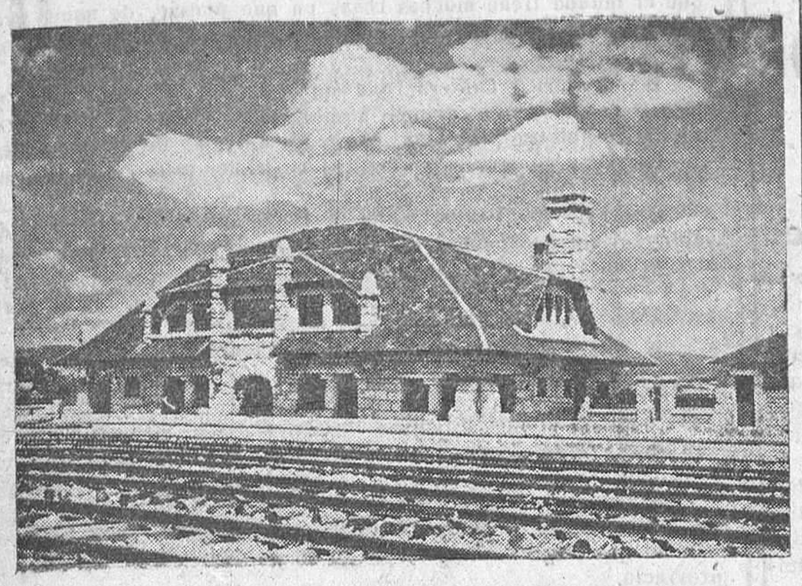
ZAMORA POR FRANCO EN LA BRILLANTE JORNADA DE HOY

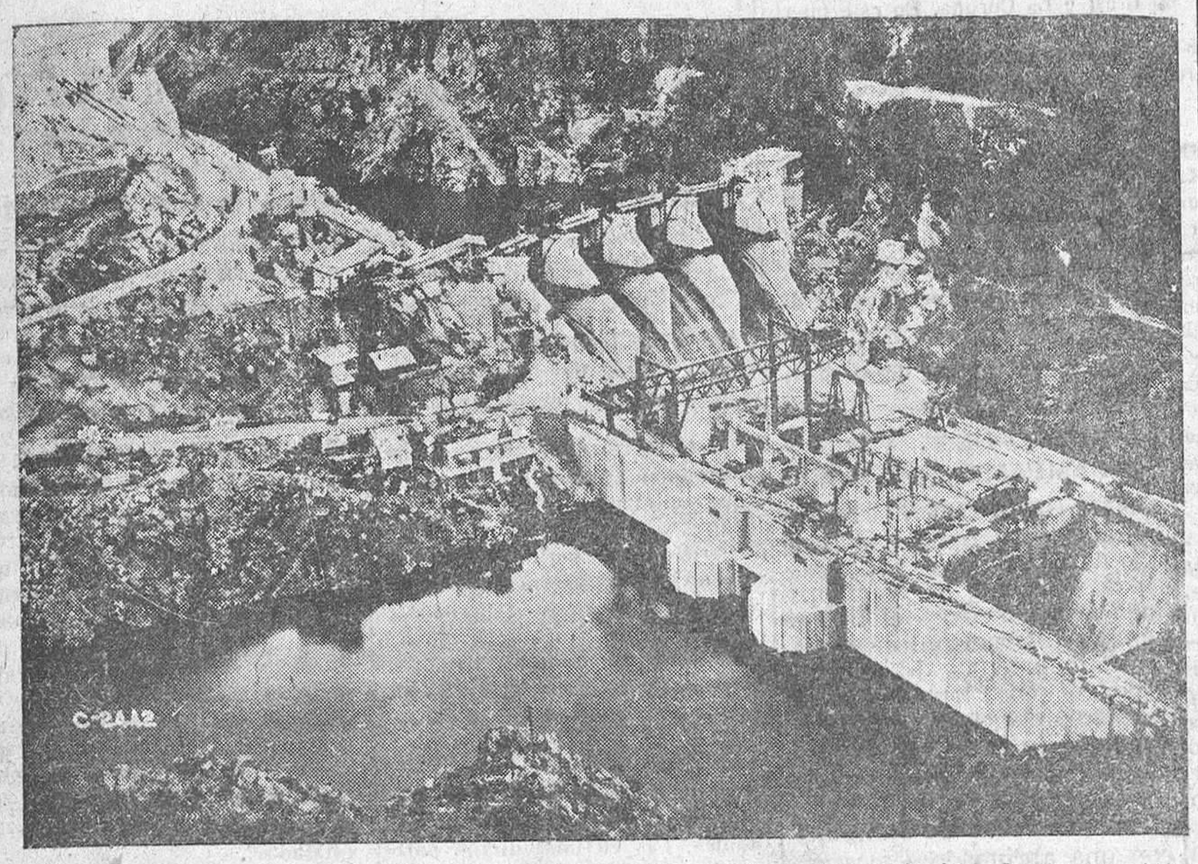


Imperio

Diario de F.E.T. y de las J.O.N.S.

AÑO XVI — NUMERO 5.062 — ZAMORA MIERCOLES 24 DE SEPTIEMBRE DE 1952 — PRECIO DEL EJEMPLAR 70 CENTIMOS

EL CAUDILLO INAUGURO LA NUEVA ESTACION DE ORENSE



CUANDO este número de IMPERIO llegue a tus manos, lector, la ciudad estará despertando jubilosa para aclamar a Franco, mientras las gentes de Sanabria, de Alistе y de Alba se alinean ya junto al nuevo ferrocarril con la ilusión de recoger la ancha sonrisa del Caudillo, que en esta brillante jornada abre la comunicación por tren de Zamora con el noroeste de la provincia, a la vez que inaugura el Salto del Castro, tercero en nuestro suelo de la poderosa cadena hidroeléctrica de Iberduero.

(Gullón ha tomado este plano de la estación de Puebla y Hoptener esta panorámica del nuevo Salto).

S. E. promete que dentro de dos años se podrá abrir el ferrocarril que unirá Galicia y Castilla

En Vigo presidió el acto de bendición del Instituto de Investigaciones Pesqueras

VIGO, 23.—Su Excelencia el Jefe del Estado, poco después de las once de la mañana abandonó el yate «Azor» y en una canoa se dirigió al muelle del Real Club Náutico. Acompañaban al Caudillo el segundo jefe de su Casa Civil señor Nieto Antúnez, y el segundo jefe e intendente de la Casa Civil don Fernando Fuertes de Villavicencio.

La ciudad ha amanecido engalanada profusamente, pues todos los centros oficiales y edificios públicos lucen colgaduras y gallardetes de los colores nacionales. El vecindario se ha asociado totalmente al magno recibimiento tributado a Su Excelencia y desde mucho antes de la hora anunciada para el desembarco del Caudillo se estacionó en las cercanías del Club Náutico en espera de tributar al Generalísimo su más cordial recibimiento. El comercio y la industria han cerrado también sus puertas deseosos de unirse al pueblo vigués en este acto.

El Caudillo, al desembarcar fué saludado por el ministro de Obras Públicas, conde de Vallellano, gobernador civil y jefe provincial del Movimiento y otras autoridades, mientras el público ovacionó entusiásticamente al Generalísimo a los gritos de «¡Franco, Franco, Franco!».

