

LA CAMPANA DE HUESCA. — Dibujo de Parcerisa

# ARAGÓN

AGOSTO, 1937

# ZARAGOZA

SINDICATO DE INICIATIVA Y PROPAGANDA DE ARAGON

Plaza de Sas núm. 7, bajo

HABITANTES DE ZARAGOZA: 200.000

INTENSO CIELO AZUL ★ EL CRUCE FERROVIARIO MÁS IMPORTANTE DE ESPAÑA

## PRINCIPALES FIESTAS QUE SE CELEBRAN

*Fiestas del Pilar.* — Octubre. — Estas tradicionales fiestas, que se celebran en honor de la Santísima Virgen del Pilar, imagen la más venerada de España, tienen la mayor resonancia y unen a la devoción de los creyentes, como marco atrayente, su carácter típico de homenaje a la jota, el canto regional, y un variado programa de festejos populares. Destacan la procesión del Pilar (día 12); el magnífico y único en su género Rosario (día 13), corridas de toros.

*El Salón Internacional de Fotografía.* — General-

mente coincide con el periodo de las fiestas del Pilar. Su éxito es mundial. Acostumbran a pasar de dos mil las obras expuestas.

*San Valero.* — Día 29 de enero. — Patrón de Zaragoza. Fiesta local.

*Semana Santa.* — Estas fiestas atraen a grandes núcleos de los pueblos de la región, pues se celebra con toda la magnificencia del culto católico la notable procesión del Viernes Santo. Las catedrales cuelgan durante estos días sus magníficas series de tapices.

## MONUMENTOS Y LUGARES ARTÍSTICOS

*Catedrales.* — Nuestra Señora del Pilar. — Catedral de este nombre donde se venera la sagrada imagen. Cúpulas pintadas por Goya y los Bayeu. Esculturas de Ramírez y Salas. Retablo mayor de Forment (hoy no es visible por las obras de consolidación). Valiosísimo joyero.

*La Seo.* — Catedral dedicada al culto del Salvador. Construida de 1119 a 1575, sobre el emplazamiento de una mezquita. Muros y cúpulas mudéjares. Riquísimo tesoro. Retablo mayor en alabastro siglo xv. Obra maestra de fama mundial. Horas de visita a los dos templos, de 10 a 12 y de 15 a 16.

*San Pablo.* — Estilo ojival. Torre mudéjar. Altar mayor de Forment. Tapices dibujados por Rafael (se exhiben durante la Semana Santa).

*Cripta de Santa Engracia.* — Magnífica portada plateresca de los Morlanes. En la cripta sepulcros cristiano-romanos (siglo iv) y reliquias de los Innumerales Mártires.

*Lonja.* — Renacimiento aragonés. Año 1558. Joya de la arquitectura regional. Magnífico alero.

*Audiencia.* — Severo edificio del siglo xvi; espléndidos salones con magníficos artesonados. En la Capilla bellísimo crucifijo en madera policromada (siglo xvii).

*Escolapias.* — Fachada bello ejemplar de barroco en ladrillo; en el interior techos por Claudio Coello.

*Casa de los Pardo.* — Bello edificio del siglo xvi con hermoso patio típico de la arquitectura aragonesa.

*Murallas romanas.* — Son visibles las que hay en el convento del Sepulcro en la ribera del Ebro.

*Rincón de Goya.* — Situado en el Parque de Buena Vista. Se construyó en el centenario para poner fotografías de las obras del gran artista aragonés y una pequeña biblioteca de obras referentes a Goya.

*Universidad.* — Fundada por Pedro Cerbuna. En el mismo edificio están instalados el Instituto de Segunda Enseñanza y la Escuela del Magisterio. La biblioteca que ocupa la antigua capilla tiene una bóveda de complicadas nervaduras del siglo xvi. También se guardan unos doce tapices renacentistas y barrocos.

*Facultad de Medicina y Ciencias.* — Soberbio edificio mezcla de arte moderno y renacimiento aragonés.

*San Felipe.* — Ecce-Homo, estatua de Picart, siglo xv. Estatuas de los apóstoles, de Ramírez, tallas policromadas del xvii.

*San Miguel.* — Torre mudéjar, retablo de Forment y Yoli; pinturas de Luzán.

*San Gil.* — Torre mudéjar; estatuas de Ramírez.

*Antigua Zaragoza.* — Debe visitar el turista el rincón de la Ciudad que se extiende desde la Catedral de La Seo por el Arco del Deán, calle de Palafox, Plaza del Reino, barrio del Boterón, Convento del Sepulcro, calle de Don Teobaldo, iglesia de la Magdalena, con su torre mudéjar.

## MUSEOS, BIBLIOTECAS Y ARCHIVOS

*Museo Provincial de Bellas Artes.* — Plaza de Castelar. — Contiene Arqueología, Pintura y Escultura. Abierto todos los días de 10 a 13. — Entrada, 0'50 pesetas persona. Jueves y domingos, entrada libre.

*Museo Comercial.* — Plaza de Castelar. — Planta baja del Palacio de Museos. — Abierto de 10 a 13 y de 15 a 18. — Domingos, de 10 a 13. — Entrada libre.

*Museo Etnográfico "Casa Ansotana".* — Plaza de Castelar. — Planta baja del Palacio de Museos. — Abierto de 10 a 13 y de 15 a 18. — Entrada 0'50 pesetas. Los domingos, 0'25 solo por la mañana.

*Castillo de la Aljafería.* — Mezquita árabe siglo xi. Grandiosos artesonados. Abierto de 10 a 11'15 y de 15 a 17. Entrada con permiso militar.

*Biblioteca Provincial.* — Universidad Literaria. — Plaza de la Magdalena. — Abierta de 8 ½ a 13 ½. — Entrada libre.

*Biblioteca de las Facultades de Medicina y Ciencias.* — Plaza de Paraíso, núm. 1. — Abierta de 8 ½ a 13 ½. — Entrada libre.

*Biblioteca Popular.* — Escuela Industrial de Artes y

Oficios. — Plaza de Castelar. — Abierta los días hábiles de 17 a 21. — Entrada libre.

*Archivo Biblioteca del Ayuntamiento.* — Situado en las Casas Consistoriales (Plaza de la Libertad). — Considerado como uno de los primeros de España por la riqueza de fondos históricos que posee. — Abierto de 10 a 13. — Entrada libre.

*Biblioteca Galdeano.* — Situada en el piso principal de la Facultad de Medicina y Ciencias. Abierta al público de 3 ½ a 6 ½ los días hábiles.

*"Biblioteca Aragón".* — Instalada conjuntamente con la Biblioteca Paraíso en el Museo Comercial de Aragón. Plaza de Castelar. — Abierta todos los días de 10 a 13. — Entrada libre.

*Museo de tapices.* — Catedral de La Seo, entrada por la puerta llamada de San Bruno. Series de tapices de las catedrales, de los siglos xv, xvi y xviii y mientras duren las obras del Pilar, aquí se guarda la silla del coro, obra renacentista de subido valor. Visita, de 10 a 12 todos los días no festivos. Entrada, 2 ptas.

# Banco de Crédito de Zaragoza

**CAPITAL: 12.000.000 de pesetas**

Cámara  
acorazada.  
Cajas  
de  
alquiler  
desde  
25 pesetas  
anuales.  
Depósitos.  
Descuento  
de  
cupones



Moneda  
extranjera.  
Cuentas  
corrientes.  
Compra-  
venta.  
Giros.  
CAJA DE  
AHORROS,  
3 1/2 %  
ANUAL

Fundado en 1845 - Independencia, 30

Si necesita  
usted  
comprar

visite los Almacenes

## BARCELONA Y GARIN

Géneros de Punto,

Don Jaime, 32  
San Andrés, 11

Teléfono 4133 - Zaragoza

**AUTOMNIBUS RÁPIDOS**  
para  
**EXCURSIONES**  
FRANCISCO BERNA

Plaza del Teatro, 1 ZARAGOZA Teléfono 3037

**Chocolates ORÚS**

Reconocidos como los mejores del mundo  
por su pureza y fina elaboración

La Casa de más producción y venta de Aragón  
Elegancia en su presentación. Limpieza muy exquisita

Visite la Fábrica: es la mejor recomendación

**Fundador: JOAQUÍN ORUS**  
Fábrica montada para producir 10.000 K. diarios

**Fábrica de aparatos de Topografía**  
**Metallisteria**  
**Tornilleria**  
**Precintos**

**Amado Laguna de Rins**

S. A.

Apartado 239

ZARAGOZA

**Compañía**  
**Anónima**  
**de Seguros**

## “ARAGON”

Seguros contra incendios  
de edificios, industrias, co-  
mercios, mobiliarios, cose-  
chas, y en general, sobre  
toda clase de bienes

OFICINAS:  
Plaza de la Constitución

Apartado Correos 215  
ZARAGOZA



## Caja General de Ahorro y Monte de Piedad DE ZARAGOZA

INSTITUCIÓN BENÉFICO-SOCIAL, FUNDADA EN 1876

Inscrita en el Ministerio de Trabajo y Previsión según R. O. de 13 de diciembre de 1930 y sometida a su Protectorado e Inspección conforme al Estatuto de 14 de marzo de 1933

### OPERACIONES QUE REALIZA

LIBRETAS ORDINARIAS Y ESPECIALES  
LIBRETAS AL PORTADOR (Cuentas corrientes)  
IMPOSICIONES AL PLAZO DE SEIS MESES  
IMPOSICIONES AL PLAZO DE UN AÑO  
DEPÓSITOS DE VALORES, ALHAJAS, MUEBLES Y ROPAS  
COMPRA Y VENTA DE VALORES POR CUENTA DE SUS IMPONENTES  
PRÉSTAMOS SOBRE FONDOS PÚBLICOS  
PRÉSTAMOS HIPOTECARIOS  
PRÉSTAMOS SOBRE ALHAJAS

Las ganancias líquidas que la institución obtiene se destinan en un 50 por 100 a formar los fondos de reserva y fluctuación de valores y el resto o sea el otro 50 por 100 a sufragar obras benéfico-sociales que favorecen a gentes de las más modestas clases sociales, siendo preferidas entre estas, a las que tienen el carácter de imponentes del Establecimiento.

### Oficinas Centrales

San Jorge, 10, San Andrés 14 y Armas, 30

### Sucursales:

MADRID: Calle Nicolás M.<sup>a</sup> Rivero, 6

LOGROÑO: General Mola, 16 (Portales)

CALATAYUD: Plaza del General Franco, 10

## EN ZARAGOZA

### HOTEL

### EUROPA & INGLATERRA

Alfonso I, núm. 19 (antes Plaza de la Constitución, núm. 8)

Teléfono 1914

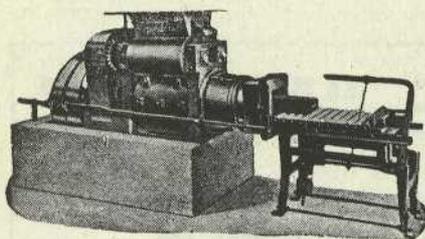
## HOTEL HISPANO-FRANCÉS

Recientemente restaurado — Confort moderno — Calefacción — Agua corriente

Cerdán, núm. 1  
Teléfono 4474

PRECIOS MÓDICOS

ZARAGOZA



**Fundiciones  
y construcciones  
mecánicas**

GALLETERA PARA LADRILLO HUECO, MAC'ZO, ETC., ETC.

**Hijos de Juan Guitart**  
S. I. —

San Agustín, n.º 5  
Teléfono n.º 1412  
**ZARAGOZA**

## RAMON TELLO

CASA FUNDADA EN 1820

FÁBRICA  
Barrio del Castillo, 175  
Teléfono 3139

SUCURSAL Y DESPACHO:  
Escuelas Pías, 63  
Teléfono 2262

## FÁBRICA DE BOINAS

MANUFACTURA GENERAL DE SOMBREROS

FÁBRICA DE GORRAS

**ZARAGOZA**



## Cementos Portland Zaragoza, S. A.

Fábrica en Miraflores, en plena marcha

Producción anual: 80.000 toneladas

Fraguado lento. Endurecimiento rápido. Altas resistencias iniciales, no igualadas por ningún otro cemento de los que se fabrican en España, lo que permite desencofrados rapidísimos

### Vía húmeda y hornos giratorios

Para suministros y condiciones de venta:

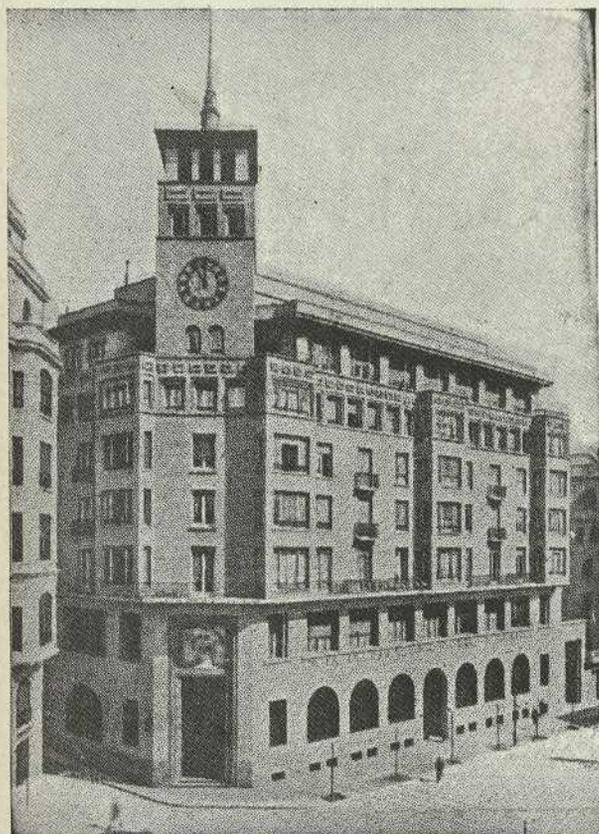
**Independencia, 30, 2.º centro**

Teléfono 14-27

Telegramas:

Telefonemas:

**Cementos - Zaragoza**



**Caja de Previsión Social de Aragón**

**Seguros Sociales**

Caja de Ahorros  
Dotes Infantiles

Imposiciones a plazo  
Libretas ordinarias  
Cuentas corrientes

### Posada de las Almas

La más renombrada de la cocina aragonesa

Salones para recepciones, bodas, bautizos, etc.

Pensión de 9 a 11 pesetas

**San Pablo, 22**

**Teléf. 1425**

LIBROS DE ARAGÓN  
ARTE - LITERATURA  
TEXTOS Y OBRAS DE  
CONSULTA PARA TO-  
DAS LAS CARRERAS.

LIBRERÍA

**Valero Gasca**

Coso, 31 - Apartado 164

Teléf. 37-83 - ZARAGOZA

**LICORES**

**LICOR MONASTERIO  
DE PIEDRA**

**ANIS  
LA  
DOLORES**

FABRICAS DE



ALCOHOLES

Vda de  
*R. Esteve Dalmases*

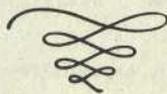
**CALATAYUD**

**HARINAS POR CILINDROS**

# S V M A R I O

Oración y trabajo, *Luis Mur*. — Pedro Cubero Sebastián (conclusión), *Hermanos Albareda*. — Estampa Zaragozana. *J. San Nicolás Francia*. — Bibliografía. — Eduardo Ibarra y Rodríguez, *Juan Moneva y Puyol*. El problema de la energía eléctrica en Aragón. *Segundo Lizana*. — Moratín en Zaragoza, *J. García Mercadal*. — La Virgen del Aguila, *Valentín Lostau*. — Una obra de Francisco Rizi, *Hermanos Albareda*. Las antiguas fondas y posadas, *Manuel Abizanda y Broto*. — Notas diversas, *F. de C.* — Índice geográfico informativo de los pueblos de Aragón.

INSTITUTO DE ECONOMÍA ARAGONESA. — Labor de las secciones. Ponencias.



EN LA PAZ COMO EN LA GUERRA LOS

## ALMACENES CATIVIELA

DON ALFONSO I, N.º 10

ZARAGOZA

OFRECEN

“LO MEJOR POR SU PRECIO”

TEJIDOS DE TODAS CLASES

ROPA BLANCA CONFECCIONADA

SASTRERÍA

CONFECCIONES

TAPICERÍAS

ALFOMBRAS



Revista Gráfica de Cultura Aragonesa

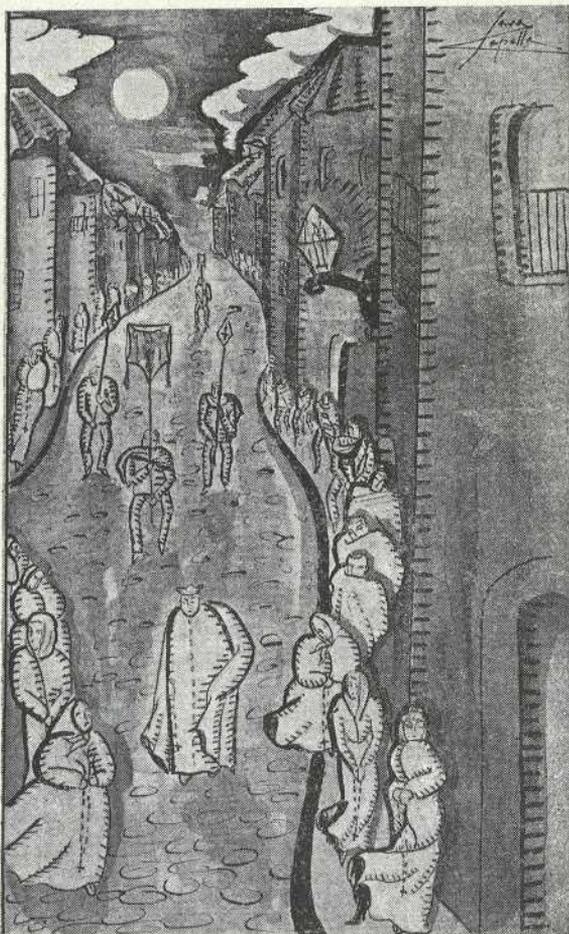
Dirección y Administración:

Plaza de Sas, 7, bajo

**SALUDO A FRANCO: ¡ARRIBA ESPAÑA!**

EVOCACIONES OSCENSES

## ORACIÓN Y TRABAJO



..... Las mujeres delante; los hombres detrás. El Sol quiere presenciar tan hermoso espectáculo y ríe asomando sus primeros rayos por el horizonte que no acaba de iluminarse.....

Es en esa hora incierta del crepúsculo matutino, en que las últimas tinieblas de la noche van ahuyentándose impulsadas por los primeros albores del amanecer que saluda al nuevo día. Las pocas luces que en sus farolas de cristal permanecen aún encendidas, están envueltas en un halo de neblina que apenas las deja alumbrar y en que imitando a la naturaleza, alargando y contrayendo alternativamente su débil llama, parecen luchar entre la vida y la muerte, consumidas ya las últimas gotas de petróleo.

La dinastía de los Bergua va abriendo los talleres en sus herrerías, y Redón, junto a casa de Carcos en la suya, quienes golpean frenéticamente sus respectivos yunques, luciendo rejas y azadas para que los labradores y jornaleros puedan ir a sus faenas del campo; en su concierto estridente, acompañales el cimbalico de la torre de San Lorenzo que repica furiosamente despertando a la vecindad y llamando a los fieles.

Van acudiendo a la parroquia del Santo, unos embozados en sus capas, otros envueltos en mantas de rayas blancas y azules; las mujeres, tapadas con mantones, parecen fantasmagoras que cruzan la plaza; en el interior del templo, sobre un altar frontero a la puerta, un candelero con vela amarillenta alumbraba débilmente haciendo oscilar las sombras de las figuras que van entrando, a las que da extrañas perspectivas.

No obstante la hora, nótase gran concurrencia. D. Raimundo Vilas, inquieto y menudo, se multiplica con celo prodigioso; se le ve que hace entrega de un estandarte en el que estuvo representada la Virgen del Rosario; luego enarbola unos altos faroles que también reparte, a la vez que va ordenando en dos filas a los fieles que procesionalmente comienzan a salir del templo. Las mujeres, delante; los hombres, detrás. El sol quiere presenciar tan hermoso espectáculo y ríe asomando sus primeros rayos por el horizonte que no acaba de iluminarse.

La voz grave del beneficiado don Andrés Lacostena comienza el Rosario, Rosario de la Aurora que desde hace numerosos años recorre triunfante las calles de la Ciudad. Acompañanle en sus saluciones a la Virgen, voces conocidas, entre las que destacan las de los hermanos Guillén y la del popular presbítero don Juan Latre y Garín, que a

la vez compone los villancicos y letrillas que se cantan y que va y viene entre las filas entonando y dando el comienzo de la oración a la larga concurrencia.

Tienen los directores tan admirablemente calculado el vario recorrido de las calles con la duración del rosario cantado, que el final de éste coincide siempre con la entrada de regreso al templo donde se celebra la primera misa del día al rayar el alba, que es mucho más frecuentada de lo que algunos pueden creer, dada la hora.

Digno es de ver y oír por las pinas y tortuosas calles de Huesca, a esas horas misteriosas en que la Naturaleza toda reposa tranquilamente, la solemne sencillez con que resuena el chillón *ora pro nobis* de las mujeres contestando

al grave *Regina Virginum* de los hombres, que desde hace tantos años viene oyéndose en nuestra Ciudad, sin más interrupción que la impuesta por la política torpe y equivocada de las dos nefastas repúblicas padecidas, que no supo hacer otra labor que dar al traste con las cosas tradicionales y típicas, con las costumbres que de antiguo caracterizan a un pueblo y simbolizan lo que son.

Huesca es cristiana y laboriosa; lo fué siempre, y las primeras muestras, los primeros vagidos de su actividad, los marca cantando a dúo el yunque y el cimbalico. Trabajo y oración.

