ello una fuente inagotable de riqueza de turismo, que España no explota, y que nadie podría hacerlo con más derecho, ya que somos dueños de tesoros que ninguna otra nación tiene.

Aparte de las sorpresas que la Naturaleza puede deparar, como son yacimientos petrolíferos, que se asegura existen por las características que presentan ciertos terrenos, hay en los puntos que se indican las sustancias minerales siguientes:

Azufre.—En los términos municipales de Albate de las Nogueras y Mira.

Calamina.—En Arguizuelas.

Cobre.—En los términos de Boniches, Caraballa, Henarejos y Talayuelas.

Combustibles minerales.—En Beteta, Boniches, Carboneras, Casas de Garcimolina, Cuenca, Fuentes, Henarejos, La Pesquera, Salvacañete, Santa Cruz de Moya, Tejadillos, Tragacete, Villar de Cañas y Zafrilla.

Para mayor orientación de esta riqueza, hemos consultado en el Instituto Geológico la Memoria del célebre D. Daniel Cortázar, el cual en ella, en el año 1875, decía lo siguiente:

“En el valle del Arroyo de los Castillejos, además de los sitios manifestados anteriormente, aparece la formación de Boniana separando las capas del sistema carbonífero, que se presenta bien caracterizado; se tomaron muestras, que se analizaron en el laboratorio de la Escuela de Minas, encontrando que unas daban 67 por 100 de buen coque, y otras 80 por 100.

“La buena calidad de los carbones es motivo más que suficiente para saber a punto cierto si estos criaderos de combustibles tienen o no impor-

tancia industrial; las esperanzas son altamente lisonjeras, y sobre todo en la margen norte de los Castillejos, donde es más potente y de mejor calidad que el de las orillas del Mediodía.”

Hierro.—En los términos municipales de Alarcón, Arguizuelas, Beamud, Belinchón, Boniches, Buendía, Cañete, Cuenca, Cueva del Hierro, Henarejos, La Huerquina, Lagunaseca, Majadas, Mira, Pajaroncillo, Pollate, Saltacete, Valdemoro de la Sierra, Villanueva de Haro.

Este mineral se presenta en otros muchos sitios de la serranía, y, según ensayos hechos en la Escuela oficial de Minas, ha dado siempre 57 y 58 por 100 de hierro.

Manganeso.—En el término de Talayuelas. El mismo Sr. Cortázar, en su expresada Memoria, cita lo siguiente: “No es difícil encontrar entre las ariscas de la base del triás arcillas cerenosas, acompañadas de óxido de hierro, y aun nódulos y filones de esta mina, así como también ricos criaderos de cobre, manganeso y cinc.”

Sales.—Aparte de estos minerales y combustibles, tiene la provincia de Cuenca una abundancia extraordinaria en sales, que constituye una verdadera riqueza. El valle del río Narvaneta se halla constituido por las margas triásicas, que suben por el arroyo de los Castillejos hasta cerca de las minas de carbón, y por peña cortada vuelve a Manglada y Villora, llegando a Enguádanos, y apareciendo después en todas las orillas del Cabriel, presentándose por último en las salinas de Minglanilla. Adquieren también desarrollo en Villar del Hierro, y se extienden por San Martín de Boniches, Henarejos, Landete y Moya.

Son muy frecuentes en toda la región los manantiales salados, y de algunos, como en Salinas del Manzano, se han sacado 3.000 quintales métricos de sal al año por evaporación. De sal común existen grandes canteras en Belinchón, Cañete, Minglanilla, Monteagudo, Moya, La Pesquera, Salinas del Manzano, Santa Cruz de Moya, Valdemoro de la Sierra, Balsalobre y Villora.

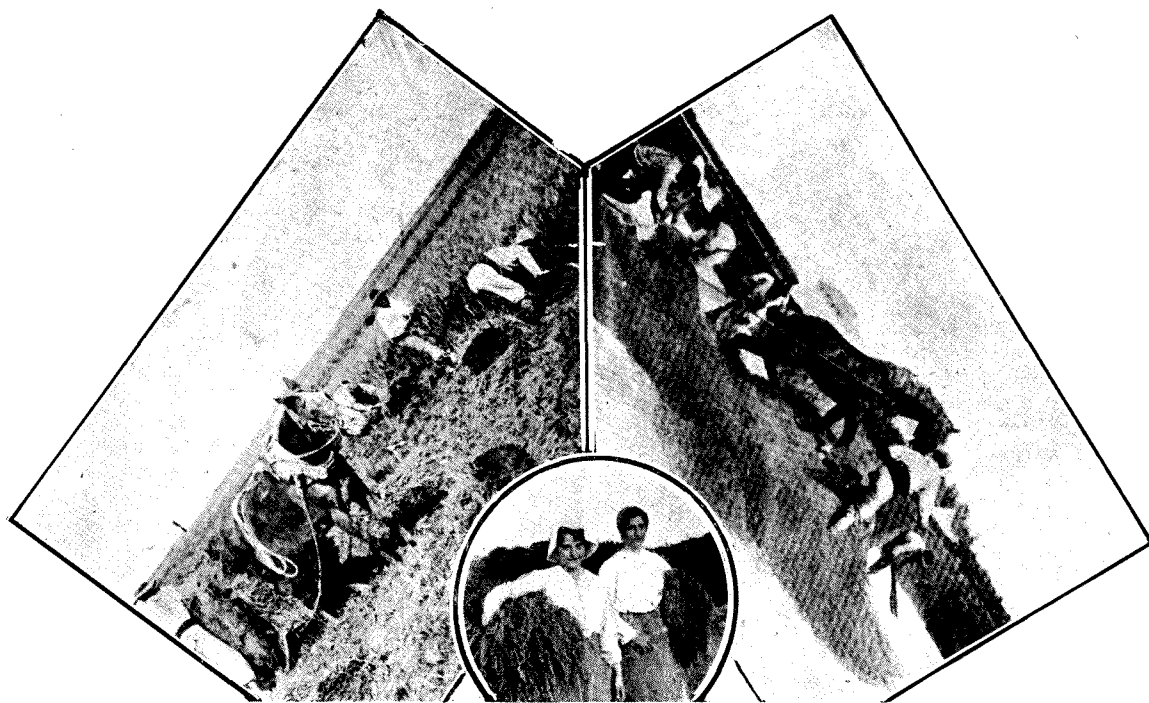
RIQUEZA FORESTAL

Es mundialmente conocida la importancia de esta riqueza que existe en Cuenca y su provincia y en las lindantes con ella de Teruel y Guadalajara; por eso es completamente imposible el poderlo calcular ni aproximadamente.

El distinguido ingeniero de Montes D. Octavio Elorrieta, en una brillante conferencia que dió, dijo, entre otras cosas, lo siguiente:

“En Linares (provincia de Jaén), gran centro consumidor de madera, se emplean las de Cuenca, no las de la provincia, porque faltan vías de saca, y, sin embargo, puede calcularse su importe anual en 7 millones de pesetas lo que se extrae; conque nada os diré de lo que sería esta riqueza si fuese posible hacer un arrastre con buenas vías de comunicación. Hoy por hoy, las maderas que se cortan en los montes de Cuenca, lindantes con los de Guadalajara, tardan dos años en llegar a Aranjuez, porque ha de hacerse el transporte por el río, luego de una preparación de la madera y aprovechando determinadas épocas del año.

LA HUERTA VALENCIANA PRODUCE Y EXPORTA GRANDES CANTIDADES DE ARROZ



Bajo un cielo purísimo y al arrullo de cantos y suspiros, valencianas y valencianos cultivan, recolectan y exportan el exquisito fru-

to, principal elemento de la famosa "paella" que en Madrid podremos comer a precios más baratos.

RIQUEZA GANADERA

Cuéntanse por millares las cabezas de ganado que existen por toda la serranía de Cuenca. En el año 1926, según datos adquiridos, se distribuía esta riqueza en la forma siguiente:

Caballar.	3.333
Asnal.	35.698
Mular.	45.242
Vacuno.	4.786
Lanar.	873.701
Cabrió.	55.591
Aves de corral.	402.168

Valor aproximado en pesetas, ciento un millones ochocientas cuarenta y cinco mil setecientas ochenta.

El día que las arrobas de lana que produce la esquila puedan ser llavadas a los mercados del extranjero y nacionales, es indudable que producirá muchos millones de pesetas.

Como se ve, en aves hay gran abundancia, y de existir medios de comunicación, pues no hay que olvidar que hay pueblos cuyos desterrados habitantes tardan más de nueve horas en llegar a la capital, los huevos, comida tan necesaria, abundarían en Madrid de tal manera, que estarían al alcance de las clases más humildes, aumentándose con ello una riqueza nada despreciable, pues hoy, a pesar de ser manjar de privilegiados, se consumen en Madrid diariamente más de tres millones de ellos.

RIQUEZA AGRICOLA

Sería interesante y muy conveniente el poder hacer aquí un estudio amplio de esta fuente de riquezas; pero es tanto lo que se podría decir, que forzosamente habíamos de exceder los límites naturales de esta rápida Memoria que hacemos. No obstante, diremos que la producción del trigo obtenido en el año 1926 fué de 1.839.000 quintales métricos, ocupando hoy el cuarto lugar de las provincias trigueras de España; en avena y cebada es la quinta, y su superficie es de 245.700 hectáreas, invitando a meditar lo que podría producir el día que Cuenca y su provincia tuviesen rápidas y económicas salidas.

ALGUNOS DATOS DE LA RIQUEZA DE VALENCIA

El solo nombre de la bella ciudad del Turia evoca en todo el mundo arte, industria y riqueza agrícola.

Según datos que con facilidad pueden ser comprobados, durante el año 1926 se exportaron por vía marítima, a diversos puntos del mundo, entre otros muchos, los siguientes productos:

Naranjas y limones, 5.500.000 quintales métricos.
Arroz, 290.000 toneladas.
Cebollas, 5.000.000 de quintales métricos.
Patatas, 1.000.000 de quintales métricos.
Algarrobas, 1.700.000 quintales métricos.

Por vía terrestre fueron remesados a Francia en el mismo año más de 38.000 vagones de naranjas, y en menores, pero siempre respetables cantidades, salieron de la región cáñamo, cera, miel, trigo, man-

zanas, cacahuet, conservas de frutas y legumbres, azafrán, ajos, alcohol, caolín, tierras refractarias, etcétera, etc., cuyo valor no bajó de 550 millones de pesetas.

Por tanto, con lo someramente expuesto, puede darse una perfecta cuenta de la enorme cantidad que de estos productos vendría a la corte y a toda la meseta castellana, por la arteria que nos ocupa, pues es altamente sensible que por la falta que hoy existe de transportes, carezcamos de tantos y tan necesarios productos, cuando allí se pudren y los tienen que tirar.

Su magnífico puerto visitado en el año 1925 por más de 3.000 buques de todas las matrículas y nacionalidades, serviría de enlace entre Madrid y toda la meseta castellana, como igualmente desde las Islas Baleares a Madrid, a las cuales se podría ir en diez horas aproximadamente, apreciándose desde entonces en aquella Isla las bellezas naturales, riqueza industrial y situación estratégica de cuyas condiciones especiales saben algo más que nosotros, Italia, Francia, Inglaterra y Norteamérica.

No habría, pues, a nuestro juicio, obra mayor ni que se pueda conseguir con menor esfuerzo, ni que mayores rendimientos pueda rendir a la Nación ni al capital que en ella se invierta. He aquí a nuestro leal entender la manera de que España sufra una transformación en muy corto plazo resolviéndose problema de verdadera importancia y trascendencia para el crédito y riqueza nacional.

DATOS CURIOSOS DE LA IMPORTANCIA QUE ACTUALMENTE TIENE EL TRAFICO DE VIAJEROS Y MERCANCIAS EXCLUSIVAMENTE DE VALENCIA AL GRAO (PUERTO), IDA Y VUELTA

Solamente la carretera especial que une Valencia al Grao registra diariamente más de "cinco mil vehículos de ida y vuelta", comprendidos entre la tracción animal y el motor, sin contar los tranvías y los ferrocarriles económicos que tienen establecido este servicio exclusivamente en el referido trayecto y la carretera ordinaria, también con el mismo tráfico.

No es posible tener una idea ni aproximada del tráfico probable que en mercancías desarrollará la Pista; pues, aparte de las especiales condiciones en que los camiones las tomarían desde la misma huerta o bancal, podemos citar un caso relacionado solamente con la producción de naranjas en algunos pueblos de la provincia de Valencia que seguramente utilizarán la referida Pista.

La Prensa de Madrid, haciendo resaltar dicha riqueza valenciana, dice: "La estadística oficial de 1925 a 1926, relacionada exclusivamente con la producción de naranjas procedentes de Gandía, Carcagente, Játiva y otros varios de la línea de Chelva a Valencia, ha movilizado por vía terrestre más de 26.135 vagones, solamente en la temporada de exportación de la naranja, para embarques y distribución en el interior de España." Bien entendido que esta estadística no hace referencia a la cantidad de vagones que por ferrocarril de Valencia a Irún se exporta para Francia y sus mercados interiores.

Homenaje de gratitud a los empleados de la Sociedad concesionaria

* * * * * Haciendo un esfuerzo, sacrificando horas de descanso, llevando todo el peso de sus respectivas secciones y sin que la Sociedad tuviera que recurrir a reforzar los empleados con otros auxiliares, estos modestos funcionarios colaboraron en la confección del proyecto y trabajos de constitución y desarrollo de la entidad. * * * * *



Srta. Clementina Alvarez Adán.

Inteligentísima taquimecanógrafa, que realizó con gran competencia y entusiasmo todos los trabajos de máquina correspondientes a las secciones técnica y administrativa



D. Bernardino Ruiz de la Cruz.

Auxiliar de la Secretaría, que ha llevado con igual entusiasmo e inteligencia la Sección Administrativa y los trabajos de Secretaría.



Alfonso Cabello Martínez.

Botones de «Auto Pista», a cuya actividad se deben gran parte de nuestros triunfos, pese a las muchas suelas que ha gastado.

Personal facultativo que ha intervenido en la confección del proyecto



D. José Marqués Lis.

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
Autor del proyecto definitivo.



D. Eugenio Calderón y Montero-Ríos.

Ingeniero militar.
Autor del plano del anteproyecto.



D. Manuel Ezquerro Riva.

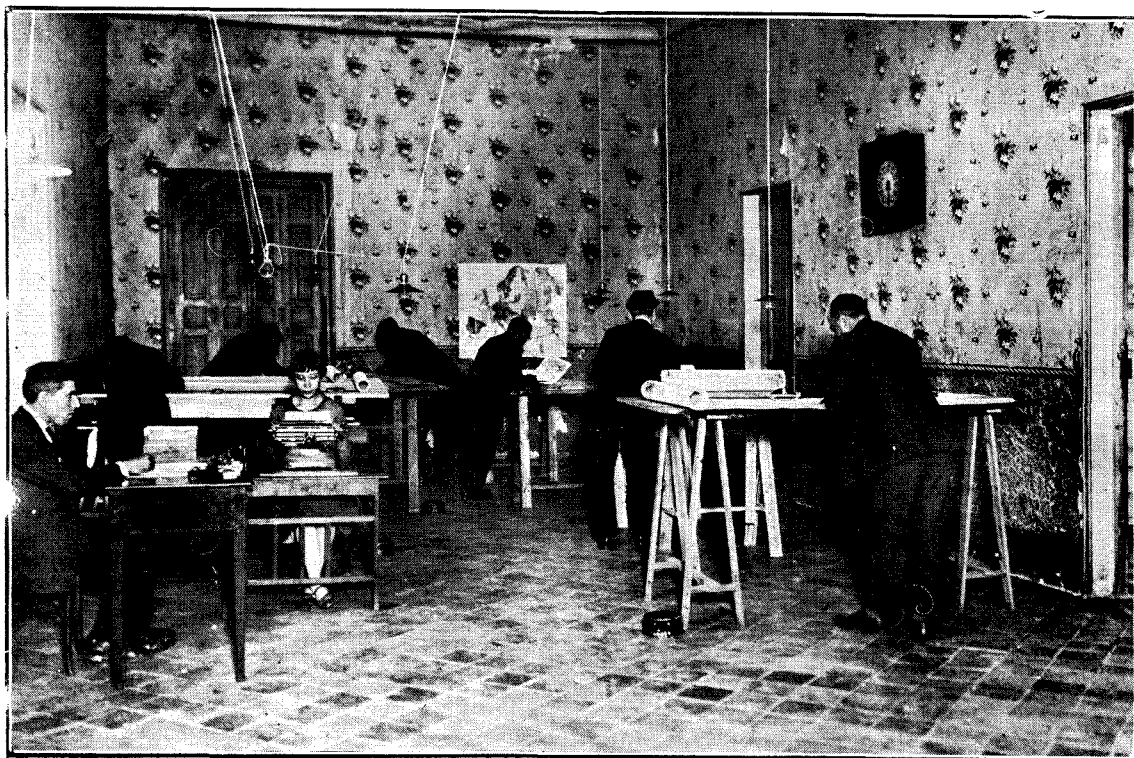
Especializado en estudios y construcciones de
carreteras y ferrocarriles, que colaboró en los
trabajos preliminares del anteproyecto.

DATOS PRINCIPALES DEL PROYECTO DE «Auto-Pista Madrid-Cuenca-Valencia»

El trazado de la autovía proyectada para la unión de Madrid, Cuenca y Valencia arranca de Madrid, del final de la calle de O'Donnell y se dirige a Vicálvaro, en cuyas inmediaciones cruza con un paso inferior la carretera provincial que va a Ribas de Jarama, y con un paso superior el ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Barcelona. Desde este punto se dirige en línea recta al origen del valle por donde se desarrolla la bajada al Jarama, cuyo río se cruza en las inmediaciones de Mejorada del Campo; pasa por este pueblo,

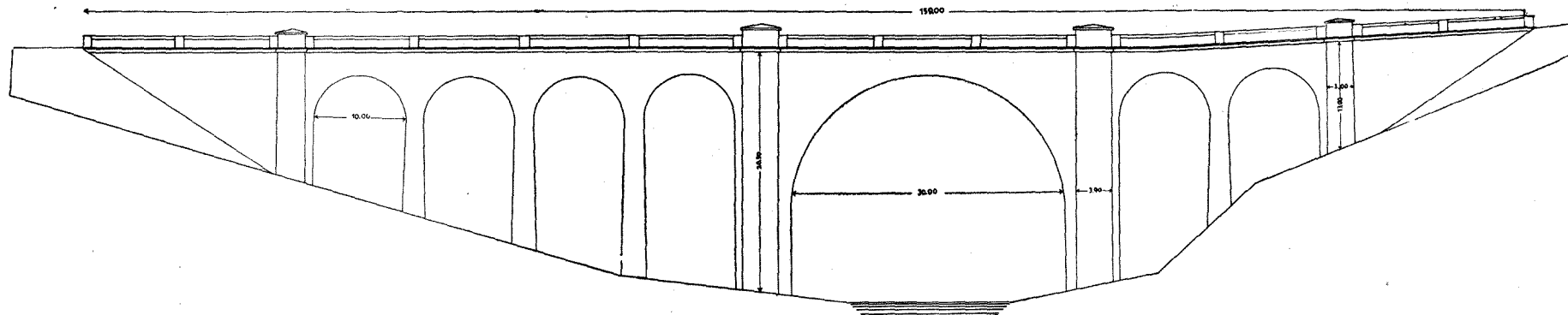
por Loeches, Pozuelo del Rey, Nuevo Baztán y Olmeda de la Cebolla; cruza el río Tajuña, y desarrollándose por el mismo valle que sigue la carretera de Perales a Albares, pasa por Mondéjar y Albares y cruza el río Tajo aguas abajo de Zorita de los Canes.

Se dirige después a buscar el punto conveniente para el cruce de la Sierra de Altamira, pasando entre Almonacid y Albalate de Zorita; cruza la sierra en túnel, y después de pasar por Jabalera y Portalrubio, sigue a lo largo del río Gua-



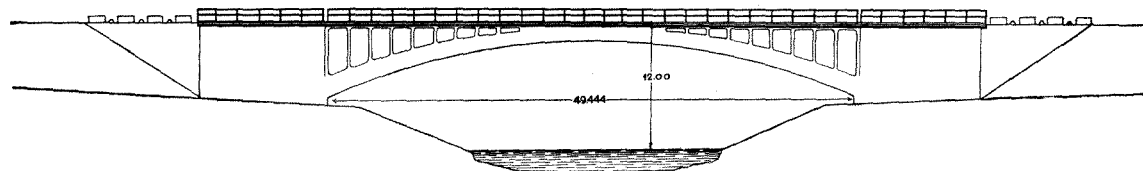
El 17 de febrero de 1927 el personal técnico comenzaba los estudios preliminares. Poco después se montaba la oficina técnica y mientras los pesimistas aseguraban que ni siquiera llegaría a estudiarse el proyecto, los técnicos, seguidos de numerosos portamiras, trepando cerros, hacían los trabajos de campo, que otros técnicos, delineantes, escribientes, mecanógrafos, condensaban en planos y en cifras. En 22 de diciembre queda terminado el proyecto.

Viaducto sobre el Cabriel



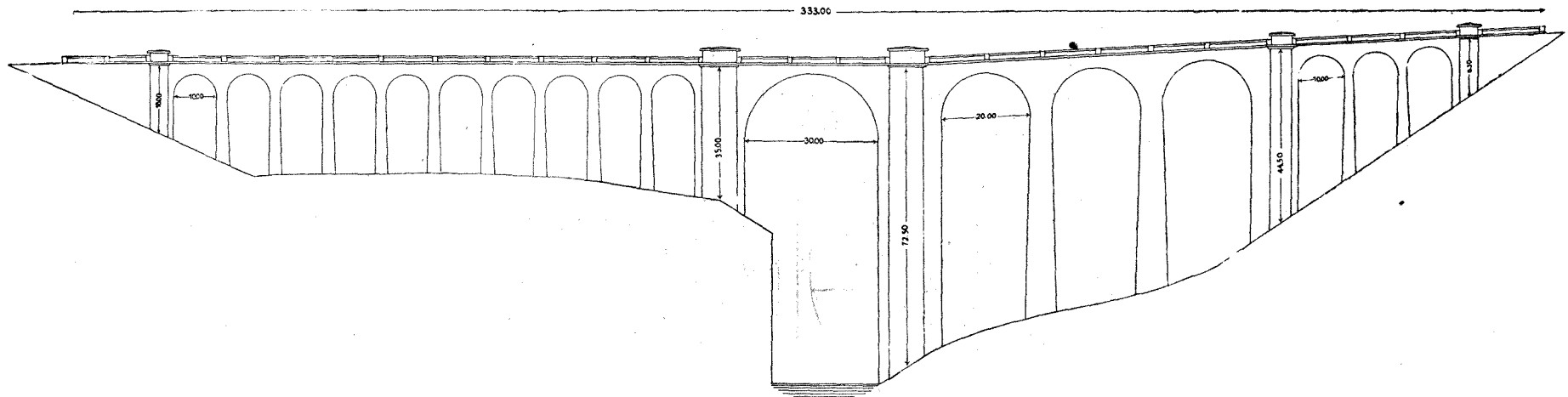
Duente sobre el río Tajo

Modelo de la colección de puentes en arco del eminente ingeniero Sr. Ribera



Paso de los principales ríos.

Vaducto sobre el río Turia



En la provincia de Valencia se pasa a 74 metros de altura sobre las aguas del río Turia.

El presupuesto de este puente se eleva a millón y medio de pesetas.

damejud, hasta cruzar la divisoria de la cordillera Ibérica, después de lo cual entra en el valle del río Júcar y en la capital de Cuenca.

Desde este punto se dirige el trazado a buscar el sitio más conveniente para el cruce de la Sierra de los Palancares, notable por sus frondosos pinares, y después de atravesar esta sierra pasa por Cañada del Hoyo, Pajarón y Pajaroncillo, y siguiendo por el arroyo de las Posadas llega el río Cabriel, que cruza con un viaducto un poco aguas abajo del molino de Cristinas. Se interna a continuación en el macizo montañoso de la serranía de Cuenca, y después de pasar por las inmediaciones de Villar del Humo se desarrolla a lo largo del arroyo Avencherque hasta ganar la meseta del macizo, que es el punto más alto de todo el trazado, situado cerca de San Martín de Boniches, a 1.288 metros sobre el nivel del mar.

Desde este punto el trazado desciende suavemente, pasando por Henarejos, Soto de Garaballa y Talayuelas y después se interna en la provincia de Valencia.

Al entrar en esta provincia se presenta la gran depresión que forma el río Turia, para cuyo cruce se proyecta un gran viaducto de 333 metros de longitud y 73 metros de altura máxima, que constituye la obra más importante de todo el trazado.

Después se salva la divisoria entre los ríos Turia y Tuéjar por el collado de Fuente Cavesa y desde este punto se desarrolla el trazado sin dificultad en dirección a Tuéjar, cerca de cuya población se encuentra el punto obligado para el cruce del río, después del cual se atraviesa la carretera de Ademuz a Valencia y algunos collados que forman los barrancos afluentes del río Tuéjar y se llega a Chelva. Desde este punto sigue el trazado desarrollándose por las vertientes de la izquierda del río Tuéjar o Chelva, atraviesa varios barrancos, entre los cuales se encuentra la rambla de Alcotes y la Salada, y después de salvar el collado de la Horca llega a Losa del Obispo, en donde acaba la parte accidentada del trazado y comienza la llanura, que continúa hasta Liria y Valencia, sin más accidentes que algunas ramblas y pequeños montículos que se salvan sin dificultad. El trazado en esta parte se desarrolla lo más recto posible, primeramente por el término de Villar del Arzobispo y después por el término de Liria, pasando por las masías de Cortina, del Juez, de la Vila y del Carril y por la población de Liria.

A continuación se dirige a Benisanó y después sigue por Puebla de Valbona y masía del Pla del Pou, desarrollándose paralelo a la carretera de Ademuz a Valencia hasta Burjasot, desde cuyo punto se dirige a Valencia, en cuya población entra por el

ensanche proyectado por el arquitecto Sr. Mora en las inmediaciones de los viveros municipales.

El trazado en general está formado por grandes alineaciones rectas, unidas por curvas de amplio radio. La longitud recta es de 272 kilómetros y la longitud en curva de 75 kilómetros. El radio mínimo de las curvas es de 60 metros y solamente se proyectan 27 curvas de radio comprendido entre 60 y 100 metros, que suman una longitud de 2.400 metros. Hay algunas curvas de radio comprendido entre 100 y 200 metros, pero la generalidad tienen un radio superior a 200 metros. Todas las curvas irán convenientemente peraltadas para la facilidad del tránsito.

Las pendientes son, en general, suaves: siendo las máximas del 5 por 100 de longitud total del trazado, hay en horizontal 100 kilómetros; con pendiente menor del 3 por 100, 128 kilómetros; con pendiente comprendida entre el 3 y el 5 por 100, 92 kilómetros, y con la pendiente máxima del 5 por 100, sólo se proyectan 27 kilómetros.

Las obras principales son: el túnel proyectado para el cruce de la sierra de Altamira, que tiene 500 metros de longitud; el puente sobre el río Jarama, que consta de tres arcos de hormigón armado de la colección de puentes del eminente ingeniero Sr. Rivera, el central de 40 metros de luz y los laterales de 20 metros, todos rebajados al décimo; el puente sobre el río Tajo y los viaductos sobre el Cabriel y el Turia, que van representados

El nuevo papel heliográfico para revelar en seco y copias positivas de líneas oscuras sobre fondo blanco

Pidan ustedes ofertas y muestras a

AGFA FOTO, S. A.

RAMBLA CATALUÑA, 135

BARCELONA

en estas páginas, de las cuales el viaducto del Turiá, que es la obra más importante de todo el trazado, tienen 333 metros de longitud y 73 metros de altura máxima, siendo su presupuesto de millón y medio de pesetas.

La sección normal y corriente de la autovía tendrá un ancho de 10 metros, de los cuales corresponden 8 metros a la zona afirmada y el resto a los dos paseos laterales. En las inmediaciones de Madrid, en una longitud de 1.838 metros, la autovía tendrá un ancho de 16 metros, de los cuales corresponden 10 metros al firme y 6 metros a las dos aceras que se proyectan.

El presupuesto de contrata de la obra, los gastos de agotamiento, expropiaciones, interés del 6 por 100 anual a los accionistas y gastos generales, se elevan en su totalidad a CIENTO VEINTICINCO MILLONES DE PESETAS; es decir, la pista terminada y en franco desarrollo de tráfico general.

Las tarifas que se proponen para la explotación de la autovía son económicas y de su aplicación se ha calculado que se obtendrá un rendimiento mucho mayor que el interés del 6 por 100 anual antes citado.

RELACION DE LOS TERMINOS MUNICIPALES QUE ATRAVIESA EL TRAZADO

1.^a Sección.

Madrid, Vicálvaro, Mejorada del Campo, Loeches, Pozuelo del Rey, Nuevo Baztán, Olmeda de la Cebolla, Ambite, Mondéjar, Albares, Almoguera, Zorita de los Canes y Almonacid de Zorita.

2.^a Sección.

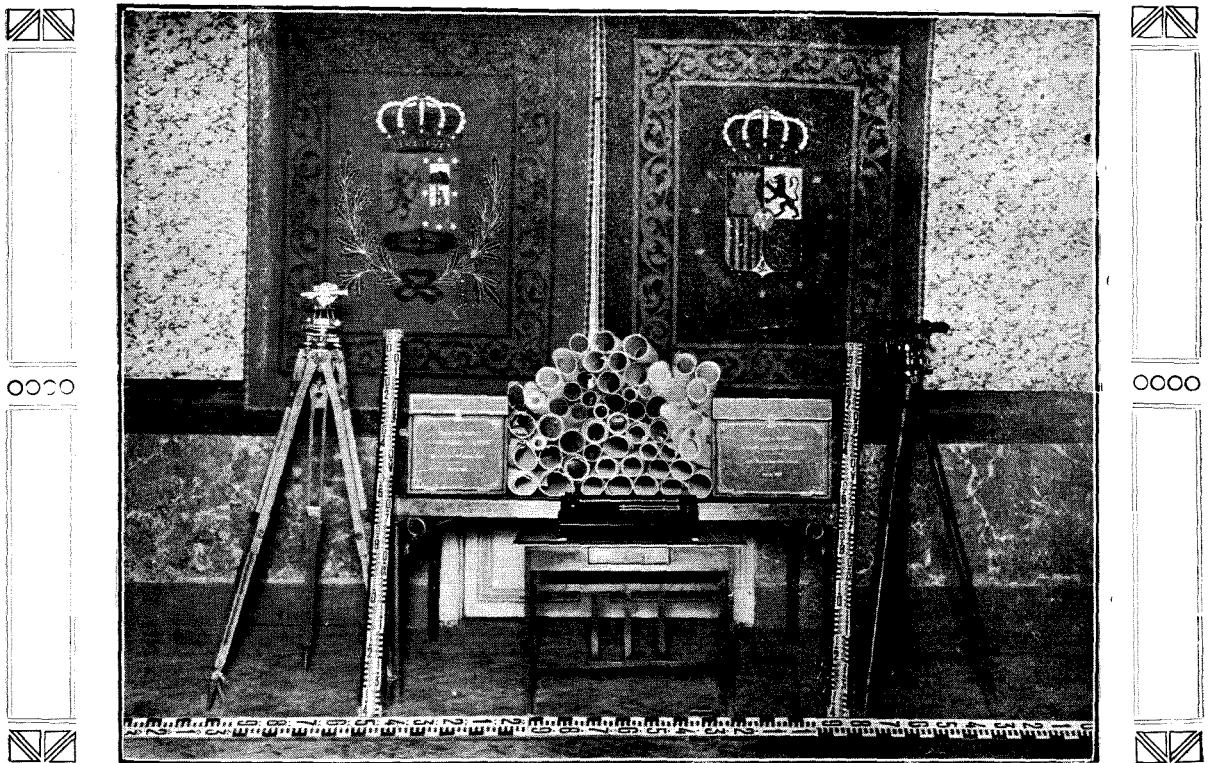
Albalate de Zorita, Jabalera, Portlucio, Perales, Villanueva de Guadamejud, La Ventosa, Sotoca, Fuentes Claras, Arcos de la Cantera, Chillarón de Cuenca, Nohales y Cuenca.

3.^a Sección.