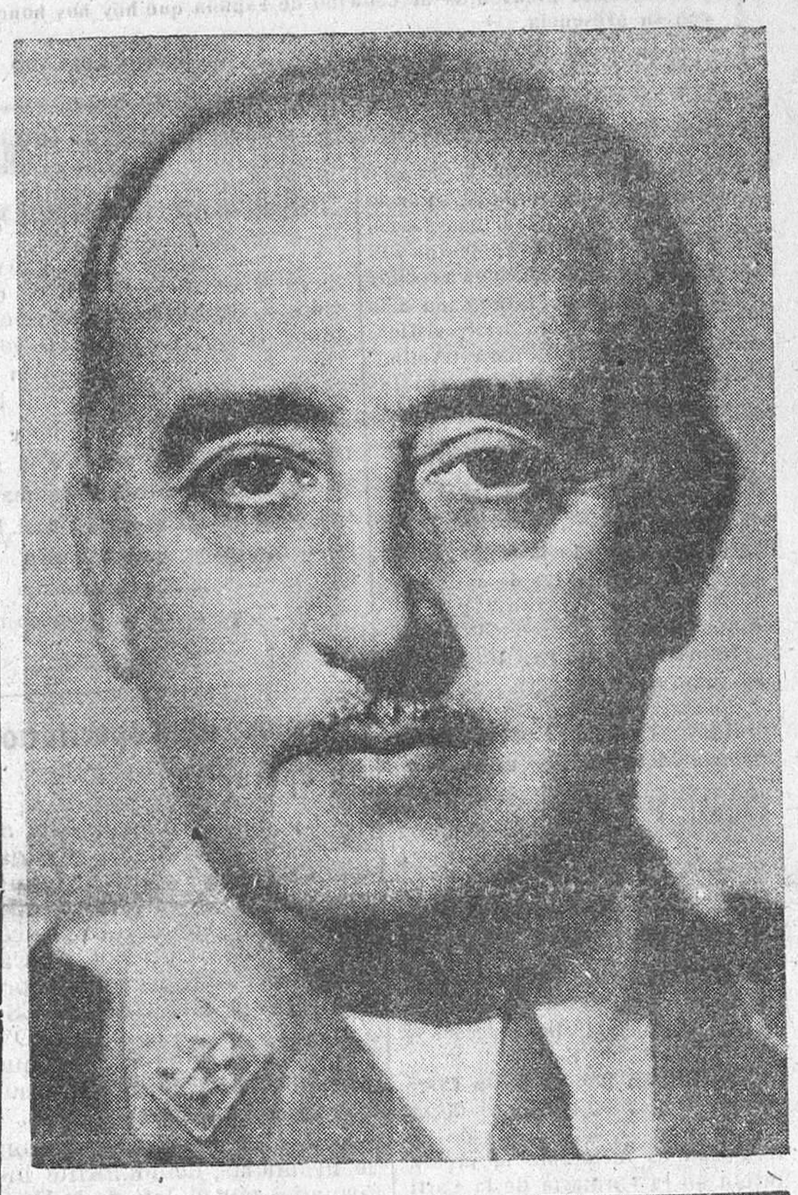
Su Excelencia ocupó un automóvil y acompañado del alcalde se dirigió al Instituto de Investigaciones Pesqueras del Patronato «Juan de la Cierva» dependiente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, para su inauguración. Los alrededores del edificio aparecían adornados con gallardetes, banderas, colgaduras y profusión de plantas y cubiertos totalmente de una imponente multitud que tributó al Caudillo una ensordecedora ovación a su llegada.

Una compañía del Regimiento de Infantería de Murcia número 42, con bandera y banda de música rindió honores al Jefe del Estado mientras la banda interpretó el himno nacional.

El Generalísimo pasó revista a las fuerzas que le rindieron honores mientras al multitud vitoreaba de nuevo a Su Excelencia.

El Caudillo fué saludado por el patriarca de las Indias y obispo de Madrid Alcalá, Dr. Eijo Garay, así como por el presidente del Patro-

Pasa a la PAGINA QUINTA



Nuestro saludo en este día

EL entusiástico y efusivo recibimiento que hoy tributará Zamora a Su Excelencia el Jefe del Estado, rebasará todos los precedentes y cuantos cálculos se hayan hecho, por una sencilla razón: Zamora espera al Caudillo y siente el justificado gozo de rendir homenaje a este gran gobernante bajo cuyo mando se han dado cima a dos obras de vital importancia para nuestra provincia y para España entera: el ferrocarril Zamora-Puebla y el Salto del Castro.

No habrá zamorano bien nacido que en la propicia ocasión de hoy no deduzca moralejas cuya última conclusión sea la de agradecer a Franco la paz constructiva y fecunda lograda para nuestra Patria durante su benemérito mandato. Y esta gran verdad es la que su fino instinto inequívoco y certero impulsará en la mañana de hoy a las multitudes zamoranas para acudir al recibimiento y aclamación del Generalísimo Franco.

En este día más que nunca, con emoción castellana entrañable, IMPERIO saluda cordial y afectuosamente al Jefe del Estado, Generalísimo de los Ejércitos, y le reitera su irrevocable adhesión en el servicio histórico que el Caudillo rinde a España.

El Generalísimo en Puebla

Sanabria se dispone a tributarle su testimonio de adhesión y cariño

PUEBLA DE SANABRIA, —(CRONICA DE SIXTO ROBLES).

PROCEDENTE de Orense llegó esta noche a Puebla de Sanabria, para inaugurar mañana el primer tramo del ferrocarril Zamora-La Coruña, Su Excelencia el Jefe del Estado. Acompañaban al Generalísimo su esposa, doña Carmen Polo de Franco; su hija, la marquesa de Villaverde; el ministro de Obras Públicas, conde de Vallellano; los segundos jefes de las Casas Civil y Militar y ayudantes de servicio de Su Excelencia.

A la entrada del albergue de turismo esperaban al Generalísimo, el capitán general de la Séptima Región Militar, teniente general, don Esteban Infantes; los obispos de Astorga y Zamora y gobernadores civil y militar de la provincia, director general de Telecomunicación, alcalde de Puebla de Sanabria, ingeniero jefe de Obras Públicas y otras autoridades provinciales y locales. Numerosas personas estacionadas ante el albergue de turismo y en las diferentes vías de acceso tributaron a Su Excelencia un cariñoso recibimiento vitoreándole constantemente. Un grupo de señoritas ataviadas con trajes regionales obsequiaron a la esposa del Caudillo e hija con preciosos ramos de flores, entonando canciones sanabresas.

El Generalísimo después de saludar a las autoridades se retiró a descansar.

Puebla de Sanabria vive horas de plena efervescencia. La belleza natural del paisaje tiene ahora el complemento de los arcos de triunfo, los gallardetes y las banderas que exornan plazas y calles. La flamante estación que hoy será bendecida e inaugurada, presenta un aspecto realmente admirable y se advierte en ella un movimiento que muy difícilmente volverá a repetirse. En sus vías de cruce y apartado vense numerosos coches salón y coches camas que servirán de alojamiento a las numerosas personalidades que asistirán al acto inaugural del ferrocarril. Es tan grande el número de personas llegadas a esta villa en la víspera del trascendental acontecimiento, que resulta difícil encontrar alojamiento en varias leguas a la redonda pues se hallan ocupadas las habitaciones disponibles en todos los pueblos de los alrededores. Puebla se dispone alborazada a tributar al Caudillo el testimonio más entusiasta de adhesión y cariño que lleva aparejada la gratitud de estas gentes sanabresas al hacerse realidad este ferrocarril que tanto ha de contribuir a la transformación de toda esta región que aguarda anhelante el momento ya próximo de la inauguración de la estación y del ferrocarril.

Camille Chamour, presidente del Líbano

BEIRUT. 23.—(Urgente).—Camille Chamour, jefe parlamentario de la oposición, ha sido elegido por unanimidad presidente del Líbano. Fué nombrado en primera votación e inmediatamente ha jurado el cargo.

El sueño dió buenos frutos

RANGUN.— Un campesino de Minbu, localidad del centro de la región petrolífera de Birmania, venía soñando noche tras noche que si iba a un cierto lugar y escarbaba un poco desenterraría un tesoro que bastaría para procurarle su bienestar hasta la terminación de sus días.

Logró localizar el emplazamiento de este tesoro y comenzó a cavar. Cuál no sería su sorpresa al descubrir varias pepitas de oro y urnas de plata valoradas en 700 libras.

La situación ha cambiado desde POSTDAM

Primero elecciones y después unificación alemana, dicen los occidentales a Rusia

LONDRES, 23.—Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia, en notas redactadas en términos idénticos, entregadas hoy en el Ministerio soviético de Asuntos Exteriores, han contestado a la nota rusa de 23 de agosto último acerca de Alemania.

En las notas se rechazan las propuestas soviéticas de que una conferencia de las cuatro grandes potencias debería discutir en primer lugar un tratado de paz con Alemania antes de la celebración de elecciones y la creación de un Gobierno de una Alemania unificada.

«Hasta la celebración de elecciones —dice los occidentales— no puede formarse un Gobierno de toda Alemania ni puede unificarse la nación alemana y hasta que no se haya formado un Gobierno de toda Alemania que esté en condiciones de negociar libremente, es imposible discutir los caminos de un tratado de paz con Alemania».

Se agrega que «la concepción soviética de un tratado de paz redactado por las cuatro potencias e impuesto a Alemania, es totalmente inadecuada en 1952». «Los Gobiernos occidentales —señala la nota— se ven obligados a recordar al Gobierno soviético que la situación ha cambiado radicalmente desde el acuerdo de Potsdam en 1945 que estableció ciertos principios políticos y económicos para regir el período inicial de control».