(Dibujo de Sara Capella)

LUIS MUR.

## ARAGONESES ILUSTRES

# PEDRO CUBERO SEBASTIAN

### (CONCLUSIÓN)

**M**ENCIONA otra obra que lleva por título "Descripción general del mundo y notables sucesos... A la Santísima Virgen del Pilar de Zaragoza. Nápoles, por Salvador Costaldo, 1684" (4.º, 446 páginas), y añade que tradujo esta obra al toscano don Francisco de la Serna, aragonés, y se imprimió en Nápoles por Carlos Porsile en 1685, y que se trata de otro libro que el publicado en Valencia con título casi igual.

También trae Lattasa a un tal Antonio Cubero Sebastián, natural del Frasnó y contemporáneo y probable hermano de Pedro, personaje curioso, de grandes visiones económicas en pro de Aragón, que viajó largamente por España, y estuvo algún tiempo en el Brasil y que elevó dos memoriales a las Cortes (1678) y otro a la Diputación de Aragón para corregir el atraso en que nos hallábamos, y proponer que se nos agregara el puerto de Vinaroz, y orientar la corriente comercial de Burdeos y San Sebastián hacia nuestras tierras.

Estos datos testimonian que nuestro ilustre don Pedro estaba bien emparentado y de raza le venía el genio emprendedor.

La Enciclopedia Espasa trae todas las noticias mencionadas tomadas del Lattasa y añade la siguiente nota bibliográfica: "Adelung. Suppl. a Jöcher, Allgem. Gelehrten-Lexicon".

Y aquí quedan resumidos todos los datos que sabemos de nuestro personaje, que vivió de 51 a 56 años.

### Cómo se vivía en Rusia a fines del siglo XVIII

Nuestro viajero, observador de las costumbres, anota particularmente las de la gente rústica, que es con la que más convive en sus andanzas, y es curioso el testimonio imparcial del estado francamente troglodítico en que vivían las gentes del campo en Rusia en los años en que en el resto de Europa se alcanzaba un grado de refinamiento en las costumbres que no se ha superado.

Bueno será decir, aprovechando estas circunstancias, que la cultura del pueblo ruso no pasa de ser una fábula, en lo que se refiere a las artes plásticas. En arquitectura escasamente pasaron de construcciones en madera y de mediocres imitaciones de las iglesias bizantinas. No tuvieron nada parecido al Románico ni al Gótico, y el Renacimiento no le hizo huella alguna. A partir de Pedro el Grande (siglo XVIII) penetra la arquitectura europea llevada por italianos, franceses y alemanes. En escultura nada digno de mención, y en pintura no pasó el arte nacional del "icono" bizantino, repetido mecánicamente.

Para penetrar en el país, nuestro viajero, pasa por los mismos trámites y recelos que en los estados asiáticos, y hablando de las viviendas dice: "El tugurio o choça (que es de madera) todo está lleno de humo, con que es necesari-

rio echarse un hombre en tierra, porque de otra manera es imposible estar en ella. No es menos descomodidad tanto género de sabandijas como hay allí, porque el tugurio es pequeño y muchas veces hay una o dos familias; dentro tanto género de animal como gallinas, terneros, cochinos, corderos y vacas"; y continúa: "qué diré de lo asqueroso y hediondo de estos rústicos, pues siendo ellos en sí una gente tan sucia y puerca se les añade el ir vestidos de pellejos de diversos animales, y como no están bien curados porque el rústico no cuida de esto, y con la calor de la casa de la estufa es tanta la hediondez que no le igualan perros muertos; qué puedo decir de su bebida; lo primero es una cosa que ellos llaman quaso, tan hediondo y asqueroso que al principio cuando entré me tapaba las narices para beberlo; hácenlo de salvado; luego tienen otra bebida que ellos llaman govalca (el famoso wodka) que es como acá el aguardiente; *su comer* es asqueroso, que pasando un hombre por donde los guisan se le revuelve el estómago, porque todo es un caldo compuesto de pescados y carnes hediondas que ellos beben con tal gusto que ellos dicen no haber cosa mejor en el mundo". No le merecen mejor concepto las costumbres: "el proceder de los rústicos es tan bárbaro y vil, que entre las bárbaras naciones del mundo no he visto otra más que ésta".

Hemos creído oportuno traer a cuenta este imparcial testimonio de la barbarie rusa, escrito por quien corrió todo Asia, siendo perseguido en muchos puestos por su labor evangelizadora, y en ninguna parte encontró lugar donde colocar tan despectivas frases para sus moradores.

### Su devoción a la Virgen del Pilar

La figura de don Pedro Cubero Sebastián tiene para los aragoneses un motivo más de estimación por su acendrado afecto a la Virgen Santísima del Pilar, cuya devoción propagó siempre que se le presentó ocasión para ello.

Como buen hijo de Aragón, antes de lanzarse a una empresa, la visita, y es curioso leer la descripción que hace de la Santa Capilla, porque se refiere a la del templo antiguo, la cual se alzaba en el claustro, y la encuentra "algo obscura aunque la hazen clara tantas costosas lámparas de plata que la adornan, oferta de grandes monarcas y príncipes; ciérranla rejas de hierro; tiene tres puertas". En tan sagrado recinto celebra el Santo Sacrificio, y de rodillas y en presencia de la imagen compuso y dijo esta oración: "Vos, soberana Princesa de los Cielos, sois el norte fijo de todos los peregrinos; el fin único de mi zelo Señora es el extender la sagrada Religión de vuestro santísimo hijo y la devoción de vuestro nombre por las más bárbaras y remotas naciones del mundo, que es el camino verdadero para la salvación; acogerme, Señora, debajo de vuestro patrocinio, para que mi intención tenga el fin deseado; a vos Señora os he de llevar por mi protectora; iré confiado en cuantos aflitos me subcedan, y por vuestra intercesión he de

ser libre, y os prometo derramar mi sangre por la religión de nuestro Hijo Christo nuestro Redemptor”.

Copioso fruto de su labor misional, fué el crecido número de veintidós mil que de su mano recibieron las aguas del bautismo y confesiones sin número, para lo cual hubo de pasar no pocas penalidades, que ofrece a “Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza (pues sólo por su amor lo pasé)” en un memorial que dirigió a su majestad católica Carlos II; él mismo cuenta que muchas veces publicó en el Asia el milagro de Calanda, hecho que debió de impresionarle fuertemente, ya que dice “yo mesmo, conocí al cirujano que en el Hospital de Nuestra Señora de Gracia le mandó cortar la pierna (a Miguel Pellicer) llamado doctor Estanga”.

En Astrakán, la tierra de Tamerlán (el tullido Timur), se le dió licencia para que en un pequeño tugurio asistiese a los católicos europeos, dejando a su partida a un Padre polaco y poniendo la iglesia bajo la advocación de la Virgen del Pilar. ¿Cuánto tiempo duraría nuestra querida devoción en aquellas inhospitalarias comarcas?

En las persecuciones de que fué objeto por parte de los protestantes holandeses en Ceylán, siendo encarcelado y despojado de sus pobres ornamentos, cuenta que viéndose desvalido y sin humano remedio acudió a Dios Todopoderoso y a la serenísima Reina de los Angeles María, Señora nuestra del Pilar, consuelo de afligidos, y al influjo de su amorosa protección debe el haber podido pasar a Filipinas,

tierras españolas entonces, donde pudo ejercer libremente su apostolado.

\* \* \*

La figura del misionero aragonés creemos merece nuestra más sincera admiración; ejemplar representativo de la raza y de Aragón que mereció del eximio don Pedro Calderón de la Barca el soneto que transcribimos, conceptuoso y con sus alusiones mitológicas cual era costumbre en aquel tiempo:

Si a la nave de Argos, por primera  
náutica que en el mar abrió camino  
la admiración, la presumió divino  
astro, añadido a la celeste esfera;

Si a la nave Vitoria por la entera  
vuelta del orbe, templos la previno  
del Oriente al Ocaso, alto destino,  
emuló al sol en su veloz carrera;

¿Qué templo? ¿qué astro? construirá a una nave,  
que símbolo apostólico de aquella  
de Pedro, al mar fió Pedro Segundo?

Pero ¿qué astro, qué templo habrá más grave  
que ser el norte de la fe su estrella,  
y su templo uno y otro nuevo mundo?

HERMANOS ALBAREDA.

## ESTAMPA ZARAGOZANA

Sobre un jardín andaluz  
y una fuente caprichosa,  
la plaza de Santa Cruz  
tiene una Cruz... de “TOLOSA”.

¡“TOLOSA”!, sin esa Cruz  
no sería tan preciosa  
la plaza, donde la luz,  
se hace llama en cada rosa.

.....  
¡Qué plaza zaragozana!,  
¡qué casona!... ¡vaya alero!,  
¡qué portada soberana!  
y qué reja... ¡caballero!

Qué reja para un clavel  
y una mano entrelazada;  
qué reja para un doncel  
con cimera y con espada.  
Qué reja para una capa  
con vueltas de terciopelo;  
cuando llorase... ¡qué guapa

la del clavel y el pañuelo!  
Y si la luna salía  
¡qué bonitas ilusiones!  
pero ahora, madre mía,  
si hay luna... vienen aviones.  
Qué reja para escuchar  
la ronda y la estudiantina;  
qué reja para soñar  
con la fina golondrina  
que revuela sin cesar.

¡Reja romántica!... sola;  
¡plaza romántica!... mía;  
la de la capa española;  
la que sabe a poesía;  
la que, de hoy en adelante,  
será un verso en Aragón;  
cuidala, guardia elegante,  
cuando juegan los chavales;  
¡sereno!... vela constante,

no se tronchen los rosales...  
las noches de perdición.

Rancia casona gloriosa;  
la del Canal Imperial;  
en esa plaza lujosa  
será la fuente un fanal  
para el pez de mil colores;  
y con la Cruz, de “TOLOSA”,  
las hileras de cipreses,  
las campanas y las flores  
del barrio de Santa Cruz,  
los mozos aragoneses,  
cuatro faroles de noche,  
y la reja abandonada,  
tendrán la copla clavada  
frente a la Cruz, que es el broche  
de ese jardín andaluz.

J. SAN NICOLÁS FRANCIA.

(De *Heraldo de Aragón*).

## BIBLIOGRAFÍA

ROJO Y GUALDA, *Versos patrióticos y otras composiciones*,  
por Angel Abad Tárdez.

Difíciles tiempos los que corremos para los cultivadores de la poesía, en los que el desdén hacia el género que muestran las gentes y las dificultades materiales la ponen en trance de desaparecer; pero a la par, ¡qué abundancia y belleza de motivos en la gesta heroica que se está llevando a cabo!

Angel Abad Tárdez, a pesar de los primeros inconvenientes citados, ha sabido aprovecharse de las emotivas circunstancias dando a luz un volumen de cerca de doscientas

páginas; donde el autor, “con pura y noble intención”, recoge momentos, impresiones y figuras que se dan pródigamente en los grandiosos momentos que vivimos.

El libro está incluido en la buena obra “Lecturas para el soldado”, lo cual nos parece muy oportuno, pues Abad Tárdez, sin perder su carácter de poeta, sabe ser popular, cualidad que creemos indispensable para llegar al ánimo de los valientes muchachos que con generosidad no igualada están labrando la nueva España.

Felicitemos cordialmente a su autor y le deseamos nuevos éxitos por su meritoria y patriótica tarea.

# EDUARDO IBARRA Y RODRÍGUEZ

Pronunciando un discurso en el último «Día de Aragón», en San Juan de la Peña.



EN aquel piso del inmueble donde estaba el café de Matossi se reunían los primeros ingenios de la estudiantina aragonesa de aquella generación [1881-7]; ya la casa daba tres de ellos: los otros dos hermanos, José María y Mariano, aun eran, relativamente, críos; de fuera de la casa, Eduardo Ibarra, Mariano Baselga, Emilio Alfaro y Malumbres, Enrique Lozano y Monforte, Luis Ram de Viu, Rafael Lucas, Angel Acosta y Quintero, novio de una sobrina de la casa, hoy Presidente jubilado de la Alta Corte de Justicia de Puerto Rico...; de lo no universatario mostraba sus ocurrencias baturras, muy cohibidas, no obstante, por su respeto y total sumisión a don Mariano, Mariano Gracia y Albacar.

Don Mariano [Royo y Urieta], dueño de la casa, dejaba ocasión a esas ocurrencias y a cualesquiera otras, pues en aquella hora—la del café—solía, sin explicar el motivo, que era hacer la digestión de la comida, dar varios paseos desde el gabinete de tertulia hasta el otro extremo de la habitación a través de un pasillo muy largo; pero en el gabinete quedaba doña Pilar, su esposa, señora de gran respeto, de gran talento y de unas intervenciones en la conversación tan firmes, oportunas, ingeniosas muchas veces, como las de cualquiera de aquellos ingenios, con más la autoridad de madre para sus hijos y equivalencia de tal, por el instante, para los compañeros de ellos, y ser ella oscense, con que fácilmente decía a cualquiera que se excedía un poco en paradojas:

—¡Fato!

Menos a Ibarra; era tan jovial de espíritu como los otros; pero, ya muy joven, parecía un señor grave. Amigo íntimo de Luis, compañero suyo en toda la carrera de Derecho, hicieron juntos el doctorado año de 1886-7. De aquella amistad recuerdo este detalle: año de 1885 murió, primera víctima del cólera en Zaragoza, Antonia Lucas Martínez, primer amor de Eduardo, novia suya entonces. Luis sacó de aquello una delicada composición en prosa titulada “¡Qué chicos éstos! Novelita”. La publicó en *La Derecha*, por capítulos sueltos. Descubrió ahora por primera vez este secreto; lo supe yo entonces por una carta de Luis a mi padre, escrita desde El Bocal.

Como Eduardo era notabilidad universitaria, de las que obtenían por derecho propio sobresaliente y premio [entonces por oposición] en cada asignatura y en los grados, inmediatamente que fué Doctor en Derecho y en Filosofía y Letras, ya que su padre, don Clemente, Vicerrector y Decano de Derecho no halló bien nombrarlo para su Facultad,

su tío remoto don Pablo Gil y Gil, Decano de la Facultad de Filosofía y Letras y decano de todos los Decanos de Facultad de todas las Universidades de España, lo nombró Profesor Auxiliar interino en su Facultad y le encargó la cátedra de Historia Universal impedida por enfermedad mortal de don Vicente Escolá y Albano, quien ya no volvió a ocuparla.

Había firmado Ibarra unas oposiciones al Cuerpo jurídico militar y estaba ejerciendo la Abogacía cuando salió a oposición la Cátedra que él profesaba interinamente. La firmó y se dedicó a prepararla. No pensaba obtenerla ni se quejaba de eso; sabía quién estaba indicado para ella, y aun merecidamente. Fiaba él en acreditarse de modo análogo para otra ocasión.

Fué opositor único; y ante aquel tribunal de siete catedráticos de Historia cuyo presidente era don Manuel Merelo, mostró que merecía la cátedra. La obtuvo y fué el Catedrático de Universidad más joven de todos. Por eso ha podido llegar al número 1 del escalafón; lo tenía al ser jubilado, 30 de enero de 1936.

Siguió estudiando, tocando la ocarina, instrumento músico introducido en Zaragoza año de 1881, escribiendo trabajos científicos y alguno de Literatura—letra de la zarzuela *La mancha roja*, estrenada con gran éxito en Calatayud—, frecuentando la sociedad, cantando de barítono en el primer Orfeón zaragozano, de señoritos, que presidió Alfredo Romeo y Satué, después Jefe de Estadística y dirigió el vitoriano don Pedro Fernández de Retana, después sacerdote y organista de la Catedral de Burgos, y sobre todo, investigando Historia de Aragón. Mostró su primera obra de ello en 1892, Centenario del descubrimiento de América: fué ella un estudio acerca de la intervención del Rey Católico en la empresa colombina.

Influyó mucho en la vida de Ibarra haber llegado a Zaragoza nombrado Catedrático de Arabe poco antes que él de Historia, don Julián Ribera y Tarragó, hombre immaculado, de claro talento, sabio y de criterio independiente. Ribera, discípulo de Codera, a quien él veneraba, igual a Codera en bondad, en ciencia también, lo aventajaba para jefe de escuela por sus condiciones de carácter abierto y animoso; y es de notar que usó ese carácter para sus ideas, nunca para su miedo.

Formaron grupo íntimo el gran don Pablo Gil, uno de los hombres de más talento siempre y de más labor cuando joven que la Universidad de aquí ha conocido, Ribera, Ibarra, Mosén Asín—el mejor discípulo de Arabe—, Mosén Alberto Gómez Izquierdo, de Dos Torres, filósofo, Sánchez

Bruil, de Calatayud, Catedrático de Agricultura en el Instituto, viviente aún, en Madrid, a principios de julio de 1936, Mariano Gaspar y Remiro, de Epila, y, años después, Ramón García de Linares y López, turisonense.

Aquellos hombres trabajaban mucho y tranquilamente; después, empleaban sus ocios en paseos y excursiones y en tal cual alifara que organizaba don Pablo, perito en comer bien, y entusiasta de ello.

De sus trabajos provino la *Revista de Aragón* [1900-4] que dirigieron Ibarra y Ribera, enumerados expresamente por este orden, opuesto al de su antigüedad de Catedráticos. Ribera, valenciano, no consintió anteponerse en aquella publicación aragonesa, a un aragonés.

La mejor obra de Ibarra fué iniciar la *Colección de documentos para el estudio de la Historia de Aragón*, labor no realizada aquí sistemáticamente hasta entonces. Van publicados de ella trece tomos y está siempre abierta a quien quiera continuarla con materiales adecuados.

Año de 1905 la *Revista de Aragón* cesó y fué sucedida por *Cultura Española*, editada en Madrid. Ibarra me dió una cariñosa explicación, muy detallada, de la causa de aquel cambio. Aragón no sufragaba su *Revista*; no la estimaba, pues, lo bastante; decaía mucho la suscripción conforme la publicación mejoraba. *Cultura Española*, como tendría más contenido y más público, podría vivir mejor. En este cálculo erraron los editores. *Cultura Española* cayó, pocos años después, por la misma razón económica.

Ibarra, Decano de su Facultad aquí por antigüedad rigurosa entre sus compañeros, hizo, ya en años mayores, oposición a la Cátedra de Historia moderna y contemporánea de Madrid. La ganó también. Desde entonces era un trabajador de Aragón con residencia allí. Fué Decano de aquella

Facultad algunos meses, una etapa tranquila entre dos bandazos políticos opuestos. Ingresó en la Real Academia de la Historia y fué nombrado Bibliotecario de ella.

Me apenó la última vez que lo vi y lo acompañé; fuimos desde la Academia de la Historia hasta su domicilio, Carrera de San Jerónimo 18, frente a casa de Hauser. Mos-traba el mismo buen criterio de siempre, una calidad especial de Doctor en sentido común, que ni produce argucias ni las deja pasar; la misma bondad de siempre, la misma buena crítica; pero estaba emotivo con exceso, se le ahoga-ba la voz al hablar de cosa afectiva — de Aragón, por ejemplo —, y de trecho en trecho había de pararse fatigado, casi con disnea.

En la primavera de 1936 le envié un libro mío con la dedicatoria epigrafiada en latín. Daré aquí la traducción:

A EDVARDO IBARRA Y RODRÍGUEZ  
EN CVYA VIDA NO HAY  
DÍA SIN FAENA  
NI DICHO SIN BVEN SENTIDO  
NI HECHO CONTRA PRÓJIMO  
ES OPORTVNO DECIRLO ASÍ  
CVANDO YA NUESTRO FIN ESTÁ CERCANO

Ha llegado el suyo no sé exactamente cómo. Mi mayor recuerdo de este grande amigo mío de toda mi vida, son unos pascos que emprendíamos, a veces después de cenar, solos, por junto a las tapias de la Ciudad — paseo de la Mina, paseo de María Agustín —, contándonos intimidades de todo género: familiares, sociales, literarias...

JUAN MONEVA Y PUYOL.

## ECONOMÍA ARAGONESA

# EL PROBLEMA DE LA ENERGÍA ELÉCTRICA EN ARAGÓN

*Insistiendo en nuestro propósito de dar a conocer las valiosas opiniones de los hombres o Entidades dedicados a la producción en Aragón, un asiduo colaborador de esta revista ha solicitado de "Eléctricas Reunidas, S. A.", contestación a unas interesantes preguntas formuladas sobre tema tan importante, que con sumo gusto tenemos la satisfacción de publicar.*

*Testimoniamos a dicha Sociedad nuestro sincero agradecimiento por el interés y competencia con que ha correspondido a nuestra invitación. S. I. P. A.*

### — ¿Qué opina usted sobre la red eléctrica nacional?

CUANDO a la interconexión de varios sectores productores, ligados a centros de consumo, se amplía por una interconexión entre ellos y abarca en las redes de altísima tensión (150.000 voltios a 250.000) los principales centros productores y de consumo de una nación, se forma lo que se ha llamado una Red Nacional.

Decimos que se ha llamado Red Nacional, no porque pertenezca al Estado, sino porque une las más importantes fuentes de energía y centros consumidores de una nación. En la mayor parte de los países estas redes se han hecho por empresas privadas, por libre acuerdo entre ellas, con explotación independiente del Estado, con una disciplina libremente acordada por las mismas, que por tener la característica de la libertad inicial y fundarse en realidades, es más respetada y cumplida mejor por los asociados.

Una Red Nacional, es una super-interconexión; por lo tanto, su función es la misma que la de la interconexión.

La interconexión es la unión en paralelo de varias centrales (térmicas o hidráulicas) a uno o varios sectores de transporte y distribución, para obtener el máximo rendimiento y utilización de las centrales y elementos de transporte. Es, por lo tanto, la interconexión, una agrupación horizontal de empresas eléctricas para la racionalización de la producción, reducción del precio de coste de la energía y, como consecuencia, una posible baja del precio de venta que permita el funcionamiento de consumos que necesitan un precio bajo del kilovatio hora.