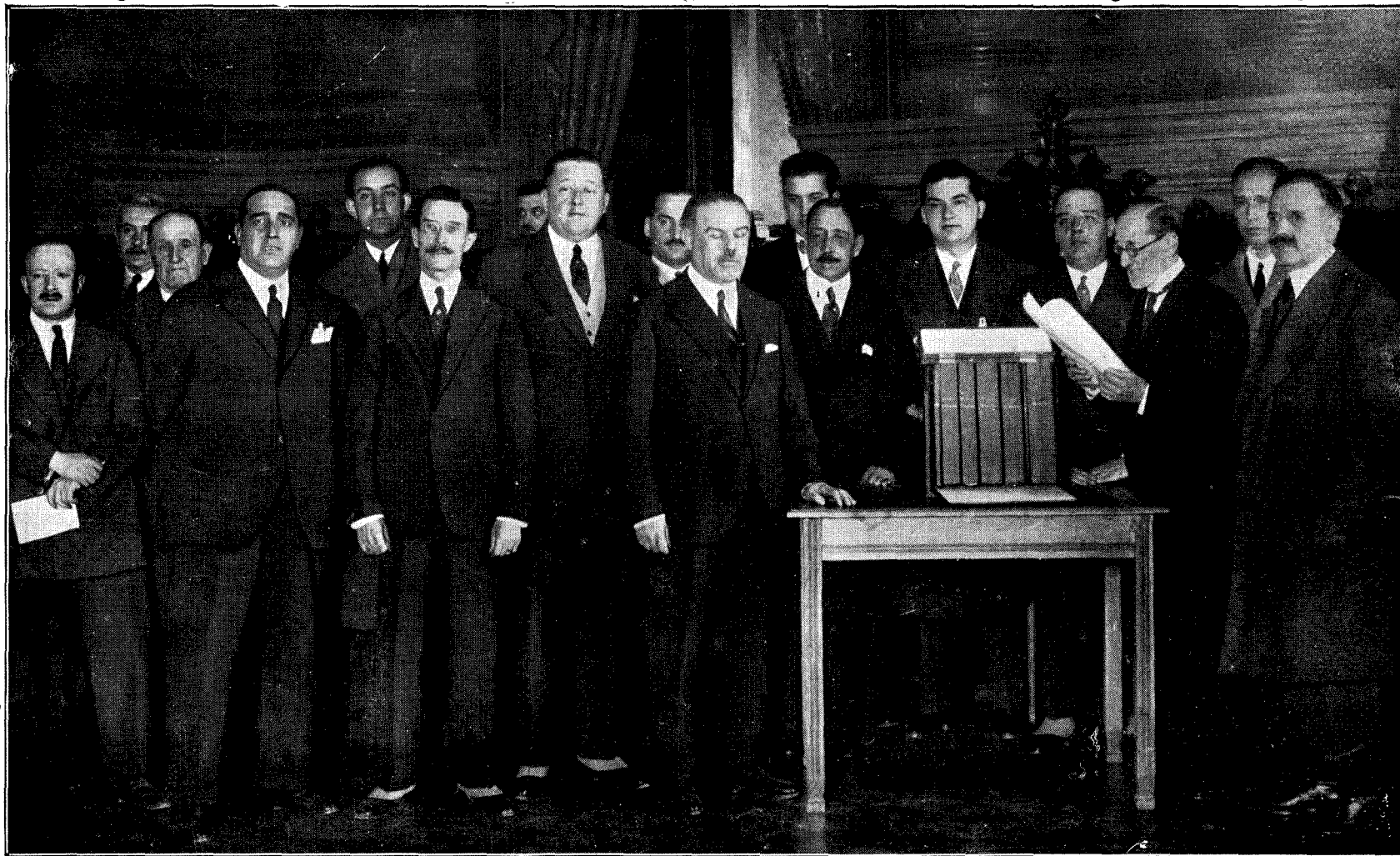
La Melgosa, Mohorte, Cañada del Hoyo, Pajarón, Pajaroncillo, Villar del Humo, San Martín de Boniches, Henarejos, Garaballa y Talayuelas.

4.^a Sección.

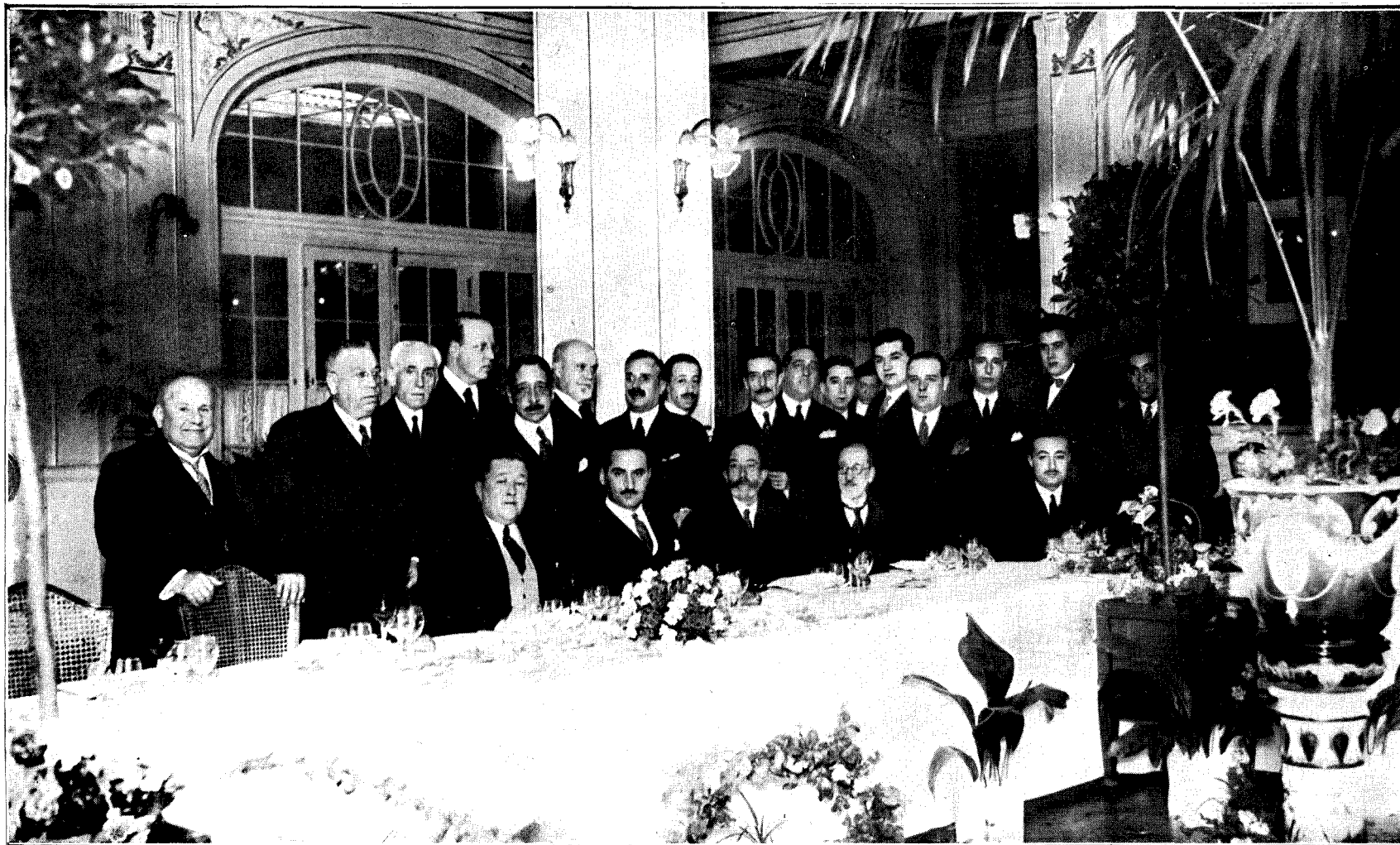
Sinarcas, Tuéjar, Chelva, Calles, Domeño, Losa del Obispo, Villar del Arzobispo, Liria, Benisanó, Puebla de Valbona, Burjasot, Godella y Valencia.



He aquí el fruto de los trabajos de campo y de gabinete que silenciosamente han ejecutado nuestros ingenieros y demás personal técnico a sus órdenes. En artísticas cajas van encerradas las lujosas carpetas conteniendo memorias, presupuestos, planos, con todo detalle y estudiado metro a metro. Máquinas de calcular, miras, teodolitos, que se han utilizado en los estudios. Al fondo, tapices con los escudos de España y de Madrid, que decoran nuestra Sala de Consejos.



El Presidente del Consejo de Administración, Sr. Marqués de Argelita, el día 24 de diciembre de 1927 entregó solemnemente al excelentísimo señor Ministro de Fomento el proyecto de la Auto-Pista. En el grupo figuran los Consejeros Sres. Morales (de Cuenca), Vázquez, Conde de Canga Argüelles, García Gómez (de Valencia), Marqués de Casa Ximénez, Maseda, Moret, Cruz (de Valencia) y Amilivia.



Presidencia del banquete celebrado en el "Palace Hotel" el 24 de diciembre de 1927, con motivo de la entrega al excelentísimo señor Ministro de Fomento del proyecto definitivo.

La Auto-Pista contribuirá al engrandecimiento de Valencia

No se necesita ser un espíritu observador ni menos hombre versado en estudios políticos y sociales para comprender en seguida que la construcción de la pista Madrid-Cuenca-Valencia ha de reportar a la hermosa capital levantina una fuente enorme de riqueza. Cuando por la carretera puedan circular los automóviles habrá quedado abierta algo más que una vía de comunicación: se habrá inaugurado el engrandecimiento y la prosperidad de Valencia.

En los momentos actuales la capital del Turia se halla en un período de florecimiento y de plena actividad de sus fuerzas económicas. Por todas partes surgen los negocios, se construyen centenares de casas, hay obras urbanas importantísimas, ninguna industria bancaria ni naviera cierra sus puertas ni amarra sus barcos, rebosan de público los cafés, bares y teatros, y todo pregona la riqueza y el bienestar de sus moradores. Este movimiento ascensional, este estado de prosperidad, por fortuna

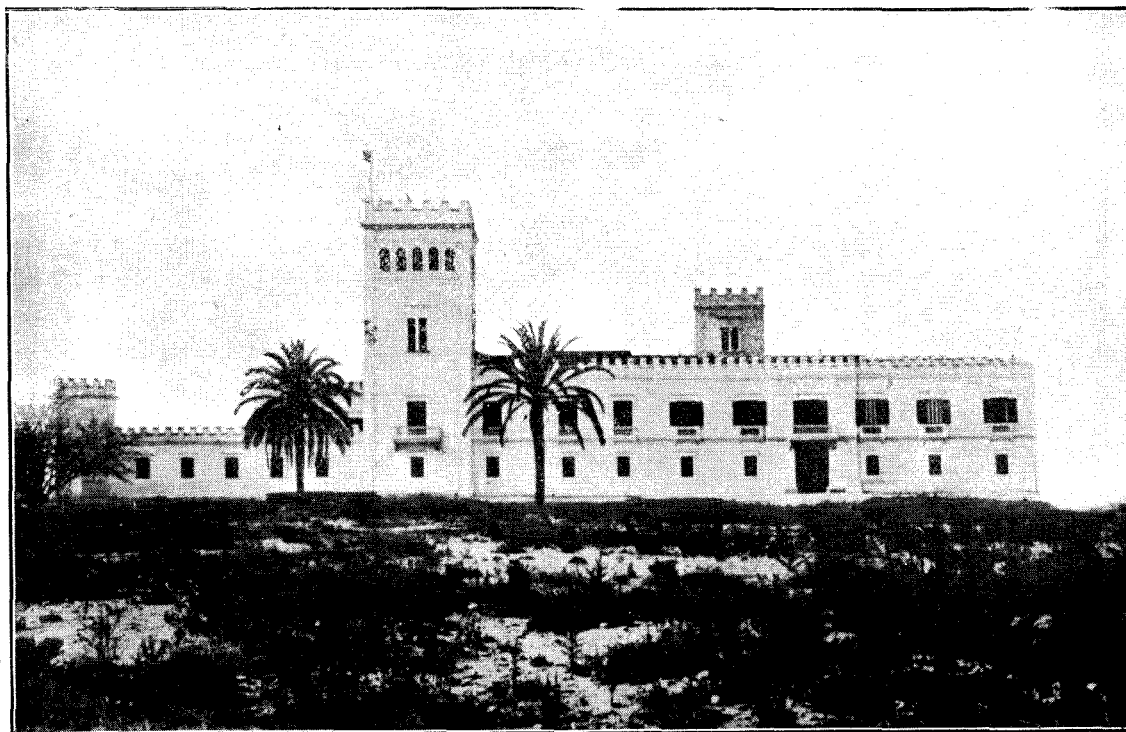
para los valencianos, obedece a causas hondas y duraderas, no es hijo de la casualidad. El origen, la raigambre del halagador hecho, hay que buscarlo en las condiciones geográficas de Valencia y en la naturaleza de su suelo. Todo lo demás es lógica consecuencia. Hay trabajo, hay obras públicas, hay negocios, porque Valencia es rica. Y Valencia es rica por su situación geográfica, por su atractividad para el comercio humano.

La pista Madrid-Valencia llevará a su puerto todas las mercancías del centro de España y todo el movimiento turístico de Andalucía, que desde Madrid se encauzará a Valencia.

A los pocos años de abierta al tránsito la pista será Valencia una metrópoli tres veces mayor en población y riqueza y quedará convertida en una de las mejores grandes ciudades del Mediterráneo, como Marsella, como Génova, como Barcelona.

Julio Milego,
Catedrático.

EN LA RUTA DE LA PISTA



La Eliana: Castillo de los marqueses del Real Agrado. Suntuosa residencia que se halla en el trazado de la Pista, muy próxima a Valencia.



EN LA RUTA DE LA PISTA.—**CHELVA**.—1. Iglesia parroquial.—2. Una moza de los arrabales en la fuente del barío.—4. Mozas chelvanas en un lavadero público.—5. Viaducto de Cojanta (carretera de Adamuz), en los alrededores de la villa.—6. Albergue de San Sebastián, en los alrededores del pueblo.—7. Restos de un acueducto enclavado en la rambla de “Alcota”, a 18 kilómetros de la población.—8. Acueducto romano, denominado de la “Peña Cortada”, próximo a la ciudad.—3. **Domeño**. Pueblo y castillo en la confluencia de los ríos Turia y Tuéjar. (Fotografías Belenguer y Navarro.)

¿SUEÑO O REALIDAD?

Una interviú a 70 kms. por hora

El Sr. Vázquez Quirós, Secretario, presenta:
—El ilustre periodista uruguayo señor Duarte.
El Sr. Tato Amat, nuestro Delegado de Prensa.
Momentos después ocupamos un automóvil, que comienza su carrera desenfrenada.

El Sr. Vázquez va explicando:
—Vea usted el comienzo de nuestra pista. Ese edificio es el de las oficinas generales; a su lado están los almacenes, estación central, garajes, talleres... Aquellos otros edificios son casas-viviendas; más allá se encuentran las construcciones expresamente hechas para diferentes industrias de importación y de exportación, que han venido buscando la más cómoda entrada y salida para sus productos y manufacturas.

—¿Y ese grupo de hotelitos de todas clases y tamaños?—pregunta el Sr. Duarte.

—¡Ah, sí! Se trata de una ciudad-jardín, denominada "Valencia". Ha sido construída por una Sociedad cooperativa acogida a las primas, préstamos y demás beneficios que concede nuestra ley de Casas baratas. Cuando lleguemos a Valencia verá usted otra análoga, denominada "Madrid".

—Resulta un conjunto muy agradable.

—Efectivamente. Dentro de esa barriada tienen mercado, casino, teatro, etcétera.

—¿Toda la Pista está como este trozo?

—Ya se convencerá usted. Todo el recorrido, de 320 kilómetros, hasta Valencia tiene este mismo ancho de 20 metros, de los cuales, la mitad son andenes laterales de cinco metros para paseo. Esa línea blanca que divide la carretera por mitad en toda su longitud, señala a los mecánicos la línea divisoria de los espacios destinados a la ida y al regreso. Por la derecha va el tráfico descendente, y por la izquierda el ascendente. No rebasando esa línea desaparece la posibilidad de un choque. Ya ve usted; vamos adelantando a otros coches, sin temor alguno, porque el cruce se efectúa cómodamente, sin peligro de alcanzarse.

—Nota que el viaje se realiza cómodamente por este firme.

—El piso es de firme cementado y alquitranado en toda su amplitud. Para conseguir una superficie tan sólida no hemos escatimado sacrificios. Calcule que son tres millones doscientos mil metros cuadrados de este firme. Quisimos demostrar que en España también existe el deseo de igualarnos a las más progresivas naciones.

Mientras se desarrolla esta curiosa interviú el coche se desliza, sin que padezcan los muelles ni los neumáticos.

—Ya ve usted—sigue diciendo el Sr. Vázquez—

Ni una sola piedra. Es imposible que éstas aparezcan en el centro de la pista; pero cuidamos mucho la vigilancia, a fin de que sean retiradas inmediatamente, si alguna vez fueran lanzadas por una mano criminal.

—Entonces... ¿esos hombres uniformados que vemos de trecho en trecho?...

—Son empleados de la Empresa, que cumplen esa misión y otras similares que les tenemos encomendadas.

—El arbolado, ¿sigue hasta Valencia?

—Sí, señor; también la línea telegráfica y telefónica.

Mientras el Sr. Duarte se informa de otros múltiples detalles, como el de que la pista es regada constantemente, el automóvil ha cruzado Olmeda de la Cebolla, último pueblo de la provincia de Madrid, y penetrando en la de Guadalajara por Ambite, atraviesa un pico de la misma, para entrar en Cuenca por Jabalera.

A un lado y otro de la carretera vamos dejando pueblitos: Peraleja, Villanueva, La Ventosa...

Apoyándose en éstos, van levantándose edificios de todas clases y tamaños: almacenes, fondas, viviendas, merenderos, depósitos de gasolina...

Señalando esta circunstancia, exclamo:

—He aquí el comienzo de la mayor calle del mundo. La expansión de todas las poblaciones del trayecto se efectúa, buscando su conveniencia, a lo largo de la pista. Con el tiempo las casas de un pueblo se unirán a las del vecino; y así, poco a poco tendremos formada esta Gran Vía de 320 kilómetros. Tal la soñé hace muchos años.

Constantemente se nos ofrecen perspectivas nuevas, cada vez más hermosas. Ahora distinguimos colinas abruptas y bosquesillos espesos.

Pasamos un puente; otro. Son cruces con diversos caminos y carreteras, que la pista salva pasando unas veces por encima y otras por debajo.

El Sr. Duarte se ha fijado en ello, y dice:

—Veo que no descuidaron ustedes ningún detalle.

—Estos pasos aéreos o subterráneos, que así podemos llamarles, fueron una de las principales preocupaciones de nuestros técnicos. Era preciso evitar a toda costa pasos a nivel, siempre peligrosos. Con la garantía de que no hemos de tropezar en esos tradicionales obstáculos, el coche del turista y el autobús de viajeros pueden lanzarse por este firme a velocidades insospechadas.

—También observo que apenas hay pendientes.

—Todas son suaves, lentísimas: las diferencias de nivel fueron tomadas desde muchos kilómetros

antes. Para conseguir las hemos tenido que volar miles y miles de metros cúbicos de piedra y terraplenar extensiones inmensas.

En este momento nuestro coche adelanta a otros varios más pequeños, y cruzamos ante un tractor.

—Eso es curioso—dice el Sr. Duarte.

—Circulan bastantes tractores. Como usted ve, ése lleva cinco remolques cargados de madera. Son verdaderos trenes. Probablemente se dirige a Madrid.

—El tráfico no puede ser más nutrido.

—Ese ha sido nuestro principal triunfo. Los cálculos fueron hechos por lo bajo, porque no queríamos engañar a los suscriptores, y esta circunstancia nos permite ahora proclamar que el tránsito y, por tanto, el producto del derecho de peaje resulta ochenta y dos veces superior al que figura en la Memoria económica de la Sociedad.

—¿Han ganado mucho las acciones?

—Ciento veinticinco pesetas cada una. A los dos años exactos de explotación, que han cumplido hace días, hemos podido repartir un dividendo de treinta pesetas por acción. Nuestro papel tiene lugar preferente en las principales Bolsas.

—¡Ah! Pero ¿tienen cotización oficial?

—Desde los primeros momentos. Claro que nosotros hemos dado siempre sensación de formalidad y desprendimiento. Nuestros Estatutos prohibieron las acciones liberadas, y nosotros, iniciadores y propulsores, no tenemos ninguna clase de beneficios ni de privilegios de que no gocen los demás accionistas. El caso no tiene semejanza en Empresas de esta índole.

—¿Y qué organización tienen?

—Semejante a la de una Compañía ferroviaria, salvadas las diferencias de detalle. En una Memoria que a principio de 1927 nos presentó el amigo Delegado de Prensa, se describía en esta forma: "Andenes, estaciones, taquillas, muelles de mercancías, depósitos, departamentos de facturación y de entrega... Aquí los rieles se convierten en cemento y alquitrán; los trenes son camiones y autobuses. Cada ciudadano podrá sacar del garaje de su propiedad "su tren", colocarlo sobre nuestra vía y marchar por ella, si paga el billete correspondiente... Anuncios, vallas; todo igual o parecido." Y, efectivamente, así resulta. Ya vió usted esos coches grandes que cruzamos constantemente: son correos que conducen viajeros o simple-

mente encargos y mercancías. También en este servicio estamos a buena altura, puesto que contamos con magníficos coches de lujo, provistos de butacas, y hasta con los denominados coches-camas.

—¿Han perjudicado ustedes a las Empresas de los ferrocarriles?

—De ninguna manera. Es un error de los mayores creer que las pistas pueden hacerles daño material, o viceversa. Ambos, en sus diferentes caracteres, tienen su tráfico asegurado. Nosotros estamos en excelentes relaciones con todas las Compañías ferroviarias.

—Estoy notando que el tráfico comercial es más nutrido que el de viajeros.

—¡Ya lo creo! Muchos exportadores de frutos valencianos los llevan a la Corte por esta vía, resultándoles el transporte mucho más cómodo y barato. Con sus camiones o camionetas llegan a los huertos y a las huertas; cargan, y sin necesidad de hacer los transbordos de las estaciones, que tanto deterioran la mercancía, llegan al Mercado de la Cebada, de Madrid, y colocan la fruta o las verduras ocho horas después de haber sido arrancadas, en Valencia, del árbol o de la planta. Igual sucede con el pescado. Desde que se inauguró la pista, los madrileños comemos el pescado del Mediterráneo pocas horas después de haberlo arrastrado a la playa la típica pesca llamada del "Bou".

—¿Estoy asombrado!

—Pues ya tiene usted cosas interesantes que contar a sus lectores.

—Ciertamente.

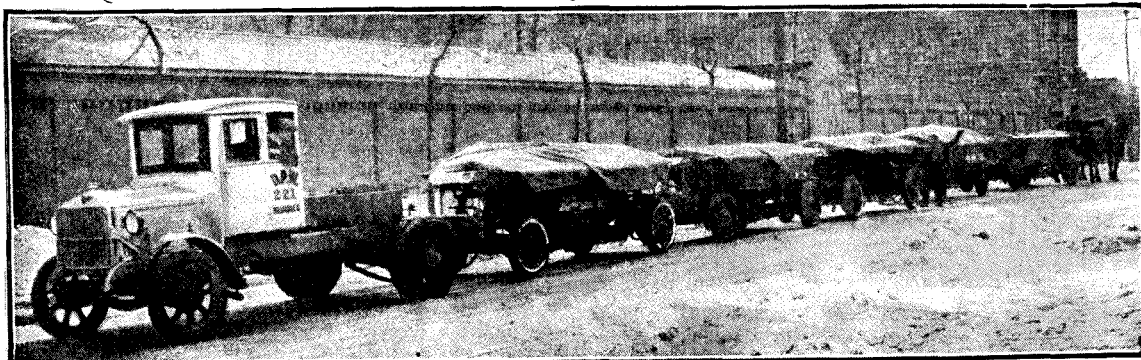
—¿Ve usted esas casitas blancas colocadas de trecho en trecho?

—¿Las del farol y rótulo encarnado?

—Sí. Pues son Casas de Socorro, en las que existe toda clase de material quirúrgico, botiquín completo, médico, practicantes de guardia... Todo previendo posibles accidentes. Estos puestos de socorro están unidos entre sí por un hilo telefónico. Si el accidente se produce, de unas y de otras, las más cercanas, salen los coches-ambulancias para concentrarse en el lugar que precise. Al regreso nos detendremos en una de ellas, para que pueda comprobar sus excelencias.

—¿No hay posibilidad de que se interrumpa el tránsito?

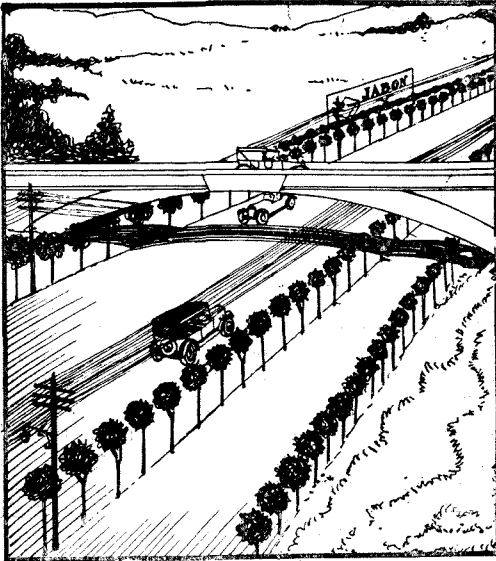
—Muy grande ha de ser la catástrofe. Ya ve



—Circulan bastantes tractores. Como usted ve, ese lleva cinco remolques...

usted que, sobre tener la pista un ancho de diez metros, lleva a una parte y otra un andén para peatones, de cinco metros cada uno. Pues dado caso de que se inutilizara momentáneamente un trozo de la pista cementada, se utilizarían estos andenes supletorios para salvar el obstáculo.

Hemos pasado Nohales y llegamos a la estación de Cuenca. El jefe nos recibe con la consideración



—Estos pasos aéreos o subterráneos...

que merece el secretario del Consejo de Administración, y descansamos en la lujosa sala de espera.

Aquí, hablamos de las riquezas existentes en muchos pueblos que vamos a pasar y en otros más o menos lejos de la pista. En ellos existen canteras de sal común, otras sales, hierro, azufre, calamina, combustibles minerales; hasta yacimientos petrolíferos. Por su importancia, se distinguen las regiones que rodean los pueblos de Cañada del Hoyo, Pajaroncillo, Henarejos y Talayuelas.

Reanudamos la marcha, y el Sr. Vázquez sigue explicando las principales características de la autovía. Ahora señala los lugares más visitados por el turismo:

—Allí está el oasis del salto de Villalba; por allí, los Ventanos; más allá, el Rincón; poco más lejos, la Ciudad Encantada: simas, grutas, peñas que simulan personas y animales inmensos.

Y el Sr. Duarte, cada vez, se pone en pie, tratando de divisar los lugares señalados.

Pasamos por San Martín de Boniches.

—¿Ve usted aquel transbordador aéreo? Pues pertenece a la Empresa de una mina. Antes no podía explotarse por falta de comunicación que diera salida al producto, y ahora extraen el mineral millares de brazos, hasta el presente inactivos, que esparcen la riqueza como bendición del cielo. Cuenca es la provincia más rica de España: mucho más que Vizcaya; y, sin embargo, no era raro que antes de pensarse en esta carretera oyéramos exclamar a los que todo lo toman a chacota: "Pero ¿es que Cuenca existe?" ¡Pues ya ve usted si existe! Ahí la tenemos, desperezándose del letargo en que la tuvieron sumida los malos gobernantes. Un poco

de nuestro esfuerzo, y un mucho de la ayuda que de todos los conqueses hemos recibido, fué bastante para realizar el milagro.

—Estarán agradecidos...

—Sí; pero nosotros entendemos que nuestra buena voluntad se habría estrellado en el imposible de no recibir el aliento y los apoyos materiales de los hijos de Cuenca. Creemos que éste no es el triunfo de unos cuantos, sino de toda una generación de patriotas, que han sabido subordinar los intereses mezquinos de partido o de clase al común y altísimo beneficio de la Patria.

El Sr. Vázquez sigue expresándose en tonos de exaltado patriotismo; sus palabras tienen la emoción de la sinceridad, y rechaza una y mil veces la idea de que se les suponga merecedores a la gratitud de un pueblo.

Tengo que intervenir en defensa de la justicia:

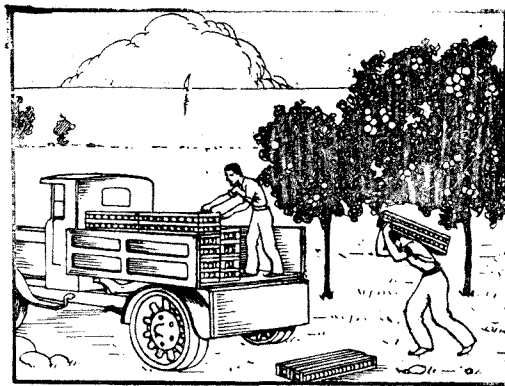
—El amigo Vázquez es muy modesto, exageradamente modesto; así lo son también nuestro presidente, señor marqués de Argelita; el señor marqués de Casa-Ximénez, el señor conde de Canga-Argüelles y los señores Amilivia, Moret, Maseda y todos los demás consejeros. Pero la justicia sólo es una. Ciertamente que sin el apoyo de madrileños, conqueses y valencianos, el esfuerzo de estos tenaces propulsores de la carretera se hubiera estrellado en la indiferencia; no es menos cierto que sin el entusiasmo y la tenacidad de estos hombres beneméritos, ¿se habría conseguido que la pista que vamos recorriendo sea una tan hermosa realidad?

—Efectivamente.

—Pues así lo entendemos todos, menos ellos, y, por entenderlo así, muy pronto veremos en lugares estratégicos, resguardados por árboles y rodeados de rosales, los bustos que les representen, para lección ejemplar de las generaciones futuras.

—¿Ha premiado el Gobierno la obra?

—Sí, señor—contesto—. Además de las múltiples facilidades otorgadas, les ha concedido la con-



Camiones que cargan en las huertas y en la playa.

decoración más preciada de los hombres laboriosos.

—¿Cuál?

—La medalla del Trabajo.

El Sr. Vázquez sonríe y cambia de conversación, aprovechando el paso sobre nosotros de un aeroplano.

—Es—dice—un avión correo, que diariamente hace el viaje de ida y regreso, siguiendo el recorrido de la pista. Es otra de las ventajas que ofrece

esta carretera. Los viajeros que transportan esos aparatos llevan siempre debajo un magnífico campo de aterrizaje. Considere usted si esto aleja las posibilidades de un accidente.

Cruzamos ante fábricas, granjas, aserrerías; de trecho en trecho siguen apareciendo vallas, postes, paredones cuajados de anuncios: comercios, aguas medicinales, específicos, hoteles, automóviles, grasas, bandajes, todo se ofrece a los viajeros... La línea telefónica continúa en todo el trayecto; cada cincuenta metros, una potente luz alumbraba la pista durante las noches...

Ahora estamos atravesando un inmenso bosque. Durante tres cuartos de hora el automóvil corre entre pinares.

El Sr. Duarte, asombrado, pregunta:

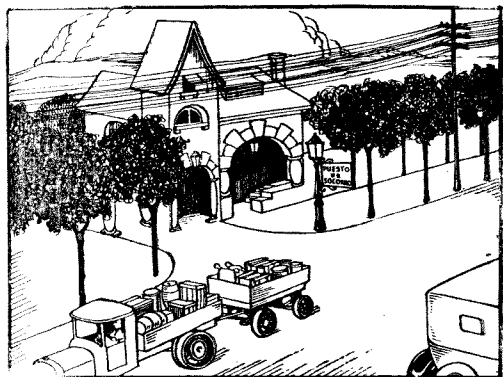
—Pero ¿este bosque no se acaba nunca?

—La carretera lo cruza en una extensión de cincuenta kilómetros. Esta circunstancia ha originado la principal riqueza de la provincia. Aquí tiene usted estos bosques, propiedad del Estado, que estaban sin explotación apenas, porque, no teniendo fácil salida para la madera, los postores en las subastas eran escasos y timoratos. ¿Sabe usted cuánto tardaba en llegar la madera por vía fluvial desde el límite de la provincia con Guadalajara a Aranjuez? Pues dos años. Por eso no había contratistas que se arriesgaran. Al presente se centuplicaron los postores, y se paga mil por lo que antaño no tenía postor por uno.

—Entonces, la Hacienda pública...

—Calcule usted que en unos cuantos años aumenta el ingreso por este concepto en un valor igual a lo que nos costó la pista.

Hemos salido del bosque. Más pueblos. Pasamos sobre el famoso Cabriel, a cuyas orillas existe gran riqueza en sales; el viaducto tiene 27 metros de alto por 159 de largo. Este, el del Tajo, que ya pasamos, y el del Turia, que pasaremos después,



Puesto de socorro.

son verdaderas obras modernas de ingeniería; tanto, que, desaparecida la idea de peligro, el coche no tiene que aminorar la marcha.

Ya entramos en la provincia de Valencia: Simancas, Tuéjar. La pista sigue en igual forma, sin una pendiente, sin una curva: aquéllas continúan siendo suaves; éstas, tan amplias que no se perciben.

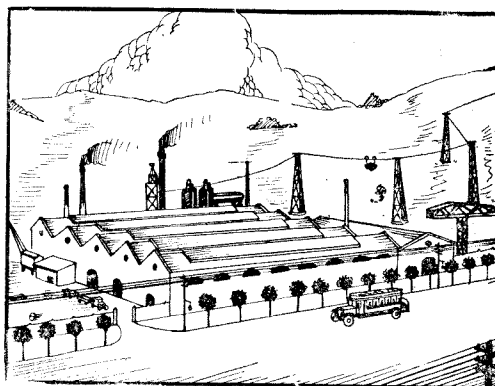
Nuestro visitante expresa su admiración.

Chelva, Domeño... Poco después Liria. Pasamos el Turia. El Sr. Duarte hace parar el coche para asomarse al abismo. Tiene este puente 333 metros de largo y 74 de altura; 17 arcos, el mayor de 30 metros de luz.