Se recalca en la respuesta occi-

Pasa a la PAGINA SEXTA

NUEVAS INVESTIGACIONES PETROLIFERAS EN ESPAÑA

Por el Instituto Nacional de Industria se va a dar comienzo a un programa de investigaciones y en su caso de explotaciones petrolíferas en el valle del Ebro, utilizando la colaboración de sociedades y grupos individuales americanos bien conocidos por su gran especialización de las técnicas requeridas. A través de tal colaboración España dispondrá de las ventajas que en este aspecto ha de proporcionar el disponer de las técnicas y de los elementos más avanzados desarrollados en los Estados Unidos de Norteamérica para la explotación y descubrimiento

La importancia de estas actividades precisa ser subrayada ya que el petróleo es el elemento vital de la industria y el comercio modernos y su descubrimiento y explotación tendría una significación relevante en la economía del país.

La colaboración concertada tanto para las investigaciones previas como en su caso para la explotación se ha de desenvolver en términos que son internacionalmente normales en la materia.

Marty y su secreto

PARIS, 23.—No hay ya misterio de la desaparición de André Marty. En efecto, «El carnicero de Albacete» ha visitado hoy el Palais Bourbon, el edificio de la Asamblea Nacional, a la que pertenece y parece piensa dejar de pertenecer.—Efe.

Ministerio de Cultura 2011

PULSO Y SINFONIA DE NUESTRA CIUDAD

Bienvenido, Señor

HOY pisa nuestras tierras zamoranas Su Excelencia el Jefe del Estado y Generalísimo Franco. Viene a visitar la geografía por la que corre el ferrocarril Puebla de Sanabria-Zamona, primer trozo del de Zamora a La Coruña del que se espera, fundadamente, que ha de cambiar la fisonomía de nuestra provincia. Viene a inaugurar, también, el Salto del Castro, cuya energía supone un importante alivio a la situación hidroeléctrica de la nación. Viene a dar, con su presencia, la seguridad y la garantía de que en la España de hoy todo es, a su tiempo, gozosa realidad. Viene, en fin, a honrar y enaltecer con su presencia, el júbilo inmenso que embarga a esta extensa parcela de España tan bella como ignorada debida a la falta de comunicaciones y que, de ahora en adelante, tendrá el cauce adecuado para la debida explotación de sus riquezas minerales, agrícolas, ganaderas, forestales y turísticas.

Zamora y su provincia comprenden la enorme trascendencia de esta visita del Caudillo y una y otra, con su jamás desmentida hidalgía, exteriorizarán su gratitud por el bien que se nos dispensa y la atención que se nos presta. Zamora vibrará de entusiasmo al paso del Capitán de la nave española, bajo cuyo mando atravesó mares de encrespadas olas y terribles tormentas para arribar, triunfante, a puerto seguro.

Desde este nuestro humilde rincón damos la más respetuosa y alborozada bienvenida al Caudillo de España que hoy nos honra con su presencia.

Sergio COLLADO

Nota de la S. Femenina

Hoy llegará a nuestra capital el Caudillo de España. Por la presente nota se cita a todas las camaradas de Sección Femenina y Juventudes para que acudan a recibirle a las doce de la mañana a la Estación del Ferrocarril, vistiendo camisa azul, para tesminoniarle una vez más nuestra inquebrantable adhesión.

LA DELEGADA LOCAL

El tiempo en la ciudad

Temperaturas extremas: Máxima, 23,5 a las 15,45 horas.

Mínima, 8,4 a las 6

Evaporación 4,7 litros por metro cuadrado.

Insolación efectiva, 10 horas y 50 minutos.

Tiempo probable: Buen tiempo.

(Datos facilitados por el Observatorio Meteorológico de Zamora).

Cupón Pro-Ciegos

En el sorteo correspondiente al día 23, ha resultado premiado con 50 pesetas el número 799 y con 5 los terminados en 99.

Farmacias de guardia

Don Manuel Martín (Sucesor de Tomé), Plaza de Sagasta.

Don Hilario López, Santa Clara.

Nota importante: Para el despacho de recetas del Seguro de Enfermedad es ineludible la presentación en la Farmacia de la Cartilla o documento que acredite la condición de beneficiario,

Espectáculos para hoy

CINE BARRUECO.—«La máscara de los Borgia» (3).

TEATRO RAMOS CARRION.—"Catalina de Inglaterra" (3).

TEATRO PRINCIPAL.—«Camino de Santa Fe" (5) y "Las rocas blancas de Dover" (5).

Significado de los números. — 1: Para todos. — 2: Mayores de 14 años. — 3: Mayores de 21 años. — 3 R: Mayores con reparos. 4: Gravemente peligrosa. — 5: Sin crítica.

(Calificaciones proporcionadas por la Oficina Nacional de Vigilancia dependiente de la Comisión Episcopal de Ortodoxia y Moralidad.)

Inspección de Enseñanza Primaria

Por Orden de la Dirección General de Enseñanza Primaria de fecha 3 de septiembre, inserta en el "B. O. del Estado" del día 14 se dan normas a las que deberán ajustarse los peticionarios de mobiliario y material escolar.

Siendo muchas las escuelas de la provincia que se encuentran en necesidad del mismo, se hace público para general conocimiento con la advertencia de que no podrán cursarse las peticiones que no se ajusten estrictamente a la Orden dicha y que el plazo está abierto hasta el día 10 del próximo octubre.

Pastos de hojadero en Sanzoles

El día 28 del actual se arriendan en tercera subasta con un 30% de rebaja pastos de hojadero en este término, capaces para mil cabezas.

Sanzoles a 22 de septiembre de 1952.—EL JEFE DE LA HERMANDAD.

EL INCENDIO DE LA FABRICA «BENAVENTE INDUSTRIAL»

El voraz incendio que destruyó en su totalidad la fábrica de calzados y regenerados «Benavente Industrial», ha causado mayores daños de los que se suponían en principio. Se habían hecho importantes compras de caucho y lonas en los últimos meses y la fábrica estaba abarrotada de material, circunstancia por la cual las pérdidas finales se calculan en más de tres millones y medio de pesetas. La fábrica ha quedado reducida a cenizas.

Cursillos de Capacitación Agropecuaria

Se pone en conocimiento de todos los agricultores y ganaderos de nuestra provincia que del 2 al 11 y del 15 al 24 del próximo mes de octubre se celebrarán dos Cursillos de Capacitación Agropecuaria sobre "CULTIVO DE CEREALES" y "PLAGAS DEL CAMPO", respectivamente para los que se hallan establecidas en número determinado de becas.

Los plazos de presentación de instancias, debidamente informadas por el Jefe de la Hermandad respectiva que acredite la condición de afiliado a la misma del solicitante, finalizarán los días 29 del mes en curso y 11 del próximo, respectivamente.

Maniobras de la II División de la Flota española

Heroica aventura de un yate sueco

ALICANTE, 23.—Se ha hecho a la mar desde este puerto la Segunda División de la Flota española que tiene su base en Cartagena y que al mando del contraalmirante don José Cervera, realiza maniobras frente a las costas de esta provincia. La Flota está integrada por el Crucero «Miguel de Cervantes» en el que arbola insignia el contraalmirante Cervera, los destructores «Alava», «Liniers», «Gravina» y «Escaño»; las fragatas «Magallanes» y «Triton» y el rastreador de minas «Nervión» y los submarinos D-1, D-2 y G-3, con una dotación total de casi tres mil hombres.—Cifra.

YATE SUECO

SANTA CRUZ DE TENERIFE, 23.—Ha llegado el yate sueco «Xapella», procedente de Gottemburgo, después de un amplio recorrido por diferentes puertos europeos y tripulado por tres jóvenes intrépidos navegantes, los hermanos Anders, Mats y Hans Nybloom, de 27, 21, y 18 años de edad, respectivamente. Se trata de una heroica aventura que ha tenido amplia repercusión en la prensa sueca que ha seguido con enorme interés las incidencias del viaje, habiéndoles dado, incluso por desaparecidos.

Los citados hermanos vienen a Tenerife para fijar su residencia por tiempo indefinido. Su padre, el profesor Olov Nybloom es un reputado médico de Suecia especialista en reumatismo, que hace tiempo visitó las islas Canarias y se detuvo algún tiempo en la isla de La Palma considerándola como lugar ideal para la instalación de una clínica de su especialidad. En Tenerife se encuentra la señora de Nybloom que ahora ha abrazado emocionada a sus hijos y su esposo llegará próximamente con el fin de instalar la clínica en Santa Cruz de la Palma.