El precio de coste de la energía hidráulica es, en su ma-

yor parte, renta del capital de establecimiento. Un 90 % del coste en central es renta del capital. Por lo tanto, cuanto mayor sea la utilización o el número de horas al año que se aproveche la potencia instalada, menor es el precio de coste del kilovatio hora producido. De aquí la ventaja de la interconexión de centrales hidráulicas, para conseguir una mejor utilización de la energía.

También en las térmicas se reduce el coste a medida que aumenta el número de horas de funcionamiento, pero hay unos gastos fijos, los de combustibles, que representan un 60 % que no tiene reducción. Es, por lo tanto, la interconexión más propia de centrales hidráulicas que térmicas. Sin embargo, éstas tienen su funcionamiento en la interconexión, y es la de servir de complemento en los años de sequía extraordinaria, permitiendo una racional y máxima utilización de los embalses, y, además, avanzar en el suministro de consumos, para que al ponerse en marcha una central hidráulica tenga colocado un bloque de energía que le haga rentable desde el primer momento. Hay que tener presente que, en general, una central hidráulica no es rentable hasta que tiene colocada una cantidad importante de energía.

Resumiendo, los principales fines de la interconexión y en mayor escala los de una Red Nacional, son los siguientes:

1.º La unión de los principales centros productores, tanto hidráulicos como térmicos para su racional aprovechamiento. Debe llevar, además, su producción a los centros consumidores.

2.º De la unión de los centros productores nace la compensación de los regímenes hidráulicos, utilización racional de los embalses y de las térmicas en bocamina.

3.º Mejora del factor de carga o coeficiente de utilización por la diversificación de consumos y posibilidad de industrias de marcha variable como la electroquímica.

4.º Otra de las ventajas de la interconexión es la garantía de servicio.

Hoy la electricidad tiene el carácter de "Servicio público". Solamente la interconexión con el auxilio mutuo de todos los productores puede dar una garantía máxima de servicio.

#### Intervención del Estado.

En general, el Estado no ha intervenido para la realización de la interconexión. Algunas veces ha auxiliado, en parte, la construcción de algunas líneas de interconexión que por atravesar zonas sin consumo no eran rentables.

Nuestra opinión es que estas grandes interconexiones deben realizarse por las empresas particulares, y que únicamente quede al Estado la misión de vigilar, ordenar en líneas generales la producción, tal vez señalar el orden de construcción de nuevos saltos y evitar el abuso a que pueda dar lugar una monopolización, de hecho, de la energía eléctrica.

Así ha sucedido en Francia, país de moderna electrificación, donde el Estado ha intervenido fijando las tensiones de los grandes transportes y la frecuencia. Ha estudiado los caudales de los diversos ríos evitando sorpresas tardías que dan origen a fracasos financieros. Impone a las concesiones la condición de una racional explotación de los recursos hidráulicos del total de una cuenca, evitando las construcciones de un aprovechamiento racional y su explotación máxima.

El régimen eléctrico de naciones liberales, como Inglaterra y Estados Unidos, es francamente estatista. En cambio, la legislación de Francia y Alemania es de poca intervención estatal, y más bien es de coordinación de productores. Italia tiene un régimen más intervencionista, intermedio entre los grupos de naciones antes mencionadas.

La misión del Estado debe ser, vigilar, ordenar y orientar, tal vez, la producción de energía eléctrica.

#### Ejemplos de redes eléctricas nacionales.

Francia forma sectores aislados de producción: Alpes, Macizo Central, Pirineos, Este y térmicos. Actualmente están casi interconectados todos los sistemas, habiéndose realizado esta unión, por empresas privadas, ayudadas en parte por el Estado.

#### En otros países.

Suiza tiene una Red Nacional, realizada por los particulares, a las que vierten su energía la mayor parte de los saltos.

En Italia hay interconexiones importantes entre los Alpes y Apeninos, con compensación de regímenes.

Es notable también la interconexión de Baviera entre centrales térmicas e hidráulicas.

De formación reciente es el "grid" o "Malla" de alta ten-

sión de Inglaterra. Aquí ha sido el Estado el que ha realizado la Red Nacional.

La producción inglesa se puede decir que es exclusivamente térmica. Existían un gran número de centrales con mal aprovechamiento de carbón. Se han establecido grandes supercentrales, unidas a la red y con buen rendimiento térmico. Uno de los fines de esta red es aprovechar mejor las reservas de carbón. A pesar de la perfección y seriedad burocrática de Inglaterra y lo justificado del plan, por el ahorro de las reservas de carbón, ha merecido censuras. Por otra parte, la sólida economía inglesa puede resistir un plan de esta envergadura.

Vemos, por los ejemplos anteriores, que, con excepción de Inglaterra, las llamadas Redes Nacionales han sido realizadas por intereses privados.

#### Las centrales y redes de empresas privadas pueden formar una Red Nacional.

Se iniciaron los negocios eléctricos a principios del siglo actual, con modestos capitales y pequeñas centrales hidráulicas. La mayor parte de la producción era absorbida por el alumbrado. Con gran rapidez se fué incrementando el consumo industrial; la guerra mundial hizo aún mayor el crecimiento de la industria y las necesidades de energía.

Al principio se formaron zonas aisladas de producción y consumo que más tarde, por ampliación, fueron absorbiendo otras zonas. Otras veces las necesidades de energía obligaron a los productores a buscarla en lugares alejados. Esto dió origen a un acercamiento de líneas de diversas zonas.

Así fueron destacándose las zonas de producción y consumo: Cataluña, servida por saltos procedentes de Segre, Flamisell y Esera, principalmente; Madrid, abastecida por U. E. M. y la Española, que surtía también a Levante. La zona Vasca, que recibía primeramente electricidad de sus ríos y el Ebro, haciendo más adelante el transporte del Cinca a Bilbao; Santander y Asturias, por "Viesgo" y otras empresas.

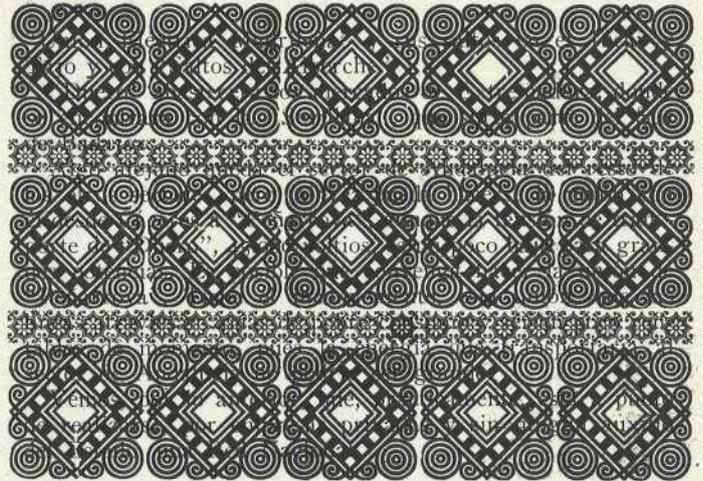
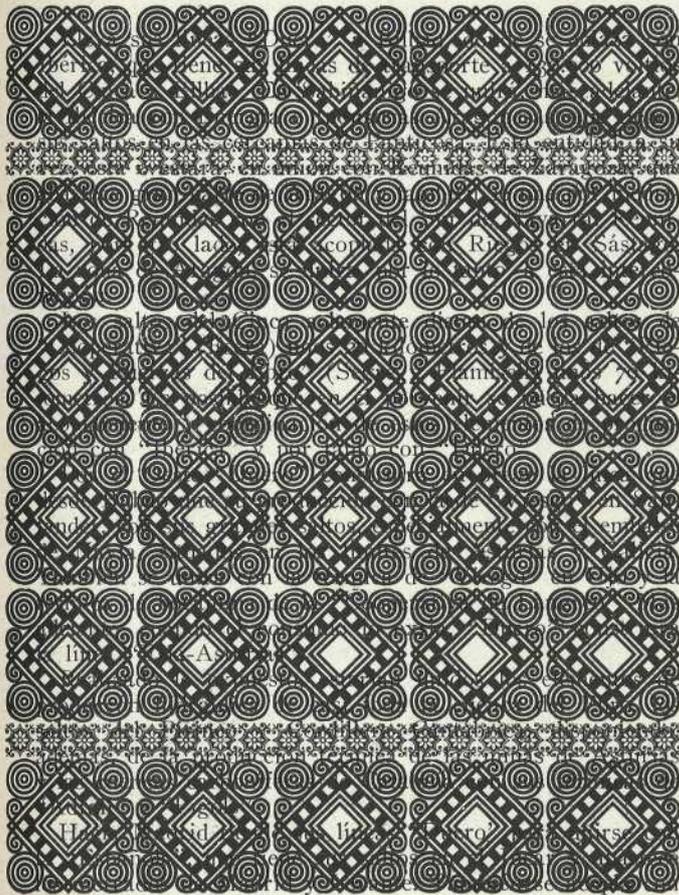
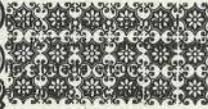
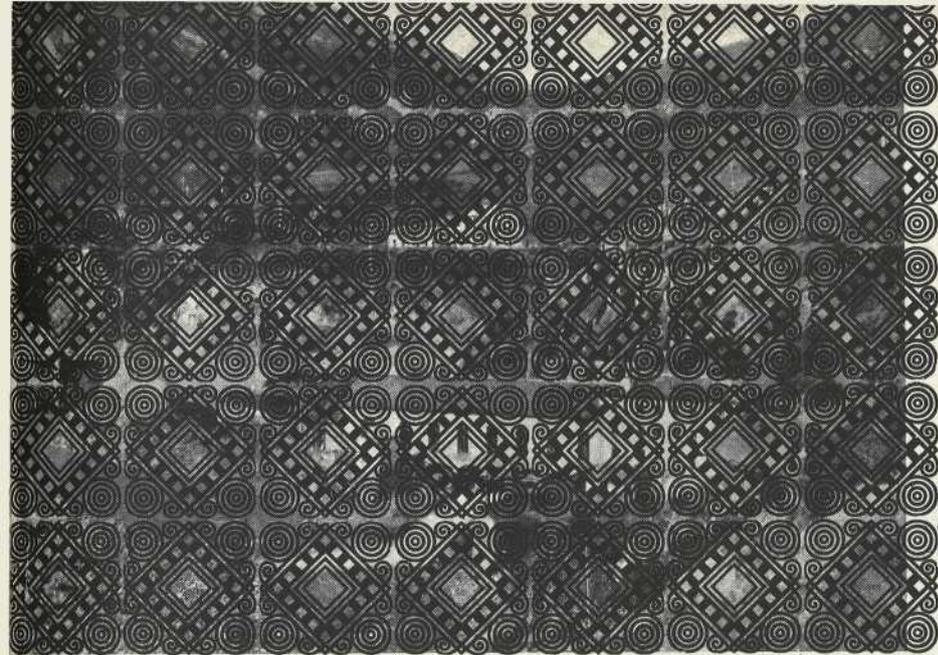
En Andalucía se crearon diversas empresas, que al agruparse han formado una interesante interconexión, la primera de España de empresas diferentes formada por "Menguemor", "Sevillana", "Chorro" y "Peñarroya", que con sus térmicas en bocamina, complementa la eficacia de la interconexión, que además dispone de embalses.

Estando la producción y consumo en la forma señalada, entra en producción "Duero" con sus grandes disponibilidades, presentes y futuras, que le hacen tener un carácter predominante en la producción del porvenir. Situado "Duero" en el Centro, ha tenido que extender sus líneas en busca de los centros productores que sirven Madrid y el Norte. Esta unión no era económica, de no existir en el intermedio un centro productor de la importancia de "Duero".

La función que ha realizado "Duero" en el acoplamiento de la producción de alejados sectores es de verdadero valor en la economía eléctrica. Son sus saltos los que en el futuro han de abastecer un extenso mercado y servir de base a una gran interconexión. Por su intervención se puede decir que casi se ha hecho la Red Eléctrica de España.



# VISADO POR LA CENSURA

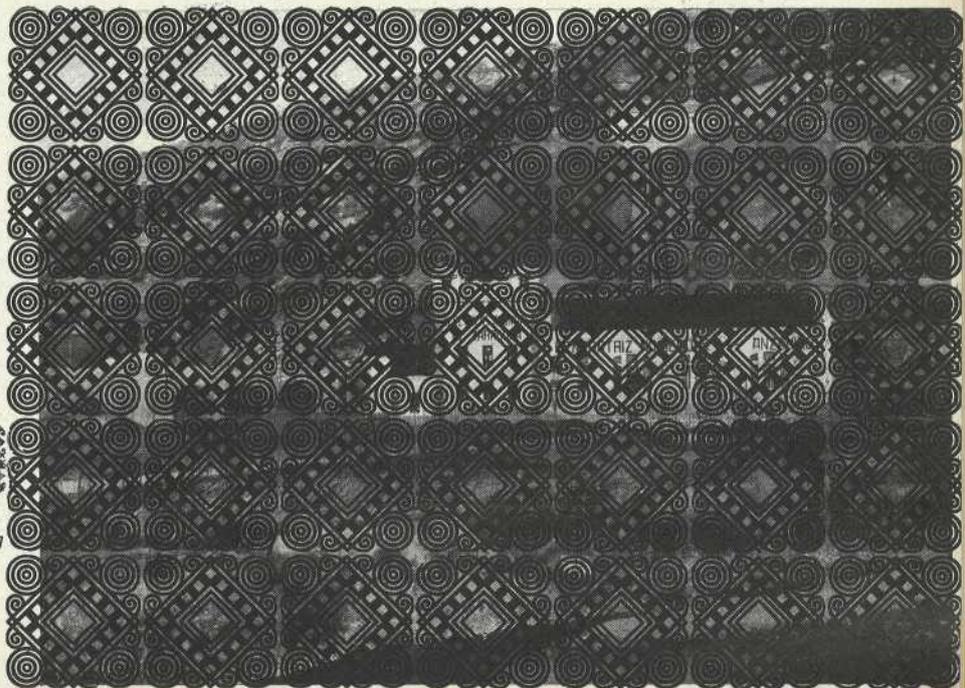


## Función que realizaría esta Red

Cumplen, o pueden cumplir las interconexiones que hemos expuesto, los fines y funciones de una Red Nacional.

1.º Unen los principales centros de producción. A través de las Sociedades citadas, sus filiales y adheridas por contrato quedarán acopladas las siguientes vertientes:

Vertiente del Ebro .....	1.350 millones de kw.-hora		
» Cantábrico .....	320	»	»
» Duero .....	40	»	»
» Tajo .....	210	»	»
» Júcar .....	442	»	»
» Guadalquivir ..	215	»	»
Térmicas diversas vertientes.	160	»	»
<i>Total</i> .....	<i>2.737</i>	»	»



Podrá realizar esta superinterconexión la compensación de regímenes de toda España. Por un lado los regímenes pirenaicos, de sequiaje en invierno y abundancia en verano, de las cuencas de Andorra, Arán, Segre, Esera, Cinca, Gállego y Picos de Europa. Por otro los regímenes continentales del Ebro, Cantábrico y resto de España con sequiajes casi complementarios de los anteriores. Con esto se regulariza la energía en parte y se complementará con los grandes embalses de Tremp, Camarasa, Navia, Esla, Alberche, Jándula y otros.

Así una abundancia de aguas en cualquiera de las cuencas no regularizadas, permitirá almacenar en los embalses del Esla, Navia, Alberche y otros. Estos embalses, en épocas de escasez, acudirán en socorro de los otros saltos. Se verificará una especie de trasvase de aguas, por mediación de las líneas eléctricas.

Se completará aún más esta regularización con las térmicas de las principales cuencas carboníferas: Asturias, Puertollano, Peñarroya. Faltarán por unirse los carbones de Utrillas.

Se reunirá, según las cifras anteriores, alrededor del 80 por 100 de la producción de España y la totalidad de los mayores y mejores saltos.

Aunque sólo se sumen las producciones ligadas con "Dueño", la actual interconexión representa unos 1.400 millones de kilovatios hora, o sea, en cifras, redondas, el 40 por 100 del total de España.

Vemos, pues, que cumple esta red la misión fundamental de unir los principales centros de producción.

2.º Unión de los Centros consumidores. Podrán quedar servidos por esta Red de Empresas privadas las principales zonas de consumo: Cataluña, Vasco-Navarra, Aragón, Asturias, Santander, Castilla la Vieja y la Nueva, Madrid, Levante y Andalucía. Puede cumplir, por lo tanto, la función señalada.

3.º Mejora del factor de carga. Si aumenta el consumo, es indudable que con todo el utillaje antes señalado, se podrá mejorar la utilización de la energía por combinación de todos los elementos productores y por la diversificación de mercados. Su consecuencia: una reducción del coste de la energía.

Permitirá la creación de la industria del nitrógeno, con lo cual se mejorará la utilización de la potencia instalada, aprovechándose las energías eventuales y las reservas constantes que siempre tendría disponibles una interconexión de esta envergadura.

— *¿Es misión del Estado la Red Nacional?*

— Ya hemos señalado antes, en general, que no debe ser función del Estado la construcción de la Red Nacional.

Vamos a ver en el caso de España. Muchos son los problemas que se plantearían.

Construirla la Red Nacional por el Estado, ¿compraría las actuales redes de transporte? ¿Tendría también que expropiar las centrales? ¿Lo haría por el coste de instalación?

Existen precios de instalación que varían casi de doble a sencillo. Al valorar al precio medio, para algunos supondría un beneficio y para otros una verdadera explotación. ¿Qué tramitación más larga y enojosa sería esta expropiación! Da miedo pensar en ello.

De expropiarse solamente la producción y transporte, teniendo en cuenta una valoración justa, de instalación y beneficios, se llegaría a una cifra que me atrevo a suponerla en unos 3.000 millones de pesetas. A ésta se añadiría el valor de las concesiones no construídas. ¿Podría el Estado aumentar su deuda en esta cifra, más las de nuevas redes y construcciones? Fácil es ver la negativa a esta pregunta.

De no expropiar el Estado las Centrales y verter éstas su producción a la Red Nacional, ¿cómo se repartirían las cargas entre los diversos productores? ¿Cómo los aumentos y disminuciones de producción? La labor de un Jefe de Carga o "despatcher" es difícil y complicada. Pensemos en la dificultad que supondría que esta batuta estuviese en manos del Estado. ¿Cuántas veces se perdería el compás!

Al ser transportista de energía el Estado, ¿tendría que ser comprador de energía? ¿A qué precio compraría? ¿A cuál compraría? ¿Igual para todos?

¿Tendría que construir nuevas centrales? No se concibe,

dado nuestro temperamento estatal, que podamos ver al Estado construyendo y explotando centrales. Son ejemplo vivo las Confederaciones, Asociaciones de Usuarios para construir obras de Estado, admirablemente concebidas y organizadas, pero que los variadísimos vientos de la política, les han hecho llevar una vida lánguida, si es que es vida. He tenido que construir, en colaboración con el Estado, con muy buena armonía con sus técnicos, y si no hubiese sido por el interés de empresa, aun estarían sin terminar los trabajos. Es absurdo que para una simple variación de proyecto sea necesario un expediente con múltiples informes.

Cada uno de los interrogantes que hemos hecho es un problema difícil. Su contestación, razonada, nos llevaría mucho tiempo. Sin embargo, el juicio que formamos es contrario a la realización por el Estado de una Red Nacional.

En ninguno de los proyectos se decía si el Estado debía o no expropiar las Centrales, y la forma en que debía hacerlos. No se precisaba el reparto de cargas entre las centrales, para los aumentos y bajas del consumo. Tampoco se detallaba, como consecuencia, la misión del Jefe de Carga.

Y es que todo esto ha de ser función de las empresas privadas, que con pactos libremente acordados, fijan condiciones que responden a una realidad técnica y económica. Se proyectaba un instrumento que no se sabía cómo debía funcionar.

El mismo trazado de las redes no respondía a la realidad actual de la industria y consumo como responden las empresas privadas. Los proyectistas no tenían libertad por tenerse que sujetar a normas fijadas por el Estado.

Por no poder resolver los problemas anteriores y las variaciones políticas es por lo que han fracasado todos los proyectos de Red Nacional.

— *¿Estima usted que debe de tenderse a nacionalizar las industrias eléctricas o es suficiente el control del Estado como Servicio Nacional?*

— Este apartado puede decirse que está contestado en el capítulo anterior. En ningún país, excepto Rusia, está nacionalizada la producción y distribución eléctrica. En Suiza, y algo en Alemania, ya de antiguo y por tradición, algunas grandes ciudades tienen municipalizado el servicio eléctrico.

A nuestro juicio, la actual intervención del Estado, en tarificación y concesión es suficiente y ha permitido un desarrollo ponderado de la Electricidad en España. Aparentemente la situación de las empresas eléctricas es brillante, pero haciendo un cómputo de las empresas que representan el 80 % de la producción, la rentabilidad no pasa del 5 %.

— *Respecto a la tendencia de la unificación de Empresas, ¿cree usted que debe hacerse por fusión o debe de procurarse que, además de los actuales capitalistas que se hallan representados en las Sociedades, hay que intensificar el capital regional e incluso local, interesando a Entidades y Empresas locales?*

— Las empresas eléctricas, con un producto único de producción, el kilovatio-hora, se han agrupado en el mundo en forma horizontal, coordinando los intereses económicos y la producción. De hecho, la mayor parte de las empresas están agrupadas para obtener un mayor rendimiento de la producción y hacer posibles unas tarifas, que aisladamente no podrían sostener. Volveremos más adelante sobre este extremo.