Ya caminamos bordeando arrozales y entre naranjos. El ambiente está lleno de esencia de jazmines y de nardos. En el horizonte se divisa la mancha azul del "mare nostrum". Allá lejos están las Baleares, estratégicamente más cerca.

¡Burjasot! ¡Hemos tardado cuatro horas y media!

Unos minutos más, y ya distinguimos el famoso Miguelete. A sus plantas y en su trono está la



—¿Ve usted aquel transbordador aéreo?...

Virgen de los Desamparados, ante cuya imagen imploran unos fieles, y otros agradecen favores ya recibidos.

Sonríe la Virgen, porque los hombres, mediante su esfuerzo, han sabido acortar la distancia material entre San Isidro Labrador y San Vicente Ferrer y colocado más cerca de su trono el de la Virgen de la Paloma...

Y ¡he despertado!

Pero ¿todo esto no ha sido más que un sueño?...

Cuando nos encaminamos a las Oficinas de "Auto-Pista Madrid-Cuenca-Valencia, S. A.", a seguir preparando este libro, pensamos nuevamente:

¿Sueño? ¿Y por qué ha de ser sueño? Todo ello puede convertirse en hermosa realidad si no falta la colaboración de los buenos patriotas.

Al llegar a las Oficinas encuentro al señor marqués de Argelita firmando cartas y documentos; los ingenieros y delineantes dan últimos toques al proyecto definitivo; el Sr. Vázquez, tan pronto hace asientos en los libros de contabilidad, como redacta Memorias, instancias, cartas: es un hombre febril, incansable. Los demás consejeros laboran asimismo como titanes, cada cual en la misión que le está encomendada...

¿Y por qué ha de quedar este esfuerzo baldío?

No; ese sueño que os he contado puede ser una realidad, y lo será.

A vosotros, patriotas, corresponde ayudar a quienes lo ponen todo sin exigiros nada.

Emigdio Tato Amat.

Cemento Portland Artificial

“ASLAND”



DE LA

Compañía General de Asfaltos y Portland “ASLAND”

Producción anual: 350.00 toneladas

Oficinas centrales: Paseo de Gracia, 45 - BARCELONA

MADRID: Marqués de Cubas, 1.

BILBAO: Rodríguez Arias, 8.

Dirección telegráfica y telefónica: “ASLAND” - Pídanse precios y certificados de ensayo



La precoz artista Pepita Bustamante nos obsequió con un concierto

No es madrileña, ni valenciana; pero siente extraordinaria simpatía por estas regiones.

En su vida de artista, pudo apreciar los inconvenientes que ofrecen las actuales carreteras.

Por eso, ante el anuncio de la próxima construcción de la Auto Pista Madrid-Cuenca-Valencia, vino a expresarnos sus ardientes felicitaciones, obsequiando a los Señores Consejeros con una brillante audición.

Pepita Bustamante nació en Granada el 24 de noviembre de 1914.

A los cinco años de edad dió un concierto de piano en el Círculo Mercantil de Málaga, adquiriendo entonces la fama de artista precoz que le acompaña siempre.

En aquella fecha, y esto es lo más notable, no había comenzado todavía sus estudios de solfeo, que cursó dos años después en la Sociedad Económica de Amigos del País de aquella población. En los tres cursos obtuvo notas de sobresaliente, matrículas de honor y premios extraordinarios.

Después de pasar a Barcelona, donde dió magníficos conciertos, en 1920 vino a Madrid para continuar sus estudios bajo la dirección de la notable profesora de piano señorita Pilar F. de la Mora.

Sus progresos quedaron patentes en el concierto que dió en el "Liceo de América" en 1921 y en el triunfo que en 1925 obtuvo en Málaga, ganando el premio de



la "Fundación Barranco", establecido para pianistas menores de veinticinco años.

Un año después terminó su brillante carrera con notas de sobresaliente y logrando por unanimidad el primer premio del Real Conservatorio de Madrid.

En marzo de este año fué requerida por el Centro Artístico de Granada para que amenizara el centenario de Beethoven, alcanzando extraordinario éxito, tanto, que tuvo que repetir los conciertos en octubre último.

Como consecuencia, este Centro acordó pensionarla en Madrid para que pudiera ampliar sus estudios.

En el concierto que tuvimos el placer de escucharle interpretó maravillosamente, y con verdadera expresión, el "Concierto en re menor", de Bach; "Capricho", de Scarlatti; adagio de la sonata núm. 14 de Beethoven; "Rapsodia núm. 10", de Listz; "Estudios núms. 2, 5 y 12", de Chopin, y otras obras de Mozart, Mendelssohn, Albéniz y Turina.

*Vaya esta información como homenaje de
gratitud y admiración.*



La pista Madrid-Valencia

Como la vió un ilustre poeta festivo en Enero de 1927,
y contestación de una notable poetisa un año después.

*¡Oh, prodigios de la ciencia,
que en fantasías de artista
y constancia, fe y paciencia
pretende hacer una pista
desde Madrid a Valencia!*

*A mí, que soy valenciano,
me está trastornando el seso
proyecto tan soberano,
pues ya sueño en un Hispano
que corra más que un expreso.*

*¡Qué delicia, qué placer
viajar por la ancha pista
en un Studebaker
que corra a más no poder
hasta perderse de vista!*

*Sin temor ni miedo alguno,
por mucho que el auto corra,
de que atropelles a uno
ni a que te pare, importuno,
ningún guardia con su porra.*

*Para evitar que las gentes
molesten nada al turista,
diez guardas inteligentes
irán con motos potentes
inspeccionando la pista.*

*Y al que intente, audaz, burlarlos,
lo alcanzarán donde se halle,
no sé si para multarlos
o para despanzurrarlos,
como ocurre por la calle.*

*Con el fin de evitar esto,
pondrán vallas laterales,
las únicas, por supuesto,*

*que no pagarán impuesto
ni arbitrios municipales.*

*El piso está decidido
sea de un firme especial
más o menos comprimido,
pero mejor construido
que lo hace la Provincial.*

*A ambos lados construirán
edificios sin engorro,
fábricas levantarán
y digo yo si pondrán
alguna Casa-Socorro.*

*En fin, que será una calle
de una extensión que horroriza,
como otra igual no se halle,
y se llamará... ¡Ah, sí, calle!
Calle de la Longaniza.*

*Llevarán correspondencia,
y desde luego viajeros,
desde Madrid a Valencia
y con enorme frecuencia
autobuses muy ligeros.*

*Con su tablilla trasera
del recorrido total:
Chamberí-Puente Madera.
Ruzafa-Cuenca-Pradera.
Puerta del Sol-Cabañal.*

*Nada, nada; es cosa vista
que esto matará al directo.
Hay que sentirse optimista
y pensar que ante esa pista
el tren resulta un insecto.*

Fernando Ricart.

(De «La Semana Gráfica», de Valencia.—Enero 1927.)

A Fernando Ricart

Como gratitud

*En enero de este año
leí su composición.
Dejé para esta ocasión,
aunque le parezca extraño,
darle mi contestación.*

*Como toda la tendencia
a empresa de gran altura,
tomaron por «chifladura»
la pista Madrid-Valencia.
¡Maldito «genio y figura...!»*

*De enseñar al que no sabe
tenemos la obligación,
si no es de tal condición
que en su cabeza no cabe,
la menor ilustración.*

*La pista siempre fué un hecho.
Porque si priva el dinero,
se tiene del extranjero
concediéndole el derecho,
y propiedad, por entero.*

*Y como no quiere España
deber a nadie favores,
porque somos muy señores,
se agradeció, cosa extraña,
a los yanquis y a los lores.*

*Y Madrid dijo: «¡Aquí estoy!»
¡Cuenca ofreció su riqueza
que dió la Naturaleza!
Valencia contestó: «¡Ché, voy...
a demostrar mi grandeza!»*

*Madrid con Cuenca y Valencia
se abrazan; las tres suspiran,
y seriamente se miran
al ver que la indiferencia
es un capital que tiran.*

*El tiempo es un gran testigo.
Los señores de la pista
cumplieron, como optimista
su juramento, y le digo
que la prueba está a la vista.*

*Ya toda España comenta
la entrega del gran proyecto
al ministro serio y recto,
que se da perfecta cuenta
de la pista y del «directo».*

*El mundo esperando queda
por conocer si el dinero,
ha de darlo el extranjero
o española la moneda,
que se ha de ofrecer primero.*

*Y España sola, ella sola,
en su honor de gran potencia,
no necesita clemencia.
Lleva su sangre española
Madrid con Cuenca y Valencia.*

María Luisa Martín.

Madrid, diciembre de 1927.

CEMENTO · ARTIFICIAL **SANSON**

LA AUXILIAR DE LA CONSTRUCCIÓN, S. A.

VALENCIA: Salvá, 12 y 14 BARCELONA: Diputación, 239 MADRID: P.^a de Canalejas, 6

Teléfono 1923

Teléfono 3907 A

Teléfono 12516

Dirección telegráfica y telefónica PORTLAND



Carretera hormigonada con cemento SANSON

VOLCÁN

CEMENTO · PUZOLÁNICO
ESPECIAL · PARA · OBRAS · MARITIMAS

Cómo se orienta y administra Auto Pista Madrid-Cuenca-Valencia

No es posible darse cuenta, ni aproximadamente, de la magnífica orientación y pureza administrativa que desde que se constituyó el Comité iniciador ha presidido y después continuado, al formarse legalmente la entidad. Todos sus actos han sido inspirados en un altísimo ideal de servir a la Patria, y por ello, administrativamente puede enorgullecerse de haber elevado el concepto de la moral.

En muchas ocasiones se tuvo oportunidad de echar las campanas al vuelo y no se hizo porque los miembros directivos de Auto Pista tenían por norma trabajar austera y silenciosamente, teniendo que reprimir las excitaciones nerviosas producidas por los malos augurios de los maldicientes desocupados. Como sedante de estas nerviosidades existía un deseo de trabajo para poder cumplir como hombres el compromiso adquirido con el Estado al solicitarle la concesión condicionada y otro compromiso simultáneo con las tres provincias interesadas. Si hubieran entretenido su atención en tiquis miquis o en informaciones más o menos verídicas no habría sido posible presentar el proyecto definitivo a los once meses de obtenida la Real orden concesionaria.

La orientación de este grupo de modestos españoles fué en todo momento coronada por el éxito, porque todos los pasos eran y son concienzudamente meditados y discutidos en el seno de los Consejos. Así fué posible el triunfo incluso al afrontar verdaderas situaciones difíciles; en varias ocasiones, las tradicionales resistencias a lo nuevo, los intereses creados, y aun aquellos que ni crean nada ni dejan crear a los demás, formaron el cuadro, constituyendo verdaderas murallas, que ha podido taladrar el entusiasmo de unos pocos.

Y es que todos los inconvenientes son fáciles de dominar cuando, como ellos, en perfecta armonía y gran entusiasmo, se funden en un solo hombre para estudiar y resolver, sin miras de lucro, un problema de tan extraordinaria importancia y trascendencia para el país.

Si mérito ha tenido el trabajo silencioso, ha sido de mayor mérito la energía que tuvieron para no entregarse en manos del capital extranjero, que ha rondado y ronda el "negocio de la Pista". Los Consejeros de esta entidad jamás formalizaron condición alguna que no fuera colocada en segundo término, es decir, dejando lugar preferente para el capital español. Y esto también les ocasionó disgustos, porque el extranjero quería a toda costa dar el dinero necesario, porque con éste cifraba

sus dominios en las grandes y beneficiosas explotaciones del tráfico de la Pista.

Quienes tienen práctica en los negocios sabrán apreciar el valor de estos hombres, que supieron rechazar ofrecimientos de dinero extranjero en los primeros momentos, cuando la disponibilidad de numerario era escasa para las primeras atenciones, cuando se tenía una concesión condicionada, equivalente a una letra con vencimiento a fecha fija, que había que satisfacer por todo su valor. Sostuvieron con tesón su dignidad de españoles, y no cayeron en la "trampa" de ciertas habilidades planteadas por esos grandes hombres de finanza, que, amparados en el valor de su moneda, siempre dispuesta, monopolizan y dominan los mejores negocios del mundo.

Mientras se ofrecían y rechazaban estas propuestas para financiar la obra, dentro del mayor silencio se hacía una brillantísima organización en Madrid, Cuenca y Valencia, y escrupulosamente se administraban la vida social y las atenciones que requerían los trabajos técnicos hasta la terminación del proyecto.

Han sido once meses de labor constante y sin que nadie pudiera imaginársela; tanto, que muchos daban por fracasado el proyecto de la Pista, y, con el fracaso, perdida la concesión condicionada.

Pero el 24 de diciembre de 1927, fecha memorable para el Comité iniciador, éste dejó sorprendidos a quienes dudaban de la realidad, cuando, en visita oficial al Ministro de Fomento, le entregaban, en lujosa caja y admirablemente encuadrado, el proyecto definitivo, que constituye una verdadera joya: un título más de prestigio internacional para el Cuerpo español de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y una muestra de la puntualidad con que han cumplido nuestros técnicos, ya que se dió por terminado quince días antes de vencer el plazo concedido.

¿Quiénes han hecho esta labor? El Comité iniciador, el Ingeniero director del proyecto y una modestísima nómina de empleados afectos a la Secretaría del Comité, que consistía y consiste en un auxiliar de Secretaría, una mecanógrafa y un botones. Estas han sido solamente las fuerzas auxiliares que burocráticamente han llevado el peso de toda la labor de administración, organización y técnica, sin que enumeremos los auxilios y cuadrillas de campo de los técnicos.

La seriedad, la laboriosidad y el silencio tenidos por el Comité dieron por resultado que tenga hoy

el crédito que personal y socialmente merece la entidad constituida para la construcción y explotación de la Pista, y tenemos la certeza de que España entera concurrirá al llamamiento que el Consejo de Administración le haga, para demostrar al extranjero que el grupo modesto de españoles que en su día sostuvo con tesón la dignidad de su raza tenía entonces la representación de todos los españoles, porque el paño de su tenacidad borraba en la pizarra de los infundios internacionales la leyenda de nuestra pobreza espiritual y material.

La construcción de la Pista Madrid-Cuenca-Valencia y sus correspondientes dependencias se hará con capital español, por suscripción pública, en ac-

ciones al portador de quinientas, doscientas cincuenta, cien, cincuenta y veinticinco pesetas, a la par, para que todos los buenos españoles, hasta el pequeño ahorro, tengan con su dinero un valor positivo de absoluta garantía, que le produzca un interés duradero y pueda gozar al propio tiempo la satisfacción de haber contribuido a la primera obra que de este carácter se realizará en España, para admiración, y tal vez envidia, de los extranjeros. España es la nación más rica que existe, y hay que demostrarlo.

Y ya que estos hombres se esforzaron en mantener este principio de nacionalizar la Pista, los miembros de la Nación dirán muy pronto si estaban o no en lo cierto.

La riqueza agrícola valenciana

La provincia de Valencia, cuya superficie es de poco más de 10.000 kilómetros cuadrados, cuenta con 1.250.000 habitantes, de los que pertenecen a la capital no menos de 400.000, y 200.000 a los veintisiete pueblos enclavados en un radio de 8 kilómetros alrededor de Valencia, ya sin solución de continuidad.

Debido a la falta de buenas comunicaciones con el centro de la nación, su enorme producción agrícola, sólo comparable con la de California, de la que la mayoría de los españoles no tienen la menor idea, es exportada a varias naciones de Europa y América.

Con el fin de que se tenga una idea de lo que esta riqueza significa, expongo a continuación lo producido en 1925, últimos datos estadísticos que ha podido recopilar esta Cámara:

Naranjas y limones, 6.500.000 quintales métricos.

Arroz, reputado como el mejor del mundo, toneladas 290.000.

Cebollas blancas, 5 millones de quintales métricos.

Patatas, un millón de ídem íd.

Vid (uva), 1.400.000 ídem íd.

Algarrobas, 1.700.000 ídem íd.

Olivo, un millón de ídem íd.

Cacahuet (mani), granadas, melones, cáñamos, trigo, etc., etc., más la cría del ganado de cerda, arrojan un valor de más de 80 millones de pesetas.

La mayoría de estos artículos son exportados a Inglaterra, Alemania, Estados Unidos de América, Holanda y Bélgica; asimismo exporta en valor de muchos millones a las naciones hispano-americanas.

El valor de toda esta producción de la tierra

valenciana asciende a más de 550 millones de pesetas, que, unidos a los que producen las provincias hermanas de Castellón, Alicante y Murcia, hacen que la tierra levantina sea el baluarte económico más poderoso con que cuenta la nación, pues esta producción se cobra la mayor parte en oro, por lo que gracias a ella la moneda española puede mantener la envidiable cotización que tiene en la actualidad.

A todo esto hay que añadir la riqueza industrial de las provincias valencianas, cuya producción excede de 700 millones de pesetas.

¿No demuestran todos estos datos que sobran motivos para que la construcción de la motopista se haga más que de prisa? Cuba, emporio de riqueza agrícola, no obstante tener línea férrea de Habana a Santiago, que cruza toda la isla, a pesar de estar ambas ciudades comunicadas por mar, está terminando una pista asfaltada que mide más de 1.200 kilómetros de longitud. ¿Qué importancia tiene hacer una de Valencia a Madrid de sólo 310 kilómetros, comparada con la cubana? Sin embargo, la nuestra, con ser tan pequeña, bastaría para cambiar totalmente la vida económica de más de veinte provincias españolas, en sentido de convertirse todas ellas en verdadero emporio de riqueza.

Antes de terminar estas líneas deseo consignar otros dos datos importantes, y son: que el año 1925 salieron de Valencia 2.230 buques cargados de productos, y por vía férrea se enviaron a Francia 38.000 vagones de naranjas.

José Candela Albert.

Vocal-contador de la Cámara de Comercio.

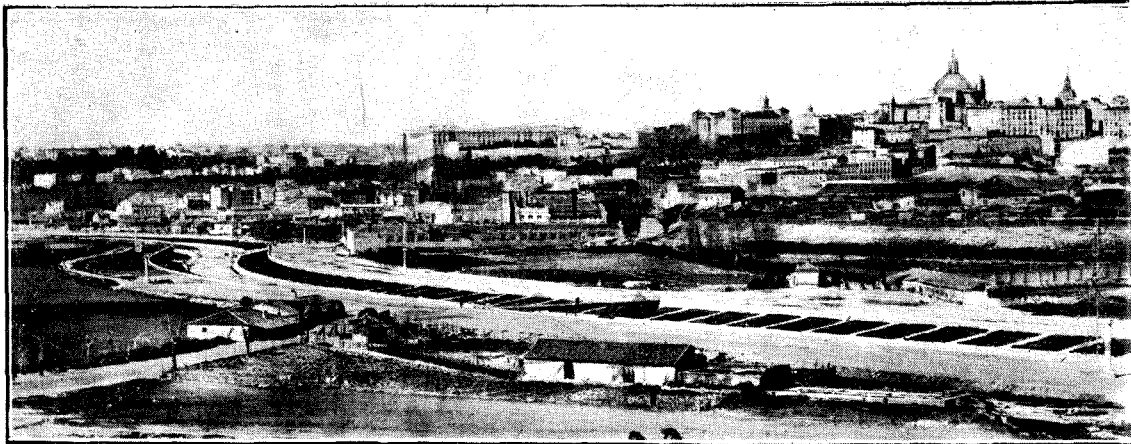


MADRID



Excmo. Sr. D. José Manuel de Aristizábal, Alcalde
Presidente del Ayuntamiento de Madrid.

A la Empresa de la Auto-
pista Madrid Valencia con
un expresivo saludo de Madrid
a tan bella ciudad levantina
J. M. de Aristizábal

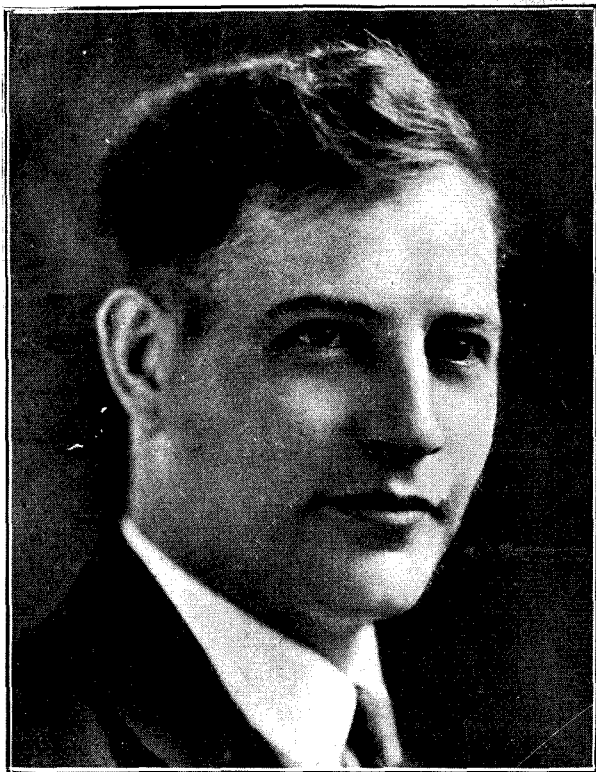


He aquí una vista panorámica de Madrid.—El Palacio Real, el Seminario, San Francisco el Grande y urbanización del Manzanares. Entre el río y la ciudad, la línea férrea de circunvalación une a Madrid con la ciudad del Turia en s

AMERICAN EMBASSY
Office of Commercial Attaché.
MADRID

Estimo mucho su atención al solicitar de mi modesta persona unas líneas sobre su proyecto de construir una nueva ruta completamente moderna de Madrid a Valencia.

En los Estados Unidos consideramos los cami-



Charles A. Livengood.
Agregado Comercial a la Embajada de los Estados Unidos de América.

nos como necesidades vitales de nuestra vida social. Se ha dicho muchas veces, y hay que repetirlo ahora y siempre, que los caminos aportan riquezas, y en nuestro país hay pruebas muy fehacientes de la verdad de esa afirmación. Las admirables rutas asfaltadas a lo largo de toda la costa del Pacífico, en todo el Estado de California, han producido grandes corrientes de turismo, atraídas no sólo por aquel clima inmejorable, sino también por las facilidades que esos caminos han dado para levantar ciudades y pueblos agradables, donde pasar períodos de vacaciones con todas las satisfacciones y "confort", hoy necesario en todo pueblo culto. Ultimamente en el Estado de Florida se han creado verdaderas ciudades, llenas de atracciones, debido al perfecto sistema de carreteras que ha construido ese Estado.

No dudo de que una Auto-Pista Madrid-Cuenca-Valencia puede ser una gran arteria de movimiento y vida, que permitiría explotar las riquezas de esa parte de España, y al facilitar un rápido contacto entre Valencia y Madrid, traería a toda región por donde pase esa pista que ustedes han proyectado una nueva era de prosperidad, aumentando la riqueza y bienestar en muchos kilómetros a un lado y otro de esa vía.

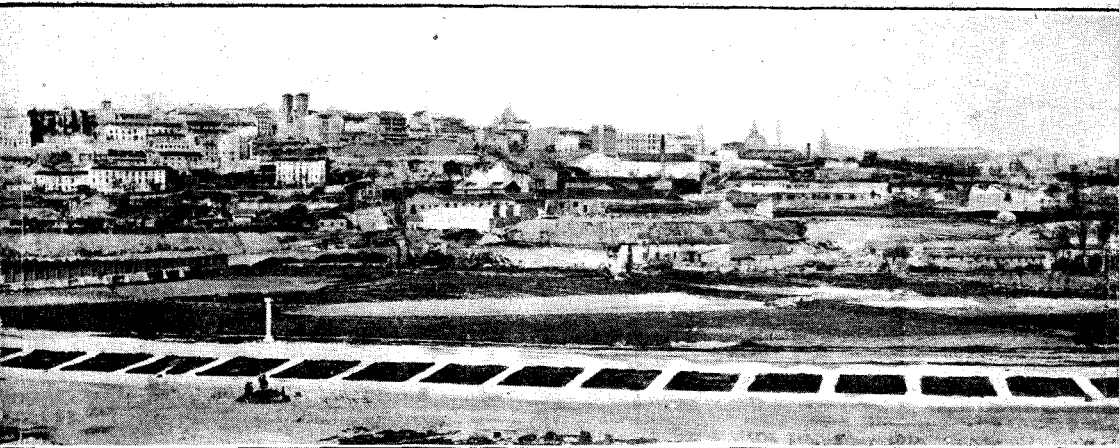
Charles A. Livengood.

Agregado comercial a la Embajada.

Madrid, 10 de diciembre de 1927.

* * *

Recuerdo que cuando era un muchacho de pocos años, mi buen padre me hacía leer aquellos libros que pudieran darme una instrucción elevada y noble. Entre ellos me hizo leer uno muy en auge en aquellos tiempos ya lejanos, que era muy leído en Francia y se tradujo a muchos idiomas; se llamaba "Paris en América", y estaba escrito por un publicista francés llamado Eduard René de Laboulaye, que había sido Embajador en los Estados



nde, la torre de Santa Cruz y otros monumentos. En primer término las obras de canalización en distintas estaciones. Los productos que vengan del Norte y del Oeste para Valencia podrán en pocas horas; los viajeros, en cuatro.

Unidos y admirado las ventajas de aquella democracia en todos los órdenes.

En el argumento de "París en América" aparece un Doctor Olybrius, que por medio de pasos magnéticos traslada al protagonista a visitar las cosas que él había visto en los Estados Unidos, y al final del libro, ese protagonista aparece encerrado en un manicomio, diciendo: "Yo quiero hacer de Francia un gran país; quiero que París se prolongue por toda la Francia para conseguir su unidad social, y para ello prolongaré el boulevard Sebastopol hasta Bayona por un lado y hasta Dunkerque por el otro, y la calle de Rivoli, hasta Brest por un lado y por el otro hasta Niza. En medio de la calle colocaré un camino de hierro, y a los lados irán las filas de casas, con soportales que nos protejan del calor del verano y de la lluvia y del frío del invierno."

Esto se escribía en el año 1862. Después la Humanidad ha ido muy de prisa, y se ha inventado la bicicleta, la motocicleta, el automóvil y el aeroplano, como medios más rápidos de comunicación. Pocos años después, un gran español, Arturo Soria, preconizaba las ciudades lineales, y hoy son una realidad las pistas que van desde Italia hasta Alemania, conduciendo por ellas millares de automóviles, que llevan el progreso, la cultura y la civilización por todas partes.

El construir desde Madrid, punto central de la Península, autopistas que vayan hasta las fronteras o la costa, lo creemos una idea de las más elevadas y progresivas que se pueden hacer en España.

Al hacer esas rutas, que puedan convertirse en grandes avenidas, a cuyos lados vengan a situarse verdaderos pueblos en forma lineal, con facilidades de comunicación y de aprovisionamientos, se realizará un gran progreso en España. Pueden ser obras fecundas, no sólo bajo el punto de vista práctico y financiero, sino cultural y social, trayendo a los habitantes de la costa y del centro a Madrid, y a los madrileños llevándolos fácilmente hasta el mar, se conseguirá una fusión de nego-

cios y de afectos que aumenten la prosperidad del país. Conociéndonos nos comprenderemos mejor, y aumentarán nuestras relaciones cordiales y nuestra prosperidad, pues bien dice una frase española que "no se ama lo que no se conoce".

Juan Alcaide Caracuel.



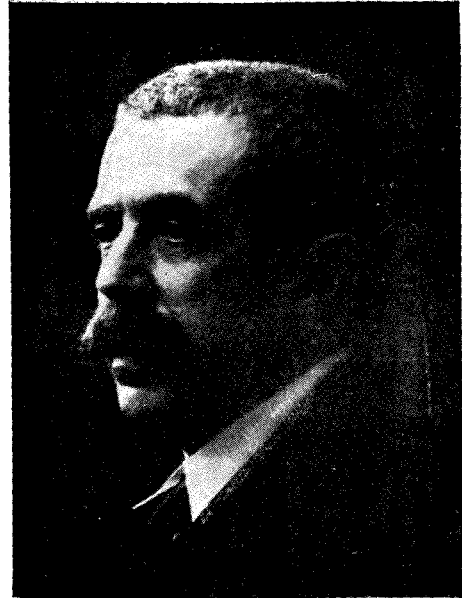
Juan Alcaide y Caracuel.
Secretario del Agregado Comercial a la Embajada de los Estados Unidos de América.



Excmo. Sr. D. Carlos Martín Alvarez, Gobernador civil de Madrid.

El Gobernador de Madrid espera que la Autopista proyectada estreche las relaciones de afecto e interés con las provincias de Valencia y Cuenca.

Carlos Martín Alvarez.



D. Rafael Alvarez Sereix, ingeniero de Montes, cartero honorario y presidente honorario de la Real Sociedad Geográfica.

Me parece que será muy provechosa en varios conceptos la Autopista Madrid-Cuenca-Valencia, y especialmente para la olvidada ciudad donde nació el insigne escritor D. Severo Catalina.

Rafael Alvarez Sereix.

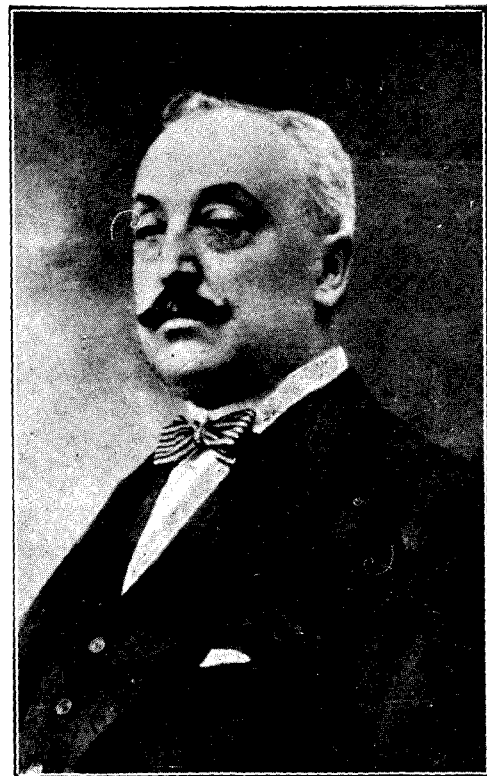
* * *

OPINION DE UN COMERCIANTE

No cabe duda de que todo lo que sea aumentar las comunicaciones en España es ventajoso para todos, y en lo que se refiere a las comunicaciones entre Madrid-Valencia, mis campañas, ya antiguas, pero constantes, en lo que se refiere a mejorar la calidad y rapidez de las comunicaciones, me evitan hacer nuevas declaraciones, ya que es lógico y natural que haya de manifestar mi entusiasmo por la realización del proyecto que ustedes emprenden, y que si, personalmente o en esta Presidencia, yo puedo coadyuvar al buen éxito, lo haré con mucho gusto.

Carlos Prast.

Ex Alcalde y Presidente de la Cámara Oficial de Comercio de la provincia de Madrid.



Excmo. Sr. D. Carlos Prast.

Las oficinas de "Auto Pista Madrid-Cuenca-Valencia" se hallan establecidas en

Avenida de Pi y Margall, 5.

MADRID

Prensa Española



D. Torcuato Luca de Tena,
director de "Blanco y Negro"
y "A B C".

La autopista Madrid-Cuenca-Valencia constituye la realización de un bien sentido anhelo de Madrid. La villa y corte ansiaba asomarse al mar,

y pronto, muy pronto, con un breve y delicioso paseo podrá "sentirse" puerto en el Mediterráneo.

T. Luca de Tena.

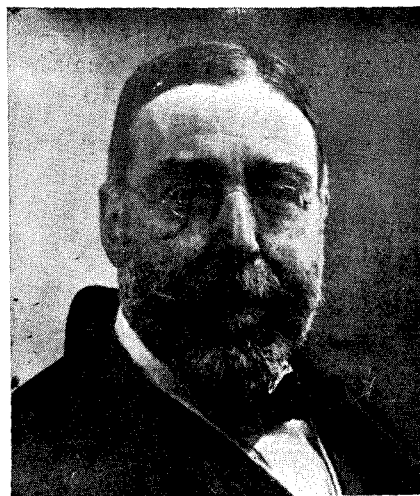
Soy entusiasta y modestamente colaboro al aumento de nuestras comunicaciones y al fomento del automovilismo, porque considero que es riqueza fundamental para España el aumento de nuestras comunicaciones por carretera, y que las de más o menos lujo que hoy estamos construyendo servirán de estímulo y acrecentarán extensiva red de caminos vecinales.

Adonde nunca o remotamente puede esperarse llegue el ferrocarril, al último rincón de España, podrá ir una camioneta de costo insignificante, que transportará y pondrá en circulación todos los productos de la tierra, riqueza enorme y de incalculable trascendencia económica para nuestra patria.

Claro que por lo que se refiere a las pistas, y concretamente a la iniciativa de ustedes para la construcción de la que ha de unir Madrid con Valencia, en principio soy entusiasta, pues serán grandes las ventajas de "llevar" el centro de España al Mediterráneo, o "traer" éste a Madrid, en el brevísimo plazo de cuatro horas próximamente.

Ajeno, como siempre, a las circunstancias económicas de toda Empresa, y no teniendo título profesional alguno para definir problemas de técnica ingeniera, sólo puedo atreverme a recomendar "estudios y prácticas para el conocimiento y desarrollo eficaz de los firmes" en la obra que piensan ustedes realizar, pues en la práctica constante

de un usuario que apenas sale de las carreteras, debo tener la experiencia de que aun no se ha di-



Excmo. Sr. Marqués de la Vega Inclán.

cho la última palabra, ni mucho menos, de lo que considero es un problema imperfectamente resuelto: el de los firmes de carreteras.