Los hermanos Nybloom cuentan la odisea de su viaje y refiriéndose a su pequeño yate dicen que es muy marinero y que a su valentía confiaron más de una vez en que se encontraron sus vidas en graves peligro, capeando siempre bien las tormentas.

«Salimos de Gottemburgo —dice el hermano mayor— el 23 de julio, dirigiéndonos a Dinamarca, donde hicimos provisiones. Luego hicimos escalas en Dunkerque, Dover, Brest y La Coruña. En este puerto español descansamos unos días, pues quedamos maltrechos debido a una fuerte tormenta que nos cogió de lleno rompiéndonos el velamen. Desde La Coruña seguimos viaje a Lisboa, haciendo finalmente el viaje a Tenerife, tardando seis días. Al llegar a Tenerife, después de una larga odisea, —añade— tuvimos la sensación de arribar a una isla paradisíaca. Podemos decir que damos por bien empleados cuantos contratiempos hemos sufrido hasta llegar aquí».—Cifra.

FUEGO DE CAMPAMENTOS

SAN SEBASTIAN, 23.—Por segunda vez en su segundo año de actuación, el Club Vasco de Camping ha reconquistado para España el Primer Premio Internacional de Fuego de Campamentos. El año pasado fué en Florencia donde consiguió el primer premio en competición con todas las naciones europeas que concurrieron al doce "Rayllys Internacional de Clubs de Camping" con una abrumadora mayoría de votos: diez de once votantes. Este año ha sido en Colombier donde ha vuelto ha conquistar el título.—Cifra.

LA FIESTA NACIONAL

Buenos toros de Villagodio en Logroño

Los picadores dieron buena cuenta de ellos

LOGROÑO, 23.—Segunda de feria. Toros de Villagodio Hermanos, muy buenos, para Luis Miguel Dominguín, Antonio Ordóñez y Jumillano.

LUIS MIGUEL torea superiormente a la verónica. Ovación. El toro muy castigado en varas, queda agotado. Luis Miguel clava dos buenos pares, porfiando mucho a un toro aplomadísimo, torea con suavidad, pero el público no le agrada. Una estocada arriba. Aplausos y algunos pitos. En su segundo veroniquea parado por el lado izquierdo. Los piqueros vuelven a abusar desconsideradamente y se promueve un alboroto. Luis Miguel realiza la faena por naturales afarolados y de otras marcas entre los gritos del público y palmas de tango. Dos pinchazos y media estocada. Bronca. El picador "el Mozo" es llamado por la presidencia y multado.

ANTONIO ORDOÑEZ veroniquea bien a su primero. También a este toro lo destrozan los piqueros. Faena con redondos, naturales y el de pecho entre ovaciones y música. Varios pinchazos y media estocada. Aplausos al toro y al torero. En su segundo es jaleado al veroniquear. Nueva actuación abusiva de los picadores. Se cambia el tercio con una vara que deja al toro acabado, nuevas protestas del público, faena que el público no estima, para dos pinchazos y estocada.

JUMILLANO veroniquea magníficamente a su primero. Faena por redondos pero el toro no se presta al lucimiento. Porfiando mucho, instrumenta algunos muletazos magníficos que se ovacionan. Un pinchazo y una entera. Intenta varias veces el descabello y el toro dobla. Aplausos. En el que cierra plaza torea bien a la verónica. Pases de tanteo por bajo y redondos pero el toro está agotado y gazapón. Ovación, dos pinchazos, una estocada tendida, dos pinchazos más y una casi entera.

Los toros pesaron en bruto: 430, 448, 396, 473 y 444 kilos respectivamente.—Cifra.

La revista que el hombre

SUCEDIO...

debe regalar a la mujer

ANUNCIOS ECONOMICOS

Ningún artículo usado podrá venderse; según se dispone en la legislación vigente a mayor precio del 80 por 100 del señalado en la tasa.

VENTAS

OCASION: Vendo por ausentarme extranjero Fábrica alcoholes. Facilidades pago Natalio Ramos, Coreses. (1680)

VENDO camión G. M. C. tres diferenciales. Informes Bar Eduardo. (1696)

SE VENDE solar calle Fuentelarreina. Informes calle del Túnel, 5. (1707)

VENDO dos ruedas de carro grandes nuevas. Sergio Tomé. Santa Clara, Avedillo. (1708)

VARIOS

PASTOS, se arriendan para mil ovejas con ribera de primera calidad. 33 kilómetros de Zamora. Estación de Villanueva de Cañedo. Informará Rafael Calvo, San Cristóbal del Monte. (1682)

SE NECESITAN planchadores de ambos sexos. Tintorería «Los Mil Colores». (1690)

ATENCION LECHEROS, viernes 26 desembarco y pongo venta vacas y novillas recién paridas. Riesco, Santa Ana, Zamora. (1706)

TRASPASOS

TRASPASO bonita tienda, sitio céntrico-comercial informes esta Administración. (1395)

1570

Marque estas cuatro cifras y nuestra sección de publicidad le atenderá inmediatamente.

D. Federico Cantero Villamil: el precursor

LA inauguración de los nuevos Saltos del Castro trae hoy a los puntos de nuestra pluma, la figura, un poco olvidada, porque el mundo tiene muchas cosas en que pensar, de aquél gran ingeniero—popular en todo Zamora—, que era don Federico Cantero Villamil.

Don Federico Cantero, que murió en el año 1946—a los 72 años de edad—fué el primer hombre que levantó una presa al Duero en nuestra provincia, construyó un túnel de desviación para el agua y convirtió en realidad el primer salto: el denominado "El Porvenir".

Don Federico Cantero, una de las figuras más eminentes de la ingeniería de aquellos tiempos, murió sin ver dar cima a sus dos grandes proyectos: El aprovechamiento hidráulico sucesivo del Esla y del Duero y el ferrocarril Zamora-Puebla, obras para las cuales realizó interesantes estudios.

No vamos a exponer aquí las ideas científicas del señor Cantero, entre otras razones porque no las conocemos. Son para nosotros—como para todos los hombres que no se hayan entregado a los profundos estudios sobre la materia—algo peor que el sánscrito. Pero, según dicen los que le conocieron fué el precursor de las grandes obras de ingeniería que más tarde iban a convertirse en alegre realidad en nuestra provincia. En la fecha de hoy, nosotros rendimos homenaje de recuerdo a este hombre notable que tanto se desveló por el engradecimiento de nuestra provincia.

TURISTAS TIMADOS

Algunos han sustituído a los pobres paletos

NOS duele que el turismo extranjero salga descalabrado en España. Nos referimos al turismo que viene exclusivamente a admirar las bellezas de nuestro suelo y a sentirse en buena paz y armonía cerca de un pueblo que tantos años se tuvo en entredicho. Por fortuna, las autoridades superiores han suprimido los abusos que son moneda corriente en otros países y que les ha costado la desaparición del portador generoso de divisas extranjeras. Las multas impuestas por los gobernadores de provincias a una reducido minoría de comerciantes desaprensivos, reacios en respetar las ordenanzas, confirman el propósito de distinguirnos—o mejor diferenciarnos—de otros países, en la acogida cordial, sin ánimo excesivo de lucro, de nuestros visitantes. Las víctimas dieron parte y el hecho fué sancionado. En cambio, queremos decir con franqueza que no nos duele que cierta clase de turistas haya salido despellejada en su viaje a España. Si un ratero, como los hay en todas partes, aprovechándose de las apreturas del Metro en Madrid, sustrae del bolso de una señora norteamericana una cantidad, lo lamentamos pero el mismo, descuido puede ocurrirles en el metro de París, de Londres o de Nueva York. También estamos seguros que el ratero no tardará en caer en manos de la policía.

En cuanto a los autores de timos archiconocidos, el del sobre y el del décimo de la lotería, generalmente son detenidos, pero el ludibrio recae sobre las víctimas que también pecaron y no de ingenuidad. Se pasaron de listas. Pocos ignoran en qué consisten estos dos timos. Un hombre con cara de buena persona, se lamenta en un corro de compinches de la necesidad de cumplir un legado importante y enseña un sobre repleto de billetes. Alegando otras prisas, dice que necesita que alguien cumpla el legado, exigiendo una fianza. El turista ve la ocasión de engañar a un pobre hombre, apoderándose por poco dinero de una importante cantidad y se queda con el sobre que contiene recortes de periódicos. La avidez perdió al turista y en vez de volverse a su país con dinero ajeno, pierde el propio y va a contar a la policía su aventura.