En España, las empresas eléctricas representan cerca de 5.000 millones de pesetas entre acciones y obligaciones. Supone esto un 20 % del total de capital mobiliario de España y más de un 10 % incluyendo los fondos públicos y asimilando a éstos. De 1920 a 1935, han sido ampliados de 2.000 a 5.000 millones de pesetas los capitales invertidos. Todo ello ha sido debido a la iniciativa privada, que ha hecho que la Economía Eléctrica Española se desarrolle como una de las ramas más ponderadas de la Economía Nacional.

Parece por lo tanto, que se debe seguir la misma orientación, de libertad de formación de los Capitales Eléctricos. Únicamente el Estado puede ayudar a la regulación de los ríos que tengan una utilización de riegos. Así se ha hecho, aunque muy limitadamente.

La aportación de Provincias y Municipios no la estimamos necesaria y menos posible dada la pobreza que en general tienen estos erarios.

El Estado puede ayudar a la Electrificación Rural, como lo ha hecho en Francia, punto del cual tratamos más adelante.

—¿Considera usted necesario y útil para la economía nacional que debe irse a una depuración del capital extranjero en las Empresas de Electricidad?

—Algunas de las primeras construcciones eléctricas fueron ejecutadas por capital y técnicos extranjeros, pero después han sido técnicos y capitales españoles los que han realizado la mayor parte de los aprovechamientos eléctricos.

El capital extranjero en España, apenas tiene importancia, y efectuar hoy un rescate no lo estimamos ni fácil ni necesario.

—¿Qué criterio le merece a usted la preferencia e intensificación de la electrificación rural en cuanto a la agricultura se refiere?

—Quedan por abastecer muchas zonas rurales. La electricidad en estos lugares está extendida en superficie pero no en profundidad ni en calidad.

La elevación del nivel de vida del campo, es un deber social que debe ser función del Estado. Con ello se evitaría el éxodo del campesino a la ciudad deslumbrado por las comodidades que cree encontrará en éstas cuando en realidad, muchas veces, es la miseria la que le espera.

Los consumos, por habitante, son muy inferiores en los medios rurales con relación a las zonas industrializadas. Lo mismo sucede con los consumos por kilómetro cuadrado de superficie. Como consecuencia, los kilómetros de línea por energía consumida son mayores en los consumos rurales. Las horas de funcionamiento de la potencia necesaria y con ello la utilización de redes y centrales es baja, por lo cual se eleva el coste de la energía distribuida y consumida por gastos de capital, personal y reparaciones. Las horas de funcionamiento de muchas aplicaciones agrícolas no pasan de 200 al año. Todo esto hace que no sean rentables estas instalaciones. El Estado, cumpliendo una misión social, debe auxiliar a estas electrificaciones. Así lo ha hecho en Francia, donde en general ha subvencionado la electrificación con un 50 % o más, del coste de las redes. El resultado, con unos 500 millones de francos invertidos, ha sido llevar la electricidad en superficie e intensidad, a unos 16.000 pueblos, de los 20.000 que en 1927 no tenían energía eléctrica.

Hay un amplio campo de aplicaciones agrícolas, aparte del mejoramiento del alumbrado, que es malo y discontinuo en muchas zonas rurales. Trilladoras, molinos de aceite, elevaciones de aguas, cortaraíces, etc., son posibles utilidades. Solamente en trilladoras, anualmente se instalan alrededor de medio millar. Si contamos las instaladas, aunque sólo se electrifiquen una parte, el consumo puede ser grande. Su inconveniente es que no funcionan más que alrededor de un mes, pero en el conjunto de España, de Andalucía al Norte de Castilla, la duración de estos trabajos es de unos cuatro meses, y la carga se puede distribuir alternativamente entre todas las centrales. Con esto se conseguiría alguna mejora de la balanza comercial, pues la mayor parte de estos aparatos funcionan con gasolina o aceite pesado.

Como antes se ha indicado, las horas de funcionamiento de todos estos utensilios agrícolas son pocas, y las instalaciones no son rentables. Por ello, es el Estado el que debe ayudar, realizando a la vez una mejora social.

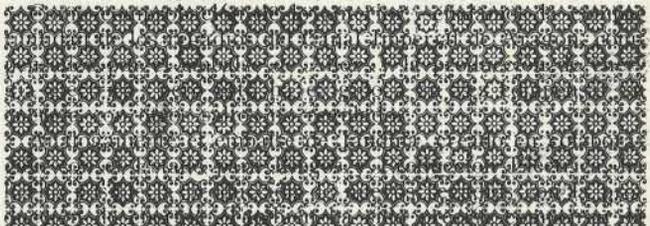
En Italia se han hecho instalaciones de labrado con arados eléctricos. No creemos que puedan tener gran aplicación en España, por ser en general pequeñas parcelas. También en Huesca, en Gurra, se hizo una instalación hace ya muchos años por el señor Bellido. Hace ya tiempo que no funciona.

—Con respecto al aprovechamiento de los pies de presa, ¿deben de ser independientes de los aprovechamientos agrícolas, o han de ir hermanados para que sean los primeros usufructuarios de la riqueza obtenida?

—Una de las razones con que se argumenta la necesidad

de la Red Nacional es la de colocar la energía de los saltos de Pie de Presa que pueden construir las Confederaciones. Todavía no hay ninguno construido.

Estos embalses, cuyo fin primordial es la necesidad de los regantes, en general, una inversión más o menos completa de régimen: vaciado en verano y llenado en invierno, aisladamente son inexplotables por su discontinuidad; sin embargo, su energía tiene un gran valor para interconectarla con otros aprovechamientos y puede ser el régimen de riegos, compatible con el eléctrico de otros saltos no regulados. La experiencia me ha demostrado esta posibilidad y la necesidad de la explotación conjunta con otros saltos.



energía de "jamón" con la de otros aprovechamientos.

Cuando el Estado disponga de saltos de Pie de Presa no le será difícil, bien sea vender su energía a las empresas mediante concurso o ceder la explotación en la licitación pública, o bien adherirse a la Red y pagando un peaje de transporte recibir la energía para usos propios: Ferrocarriles, elevación de aguas, y tal vez la industria del nitrógeno. Estos saltos no pueden exigir la construcción de una Red Eléctrica por el Estado.

—¿Cómo enjuicia usted la instalación en España de fábricas de maquinaria y material eléctrico?

—¿Cree usted que deben quedar las empresas eléctricas obligadas a fabricar o al menos a fomentar el empleo de maquinaria y material eléctrico de producción nacional?

—Se han instalado en España fábricas, técnicamente bien establecidas. Citamos entre las más importantes: Siemens (Cornellá), General Eléctrica (Bilbao) y Constructora Nacional (Reinosa).

Todas estas fábricas están técnicamente ligadas con fábricas extranjeras. La primera con Siemens, la segunda con G. Electric, A. E. G. y Alstkon y la tercera con Westinghouse. Se explica esto por el gran coste del ensayo de las nuevas invenciones, que exigen laboratorios carísimos que sólo lo pueden soportar las grandes fábricas.

La fabricación española tropieza con que aun protegida por un arancel, las primeras materias, tales como chapas magnéticas, aislantes, porcelanas, etc., tienen también fuerte protección arancelaria, resultando el producto fabricado a precio que el extranjero puede competir, pues es menor el arancel del producto terminado que sus partes. Además de esto, se lucha muchas veces con el "dumping".

En la actual situación se debe procurar por todos los medios posibles la fabricación en España del material eléctrico necesario, para evitar una exportación de moneda. Y no sólo el material eléctrico, sino también el hidráulico; para esto no será difícil entenderse con los principales fabricantes de turbinas, y construir las máquinas en diversos talleres que tienen capacidad industrial para ello. Es casi necesario el acuerdo con diversas marcas, por las patentes que ellas tienen, por su experiencia (fruto de éxitos y de fracasos), y por los ensayos de laboratorios hidráulicos que no se improvisan y cuestan mucho dinero.

Las empresas eléctricas, están más o menos fuertemente obligadas a comprar material eléctrico nacional por las leyes actualmente vigentes.

No parece lógico que las empresas eléctricas se interesen grandemente en la fabricación de material eléctrico, pues se sale del cuadro normal de su industria. Sin embargo, indirectamente, ayudadas por la Ley, pueden cooperar al desarrollo de la Fabricación de Maquinaria Nacional.

—¿Estima usted que debe desaparecer la competencia eléctrica?

—La competencia eléctrica no existe nunca permanentemente. El coste de la energía es en su mayor parte renta de

capital y en la competencia se produce un despilfarro, que al llegarse al acuerdo forzoso, redundará en perjuicio del usuario. En todos los países, y en España también, las competencias no han sido duraderas, y hasta las mismas leyes permiten y favorecen los acuerdos, salvaguardando el Estado el interés del usuario.

—¿Estima usted necesaria la revisión total de todas las tarifas por suministro de fluido, así como también la de todos los contratos existentes entre las Empresas?

—Las tarifas en general, y las de alumbrado en particular, eran antes del Glorioso Movimiento Nacional, más ba-

ratas que en otros países, reducidas al nivel de la moneda. Se exceptúan Suecia y Noruega, paraísos de la energía hidroeléctrica.

En donde no existe comparación en las tarifas es en los usos domésticos, pues en España, por dificultades legales y fiscales no se han establecido tarifas adecuadas. Las empresas tienen interés en establecerlas. El enorme fraude, desconocido en otros países, hace también difícil la implantación de tarifas de usos domésticos.

De momento, nada se puede decir sobre la revisión de tarifas. Es un problema que lo han de plantear las condiciones económicas del porvenir.

## EVOCACIONES

# MORATÍN EN ZARAGOZA

EN aquel año de 1787 el autor de "El sí de las niñas" tenía 27 años, puesto que la villa y corte de Madrid le había visto nacer el 10 de marzo de 1760; pocas horas después su tía Ana, la hermana de su padre, llevábale a la próxima parroquia de San Sebastián para que echasen sobre su cabeza el agua de cristianar y le impusieran el nombre de Leandro. Dicen los biógrafos haber nacido en la calle de Santa María y él declara que en la de San Juan; nosotros hemos cumplido apuntando ambas, sin que hayamos de incurrir en la impertinencia de poner empeño preferente por ninguna.

En cuanto a la fecha de su nacimiento la tendremos por cierta, sin más discusión, no obstante haber leído en una carta de don Leandro, fechada el 16 de diciembre de 1815, que entonces tenía cuarenta años, pues entre creer que nació en 1775, cosa necesaria para que tal afirmación fuese cierta, o pensar que el hombre ya maduro hablaba en broma o trataba de quitarse quince años, como pudiera hacerlo cualquier solterona de su edad, nos quedamos con una de estas dos últimas probabilidades.

Es el caso que para entonces, cuando el mozo de 27 años llegó a Zaragoza, había ya renunciado por dos veces al trabajo de joyero a que le dedicara su padre, obtenido dos premios en concursos de la Academia Española, entablado importantes relaciones literarias con escritores de fama y relieve y obtenido, mediante una recomendación de Jovellanos, que el conde de Cabarrús le nombrase secretario y le llevase a París en su compañía, aprovechando la ocasión de que el padre de la hermosa "Madame Tallien" fué allí con una secreta misión del Gobierno español.

De regreso de aquel viaje a la capital francesa, la loca veleta que señalaba los destinos del futuro hacendista de José de Bonaparte cambió de cuadrante, sopló el viento en contrario de su fortuna y Moratín, para evitarse complicaciones, tornó a ser joyero hasta que amainase la tormenta.

Cuando la creyó pasada consiguió de Floridablanca un beneficio simple, ordenándose de primera tonsura, y arrastrando su vida miserable mientras las Musas en sus blandos brazos le mecían, alcanzó más adelante verse favorecido por la protección de aquel otro mancebo que, desde los campos extremeños, había venido a caer en los brazos de la impúdica María Luisa, quien le dió un beneficio de 3.000 ducados en Montoro y una pensión de 600 sobre la mitra de Oviedo.

Con medios holgados de vida, y teniendo aún en los labios la miel gustada en su rápido viaje a París con Cabarrús, quiso entonces Moratín salir a recorrer Europa para desarrollar su ilustración y talentos. Y para allá se fué, lleno de ilusiones y lleno el bolsillo con los treinta mil reales que Godoy quiso regalarle para que pudiera verlo todo con mayor soltura.

Salió Moratín de la Corte con los fríos de enero de 1787, ya pasados los Reyes, y halló el camino cubierto de abundantes nieves, sufriendo no pocos trances difíciles en su ca-

mino, en los que creyó verse sepultado en aquella con cueva, mulas, corres y cuanto llevara. Tan duras fueron las primeras jornadas por Paredes, Trijueque, la Rebollosa y el campo de Barahona, escenario buscado preferentemente por las brujas para sus aquelarres, que Moratín hubo de decidir descansar algunos días en Zaragoza para tomar en ella nuevos ánimos destinados a consumirse en el camino hasta Barcelona, que suponía no había de ser menos duro y molesto.

En Zaragoza el escritor madrileño se vió muy agasajado por los que él llama "honrados aragoneses", y como los poetas tienen siempre a mano y en la cabeza la gaveta con que satisfacer cumplidamente sus deudas de gratitud, una noche, al quedarse libre de amigos y solo en su cuarto hospederil, sentóse ante una mesa y, a la luz de un velón, fué depositando sobre un pliego de papel, uno tras otro, los catorce versos de un soneto, que ya durante el día le habían bullido en el magín; un soneto dedicado "A la célebre capilla de Nuestra Señora del Pilar en Zaragoza", que decían del siguiente modo:

Estos que levantó de mármol duro  
sacros altares la ciudad famosa,  
a quien del Ebro la corriente undosa  
baña los campos y el soberbio muro,

serán asombro en el girar futuro  
de los siglos; basilica dichosa  
donde el Señor en majestad reposa  
y el culto admite reverente y puro.

Don que la fe dictó, y erige eterno,  
religiosa nación, a la divina  
Madre que adora en simulacro santo.

Por él vencido el odio del Averno,  
gloria inmortal el cielo la destina,  
que tan alta piedad merece tanto.

Los aragoneses, es también dicho suyo, le agradecieron mucho aquella fineza que el poeta dedicaba a su Patrona, aunque él no las tenía todas consigo no en lo que se refiere a que los que le obsequiaron quedaran realmente agradecidos, sino respecto al valor efectivo y poético del obsequio, pues Moratín no dejaba de saber lo difícil que es hacer un buen soneto. Y, después de haberse descargado de tal peso, el mozo Leandro Fernández de Moratín siguió viaje a Barcelona, y luego, desde la capital catalana, por Montpellier, Lila y Avignon, alcanzó París, llegando a tiempo para ver desfilar bajo sus ventanas a la muchedumbre desenfrenada, enloquecida, las picas en alto, y en una de ellas, clavada, la chorreante cabeza de la bella princesa de Lamballe.

J. GARCÍA MERCADAL.

## LA VIRGEN DEL ÁGUILA

**D**OMINANDO el campo de Cariñena, como una paloma posada suavemente en la cima del monte, se eleva el santuario de Nuestra Señora del Águila, levantado por la fe arraigada del pueblo de Paniza. Sus blancos muros se divisan desde las riberas de Calatorao y La Almunia; desde los llanos de Longares; desde el santuario colocado en las alturas de las montañas de Herrera, y desde los cerros que coronan Daroca con los restos de sus fortificaciones, recuerdos y testigos de su poder pasado. La Virgen del Águila preside y domina este vasto y dilatado paisaje, como un altar puesto en lo alto, y los pueblos que lo ven, amparados bajo su manto, al mirar al cielo, en los momentos en que los hombres sienten su verdadero "ser", lo hacen poniendo su vista en la ermita blanca de la Virgen, como si fuera el mejor camino para llegar hasta él.

"Oh Madre amparad  
nuestra petición:  
Manto de piedad  
vuestras alas son".

Y esta oración emotiva en su misma sencillez, es repetida sin cesar por todos aquellos que se sienten cobijados bajo el manto de esta milagrosa imagen de la Virgen del Águila.

Hablamos con el digno párroco de Paniza, el venerable sacerdote don Baldomero Gombau Montanuy, cultísimo latinista que lleva regentando esa parroquia desde sus años mozos. Y el buen párroco, sucintamente, nos relata la historia, llena de poesía y emoción, del santuario de Nuestra Señora del Águila:

"A principios del siglo XVI, las cosechas de Paniza fueron totalmente arrasadas por un pedrisco, quedando sumido el pueblo en la más completa pobreza. Y esa calamidad, y la de la sequía más espantosa, se hizo sentir implacable durante dieciséis años seguidos en que quedó sumido el pueblo en la más espantosa miseria, siendo muchas las familias que en masa emprendieron el duro camino de la emigración.

"Consternado el pueblo ante tanta calamidad surgió la idea de ir a Zaragoza a postrarse ante la Virgen del Pilar para pedirle amparo, idea que fué acogida con entusiasmo, determinando el Concejo que fueran a Zaragoza con tal objeto los ancianos, por todos queridos y respetados, Guillén de Juste y Juan Gorra, a quienes el pueblo entero vió partir, confiado en que la virtud de los comisionados lograría alcanzar el fin propuesto.

"Y llegaron al Santo Pilar, y después de orar durante nueve días pidiendo misericordia, al ir a tomar el agua bendita para abandonar el templo el último día se les presentó un anciano "tan venerable en su presencia y aspecto que al verle quedaron suspensos" (dice la historia escrita por el párroco que fué de Paniza don Domingo López, que murió en el año 1604), y que les dijo que sus oraciones habían sido oídas, y que el remedio que buscaban se les daría el ermitaño que moraba en el monte de San Jerónimo, en el macizo de Monserrat; que fueran a él y tomasen el consejo que les diese, porque en él hallarían el alivio y consuelo que buscaban. Aquel anciano desapareció, y no pudieron encontrarle cuando, repuestos de su asombro, le buscaron sin cesar.

"El Concejo de Paniza nombró entonces a Juan Maycas y Pedro Guillén para que emprendieran el viaje a Monserrat, y una vez llegados a la cumbre de San Jerónimo explican al santo ermitaño el objeto de su viaje y las circunstancias que en él han mediado; y a los pocos días les manifestó que gracias a la intercesión de María Santísima se anunciaba el fin de sus miserias, que debían volver tranquilos a su tierra y que edificasen una ermita con la invocación de la Virgen del Águila en el propio sitio en que estaba criando en su nido esta real y generosa ave; que hallarían el nido en la montaña por donde en diecisiete años continuos el ceño y malignidad de las nubes había sido fatal

destrucción de sus campos, y que tuviesen por abogados a San José y a los santos Abdón y Senén. Seguidamente, después de recibir la bendición de aquel buen anacoreta, y de despedirse cumplidamente del abad del grandioso monasterio, emprendieron el viaje de regreso, animosos por el resultado de su misión.

"El pueblo en masa de Paniza, congregado en la Casa de la Villa, escuchó con religioso silencio el relato de los regidores, y al amanecer del día siguiente el pueblo entero, diseminado por la montaña, espesa selva, fue en busca del nido del águila real, que apareció en lo alto, dando lugar a que todos pudieran llegar a la cima en donde se encontraba; y después de remontarse majestuosa "formando con las plumas de sus alas vistosas carrozas de aire", fué a sentarse sobre sus polluelos, permitiendo las caricias y obsequios de todos los buenos vecinos de Paniza, que no salían de su asombro ante lo que contemplaban.

"Lo anunciado por el ermitaño de Monserrat se cumplía: El águila real, posada en su nido, señalaba el sitio donde había de alzarse el santuario de la Virgen del Águila, en el mismo que hoy ocupa.

"A los pocos días era colocado un lienzo de la Virgen, toscamente pintado, sobre el mismo nido del águila real, y un pastor llamado Monyo se ofreció a cuidar de la imagen y de que no se apagase nunca la luz de una lámpara.

"Aquel año ya hubo cosecha y los campos recobraron su perdida lozanía. Paniza se dispuso a construir el santuario en cuya labor rivalizaron todos los vecinos, y rompiendo peñas y deshaciendo rocas, venciendo milagrosamente la aspereza del terreno, se pudo al poco tiempo concluir la iglesia y la casa, recibiendo de la Madre Celestial el pago generoso de aquel trabajo duro de todo un pueblo lleno de fe.

"Posteriormente — continúa don Baldomero — invadió a España una peste espantosa que produjo estragos horribles, y Paniza se vió libre del contagio no registrándose un solo caso, y así sucedió a cuantos vinieron huyendo de la muerte segura a refugiarse en el Santuario, incapaz para tal aglomeración. Y si llegaba algún enfermo, al entrar en la sombra de la montaña sanaba. El gobernador de Aragón, con toda su familia, fué también a buscar el amparo contra el terrible azote, y la montaña quedó materialmente poblada por un gentío albergado en chozas y rústicas cabañas.

"Agradecida Paniza a tanta gracia, acordó hacer tallar un retablo, y sin cesar se prodigaron los milagros de la fe en la Santísima Virgen del Águila.

"Durante la guerra de la Independencia, el santuario fué destruido sin piedad por las tropas de los franceses, irritados por las victorias del batallón de voluntarios de Cariñena mandado por Ramón Gayán, de Paniza; pero terminada la odiosa invasión, el pueblo lo volvió a levantar de sus escombros, aunque desapareciendo para siempre las joyas artísticas y de valor, espléndidos ex votos que la piedad y la fe habían ido acumulando en el transcurso de tres siglos.

"Se levantó otra iglesia y otra hospedería, gracias al tesón de todos, rivalizando en los trabajos y en los donativos, como el que hizo don Ramón Valero de Bernabé, conde viudo de Torreflorida, perteneciente a familia de tan recia estirpe aragonesa, y el templo y la casa fué entonces lo que hoy es".

Esta es la historia de la Virgen del Águila y de su Santuario — nos dice mosen Baldomero Gombau, el celoso párroco de Paniza — y éste es el pueblo de Paniza, lleno de fe en "su" Virgen Santísima del Águila, que en cada pecho tiene un altar.