El Marqués de la Vega Inclán.



EL NOTICIERO

Del lunes 28 de noviembre de 1927

PRECIO
10 cts.
AÑO 11
NÚM. 100

Redacción y Administración: Pi y Margall, 11, Madrid. Tel. 13.764



D. Jacinto Capella, Director de "El Noticiero" del lunes.

La civilización de los pueblos se conoce por sus vías de comunicación.

El progreso de España es evidente, pues gobiernos atentos a su porvenir incrementan continuamente su desarrollo.

La Autopista Madrid-Cuenca-Valencia, carretera que, partiendo de la calle de O'Donnell, pasará por Madrid, atravesando Cuenca y Valencia, en un recorrido de 320 kilómetros, es una prueba de ello.

Su construcción, que reportará positivas ventajas para los intereses de las tres provincias, honra a España.

Felicitémonos todos, pensando en que una carretera más es otro camino que como un largo brazo sirve para estrecharnos las manos con las provincias hermanas.

Jacinto Capella.

Director de "El Noticiero" del lunes.

Para aplaudir entusiasta el esfuerzo de los creadores de la autopista, un valenciano no necesita acicate, pero un madrileño de adopción acaso menos: crearán entre el mar más próximo al corazón de la Patria el curso en "avenida" de la máxima rapidez y, sobre todo, de la máxima baratura posibles, con extraordinarias ventajas mutuas para las dos cabezas de la línea: el puerto del centro y el centro del "hinterland" de ese puerto. Pero todavía creo que todo español debe ponderar la trascendencia extraordinaria del empeño, sobre todo si ha meditado mucho y muchos años, como yo, acerca de una de las mayores causas de la debilidad orgánica de la nación.

Nunca fué la de España una organización nacional vertebrada, mientras no ha podido tener una urbe de capital. Para serlo Madrid, la exacta y modestamente llamada "villa y corte", todo lo que geográficamente le favorecía ser casi el centro respecto del total perímetro de las costas y fronteras, le era obstáculo invencible la falta de las facilidades de comunicación que las aguas corrientes dieran a París, Londres, Viena, Berlín, Petersburgo, etcétera, y todavía la artificialidad de capitalidad la extremaban las cordilleras y toda suerte de obstrucciones. Las vías férreas comenzaron a hacer posible la urbe en el corazón de Castilla; también las conducciones eléctricas, consintiendo un efectivo brote industrial, y a la vez, tranvías y "metro", que con el Lozoya han hecho habitable para millones de seres humanos en masa el caprichoso lugar de la meseta, sólo antaño cortesano, y creado sólo corte por razones de poca monta (la caza en El Pardo, para los reyes Trastamaras; la vista de la obra de El Escorial, para Felipe II); verdad

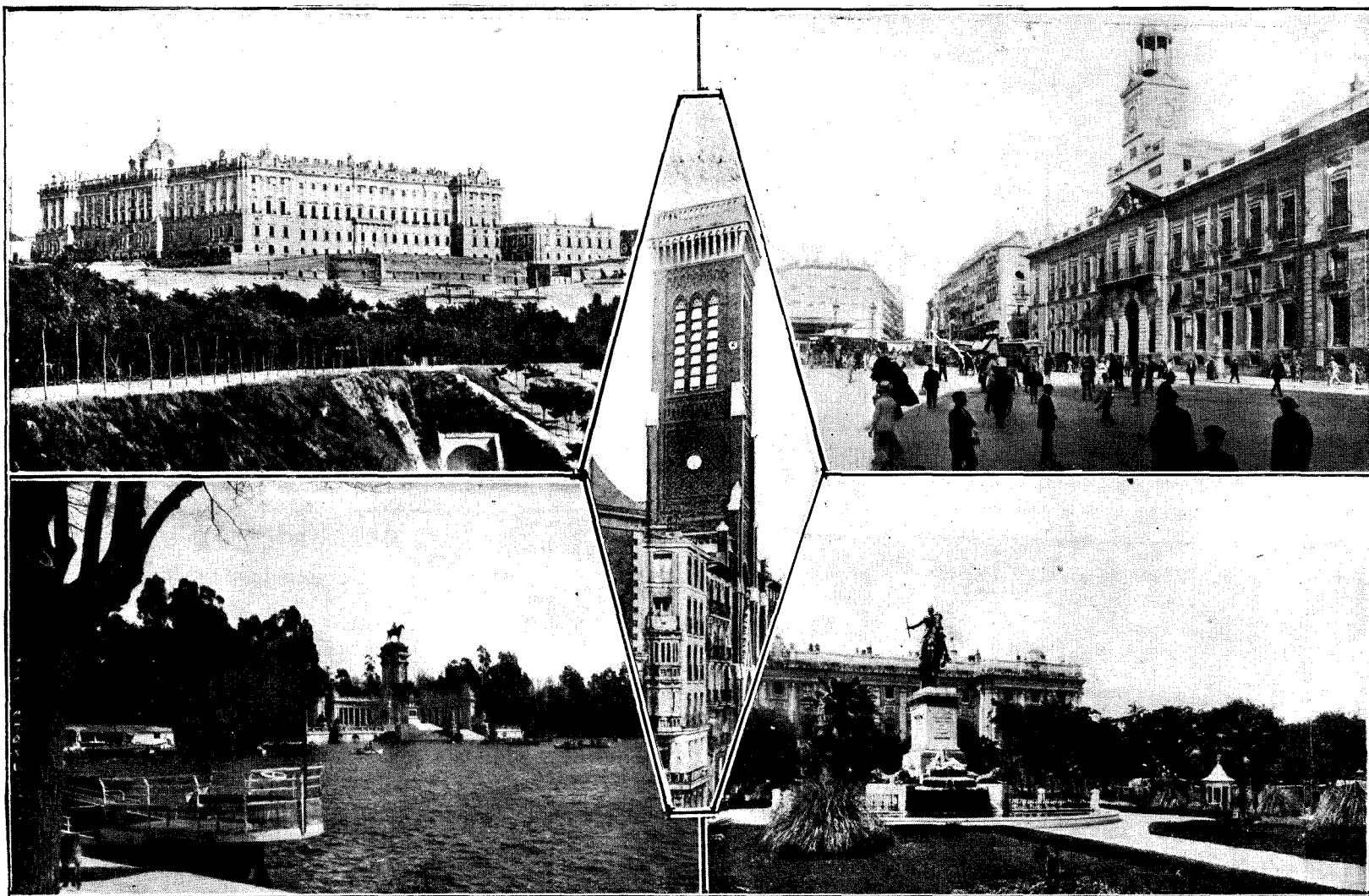
es que ni el Pisuerga, ni el Tajo, ni el Duero, prestarán mejor asiento para verdadera metrópoli del todo peninsular. Para acabar de asentar la cabeza



D. Elías Tormo Monzó, Presidente del Real Consejo de Instrucción pública, Decano de la Facultad de Filosofía y Letras.

de todo el organismo nacional, con capitalidad real además de oficial, económica además de cultural, todavía hacen falta mejores, y sobre todo otros medios más, ¡varios más medios de comunicación!

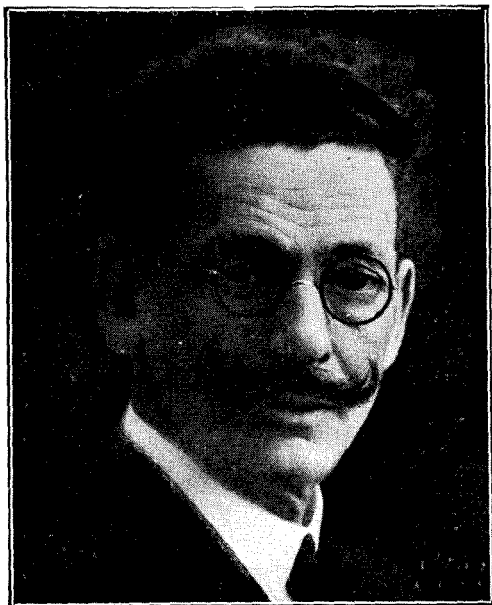
Elías Tormo.



A los turistas que puedan desembarcar en Valencia un solo día les será posible "darse un paseo hasta Madrid". Y al regreso comentarán satisfechos las bellezas de la villa y corte. Ese suntuoso Palacio Real, la típica Puerta del Sol, con el reloj de la "bola" del Ministerio de la Gobernación; el espacioso estanque del Retiro, con el monumento a Don Alfonso XII; la plaza de Oriente, con la estatua de Felipe IV, y la famosa torre de Santa Cruz.

LO QUE DICE UN MUSICO

Todo cuanto se haga o se intente para acortar la distancia entre Madrid y Valencia me parecerá siempre una obra admirable. Por eso he sido y soy



D. José Serrano.

un entusiasta defensor del fracasado ferrocarril directo.

La Auto Pista Madrid-Cuenca-Valencia puede llenar en gran parte aquel vacío; pero... como también lesiona los mismos intereses... quizá...

De todos modos mi agradecimiento más sincero y mi aplauso más caluroso para los nobles iniciadores del grandioso proyecto.

J. Serrano.

* * *

OPINION DE UN MEDICO

“A tiempos nuevos, procedimientos nuevos.” Es verdaderamente anacrónico que a los setenta u ochenta años de la constitución del primer ferrocarril de España, existan todavía trenes de curvas pronunciadas, que van en busca de las localidades donde existen efectos que transportar, en vez de ser los efectos los que vayan en busca de los ferrocarriles: que todavía se tarde dieciocho horas para ir a Valencia es una cosa tan absurda, que sólo se concibe cuando no existe espíritu de iniciativa alguna. La realización del autopista por ustedes proyectada significaría un acercamiento tan considerable entre Valencia y Madrid, que habría de estrechar enormemente, no ya sólo las relaciones comerciales, sino también los afectos que entre el centro y las provincias deben existir.

S. Recaséns.

LO QUE DICE UN SAINETERO

Todo lo que tienda al engrandecimiento de la Patria me parece admirable; mucho más el ideal que persigue la Empresa de la Autopista Madrid-



D. Carlos Arniches.

Valencia de acercarnos al mar por un camino tan rápido como magnífico.

Carlos Arniches.

Madrid, 27 de diciembre de 1927.



D. Sebastián Recaséns, decano de la Facultad de Medicina de la Universidad Central.

OFICINAS Y TALLERES:
 CALLE DEL MARQUÉS DE MONASTERIO, 3.
 Direcciones { Postal: Asunción, 4053.
 { Telegráfica: Edinacada.
 { Teléfono: 32.700.
 { Deportes, Medios.
 Páginas especiales. { Artes, Artes, Finanzas.
 { Turismo, Literatura.
 CUATRO EDICIONES DIARIAS
 25 EJEMPLARES: 1,75 PTAS.

LA NACIÓN

DIARIO DE LA NOCHE

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:
 PAGO ADELANTADO
 Madrid: Un mes 2,50 Pesetas
 Provincias y Posesiones de África
 Cuatro meses, 10 ptas.; seis meses, 15, y año, 30
 América y Portugal, 30 Pesetas
 Demás Naciones, 30
 NÚMERO SUELTO: 10 CÉNTS.

Año III

Madrid, miércoles 7 de diciembre de 1927

Núm. 669



D. Manuel Delgado Barreto,
 miembro de la Asamblea Na-
 cional, director de "La
 Nación".

La idea de construir grandes pistas, que consientan recorrer cómodamente y con rapidez el país en todas direcciones, representa una de las iniciativas más felices, porque está en consonancia con las modalidades de la vida moderna.

España, país de turismo, no todo lo incrementado que debiera por dificultades de comunicación, resuelve con estas obras grandes problemas y consolida ante el mundo sus prestigios de pueblo floreciente.

La pista Madrid-Valencia, que nos acerca, casi nos une, al bello jardín de las costas levantinas, será, de seguro, ejemplo y modelo que imiten otras poblaciones para que la compenetración espiritual en que viven todas las de España se refuerce con las posibilidades de un acercamiento material, verdadero milagro de la ciencia aplicada a la locomoción.

M. Delgado Barreto.

Madrid, 5-XII-927.

LO QUE OPINA UN PROPIETARIO

Invitado atentamente por el Consejo de Administración de la carretera autopista Madrid-Cuenca-Valencia a que exprese mi opinión con brevedad respecto de dicho proyecto, he de manifestar con toda sinceridad que considero de gran importancia y de evidente interés nacional la realización de ese proyecto, mediante el cual quedarán unidas directamente la capital de España y Valencia, pudiendo comunicarse así en línea recta Madrid con el Mediterráneo.

Es, pues, digna de aplaudir sin reservas la idea patriótica que ha inspirado a esta Empresa, que constituye una obra técnica magistral de los profesionales españoles que en ella intervienen.

En nombre de la Cámara de la Propiedad Urbana de Madrid, con cuya presidencia me honro, y a la vez como vicepresidente de la Junta consultiva de las Cámaras españolas, envío mi entusiasta aplauso a la Empresa concesionaria de este proyecto, a la que sinceramente deseo todo el éxito que merece.

Luis de la Peña.

Diciembre de 1927.



Excmo. Sr. D. Luis de la Peña, Presidente de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Madrid y Concejal del Excmo. Ayuntamiento.

COMPañÍA PENINSULAR DE ASFALTOS (S. A.)



Paseo del Botánico, de Madrid, pavimentado con asfalto comprimido monolítico, en el año 1923

PAVIMENTOS DE ASFALTO FUNDIDO ASFALTO COMPRIMIDO MONOLÍTICO LOSETAS DE ASFALTO COMPRIMIDO

MADRID:

Av. del Conde de Peñalver, 21 y 23
Teléfono 11.246

Fábrica: Cerro de la Plata

BARCELONA:

Paseo de Gracia, núm. 110
Teléfono G. 1.423

Fábrica: San Andrés de Palomar

VALENCIA:

Conde de Montornés, núm. 2
Teléfono 760

Fábrica: Avenida del Puerto, 219

Dirección telegráfica y telefónica: COMPENDAS



1. Ministerio de Fomento, donde se elaboran importantes proyectos, que multiplicarán la riqueza nacional.—2. Dirección general de Comunicaciones y Central de Correos y Telégrafos. El esfuerzo de sus funcionarios contribuye en mucho al engrandecimiento de todos los negocios.—3. Sólido edificio del Banco de España. En él descansa todo el crédito nacional.—4. La Bolsa, donde se recogen las vicisitudes de los negocios y, como consecuencia, se fija la cotización oficial de los valores.—En el centro, el monumento a los héroes de las guerras coloniales, situado en el hermoso Parque del Oeste.

No hay para qué enaltecer la capital importancia que las vías de comunicación tienen respecto a la vida toda de una nación.

Los diferentes sistemas de transporte son escasos a las necesidades de la vida moderna, y la inteligencia y el corazón humanos, con sus heroísmos, saben arrancar cada día a la Ciencia y a la Naturaleza nuevos secretos que allanan el camino ideal que conduce a la perfecta comunicación de todos los hombres y de todas las naciones.

La vía aérea, imponiéndose rápidamente, nos muestra el sazonado fruto de tanto desvelo. Y si son interesantísimas por su novedad y trascendencia sus manifestaciones, no se deben olvidar las de

costa, sino que vendrá a llenar la necesidad tantas veces sentida de comunicar directamente con ambas provincias.

Felipe Navarro.

* * *

El progreso del transporte por vehículo automóvil no lograría el resultado debido, por grandes que hayan sido en estos últimos años los progresos y perfeccionamientos de los motores y accesorios, y por fecundos que sean en estos particulares los esfuerzos que diariamente se realizan, si estas iniciativas no marchasen paralelamente con el mejoramiento de las grandes vías por donde ha



Excmo. Sr. D. Felipe Navarro, Barón de Casadavalillos, Capitán General de Madrid.



Excmo. Sr. D. Emilio González Llana, profesor de la Escuela de Ingenieros de Minas, Presidente de "Los Previsores del Porvenir" y del "Banco Popular", Gentilhombre de Cámara, miembro de la Asamblea Nacional Consultiva y concejal del Ayuntamiento de Madrid.

aquellas que con humildad de gusano, pegadas a la madre tierra, abren con cruzada corriente ríos de riqueza entre regiones hermanas.

No es vana la moda, en todas partes sentida, de la construcción de autovías. La perfección del motor moderno es tal, que ha abierto nuevos horizontes prácticos a las realizaciones del comercio, de la industria, del turismo, de la economía, del orden general del Estado y de su defensa.

El porcentaje del movimiento general por tracción mecánica gana anualmente a sus similares en una progresión creciente. Este dato es bastante para explicar la necesidad de la construcción de autovías.

Brevemente sentiremos en España su beneficiosa existencia. Y en especial la de Madrid-Cuenca-Valencia, no solamente abrirá el camino más corto entre la capital de España y cualquier punto de su

de circular, en una gran parte al menos, nuestra riqueza agrícola y fabril.

La Autopista Madrid-Cuenca-Valencia, acometida por prestigiosos elementos, representa laudable empeño, no ya de índole financiera e industrial, sino de sentir patriótico, y al igual de los que colocaron en España los primeros rieles de nuestra red de caminos de hierro, echan sobre sí los deberos y sacrificios que toda innovación impone siempre.

Sin autoridad y sin tiempo para estudiar con el detenimiento que merece proyecto tan interesante y trascendental, a falta de un juicio crítico, vaya en estas líneas solamente la expresión del más ferviente voto por el mejor éxito de una Empresa que inicia en nuestro país una orientación importantísima en el más arduo problema español: el de los transportes.

Emilio González Llana.

EL SIGLO FUTURO

DIARIO CATOLICO

MADRID
Miércoles 7 de diciembre de 1927

REDACCION Y ADMINISTRACION
Clavel, 11, principal

APARTADO DE CORREOS N.º 113
Teléfono núm. 13.124

2.ª ÉPOCA -- AÑO XX -- N.º 6.816
Fundado en 1875

El proyecto de autopista de Madrid-Cuenca-Valencia no sólo lo creo un gran proyecto en orden a la mejora de las comunicaciones, sino de una gran trascendencia para el desarrollo de la actividad mercantil y para el fomento de la producción, además de dotar a Madrid de un puerto, pues a eso equivale poner a Valencia a escasas horas de Madrid, dada la rapidez en el transporte que la pista significa.

M. Senante.

Director de "El Siglo Futuro".



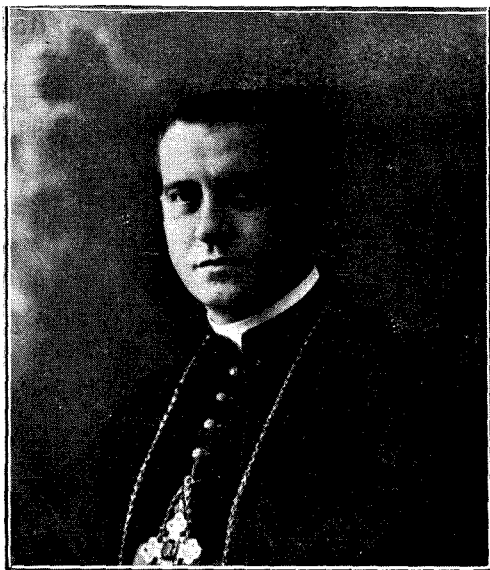
Gratitud vivísima merecen de Madrid quienes acometen la utilísima empresa de reducir a cuatro horas la distancia que la separa del mar y de la encantadora Valencia, tan prodiga en flores como en frutos, y de acercarla a los dilatadísimos pinares y a las austeras y grandiosas bellezas, tesoro sin igual, de que con justicia se utana Cuenca.

El día que esa autopista este terminada, sera gloria de los propios y envidia de los extraños.

Leopoldo, Obispo de Madrid-Alcalá.

La autopista Madrid-Valencia representa la realización del ideal de una comunicación directa, que, uniendo ambas poblaciones y atravesando una rica e inexplorada región minera, permita dotar a Madrid y centro de España de una vía marítima que, a cuatro horas del puerto, facilite el cambio y exportación de productos y favorezca el desarrollo comercial de nuestra patria.

Felipe Salcedo Bermejillo.



Excmo. e Ilmo. Sr. D. Leopoldo Eijo Garay,
Obispo de Madrid-Alcalá.



Excmo. Sr. D. Felipe Salcedo Bermejillo,
Presidente de la Diputación Provincial de
Madrid.



D. Francisco Verdugo, Director de
"Nuevo Mundo" y "La Esfera".

Las más importantes obras a realizar en España son: escuelas y caminos.
Aprender a leer y aprender a conocernos representa ese milagro que puede hacer de la nuestra una patria nueva y próspera.
Si a vuestro impulso se logra trazar esa senda ideal de Madrid a Valencia que acerque la corte a 320 kilómetros del Mediterráneo ensoñador, habréis cumplido como buenos españoles.
Que ya es bastante.

F. Verdugo.



D. José L. Campúa, Director de
"Mundo Gráfico".

Merece todos los estímulos el intento de la autopista magnífica que un día deberá unir la villa y corte a la capital valenciana por el guión de esos 320 kilómetros, que acercarán las brisas mediterráneas al pulmón de Madrid.

Intensifiquen el esfuerzo; trabajen sin desalientos: abran al fin la arteria ideal que, constituyendo un cauce maravilloso para el turismo, sea también vía de comunicación por donde los perfumados productos de la Huerta alcancen en pocas horas los mercados propicios madrileños.

José L. Campúa.

OTRAS VENTAJAS, VISTAS POR UNA PROFESORA

Felicito a la Sociedad anónima "Auto Pista Madrid-Cuenca-Valencia, cuya razón social acredita la importancia de su iniciativa.

El proyecto no favorecerá solamente los intereses materiales de las tres provincias citadas, porque la cultura popular resultará beneficiada con

su realización, influyendo de modo directo sus ventajas en el desarrollo de instituciones escolares de suma importancia.

Si se llega a armonizar la rapidez con el coste, y las autoridades se preocupan de fomentar el intercambio de niños, las excursiones y colonias escolares podrían multiplicarse muy económicamente con fines diversos, obedeciendo a un plan que a la

vez facilitara las relaciones de familia, sólidamente cimentadas en el amor y el respeto a la infancia.

Quisiera tener la suerte de ser la primera directora que utilizara la proyectada autopista con algunas de las niñas más inteligentes de mi graduada, para que instintivamente apreciaran, en distintas estaciones del año, las bellezas naturales de Cuenca y Valencia, y se instruyeran observando la importancia de su agricultura, artes e industrias.

El turismo infantil con carácter pedagógico sería, pues, a mi juicio, el que reportaría mayor influencia moral y social a las tres provincias, ele-



Doña Carmen de Castro, Directora del notable Grupo Escolar Municipal de Niñas de Madrid "Conde de Peñalver".

vando su concepto a fin de que floreciera fecunda en bienes para nuestra querida España.

Desea ardientemente que cuanto antes realicen su intento.

Carmen de Castro.

* * *

LO QUE OPINA UN PINTOR

La realización de esta obra magna será una prueba más del inmenso progreso que se nota hoy en España en todas las manifestaciones de la vida nacional, debido, sin duda, a la tranquilidad y paz que, por fortuna, disfrutamos.

Esta gran obra pondrá en comunicación en cuatro horas el centro de la nación con la vida intensa del Mediterráneo por la puerta de la rica re-

gión valenciana, desapareciendo, por lo tanto, ese aislamiento en que, por la situación geográfica, es-



D. José Moreno Carbonero.

tamos colocados, comunicándonos más rápidamente con otros pueblos de Europa y de Levante.

J. Moreno Carbonero.

* * *

LO QUE DICE UN ESCULTOR

Mi pobre opinión es completamente favorable a la pista, pareciéndome admirable y de grandísima utilidad, siendo mi deseo que pronto podamos fe-



D. Mariano Benlliure, Escultor, Académico de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando y Director del Museo Nacional de Arte Moderno.

licitar a los iniciadores de este proyecto tan ventajoso, celebrando en su honor una verdadera fiesta, pues la cosa lo merece.

Mariano Benlliure.

Condiciones de suscripción

España	
Madrid	5,50
Provincia	7,50
Países de la Unión Postal	100,00
Italia y América	110,00
Número aparte	10 céntimos
Envío	0,25

La Correspondencia MILITAR

Cinco ediciones diarias

Se nos pide nuestra opinión acerca del proyecto de la autopista Madrid-Cuenca-Valencia; y, libres de compromisos, desligados en absoluto de toda clase de intereses creados, podemos declarar sinceramente que la idea de aquel proyecto la estimamos altamente beneficiosa para el mejor desarrollo de la industria y el comercio, y hasta de prometedoras esperanzas para que algún día se abrevie y perfeccione el servicio postal, con lo cual irán ganando mucho los suscriptores de "La Correspondencia Militar".

A. Potti.

* * *

LO QUE OPINA UN AMANTE DE LOS NIÑOS Y DE LA CARIDAD

Si el aumentar las vías de comunicación, sean del orden que sean, es alumbrar las fuentes de la riqueza nacional, con mucho más motivo y de más



D. Antonio Potti Trigo, capitán de Carabineros, secretario del director general del Cuerpo, director de "La Correspondencia Militar".



Excmo. Sr. D. Francisco García Molinas, presidente del Tribunal tutelar para Niños de Madrid y de la Asociación Matritense de Caridad, Concejal de este Ayuntamiento.

importancia han de ser aquellas que tiendan a poner en la más directa y rápida relación la capital de España con cualquier punto del litoral.

Por esta doble consideración, me parece admirable la idea de lograr la construcción de una autopista que una Madrid con el puerto de Valencia, porque gracias a ella, por el breve intervalo de siete horas y media, podría contar Madrid con un puerto comercial en el Mediterráneo de la importancia del de Valencia, realmente estratégico para todas las comunicaciones con los grandes puertos del mar latino.

No debe olvidarse tampoco el caudal incalculable que significaría la unión de las tres provincias, Madrid, Cuenca y Valencia, por medio de esta arteria, especialmente por los grandes beneficios que a la de Cuenca reportaría, ya que en la actualidad se halla un poco carente de medios directos de comunicación con el centro de la nación y las costas de Levante.

No por ser de menos trascendencia que el comercial debe de olvidarse el aspecto turístico, por la gran ventaja que reportaría la construcción de esta pista, ya que, como sobradamente se sabe, es Valencia uno de los vergeles de España.

Por todas estas razones, estimo de una alta utilidad la construcción de esta autopista, y felicito muy efusivamente a los autores de tan felicísima idea.

Francisco García Molinas.

HERALDO DE MADRID

Año XXXII.—Núm. 13.059

Red. y Ad., Marqués de Cubas, 7 Miércoles 7 de diciembre de 1927.

No se devuelven los originales

EDICIÓN DE LA NOCHE

UNA PISTA DE MADRID AL MAR MEDITERRANEO

Dejando a un lado el aspecto financiero de esta magna obra—aspecto que hemos de estimar ya resuelto en teoría—, cuantas consideraciones se nos ocurren ante el simple enunciado del proyecto opinamos que se compadecen perfectamente con las necesidades más apremiantes del progreso y de la civilización de nuestro país.

España se conoce poco a sí misma. El vulgo tiene una noción teatral y caricaturesca de la sorprendente variedad folklórica y etnográfica que puebla las innumerables comarcas regionales de España. Es necesario que todos los españoles sepamos quiénes somos y cómo somos todos los españoles, si se quiere aglutinar en un todo armónico y coherente esa gran variedad peninsular. Hay que drenar a España; hay que llenarla de caminos y canales; debemos unir valles y perforar montañas, y trazar por el aire y por el agua y por la tierra de nuestro suelo como una tupida maraña de hilillos de simpatía, entre cuyas redes nos hallemos todos cordialmente aprisionados.

En este sentido, la gran pista que unirá el núcleo central de España con el litoral levantino,



D. Manuel Fontdevila, Director de "Heraldo de Madrid".

acercando el mar a la capitalidad de la nación, responde a la más inteligente y más patriótica de cuantas ideas pueda concebir el español contemporáneo.

Manuel Fontdevila.

AÑO X MADRID NÚM. 1.437

SUSCRIPCIONES

Madrid, un mes, 2 pesetas

Provincias, trimestre,

25 EJEMPLARES 1,75 PESETAS

LA LIBERTAD señala a sus lectores y abonados que es el periódico de más grande tirada.

La Libertad

MIÉRCOLES 3 DE ENERO DE 1928

Toda la correspondencia debe dirigirse al Director

Apartado de Correos 201

Casa de LA LIBERTAD } Redacción MADRID, 8
} Remita a: SAN BONA 7

Número suelto, 10 céntimos

CRÓNICAS DE CAMBA

Suelen decir, con desdén, de nuestro tiempo, los románticos trasnochados, que es el del materialismo, el de la prosa mercantilista, el del sórdido



D. Joaquín Aznar, Director de "La Libertad".

tanto por ciento, el de la tiranía de los capitanes de industria al servicio del imperio del oro; y yo digo que también en el materialista sentido de la vida moderna existe el romanticismo; un romanticismo bien distinto de aquel otro de las ojeras profundas y el espíritu doliente, que tenía sus características en el desmayo y el renunciamento.

¡Cuántos sueños de amor y de gloria, que pudieron ser espléndidas conquistas de la voluntad, abrasó la llamarada de un pistoletazo en las pálidas frentes juveniles de los inútiles soñadores de ayer!... Los sueños del soñador de hoy son de oro, y ellos le revelan una realidad conquistable, que se ofrece sin trabas a la inteligencia, la perseverancia, la actividad y el trabajo. El romántico de ayer rimaba las palabras; el de hoy, las cifras, a las que sería injusto negar un valor poemático si las vemos al servicio de un anhelo espiritual.

¿Y en qué gran industria, en qué importante empresa mercantil de nuestros días no alienta un amplio espíritu de mejoramiento, de progreso, de civilización, de amor a la Humanidad? ¿Cómo negar un generoso idealismo en los hombres de nego-

cios del siglo XX cuando ofrecen su fortuna al inventor, al investigador, al constructor? No hay que desdeñar, en nombre de un sentimiento romántico, el materialismo, porque la materia es muchas veces—asi en la pasión amorosa entre el hombre y la mujer, así en la comunicación entre pueblos distantes—vehículo del espíritu. Y hay que ahondar en el sentido utilitario, en la prosa de la Sociedad anónima, del Consejo de Administración, del establecimiento fabril o bancario, de toda ambición económica, para descubrir el elevado ideal que persigue la empresa que se acomete.

Así, en la Sociedad constituida para la construcción de la Autopista Madrid-Cuenca-Valencia, so-

bre todo grosero mercantilismo, vemos nosotros elevarse una noble causa espiritual: el acercamiento, la unión de una de las más hermosas regiones españolas con la metrópoli. Muchas veces la palabra, en discursos de circunstancias, abogó por la aproximación de la capital del Estado a las provincias; pero la palabra, con un valor exotérico, no pasaba de expresar una aspiración, por todos compartida. Ha sido preciso que las cifras conviertan esa aspiración en realidad; que rimen el poema de amor entre los pueblos distantes; que tiendan la cinta que ha de unir, confundir, abrazar, a madrileños y valencianos.

Joaquín Aznar.

Las oficinas de «AUTO PISTA
MADRID - CUENCA - VALEN-
CIA se hallan establecidas en

Avenida de Pí y Margall, 5

MADRID

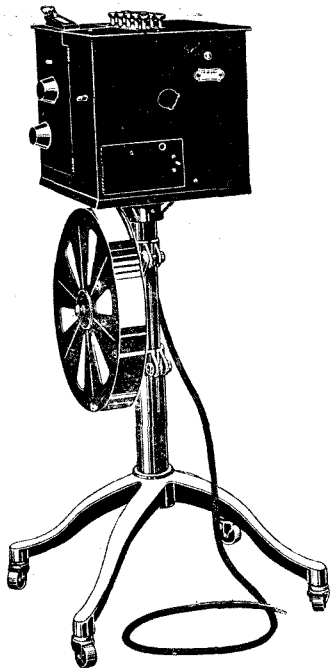
Teléfono 18501

Este libro lo recibirán

gratis todas las Agen-

cias de turismo del mundo.

CAJAS REGISTRADORAS "NATIONAL"



expendedoras de billetes para Ferrocarriles, Metropolitanos, Funiculares, Cinematógrafos, Museos, Balnearios y todos aquellos espectáculos o negocios para los que se necesita expender billetes o entradas.

Imprimen, fechan, numeran consecutivamente, cortan, cuentan los billetes y totalizan su importe en el momento de emitirlos.

Entre las importantes Empresas y Compañías que en España emplean las Registradoras "National" para el despacho de billetes, figuran:

La Compañía de los F. C. de Peñarroya y Puertollano.
El Metropolitano Alfonso XIII, de Madrid.

La Compañía de los F. C. Eléctricos Valencianos; y
El Gran Metropolitano de Barcelona.

INFORMES GRATIS:

COMPAÑÍA DE CAJAS REGISTRADORAS NATIONAL

Av. Pi y Margall, 12. - Madrid.

Pelayo, 11. - Barcelona.

Cuenca: déjate abrazar
por Valencia y por Madrid;
ten en Madrid tu palacio
y en Valencia tu jardín;
sal alegre y victoriosa
de tu torre de marfil.