Otro turista más listo que el pan, o presumiendo de tal, es interpelado, cerca de una estación de ferrocarril, por un sujeto que ha de tomar el tren sin demora... y sin poder cobrar un décimo de lotería, premiado en el último sorteo. Las administraciones están cerradas y no tiene ni para pagar el billete del tren. Los compinches deploran no tener dinero y hacen resaltar que dando quinientas pesetas al infeliz se gana el premio que asciende, por ejemplo, a cincuenta mil y se prueba consultando la lista oficial en la que aparece el numerito del décimo. "Bueno, hombre—dice el aprovechado turista—tome mil pesetas y déjeme el décimo, lo cobraré y le enviaré su importe". El trato se cierra en un café. Sale disparado a tomar el tren y sólo al día siguiente se entera el turista que el número del billete, convenientemente borrado, había sido reemplazado por otro ganador del premio. Por mil pesetas creyó estafar cuarenta y nueve mil y no podrá, a su regreso, contar que los españoles son unos bobalicones que se dejan enredar fácilmente.

De los timos del sobre y del decimito de la lotería, han resultado víctimas en las últimas semanas cinco turistas franceses. Cómo, ¿no conocían ese truco que los estafadores ya no se atreven a probar ni siquiera en los "paletos" cerca de las estaciones de Atocha y del Norte? Hasta las mujeres del pueblo lo saben. Por lo visto, se considera a los turistas una buena presa. Habrá que poner en los consulados otro aviso: "Cuidado con querer estafar... porque quizás los estafadores serán estafados".

Tuvo que darse gran publicidad en el extranjero al celebérrimo "timo del entierro" que cada año atraía a nuestro país docenas de incautos que creían a pies juntillas en el tesoro del preso y venían a libertarlo mediante dádivas. Acabó, merced a la policía, que se apostaba en la estación y por la fuerza volvía a meter en el tren a los extranjeros. ¿Será necesario recurrir a la misma divulgación de timos tan sobados que deberían avergonzar a los que caen en el cepo?

B. CALDERON FONTE

CINE BARRUECO

Hoy: 5,30, 8 y 11. Triunfo rotundo de las aventuras y odios

La máscara de los Borgias

Paulette Goddard, Jhon Lund

Mañana: Estreno Fox del gran acontecimiento

EL LADRON DE VENECIA

María Montez, Paul Cristian

TEATRO RAMOS CARRION

Hoy: 5,30, 8 y 11. Episodio histórico y glorioso

CATALINA DE INGLATERRA

Maruchi Fresno, Mary Lamar

Mañana: Destacado acontecimiento del cine alemán

EL CORAZON DEBE CALLAR

TEATRO PRINCIPAL

Hoy: Continúa dos películas

CAMINO DE SANTA FE

Errol Flynn, Olivia de Havillan y

LAS ROCAS BLANCAS DE DOVER

por Irene Dunne

Mañana:

ROMEO Y JULIETA

Leslie Howard y Barrymore

¡¡Una reposición fenomenal!!

El asombro de Brooklyn

Danny Kaye, Virginia Mayo

Ministerio de Cultura 2011

Franco inaugura hoy el ferrocarril Zamora-Puebla y el Salto del Castro

La nueva línea férrea dará auge a importantes zonas de la provincia

Y acortará en 242 kilómetros el camino Madrid-Santiago

No existe ni un solo paso a nivel

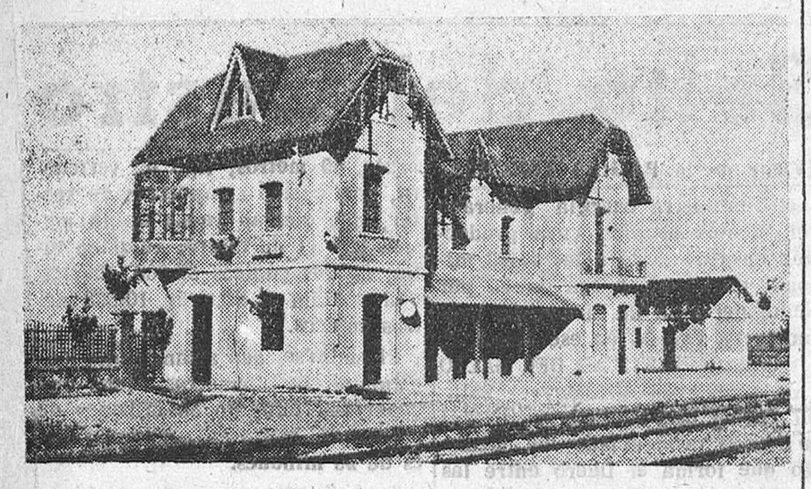
HOY vamos a montar por primera vez en el tren de Puebla, Cualquier ciudadano zamorano sentiría la misma impaciencia que sentimos nosotros ante una aventura de esta naturaleza. Es agradable cruzar por primera vez sobre un paisaje casi bucólico que antes fué sólo atravesado por labradores, pastores y cazadores.

Se ha elegido para la inauguración uno de los primeros días del otoño, cuando la luz es más trasparente y se ven con más nitidez las distancias. El tren cruzará raudo sobre los pueblecillos de Sanabria, de Alba y de Aliste, sobre los prados salpicados de hojas secas, sobre los rastrojos recién segados. Habrá en las estaciones unos ferroviarios vestidos con nuevos trajes azules y las gentes de los pueblos, las honradas gentes de nuestra provincia, se asomarán a los andenes para vitorear y ver con sus propios ojos al Caudillo de España, viajero de honor de este primer viaje inaugural.

A pesar de vivir en el año 1952, cuando la técnica ferroviaria ha producido trenes tan hermosos como el "Talgo" y el "Taf", siempre despierta gran curiosidad y emoción la inauguración de un nuevo camino de hierro. La pretendida decadencia del ferrocarril es sólo una falsa suposición.

El ferrocarril evoluciona y sigue la corriente técnica de los tiempos en que vivimos. Desde aquellos trenes antiguos—con máquinistas enchisterados—que rodaron por el suelo español hace más de cien años y que vimos en la película "El marqués de Salamanca", hasta el moderno "Céfiro de California", que corre a 150 kilómetros por hora y lleva radio, camas, teléfonos, acomodadores y restaurantes, el ferrocarril ha dado un gran salto en el progreso.

Ofrecemos a nuestros lectores en este breve reportaje, los detalles y características más salientes del ferrocarril que hoy se inaugura.



Estación de Carbajales de Alba

El ferrocarril de Zamora a La Coruña, de una longitud de 453.598,09 kilómetros, está dividido en cuatro trozos: el primero, Zamora Puebla de Sanabria, de 107,848.40 kilómetros; el segundo, Puebla de Sanabria-Orense, de 141,860.00 kilómetros; el tercero, Orense-Santiago, de 129,045.00 kilómetros, y el cuarto, Santiago-La Coruña, de 74,844.69 kilómetros.

De los cuatro trozos antes mencionados, el trozo cuarto (Santiago-La Coruña), está en explotación, y fué inaugurado por S. E. el Jefe del Estado en abril de 1943; el primero (Zamora-Puebla de Sanabria), es el que se abre al servicio público, y en los trozos segundo y tercero (Puebla de Sanabria-Orense y Orense-Santiago), están muy avanzadas las obras de infraestructura (explanación, obras de fábrica, túneles, viaductos y estaciones) y en el presente año se comenzará el acopio de los materiales para la instalación de la superestructura de algunos de su tramos.

Las obras de infraestructura de este primer trozo se han ejecutado con arreglo a las más modernas técnicas de explotación de ferrocarriles, que permite la circulación a grandes velocidades, con radios mínimos en las curvas de 400 metros y pendientes máximas de 15 milésimas, con la previsión de construir todas las obras de fábrica, túneles y viaductos para doble vía, lo que permitirá, cuando el tráfico lo requiera, fácil instalación de la segunda vía.

Estas obras han importado 34.785.895,53 pesetas y han sido ejecutadas por la Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo.