Pueblo que sabe cantar la jota, en sus momentos de sana alegría; dar el pecho cuando se ha tenido que demostrar el valor; y que se cobija — como los polluelos del águila — bajo el manto de piedad de su Virgen, colocada por su fe en la cima de la montaña que domina la fértil campiña de Cariñena...

VALENTÍN LOSTAU.

## Una obra de Francisco Rizi

Santa Catalina, cuadro  
de Francisco Rizi, pro-  
piedad de Don Juan  
Shusbull Frey.

(Fot. Jalón Angel)

Es natural y frecuente entre las colecciones aragonesas el que éstas se hallen formadas exclusivamente por obras de la región y el salirse de esta regla es, entre otros méritos, el del lienzo de Santa Catalina que acompaña estas líneas, propiedad del entusiasta coleccionista D. Juan Shusbull Frey.

Sus dimensiones son pequeñas ( $43 \frac{1}{2} \times 74 \frac{1}{2}$  cm.) y el asunto, como claramente se ve, representa a la citada santa, con la rueda y la espada, instrumentos de su martirio, a la izquierda, y el emperador Maximino hollado por su pie, según la iconografía que ya era corriente en la Edad Media; la mirada de la mártir se eleva hacia una "gloria" en la cual Jesucristo, muy en la lejanía, aparece rodeado de angelillos desnudos teniendo la simbólica paloma y una corona de flores. En último término en la parte baja derecha un zócalo arquitectónico con ornamentación barroca sostiene una columna que oculta en parte un cortinaje carmín.

El lienzo tiene el aspecto de bien conservado, pero conserva visibles huellas de haber sido restaurado, no con el mayor acierto en todas sus partes.

El conjunto del cuadro es acertado de composición y correcto de dibujo, a pesar de su tamaño que es más bien de boceto; el colorido es, a nuestro juicio, lo más notable. Tiene empastes y opulencias que hacen pensar en Ticiano y su escuela; asimismo la figura tiene algo de la elegancia de Van Dyk, pero todas estas influencias no ocultan una manera de hacer francamente española; concretando más, se ve en el cuadro en cuestión una obra nuestra del siglo XVII, que no encaja en las escuelas andaluzas ni en ninguna de las del resto de la Península, exceptuando la madrileña, que, como es sabido, se formó al trasladar la Corte a Madrid y acudir allí los ingenios pictóricos de toda España, donde tuvieron ocasión de estudiar las magníficas obras que la esplendidez y el buen gusto de nuestros monarcas de la casa de Austria, acumularon en sus alcázares, sobre todo de Van Dyk, Ticiano y Rubens.

\*\*\*

La escuela madrileña del siglo XVII cuenta como figura cumbre a Velázquez, cuya influencia en el arte de su tiempo fué menor de lo que merecía su prestigio, a causa de su inimitable maestría técnica; contó sin embargo aquella con

un crecido número de artistas de elevado mérito; unos, siguiendo el ejemplo del príncipe de la pintura española, cultivaron el retrato en el ambiente cortesano de los últimos "Austrias"; otros, se consagraron a los asuntos religiosos para las numerosas Comunidades y templos de la Corte, ejerciendo también con acierto la pintura mural.

Este último grupo cuenta con nombres tan prestigiosos y poco divulgados como Pereda (1608-78), Leonardo, el aragonés (1616-56), Carreño (1614-85), Fray Juan Rizi (1600-81), Francisco Rizi (1608-85) y, para no ser interminables, los Herrera, Cerezo, Cabezalero, Antolínez y otros que permanecen en el anonimato para las gentes y que andan dispersas sus obras por conventos y colecciones.

Tratando de relacionar el cuadro que comentamos con los maestros citados, hay que descartar a Pereda por muy cuidadoso del dibujo, a Leonardo por muy velazqueño, a los Herrera por barrocos y por otras causas ciertas, aunque difíciles de exponer, a Cerezo y Fray Juan Rizi.

Con esta eliminación hemos creído enfocar la paternidad de la obra por buen camino, y contando con alteraciones en la "manera de hacer", que entonces como ahora eran corrientes, se puede adjudicar a cualquiera de los restantes maestros, o a alguno de sus imitadores.

Pero la casualidad ha hecho que podamos atribuir con toda certeza la interesante pintura de Santa Catalina a un maestro de indiscutibles méritos, que como otros de sus contemporáneos no ha sido aún objeto — que sepamos — de una monografía ni aun de un trabajo periodístico. Nos referimos a Francisco Rizi, artista que pintó en fecha no fijada una Concepción para la iglesia de las Magdalenas de Alcalá de Henares. En este lienzo, hay en su parte superior dos grupos de angelillos idénticos a los que hay en el cuadro que estudiamos; dicha identidad es tan absoluta, que vemos imposible de todo punto que sea producto de la casualidad; sus analogías tan concretas hacen desechar este supuesto. Así es que pensando cuerdamente si la citada Concepción es de Francisco Rizi, lo es también la Santa Catalina en cuestión, ya que el suponer que ésta fuera pintada por un discípulo o imitador a presencia de aquélla, no es lógico, porque supondría una inferioridad en el copista que en este caso no existe; comparadas ambas obras vemos en los angelillos de la Santa un "toque de maestro" y una jugosidad de pincelada que no tienen los que suponemos que fueron sus modelos, lo cual puede obedecer a que en los tamaños pequeños el artista siempre se revela con más viveza.

Tras de estos análisis llegamos a la conclusión ya dicha de que Francisco Rizi pintó ambas obras teniendo a la vista una de ellas, o una pintura o dibujo que desconocemos, ya que las coincidencias citadas son imposibles de retener en la memoria.

Otras circunstancias, como la identidad de los pliegues de la manga izquierda de la Santa y derecha de María, corroboran el juicio anterior.

\*\*\*

Francisco Rizi nació en Madrid en 1608, siendo hijo de Antonio y hermano de Fray Juan, ambos pintores. Estudió con Vicente Carducho y antes de 1653 fué nombrado pintor de la Catedral de Toledo y desde 1656 del Rey, para quien ejecutó numerosos trabajos, entre ellos decoraciones para el Teatro del Buen Retiro, diversión tan del gusto de Felipe IV.

Le unió una estrecha amistad con el pintor Carreño de Miranda, trabajando juntos en muchas ocasiones.

Pintó numerosos asuntos religiosos y algún excelente retrato como el del caballero don Tiburcio Redin (museo del Prado), siendo fecundísimo como fresquista, dejando pruebas de este aspecto de su talento en Madrid en las iglesias de San Antonio de los Portugueses, Descalzas Reales y Capilla del Ochavo en Toledo.

Falleció en El Escorial en 1685, siendo considerado por algún crítico como el Valdés Leal de la Corte.

HERMANOS ALBAREDA.

## LAS ANTIGUAS FONDAS Y POSADAS

La desaparición de la antigua Fonda de Europa (la denominación de hoteles aplicada a las hospederías de lujo nos la impuso la moda extranjera) me anima a recordaros cómo se hospedaban en Zaragoza nuestro abuelos.

De esta población partían la complicada red de sillas de postas, correos y diligencias que transportaban por la península a los viajeros.

Esto decidió a los industriales italianos, dedicados al negocio hospedero, don Gaudencio Fortis y don Gaudencio Zoppetti, a establecerse junto al punto de partida de las postas.

Faltaban en Zaragoza paradores o fondas en donde pudieran alojarse cómoda y dignamente los viajeros, proporcionándolos los señores nombrados, quienes mejorando incesantemente sus establecimientos lograron que llevasen fama en España.

La Fonda de las Cuatro Naciones y del Universo, hoy funcionando, la estableció el señor Fortis en la casa número 3 del Coso, propiedad del conde de Torreseca, donde estuvo instalado el Gobierno civil de la provincia. La novedad para el público la constituía el servicio de comidas en varias mesas y a diferentes horas (así lo anunciaban en 1859), porque era de rigor el acudir a tomar los refrigerios a hora fija en interminables mesas que obligaban a forzoso trato entre los comensales.

Paraban en esta fonda las Postas Generales que hacían el viaje a Madrid, y las del Norte y Mediodía de España que venían de paso, partiendo de aquí las postas de Aragón, con los itinerarios de Tudela, Pamplona, Tolosa, San Sebastián y Bayona; las de Huesca, Panticosa y Jaca, la de Barbastro y la de Alcañiz.

En la administración de la fonda se tomaban los pasajes para la navegación por el Canal Imperial que llevaba a Tudela, transbordando para Borja, Tarazona y Cinco Villas.

Las postas valencianas conducían a este reino por Daroca, Teruel, Segorbe y Murviedro.

La Fonda de Europa se estableció en el lugar que ocupa hoy el Banco de España, edificando lo que fué magnífico local don Gaudencio Zoppetti.

Paraban también aquí los coches que hacían servicio a Madrid, Barcelona y otras poblaciones.

Estas dos fondas eran las de lujo; otra más modesta apellidada Fonda Económica "al estilo de Barcelona", estaba instalada en el número 119 del Coso, junto a la calle de Santa Catalina; en el local se hallaba el café de Ciprés.

Esta fonda, creada en 1859, servía comidas de todas clases y precios, desde el ínfimo de dos reales hasta el suntuoso, entonces, de dieciséis.

Más tarde existió otra fonda llamada del Francés, y la de Camps, que tenía renombre por su "restaurant".

Estos eran los establecimientos más notables que existían en la mitad del siglo pasado; allí se hospedaba la gente de posición; las de modesta lo hacían en mesones o posadas que los había en gran número; algunos continuaban con la industria.

Vayan algunos nombres: la de la Alhóndiga; la Cadena, en la calle del Azoque; Santo Domingo; San Juan y Plascencia, en la calle Castellana, hoy Boggiero; en la de San Pablo, las de la Campana, las Almas, San Blas, San Pablo y la Cruz; la de San Antón, en la plaza de ese nombre; las de San Benito y San Jerónimo, en la de Predicadores; la del Blanco, en la Tripería (Antonio Pérez); los Navarros, en una calle desaparecida al abrirse la de Alfonso; la del Pilar, la actual; las de los Huevos y San José, en la plaza del Pilar; los Milanese, los Catalanes, el Rincón, los Reyes, el Medio y Huesca, en la Ribera del Ebro; Concepción, del Sol, Santa Ana y bastantes más.

Antes del siglo XIX, los viajeros de posición se alojaban en casas de parientes y amigos, por no tener lugares adecuados; claro que se viajaba muy poco, únicamente en los casos de urgencia, pues resultaría aterrador ir dando tum-

bos por los caminos durante días y días, en aquellos imponentes carruajes, para trasladarse a otra población.

Los potentados adelantaban algo viajando en los "acelerados", coches más pequeños que cambiaban de tiros con mayor frecuencia que los de servicio general.

A mediados del siglo XVII unos extranjeros pusieron un parador que llamaron Real, y luego del Gallo de Oro, que duró hasta el siglo siguiente, y se hallaba instalado frente a la Audiencia, hospedaje famoso en la Península; raramente se llamaban en Aragón hosterías a los lugares dedicados al hospedaje.

La plebe se hospedaba en Zaragoza en multitud de mesones y posadas, lugares en donde toda incomodidad tenía asiento, siendo refugio de cuanta gente ruin se cobijaba en la ciudad, obligando a los jurados y justicias a intervenir en mil fechorías y escándalos prodigados en tales sitios.

En la calle Castellana, hoy Boggiero, ruta para el vecino reino, estaban famosos paradores, pero la mayor parte se hallaban en el recinto de las calles Malempedrada, Doncellas, Paja y Mosén Francisco, calle que tomó el nombre del famoso mesón así llamado.

Era mosén Francisco un piadoso racionero del templo del Pilar que poseía una casa por aquellos callejones, quien para evitar los escándalos que se producían en tales establecimientos arrendó su inmueble para hospedería con la condición de que se había de ofrecer en ella albergue y comida gratis por una noche a todos los pobres transeuntes que llegasen al mesón.

También existía otro mesón de mosén Francisco entre el Hospital de Nuestra Señora de Gracia y la Casa de Comedias. Contigua a la de mosén Francisco estaba la posada de la Pájara, designada con tal nombre por lo agraciado del rostro y simpatía de la dueña; la actual posada de Santo Domingo es la continuadora de la de la Pájara.

Hasta no hace muchos años, entre las calles del Caballo y la Dama, se veía una casa de construcción del siglo XVI, en la que el ingenio del artista esculpió junto al alero toscas y ridículas figuras de aves y cuadrúpedos y una grotesca imitación del dios Baco, representada por un hombre con gorro frigio o catalán, montado sobre un tonel; en el piso de la calle se estableció la famosa taberna que resultó ser el último grito de la moda en el siglo XVIII, frente a las "tascas de ramo y sogá" que existían, llamadas por el pueblo cafés de escudilla, puchero o taza, por beberse el vino en tales recipientes.

La denominación de sogá que hemos aplicado a las tabernas proviene de una costumbre española empleada en aquellos antros, cuando no se conocían los fósforos, ni buquetes, que consistía en tener a disposición de los clientes un trozo de sogá encendido, colgado de un clavo, para encender el tabaco los fumadores, que pasaban las horas entre el humo repugnante producido por el original encendedor.

Tal era el número de establecimientos de esa clase repartidos por la ciudad y tantos eran los escándalos en ellos producidos, que el corregidor don Antonio Candalija suprimió en 1866 y 1867 bastante número de ellos, higienizando los demás, dictando severas medidas para observar las leyes de buen gobierno, acabando con las repulsivas sogas.

Los escándalos y riñas por aquellos lugares y barrios tuvieron en jaque a alguaciles y escribanos durante siglos; las calles de la Dama, Malempedrada, Doncellas y Paja, eran refugio de la gente más ruin de la ciudad, que pululaba alrededor de los hostales y posadas tras de los incautos forasteros, obligando a los jurados en el siglo XVI a tomar severas medidas para evitar el abuso de los tahures desplumadores de los aficionados al juego.

Los forasteros enemigos del bullicio se alojaban en la acreditada Posada del Pilar, ya citada en el siglo XV, situada en la calle de aquel nombre. No menos acreditado era el mesón del Obispo en la vía de su denominación, esquina al arco de los Cartujos, si bien tenía la contra de vivir

cercana a la calle de Santa Bárbara, ocupada por gentes de mala vida.

Próxima a la calle de Torrellas o del Comercio (el Pasaje del Pilar), estaba la posada de los Huevos.

En la calle de la Traición (hoy Atarés), esquina a Contamina (Goya), se hallaba la Hospedería del Tudesco, que

tenía en los bajos un horno, confitería y botillería, muy concurrida los días festivos por estar contiguo a ella el teatro Talía, en donde daban representaciones escénicas los aficionados, y se celebraban bailes públicos.

MANUEL ABIZANDA Y BROTO.

## NOTAS DIVERAS

### Aniversario

El día 3 de agosto de 1936 se realizó el nuevo milagro de nuestra santísima Virgen del Pilar.

Alevosamente fué bombardeado el templo por un avión rojo lanzando tres potentes bombas capaces de haber destruído el mayor tesoro espiritual de Aragón. Ninguna de ellas hizo explosión. La santísima Virgen había impedido que el bárbaro atentado tuviese las terribles consecuencias que los sin Dios se habían propuesto.

En la fecha del aniversario se han celebrado varios actos religiosos, jornada que ha puesto de manifiesto, una vez más, que España es más que nunca católica, y que Aragón es, también más que nunca, devoto amantísimo de la Virgen del Pilar.

### El Rincón de Goya

Recientemente se ha puesto nuevamente de actualidad el opinar sobre el edificio que la Ciudad levantó a la memoria de nuestro gran pintor, en la fecha de su primer centenario.

En estos asuntos creemos que es preciso meditar un poco, pesar el pro y el contra, tener en cuenta los intereses materiales y espirituales en juego, y en este caso particular y refiriéndonos a la construcción arquitectónica, siendo muy respetables las opiniones personales, deben éstas someterse a las técnicas, es decir, a los arquitectos en primer término, y a los artistas.

El estado en que se encuentra el edificio es verdaderamente lamentable; el Sindicato de Iniciativa, que desde un principio puso todo su entusiasmo y sus medios económicos al servicio de la Biblioteca de Goya, veía que al par de sus sacrificios, no corría el interés de los sucesivos Ayuntamientos para la guarda y cuidado de ese edificio; que no se colocaron las vigas sobre las columnas de la pérgola, con lo que abandonados uno y otra a la acción del tiempo y a otras acciones que en estos últimos años se desarrollaron en perfecta impunidad, se fué agravando la destrucción.

Sabidas son de todos, las gestiones que repetidamente hizo el Sindicato de Iniciativa recabando para sí la instalación de la biblioteca de Goya: libros, muebles, cortinas, el busto del pintor, obra de un laureado artista aragonés, todo esto a expensas de la benemérita Sociedad; más tarde, viendo que por circunstancias de las que no culpamos a nadie concretamente, pero que determinaron la decisión del S. I. P. A. de retirar todo lo que fuera posible, los libros sobre todo, para sustraerlo a la furia destructora que parecía haber pasado por el local de la biblioteca como vendaval devastador, quedó sin terminar la obra del S. I. P. A., hecha hasta entonces con el entusiasmo que siempre demostró por todas las obras que contribuyeran a la cultura del pueblo.

Decimos todo esto para que se comprenda con cuánto agrado hemos visto la actuación del Alcalde que va a poner fin a ese estado de cosas lamentable por todos conceptos.

Felicitemos, pues, al señor Parellada y agradezcamos como zaragozanos su decisión tan oportuna y conveniente para los intereses de la ciudad que le están encomendados.

Hacer las obras de reparación necesarias y disponer la custodia por un empleado municipal del edificio biblioteca de Goya, que será, aunque a muchos parezca lo contrario, la mejor biblioteca popular de cualquier parque de cualquier ciudad de España.

Al señor Parellada le cabrá la satisfacción de haber salvado una construcción que a la ciudad le costó una crecida suma, que un arquitecto aragonés proyectó y dirigió graciosamente por amor a Goya y a Zaragoza y una biblioteca que constituirá una obra de cultura que pondrá muy alto el nombre de la ciudad y contribuirá en gran medida a inculcar el respeto cuando no la admiración que el arte despierta en los países civilizados; a este fin o a otro de tipo cultural que lleve el nombre de Goya, debe dedicarse ese edificio.

### En el frente

Estos admirables muchachos españoles que luchan en el frente para arrojar de España a los asiáticos inciviles (hayan o no nacido en Asia), no sólo dan su sangre, generosa y valientemente, sino que lo hacen con la elegancia de los grandes señores, reanudando un sentido de la caballeridad que parecía huído de nuestra Patria y que es su tradición secular, el fundamento inquebrantable de la raza.



Luchan riendo, cantando, como cosa alegre y santa; cumplen con sus deberes religiosos y con sus deberes patrióticos y aun les queda tiempo y humor para hacer arte; algunos dibujan, otros hacen fotos, como las que nos honramos publicando hoy. Este es el *pueblo* español idealista y cristiano, y contra este *pueblo* nada ha de poder el populacho internacional, materialista y descreído, que sólo vive, y eso sí que lo hace bien, para el saqueo, la destrucción y el asesinato de gentes indefensas.

¡Bien, muchachos del frente! ¡Arriba España!

### Una fiesta patriótica

En Palma de Mallorca se ha celebrado este año en la fecha del dos de mayo, evocadora del heroísmo español siempre vivo, una fiesta que debería extenderse a todo España, y de cuya iniciativa podrá vanagloriarse la hermosa capital de Mallorca la bella.

Con el patriótico nombre de "Bodas españolas del 2 de mayo" ha instituido la "Falange" de Palma la fiesta anual de Bodas Colectivas estimulando así la formación de nuevas familias que den a España una generación inspirada en el amor a la Patria.

Esta fiesta, que se ha celebrado en conmemoración de la gesta heroica de la primera liberación de Madrid de la dominación extranjera, ha tenido un éxito rotundo.



Cuarenta y cinco parejas de soldados, falangistas y requetés, con "Margaritas" y "Falangistas", contrajeron matrimonio, siendo apadrinados por el Comandante Militar, General Benjumea; Gobernador Civil, señor Torres; el Comandante de Requetés señor Saforteza; Jefe de la Base Naval, Almirante Basterrechea; Jefes de las Falanges masculina y femenina y Margaritas.

Las parejas de novios se reunieron en el Palacio de la Diputación y desde allí, precedidos de la guardia municipal montada, grupos de gaiteros y gallardas payesas que vestían el traje antiguo típico mallorquín, elegante y rico, se dirigieron a la grandiosa Catedral de Palma.

Los balcones, engalanados con la bandera nacional, aparecían, como las calles, repletos de público, y al paso de la comitiva prorrumpía en aplausos y aclamaciones que se confundían con las vibrantes notas de los himnos y marchas nacionales de la banda de Falange.

En la Catedral se encontraban ya a la llegada de los novios, las autoridades, cuerno consular, padrinos, invitados y representaciones de todos los Sindicatos Obreros y de Empresarios que constituyen la Organización Nacional-Sindicalista de F. E. T. y de las I. O. N. S.

El Arzobispo, doctor Miralles, dió a los contrayentes la bendición, imponiéndoles los anillos nupciales. Al salir los novios de la Catedral, muchachas vestidas de payesas arrojaron flores al paso de los desposados.

Seguidamente, en autos que formaban una larga caravana, se trasladó la comitiva, de más de 500 personas, al Hotel Mediterráneo, donde se sirvió un exquisito desayuno en honor de los novios, presidiendo el General Benjumea, que pronunció unas breves y elocuentes palabras realzando el acto que acababa de celebrarse en la Catedral, finalizando el ágape con la Marcha Real y los Himnos de Falange y Requeté, que los comensales escucharon en pie.