Son dos a solicitarte;
sé coqueta: di que sí;
has de ser en este caso
femenina, aunque viril.

Ya que tienes tantas galas,
no las dejes de lucir;
ábrele camino al mundo
a través de tu país;
de tu alcázar encantado
abre la puerta turquí,
y enseña en él, vanidosa,
el prodigioso tapiz
de tus paisajes, pintados
por Teniers o por Van Dick;
sonríe con la silueta
de tu severo perfil,
por arrogante, de reina;
por austero, de fakir;



D. Luis Martínez Kleiser.

abre al momento los brazos,
y abarca en ellos, feliz,
a la Corte más hermosa
y a la playa más gentil
que las tierras y los mares
han podido producir.

Hazle la corte a la Corte
y te harán la corte a ti;
manda a Valencia tu Júcar,
acróbata y saltarán,
y que la mar y sus peces
te devuelvan desde allí;
acércate esas ciudades
a dos tiros de fusil,
y así podrás acercarte
al progreso del vivir.

Es tanto lo que te ofrecen,
que si se realiza al fin,
de Cuenca tendrás el nombre,
mas te podrás añadir
el apellido Valencia
y el apellido Madrid.

Luis Martínez Kleiser.

La pista Madrid-Cuenca-Valencia es la divina
aurora de mis ensueños y de mis idealistas predi-



D. Emilio Zurano Muñoz, Abogado.

caciones. ¡Gracias a Dios! Con ella realiza España uno de los problemas más fecundos de sus obras públicas; con ella pone toda esa riquísima

zona en el ancho seno de la Península y en la ruta del comercio universal: manantiales de riquezas desconocidas y no soñadas abrirán su seno para saturar de bienestar a regiones que estaban alejadas de los beneficios de la civilización y de la cultura. El Mediterráneo, el mar de la civilización, se va a meter con sus incomparables hermosuras en el interior del territorio nacional. La Huerta de Valencia será el jardín de Madrid, y aquellas preciosas playas lo serán de las dos Castillas.

Esa arteria económica se abrirá para toda esa hermosísima región como un inmenso abanico, que traerá a esa laboriosa raza de agricultores a colonizar y fecundar todas las riberas de los ríos del interior, donde hoy pastan rebaños de toros de lidia, a las que esos huertanicos, que edificaron la Argelia francesa, haciendo de ella la colonia más rica de nuestros vecinos, se esparcirán por todo el centro nacional, y con su inteligencia y laboriosidad aprisionarán por el cultivo de esas tierras los divinos rayos de nuestro sol, y producirán frutas deliciosas, succulentas féculas, dulcísimos jugos, azucaradas raíces, flores aromáticas y resistentes fibras. Harán, en fin, la patria grande y feliz que todos anhelamos.

¡Gracias a Dios que puede ser! Como también lo serán otros ensueños de

Emilio Zurano.

(El Pastorcico de Pulpi.)

Auto

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

60 ct.



D. Agustín García de Rueda, Director de la revista "Auto".

Si la realización de cualquier obra dependiera alguna vez de la sola voluntad de un solo hombre, este proyecto de enlazar con una autopista Madrid a Valencia sería un hecho, ya que tal es uno de mis más fervientes deseos.

A la medida de mis modestas fuerzas, creo haber hecho todo lo que en mí estaba para conseguir la realización de tan magno proyecto, cuyas beneficiosas consecuencias, en diversos aspectos preveo.

Por lo demás, es mi opinión que el problema está, a la hora presente, perfectamente encauzado y que las personas encargadas de su resolución son de la mayor garantía; si a esto añado que la revista "Auto", que dirijo, ha hecho de cuanto se relaciona con el mejoramiento de carreteras uno de los puntales de su programa, habré condensado en estas líneas mi pensamiento sobre este asunto, al que seguiré dedicando en "Auto" todo el interés que indiscutiblemente merece.

Agustín García de Rueda.

EL PREMIO DE LA CONSTANCIA

Año tras año, y sin deponer el entusiasmo, vieron los valencianos cómo fracasaban los proyectos de comunicación rápida con Madrid. Como vista cinematográfica contemplaron el desfile de proyectos, promesas y hasta disposiciones legislativas, que se desvanecían una detrás de otra, sin que el fracaso de una idea fuera obstáculo para que prendiera el nacimiento de otra nueva...

Ahora va de veras. Escarmentados con la dolorosa peregrinación del ferrocarril directo, cifran toda su esperanza en la pronta realización de la autopista Madrid-Cuenca-Valencia, que no tropezará, seguramente, con los intereses creados que malograron anteriores iniciativas.

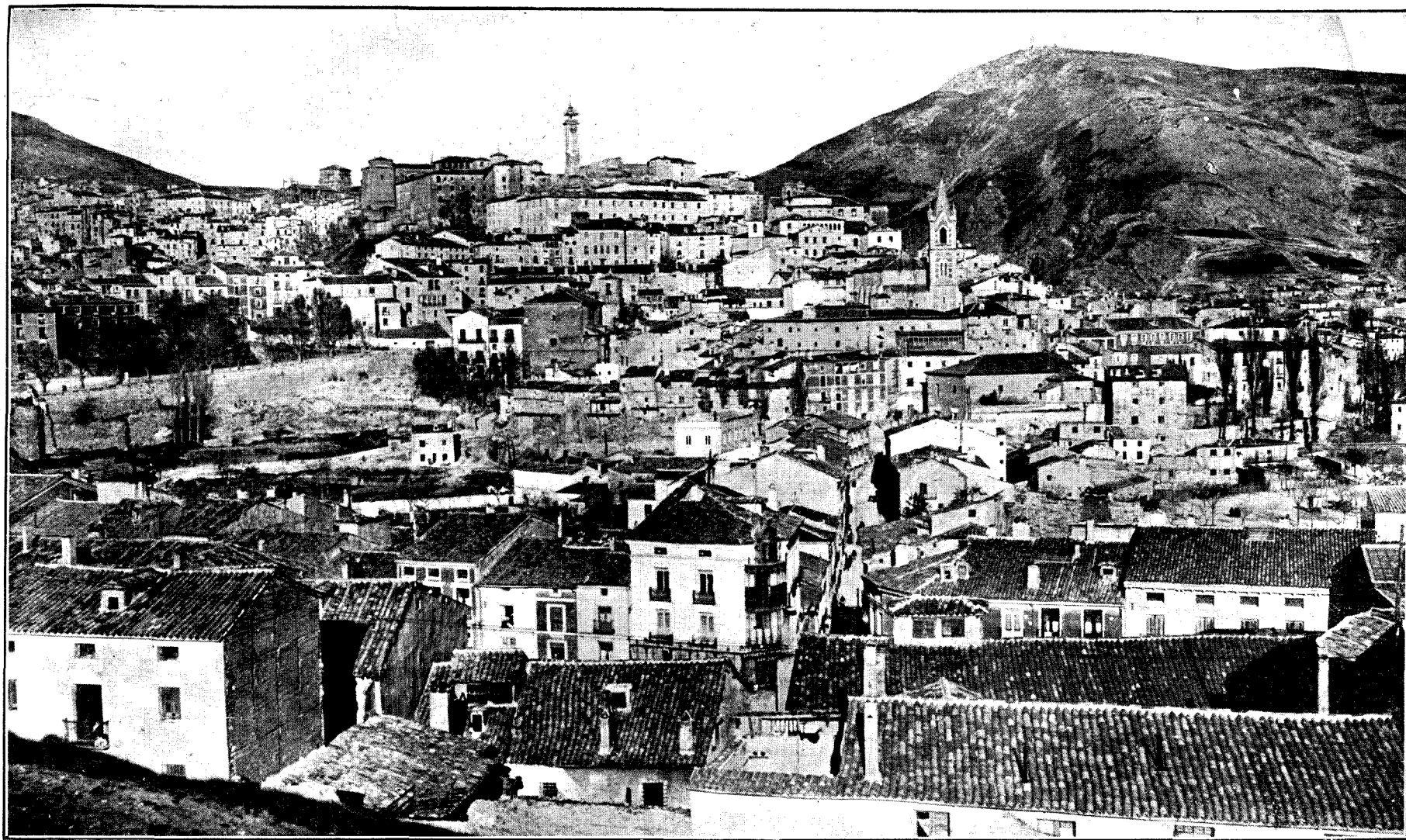
Si la estancia de D. Luis Silvela en la Alcaldía de Madrid hubiera sido más larga, el proyecto del directo, que gestionaba y acariciaba de veras, se habría realizado; pero el Sr. Silvela dejó de ser alcalde, y quedé yo solo luchando en el Municipio madrileño, y con adversa fortuna. Y después, el olvido más desconsolador...

Arrincónese en buen hora la idea del ferrocarril; y puesto que el proyecto de esta carretera-pista tiene grandes visos de realidad, deber de cuantos luchamos por aquel postulado de engrandecimiento, es el de apoyar y propulsar el de la autopista, que es idea más práctica y hacedera para dotar de tan poderosa arteria de vida a Valencia, desencantar a Cuenca y abaratar la vida en Madrid.

Miguel Tato y Amat.



D. Miguel Tato Amat, Periodista y ex teniente Alcalde de Madrid.



CUENCA.—Vista panorámica.

- CUENCA -

La Auto-Pista Madrid-Cuenca-Valencia, que ansiamos ver convertida rápidamente de proyecto en realidad, es una calle que unirá las tres ciudades, es urbanizar el agro, es transformar como por milagroso ensalmo esta pobre y abandonada provin-

mente el conocimiento de las bellezas de Cuenca y las maravillas de su sierra, y hará posible la explotación de una gran riqueza forestal, que hoy, por dificultades de comunicación, sólo se explota en parte. La facilidad de comunicación con Madrid y Valencia convertirá en breve a Cuenca, que es una ciudad naturalmente progresiva, en una importante población, que será, a no dudarlo, uno de los lugares favoritos del turismo nacional y extran-



Excmo. Sr. D. Cayo F. Conversa, Alcalde de Cuenca.



Excmo. Sr. D. Enrique Cuartero, Presidente de la Diputación Provincial.

cia de Cuenca, en añadido de las brillantes calles de las grandes poblaciones, es pasar desde las miserias y penurias de la inveterada pobreza a los esplendores de la abundancia.

Estas ideas justifican el entusiasmo que yo poseo por ver realizado tan magno proyecto.

Cayo F. Conversa.
Alcalde de Cuenca.

* * *

La Autopista Madrid-Valencia ha de reportar a la provincia de Cuenca beneficios incalculables, sustituyendo, a mi juicio con ventaja, el sueño del ferrocarril directo, con tanta ilusión acariciado durante muchos años.

Por lo pronto, ha de favorecer extraordinaria-

mente el conocimiento de las bellezas de Cuenca y las maravillas de su sierra, y hará posible la explotación de una gran riqueza forestal, que hoy, por dificultades de comunicación, sólo se explota en parte. La facilidad de comunicación con Madrid y Valencia convertirá en breve a Cuenca, que es una ciudad naturalmente progresiva, en una importante población, que será, a no dudarlo, uno de los lugares favoritos del turismo nacional y extran-

tero. Su industria, que no deja de ser importante, y lo será más cuando el ferrocarril Cuenca-Utiel empiece a circular, adquirirá un gran esplendor. Estos y otros muchos beneficios ha de ocasionar a Cuenca y su provincia la realización de la Autopista, que, por sus proporciones y dificultades, es una empresa de titanes. ¡Dios quiera que esta bella ilusión se convierta muy pronto en realidad!

Enrique Cuartero.
Presidente de la Diputación provincial.
Cuenca, 22 de diciembre de 1927.

* * *

Aunque no soy de esta tierra, la admiro y quiero como cosa propia, como de España que és, y anhelo su progreso y cuanto tienda a exhibir la majestad y belleza de sus bosques y sus peñas, el tesoro (de

arte y de historia) de sus iglesias, monumentos y archivos; sus canteras y yacimientos metalíferos, y, en general, su latente riqueza, que sólo espera la "voz" que le diga: "Levántate y anda." Esa va a ser la de la autopista Madrid-Valencia.

Por esto saludo con albricias esa magna empresa, que atiende a esas necesidades; servirá, de principal arteria de la nación, de brazo de su defensa, de lazo de armonía y de fraternidad entre sus hijos y sus pueblos, de faro y lluvia de justicia, de redención y de optimismo para la serranía, que aventará su moho y su pesimismo y abrirá su espíritu a grandes obras; será modo de atraer las visitas y atención de artistas, financieros, turistas y hombres de ciencia, y medio de poblarla de torres y chalets, que lleven la vida, la luz, la alegría y el orden donde reinan el tedio, la oscuridad y el descuido; y, en fin, servirá de ocasión de suscitar iniciativas y de sembrar ideas a cuyo conjuro surja el despertar brillante de la serranía conquense y se incorpore a la vida del progreso.

Luis Fernández Seco.

Registrador de la Propiedad.

Cuenca, diciembre de 1927.



D. Luis Fernández Seco,

ANO XV.—NUM. 1738

Redacción, Administración

Calle: José Cobo, 20

Teléfono. 147

PRECIO: 10 CENTIMOS

El Día de Cuenca

DIARIO INDEPENDIENTE DE LA MAÑANA

FRANQUEO
CONCERTADO

Suscripción

Capital 2 ptas me.
Provincia . . . 2,25
Extranjero . . 40,00 año

PAGO ADELANTADO

PROPIETARIOS: FERNANDEZ NAVARRO HERMANOS

Cuenca 13 de Julio de 1927

DIRECTOR: LORENZO FERNANDEZ NAVARRO



D. Salvador Peris Mencheta, director de la "Agencia Mencheta", corresponsal en Madrid de "La Correspondencia de Valencia" y "El Día de Cuenca".

En la Autopista Madrid-Cuenca-Valencia se cifran las esperanzas de una rápida y económica comunicación, propulsora de riqueza no sólo en los pueblos y ciudades, sino en todos los puntos del trayecto, principalmente en los de la pintoresca sierra de Cuenca, cuyos valles y espléndidos pinares forman sitios ideales para las edificaciones de hoteles y casas de campo.

José Fernández Navarro.

Director de "El Día", de Cuenca.

(Su retrato figura en la página dedicada a los señores Consejeros de Cuenca.)

* * *

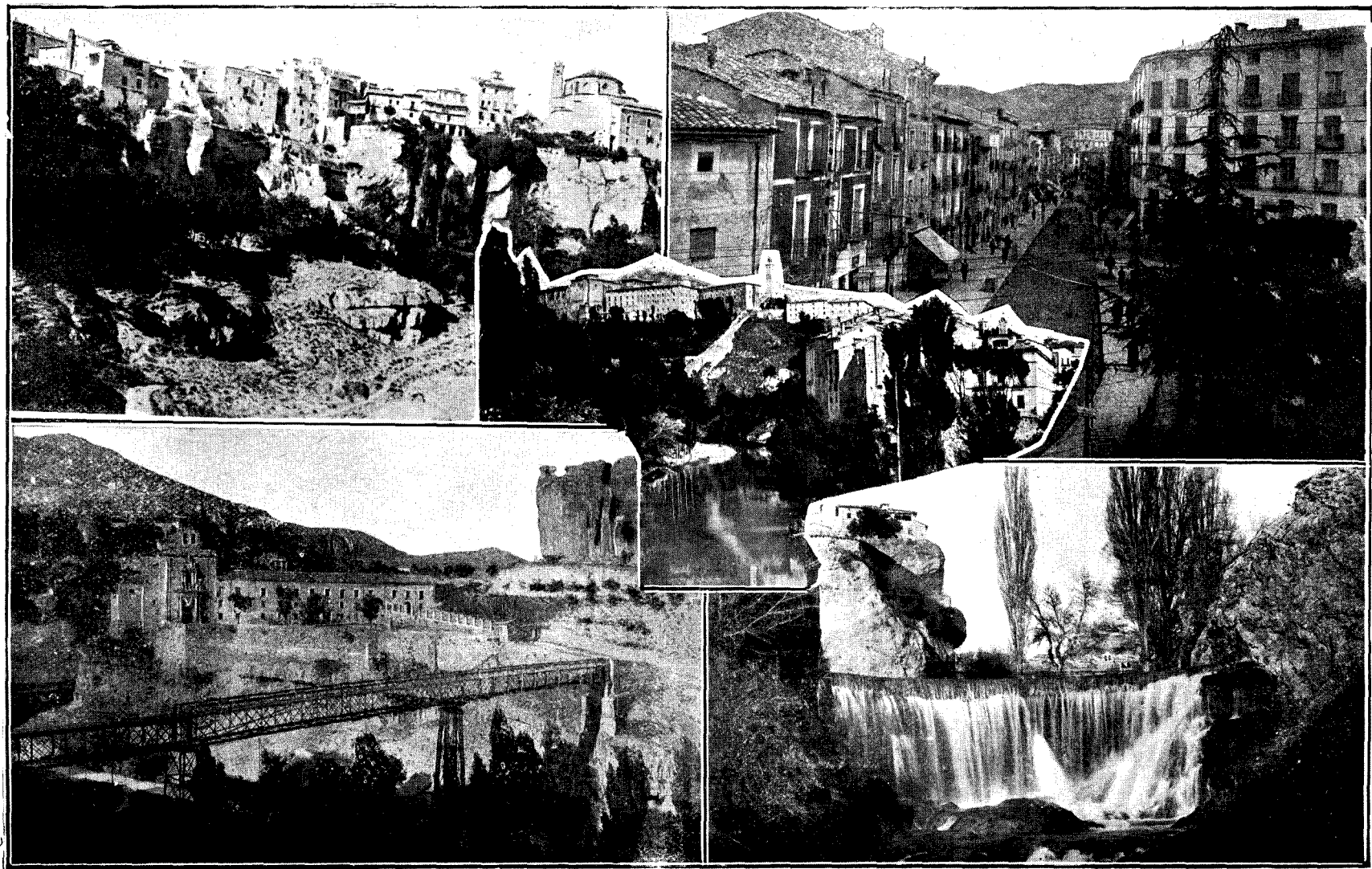
Como valenciano amante de su tierra, deseo para mi país todo lo que pueda contribuir a su engrandecimiento, y si la autopista de que se habla llega a constituir un elemento más a ese fin, miel sobre hojuelas y manos a la obra.

S. Peris Mencheta.

Ha existido el erróneo concepto de que la provincia de Cuenca es un país pobre. Nada más distanciado de la realidad; Cuenca posee grandes riquezas, unas yacientes, inactivas, ignoradas; otras en plena movilidad, a pesar de los pesares.

Todas las regiones de "interland", en todas partes sufren las dificultades del transporte; las tierras costeanas disfrutan de ese perenne camino siempre abierto, esa carretera amplia y larga, el mar.

Pero nuestra Provincia, con el solo examen de



Los turistas se detendrán admirados ante estas perspectivas de Cuenca.

su mapa, lo prueba, ha padecido más que otra alguna los daños de la carencia de vías. Venturosamente, y como por arte mágico, la Auto-Pista Madrid-Cuenca-Valencia va a cambiar la faz del país: vamos a cruzar de un salto—al igual que sucedió con los sistemas de alumbrado, que pasamos desde la tea a la luz eléctrica—desde las sendas de los arrieros al más perfecto camino que la ingeniería moderna ha estudiado.

Y será, más que iluso, necio, negar que la Auto-Pista ha de representar una era, un final de época económicamente tan notable como los períodos geológicos lo son en la historia del planeta. Las industrias de hoy, agrícola, ganadera, forestal y las rudimentarias manufacturas existentes, se han de ver incrementadas con un exponencial enorme, y las riquezas dormidas, los bienes insospechados, despertarán vigorosos, y el trabajo atronará con su ruidosa armonía fecundante los floridos valles, las cañadas ubérrimas, los arroyos tremantes y las silentes profundidades del suelo.

Antonio Guaita.

Presidente de la Cámara de Comercio e Industria de Cuenca.



D. Antonio Guaita.

Espero que la construcción de la Auto-Pista favorecerá el mejoramiento de las costumbres en nuestra diócesis, ya que la influencia de Madrid y



Ilmo. Sr. Obispo de Cuenca.

Valencia, donde existen elementos poderosos y fervientes que promueven la religión y la virtud, podrá ser más fácil y activa.

† Obispo de Cuenca.

Hotel Iberia

El más antiguo y acreditado de esta capital.

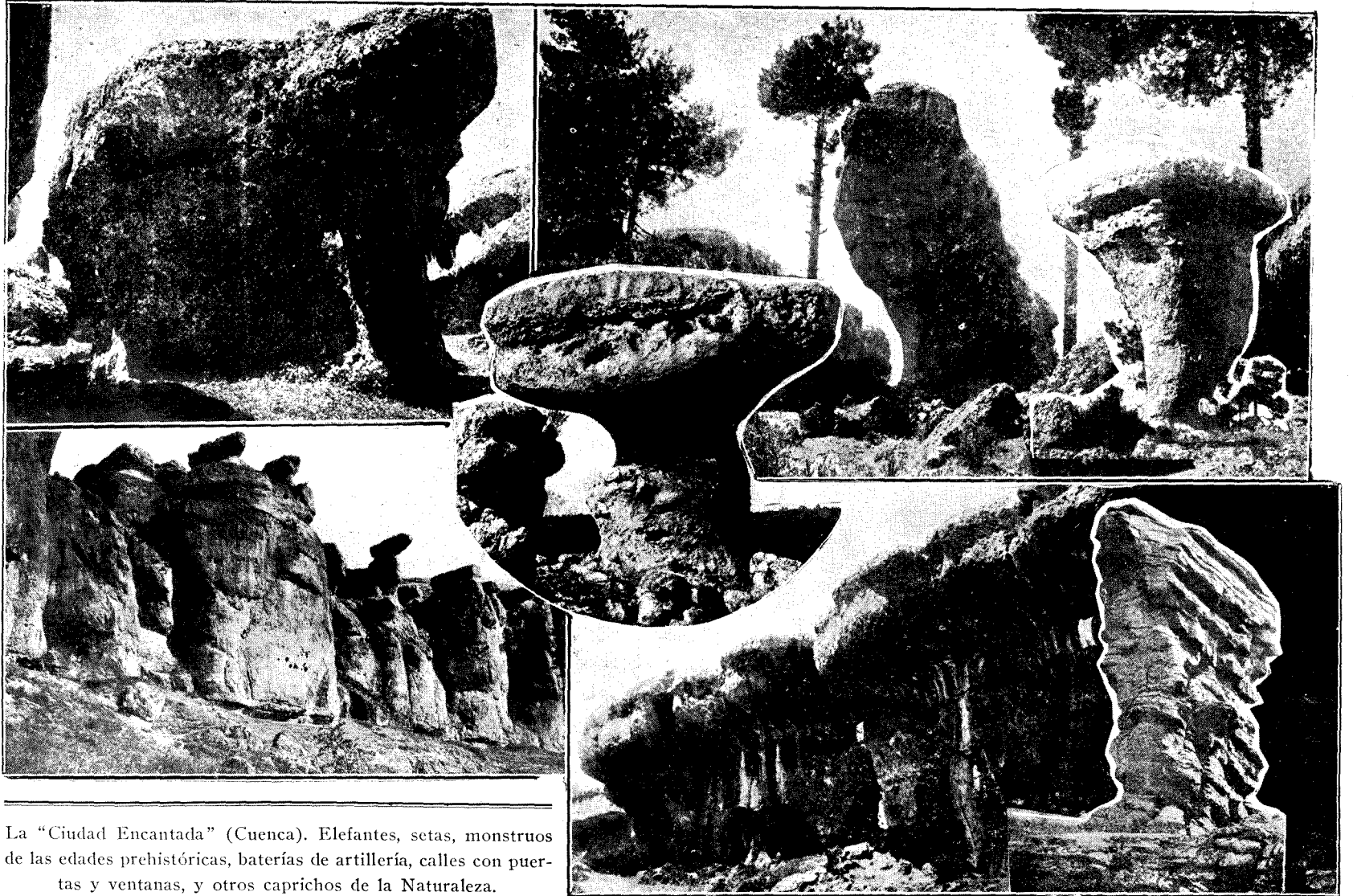
Completamente reformado.

Cuartos de baño, calefacción, aguas corrientes, teléfono y todas las comodidades corrientes en hoteles de primer orden.

Servicio de automóvil

PRECIOS MÓDICOS

Garaje propio del Hotel



La "Ciudad Encantada" (Cuenca). Elefantes, setas, monstruos de las edades prehistóricas, baterías de artillería, calles con puertas y ventanas, y otros caprichos de la Naturaleza.



Segismundo Medina Pinilla, Abogado y Director de "La Voz de Cuenca".

El porvenir de la locomoción reserva un puesto principalísimo, preeminente, a la tracción mecánica sobre neumáticos.

La autopista Madrid-Cuenca-Valencia va a realizar el milagro de que estos humildes pueblos de la Serranía de Cuenca, que, cual nidos de águilas, se muestran colgados de ingentes rocas sobre el fondo alucinante de insondables abismos, pasen sin transición desde el camino de herradura, áspero e intransitable, a la vía amplia y magnífica, de superficie tersa, bruñida y consistente.

Como la varita mágica del cuento, la autopista Madrid-Cuenca-Valencia va a despertar las dormidas energías de la Sierra, movilizándolas, encauzándolas y dirigiéndolas por este conducto propicio y fecundante hacia su natural desembocadura, el Grao valentino.

Valencia-Madrid-Lisboa: he ahí el eje sobre el que habrá de girar toda la economía de la Península Ibérica.

Saludemos con alborozo, como buenos conquenses, la próxima realización de este magno proyecto.

Segismundo Medina Pinilla.

LA AUTOPISTA MADRID-CUENCA-VALENCIA

España se ha distinguido en el transcurso de los siglos por sus grandes empresas.

Indudablemente, la raza española es una raza de héroes, de artistas y de hombres de ciencia.

La vieja Hesperia extendió sus dominios en la Edad Moderna por toda la faz del mundo conocido. Ella fué la que de las entrañas del Atlántico arrancó un nuevo continente, plétórico de riqueza, dando con ello un mentís al legendario "Non plus ultra"; ella la que amamantó, dando la vida, a un cúmulo de naciones.

No hace mucho tiempo, nuestros intrépidos aviadores, imitando la hazaña gloriosa del insigne navegante, grabaron en la historia patria una nueva gesta de valor y de progreso, llevando por el aire a todas las naciones hispanoamericanas el beso sacratísimo de la madre cariñosa.

En tierras africanas aletea la paz: la ola guerrera, portadora de la desolación y la muerte, trocose en ola conductora de civilización, de progreso, de bienestar. Se cierran hospitales de sangre, y se abren escuelas; se derrumban fortalezas, y se levantan fábricas y templos cristianos; se trazan carreteras, se tienden ferrocarriles, y el viajero puede visitar sin peligro las más apartadas y temidas cabilas.

En la actualidad, Francia, Inglaterra, Alemania, Italia y demás naciones cultas pronuncian con respeto el nombre de España. Diganlo, si no, los nu-

meros artículos encomiásticos dedicados por estas naciones a nuestra patria en sus más importantes rotativos.

Hoy es otra empresa de colosal importancia la



D. Basilio Martínez Pérez, director de las escuelas graduadas de Mosqueruela (Teruel), conquense, entusiasta defensor de la Pista.

que nuestra nación pretende llevar a cabo, para desvirtuar el concepto desfavorable que de nosotros poseen alguna naciones apartadas; empresa de la que se han ocupado extensamente los periódicos parisinos "Le Journal" y "Le Matin", y

“Le Petit Gironde”, de Burdeos; empresa que es todo un alarde de riqueza y de progreso. Se trata de la construcción de la calle más larga del mundo: de la autopista Madrid-Cuenca-Valencia.

¿Habrá algún español medianamente culto que dude del enorme beneficio que reportará esta arteria comercial y de turismo a determinadas regiones, y de rechazo a España toda? ¡No lo creo!

Con la realización de esta empresa aproximamos el Mediterráneo a la corte; fundiremos en una sola ciudad Madrid, Cuenca y Valencia; la nobleza, las bellezas naturales y artísticas y el trabajo e industria de toda una región floreciente.

Valencia pondrá en el mercado madrileño sus preciados productos huertanos y frutos estimables, a precios modestísimos, y Cuenca dará salida a su fabulosa riqueza forestal y minera; en tanto, Madrid se deleitará con los panoramas sublimes de las sierras conquenses, con el espectáculo de sus “hocos” divinas y con la admiración de su “Ciudad Encantada”, verdadero prodigio natural, y recreará su espíritu en los extensos jardines valencianos, en sus interminables plantaciones de naranjos, en las inmensas planicies de la Huerta y en el tesoro artístico de sus lindas ciudades.

El tráfico comercial será considerable, y el turismo crecerá notablemente.

Toda España se beneficiará con esta obra, que servirá de ensayo para la construcción de otras varias, a la vez que de poderosa atracción de extranjeros.

Paso por alto la descripción de las características de esta obra, puesto que las encontrará el lector en otros lugares de este libro; sólo apuntaré que será la más larga de Europa, puesto que la más importante hasta hoy es la construída en tierras de Italia, desde Milán a los Lagos, y que tiene una longitud de 80 kilómetros, cuando la que nos ocupa tendrá 320.

Esta obra grandiosa, concebida y estudiada por hijos de España, debe realizarse con capital español y con materiales y obreros españoles. Sería vergonzoso que buscásemos el apoyo técnico y económico en las naciones extranjeras. Sería denigrante y pernicioso para el país que la fama de la obra y sus incalculables rendimientos saliesen del patrio suelo con dirección a otras tierras. No olviden los buenos patriotas que España ha sido siempre “la nación de las grandes empresas”.

Basiliso Martínez Pérez.



Mi humilde opinión es que los hombres debemos abrir de par en par las puertas de nuestras actividades al progreso. Dios no nos ha provisto de una inteligencia para encerrarla en el marco que le labrara el hombre primitivo. Sino para hacer uso de ella, abriendo más horizontes cada día, y corriendo el velo de las cosas ocultas, donde siempre veremos el dedo de Dios. Y si esto sucede en las ciencias y en las artes, también el progreso humano extiende su radio de acción a la perfección de los medios de vida en su producción y desarrollo.

Tal sucede con la autopista proyectada por ustedes, cuya ejecución ha de ser altamente beneficiosa para las localidades inmediatamente afectadas y para España entera. Pues hora es ya de ir reemplazando esos antiguos caminos, construídos para las necesidades de aquellos tiempos, pero inadecuados hoy para solucionar los problemas de acti-

vidad múltiple que las necesidades modernas plantean.

Es claro que, al pasar por Cuenca esta vía, parece acercarse mi opinión a los arrabales del interés; pero si es cierto que existe este interés, no



D. Mariano Antón del Amo,
Director de “El Centro”, de
Cuenca.

lo es menos que al enviar a ustedes mi humilde opinión he prescindido de él, mirando el proyecto de ustedes con la alteza de miras del interés de España, cuyo engrandecimiento todos deseamos.

Mariano Antón.



Vista panorámica de Valencia.



- VALENCIA -



La visión de Valencia, ciudad que rivaliza con las más grandes urbes en progreso y reformas, capital de un reino que conserva tradiciones gloriosas, y balcón incomparable de ese mar Mediterráneo, surcado constantemente por las graciosas velas latinas que nos trajeron de Grecia la Libertad



Excmo. Sr. Marqués de Sotelo, Alcalde de Valencia.

y de Roma el Derecho, es algo que sorprende grandemente al visitante, solazado ya, cuando a ella llega, por el espectáculo incomparable de su vega.

La pista Madrid-Valencia permitirá al recio temple castellano orear su ánimo con aquella visión y este espectáculo; nuestra ciudad será conocida y por lo mismo, amada. La obra magna que se proyecta es el crisol en que han de fundirse los más elevados sentimientos de fraternidad que unen, cada vez más estrechamente, a los hijos de Valencia y de Madrid.

Estimemos, pues, el valor altamente sentimental de este proyecto; pero no olvidemos tampoco que, en el orden económico, la construcción de la pista es mina de riqueza para las dos regiones y para España entera.

¿Hay quien dude de la realización de estos proyectos? Piense quien tal piense que al frente del Gobierno está el marqués de Estella, y que ello es la mayor garantía para que sea realidad cuanto contribuya a la grandeza de nuestra patria.

El alcalde de Valencia,
Marqués de Sotelo.

* * *

La circunstancia de encontrarse actualmente en Roma el Excmo. e Ilmo. Sr. Arzobispo de Valencia nos ha impedido publicar, como hubiera sido nuestro deseo, su valiosa opinión.



Excmo. e Ilmo. Sr. D. Prudencio Melo y Alcalde, Arzobispo de Valencia.

Pero cabe asegurar que, siendo amante de todo progreso que redunde en beneficio de su patria, lo ha de ser también de esta obra de verdadero engrandecimiento nacional.

Diario de Valencia

Año XVI

Oficinas: Triunfo Caballeros, 14

Viernes 25 Noviembre 1927

Teléfono 681.—Apartado 122

Núm. 5.573

Se ha dicho y he dicho tanto yo también sobre la autopista Madrid-Valencia, que no encuentro en este momento cosa nueva que añadir. Yo creo que después de los desengaños del ferrocarril directo, la más trascendental virtud que tendrá la primera

fueros, sólo que aquella "blanca cinta" polvorienta renace con el color cambiado: el pavimento del mañana será el negro asfalto, así como en lugar de las típicas ventas, asilo forzado de trajinantes, se elevarán cómodos hoteles modernos, más para



D. Luis Lucia y Lucia, Director de "Diario de Valencia".



D. Manuel S. Cuesta, "Mirabal", redactor corresponsal en Madrid de "Diario de Valencia".

azada que se hunda en el suelo del trazado es la de hacer revivir la muerta esperanza de los valencianos.