TRAZADO DE LA LINEA

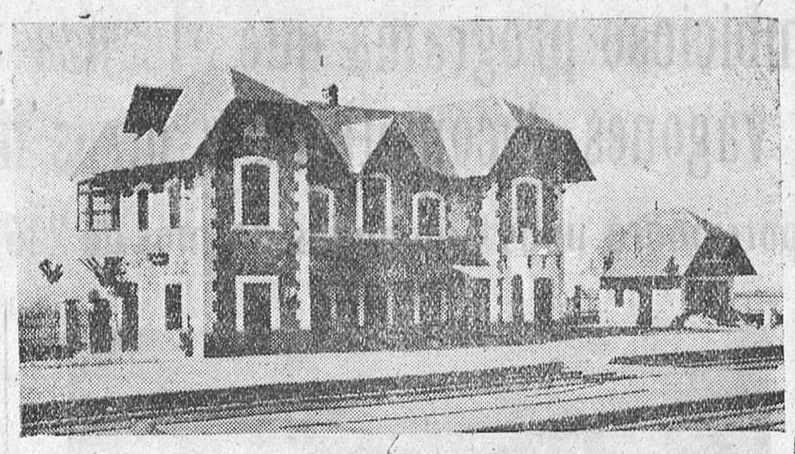
El trazado, que sale de Zamora a la cota 639,220 m., se desarrolla por el valle del río Duero, cruzando su afluente el río Esla sobre el embalse del Ricobayo, en el kilómetro 23, con un viaducto de un arco de 209,84 m. de luz y ocho arcos de avenidas de 22 m. El coste de este viaducto se elevó a pesetas 11.495.193,38.

Continúa el trazado subiendo por la margen izquierda del río Aliste hasta la estación de San Pedro de las Herrerías, a la cota 957,720 metros, siguiendo después la margen derecha del río Tera hasta llegar a Puebla de Sanabria a la cota 952,00 metros.

ESTACIONES

Las estaciones que se han construída a partir de Zamora son las siguientes:

La Hiniesta, Andavías, Carbajales, Losacio-San Martín, Abejera; Sarracín de Aliste, Pobladura-Las Torres, San Pedro de las Herrerías, Pedroso-Linarejo, Robledo, Puebla de Sanabria.



Estación de Sarracín de Aliste

Todas ellas han quedado enlazadas a la red general de carreteras por los caminos de acceso, de seis metros de ancho, construídos para este fin, los cuales pondrán en comunicación con aquéllas todos los pueblos de la comarca que atraviesa y sirve al ferrocarril.

El trazado se desarrolla sin grandes dificultades, teniendo, aparte del viaducto del río Esla, otros dos de relativa importancia sobre los ríos Vertillo y Truchas, situados en los kilómetros 40,451 y 96,400, respectivamente.

En esta línea no existe ningún paso a nivel, por haberse salvado con pasos superior o inferior todos los cruces de carreteras y caminos de servicio de los pueblos por donde se desarrolla el trazado.

La vía se ha ejecutado del tipo unificado para los ferrocarriles españoles, con ancho normal de 1,674 metros y carril de 43 kilogramos, de 12 metros de longitud, con 20 traviesas por pareja de carriles, estableciendo en las estaciones intermedias amplios servicios para circulación de trenes con vías de cruce, alcance y apartado, teniendo las estaciones de Carbajales, Sarracín de Aliste, San Pedro de las Herrerías y Puebla de Sanabria las instalaciones necesarias para abastecer de agua a las locomotoras.

INSTALACIONES

Se ha tendido una línea eléctrica a 15.000 vatios a lo largo del trazado del ferrocarril, con objeto de suministrar energía para el funcionamiento de motores, señalizaciones y alumbrado en todas las estaciones.

Para las comunicaciones telefónicas entre estaciones se ha instalado un cable telefónico armado subterráneo de cinco pares, de los cuales tres corresponden a los teléfonos ómnibus, directo y selectivo, otra para el bloqueo entre estaciones y el quinto par de reserva. Este cable subterráneo es el primero que se instala en España para usos ferroviarios y asegura la comunicación telefónica en toda la línea, con ventaja sobre el tendido aéreo en caso de temporales. Con objeto de poder establecer comunicación en plena vía al producirse averías o incidencias en las circulaciones, se han establecido conexiones de socorro, a las que se adapta un teléfono portátil, pudiendo comunicar así con las estaciones inmediatas.

En las estaciones se instalan enclavamientos eléctricos del tipo más moderno, con bloqueo entre las mismas, es decir, que autorizada la salida de un tren de una estación, quedan cerradas las señales de salida en dirección contraria de la estación siguiente, con lo cual se obtiene una seguridad absoluta en la circulación.

Estas obras de superestructura, que han importado 144.345.337,75 pesetas, han sido ejecutadas por la empresa "Vías y Construcciones, S. A.", con la colaboración, para los enclavamientos eléctricos, de la Sociedad Española "Ericsson" y, para el teléfono selectivo, de la "Standard Eléctrica, S. A.".

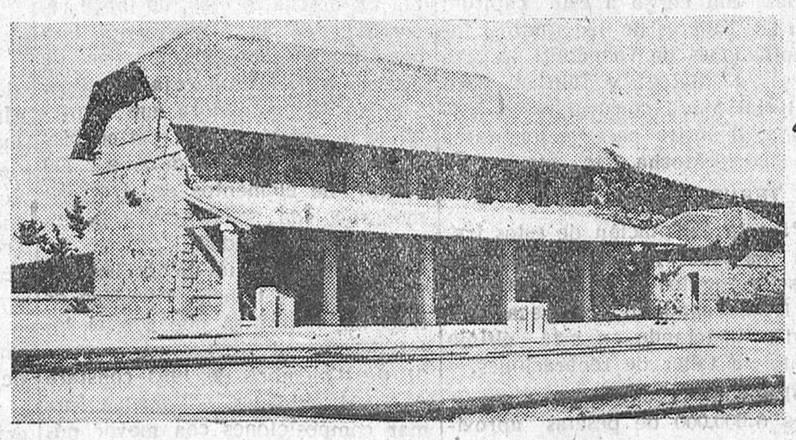
DISTANCIAS QUE ACORTA EL NUEVO FERROCARRIL

Los acortamientos en kilómetros de la nueva línea de Zamora a La Coruña sobre la actual por León, son de la importancia que a continuación se detalla:

De Madrid a La Coruña	845	750	95
" Vigo	837	678	159
" Orense	705	546	159
" Pontevedra	844	685	159
" Santiago	917	675	242

Además de este acortamiento, que redundará en una mayor economía en el transporte, que éste se paga en Tn./Km., hay que tener en cuenta la mayor reducción de tiempo que permite su trazado.

Con la inauguración y puesta en servicio de este primer trozo, Zamora-Puebla de Sanabria, del ferrocarril de Zamora a La Coruña, se pone un importante jalón a la terminación de la totalidad de la línea que tendrá en explotación 181 kilómetros de sus 453.



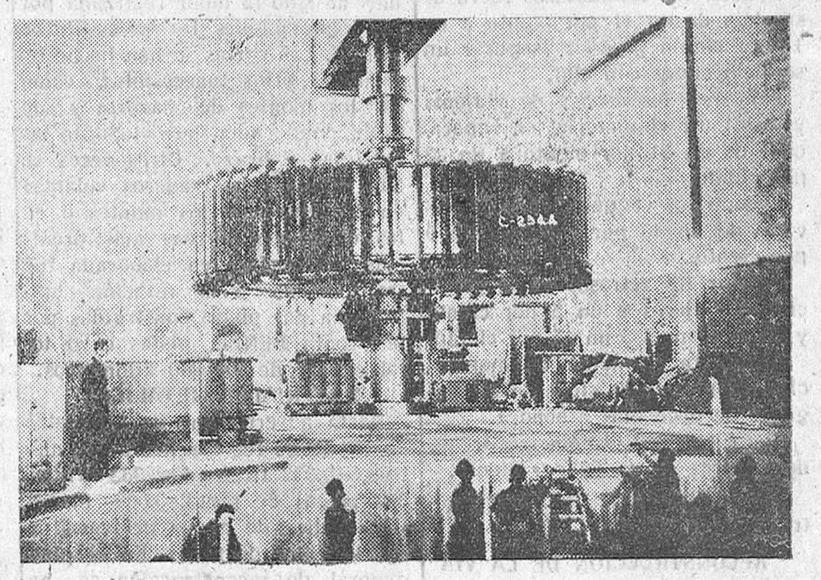
Estación de San Pedro de las Herrerías (Fotos Gullón)

Castro, con sus 320 millones de kilovatios hora, contribuirá a normalizar la situación eléctrica del país

Este aprovechamiento cierra una etapa constructiva iniciada en el Esla y Villalcampo

DENTRO escasamente de unas horas el Caudillo de España inaugurará un salto de agua—otro más—denominado Salto del Castro, en el río Duero, al límite ya con la frontera portuguesa.