A los contrayentes, soldados, falangistas y requetés que lucharon en los frentes de Manacor y Son Servera rechazando a las hordas marxistas catalano-mallorquinas que pretendían invadir Mallorca, la "Organización Nacional-Sindicalista" les ha hecho el regalo de un menaje de casa

completo, así como los anillos nupciales. Los taxistas nacional-sindicalistas llevaron gratis en sus coches a los novios a la Catedral y al Hotel Mediterráneo.

La Caja de Ahorros de Baleares abrió a cada pareja una libreta con cien pesetas que podrán retirar al nacimiento del primer hijo.

Paz, orden, fraternidad, patriotismo... todo esto representa esta espléndida fiesta de las "Bodas españolas del 2 de mayo" que Palma de Mallorca ha celebrado con tanto éxito y que, repetimos, debiera celebrarse en todas las ciudades de España.

#### Otro acierto

Zaragoza puede ostentar orgullosa un magnífico parque municipal, pero el acceso a este delicioso lugar de esparcimiento es algo difícil por falta de medios rápidos de comunicación. No olvidemos que las distancias están en relación con la extensión de las ciudades, de tal modo que si en una población de un millón de habitantes tuvieran un parque a la distancia a que se encuentra el nuestro del centro de la población, se tendría por muy próximo y poca gente notaría la falta de un medio rápido de comunicación.

Pero las cosas son como son y aquí es de necesidad el procurar a los ciudadanos las máximas facilidades para que puedan trasladarse cómodamente a un lugar de agradable esparcimiento en invierno y en verano, pues en todas las épocas del año tienen estos jardines gran encanto.

El tranvía al parque va a circular en breve; otro acierto del señor Parellada por el que le debemos agradecimiento como ciudadanos.

#### La simpatía de Bélgica

Esta simpatía tiene ya una vieja historia de reciprocidad; refiriéndonos al momento presente, y aparte otros testimonios no menos valiosos, hemos de referirnos al Barón Therlinden, al cual agradecemos desde estas columnas su valiosa y entusiasta adhesión al espíritu de la nueva España.

Hemos de agradecer igualmente a M. Van den Berg sus repetidas y admirables intervenciones para poner de relieve, con un conocimiento de nuestras cosas que causa agradable sorpresa, lo que representa nuestra cruzada: lo que es *nuestra* España: cómo se interesa por ella la Bélgica del Círculo Español de Bruselas y con el Círculo los hispanófilos belgas, que son legión; cómo ha aumentado en estos veinte años la afición al estudio de la lengua española...

En otro orden de ideas, pero siempre con su entusiasmo por España, que tan bien conoce, nos habla del Marqués de Villalobar, que como embajador de España, expresando la gratitud de Bélgica a ese gran español que durante la guerra de 1014-1018 se dedicó a la humanitaria tarea de rescatar vidas y evitar duelos a muchos hogares belgas, secundando la iniciativa del monarca, y hace resaltar el contraste de estas nobles actitudes con la actuación de otro reciente representante oficial de nuestro país en Bruselas, con el que ha eludido todo contacto como medida de higiene moral.

Por último hemos tenido ocasión de leer un folleto que se ha publicado en Lieja, con la alocución pronunciada por el R. P. E. de Rafael, S. J., en el funeral celebrado en sufragio del alma del glorioso General Mola, en la iglesia de los PP. Jesuítas; el folleto contiene la alocución en francés y español.

Constantemente nos llegan los ecos de voces amigas de la católica, progresiva y hermosa nación belga, y en estos momentos en que la fiebre nos consume hemos de apreciar como merecen los testimonios que de fuera nos llegan haciendo votos por nuestra pronta y definitiva curación.

F. DE C.

(Fotos Manuel Gil Bonnat, del Requeté Valenciano en el frente de Villastar (Teruel).)

# ACTIVIDADES ARAGONESAS

SOCIEDAD ECONÓMICA ARAGONESA DE AMIGOS DEL PAIS

## INSTITUTO DE ECONOMÍA

EN los meses de julio y agosto han continuado los trabajos del Instituto de Economía Aragonesa, habiéndose visto por sus distintas Secciones ponencias del más alto interés; esto indica que, no obstante la época, el Instituto, percatado de su misión en el engrandecimiento de la Nueva España, no ha omitido esfuerzo alguno para llevarlo a cabo en la medida de sus posibilidades.

### Estadística e información

Esta Sección continúa recibiendo los cuestionarios enviados a todos los pueblos de Aragón sobre Estadística del Trigo, siendo digno de destacar que, entre los últimamente recibidos, figura el del pueblo de Noguera, partido de Albarracín, que cómo es sabido ha sido liberado por nuestro glorioso Ejército en las últimas operaciones de aquella zona.

Hasta la fecha, han sido enviados al Excmo. Sr. Gobernador de la Provincia nueve suplementos de información, que continuarán a medida que el Instituto vaya recibiendo los datos de los pocos pueblos que no los han enviado todavía.

### Agricultura

Ha ocupado preferentemente la atención de esta Sección, la ponencia del señor Lapazarán sobre el problema remolachero; ponencia que ha sido ampliamente estudiada en varias sesiones, y que está pendiente de una modificación por parte de su autor, no habiéndose tomado ningún acuerdo todavía, puesto que dicha ponencia ha de volver a verse por la Sección.

Sobre el mismo asunto, la Sección ha visto un trabajo del señor Sánchez Carrascón.

También se ha ocupado del tema "Crisis de la alfalfa", habiéndose acordado nombrar una comisión compuesta de los señores Almarza, Funes y Machín, para que estudien y planteen las soluciones más pertinentes para aliviar la crisis actual.

Igualmente ha sido presentada a la Sección una ponencia debida al señor Soler sobre "La riqueza olivarera"; ponencia que ha quedado pendiente de estudio.

Finalmente la Sección aprobó un modelo de ficha sobre "Gastos y productos de cereales".

### Municipalista

Ante la renuncia del señor Pellegrero a presidir esta Sección, debido a sus múltiples ocupaciones, fué nombrado Presidente de la misma don Luis de Lafiguera.

La Sección ha venido ocupándose de varios proyectos parciales de urbanización de la Ciudad, entre ellos destaca uno sobre urbanización y ensanche de la Zona del Arco de San Roque; el trabajo es debido al señor Lafiguera y ha sido presentado al señor Alcalde de la Ciudad, quien lo ha pasado a la Comisión de Fomento del Excmo. Ayuntamiento.

También se ha estudiado con gran atención una interesantísima ponencia sobre el paro obrero en Zaragoza, debida a los señores Lafiguera, Aísa y Borobio, y cuyas conclusiones publicaremos íntegras en otro número.

### Industria

Ha sido presentada a la Sección una ponencia sobre Publicaciones, en la que los señores Ponentes encargados de redactarla, proponen al Consejo del Instituto de Economía Aragonesa, los tamaños, tipos y características que deben tener las publicaciones de la Sociedad Económica, unificándolas.

El señor Lorenzo presentó una Memoria haciendo un detallado estudio sobre el caucho. Este trabajo, que viene a aumentar los estudios recibidos sobre otras ramas de la

industria, demuestra la capacidad de los productores aragoneses.

\* \* \*

Ponencia de redacción del apartado sobre transportes, para el programa económico.

Sres. Ponentes: don José Pueyo Luesma, don Tomás Usón Pardo, don Leoncio Brieba, don Moisés Calvo.

Adjunto, don L. Martínez Torres.

### Transportes

Considerando el problema de los *Transportes* así, en general, como un factor esencial de la Economía española, es evidente que merece el estudio a fondo, por parte del Estado; con la orientación de resolver de una vez y para siempre la ordenación correlativa de los *Transportes* por ferrocarril y carretera.

*Ferrocarriles.*—Las Compañías de ferrocarriles españolas privadas, que durante algún tiempo disfrutaron del monopolio absoluto del transporte, fracasaron en gran parte, financieramente, por una defectuosa visión económica unilateral; acusada por los resultados de explotación, tan pronto como el monopolio absoluto se contrajo al monopolio genuino del transporte por su propia vía de comunicación.

En vez de contribuir por sus poderosos medios indirectos a la saludable difusión de la industria por todas las zonas adecuadas del territorio, puede verse en las orientaciones de su tarificación una causa cooperadora del desequilibrio industrial entre las zonas periféricas y las del interior; pues su política de tarifas de penetración adolece del inconveniente notable de la falta de contrapartida en portes de retorno.

Anquilosados sus antiguos métodos matemáticos de evaluación de costos de transporte, puede en general decirse que cualquier rama industrial ha precedido de bastantes años al sector ferroviario en el examen de costos en función de la capacidad total de producción con los corolarios estimulantes de la obligada preocupación constante por un aumento del coeficiente de explotación, creando mercados y recursos del orden de la venta de un porcentaje de la producción por bajo del costo. Una definición sagazmente hecha de la capacidad real de transporte de las redes ferroviarias españolas, en miles y millones de toneladas-kilómetro, y su comparación con el total registrado, arrojaría un coeficiente de explotación-tan bajo que en él está casi seguramente el fundamento del examen a fondo de un problema de tan *vital interés económico nacional*.

Los organismos estatales idóneos han seguido por otra parte el ritmo y normas de las Compañías; y no se trata de propugnar el remedio de un inconveniente por medida más grave, cual sería la de la explotación directa por el Estado. El ideal económico es que se *conviertan y vivan* bajo una eficaz tutela estatal; o sea irremisiblemente obligadas a *servir justamente todos los intereses españoles de transportes*.

*Coordinación de los transportes por ferrocarril y carretera.*—La solución del problema exige un examen totalitario, de conjunto, para terminar en *ordenación de planta*. Y parece que el punto de vista del Estado debe abarcar objetivamente *transportes únicamente*, ya que los ferroviarios y los de carretera *deben ser coordinados*, después de haber buscado la definición de un sano criterio de paridad entre ambos.

Y el resultado despejarlo, como es natural, después de haber previsto las cuantiosas y nuevas inmobilizaciones necesarias en primera instalación, para dotar a las redes de los recursos tecnológicos de modernidad, eficacia, elasticidad, y enlace; de modo que *coordinación no venga a ser un tropo, sino realidad*.

En apoyo de la tesis bastará indicar que para dotar al ferrocarril de la elasticidad necesaria, y entre otras medidas,

es preciso suprimir la estrangulación que le produce, dicho en general, la vía única; ya que casi todos los trayectos necesitan la doble y algunas zonas de gran tráfico la cuádruple.

Pero las necesidades se imponen y España no puede arrumbar los ferrocarriles sin que éstos hayan dicho técnica y económicamente su última palabra. En contradicción con las apariencias actuales puede tal vez conjeturarse que los ferrocarriles remozados, continuarán siendo indefinidamente el principal medio de transporte.

En un trayecto tan conocido como el de Zaragoza-Caspe, podremos fundar un ejemplo aplicable en general a todos los trayectos importantes de la red ferroviaria española.

Dicho trayecto comprende tres estaciones de gran tráfico: Zaragoza, La Puebla y Caspe.

Con trenes rapidísimos, de tres unidades, con tractores de explosión, podía y debía realizarse el drenaje de expediciones comerciales y viajeros de las estaciones secundarias, para concentrar su volumen del tráfico en las estaciones principales enlazadas entre sí por los servicios rápidos y directos de trenes de vapor, consiguiendo:

- 1.º Rapidez en la entrega de mercancías.
- 2.º Anular el estacionamiento de material en las estaciones secundarias.

El transporte mecánico por carretera en relación con el ferroviario resulta ser según los casos:

- a) Complementario.
- b) Auxiliar o secundario.
- c) De competencia o paralelo.

Y no puede tomarse como base de una coordinación el intento reflejado en el Orden ministerial de 17 de noviembre de 1934, de tendencia injusta y de aplicación antieconómica.

En España, y principalmente por razón del trazado de algunas vías férreas, el transporte por carretera se encuentra en condiciones de establecer competencia con el ferrocarril en servicios de viajeros y mercancías para recorrido entre el origen y el término de la correspondiente línea ferroviaria, con ahorro notable de kilómetros y tiempo que sugiere al viajero aun en los casos registrados de competencia con trenes espléndidamente equipados que nada tienen que envidiar a los más modernos del extranjero.

*Responsabilidad de las Compañías en el desquiciamiento del régimen jurídico de transportes por carretera. Primera orientación del Estado.*—Al consolidarse la implantación del transporte por carretera se le planteó a la Dirección General de Correos un grave problema, pues ningún transportista postal quería hacerse cargo de las obligaciones inherentes a un transporte regular sin que le fuera cuadruplicada o quintuplicada la consignación correspondiente. Era de evidente interés para su libertad particular rehuir las trabas de un servicio permanente con itinerarios fijos y horarios determinados que los ponían en postura desventajosa con respecto a los transportistas exentos de misión postal.

El dilema de soluciones era:

- a) La antieconómica e impracticable, de servicios subvencionados por el Estado.
- b) La de concesiones, no de exclusivas como impropia-mente se les ha llamado, establecidas según normas conocidas de otros países.

El Estado optó por la segunda, y los resultados demostraron las ventajas logradas para la economía nacional; al disfrutarse de una magnífica red de servicios por carretera con itinerarios fijos, horarios determinados, y transporte gratuito de correspondencia que se cifra en ahorro de unos sesenta millones de pesetas. Aparte de ello, es preciso tener en cuenta la facilidad que el régimen ha permitido a las empresas para cumplir en el terreno social con cuantas leyes se promulgaron; y en el fiscal, tanto para la contrastación como para la recaudación de tributos. Y debe subrayarse también el interés difícilmente cifrable de que, aparte del servicio postal, existan como prescripciones de la concesión servicios onerosos o improductivos, pero que llenan una misión nacional.

Tales características tuvieron las disposiciones del Estado en 1912 y 1924.

*Enmiendas protectoras del transporte ferroviario.*—La Asamblea Nacional, en 1929, suscitó el tema de atención

protectora de los ferrocarriles en su conexión con los transportes mecánicos por carretera, proponiendo la reforma del Reglamento de 4 de julio de 1924, llegándose a la aprobación del Reglamento de Transportes de 22 de junio de 1929, que en su artículo 58, vigente todavía, dice:

*En la propuesta de una línea de servicio regular tendrán derecho de tanteo las Compañías de Ferrocarriles y Tranvías.*

¿Por qué las Compañías ferroviarias se inhibieron de esta cuestión decidiéndose a seguir en el grato aislamiento de su torre de marfil?

*El despertar de las Compañías ferroviarias.*—Cuando ya tienen fisonomía propia los transportes españoles por carretera, los servicios se densifican y la nación está habituada a su disfrute, entran cautelosamente en liza las Compañías de ferrocarriles y no ven otra solución mejor para su crisis que proponer al pseudo Estado que le sean concedidos todos los servicios por carretera paralelos al ferrocarril, a excepción de los de la clase A.

El golpe de *Gaceta* del año 35, ni torpemente puede ser tenido como germen de coordinación.

*Coordinar* no es oprimir imposibilitando o dificultando la vida de uno de los dos medios de transporte. *Coordinar* no es destruir al interés complementario con el resultado paradójico de no lograr, ni siquiera con tamaña injusticia, resolver el problema ferroviario, o aliviar su caos económico.

La coordinación se concibe perfectamente sin llegar los ferrocarriles a ser dueños de los transportes por carretera; con regulación de bases para concesiones recíprocas en trayectos comunes y paralelos en beneficio de sus respectivas explotaciones y sin perjuicio de los intereses generales del país. Y ni que decir tiene que ambos medios de transporte deben vivir apoyados en un cimiento de paridad legal y social, con campo para estimular su desarrollo y normas para el cumplimiento de la misión que les señale la ordenación basada en el interés económico nacional y en la justicia.

*Oportunidad del momento.*—El nuevo Estado, estimulando y protegiendo el desarrollo de las empresas privadas que sirvan al interés público, creará el ambiente más propicio que jamás se dió, para resolver definitivamente el problema de transportes armonizando lícitamente los sectores ferroviario y de carretera. La seguridad de que no se supe- ditará a las conveniencias partidistas el interés nacional, abona dicha perspectiva.

Y con aplauso unánime impondrá el Estado las normas legales y fiscales que terminen con la piratería transportista por carretera, por haberse reservado, como en el caso del ferrocarril, la inspección y el control de cualquier género de vehículo, así como el establecimiento de fianzas subsidiarias, seguros de responsabilidad civil, y normas que garanticen la seguridad del viajero.

En otro aspecto, y reservando para la Patente de Circulación el carácter de impuesto primario, parece que será práctico estudiar la refundición de los múltiples impuestos secundarios en uno.

La politiquería rastrera, que monopolizaba al pseudo-Estado, contaba con un cliente interesante para servirle, ciegamente, en las Compañías de ferrocarriles. Y en resumen, la legislación servía conveniencias particulares, con grave perjuicio de todos los usuarios del ferrocarril, esto es, de todos los españoles.

Y son casos típicos del malthusianismo económico, que nos aniquilaba, las disposiciones legales (!!) "dictadas" para beneficiar los intereses de la incompetencia.

Evidencia la oportunidad la orientación del nuevo Estado al promulgar la Orden de 10 de mayo de 1937 publicada en el número 204 de 12 de mayo del *Boletín del Estado*, por la que se dispone, a propuesta de la Comisión de Industria y Comercio, la iniciación del estudio referente a Ferrocarriles, electrificación de los mismos, transporte por carretera y coordinación de ambos procedimientos de transporte.

*Rentabilidad como premisa.*—Se han producido suficientes colapsos, por intervenciones del orden de las que tratan de remediar el efecto sin conocimiento previo de la causa; pero el nuevo Estado, por fortuna, podrá actuar con la máxima autoridad sin temor a "tabús" como los del precio del pan y la inmutabilidad de las tarifas ferroviarias. Si de

la tarificación de transportes se borra todo germen malthusiano y los criterios básicos son justos, la repercusión en precios será la que fuere; pero se tendrá en forma un circuito económico básico porque su ordenación estará hecha a la medida, sobre la realidad geográfica y económica de la nación.

Y siendo los *transportes* una necesidad vital que afecta a la *totalidad* de los habitantes de una nación de economía cerrada, como es en realidad la nuestra, los precios *razonables* y *justos* serán cooperadores de una perfecta circulación; aun cuando, lógica y necesariamente se ordene el conjunto bajo la premisa de que el mínimo de Compañías *indispensables*, resultantes del paralelo entre las existentes, cuenten con una *rentabilidad para sus títulos representativos de capital*.

*Anomalías transportistas.*—Sin tratar de demostrar lo evidente, es sin embargo de interés, dada la conveniencia de formar ambiente en torno a la cuestión, destacar los graves perjuicios que hoy se irrogan a la producción presentando un esquemático muestrario de hechos anómalos registrados en *transportes ferroviarios* y que se resumen en:

#### I. Anarquía en la tarificación.

a) La Compañía del Norte tiene tarifa especial 3 y M. Z. A. no.

b) Norte tiene E. 37 y M. Z. A. no.

c) M. Z. A. aplica la E. 30 en todas sus líneas y Norte no.

d) La reglamentación de transportes "excepcionales", por su longitud e indivisibilidad, carece de criterio pudiendo asegurarse que no existen dos Compañías que sigan normas iguales, y se dan casos de aplicación de normas puramente convencionales.

II. *Mercancías que recorriendo un kilometraje importante con tarifa especial local, al continuar su tráfico en servicio combinado con una segunda Compañía, sufren a partir del enlace la aplicación de una tarifa general que pueden recargar el transporte con un porcentaje elevado.*

a) Las tarifas E. 30 y E. 100 del Norte y M. Z. A. son de aplicación a partir de los 550 kilómetros.

III. *Mercancías a las que por falta de clasificación no se les puede aplicar la tarifa que les corresponde.*

a) La tarifa E. 18 tiene distintas clasificaciones, según la Compañía, y por lo tanto mercancías que están clasificadas en las de una Compañía, en las de otra no.

b) M. Z. A. aplica la E. 19 por kilometraje recorrido, y en cambio Norte tiene precios determinados desde diversos orígenes a ciertos destinos sin comprender por otra parte todos los casos posibles.

En la clasificación de las E. 11 y E. 12 faltan muchas mercancías.

IV. *Mercancías sometidas a diferentes bases de tarificación, en virtud del kilometraje según la Compañía.*

a) Con la E. 6 Norte aplica 12'50 pesetas tonelada por 100 kilómetros. En cambio M. Z. A. percibe 27'00 pesetas por tonelada y 150 kilómetros (18 pesetas por tonelada y 100 kilómetros).

b) Para la E. 14, Norte tiene tres bases de 10, 11 y 12 pesetas por tonelada y 100 kilómetros. Para la misma, M. Z. A. aplica 15 pesetas por tonelada y 100 kilómetros y 20 y 22 pesetas por tonelada y 150 kilómetros.

c) Norte aplica la E. 2 desde los 100 kilómetros; y M. Z. A. desde los 200 kilómetros.

V. *La bonificación por detasa debe considerarse como expresión lícita y justa del principio comercial de bonificación por consumo.*

a) *Este principio general de la bonificación por detasa* no se tradujo con tal espíritu al traducir las tarifas españolas; dándose el caso de que la Compañía de Ferrocarriles Andaluces en su epígrafe I. V. concede la bonificación por detasa de la diferencia entre el precio satisfecho para la Compañía y el resultante de la aplicación de 0'45 pesetas tm. y km. con un mínimo de pesetas 12'05 para la tonelada; al consignatario que en doce meses consecutivos hubiese recibido en una estación cualquiera de la red, procedente de otra cualquiera de la misma, un mínimo de 20.000

toneladas con arreglo a los precios y condiciones del párrafo segundo de su tarifa correspondiente. Y mientras Andaluces concede dicha bonificación, Norte la niega.

A su vez, la Compañía del Norte concede bonificación por detasa en casos en que otras Compañías es posible que la nieguen.