Luis Lucia y Lucia.

Director de "Diario de Valencia".

* * *

La pista directa Madrid-Valencia es un anticipo que va a tener España de lo que serán las comunicaciones en un próximo porvenir. Por los progresos de la mecánica, la carretera recobra sus

grato esparcimiento que para necesario descanso.

No puede decirse que esa pista que se va a construir sea un "camino" en el sentido inhóspito que al "camino" se daba en el pasado. Al camino lleno de incertidumbre que serpenteaba por los campos silenciosos va a sustituir la avenida urbana; y esa pista será una calle abierta entre Valencia y Madrid, en la que andando el tiempo tal vez sea necesario poner de trecho en trecho "guardias de la porra".

¿Será necesario exponer las consecuencias benéficas que, en todos los órdenes de la actividad y de la convivencia humana, ha de producir tan feliz y plausible iniciativa?

Mirabal.

PRIMER ORDEN
MUY CÉNTRICO
TODO EL CONFORT
MODERNO
EXCELENTE COCINA

HOTEL  ESPAÑA

PROPIETARIO: EMILIANO REAL

PRECIOS
MODERADOS
PREFERIDO POR LA
CLIENTELA
HISPANO-AMERICANA

HABITACIONES TODAS EXTERIORES

BARCAS, 1 AL 7

- VALENCIA -

TELÉFONO 847

Si las vías de comunicación son arterias de progreso y bienestar, y la autopista que se proyecta entre Madrid y Valencia es por hoy lo más perfecto que puede hacerse, ¿cómo no me va a llenar de entusiasmo?

Soy tan español como valenciano, y a nadie cedo



Excmo. Sr. D. Balbino Gil Dolz del Castellar, Capitán general de Valencia.

Es tan grandioso el proyecto de unir Madrid con Valencia—esos dos pedazos de nuestra querida España, objeto de mi constante predilección—, que todo cuanto pudiera decirse en elogio de la idea resulta pálido ante la idea misma.

¡La Autopista Madrid-Valencia! ¡Maravillosa



Excmo. Sr. D. José Alvarez Rodríguez, Gobernador civil de Valencia.

en españolismo y en valencianismo, como tengo bien probado; pero quiero probarlo aún más, poniendo en esta admirable empresa todo mi esfuerzo, como he puesto ya todo mi cariño.

Balbino Gil Dolz del Castellar.
Capitán general de la tercera región.

concepción de un cerebro soñador, que en tan extraordinarias proporciones ha de contribuir al engrandecimiento de esas dos patrias chicas mías!

Que pronto sea un hecho la iniciación de las obras.

José Alvarez.
Gobernador civil de Valencia.

UN SIGNO DE PROGRESO QUE DETERMINA CRECIMIENTO DE VIDA

La autopista Madrid-Cuenca-Valencia representa, en mi concepto, un esfuerzo heroico de carácter nacional, acaso el más "heroico" de los que al presente deben preocupar a nuestro actual Gobierno; pero con un heroísmo reflexivo y consciente.

Esta obra magna marcará con el signo del progreso a extensos y hoy casi desconocidos trozos del territorio español.

Frutos de la tierra, productos de la industria, bellezas del paisaje, todos los tesoros de la Naturaleza, de la Poesía y del Arte, esparcidos en mi-

llares de pueblos..., por el "viaje", que es el último término del hombre, agrandado y espiritualizado por la emancipación y por la cultura, podrán ser visitados, incorporados, identificados—por medio de la sensación y del recuerdo—con el pensamiento y la existencia humana.

Por la autopista, el madrileño, el conquense, el valenciano, y, en general, los españoles todos, variarán continuamente los límites de su acción, de su poder, de su trabajo, desplegando, dilatando su vida en el espacio, suprimiendo la extensión por la velocidad; unos y otros, presentes en todas partes, abrazarán a España entera con sus actividades y sus iniciativas, cada vez más vivas y más fuertes, más espontáneas y más civilizadoras.

Y yo creo que esta autopista se hará, y se hará muy pronto, porque hay dinero, valor y abnegación para todo lo que pida el momento; porque se hallan en juego energías formidables, encauzadas y metodizadas por la necesidad y por la ciencia, por el amor al progreso y por el amor a España. Urgentes necesidades de todos los órdenes sociales y económicos la piden y la reclaman: para labrar la tierra, para mejorar industrias y crear otras nuevas, para edificar casas, para llevar de un sitio a otro de nuestra patria, en toda su prístina belleza y seducción, flores y perfumes, murmullos, en fin, de la vida intensa de esas tres provincias, hace falta la pista.

Número, medida, espacio, velocidad, dimensión, se desbordarán cuando ella se realice, y ese desbordamiento, en el sentido materialista, producirá un torrente de oro.

En el sentido de lo infinito, de lo eterno, de lo divino, de lo cada vez más espiritual, el eco más tenue, el latido más recóndito de la vida de los pueblos..., lo recogerá el hombre, que podrá entonces viajar mucho, mucho, rápidamente, cómodamente, sin reponerse apenas, no de fatigas, sino de emociones de cosas y de almas, de rostros y de paisajes nuevos..., emociones vertiginosamente experimentadas y renovadas continuamente.

Que este grandioso poder expansivo que incita a la lucha, a la competencia, es el primer síntoma de la vida moderna, conscientemente progresiva.

Natividad Domínguez de Roger.



Doña Natividad Domínguez de Roger, directora del Grupo escolar "Cervantes", de la U. I. A. de Valencia.

LA CORRESPONDENCIA DE VALENCIA

NUM. 2047—AÑO LV
DIESES 24 NOVIEMBRE 1927

2.ª EDICIÓN

Redacción: Escudo, señores Marques de Santa Ana y don Republica Perle-Mencheta

Redacción... Calle de Mirana, 7 y 9
Administración... Apartado 147

TELEFONOS Interurbano, núm. 11
Liberal, núm. 21



D. Enrique Muñoz, Director de "La Correspondencia de Valencia".

De vencerse la única grande dificultad que nuestra desconfianza, bien agudizada por el choque en el rodar de la vida con las realidades nacionales, considera como casi insuperable, la de que se reúna el capital necesario, no sería entonces ligereza con-

fiarse a la esperanza de que se construyese la carretera-pista Madrid-Valencia. Tememos que no sea aquello tan hacadero como convendría a ambas capitales y al interés nacional. El primer suelto que escribimos, en el umbral de la mocedad, vibraba con el alborozo de un optimismo, cándido a la postre, sobre la realización del ferrocarril directo, que nos había sugerido la deslumbrante propaganda del autor de uno de los anteproyectos. ¡Y han pasado, ¡ay!, bastantes años!...

Superada aquella dificultad, y asegurado bien que el intento no haya de limitarse a uno de sus propósitos, por ejemplo, a la obtención de las fajas que pudiéramos llamar "financieras", proyectadas en sentido paralelo a la verdadera pista, sería llegada la hora de dejarse arrebatar por el entusiasmo, en el que no seremos remisos. A la bondadosa insistencia de cierto promotor de la campaña en pro de la grandiosa obra debemos el conocer antecedentes de la misma, que en la posición espiritual de hace veinticinco años habrían colmado nuestra ansiedad propicia. Hoy esperamos de

Corresponsal en Madrid: Agencia Mencheta que figura en la sección de Cuenca.

la realidad lo que no nos es dable aceptar únicamente de la fantasía proyectista.

Después de todo, ¿será ocioso encarecer la importancia de la obra; su eficacia, casi decisiva, en el porvenir de Valencia; su conveniencia para Madrid? La promesa de todos los beneficios de orden moral atribuidos al directo resplandece de un modo rutilante en este empeño de titanes de la carretera-pista, aumentados por las ventajas de carácter material y económico, bien patentadas, que entrañan la mayor rapidez y la mayor economía del servicio.

Si Madrid quiere acercarse al mar en circunstancias que no conviertan el empeño en locura, ha de utilizar la carretera-pista o el directo. Si Valencia quiere ser el puerto del centro de España, ha de brindarle la facilidad del directo o de la carretera-pista. No tiene otra opción. Nosotros elegiremos la última.

Enrique Muñoz.

Director de "La Correspondencia de Valencia."

Con la construcción de la autopista Madrid-Cuenca-Valencia verían los valencianos realizado su ideal de estar unidos a la corte casí por el ca-

Toda obra o empresa de utilidad pública manifiesta, y por sí misma de gran trascendencia, no requiere alabanzas ni enaltecimiento: suficiente es su enunciación para que resulten ostensibles sus beneficios. Tal acontece con la autopista Madrid-Cuenca-Valencia, que ha de reportar grandes ven-

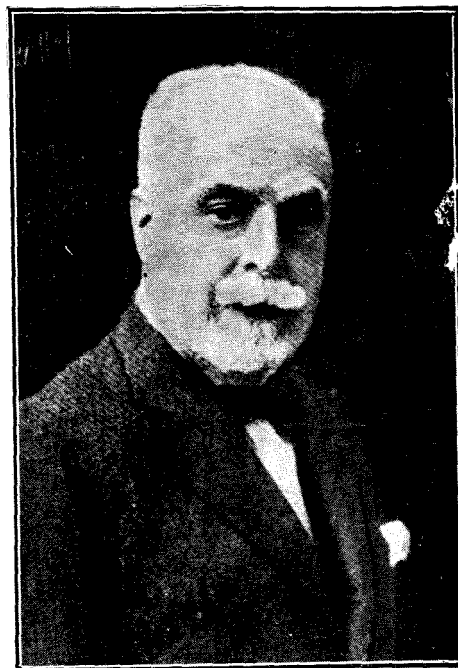


Excelentísimo señor general D. Juan García Trejo, Gobernador militar de Valencia.

mino más corto. Estimo que esta anchurosa vía ha de contribuir a fomentar el progreso y riqueza de esta privilegiada región.

Juan G.^a Trejo del Campo.

Diciembre 1927.



Excmo. Sr. D. José María Carrau Juan, Presidente de la Diputación.

tajas generales, y muy especialmente para Valencia, que por sus propios merecimientos es acreedora a que se le sirva una comunicación directa y rápida con la capital de España. Entusiasta valenciano, lo soy necesariamente de tal empresa, dedicando caluroso aplauso a cuantos en ella intervienen y fomentan su realización.

José M.^a Carrau.

Presidente de la Diputación provincial de Valencia.

El extraordinario florecimiento de la agricultura en Valencia, la gran variedad de sus industrias, la íntima conexión que existe entre la ciudad y el campo, la intensidad demográfica del país y su misma situación en el litoral mediterráneo, dan a la economía regional valenciana una complejidad que no acusa la de ninguna otra comarca española.

Como consecuencia de ello, mientras en otras regiones sólo hay una preocupación básica y obsesionante (tal ferrocarril, tal mina, tal industria, tales mercados...), aquí en Valencia la multiplicidad de los factores que entran en juego originan otros tantos problemas, cuya superposición los complica todos de tal suerte, que no es posible el normal desenvolvimiento de la vida económica valenciana sin que se atiendan armónica y simultáneamente, con una alta visión de conjunto las necesidades de la tierra y el taller, del capital y el trabajo, de los mercados exteriores y el mercado interior, de las exportaciones y las importaciones, de los transportes por mar y por tierra, y, en una palabra, de todo cuanto afecta a la producción, a la circulación y a la distribución de las riquezas creadas por este país, doblemente privilegiado por la naturaleza y por las excepcionales aptitudes de sus habitantes.

Desgraciadamente, no basta ese doble privilegio geográfico y étnico, porque sin la comandita, sin el concurso fervoroso del Estado, la economía valenciana será una suma de valiosas aportaciones

individuales, pero no un sistema orgánico vigorosamente estructurado, como bien lo patentiza en la situación presente el violento contraste que forman la enorme vitalidad y la deficiente organización de los diversos sectores de nuestra riqueza industrial y agrícola.

En Valencia, país eminentemente individualista y democrático, lo que hace el individuo es óptimo; pero falta el esfuerzo colectivo, y falta también esa docilidad con que en otras partes la masa se deja conducir por una minoría.

Tal es el hecho, el factor psicológico del problema, y sería erróneo el diagnóstico que se limitara a ver en esa peculiaridad de nuestro temperamento un simple brote de rebeldía. Valencia es poco dócil, más bien por espíritu crítico y por idealista afán de perfección que por sistemática indisciplina. Y de Valencia, en este sentido, puede decirse lo que de su héroe legendario el Cid Campeador dice el Romancero: "Que sería buen vasallo si tuviera buen señor."

La consecuencia de esto, en el orden económico, es que, no siendo fácil la cooperación voluntaria en Valencia, ha de ser ésta suplida por la que se establezca con intervención del Estado, la cual, a su vez, para que sea bien recibida, tendrá que estar orientada en la dirección que señalen los ideales que laten en el espíritu colectivo de Valencia.

La realidad es que Valencia se siente desamparada y postergada por el Estado, y que ve en ese



PROPIETARIOS:

BERTRAN Y LLISO

— — — — —

GRAN CONFORT

— — — — —

Teléfono 1028 Apartado 43

VALENCIA



Reina Victoria

Hotel

— — — — —

VALENCIA (ESPAÑA)

desamparo la causa principal de sus inquietudes en la vida económica. Será, pues, la política más valenciana, y al propio tiempo la más gubernamental que puede seguir en esta región el Poder público, aquella que con mayor generosidad tienda a corregir las deficiencias actuales. Sólo así se acrecentará el prestigio del Estado en esta región.

El proyecto de construir una autopista de Madrid a Valencia por Cuenca constituye una de las máximas ilusiones del pueblo valenciano, porque responde a exigencias fundamentales del tráfico, que quedará materialmente estrangulado en puntos vitales de la región si se aplazan indefinidamente las soluciones adecuadas.

¡Sería muy cruel para Valencia que, después del desengaño del ferrocarril directo, se desplomasen también las ilusiones que ha hecho nacer la proyectada autopista!

Por fortuna, el asunto está en buenas manos, y es de esperar que el celo de sus diligentes iniciadores, la perseverancia del Consejo de Administración y el alto espíritu del Gobierno darán cima satisfactoriamente a tan importante empresa.

Mariano Gómez.



D. Mariano Gómez, catedrático de la Universidad y presidente del Ateneo Mercantil de Valencia.

La motopista Madrid-Cuenca-Valencia resolverá muchos y trascendentales problemas, de todos los cuales no podemos ocuparnos ahora por falta de tiempo, razón por la cual nos limitaremos a citar los tres que juzgamos de más alta y trascendental importancia, y que serán resueltos con la construcción de esta vía.

Primeramente se conseguirá aproximar la región castellana a la valenciana, con todas las ventajas que esta aproximación lleva consigo. En efecto: Castilla conocerá profundamente una región que, cual la valenciana, es, sin incurrir en hipérbole, el más rico florón de la Península, puesto que anualmente envía al extranjero productos de sus ubérrimas vegas por valor de centenares de millones de pesetas, y a la vez Valencia satisfará su ardiente deseo de poderse comunicar con Madrid con la misma facilidad con que se va desde la Puerta del Sol a Chamartín.

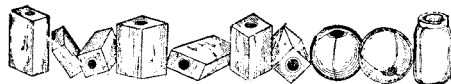
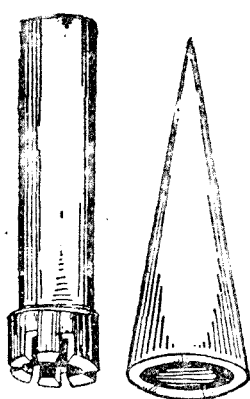
Los 80.000 carros que existen en la provincia de

Valencia, cuando esté construída la motopista se convertirán en autocamiones, dispuestos a llevar diariamente en seis o siete horas a Madrid cuanto éste necesite de todo lo que producen estas vegas de ensueño.

En segundo lugar, se conseguirá sacar del casi aislamiento en que ahora se encuentra Cuenca y su provincia, y, en su consecuencia, brotará espléndida y exuberante la vida económica de esta bella, rica y hasta ahora olvidada región.

Por último, en tercer lugar, se conseguirá corregir una de las más graves faltas estratégicas cometida por los estadistas españoles, cual fué la de no acercar todo lo posible a Madrid el "Mare nostrum", del que sólo dista en línea recta 58 legua.

Tengamos presente que de nuevo el Mediterráneo adquiere enorme importancia, y que los acontecimientos más trascendentales de la futura política europea tendrán forzosamente por teatro el



En su industria, seguramente que el envasado de sus productos constituye un problema de difícil solución. Coste elevado, peso excesivo, gastos de retorno, todo se resuelve si Vd. adopta las cajas y botes de nuestra fabricación DRAKE, para sólidos, líquidos y semilíquidos, única en Europa y en explotación actualmente en Estados Unidos, Canadá y Japón. Sobre encargo fabricamos igualmente bobinas para hilaturas, juguetería y una gran diversidad de objetos que hasta ahora eran de venta difícil por su coste siempre elevado.

PARA INFORMES Y MUESTRAS

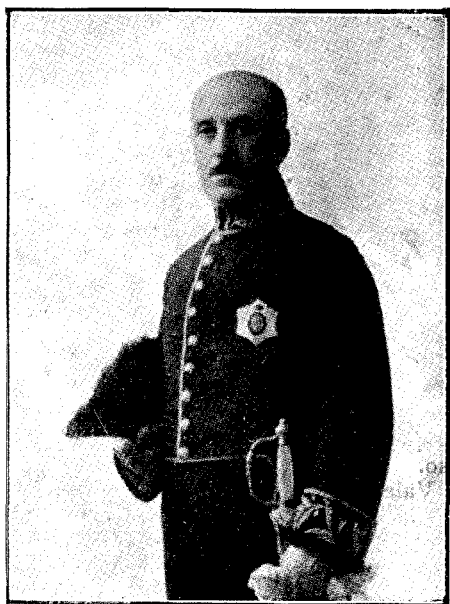
INDUSTRIAS DRAKE, S. A.

Pintor Sorolla, 3
VALENCIA (España)



histórico mar latino; pensemos que el archipiélago de Raimundo Lulio, las hermosísimas islas Baleares, las tenemos en ese mar, a unas 37 leguas de Valencia, e inmediatamente comprenderemos la importancia que para nosotros tiene el poder acudir rápidamente en su socorro si llegase el caso. Pues bien: con la construcción de la motopista, desde el centro de España podría en muy pocas horas enviarse un cuerpo de ejército a Palma, ya que la distancia entre Madrid y la capital del archipiélago por la motopista podría salvarse en once horas.

¿Qué más? Combinada la motopista con un buen servicio de vapores, podría irse desde Ma-



Hon. Sr. D. José Candela Albert, Cónsul de Colombia y Vocal-Contador de la Cámara de Comercio de Valencia.

drid a Roma, por Chivitta Vecchia, en treinta y cinco horas, y en diecisiete desde Madrid a la capital de Argelia.

Todo cuanto acabo de decir explica la fe que tengo en las ventajas que nos proporcionará la motopista y, en consecuencia, mi entusiasmo por que sea pronto una realidad. Por ello no vacilo en dirigirme al Comité propulsor para rogarle que aproveche la ocasión presente, en que, para fortuna de España, están al frente del Gobierno un marqués de Estella, y del Ministerio de Fomento un conde de Guadalhorce.

“¡Ara o may!” ¡Ahora o nunca!

José Candela Albert.

* * *

Perforar montes, atravesar ríos, nivelar declives y pendientes, apartar obstáculos, endurecer el sueño, dominar y vencer, en fin, la corteza de la tierra, adaptándola a una línea recta concebida por el pensamiento y soñada por la imaginación, más parece obra de titanes que de hombres. Aproximar

los brotes urbanos de la vida nacional no es sólo un recreo, ni una vía más de transporte, sino cauce también para un sentimiento de amor colectivo. Valencia conocerá y amará más aún a la villa que es corte de su patria. Madrid percibirá constantemente la sensación del espíritu valenciano en to-

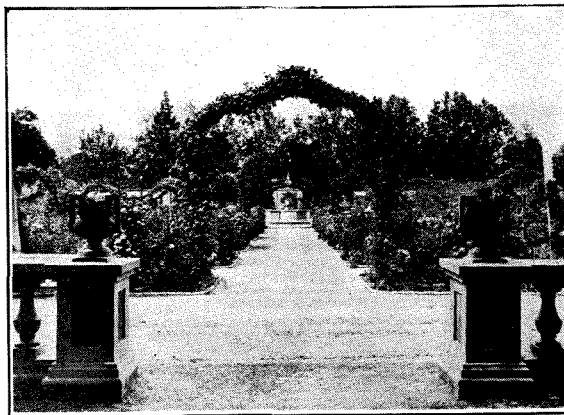


Ilmo. Sr. D. Joaquín Ros Gómez, Rector de la Universidad Literaria de Valencia.

das sus manifestaciones, y, desde el centro de España, gozará del mar levantino que, por la rapidez de la comunicación, le ofrecerá Valencia. Fundir entre pueblos ideas, sentimientos e intereses, es la volución más progresiva de los tiempos presentes. Madrid, Cuenca, Valencia, avanzarán en su progreso la etapa más grande de su historia.

Joaquín Ros Gómez.

Rector de la Universidad de Valencia.



Un aspecto de los Viveros municipales.

EL MERCANTIL VALENCIANO

DIARIO POLÍTICO INDEPENDIENTE, LITERARIO, COMERCIAL Y DE ANUNCIOS

AÑO LVI

OCHO, DOCE Y DIEZ Y SEIS PÁGINAS

NÚM. 20.845

Número suelto
10
céntimos

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN	POR UN MES		TRIMESTRE	
En Valencia, G. y C. de B. y C.	1	3	3	9
En el resto de España	1	3	3	9
En el extranjero	1	3	3	9

Valencia.—Lunes 28 de Noviembre de 1927

TELÉFONO NÚM. 62

NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS			Reclame gubernamental y los señores suscriptores
1.ª PLANA	2.ª y 3.ª PLANA	4.ª PLANA	
Por línea	Por línea	Por línea	
Por día	Por día	Por día	
Por semana	Por semana	Por semana	

Número suelto
10
céntimos

MADRID, PUERTO DE MAR

El amor a Valencia y a Madrid, por sangre de raza; el pleno conocimiento que la ya larga vida



D. Narciso Díaz, redactor corresponsal en Madrid de "El Mercantil Valenciano".

me ha dado de lo que es Madrid y Valencia; mis estancias en la capital levantina y en la mayoría de los pueblos de esa región, gloria de España, porque es la en que más se trabaja, son factores

indiscutibles que me dan derecho a emitir mi libre y desinteresada opinión sobre la carretera-pista directa Madrid-Valencia.

La entidad, la persona, quienquiera que fuese el ejecutor de esa obra, merecerá el bien de la Patria. Ese medio de comunicación entre Madrid y Valencia ha de tener muchas significaciones, porque permitirá rápidos, rapidísimos transportes, y merced a ello, la riqueza, la inmensa riqueza de los campos y de las huertas levantinas, se saboreará en las Castillas y en Andalucía y en el Norte. La vida se abaratará, indudablemente, con la rapidez del intercambio; tendrá más desarrollo la industria en sus distintos aspectos, y hasta la cultura se extenderá con la divulgación constante y pronta de los infinitos elementos de enseñanza. Y no se hable del turismo, que también es un beneficio para los pueblos y para las almas.

La carretera-pista directa Madrid-Cuenca-Valencia es una solución nacional, es una obra magna. El día que se inaugure será para España un día glorioso.

Ir a Valencia en unas pocas horas es tanto, significa tanto como decir: "Madrid es puerto de mar."

Narciso Díaz.

Redactor corresponsal de "El Mercantil Valenciano".



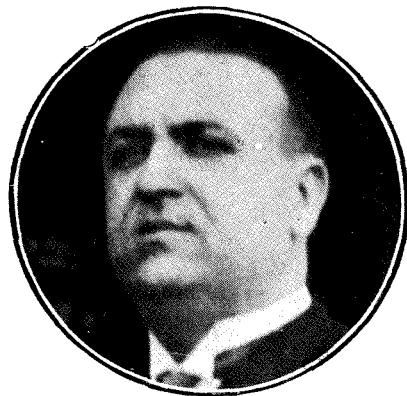
Al amable requerimiento de mi opinión sobre la autopista Madrid-Cuenca-Valencia sólo he de manifestar lo que ya hice cuando por primera vez se me expuso la idea: que me parece la iniciativa mejor orientada y de más positivo valor para Valencia.

La empresa no sólo me parece grandiosa y valiente, y que todos los que discurren serenamente han de acoger con todo entusiasmo y cariño, sino que el beneficio que ha de aportar a nuestra ciudad ha de ser de tal utilidad, que todo valenciano, al pensar que la iniciativa va a ser pronto una realidad, ha de felicitar y admirar a los iniciadores de esta empresa.

Como cuando por primera vez se me habló de este asunto reitero el ofrecimiento de que las páginas de "La Semana Gráfica" están siempre abiertas para todo lo que redunde en provecho de Valencia.

Salvador Estela.

Director de "Semana Gráfica".



D. Salvador Estela Alfonso, director-gerente de "La Semana Gráfica", de Valencia.

Ignoro a qué título, levántanse voces en nuestro siglo, afirmando, doctoralmente, que el paso del tiempo ha aventado los milagros. ¡Oh, humana pequeñez! Más se nutren de ciencia los siglos, más grandes son sus milagros. ¿Existe milagro más

la palpitación del mío! Quizás más importante que por el palpar de los motores, sea esa obra fecunda por el latir de los corazones.

F. Azzati.

* * *



D. Félix Azzati, ex diputado a Cortes y director de "El Pueblo", de Valencia.

excelso que el de la ciencia misma? ¿Quién puede negar al hombre el poder de realizarlos? Su afán de felicidad no es sino una aspiración que ha de asentarse sobre el milagro, que viene operándose milenariamente, de dominar las fuerzas de la Naturaleza.

¡Pista Madrid-Valencia! ¡Anunciación de un nuevo prodigio, por el que el corazón de dos ciudades que se aman alejadas en el espacio se acercará tanto, que escucharán el mutuo latir! ¡Quienquiera que fuese el autor del milagro, que tiene tanto de fuerza muscular como de ternura, reciba

Considero la autopista Madrid-Cuenca-Valencia de sumo interés, no regional, sino nacional, y como madrileño y gran entusiasta de la región valenciana, me felicito y felicito a los valencianos por este grandioso proyecto, cuyos productos serán fabulosos para las tres regiones hermanas, siempre abandonadas y olvidadas de los gobernantes. Hago extensivas mis felicitaciones a esa Sociedad emprendedora de este magno proyecto, que tantas bendiciones recibirá de unos y otros.

Alejandro Serrano.



D. Alejandro Serrano, redactor corresponsal en Madrid de "El Pueblo", de Valencia.

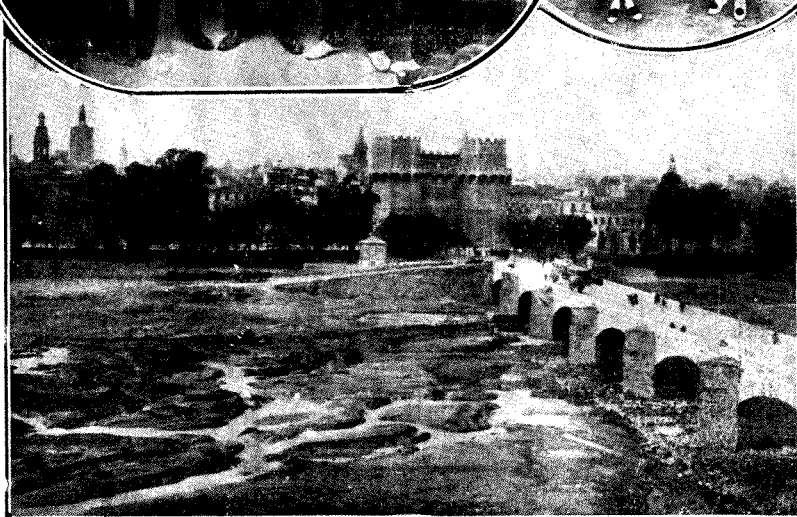
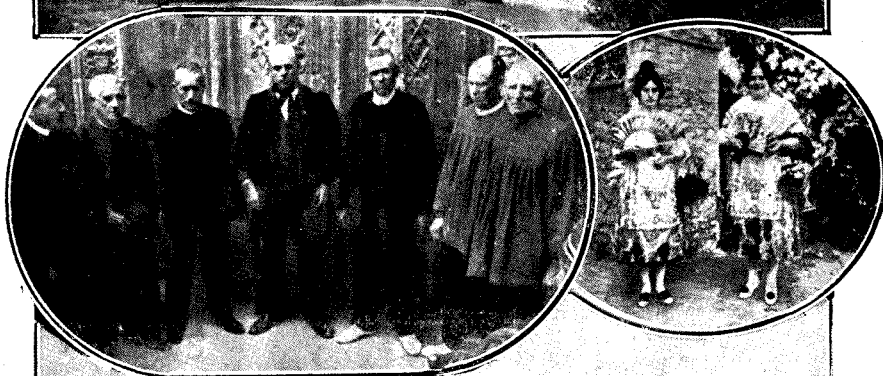
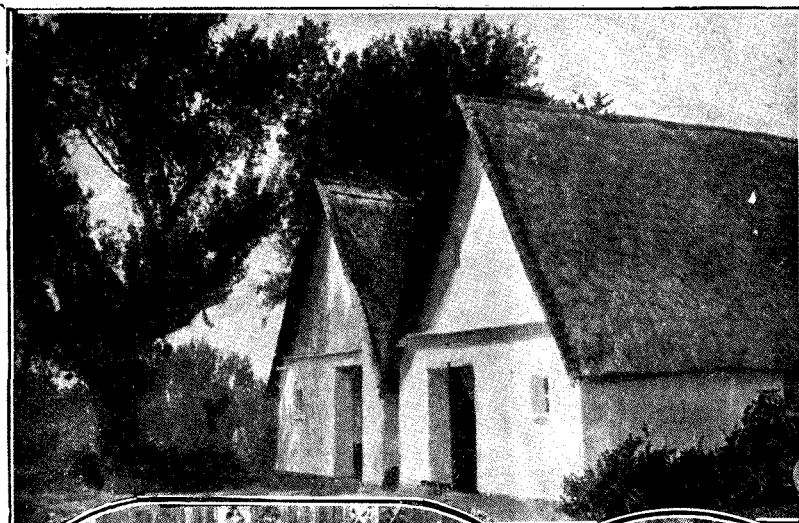
MOSAICO BAYARRI

El pavimento más higiénico, más limpio y de mayor riqueza de colores.
Solidez absoluta.—Extensa colección de dibujos

MODELOS Y DIBUJOS REGISTRADOS
PRIMER FABRICANTE DE ESTE ARTÍCULO

RICARDO BAYARRI

MOTIVOS VALENCIANOS



En toda la Huerta valenciana se ven esas típicas barracas, rodeadas de vegetación espléndida. El curioso Tribunal de las Aguas, que ordena y vigila el riego de la Huerta, ha terminado una de sus interesantes reuniones, celebradas en el pórtico de la Catedral. Hermosas valencianas, vestidas típicamente, esperan al novio, con el que asistirán a las clásicas fiestas. He aquí uno de los hermosos puentes sobre el Turia, visto desde la Alameda. Al fondo la ciudad, con su "Micalet" y las Torres de Serranos.

HOTEL INGLÉS

PROPIETARIO:
PASCUAL PUCHOL

VALENCIA
TELEFONO 652

PALACE HOTEL VALENCIA

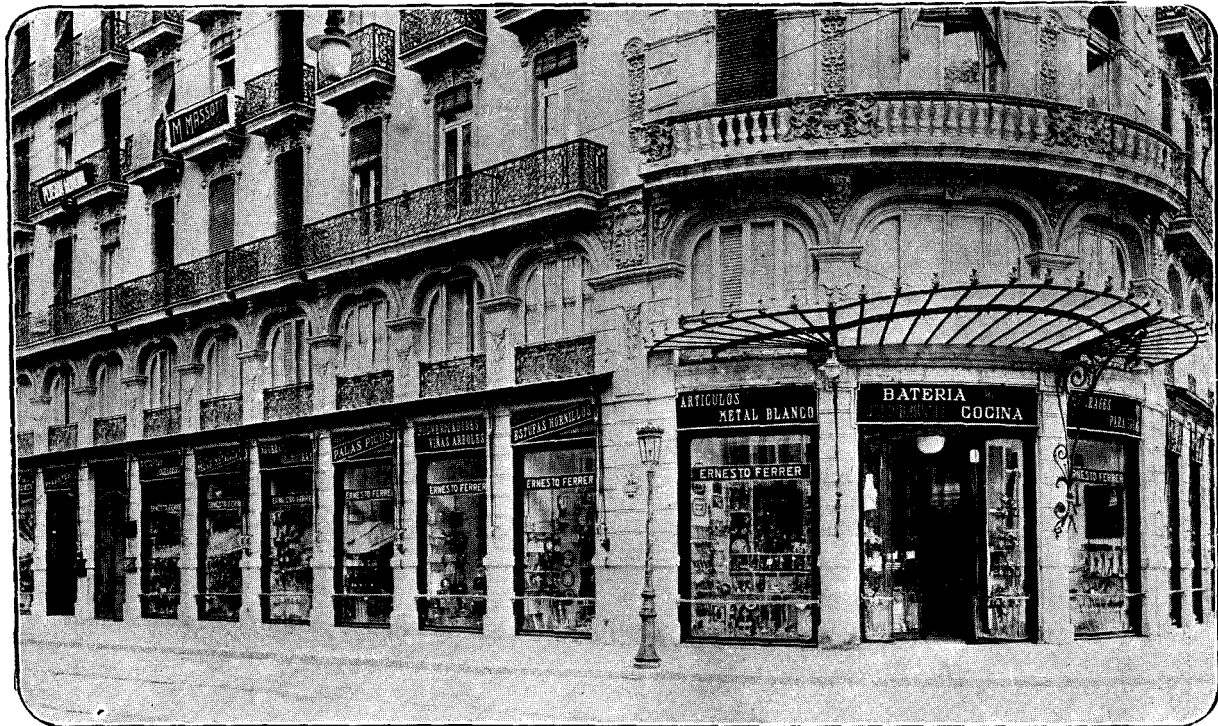


GRAN CONFORT

150 habitaciones * 40 con cuarto de baño
El preferido por los señores turistas
Comedor el más espacioso de la ciudad, sala de fiestas
Cenas Americanas * Tés Dansants

Dirección telegráfica: PALACETEL

ERNESTO FERRER, S. A. ALMACENES DE FERRETERÍA Y BATERÍA DE COCINA



Barcas, 2, VALENCIA (España)

De todas las vías imaginadas entre Madrid y el Mediterráneo, la de la gran pista es la primera. Con ella empezará a realizarse nuestro sueño de valencianos. La electricidad fraternal acumulada entre las dos grandes regiones nacionales, al huir

mies castellana y el rico filón minero de Cuenca, inexplorada, llevará también a la meseta la ruta marina, abierta a todos los progresos.