Nuestra vecindad de zamoranos nos ha permitido seguir las etapas de estas obras gigantescas con el pasmo aldeano del ignorante en esta clase de empresas y ayuno de estas técnicas. Pero algo podemos decir, como testigos de vista, de la parte moral de ellas. Nuestras observaciones personales podrían dar materia para un libro y no para un breve reportaje periodístico. Nosotros no sabemos el esfuerzo y la competencia que suponen proyectar una obra de esta envergadura, pero conocemos los desvelos que apareja el llevarla a cabo y la voluntad que es precisa para sostener en tensión, a lo largo de los años, el trabajo.



Este gigantesco rotor instalado en el Salto del Castro, montado al aire, pesa la friolera de 240 toneladas. (Foto Heptener)

EL PODER DE LA VOLUNTAD

Es la voluntad la que ha podido levantar presas y edificios, oradar túneles, aportar toda clase de ingenios y maquinarias, transportar millones de sacos de cemento, poner al pie de la obra toda clase de materiales de construcción, hacer trepar por la montaña torres de hierro y suspender de ellas cables de cobre, congregar miles de obreros, con sus viviendas y economatos, con su disciplina y rendimiento; movilizar el dinero, en esta ocasión generoso de los grandes Bancos; poner orden en este remolino de actividad y, sobre todo, mantenerle en tensión durante ocho años para que ninguna de sus piezas pudiera disgregarse. Yo todo esto en los años de mayores dificultades para esta clase de empresas, cuando todo era difícil y un saco de cemento, un litro de gasolina o una cubierta de rueda de camión eran una conquista.

Y estas obras que han modificado de manera tan profunda la estructura y economía de estas montañas y de estas aguas han podido hacerse porque ha habido una voluntad. Y una voluntad férrea, implacable, vigilante ante el menor desfallecimiento, inteligente ante el problema más difícil, serena ante la dificultad menos esperada. Esta voluntad ha sido la impulsada por el Generalísimo Francisco Franco en la reconstrucción de la Patria.

Al dar cuenta de la inauguración oficial del Salto del Castro, cuyos 320 millones de Kw-h, tanto han de contribuir a normalizar la situación hidroeléctrica del país, y a defenderla de inesperadas perturbaciones meteorológicas, que pudieran sobrevenir, debemos comenzar por destacar el extraordinario relieve de este nuevo salto en la cadena de aprovechamientos de la empresa "Iberduero, Sociedad Anónima", a quien pertenece dicho Salto.

"Iberduero, S. A," (1.555 millones de capital) abarca con su actividad productiva y distribuidora una extensa zona del Norte, Noroeste y Centro de España, que comprende dieciocho provincias, a las

Pasa a la PAGINA CUARTA

PRECIO DE LOS BILLETES

La Hiniesta	4,65 ptas.	3,40 ptas.	2,20 ptas.
Andavías	8,65 ptas.	6,30 ptas	4,05 ptas.
Carbajales	14,05 "	10,20 "	6,40 "
Losacio	18,05 "	13,15 "	8,25 "
Abejera	22,95 "	16,75 "	10,50 "
Sarracín	27,85 "	20,25 "	12,70 "
Pobladura	31,40 "	22,90 "	14,35 "
San Pedro de las Herrerías	35,00 "	25,50 "	16,00 "
Pedroso	39,95 "	29,05 "	18,20 "
Robledo	43,00 "	31,35 "	19,65 "
Puebla de Sanabria	47,95 "	34,95 "	21,90 "

IBERDUERO, S. A.

Ministerio de Cultura 2011

Plan de reconstrucción de la Red Nacional de los Ferrocarriles

Comprende un ambicioso programa que alcanza vías, estaciones, puentes, túneles, vagones, locomotoras y otros muchos servicios

La electrificación proporcionará unas economías de más de 246 millones de pesetas

PARA tener una idea exacta del plan de reconstrucción que la RENFE está llevando a cabo, conviene recordar que, en el momento de la liberación, las vías estaban en lamentable estado de conservación; las locomotoras fuera de servicios representaban el 41 por 100, y todas ellas necesitaban de grandes reparaciones; los coches averiados representaban el 66 por 100; los vagones estaban deteriorados en extremo y el parque útil estaba reducido al 57 por 100 de la existencia total. Como consecuencia de todo esto, el servicio era muy deficiente; los retrasos medios eran. en viajeros. un 20 por ciento, y en mercancías un 40 por 100; la retención de mercancías alcanzaba cifras enormes, y el ciclo de vagones superaba los doce días.

Tan difícil situación fué vencida por el elevado espíritu que animó al país en toda su reconstrucción material y moral, y pudo el Gobierno, auxiliado por el personal de la Red, no sólo mantener el servicio sin hundirse sino también conseguir cambios tan notables como los que a continuación se expresan:

Reducir puentes y reforzar vías.

Reducir las locomotoras fuera de servicio de un 41 por ciento a un 14 por ciento y poder asegurar un servicio eficaz con ello.

Reformar los coches de viajeros y disminuir el material en reparación de un 51 por ciento a un 22 por ciento.

Reducir los vagones fuera de servicio de un 43 por ciento a un 9 por ciento.

Acortar los retrasos en el servicio de viajeros a un 5 por ciento y en mercancía a un 15 por ciento.

Anular la retención de mercancías. Disminuir el ciclo de los vagones de doce días a ocho.

Aumentar los kilómetros-trenes de viajeros en un 50 por ciento.

La electrificación de 365 kilómetros de vía simple.

RECONSTRUCCION DE LA VIA

Era imprescindible prestar a éste asunto primordial atención, atemperando los trabajos a nuestras posibilidades de material y estableciendo una clasificación de líneas y de trabajos por su intensidad, teniendo en cuenta la importancia de sus tráficos y la situación real de su estado, previendo la preferencia para aquellas secciones de líneas en las que está proyectada la electrificación.

La clasificación, en cuanto a intensidad de trabajo, ha consistido en dividir éste en cuatro grupos. Primero, secciones de líneas que han de ser objeto de renovación total. En ellas se encuentran incluídas las que van a ser electrificadas. Segundo. secciones de líneas en que se efectuará una reparación más limitada, pero también amplia y bastante completa. Este grupo se llama "revisión integral" Tercero, líneas en las que se efectuará este trabajo de reparación aún menos intenso, pero con carácter general, denominándose a este grupo "revisión reducida". Cuarto, todas las demás líneas que están siendo objeto de una reparación general que subsane, hasta donde sea posible por tiempo y materiales, la deficiente conservación impuesta por las circunstancias de años anteriores.

Los resultados obtenidos a partir del segundo trimestre de 1950, en que se intensificó el trabajo en las canteras para la extracción de piedra para balasto no pueden ser más satisfactorios, pues se ha llegado a un volumen de piedra machacada obtenida que, fin del indicado año, rebasó bastante el millón de metros cúbicos.

En cuanto a las traviesas—otro de los elementos indispensables para la reconstrucción de la vía—su obtención se presentaba con caracteres muy graves, pues el aumento de consumo de madera por el indudable desarrollo general de la reconstrucción del país, agravado con la disminución de las importaciones, frenaba la posibilidad de dedicar a traviesas la cantidad indispensable.

La necesidad anual de madera escuadrada y traviesas la cubrirían árboles cuyo volumen fuera de 392 mil metros cúbicos y su valor en pie de 58.800.000 pesetas, que proporcionarían madera elaborada en volumen de 196.750 metros cúbicos, por valor de 137.725.000 pesetas. Las entregas voluntarias no eran suficientes para llegar al cupo del 2.200.000 traviesas que necesita anualmente la RENFE. Hubo que preocuparse de obtener las traviesas directamente, organizando una explotación forestal, que representa un 40 por ciento del total obtenido. Las explotaciones forestales se han llevado a cabo incluso en los pinares de Huelva, que dieron la materia prima para los barcos de los descubridores colonizadores de América.

La RENFE ha alcanzado una fabricación de 4.313.000 traviesas, aparte 66.000 metros cúbicos de madera escuadrada para la reparación de vagones y construcción de nuevas edificaciones y obras. El transporte de estas maderas desde los montes donde se crían hasta las estaciones férreas más próximas ha sido la labor realizada por las explotaciones forestales de la RENFE. Las cortas se han hecho en algunos sitios inaccesibles, como en los montes de Cazorla y de León, donde hubo que elaborar las traviesas a brazo. Otras veces se han montado aserraderos volantes en el centro de los montes o en las estaciones férreas más próximas. La madera ya elaborada fué transportada a la estación más próxima por pistas construídas por la propia RENFE, pistas cuyo total excede de los 200 kilómetros.