Ejemplos:

Tarifa especial P. V. núm. 11 (nueva). Materiales de construcción que rige desde julio de 1918 para baldosas, baldosines, ladrillos ordinarios, ladrillos refractarios y tejas de todas clases; que en su párrafo IV concede al remitente que en doce meses hubiera expedido desde S. Claudio o desde Lugones para los destinos que expresa, un mínimo de 6.000 toneladas, disfrutará como bonificación de la diferencia entre los precios aplicados con arreglo a las tarifas vigentes y el de dos pesetas tonelada.

VI. *Plazos de entrega:*

a) Son verdaderamente absurdos muchos de los casos que pudieran citarse en que el usuario de ferrocarril "disfruta" de plazos de recepción, transporte y entrega que suman ocho días, por ejemplo, para distancias que por carretera, de domicilio a domicilio, se cubren en una hora o en menos.

Tal ocurre entre Tarazona y Borja o entre Tauste y Borja.

#### CONCLUSIONES

1.<sup>a</sup> Definición de un sano criterio de paridad entre Transportes por ferrocarril y carretera, así como de la autonomía que como empresas privadas necesitan para realizar comercialmente la explotación de su negocio incrementando el transporte y abaratando la explotación.

2.<sup>a</sup> Revisión y reglamentación total de nomenclatura y clasificación de mercancías, para las diferentes tarifas, estableciendo la debida correlación entre primeras materias y productos elaborados, en función de las características de rendimiento ponderal, en la transformación, dentro de cada grupo de asimilaciones. Dicha revisión y reglamentación deberá extenderse a "transportes excepcionales", reclamaciones, averías, mermas y concesiones de apataderos.

3.<sup>a</sup> Normas para unificación de Tarifas en cuanto a clasificación de mercancías y bases de percepción.

4.<sup>a</sup> Concentración de todos los transportes ferroviarios en dos grandes Compañías.

5.<sup>a</sup> Revisión y reglamentación total de los transportes por carretera a base de "concesiones" que sin significar privilegios impongan la obligación de atender un porcentaje de servicios onerosos; y con visión general del problema atendiendo a las realidades geográficas y económicas del país con la finalidad de una coordinación de transportes que sirva realmente las necesidades de la agricultura, industria y comercio.

6.<sup>a</sup> Coordinación de los transportes por ferrocarril y carretera después de haberlos ordenado con tal fin y previsto las inmobilizaciones en primera instalación necesarias para que *coordinación* tenga el alcance efectivo de su significado a base de ventajas recíprocas en travesos comunes y paralelos que beneficien los intereses generales y los de las respectivas explotaciones.

7.<sup>a</sup> Que en la Comisión a designar por el Estado, en virtud de la Orden a que se refiere el punto 8.<sup>o</sup>, figuren junto con los representantes del Estado y de las empresas de transportes los usuarios: siendo conveniente y aun necesario que se tengan presentes para el procedimiento de designación las Cámaras Oficiales de Comercio e Industria, las Cámaras Oficiales Agrícolas y las Sociedades Económicas de Amigos del País.

8.<sup>a</sup> Que si procede, tenga presente este escrito de la Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País la Comisión que se forme ordenada por la Presidencia de la Junta Técnica del Estado en 10 de mayo próximo pasado con la finalidad de redactar bases generales de ordenación de ferrocarriles y Transportes por carretera de modo que puedan ser coordinados.

LEONCIO BRIEBA.—TOMÁS USÓN.—JOSÉ PUEYO.—MOISÉS CALVO.

## Lignitos

Ponentes: Dr. D. Luis Bernejo Vida, Catedrático de la Universidad Central; don Carlos E. Montañés y Criquillón, Inspector General del Cuerpo de Ingenieros Industriales; don Santiago Baselga Aladrén, Ingeniero de Minas, Director-Gerente de la Sociedad "Minas y Ferrocarriles de Utrillas"; don Joaquín Oría Sainz, Ingeniero Industrial, Director-Gerente de la "Compañía del Gas de Zaragoza, S. A."

EL PROBLEMA DEL COMBUSTIBLE LÍQUIDO EN ESPAÑA

### EL PROBLEMA DEL COMBUSTIBLE LÍQUIDO EN ESPAÑA

*La evolución del petróleo en el mundo y su invasión en los mercados desplazando a otros combustibles.*

La historia de la evolución del petróleo en el orden técnico, se halla ligada estrechamente al desarrollo de la motorización, en la que se utilizan los diferentes aceites que lo componen, para motores cada vez más perfectos, incorporados a coches ligeros y pesados. Contiene como página gloriosa la conquista del aire para la Aviación, después de haber hecho posible la construcción de motores de explosión de escaso peso por unidad de potencia, así como el almacenar el carburante necesario, en depósitos de dimensiones convenientes y peso reducido, pero que permitieran grandes radios de acción. Y es que, en el petróleo, que comenzó con su historia a desplazar al carbón en sus aplicaciones, se congregan condiciones ventajosísimas para tal desplazamiento: mayor número de calorías para igual peso, más fácil manejo, y el actuar directamente en el motor, lo cual hizo posible la formidable conquista citada, a la que no se hubiese llegado con la máquina de vapor.

El empuje extraordinario que tal descubrimiento aportó a los nuevos modos de transporte, se cifró en millares de millones, y la finanza mundial se puso en movimiento para el acaparamiento del "oro líquido", constituyéndose poderosísimos trusts en América del Norte, Inglaterra y Alemania, con la cooperación de la finanza de los demás países. Esa gran agrupación mundial de intereses, de poder y medios de acción proporcionados a su grandiosa potencia económica, han impuesto a su capricho las condiciones de suministro a las naciones que, carentes de petróleo, tenían que verse controladas, en lo que a las necesidades de la vida industrial y de su defensa se refiere. De ahí que, ante el creciente aumento en el consumo de petróleo, los grandes trusts explotadores procurasen mantenerse en constante investigación de nuevos yacimientos, muy especial, en las repúblicas del Centro y Sur de América, para atender, dentro de las condiciones más ventajosas, a las demandas ya enormes, y cada día crecientes, de carburantes, que aparte del negocio, podía robustecer la influencia política entre las empresas y los pueblos por ellas abastecidos.

Las reservas de petróleos descubiertas y aforadas, no satisfacen ni corresponden al salto ascendente anual del consumo, y por ello se empieza a pensar en la necesidad de buscar el medio de sustituir o cuando menos cooperar en una forma y otra a la regulación y ordenación de los yacimientos petrolíferos naturales, por medio de carburantes procedentes de otras fuentes de producción.

Todo ello indica el porqué de la llamada crisis del carbón, más acentuada y grave en los países carboníferos, que ven desplazado éste por el petróleo. España entre ellos, carente de yacimientos petrolíferos en explotación, ha venido utilizando el carbón como combustible para la producción de la energía mecánica, necesaria a sus transportes y a su industria y economía doméstica, pero a medida que transcurren los años y los modernos motores de explosión y de combustión interna, desplazan a las antiguas calderas y máquinas de vapor, el problema del carbón se ha visto agudizado, hasta el extremo de constituir en los últimos tiempos una verdadera preocupación de los Gobiernos. Ni la elevación de precios, ni la producción restringida, ni los subsidios a las empresas mineras, con alcance a salarios sin trabajar, dictado todo ello como soluciones encaminadas a atajar el mal, han servido para otra cosa que para "ir tirando" y en cortos plazos ver reproducido el pavoroso problema con caracteres más agudos, algunos como los sociales de octubre de 1934 en Asturias, de tipo revolucionario y anárquico.

*Medios de que se han servido las naciones para hacer frente al problema creado al no disponer de combustibles líquidos naturales.*

La solución no puede ser otra que revalorizar el carbón en sus aplicaciones, conquistando para él todo su valor industrial; y ya que en su propia constitución primordial existe estrecha relación entre el carbón y el petróleo, de donde se ha podido conseguir la transformación del uno en el otro. Llegar por el método apropiado a la composición de cada combustible sólido, a su transformación en líquido, es hoy el único camino que conduce, técnica, económica y socialmente, a la consecución de tan deseados y patrióticos fines.

En efecto; cuando estalló el conflicto armado, en 1934, halláronse bloqueados en sus relaciones con los países productores de petróleos, algunas de las naciones que, carentes del producto natural, les era indispensable el aprovisionamiento exterior, por lo que intensificaron los trabajos de investigación, logrando Alemania, aparte de otros, la licuación del carbón por hidrógeno a presión y alta temperatura (hidrogenación), sistema éste de costo elevado, que fué incrementado con la hidrogenación de los alquitranes, y hasta sustituido por la destilación a baja temperatura de los carbones y cracking de los aceites obtenidos, así como por la metilación, nuevo avance en la destilación a baja temperatura, consistente en una destilación apoyada químicamente por determinados reactivos químicos. Alemania cifra grandes esperanzas en la gasificación del carbón y tratamiento del gas de agua obtenido, según la patente Fischer. Así cada pueblo, consciente de la importancia que tales estudios tienen, va ensanchando y perfeccionando la producción propia e inicial de los carburantes que necesita para su consumo.

El movimiento industrial extranjero, en este sector de los combustibles líquidos, ha sido impulsado en sus comienzos por el esfuerzo económico del erario público. En Inglaterra, la Ley Mac-Donald subvenciona con 4 peniques galión, la gasolina sintética, cuya producción se inició el año 1935 en Bicinghan-on-Tees, con una instalación capaz de suministrar al año 150.000 toneladas de aceites. En Alemania, el Estado toma parte directa en la investigación y en la producción, con la cooperación de los más destacados elementos financieros del país. El Gobierno francés, destina subvenciones globales para las nuevas instalaciones a ejecutar por empresas determinadas, o las realiza por su cuenta.

En la asamblea celebrada en Berlín, el 26 de septiembre de 1935, por la Sociedad Alemana para investigaciones sobre aceites minerales, se dejó sentado que, "no alcanzando la producción alemana de éstos a cubrir las necesidades del país, se imponía trabajar sin descanso en el mejoramiento de los métodos de obtención de combustibles líquidos a partir del carbón", y que aquel país va rápidamente a intensificar los procesos "para establecer la destilación a baja temperatura, de las hullas, no practicada todavía, e intensificar la de los lignitos", cuyos carbones fueron los primeros que utilizó en la producción de carburantes.

A estos ejemplos podemos añadir el que nos brindan los EE. UU. de América que, a pesar de sus yacimientos naturales de petróleo y del control ejercido por las grandes empresas petrolíferas, que se extienden a otros pueblos americanos y europeos, ha levantado instalaciones de hidrogenación y de cracking, éstas en gran número, con el fin de prolongar en lo posible la vida del petróleo natural.

### *El caso de España ante el problema.*

En España pueden ponerse en práctica todos los métodos enunciados, tanto los que parten de la destilación seca del carbón, con las colaboraciones del cracking e hidrogenación, como los de la metilación con reactivos apropiados, y cuyos estudios se expusieron con gran detalle en los proyectos presentados al Poder público, en el concurso para fabricar combustibles líquidos, abierto por los Decretos de 31 de agosto y 19 de septiembre de 1934 y por la Ley de 22 de octubre de 1935. Y todo ello, con mayor ventaja que en otros países, por poseer España calidades diversas de carbones, que encuentran entre los procedimientos enunciados, el que mejor se adapta a sus características propias.

En Inglaterra, por ejemplo—país de algún parecido al nuestro, por su producción carbonífera, hoy en honda cri-

sis — ha tenido que estudiarse el problema de que se trata, colocando en un plato de la balanza la precaria y decadente situación de su industria del carbón, la industria más importante y verdaderamente nacional del país británico — que le ha permitido por tantos años poseer la hegemonía de los mares, con el abastecimiento fácil de su potente Armada — pero en el otro plato ha visto gravitar los grandes intereses petrolíferos que, si no en su propio solar, Inglaterra posee en sus colonias y pueblos por ella protegidos, más o menos directamente. Para España, afortunadamente, el problema se presenta en su totalidad bajo el signo más alentador y positivo; no existe ninguno de los inconvenientes que la Gran Bretaña ha tenido que salvar. En nuestra Patria, no tendríamos nada que poner en el platillo contrario de la balanza. Tenemos una industria carbonífera ruinosa y en vísperas de ruina total, y tenemos un contingente de obreros parados, no muy numeroso, pero para nosotros lo suficientemente doloroso y digno de atención; tenemos, en fin, una riqueza que está a punto de dejar de serlo, y poseemos otra, la de los lignitos y esquistos, que sus poseedores no han podido nunca hacer efectiva. Y con ello, además, quedará disminuída la forzosa adquisición de enormes cantidades de divisas extranjeras, perturbadoras de nuestra balanza de pagos.

A estas manifestaciones, resumen de lo que en Europa y América se trabaja sobre el problema de los carburantes sintéticos, hemos de añadir otras, muy breves, sobre su planteamiento en nuestro país y sobre su estado actual, con los datos que puedan recogerse en la *Gaceta de Madrid* y aquellos otros que llegaron a ser del dominio público, por haber intervenido en la consecución de lo legislado diferentes sectores de opinión de varias provincias interesadas en el asunto. Los Decretos de 31 de agosto y 19 de septiembre de 1934 — ya citados — abrieron un concurso para la presentación de anteproyectos, con el fin de conceder, si había lugar, la fabricación de 200.000 toneladas de combustibles, cada año, a partir de carbones y pizarras, convenientemente distribuídas entre las hullas, lignitos y pizarras bituminosas. Una comisión interministerial, había de determinar en su día, previo detenido estudio, cuáles de los proyectos presentados reunían, además de las condiciones exigidas por los Decretos, aquellas otras de orden técnico y económico, propias para el tratamiento de nuestras materias primas a explotar. Fué del dominio público, al finalizar el mes de abril de 1935, que la Comisión había emitido dictamen, con la propuesta de determinadas concesiones, algunas que afectaban a la región aragonesa, y también que el Ministro de Industria y Comercio consideró conveniente elevar a la categoría de Ley, no sólo el planteamiento del problema, sino el hecho de las resoluciones del concurso. Dicha Ley apareció en la *Gaceta de Madrid* con fecha 22 de octubre de 1935.

En la base adicional única, de aquéllas, se dispuso que, por concurso restringido entre los anteriores licitadores, se haría solamente la distribución de las tres cuartas partes de la cantidad de carburantes autorizada por los Decretos ya citados, con el fin de atender a las necesidades de la defensa Nacional, aspiración que aparece en las primeras bases de la Ley. Y debemos hacer constar la contradicción que se observa entre dichas bases, y aquella que por las observaciones hechas durante su discusión en el Parlamento, debió improvisarse, limitando el apoyo económico del Estado a la cantidad de 18 millones de pesetas, al trienio, cantidad ésta tan sólo susceptible para estimular la fabricación de 12.000 toneladas anuales de carburantes. El celo e interés patriótico de aquella Comisión, consciente de la importancia y trascendencia que para el país tenía la resolución del asunto que se le había confiado, trató por todos los medios, alambicando todos los detalles y posibilidades, de aumentar tan insignificante cantidad, que resultaba ridícula a todas luces, para servir de base nada menos que a un Concurso Nacional para la fabricación de carburantes, con los que atender las necesidades de la defensa Patria. Este laudable esfuerzo de la Comisión, que hubo de luchar con dificultades y presiones enormes logró el fruto máximo que la irreductible posición fiscal le permitió, llegando a un cupo total para la producción española de ¡ ¡ diez y seis mil toneladas !! al año, según se desprende del anuncio del concurso restringido, siendo el consumo nacional de gasolinas, en 1933, de 400.000 toneladas anuales, aproximadamente, sin contar otras esen-

cias y aceites carburantes. Esta disposición, con la que se cumplía tan sólo en parte, o mejor dicho, dejaba de cumplirse la base adicional única ya mencionada, reducía el cupo previsto de 150.000 toneladas anuales (3/4 de 200.000, como se había acordado y disponía la citada base) a 16.000 toneladas, resultando así aniquiladora para la producción, al concretarla a tan estrechos límites, y despectiva, en cierto modo, para los licitadores, cuyos sacrificios y desvelos por servir al país y realizar, aunque modesto, un lícito negocio, quedaban anulados por la misma Ley que los convocó.

Terminados los plazos dados para este nuevo certamen y para que una segunda Comisión interministerial informase sobre los cuatro proyectos presentados, se tuvieron noticias halagadoras en cuanto a la posible implantación de la nueva industria en España. Y cuando las regiones interesadas en ello gestionaban de los centros oficiales una justa y legítima resolución, debía suspenderse o anularse por el Gobierno Azaña el citado concurso, ya que ni la *Gaceta* publicó ningún acuerdo, ni se comunicó a los interesados noticia alguna de carácter oficioso, ni se pensó siquiera en devolver las fianzas depositadas por los licitadores, que además de ello, hubieron de realizar cuantiosos gastos para acudir al llamamiento oficial, que en conjunto se elevan a varios cientos de miles de pesetas, en los que no repararon, llevados de su entusiasmo y patriotismo, siendo, de los cuatro proyectos presentados, tres, de productores aragoneses, los cuales habían realizado estudios con todo detenimiento y detalle, enviando cargamentos completos de sus carbones a Inglaterra, Alemania y Francia para verificar los ensayos necesarios en instalaciones industriales, y que aun convencidos de que con el cupo acordado en total, no había posibilidades de negocio, acudieron anteponiendo al suyo el interés nacional, quedando sorprendidos y defraudados por la actitud expuesta, impropia de la seriedad y justicia que debe informar los actos de un Gobierno.

#### *Situación del proyecto de producción nacional de combustibles líquidos, con relación al Monopolio de Petróleos (C. A. M. P. S. A.).*

En vista de tan inusitado proceder, se procuró obtener del Gobierno una explicación; y fué entonces cuando hubo de señalarse la actitud de la "Campsa", iniciada al plantearse el problema el año 1934 con recursos contencioso-administrativos, contra los Decretos de dicho año y contra la Ley de 1935, ya repetida; se supo también, que el Monopolio había presentado un voto particular en contra del acuerdo unánime del resto de la Comisión técnica, y casi al mismo tiempo, dióse a conocer una publicación de aquél, firmada por determinados ingenieros, en la que se indicaba al Gobierno la manera de implantar en Asturias una instalación capaz para producir anualmente 50.000 toneladas de aceites. (Hay que señalar que a los concursos no había acudido ningún productor de hullas, ni se formularon proyectos a base de dicha primera materia).

No debemos, en este escrito, entrar en la discusión de los hechos referentes a la mencionada actitud de la "Campsa", pero sí debemos señalar, porque son públicas, sus obligaciones, entre otras la de impulsar la fabricación de carburantes en España, la de subvencionar los sondeos y la de implantar la industria del refino del petróleo en nuestro país; deberes estos que ignoramos si se han cumplido y, aunque conocemos su oposición, como queda dicho, a las disposiciones y proyectos con que se pretendía establecer en nuestra Patria la Industria Nacional de Carburantes, estamos convencidos de que en la nueva España no podrá una entidad concesionaria de un Monopolio ser obstáculo para que la iniciativa privada se desarrolle, cuando para el bien del país merezca la autorización y auxilios necesarios, en todo aquello que sirva, no tan sólo para incrementar su riqueza, sino para independizar a nuestra Patria de tutelas, a veces peligrosas, y garantizar la seguridad nacional, aspecto éste mucho más trascendental que el aumento o disminución de unos cuantos millones de pesetas en el presupuesto de ingresos del Estado, quizás la experiencia lleve a confirmar esta afirmación.

(Continuará)

# Cementos Portland Morata de Jalón

## S. A.

**Producción anual:**  
**70.000 toneladas**

**La más moderna**  
**de España**

Fábrica en Morata de Jalón

— TELÉFONOS 15 y 16 —

Oficinas: Zaragoza, Coso, 54

— TELÉFONO 5565 —

**Destilería del Jalón** **EPILA**

Fábrica de Alcohol vínico rectificado

TARTAROS Y TARTRATOS  
FÁBRICA DE AGUARDIENTES COMPUESTOS,  
LICORES, APERITIVOS Y JARABES

Trapos - Papeles viejos - Hierros - Metales - Chatarras y desperdicios en general

El Almacén de trapos que mejor le atenderá.