Porque conozco el corazón gigante y el amor a su tierra de ese valenciano ilustre y generoso de



D. José Aparicio Albiñana, Director de "La Voz Valenciana".



D. Manuel G. Domingo, Redactor Correspondal en Madrid de "La Voz Valenciana".

por ese admirable alambre humano que ha de ser la pista, será, sin duda, uno de los más grandes acontecimientos de la vida española.

José Aparicio Albiñana.

* * *

La autopista Madrid-Valencia puede ser la realización del supremo sueño de Castilla, de esa Castilla austera y fuerte, que si tuviera el mar—como decía Vicente Espinel—tendría todo.

Esa autopista, que dará al litoral levantino la

D. José Aparicio Albiñana, sé por anticipado que su periódico, "La Voz Valenciana", ha de ser la primera trinchera donde todos los que defendemos y sentimos tan bella y patriótica causa podamos atracar como bravos y caer—si posible fuera una caída bajo la zarpa de la envidia y de la maniobra—como héroes.

Devotamente todo para Madrid, Cuenca y Valencia. Devotamente con la devoción, bajo su bandera inviolable, del soldado de filas.

Manuel G. Domingo.



EDITORIAL SEMPERE

MARTÍ CC - VALENCIA

DIRECTOR LITERARIO: F. AZZATI

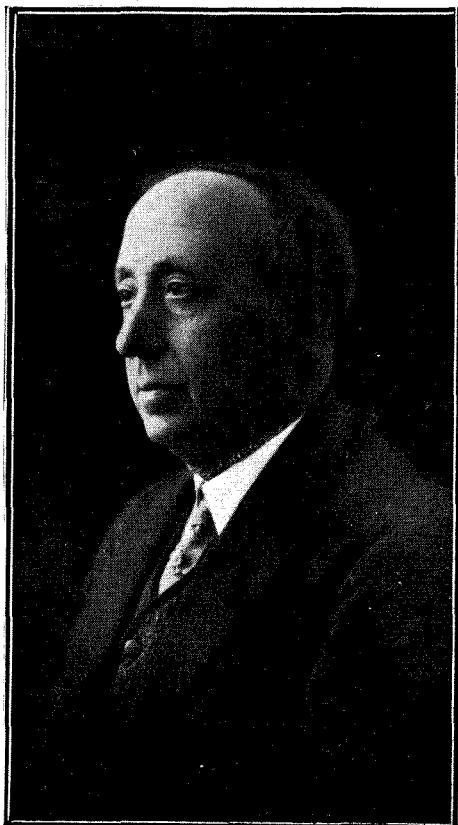
LOS MEJORES LIBROS DE LOS MEJORES AUTORES:

PIRANDELLO - DOSTOIEVSKI - WELLS - SAM. BUTLER
EUG. D'ORS - ARAQUISTAIN - RAMÓN G. DE LA SERNA

Pídase nuestro Catálogo general

SUEÑOS Y REALIDADES

Los habitantes de las bellas, ricas y apenas conocidas—y por ello inexplotadas—regiones que habían las aguas de los ríos Tajo, Júcar, Cabriel y Turia y sus numerosos afluentes, en las provincias de Madrid, Cuenca y Valencia, acuciados por legítimos anhelos de redención de campos y hogares, soñaban desde hacía muchos años en el alborar de un día de engrandecimiento de su agricultura, su industria y su comercio por la apertura de carreteras y vías férreas, que pusieran en comunica-



D. Gil Roger Vázquez.

ción directa su comarca con los grandes centros consumidores, que, a cambio de los frutos y manufacturas que aquélla les remitiese, le serían enviados otros productos de que carece y que se encuentran abundantemente en las grandes urbes.

Este sueño, cuya morbosidad llegó a su grado máximo en los primeros años de la guerra mundial, debido a los repetidos anuncios de construcción del ferrocarril directo Madrid-Valencia, tuvo el más triste y desconsolador despertar con el fracaso de las dos subastas del citado camino de hierro, que había obsesionado a madrileños, conqueneses y valencianos.

Reducidos, por este cruel latigazo del destino, a la impotencia, y ante el respeto a los intereses creados (¡como si los que han de crearse no me-

recieran el mismo respeto!), contrajeron mis buenos paisanos su vida de honrada mediocridad a seguir en el secular abandono de sus rientes valles y abruptas montañas, cultivando pobremente sus plantíos y explotando misérrimamente sus frutos, sus productos mineralógicos, su riqueza pecuaria y arbórea, y sólo dándose cuenta de que eran españoles cuando el agente del Fisco tocaba a sus puertas o cuando el pregonero anunciaba por calles y plazas el llamamiento de la Patria a los mozos de villas y lugares para coger las armas, mantenedoras de la integridad del territorio y la paz interior del reino.

Así pasaron los años, hasta que un día la Prensa periódica trajo a estos rincones valencianos la sorprendente noticia telegráfica de haber firmado el excelentísimo señor ministro de Fomento una Real orden declarando concesionario de los estudios de una carretera-pista, denominada "Madrid-Cuenca-Chelva-Valencia", al excelentísimo señor marqués de Argelita, declaración que vió la luz pública en la "Gaceta" oficial del día 8 de enero del año que está expirando.

Asombro, ¡qué digo asombro!, estupefacción, alegría inmensa, causó la noticia en los amargados espíritus de estos mis sufridos conciudadanos.

¿Una carretera-pista de asfalto, amplia y sólida, que cruzará en plazo breve sus verdes majuelos y sus grises olivares?

¿Una calzada de gigantescas proporciones, que convertirá sus aldeas y caseríos en suburbios de Madrid y de Valencia?

¡Imposible! Esto era otro sueño como el del "directo", y no, no querían sumirse en él.

Pero la realidad, siempre inexorable, así para el bien como para el mal, ha venido a convencer a todos de que la construcción de la carretera-pista Madrid-Cuenca-Chelva-Valencia no es un sueño.

En efecto: anunciada está para este mes la presentación del proyecto, debidamente terminado. Esto hecho, y previa su indudable aprobación por la Superioridad, se procederá a la construcción de esta obra de titanes, que colocará a España al nivel de las grandes potencias europeas y americanas, y que centuplicará el intercambio interior, acabando con las Hurdes levantinas y castellanas, que también, como en Extremadura, tienen asiento en estas nuestras regiones del Centro y Mediodía de la Península.

La autopista Madrid-Cuenca-Chelva-Valencia se hará, porque ella ha de ser la redención de extensos territorios castellanos y valencianos, porque será una nueva ejecutoria del poderío español, y porque el Gobierno actual siempre piensa y siente en grande cuando de la resolución de problemas beneficiosos para el país se trata, y en éste, tan interesante en todos sus aspectos, seguramente se aprestará a defender con esforzada y justiciera mano una obra de emancipación regional y de honor nacional.

Gil Roger Vázquez.

Chelva, 12-XII-927.

La autopista Madrid-Valencia es una obra por cuya realización debemos trabajar todos los que admiramos y amamos a esta región valenciana.

Su construcción aproximará, tanto espiritual

fácil exportación de los productos de su huerta, base primordial de la riqueza de la región.

Por estas razones y otras muchas ventajas que se podrían citar, hago votos fervientes por la pronta realización del magno proyecto de la autopista.

Julián Peña.

* * *

Desde que se anunció la construcción de la pista Madrid-Valencia por Cuenca sentí verdadero entusiasmo por este proyecto, por los grandes beneficios que ha de reportar a las tres capitales y a la gran zona que cruza, y que, sin duda, se convertirá en importantes explotaciones de riqueza fo-



D. Julián Peña, Ingeniero de Minas y Director de la Hidroeléctrica Española de Valencia.

como económicamente, a Valencia con la capital de la nación y las comarcas que ha de atravesar, facilitando el turismo, que, bien fomentado, puede ser una magnífica fuente de ingresos, haciendo que, tanto por los españoles como por los extranjeros que visitan la nación, sea conocida Valencia y su región como es digna de serlo.

Este conocimiento de Valencia y su región traerá consigo el conocimiento de su riqueza e industria, favoreciendo, por lo tanto, su desarrollo e incremento.

No solamente se conseguirá con la autopista el fomento del turismo, sino que, por la rapidez de las comunicaciones que se podrá alcanzar con los medios actuales de locomoción, se conseguirá una

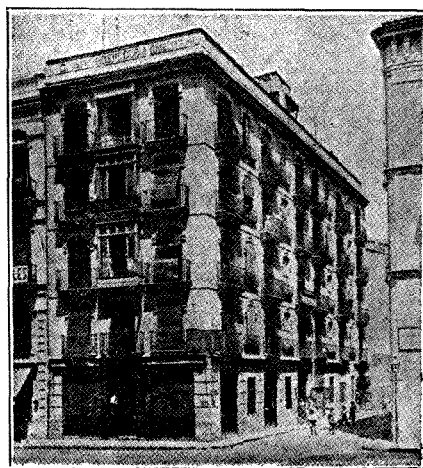


D. Vicente Maiques, Presidente de la Cámara de Comercio de Valencia.

restal, minera y agrícola, que acrecentará nuestra economía, pudiéndose emplear muchos brazos que hoy atraviesan una situación difícil.

Es de desear que esto sea pronto un hecho.

Vicente Maiques.



Hotel Restaurant ORIENTAL

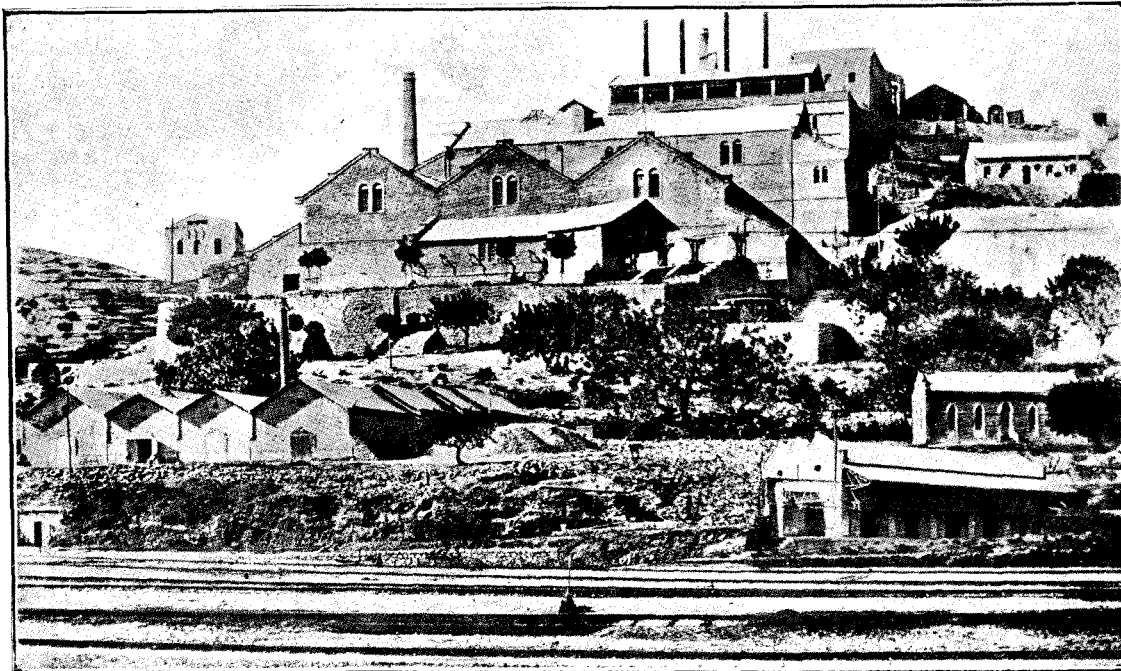
Director-Propietario: **JULIO GUERRERO**

SITUADO EN EL SITIO MÁS CÉNTRICO Y CONCURRIDO DE LA CIUDAD.—HABITACIONES CON AGUA CORRIENTE Y CUARTO DE BAÑO TODAS EXTERIORES.—EL PREFERIDO POR LOS TURISTAS, POR SU SERVICIO DE CUBIERTOS DESDE 3,50 PTAS. EN ADELANTE Y EXTENSO MENÚ A LA CARTA.—PENSIÓN COMPLETA, DESDE 8,50 PESETAS EN ADELANTE.

Pascual y Genis, 7, y Sagasta, 1, VALENCIA. (España.)

COMPañÍA VALENCIANA DE CEMENTOS PORTLAND, S. A.

VALENCIA: Pascual y Genis, 18.-España - Teléfono n.º 1914 - Dirección telegráfica: RAFF



Vista parcial de la fábrica en Buñol.

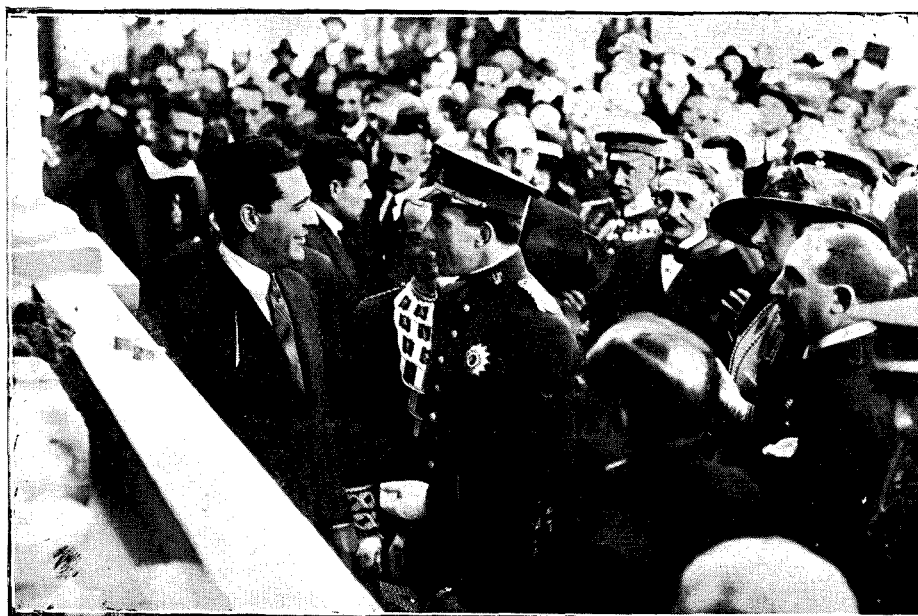
SUPER-RAFF

Cemento de alta resistencia

CAL HIDRAULICA

PUZO-RAFF

Cemento especial para obras marítimas



Visita de los Reyes a una instalación de la Fábrica de Cementos RAFF, donde son recibidos por el gerente, D. José Serratosa, y alto personal de la Compañía.

LAS PROVINCIAS

DIARIO DE VALENCIA

BOUSCRIPCIÓN EN VALENCIA: 2 PTAS. AL MES. RESTO ESPAÑA: 9 PTAS. TRIMESTRE

NÚMERO SUELTO: 10 CÉNTIMOS.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: MAR. 29. - APARTADO DE CORREOS 198.

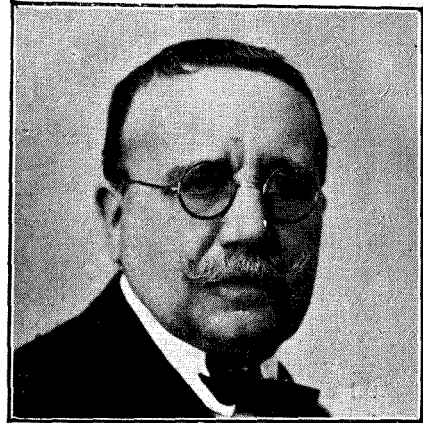
La apertura de la autopista Madrid-Valencia señalará para nuestra hermosa ciudad una fecha gloriosísima, ya que mediante ella sus copiosas fuentes de riqueza hallarán anchos cauces que conduzcan los productos de la tierra y de la industria por todos los ámbitos de la Península, y los lleven en tales condiciones de economía y de rapidez que ello sea bastante para resolver el gravísimo conflicto que se avecina de una superproducción, que hoy por hoy no puede nuestro comercio de exportación consumir.

Considerando, por tanto, la empresa de la construcción de dicha autopista de una importancia trascendentalísima para Valencia, ya no sólo en el aspecto consignado, sino también por el incremento que tomaría su puerto, todo cuanto se haga por llevarla a feliz término ha de parecernos poco.

El director de "Las Provincias"

T. Llorente Falcó.

Diciembre de 1927.



D. Teodoro Llorente, Director de "Las Provincias", de Valencia.



Importante revista de Cuenca, dirigida por don Julián Velasco de Toledo.

El interés que ha despertado la Pista

Algunos de los telegramas recibidos de Valencia

Valencia agradece su saludo, y felicita al Consejo que V. E. preside por haber ultimado el proyecto de la autopista. Todos los valencianos ponen sus esperanzas en esa obra, que ha de poner en comunicación directa la ciudad con el centro de España, hoy apartado de ella por las deficientes concesiones ferroviarias. Si llevarais a cabo ese proyecto que acabáis de presentar, realizaríais una obra que convertiría Valencia en la primera ciudad de España y aseguraríais el porvenir de toda la región central de la Península. Acercando el mar a ella realizaríais obra eminentemente patriótica. Esperamos con ansia el comienzo de los trabajos.

El Marqués de Sotelo.

* * *

Acuso recibo su atento telegrama, haciendo votos por pronta realización del gran ideal Autopista Madrid-Valencia, a cuya obra cooperará esta Cámara con verdadero entusiasmo.

Presidente Cámara Agrícola Valencia.

* * *

En nombre del Ateneo Mercantil, felicítote efusivamente con motivo presentación proyecto autopista, expresándole nuestra gratitud por su atento telegrama.

Mariano Gómez.

El puente de carretera más largo del mundo

De la revista de Buenos Aires "La Construcción Moderna" recogemos una porción de datos interesantísimos sobre la construcción del gigantesco puente que en los estrechos de Carquínez, en la boca de la bahía de San Francisco de California, se ha construido recientemente, representando esta colosal obra un verdadero acontecimiento en los anales de la ingeniería de Caminos y Canales, que pasará a la posteridad como uno de los mayores rasgos de audacia tenidos en la construcción de carreteras.

Se trata de un puente colgante que tiene una longitud total de 1.366 metros, siendo, por tanto, el de mayor longitud del mundo, pues excede en tamaño al puente de la isla Blackvell, en Nueva York, que sólo tiene 1.135 metros, y que era el más largo del mundo, hasta que ha sido construido éste. Le llaman el puente de Carquínez, y se extiende desde la orilla del norte, o sea la llamada del Vallejo, hasta la orilla sur, o lado de Coockett, de los estrechos de Carquínez, teniendo una elevación sobre el nivel del agua de 41 metros, altura suficiente para que puedan pasar por bajo los buques de mayor tamaño.

Este puente está sostenido por tres torres centrales, cuya anchura es de 45,72 metros, por 56,38 de altura, a contar desde el piso del puente, sosteniendo cada torre dos brazos de 152,40 metros de longitud cada uno. La anchura o firme del puente es de 9,15 metros, siendo sobradamente suficiente este carril para el peso simultáneo de tres camiones, cuando menos.

Dadas las proporciones de tan inverosímil construcción, los cimientos empleados para que sobre ellos descansen los gigantesco estribos del puente ha sido preciso llegar hasta el lecho de rocas, construyendo enormes ataguías y siendo necesario hundir colosales monolitos a gran profundidad, hasta llegar a la roca, en el fondo de los estrechos.

Fué inaugurado el 21 de mayo pasado, siendo el propio presidente Coolidge quien, desde la residencia de la Casa Blanca, dió la señal oportuna, por medio de un manipulador telegráfico, a una distancia de 4.800 kilómetros, a cuya señal los gobernadores de los Estados Unidos que habían concurrido a la ceremonia hicieron la apertura oficial del puente al tránsito, como respuesta a la señal telegráfica dada por el presidente.

Este fantástico puente de carretera, que, como ya digo, es el más largo del mundo, sirve para establecer la línea de conexión en la carretera del Pacífico, estableciéndose por vez primera la vía de carretera continua a todo lo largo del Océano Pací-

fico, desde Canadá hasta Méjico, mientras que antes era preciso atravesar los valles del interior de California para poder hacer este recorrido en automóvil, el que no estaba exento de peligros. El cálculo aproximado, según las estadísticas, de la circulación que alcanzará esta nueva carretera, se eleva a la cifra de 1.200.000 automóviles al año.

En las obras realizadas para levantar las seis pilas del puente se ha empleado tal cantidad de hormigón, que sería suficiente para construir con él una docena de grandes edificios de los que se utilizan en Nueva York para oficinas, y con el acero gastado habría también suficiente para la construcción de tres rascacielos de treinta pisos cada uno; la madera utilizada en los andamios y moldes que se construyeron daría sobradamente para la construcción de trescientas casas de cinco pisos cada una. El costo de este fantástico puente se aproxima a los 50 millones de pesetas, dándonos una idea aproximada de la grandiosidad de esta obra los datos que anteceden y los que a continuación consignamos.

La costumbre seguida corrientemente en esta clase de construcciones es la de utilizar grúas de puente para ir colocando en su sitio las vigas de acero, avanzando la obra del puente conforme las vigas se van colocando en su lugar; pero este caso requería métodos excepcionales, y la Compañía constructora, que lo ha sido la American Bridge Company, así como los ingenieros designados para las obras del puente de Carquínez, convinieron poner en práctica métodos nuevos de construcción, dividiendo en cinco secciones la construcción del puente.

Primero construyeron un tramo muy largo, o sea el acceso, que principia desde la carretera del Estado, encima del Crockett; después hicieron un tramo central, que fué montado sobre un pilotaje de hormigón colocado en el centro del estrecho; el tercer tramo fué el del Vallejo, que parte desde las crestas de las colinas situadas en la parte norte de los estrechos, quedando entre los extremos de los dos accesos y el tramo central dos espacios de 137 metros de largo cada uno.

Para cubrir estos espacios se armaron en la orilla los dos tramos de 137 metros cada uno, reduciéndose el problema a transportarlos en pontones hasta el sitio que a cada cual correspondía debajo de la parte de puente ya construída, a fin de elevarlos después hasta la altura de 41 metros, uniéndolos a los tramos ya terminados.

Para conseguir esta ascensión tuvieron necesidad de crear un complicadísimo sistema de contrapesos,

para lo cual idearon llenar de arena cuatro enormes cajones de hierro de $3,96 \times 3,96 \times 6,40$ metros cada uno, representando, por tanto, cada cajón 200 toneladas de peso. Estos cajones fueron sujetos en unos cables de acero de 63 milímetros, que pendían, a su vez, de unas poleas de acero colocadas en los extremos de los dos accesos, así como también del tramo central, y engancho el otro extremo de los cables al tramo que se había de elevar, se fueron enrollando los cables en una serie de tambores combinados, y las cajas deslizándose lentamente hacia el fondo del estrecho, sirviendo su peso para elevar en el aire el tramo de 137 metros completo.

Uno de estos tramos quedó suspendido en el aire, fuera de las barcasas que lo sostenían, a las dos y veintisiete minutos de la tarde, comenzando la maniobra para elevarlo, y a las tres y quince se colocaba el último tornillo, habiendo invertido, por tanto, en elevarlo a 41 metros y colocar todos los tornillos de consolidación cuarenta y ocho minutos solamente, teniendo en cuenta que cada tramo de 137 metros pesaba 750 toneladas.

Otro de los detalles más salientes de esta construcción es los cuatro kilómetros aproximadamente que tienen los dos tramos de carretera que dan acceso al puente, los que constituyen el trabajo más grande de movimiento de tierras que se ha realizado en las obras de caminos en California, pues ha sido necesario hacer la excavación de 250.000 metros cúbicos de tierra para construirlos. En el extremo meridional del puente se construyeron 2.900 metros de carretera, que dan acceso al puente, y en el extremo del norte, 1.280 metros. Para construir los 2.900 metros del acceso meridional hubo necesidad de hacer una excavación de 207.000 metros cúbicos de tierra, quedando enormes terraplenes, pues uno de los tajos que se hicieron, próximo a la entrada del puente, fué de 152 metros de largo por 32 de profundidad y 30 de anchura, representando la tierra que se extrajo de este corte unos 83.000 metros cúbicos.

La tierra extraída de esta enorme excavación se utilizó para nivelar el terreno, haciendo con ella terraplenes, uno de los cuales tiene 16,25 metros de altura. La tierra se fué distribuyendo por capas

de 30 centímetros, y luego se iba aplanando, empleando camiones, tractores y aplanadoras, con el fin de hacerlo suficientemente sólido para usar el camino inmediatamente después de terminado, sin temor a destrozos y hundimientos.

Para hacer estas excavaciones utilizaron un equipo pesado, consistente en dos tractores Caterpillar del modelo 30, dos excavadoras Koehring de motor de gasolina y una brigada de camiones-volquetes. Los tractores Caterpillar prestaron un buen servicio, pues fueron empleados para trasladar las excavadoras, sacar del barro en los días lluviosos los camiones cargados, y retirarlos después del borde del terraplén, en el cual se iba volcando todo el material extraído de la excavación, así como también para remolcar la explanadora que endurecía el terreno.

Uno de los contratiempos más serios con que tropezaron los contratistas fué en un período lluvioso, que nadie esperaba por la época en que se presentó, y precisamente faltando ya poco tiempo para terminar el plazo fijado de entrega de las obras, lo que les obligó durante algún tiempo a llevar los trabajos con tres turnos de obreros y a vencer innumerables dificultades, porque este tiempo tan desfavorable ocasionó una porción de derrumbamientos, quedando el suelo tan encharcado, que las maniobras de los camiones se hacían imposibles, consiguiendo vencer esta dificultad grave recurriendo a los tractores Caterpillar, que arrastraban los camiones cargados a través del suelo pantanoso, sacándolos de todos los pasos difíciles, lo que les permitió trabajar incluso lloviendo para cumplir el contrato establecido.

Son muchas las enseñanzas que pueden sacarse de estas construcciones, y sobre todo porque sirven de estímulo para preocuparse de la construcción de buenos caminos, por dificultades que éstos presenten, en la seguridad de que su rendimiento será siempre remunerador, y si en otras naciones se realizan obras que aquí nos parecen inverosímiles, ¿por qué nosotros no podremos construir la Pista Madrid-Valencia, que tan inmensa riqueza ha de movilizar? No hay duda de que querer es poder, y éste es el lema que debe tener Valencia.

¡ESTÓMAGO!

Curación de todas sus enfermedades con el

GASTRÓFILO DEL DR. GREUS

TENIA O SOLITARIA

Completa expulsión antes de dos horas con el

MATA-TENIAS DEL DR. GREUS

COMPLETAMENTE INOFENSIVO

Pídase en farmacias y en la antigua del Dr. GREUS (Sucesor F. García Guzmán), Plaza de Santa Catalina, 4.—VALENCIA (España)

“Auto Pista Madrid-Cuenca-Valencia, S. A.”

Constituida por escritura pública ante el Notario del Ilustre Colegio de esta corte D. José Toral y Sagristá, el 13 de Mayo de 1927.

Fundada por el Comité iniciador y concesionario de la carretera-pista directa Madrid-Valencia.

Primera que se constituye en España a este fin

DOMICILIO SOCIAL: Avenida de Pí y Margall, 5 - Madrid

ESTATUTOS

TITULO PRIMERO

Denominación, objeto, domicilio y duración de la Sociedad.

Artículo 1.º Con la denominación de “Autopista Madrid-Cuenca-Valencia”, se crea una Sociedad anónima, con sujeción a las leyes vigentes, Código de Comercio y demás disposiciones relativas a las Sociedades de la misma clase y con arreglo a las bases consignadas en los presentes Estatutos.

Art. 2.º Son objeto de la Sociedad:

1.º Poner en práctica la concesión condicionada que por Real decreto, publicado en la “Gaceta de Madrid” con fecha 8 de enero del año actual, otorgó el Estado al Comité iniciador y petionario, con el derecho de peajes y amparo en las leyes de expropiación por utilidad y necesidad pública, para construir y explotar por cuenta y a cargo de la iniciativa particular una carretera-pista directa propiedad de la Empresa, que, partiendo de Madrid y pasando por Cuenca y Chelva, venga a terminar en el puerto de Valencia denominado “El Grao”, cuya construcción de firme cementado y alquitranado será utilizada para el transporte de mercancías en general, de pasajeros y turismo, por medio del rodaje de goma o neumáticos, al estilo de las existentes en Norteamérica e Italia; en esta última denominadas “autoestradas”.

2.º Como consecuencia de dicha construcción, promover el adelantamiento y desarrollo de la producción de la tierra en todas sus diversas manifestaciones y aplicaciones, con inclusión de todas las formas de trabajo, de industrias y de riquezas que de aquéllas y de la ganadería se derivan, abando-

nadas hasta hoy por la falta de vías de comunicación en general.

3.º Implantar, construir o ceder en el recorrido de la citada pista solares o laterales disponibles, la urbanización en todas sus esferas y aspectos, la instalación de industrias, andenes, fábricas, talleres y, en general, cuanto tienda a facilitar el carácter que de amplia calle o avenidas hemos de dar al recorrido total de la pista, embellecida con paseos, arbolados, etc., etc.

4.º Fomentar, explotar o ceder los medios de transportes en general por los procedimientos más modernos, cómodos y económicos para la mayor afluencia del tráfico, pasajeros y turismo, como asimismo dotar a todo el trayecto de las necesidades, auxilios y electrificación consiguientes, facilitando por todos los medios a nuestro alcance poner en movimiento todas las riquezas ocultas y abandonadas por falta de comunicación con las demás provincias, creando valores positivos agropecuarios, industrias y comercios, explotaciones mineras, forestales, y levantando el espíritu de amor patrio, que destierra el trastorno social y la emigración, engendrada en la falta de trabajo y en la labor improductiva.

5.º Fomentar, explotar o ceder la explotación de depósitos o almacenes de mercancías producto de la tierra o industrias derivadas de ella, para hacerlas llegar al consumidor sin intermediarios ni gravámenes, principalmente en los productos de primera necesidad, y resolver por los medios a nuestro alcance los problemas de vital interés que dependan de la comunicación de los pueblos en cuanto se relaciona con el progreso y riqueza nacional.

6.º Las operaciones mercantiles, industriales y financieras que exijan el objeto social.

Art. 3.º La Sociedad tendrá su domicilio en Madrid, como Casa central, y sucursales, agencias, almacenes o depósitos y delegaciones en todas las capitales y pueblos importantes del recorrido, como en cualquier parte de España y del extranjero.

Art. 4.º La duración de la Sociedad será de noventa y nueve años, a contar desde la fecha de su constitución, en que dan principio las operaciones sociales, pudiendo prorrogarse por acuerdo de la Junta general ordinaria, no más tiempo que el necesario establecido por las leyes para la entrega al Estado de la Pista directa Madrid-Valencia.

TITULO II

Del capital social, acciones y obligaciones.

Art. 5.º Por el objeto especial de esta entidad, a base de la concesión del Estado que se determina en el párrafo 1.º del art. 2.º, primera obra que de su carácter se realizará en España, el capital social será ilimitado, fijándose para su constitución el inicial de "un millón de pesetas".

Art. 6.º El capital social estará representado por 2.000 acciones nominativas o títulos de a 500 pesetas cada una, de una sola serie.

Las acciones se cortarán de libros talonarios, irán numeradas correlativamente del 1 al 2.000, y llevarán la firma del presidente del Consejo de Administración del Consejero-Delegado y del Director-Gerente, y el sello en seco de la Sociedad.

Con los mismos requisitos se expedirán a los accionistas resguardos provisionales y canjeables en su día por los títulos definitivos.