Casa Marquina

FIN, 2 (Plaza de Huesca)  
Teléfonos 4000 y 3336

Grandes Fábricas de Tejidos, Cordelería y Alpargatas

Especialidad en suministros de envases y cuerdas para Fábricas de Azúcar, Superfosfatos y de Harinas

Fábricas: Monreal, 5. Teléfono 1803

La Cadena, 5. Teléf. 1730

Telegramas  
Telefonemas  
Cables

COVERAIN

**Francisco Vera**

Despacho: Antonio Pérez, 6. Tel. 4229

Apartado de Correos 198 - Zaragoza

**LUZ Y ARTE**

FOTOGABADO DE LINEA, DIRECTO, BICOLOR Y TRICOLOR  
REPRODUCCIÓN DE TODA CLASE DE DIBUJOS  
MAPAS Y LIBROS ANTIGUOS  
DIBUJOS PARA CLICHÉS

FOTOGABADOS  
"LUZ Y ARTE"

Cantín y Gamboa, 4.  
(Antes Hospitalito)

Teléfono 3901 ZARAGOZA



**La Flor de Almíbar**

Nombre Registrado

CONFITERÍA  
Y  
PASTELERÍA

TELÉFONO 1320  
Don Jaime I, 29 y 31 - Zaragoza

QUIRLACHE  
ESPECIAL  
—  
ELABORACIÓN  
DIARIA

## Índice geográfico informativo de los pueblos de Aragón

- ORTILLA.**—Lugar con Ayuntamiento de 639 habitantes del partido de Huesca, del que dista 17 kilómetros y 6 de la estación de Plasencia. Su término municipal bañado por los ríos Sotón, Astón y Riel, produce cereales. Celebra sus fiestas el 1.º de septiembre.
- ORUS.**—Lugar de 22 habitantes del partido, a 11'1 kilómetros de Secorun, a cuyo Ayuntamiento está agregado.
- ORRIOS.**—Villa con Ayuntamiento de 418 habitantes del partido de Teruel, del que dista 30 kilómetros, cuya estación es la más próxima. Báñala el río Alfambra. Celebra sus fiestas el 20 de enero, San Sebastián. Altitud, 1.000 metros.
- OSAU.**—Lugar de 83 habitantes del partido de Jaca (Huesca), a 1'3 kilómetros de Saradás, a cuyo Ayuntamiento está agregado.
- OSEJA.**—Lugar con Ayuntamiento de 347 habitantes del partido de Ateca (Zaragoza), del que dista 45 kilómetros, y 27 de la estación de Morés, y 95 de la capital. Celebra sus fiestas el 3 de febrero, San Blas.
- OSERA.**—Lugar con Ayuntamiento de 529 habitantes del partido de Pina (Zaragoza), del que dista 7 kilómetros, 5 de la estación de Fuentes de Ebro y 30 de la capital. Báñalo el río Ebro y produce cereales y remolacha. Celebra sus fiestas el 11 de noviembre, San Martín.
- OSIA.**—Lugar con Ayuntamiento de 161 habitantes del partido de Jaca (Huesca), del que dista 13 kilómetros, y 70 de la capital. Celebra sus fiestas el 13 de diciembre. Altitud, 744 metros.
- OSSO DE CINCA.**—Lugar con Ayuntamiento de 898 habitantes del partido de Fraga (Huesca), del que dista 21 kilómetros, y 91 de la capital. Dista 29 kilómetros de la estación de Binéfar. Su término municipal, bañado por el río Cinca, produce cereales, alfalfa y fruta. Celebra sus fiestas el 20 de julio.
- OTAL.**—Lugar de 102 habitantes del partido de Jaca (Huesca), a cuyo Ayuntamiento está agregado.
- OTIN.**—Lugar de 162 habitantes del partido de Boltaña (Huesca), a 7'4 kilómetros de Rodellar, a cuyo Ayuntamiento está agregado.
- OTO.**—Lugar con Ayuntamiento de 322 habitantes del partido de Boltaña (Huesca), del que dista 37 kilómetros, y 90 de la capital. La estación más próxima Sabiñánigo, a 30 kilómetros. Celebra sus fiestas el 15 de agosto, la Asunción.
- PAJARES (LOS).**—Cabaña de 7 habitantes del partido de Sariñena (Huesca) a 1'6 kilómetros de Sesa, a cuyo Ayuntamiento está agregado.
- PALO.**—Lugar con Ayuntamiento de 311 habitantes del partido de Boltaña (Huesca), del que dista 28 kilómetros y 80 de la capital. La estación más próxima Barbastro, a 40 kilómetros. Celebra sus fiestas el 15 de agosto, la Asunción.
- PALOMAR DE LOS ARROYOS.**—Villa con Ayuntamiento de 654 habitantes del partido de Aliaga (Teruel), del que dista 12 kilómetros, y 68 de la capital. La estación más próxima Utrillas, a 14 kilómetros. Celebra sus fiestas el 6 de agosto. Altitud, 1.210.
- PALLARUELO.**—Lugar a 5'5 kilómetros de Morillo de Monclús, a cuyo Ayuntamiento está agregado.
- PALLARUELO DE MONEGROS.**—Lugar con Ayuntamiento de 376 habitantes del partido de Sariñena (Huesca), del que dista 14 kilómetros, y 55 de la capital. Celebra sus fiestas el 6 de agosto. Altitud, 350 metros.
- PALLEROL.**—Lugar de 43 habitantes del partido de Benabarre (Huesca), a 2 kilómetros de Santorens, a cuyo Ayuntamiento está agregado.
- PAMPOCIELLO.**—Aldea del partido de Boltaña (Huesca), a 2'7 kilómetros de Muro de Roda, a cuyo Ayuntamiento está agregado.
- PANCRUDO.**—Lugar de 438 habitantes del partido de Montalbán (Teruel), a 32 kilómetros de la cabeza de partido y 54 de la capital. La estación más próxima Vivel del Río, a 20 kilómetros. Celebra sus fiestas el 20 de enero y 22 de julio.
- PANILLO.**—Lugar con Ayuntamiento de 350 habitantes del partido de Benabarre (Huesca), del que dista 24 kilómetros, y 67 de la capital. La estación más próxima Barbastro, a 40 kilómetros. Celebra sus fiestas el 14 de septiembre. Altitud, 600 metros.
- PANIZA.**—Villa con Ayuntamiento de 1.654 habitantes del partido de Cariñena (Zaragoza), del que dista 6 kilómetros, y 52 de la capital. Su término produce cereales y uvas. Celebra sus fiestas el 8 de septiembre, la Virgen del Águila. A 6 kilómetros, y sobre un elevado monte a 1.050 metros, se halla el Santuario de Nuestra Señora del Águila, sitio muy sano y pintoresco y colonia veraniega.
- PANO.**—Lugar de 85 habitantes del partido de Benabarre (Huesca), a 3'5 kilómetros de Panillo, a cuyo Ayuntamiento está agregado.
- PANTICOSA.**—Lugar con Ayuntamiento de 757 habitantes del partido de Jaca (Huesca), del que dista 46 kilómetros, 536 de Madrid, 24 de Biescas, 54 de Jaca, 11 de Escarrilla y 112 de la capital. La estación más próxima Sabiñánigo a 24 kilómetros. Celebra sus fiestas el 15 de agosto, San Roque. Altitud, 1.326 metros. El balneario de este nombre se halla a 7 kilómetros.
- PANZANO.**—Lugar con Ayuntamiento de 355 habitantes del partido de Huesca, del que dista 20 kilómetros. Báñanlo los ríos Panzano y Hormiga. Riqueza forestal, encina, chopo y pino. Celebra sus fiestas el 29 de junio, San Pedro.
- PARACUELLOS DE JILOCA.**—Lugar con Ayuntamiento de 1.089 habitantes del partido de Calatayud (Zaragoza), del que dista 4 kilómetros, y 90 de la capital. Celebra sus fiestas anuales el 13 de junio, el 16 de agosto y el 10 de diciembre, San Antonio, San Roque y Santa Eulalia. Altitud, 599 metros.
- PARACUELLOS DE LA RIBERA.**—Lugar con Ayuntamiento de 991 habitantes del partido de Caspe (Zaragoza), del que dista 12 kilómetros. Estación de Ferrocarril de la línea de Madrid a Barcelona. Celebra sus fiestas el 4 de febrero.
- PARDINA (LA).**—Aldea de 55 habitantes del partido de Boltaña (Huesca), a 2'2 kilómetros de Castejón de Sobrarbe, a cuyo Ayuntamiento está agregado.
- PARDINELLA.**—Lugar de 40 habitantes del partido de Benabarre (Huesca), a 5 kilómetros de Beranuy, a cuyo Ayuntamiento está agregado.
- PARDINILA.**—Lugar de 82 habitantes del partido de Jaca (Huesca), a 2 kilómetros de Espuëndolas, a cuyo Ayuntamiento está agregado.
- PARES.**—Barrio de 19 habitantes del partido de Híjar (Teruel), agregado al Ayuntamiento de Seno.
- PARRAS DE CASTELLOTE (LAS).**—Villa con Ayuntamiento de 1.201 habitantes del partido de Híjar (Teruel), del que dista 7 kilómetros y 80 de la capital. Su Estación más próxima es Alcañiz, a 50 kilómetros. Camino vecinal a Aguaviva empalmando con la carretera de Alcañiz a Cantavieja. Posee minas de lignito. Celebra sus fiestas el 6 de diciembre, San Nicolás. Altitud, 697 metros.
- PARRAS DE MARTIN.**—Lugar con Ayuntamiento de 230 habitantes del partido de Montalbán (Teruel), del que dista 5 kilómetros y 57 de la capital. La estación más próxima Utrillas, a 7 kilómetros. Celebra sus fiestas el 20 de julio. Es digna de visitarse la "Cueva de las Palomas", en la que existe una cascada de 13 metros de altura, encontrándose rodeada de otra de menor importancia, con innumerables estalactitas y estalagmitas. Altitud, 1.100 metros.

PARZÁN.—Aldea de 126 habitantes del partido de Bielsa (Huesca), a 3'6 kilómetros de Bielsa, a cuyo Ayuntamiento está agregado. Celebra sus fiestas el 10 de agosto.

PASTRIZ.—Lugar con Ayuntamiento de 830 habitantes del partido de Zaragoza, del que dista 13 kilómetros. Lo baña el río Ebro. Celebra sus fiestas el 26 de julio, Santa Ana.

PATERNOY.—Lugar de 139 habitantes del partido de Jaca (Huesca), a 8 kilómetros de Bailo, a cuyo Ayuntamiento está agregado.

PAUL.—Lugar de 18 habitantes del partido de Barbastro, a 2'3 kilómetros de Mipanas, a cuyo Ayuntamiento está agregado.

PAUL (LA).—Lugar de 486 habitantes del partido de Huesca, a 5 kilómetros de Gurrea de Gállego, a cuyo Ayuntamiento está agregado.

PAULES.—Lugar de 82 habitantes del partido de Boltaña (Huesca), a 3 kilómetros de Sarta de Sursa, a cuyo Ayuntamiento está agregado.

PEDROLA.—Villa con Ayuntamiento de 2.640 habitantes del partido de La Almunia de Doña Godina (Zaragoza), del que dista 43 kilómetros y 32 de la capital. Su término municipal, bañado por el Canal Imperial, produce cereales, remolacha, aceitunas, patatas, hortalizas, alubias, uvas y frutas. Comunica con Zaragoza y Logroño por carretera y con la estación del ferrocarril por camino vecinal a 2 kilómetros. Celebra sus fiestas el 16 de agosto, San Roque. Altitud, 222 metros. Palacio de los Duques de Villahermosa.

### METALÚRGICAS PROGRESO

Modernos Talleres Mecánicos especializados en fabricación de metalistería en serie. Hebillaes militares, herrajes para maletas y muebles.

DIRECCIÓN MECÁNICA: ENGEL MEDINA

ZURITA, 9 TELÉFONO 5622 ZARAGOZA

## SANTANDER MEDITERRÁNEO, S. A.

### Ferrocarril de Santander - Burgos - Soria - Calatayud

#### Viajes directos de Burgos a Zaragoza y regreso

Se pone en conocimiento del público que, a partir del 15 del actual, se puede realizar el viaje de Zaragoza a Burgos, por esta línea, con la misma rapidez y comodidades con que actualmente se viene efectuando el de Burgos a Zaragoza, para lo que el horario del tren correo núm. 2 (Calatayud-Burgos) ha sido modificado, ajustándose al que sigue.

Para mayor información se consigna, además del nuevo horario del tren núm. 2, el del tren correo núm. 1 (Burgos-Calatayud) que no ha tenido variación, y que son:

#### BURGOS - CALATAYUD - ZARAGOZA

BURGOS.—Salida, a las .....	7'25
CALATAYUD.—Llegada, a las ..	13
CALATAYUD.—Salida, a las ..	13'27
ZARAGOZA (Sepulcro).—Llegada, a las .....	14'50

#### ZARAGOZA - CALATAYUD - BURGOS

ZARAGOZA (Sepulcro).—Salida, a las .....	14
CALATAYUD.—Llegada, a las ..	15'33
CALATAYUD.—Salida, a las ..	15'40
BURGOS.—Llegada, a las .....	21'44

Nota.—Los trenes 1 y 2 entre Burgos y Calatayud conservan sus paradas usuales, cuyo detalle puede consultarse en las Guías de ferrocarriles y hojas de itinerario que se facilitan en las oficinas de esta Compañía, Benito Gutiérrez, 3, Burgos.

Estos trenes conservan, además de las combinaciones mencionadas para el viaje a Zaragoza, las que ya anteriormente existían con el Central de Aragón hasta Teruel, Caminreal y demás estaciones intermedias, así como con la línea de M. Z. A., dirección Ariza.

#### Precios: Burgos - Calatayud - Zaragoza o viceversa

BILLETE ORDINARIO: Primera clase: 52,80 ptas. Segunda clase: 39,20 ptas. Tercera clase: 24,35 ptas.

En los anteriores precios están incluidos todos los impuestos. Burgos, julio de 1937.

ACABA DE PUBLICARSE

# ARAGÓN

RECUERDOS  
Y BELLEZAS  
DE ESPAÑA

POR

JOSE M.<sup>a</sup> QUADRADO

DE VENTA EN  
TODAS LAS LIBRERÍAS

PRECIO: 15 PESETAS

LÁMINAS DIBUJADAS DEL NATURAL Y LITOGRAFIADAS POR F. S. PARCERISA, REIMPRESO LUJOSAMENTE POR EL SINDICATO DE INICIATIVA Y PROPAGANDA DE ARAGÓN

# ARAGÓN

BRINDA GRANDES POSIBILIDADES PARA LA INSTALACIÓN DE NUEVAS EMPRESAS COMERCIALES, INDUSTRIALES Y AGRÍCOLAS

EL SINDICATO DE INICIATIVA Y PROPAGANDA DE ARAGÓN

PLAZA DE SAS, 7, ZARAGOZA

FACILITARA CUANTOS ANTECEDENTES SE DESEEN

# BANCO DE ARAGÓN

## ZARAGOZA

CAPITAL ..... 20.000.000  
 Fondo de Reserva ..... 7.383.064'74

### SUCURSALES:

MADRID, Avenida del Conde Peñalver 13

VALENCIA, Plaza de Emilio Castelar, 18

28 Sucursales en otras capitales  
 y plazas importantes.

Oficina de servicio de cambios de moneda  
 en la estación internacional de Canfranc.

## BANCA BOLSA CAMBIO

CAJA DE AHORROS

Departamento especial de cajas fuertes  
 de alquiler

Préstamos con garantía de fincas  
 rústicas y urbanas por cuenta del  
**BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA**



Domicilio social, COSO, 54 — Edificio propiedad del Banco

UNA ORGANIZACION  
 PARA EL SUMINISTRO DE

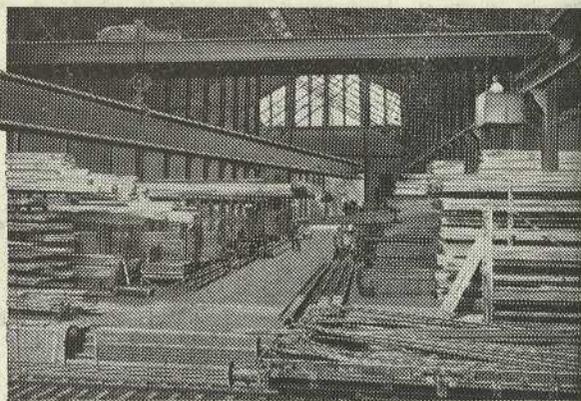
# EL ACERO,

## FORMIDABLE ESQUELETO DE LA CONSTRUCCION MODERNA

él constituye la fuerza básica, y da permanencia a toda obra de ladrillo,  
 piedra o cemento;

para sus casas, para reforzar graneros,  
 almacenes, etc. pida VIGAS, US, ANGULOS, TEE, REDONDOS para cemento  
 armado y otros perfiles, en material de la más alta calidad, a

**IZUZQUIZA ARANA HERM.** ZARAGOZA  
 TELEF 1840



## Aragüés Hermanos

Sucesores de Hijo de P. Martín

ZARAGOZA

Depacho y Almacén,  
 MANIFESTACIÓN, 48-50

Fábricas

MIGUEL SERVET, 48

FÁBRICAS DE TFFIDOS,  
 ALPARGATAS, CORDELERÍA,  
 SAQUERÍO

Hilazas de algodón, cáñamo, yute  
 y esparto. - Completo surtido en  
 calzado con suela de cuero y goma  
 Boinas y fajas. - Simienter de  
 varias clases

Sucursal

SAN BLAS, 7 y 9

Teléfono 1278

Suscribirse como adherido en el Sindicato  
 de Iniciativa y Propaganda, es cooperar al  
 engrandecimiento de Aragón.

### GRAN GUARNICIONERÍA

**José Peleato**

P. San Felipe, 3

Teléfono 3585

ZARAGOZA

Especialidad en toda  
 clase de trabajos para  
 militares, guardia civil,  
 carabineros, falange,  
 excursionistas, etc.

Casa constructora de  
 la mochila ENERI.



**E. Berdejo Casañal**

**Artes Gráficas**

**Casa editora de esta revista**

Los trabajos de estos talleres  
destacan siempre por su buen  
gusto y atildada presentación

**Requeté Aragonés, núm. 9**

Teléfono 1271

**Zaragoza**

Si tiene interés en que sus foto-  
grabados sean lo más perfectos  
posible, le interesa enviarlos a los

**TALLERES DE FOTOGRAFADO**

**ESPASA-CALPE, S. A.**

Este nombre ya es por sí una garan-  
tía, pues son los talleres más moder-  
nos y organizados para realizar en  
su máxima perfección toda clase de  
fotografados en cinc, cobre, tricro-  
mías, cuatromías, citocromía, etc.

En estos talleres se hacen las mara-  
villosas ilustraciones de la asombrosa

**ENCICLOPEDIA ESPASA**

**SU SERVICIO ES EXTRARRÁPIDO  
SUS OBRAS PERFECTÍSIMAS**

**RÍOS ROSAS, NÚM. 24**

**Apartado 547**

**M A D R I D**



**MUSEO COMERCIAL**

**— DE ARAGÓN —**

**Situado en la Plaza de Castelar**

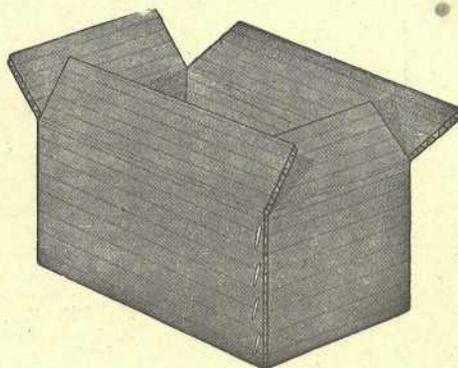
**(Palacio de Museos)**

**Informes comerciales.**

**Traducción de correspondencia  
y documentos mercantiles.**

Visítese el museo y gustosamente  
se informará de su funcionamiento  
sin que signifique compromiso al-  
guno para el visitante

**Horas de despacho para el público  
de 15 a 18**



**“PERFECTA”**

La caja de cartón  
ondulado más prác-  
tica y excelente.

Fabricadas nuestras cajas “PERFECTA”  
a base de cartones ondulados muy resis-  
tentes, sustituyen con gran seguridad y ventaja  
a los embalajes de madera con el consiguiente  
ahorro de tiempo y dinero.

**INDUSTRIAS DEL CARTONAJE**

le ayudará prácticamente a resolver  
sus problemas de embalaje.

**Apartado 156**

**ZARAGOZA**

VISITAS RECOMENDADAS EN LAS CUALES LOS SEÑORES  
ADHERIDOS AL S. I. P. A. TIENEN BONIFICACIÓN ESPECIAL



**FUENDETODOS** **Casa de Goya**

Instalación efectuada por el S. I. P. A.  
en honor de nuestro inmortal pintor aragonés



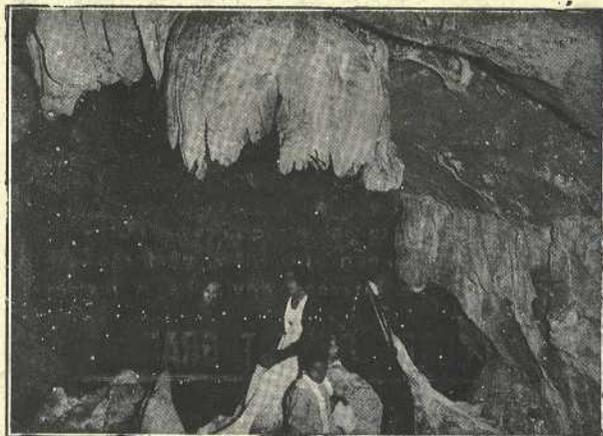
**JACA** **Museo Románico**

Horas de visita: de 11 a 1 y de 4 a 6  
maravilloso sarcófago románico



**BIESCAS** **Museo popular**

Bella construcción gótica. Para visitarla dirigirse  
a D. Secundino Carnicer, en Biescas



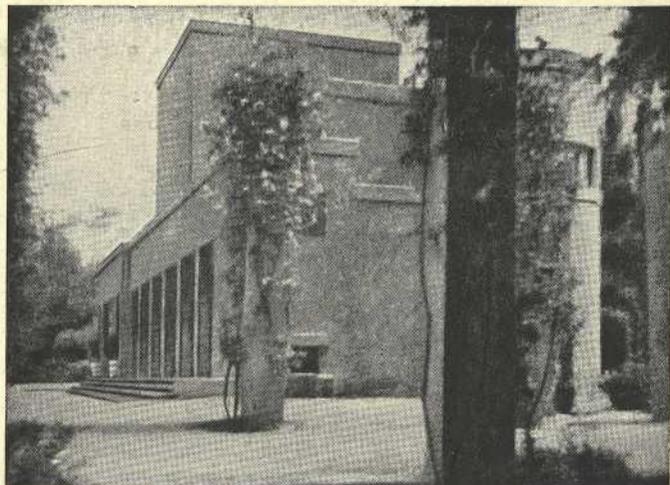
**VILLANÚA** **Grutas**

Pueden visitarse jueves y domingos o todos los días  
avisando al guarda, Sr. Izuel (Villanúa - Huesca)



**ZARAGOZA** **Casa Ansoñana**

Instalada en el Museo Comercial de Aragón  
Horas de visita de 10 a 1



**ZARAGOZA** **Rincón de Goya**

En el parque municipal; sin terminar su instalación