Art. 7.º El capital social podrá ser aumentado, bien por creación de nuevas acciones, bien por emisiones de obligaciones al poseer bienes y garantías sociales.

Art. 8.º El 50 por 100 del capital social que queda suscrito en este acto, desembolsando el 25 por 100 el actual Consejo de Administración, fundadores de esta entidad y quedando en cartera el restante 50 por 100 del capital social, para que, en igual cuantía de desembolso, sea puesto en circulación cuando lo acuerde el Consejo; no pudiéndose verificar nuevos desembolsos de capital suscrito sin haber transcurrido, por lo menos, seis meses del primero, y previo aviso al accionista con un mes de anticipación.

Por el deber de ciudadanía en el progreso de España, y por el alto espíritu de moralidad y altruismo que anima al Comité iniciador y concesionario, fundador de esta entidad, estiman que no deben echar cargas ni gravámenes sobre los beneficios que como intereses puedan corresponder a los accionistas por la aportación de capital, y rechazan todos los beneficios que por la entidad pudieran corresponderles, no existiendo, por tanto, "acciones liberadas".

Art. 9.º Pueden ser accionistas los españoles, los extranjeros y las personas jurídicas.

Art. 10. Las acciones son indivisibles, y la Sociedad no reconoce más que un propietario, individual, o colectivo, por cada acción, entre tanto sean nominativas.

Art. 11. Todo propietario de acciones está obligado a someterse a la escritura de fundación de la Sociedad, a los efectos de la misma y a los acuerdos de la Junta general, legalmente convocada y constituida.

Art. 12. Las acciones que, habiendo pagado algún dividendo, no satisfagan los restantes en la forma que determina el art. 8.º, el Consejo de Administración podrá acordar la anulación de los títulos o resguardos correspondientes, publicándose en la "Gaceta de Madrid" y disponiendo la expedición de otros nuevos con los mismos números para su enajenación, quedando a favor de la Sociedad los dividendos pasivos satisfechos por los accionistas morosos, pudiendo además utilizar el procedimiento que señala el art. 164 del Código de Comercio.

Art. 13. Para las acciones, obligaciones y demás títulos extraviados regirán las disposiciones vigentes y designadas en el Código de Comercio.

Art. 14. La transmisión de las acciones se harán siempre con intervención de Agentes de Cambio o Corredor de Comercio, o Notario, el cual certificará de la identidad de las personas entre quienes se efectúa la operación.

En el acto de la transferencia se expresará la obligación a que el cedente queda sometido, conforme al art. 164 del Código de Comercio, no considerándose perfeccionada dicha transferencia ni surtirá efecto alguno hasta hallarse debidamente inscripta en el correspondiente registro de la Sociedad.

Art. 15. Las transmisiones por causa de muerte se harán constar en el Registro, luego que acrediten de un modo cumplido, a juicio del Consejo, su calidad de heredero, legatario o donatario, y la adjudicación, en su caso, de las acciones de que se trate.

Los herederos o acreedores de un accionista no podrán exigir, por ningún concepto, la retención ni la intervención de los bienes de la Sociedad, ni pedir la división o venta judicial, ni mezclarse en nada absolutamente de su administración, debiendo atenerse para ejercitar sus derechos a lo que arrojan los inventarios sociales y a las resoluciones de las Juntas generales.

Art. 16. Cuando las acciones lleguen a ser al portador, se entenderán transmitidas con la simple entrega del título. En este caso, la Sociedad reconocerá como accionista al tenedor de la acción.

Art. 17. Cada acción da derecho a una parte proporcional de la masa social y en reparto de utilidades.

Art. 18. La Sociedad podrá emitir obligaciones al portador con interés fijo y amortizaciones determinadas, garantizadas con las propiedades, obras, rendimientos y demás valores que pertenezcan a la Sociedad, como asimismo con otras garantías de Empresas, del Estado, Ayuntamientos y Diputaciones, que sola y exclusivamente serán prestadas para la construcción y explotación de la Pista directa Madrid-El Grao (Valencia) por Cuenca-Chelva, interviniendo en su administración, si así lo desean, el Estado, Ayuntamientos y Diputaciones.

Art. 19. La emisión de obligaciones se llevará a efecto a propuesta del Consejo de Administración, mediante resolución de la Junta general extraordinaria de accionistas que a este efecto deberá convocarse por el Consejo.

Art. 20. La Junta general determinará la cuantía de la emisión y la de los títulos que la representen, el carácter simple o hipotecario de las obligaciones, el interés y el plazo de amortización.

Corresponderá al Consejo de Administración señalar la fecha en que las obligaciones creadas hayan de ser puestas en circulación, el tipo de emisión de las mismas y la forma y plazos en que los suscriptores hayan de efectuar el pago, si no se negociaren al contado.

Art. 21. Pudiendo ser accionista, como se determina en el art. 9.º, los extranjeros, o pactar con ellos cualquier inteligencia financiera o de fondos depositados, se ampararán en el art. 169 del Código de Comercio.

TITULO III

Del gobierno y administración de la Sociedad.

Art. 22. El gobierno y administración de la Sociedad corresponde:

- a) A la Junta general de accionistas.
- b) Al Consejo de Administración.

a) De la Junta general de accionistas.

Art. 23. La Junta general, constituida legalmente, representa a toda la Sociedad.

Art. 24. Pueden concurrir a las Juntas generales todos los accionistas.

Para tener voz y voto es necesario poseer dos acciones, por lo menos, siendo delegable en otro accionista el derecho de asistencia a las Juntas generales, bien por poder otorgado en forma, bien en carta dirigida al Presidente del Consejo cuando las acciones no estuvieran completamente desembolsadas.

En este caso, las personas que no tengan plena capacidad jurídica, las corporaciones o establecimientos públicos, los concursos, quiebras, testamentarias y abintestatos que tuvieran derecho de asistencia, podrán concurrir a las Juntas generales por medio de quien legalmente asuma su representación. Esta se acreditará documentalmente, a juicio del Consejo, tres días antes del señalado para la celebración de la Junta.

Art. 25. Cuando las acciones sean al portador, sólo tendrán derecho de asistencia a las Juntas generales los accionistas que las depositen en la Caja social diez días antes del señalado para la primera sesión. Para los que tuvieran depositadas sus acciones u obligaciones en un establecimiento de crédito, bastará que presenten el correspondiente resguardo, el que quedará en poder de la Sociedad hasta después de celebrada la Junta general.

Art. 26. La Junta general se reunirá en sesión ordinaria dentro del primer trimestre de cada año, en la fecha que señale el Consejo de Administración, y en sesión extraordinaria, siempre que el mismo Consejo lo crea necesario o lo soliciten ac-

cionistas que representen la mitad más una de las acciones en circulación.

La Junta quedará constituida en primera convocatoria, siempre que los accionistas presentes o representados reúnan entre todos la mitad más una de las acciones en circulación.

Cuando la Junta general haya de deliberar y resolver sobre cualquiera de los extremos o asuntos comprendidos en el art. 168 del Código de Comercio, se estará, en cuanto a su constitución, a lo que determina dicho precepto legal.

Art. 27. Las convocatorias para las Juntas generales se harán por acuerdo del Consejo de Administración, por medio de anuncio publicado en la "Gaceta de Madrid" con quince días de anticipación y en dos periódicos de los de mayor circulación de esta corte. Si no llegara a reunirse número suficiente, o sea el indicado para los respectivos casos en el artículo anterior, se hará una segunda convocatoria, y la Junta se celebrará dentro de los quince días siguientes a la primera, siendo válidas las deliberaciones o acuerdos tomados en esta última sesión, sea cual fuere el número de accionistas presentes o representados, no pudiendo discutir otros asuntos que los comprendidos en el orden del día de la primera.

Art. 28. La Junta será presidida por el Presidente del Consejo de Administración; en su defecto, por el Vicepresidente, y en ausencia de éstos, por el primer Vocal, formando parte de la Mesa, en calidad de escrutadores, los dos accionistas presentes que representen el mayor número de acciones.

Constituida la Mesa, se formará la lista de accionistas concurrentes, expresando el cómputo de votos que a cada uno corresponde, y si surgieran dudas o reclamaciones acerca del particular, serán resueltas por aquélla.

Art. 29. Sólo podrán asistir a las Juntas generales los accionistas que obtengan papeleta de asistencia expedida por la Secretaría. Los que la hayan obtenido tendrán derecho a informarse de la marcha social durante los ocho días que precedan al señalado para la celebración de la Junta general y en la forma que determine el Consejo de Administración.

Art. 30. Los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de votos de los presentes y representados; cada dos acciones da derecho a un voto, sin que pueda ningún accionista emitir más de cinco, sea cual fuere el número de acciones que posea o represente.

Art. 31. La Junta se ocupará únicamente de los asuntos que el Consejo de Administración le someta, y éste estará obligado a dar cuenta con su informe de las proposiciones que, firmadas por diez accionistas, por lo menos, y con ocho días de anticipación a la fecha de la celebración de la Junta, hayan sido presentadas.

La Presidencia, en vista de la índole de la proposición, podrá aplazar su discusión y votación para la próxima Junta ordinaria, o someterla a la deliberación de la en que sea presentada.

Art. 32. Para que existan acuerdos en las Juntas generales son necesarios la mitad más uno de los votos presentes y representados.

Los empates serán decididos por el voto de la Presidencia.

Las votaciones serán siempre nominales, exceptuándose únicamente las referentes a asuntos personales o elección de cargos, que han de ser secretas.

Art. 33. Las actas de las Juntas generales se extenderán en el Libro de Actas, y serán firmadas por el Presidente y el Secretario General, quedando inscritas en cada una la lista de los accionistas presentes y representados.

Los extractos y certificaciones de los acuerdos de la Junta general, extendidos con referencia al Libro de Actas, surtirán todos sus efectos legales si van suscritos por el Secretario del Consejo de Administración y visados por el Presidente y llevan el sello en seco de la Compañía.

Art. 34. El Secretario del Consejo de Administración ejercerá las funciones propias de su cargo en la Junta general de accionistas.

Art. 35. Corresponde a la Junta general de accionistas en sesión ordinaria:

1.º Elegir los accionistas que han de formar el Consejo de Administración.

2.º Deliberar acerca de la Memoria respectiva a la situación de la Sociedad que presentará anualmente el Consejo.

3.º Examinar y resolver lo que proceda sobre las cuentas y balances, y acordar, en vista de los mismos, el reparto de los beneficios obtenidos, al mismo tiempo que al Consejo de Administración se le asignará, sin alteración en lo sucesivo, los beneficios anuales que por su desempeño debe percibir.

4.º Conceder al Consejo de Administración las facultades que, para casos no previstos, estime oportuno, y nombrar, cuando lo estime necesario, una Comisión glosadora o inspectora que revise las operaciones de la Sociedad, a cuyo efecto, y por el tiempo que determine la Junta, estarán a disposición de dicha Comisión todos los libros, balances y documentos de la Sociedad.

5.º Acordar lo procedente sobre todas aquellas cuestiones que no se consignan especialmente en estos Estatutos y no sean de la exclusiva competencia del Consejo de Administración.

Art. 36. Corresponde a la Junta general en sesión extraordinaria:

1.º La modificación de los presentes Estatutos.

2.º El aumento o reducción del capital social.

3.º La emisión de obligaciones simples o hipotecarias.

4.º La disolución anticipada o la prórroga de la Sociedad.

5.º La fusión de la Compañía con otra u otras.

6.º La realización de aquellos asuntos que, no siendo de la competencia de la Junta en sesión ordinaria, le someta el Consejo de Administración o accionistas, con arreglo al art. 31 de estos Estatutos.

b) *Del Consejo de Administración.*

Art. 37. El Consejo de Administración se compondrá de cinco miembros como *mínimum* y veinte como *máximum*, elegidos de entre los accionistas por la Junta general de accionistas.

Aunque la elección de Consejeros corresponde a la Junta general de accionistas, esto es, sin perjuicio de lo prevenido en el art. 41 de estos Estatutos.

Art. 38. Para formar parte del Consejo de Administración es necesario que sus miembros tengan plena capacidad jurídica y poseer veinte acciones inscritas a su nombre con tres meses de antelación a la fecha en que sean elegidos, las que depositarán, como garantía de su gestión, en la Caja social, hasta que sean aprobadas las cuentas relativas a las operaciones en que hubiese intervenido, acciones que mientras sean Consejeros son intransferibles.

El Comité iniciador y concesionario, fundador de esta entidad, a la que aporta la concesión del Estado para la construcción de la Pista y derechos de peaje detallado en el art. 2.º, apartado 1.º, de estos Estatutos, adquiere el derecho de formar parte del Consejo de Administración desde la constitución de la Sociedad, por la misma duración de los demás Consejeros, y cuyos cargos ratificará la Junta general.

Para la mayor confianza de los accionistas en la dirección y administración de los negocios de la Sociedad, formarán parte del Consejo de Administración una representación del Estado, Ayuntamientos y Diputaciones de las provincias que constituyen el recorrido de la Pista, miembros del Consejo de Administración que no estarán obligados al cumplimiento de los requisitos exigidos a los accionistas y Consejeros, y a quienes se les reconocerán los mismos derechos que a los demás Consejeros respecto a los beneficios que en su día fueran acordados por la Junta general ordinaria.

Art. 39. Los accionistas que se hallen en descubierto con la Sociedad por obligaciones vencidas, no podrán ser del Consejo de Administración, como tampoco simultáneamente dos o más accionistas colectivos de una misma Sociedad mercantil.

Art. 40. Durante el primer quinquenio formarán el Consejo de Administración los accionistas designados al constituir la Sociedad, sometiéndose a la aprobación de la Junta general en su primera reunión, respetándose lo establecido en derecho por el párrafo segundo del artículo anterior respecto a la intervención de las autoridades.

Art. 41. Si ocurriera alguna vacante de consejero antes de que comience la renovación del Consejo, ocupará el último lugar, completándose el número de éstos con un accionista designado por el Consejo de Administración entre los que reúnan las condiciones indicadas en el art. 38.

En igual forma se cubrirán las vacantes que hubiere después de transcurrido el primer quinquenio; pero los nombramientos deberán ser confirmados en la sesión más próxima de la Junta general.

Y en igual forma también, el Consejo podrá, en cualquier momento que lo juzgue oportuno, completarse hasta el número máximo de vocales que establece el art. 37, si los que lo constituyen no llegaren a ese número.

Art. 42. El Consejo, en tanto obre dentro de los Estatutos y de los acuerdos de la Junta general, representa a la Sociedad, y sus acuerdos obligan a los accionistas.

Art. 43. Los consejeros sólo quedan obligados al buen desempeño del mandato que reciben, y no contraen, por lo tanto, ninguna responsabilidad personal mancomunada ni solidaria por razón de las operaciones sociales en que intervengan, mientras se ajusten a estos Estatutos, a los acuerdos de la Junta general y a la legislación vigente.

Art. 44. El Consejo de Administración designará de entre sus miembros un Presidente, un Vicepresidente, que sustituirá a aquél en los casos de ausencia o enfermedad; a falta de ambos, desempeñará sus funciones el Vocal a quien corresponda por orden de número, nombrándose también un Secretario General y un Consejero-Delegado, este último de entre los Vocales.

Art. 45. El Consejo de Administración se renovará cada cinco años, bien en su totalidad o en parte, pudiendo ser reelegido, como asimismo el Presidente y el Vicepresidente.

Art. 46. El Consejo de Administración se reunirá en el domicilio social, por convocatoria del Presidente, por lo menos en la primera decena de cada mes, y además las veces que sean necesarias para la buena marcha de la Sociedad.

Art. 47. Para que el Consejo quede válidamente constituido es necesario la presencia de la mitad más uno de sus miembros, y sus acuerdos se tomarán por mayoría de los presentes, decidiendo, en caso de empate, el voto de la Presidencia.

Nadie podrá votar por poder en las reuniones del Consejo.

Las actas de cada Sesión se extenderán en el Libro de Actas correspondiente, autorizadas con la firma del Presidente y del Secretario General.

Los extractos y certificaciones de los acuerdos del Consejo, expedidos por el Secretario con referencia al libro de actas donde consten, visados por el Presidente y sellados con el de la Sociedad, harán prueba para todos los efectos legales.

Art. 48. El Consejo de Administración no percibirá retribución alguna, por lo menos durante el tiempo que se invierta en la construcción de la Pista y ésta se encuentre en disposición de su total explotación en lo referente al derecho de peaje, retribución o beneficio que por el concepto de administración acordará la Junta general ordinaria primera que se celebre.

El Consejo está investido de los más amplios poderes para la gestión y administración de los negocios de la Sociedad; en su consecuencia, le corresponde:

1.º Formar los reglamentos que fueren necesarios para la ampliación de estos Estatutos y el régimen interior de la Sociedad y modificarlos cuando lo juzgue conveniente.

2.º Proponer a la Junta general extraordinaria de accionistas la emisión de obligaciones simples o hipotecarias, y creadas que sean éstas, acordar la fecha, cuantía y tipo de la emisión.

3.º Resolver todo lo referente a las proposiciones que hayan de hacerse para arriendos, compra-venta de terrenos, propiedades rústicas y urbanas, ceder derechos de explotación, concertarlos con otra entidad o personas, vender, comprar, y, en general, de cuanto convenga a los intereses de la Sociedad.

4.º Acordar el establecimiento de sucursales, almacenes, depósitos de mercancías, estaciones, andenes, fábricas y todo cuanto se relacione con la Pista en su general explotación y administración; nombrar comisionados, corredores, depositarios y corresponsales de la Sociedad, tanto en España como en el extranjero.

5.º Determinar las condiciones generales de las compras y ventas en sus diferentes aspectos, comisiones, fianzas y toda clase de operaciones a que se dedica y dedicare la Sociedad.

6.º Nombrar y separar al Director-Gerente, señalando su sueldo y obvenciones; nombrar y separar a todo el personal técnico, o aumentar éste si fuere necesario, señalando su sueldo y obvenciones, como asimismo nombrar y separar a todo el personal en sus diferentes categorías en construcción de la Pista, personal de entretenimiento y explotación de la misma.

7.º Previo informe del Director-Gerente, nombrar y separar a todos los empleados y subalternos de la Sociedad de la Sección administrativa, encargados, jefes y operarios a que dé lugar la explotación en general, señalando su sueldo, jornales y gratificaciones.

8.º Convocar a las Juntas generales ordinarias y extraordinarias.

9.º Formar la Memoria que con la cuenta general de operaciones se ha de presentar anualmente a la Junta general.

10.º Fijar provisionalmente los dividendos activos que hayan de repartirse a los accionistas.

11.º Acordar la adquisición o construcción de los edificios en que haya de establecerse la Sociedad, sus almacenes, depósitos, estaciones, andenes, dependencias, instalaciones y cuanto del total recorrido de la Pista dependa, como igualmente la compra de toda clase de muebles y enseres y cuantos desembolsos sean necesarios para dichos objetos.

12.º Fijar los gastos de administración y explotación.

13.º Tratar, contratar y resolver cuantas operaciones de créditos y empréstitos se establezcan o puedan establecerse con el Estado, Diputaciones, Municipios y Empresas particulares.

14.º Disponer, cobrar y pagar de los fondos sociales, llevando la firma para la saca de los Bancos el Presidente, y en su ausencia, el Consejero-Delegado.

15.º Autorizar previamente la comparecencia de la Sociedad en los Juzgados y Tribunales, ya como actora, ya como demandada.

Las anteriores facultades no son limitadas, sino simplemente enunciativas.

El Consejo tendrá la plenitud de funciones que se determinan en el párrafo inicial de este mismo artículo para el gobierno y administración de la Sociedad, salvo en aquello que la ley o los presentes Estatutos sometan a la competencia de la Junta general.

Art. 49. El Consejo de Administración podrá delegar en todo o parte de sus poderes en cualquiera de sus miembros, en otro accionista o en persona ajena a la Sociedad.

c) *Del Consejero-Delegado.*

Art. 50. El Consejero-Delegado no podrá ser otro que un miembro del Consejo de Administración, cuya misión es la de inspeccionar el desenvolvimiento ordinario de las operaciones de la Sociedad en la Casa central, inspeccionar los trabajos de construcción y explotación, y cumplir aquellas órdenes que el Consejo de Administración le transmita, dando cuenta del cumplimiento de su misión en las reuniones del Consejo, siendo el objeto de esta intervención ofrecer la mayor garantía al Consejo de Administración y, en general, a los accionistas; esto aparte de la intervención concedida y que ejercerán las representaciones del Estado, Diputaciones y Municipios de las provincias que comprende el recorrido.

En caso de ausencia o enfermedad del Consejero-Delegado, será sustituido por otro miembro del Consejo, previo acuerdo de éste, teniendo el designado las mismas facultades que el que sustituye interinamente.

d) *Del Secretario General.*

Art. 51. Son deberes del Secretario General:

1.º Asistir a las Juntas generales de accionistas y a las reuniones del Consejo de Administración, y extender y firmar sus actas, como también expedir, por orden y con el V.º B.º del Presidente del Consejo de Administración, certificación literal o relación del contenido de dichas actas.

2.º Trasladar a quien corresponda los acuerdos de la Junta general y del Consejo de Administración, como asimismo emitir los informes que reclame el Presidente del Consejo de Administración.

3.º Redactar toda clase de documentos y Memorias sobre asuntos de la Sociedad.

4.º Arreglar y custodiar el Archivo, entregando por inventario y bajo recibo al Director-Gerente los documentos que le pidiere, formando también la plantilla del personal de Secretaría y Archivo, y sometiéndolas a la aprobación del Consejo.

5.º Llevar el Registro general de las acciones y autorizar las inscripciones que en él se hagan.

6.º Cumplir las demás obligaciones que le señalen estos Estatutos y las instrucciones que le comuniquen al Consejo; y

7.º La enfermedad o ausencia del Secretario General motivará interinamente su sustitución, acordada por el Consejo, que deberá recaer en un miembro del mismo.

e) *Del Director-Gerente.*

Art. 52. El Director-Gerente, que puede ser un miembro del Consejo, como también persona ajena a éste, tendrá a su cargo la gestión de todos los negocios de la Sociedad, siendo el jefe superior de las oficinas y estando también bajo su dirección todos los servicios administrativos, con sujeción al reglamento y a los acuerdos del Consejo.

El Director-Gerente autorizará los contratos que se celebren a nombre de la Sociedad; llevará toda la correspondencia oficial; formará todos los ingresos; propondrá al Consejo de Administración todas las medidas que considere oportunas en interés y beneficio de la Sociedad; informará acerca de las condiciones de los aspirantes y empleados

de las oficinas, personal en general de construcción y explotación que los ingenieros o técnicos propongan a éste, previos informes de los jefes administrativos e ingenieros, respectivamente, y tendrá aquellas atribuciones que, además de las de su cargo, le sean dadas por el Consejero-Delegado, acordadas por el Consejo de Administración.

Art. 53. El Director-Gerente asistirá a las reuniones del Consejo, en las que tendrá voz consultiva.

Art. 54. Sólo en los casos de urgencia tal que las necesidades del servicio en general no den lugar, sin detrimento de los intereses de la Sociedad, a esperar la reunión o resoluciones del Consejo, podrá el Director-Gerente admitir empleados para las oficinas y en los departamentos y dependencias de la explotación, y disponer por sí mismo algún gasto que no esté consignado en el presupuesto o distribución de fondos, siempre que no exceda de 2.500 pesetas, dando cuenta de ello al Consejo en la próxima reunión.

Art. 55. En los casos de ausencia o enfermedad sustituirá al Director-Gerente, interinamente, el Consejero o empleado que designe el Consejo de Administración.

Art. 56. El Director-Gerente, mientras desempeñe el cargo, no estará sujeto a reelección.

En el caso de que por imposibilidad física o negligencia en el desempeño de su cargo estime conveniente sustituirle el Consejo de Administración, podrá acordar su suspensión provisional, previo aviso, en el último caso, con treinta días de anticipación, dando cuenta en su día a la Junta general, que resolverá en definitiva, previa formación de expediente y oído al interesado.

Que en el caso de que el Director-Gerente, renunciara al cargo, deberá avisar al Consejo de Administración con treinta días de anticipación a la fecha de su cese, haciéndose responsable solidario de cuantos perjuicios experimenten los intereses de la Sociedad antes de que el Consejo le expida un certificado acreditando la escrupulosa entrega del cargo y cuantos intereses y contabilidad llevaba aparejado su desempeño.

TITULO IV

Año social, inventario, balance y cuentas.

Art. 57. El ejercicio principiará el día 1 de enero y terminará el día 31 de diciembre de cada año.

Al final de cada semestre se formará la cuenta de Inventario general, y el Balance se cerrará el día último de cada año y se someterá al examen de la Junta general de accionistas.

A este Balance acompañará el Consejo una Memoria referente a las operaciones realizadas y al estado de la Sociedad.

En 31 de diciembre de cada año se cerrarán las cuentas del ejercicio económico finalizado.

Art. 58. El Balance anual, después de aprobado por la Junta general de accionistas, se publicará en la "Gaceta de Madrid", en el "Boletín Oficial" de la provincia y en la Prensa local diaria; con respecto a esta última, si así lo acordara el Consejo de Administración.

TITULO V

Distribución de utilidades y Fondos de reserva.

Art. 59. Se entenderá por utilidades el producto líquido que resulte luego de cubiertas todas las cargas y amortizaciones que afecten al desenvolvimiento social y explotación general, cuyo saldo son las utilidades repartibles.

Dichas utilidades se repartirán en la siguiente forma:

1.º Diez por ciento con destino al Fondo de reserva, hasta que éste sea igual al veinticinco por ciento del capital social.

2.º Diez por ciento al Fondo de previsión, para el pago de intereses y amortizaciones de las obligaciones o cédulas hipotecarias que al ponerse en su día en circulación conviniera amortizar en mayor número de las convenidas a retirar; y

3.º El ochenta por ciento de los accionistas. De esta última porción podrá deducirse, por acuerdo del Consejo de Administración, la cantidad que éste considere conveniente para formar un fondo de reserva extraordinario. Dicha resolución sólo podrá adoptarse cuando los beneficios repartibles entre los accionistas cubran el seis por ciento del capital desembolsado y del primer Fondo de reserva.

También se deducirá de este ochenta por ciento la parte que de los beneficios sociales señale en cada ejercicio la Junta general de accionistas para retribución del Consejo de Administración.

Art. 60. El Fondo de reserva extraordinario se destinará a aumentar el dividendo anual de los accionistas cuando las utilidades repartibles no alcancen al seis por ciento a que se refiere el párrafo anterior.

Aparte de estas limitaciones, los fondos de reserva podrán ser empleados por el Consejo en las mismas operaciones que el capital social.

Art. 61. Una vez amortizados todos los títulos u obligaciones o cédulas hipotecarias que se crearon para la construcción de la Pista, serán adquiridas por la Sociedad las acciones que constituyeron el capital inicial al fundarse esta Sociedad, cuyos valores serán adquiridos con los beneficios sociales, de acuerdo con lo establecido en el artículo 166 del Código de Comercio.

Art. 62. Una vez amortizados todos los valores en general que se emitieron por la Sociedad y cubiertas todas las atenciones generales de la explotación, serán propietarios, y se distribuirán entre sí, hasta la entrega de la Pista al Estado, el capital y los intereses o beneficios, las Diputaciones y Ayuntamientos de las provincias comprendidas en el recorrido de la Pista, en cuyo caso estas Corporaciones destinarán el cinco por ciento del capital percibido y el diez por ciento de los intereses de aquél a remediar las atenciones de la Beneficencia provincial y municipal en sus respectivas jurisdicciones.

Art. 63. El pago de los dividendos activos se hará semestral o anualmente, según acuerde el Consejo de Administración.

Art. 64. Se considerará prescrito en favor de la Sociedad todo dividendo cuyo pago no se reclame a los cinco años de ser exigible.

TITULO VI

De la prórroga, disolución y liquidación de la Sociedad.

Art. 65. En la Junta general ordinaria del año último social se acordará si debe prorrogarse o no la duración de la Sociedad, pues esta prórroga sólo se efectuará para consumir los noventa y nueve años de explotación del derecho de peaje de la concesión aportada por el Comité iniciador y concesionario, cuya propiedad, y al final de dicho plazo, pasará a ser propiedad del Estado.

Art. 66. Si el capital de la Sociedad quedase reducido a la cuarta parte antes de transcurrir el término señalado en el art. 4.º, se convocará a Junta general de accionistas para que resuelva si la Sociedad ha de continuar o cesar en sus operaciones.

Art. 67. Cuando en cualquiera de los dos casos mencionados en los dos artículos anteriores se acordara la disolución de la Sociedad, cesará ésta en sus operaciones desde la fecha a que al efecto señale.

La Junta general, a propuesta del Consejo de Administración, fijará las bases de la liquidación y designará uno o más liquidadores. Podrán éstos, previo acuerdo de la Junta general, transferir a otra Sociedad los derechos y obligaciones de ésta.

La Junta general de accionistas conservará durante la liquidación las mismas facultades que le corresponden conforme a estos Estatutos, examinará y aprobará, en su caso, las cuentas de los liquidadores.

Desde el momento en que éstos den comienzo a su gestión cesarán los poderes conferidos a los Consejeros y demás mandatarios de la Sociedad.

Art. 68. Hasta que se hayan terminado todas las liquidaciones de la Sociedad, no podrá hacerse la distribución del Haber social sin tener reservada una cantidad igual al importe de las obligaciones pendientes.

Art. 69. Transcurridos cinco años desde la fecha de la liquidación definitiva, se considerarán caducadas y sin ningún valor las acciones y las obligaciones emitidas por la Sociedad que no se hubieren presentado para reclamar el capital, beneficios e intereses correspondientes, y su importe será distribuido entre los accionistas que hayan comparecido.

TITULO VII

Disposiciones generales.

Art. 70. En los casos de pérdidas o extravíos de los títulos provisionales o definitivos de las acciones u obligaciones, se publicará el hecho en los periódicos oficiales y en dos de los diarios de mayor circulación, por dos veces consecutivas, con intervalo de diez días del uno al otro anuncio, y no presentándose reclamación antes de transcurridos quince días, a contar desde la inserción del último anuncio o edicto, se expedirá un duplicado del título o resguardo extraviado, quedando anulado el primero y exenta la Sociedad de toda responsabilidad respecto al mismo. También se expe-

dirá un nuevo resguardo o título en sustitución del que se presente deteriorado, el cual será recogido y anulado.

Art. 71. Los accionistas, por el solo hecho de serlo y en cuanto se refiere en sus relaciones con la Sociedad, se entenderán expresamente sometidos a los Juzgados y Tribunales de esta Corte, con renuncia de cualesquiera otros fueros que pudieran corresponderles.

Declaración final.

La Sociedad anónima "Autopista Madrid-Cuenca-Valencia", que en este acto se constituye, esencialmente española, e inspirada, según determinan sus Estatutos, para realizar una obra, primera en España y eminentemente nacional, que impulsa y crea nuevas riquezas, beneficiando de manera extraordinaria al Erario público, y que demuestra quedar desterrada toda idea de lucro ni beneficios, tanto el Comité iniciador y concesionario, fundador de esta Entidad, como rechazados también por el Consejo de Administración todo beneficio que en el desempeño de sus respectivos cargos había de corresponderles por la dirección y administración de los negocios, y por cuantas circunstancias se establecen de demostración patriótica y humanitaria, determinadas en el art. 62 de estos Estatutos, podrá solicitar del Estado todos aquellos privilegios que no sólo se establecen para la protección de la industria nacional, sino que también todas aquellas excepciones de tributos y privilegios que, a juicio del Consejo de Administración, deban solicitarse del Estado, Diputaciones y Municipios, que resten las cargas o gastos, tanto como para la construcción de la Pista citada, como para beneficio de los valores puestos en circulación por la Entidad en sus diferentes aspectos.

Madrid, 13 de mayo de 1927.—El Presidente del

Consejo, **El Marqués de Argelita**.—El Secretario General, **Manuel Vázquez Quirós**.

* * *

COMENTARIO IMPORTANTE

Es nuestro deber hacer resaltar algunos de los artículos de los anteriores Estatutos sociales, que no sólo son dignos del mayor elogio para el Comité iniciador y fundador de la Entidad, por su singular redacción, sino porque principalmente demuestran el desprecio a toda finalidad de lucro y beneficios para los que con el mayor entusiasmo y decisión se sacrificaron y sacrifican en favor de la obra proyectada y, por consecuencia, en defensa de los accionistas. Entre otros, son dignos de destacarse los siguientes:

1.º Artículo 8.º, párrafo 2.º, en el que los fundadores de la Entidad "no se reconocen acciones liberadas" ni ninguna clase de valores a su favor, siendo los aportadores de la concesión del Estado, como Comité iniciador de la proyectada obra.

2.º Artículo 38, párrafo 3.º La administración general de la Entidad estará intervenida, además de por el Consejo de Administración, por un control del Estado, Diputaciones y Municipios, nombrado por estas Corporaciones de las provincias de Madrid, Cuenca y Valencia; pues nuestro deseo es hacer las mayores garantías al capital en el desenvolvimiento económico de la Entidad.

3.º Artículo 59. En la distribución de los beneficios anuales queda demostrado que los fundadores de la Entidad, o sea el Comité iniciador y concesionario, no percibe en absoluto beneficio alguno por las utilidades en los ejercicios anuales, muy de tener en consideración, porque tampoco disfrutaban de acciones liberadas ni del más insignificante lucro social.