MATERIALES METALICOS

Basta advertir que un kilómetro de vía exige 166 carriles de 12 metros, 10.333 tirafondos, 332 bridas, 332 placas de pinta, 3.000 placas intermedias de apoyo del carril y 664 tornillos de brida. En el plan general de reconstrucción se ha previsto la renovación de 1.000 kilómetros de vía, y la reconstrucción. en revisiones, de 5.100 kilómetros, más los materiales que exige la conservación que, aunque en cantidades menores que las de renovación total, siempre representan un mínimo de un 3 a un 4 por ciento de estos materiales metálicos.

OBRAS DE MEJORA

Aparte del arreglo de la vía se están realizando, dentro del plan de reconstrucción, infinidad de obras de mejora—más de 1.300—, desde la sustitución de un puente o un tramo de vía hasta la construcción de un aljibe para vivienda, pasando por las grandes estaciones de clasificación como Alcazar de San Juan, los edificios monumentales como el de Bilbao y los más modestos como el de Mataespesa.

DEFENSA DE LA EXPLANACION

Se incluyen en el plan aquellas obras de defensa de la explanación contra el mar, las inundaciones, los corrimientos de tierra, etc., obras de gran interés desde el punto de vista de la circulación, ya que con una buena explanación, aparte de evitarse riesgos, se consigue un posible aumento de velocidad, mejorando con ello la explotación del ferrocarril. Se eleva a 107 el número de las obras de esta clase realizadas, con un gasto de 16 millones de pesetas.

SUSTITUCION Y REFUERZO DE PUENTES

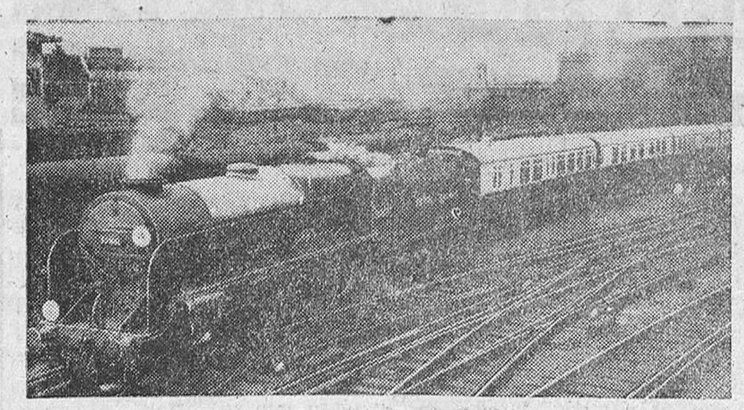
Tanto por el número de obras como por el volumen de las cantidades invertidas, es una de las más importantes actividades del Plan General de Reconstrucción.

Hay incluídas en éste más de noventa obras, por un importe de cerca de 200.000.000 de pesetas.

La trascendencia que para la circulación tiene la sustitución de puentes es extraordinaria, ya que permite emplear locomotoras de mayor peso, con lo cual se consigue una mayor capacidad de transporte.

La totalidad de puentes sustituídos con cargo al Plan a que nos venimos refiriendo es de 7.547 metros. Se han invertido 566.000 metros cúbicos de hormigón, 16.000 toneladas de acero y 169.800 toneladas de cemento.

Con el hierro empleado en los puentes se podría hacer un alambre telegráfico que diera dos veces y media la vuelta al mundo.



El volumen de hormigón empleado en dichos puentes es igual al del Palacio Real de Madrid.

REFORMAS Y MEJORAS DE TUNELES

En este párrafo están incluídas varias obras. La más importante de ellas es el ensanche de los túneles para la doble vía, entre Soto de Rey a Oviedo, que ha costado más de veintitrés millones de pesetas.

También merece citarse la impermeabilización de los túneles de La Cañada y Osuneta, en la línea de Madrid a Hendaya, y de Cercedilla, en la línea de Villalba a Segovia, así como los del trayecto Brañuelas-Torre, de la línea de Palencia a La Coruña.

AMPLIACION DE ESTACIONES

Este capítulo comprende unas 350 obras, en las cuales se han invertido 137.000.000 de pesetas.

En él se comprenden la mayoría de las estaciones de la RENFE, tanto grandes como pequeñas, pues si en la de Ponferrada se llevan gastados más de 19.000.000 y en la de Monforte más de 11, y si el gasto total de la de Bilbao alcanza los 38.000.000, hay otras obras pequeñas, como la de una vía de maniobras en la estación de Arcos de Jalón, cuyo importe es sólo de 66.000 pesetas.

Entre dichas obras figuran la de transformación de las dos estaciones de Madrid, Príncipe Pío y Atocha, y la construcción de nuevos edificios en la línea de Venta de Baños a Santander.

OFICINAS, TALLERES DEPOSITOS Y ALMACENES

En este capítulo hay comprendidas 310 obras, con inclusión de aquéllas que tienen relación con Tracción, así como con el Departamento de Adquisiciones y Almacenes.

Las obras más importantes realizadas con cargo a este capítulo son los Talleres de San Andrés, las ampliaciones de Valladolid, los Talleres de Málaga y Talleres para Material Móvil construídos en Miranda, Depósito para automotores en Madrid-Atocha, etc., etc.

TRENES TALGO

Para la explotación de estos trenes ha sido necesario construir tres triángulos de giro, situados en Irún, Valladolid y Aravaca (Madrid), instalando en este último punto un taller de reparaciones.

Dichas obras, cuyo importe es de unos 6.000.000 de pesetas aproximadamente, están ya terminadas.

LOCOMOTORAS A VAPOR

Durante el quinquenio de ejecución del Plan General de Reconstracción se incoporan al Parque de locomotoras a vapor de la RENFE, 328 nuevas, de las cuales 175 se construirán en España, con materiales ingleses; por lo que a fines de 1953, previa la retirada de las que por su características no son económicamente utilizables para servicios regulares, se llegará al número de 2.195 locomotoras de vapor, aptas para remolque de trenes en nuestras líneas.

En la adquisición de las nuevas máquinas, se ha procurado por la RENFE la unificación de modelos. No se conservan más que cinco tipos esenciales. Todas ellas van dotadas de los mayores adelantos para su buen funcionamiento y el mejor aprovechamiento de las mismas.

Estas 328 locomotoras nuevas, recorriendo como promedio 50.000 kilómetros anuales cada una, efectuarán al año un total de 16.400.000 kilómetros de tren; y, teniendo en cuenta el ingreso por kilómetro y el coeficiente de explotación que se conseguirá, una vez efectuado el plan de reconstrucción, se alcanzará un beneficio anual de unos 86 millones de pesetas.

COCHES PARA LARGO RECORRIDO

El desarrollo del Plan General de Reconstrucción ha permitido dar un mayor incremento a la construcción de coches. Se contrató con la Industria nacional un primer pedido de 120 coches metálicos, antes de iniciarse el Plan y después otro de 200, también a la industria española y otro de 200 a la francesa. pero suministrando al propio tiempo materiales para construir 100 más en España. Todos estos coches metálicos, que ofrecen las máximas seguridades y comodidades para el viajero, van elegantemente guarnecidos, los asientos son amplios y extensibles, los servicios perfectos y el alumbrado fluorescente.

Pero las nuevas construcciones, por sí solas. no permitirán en corto plazo mejorar el Parque de Coches en la medida que la RENFE desea y el público merece; por ello, teniendo en cuenta que gran cantidad de coches modernos de madera con bogies, poseen bastidor metálico y rodaje con características similares a las de los modernos coches, se ha pensado utilizar esos elementos construyendo sobre ellos nuevas cajas metálicas de análogas características que las de los coches que citamos.

Esta mejora abarca 491 coches y quedará realizada para fines de 1953, fecha en que el Parque de Coches de cuatro ejes, de largo recorrido, de la RENFE, quedará constituído por 638 con cajas de madera y 1.111 con caja metálica.

Como última mejora que se pretende introducir y que está en pleno desarrollo, se va a dotar a 2.700 coches de elementos de tracción moderna, con resistencia a la rotura de 70 toneladas.

Esta cifra, en unión de los 800 coches que ya tienen dicho tipo de tracción, permitirá que con el total del Parque de Coches, que en 31 de diciembre de 1953 constará de 3.500 unidades, se puedan formar composiciones con mayor número de coches sin temor a roturas de enganches y armonizándolo con el aumento de potencia de las locomotoras.

Puede calcularse que el beneficio que producirán los 400 nuevos coches metálicos es de unos 22 millones de pesetas.

FURGONES

Para dar homogeneidad a las composiciones formadas por coches metálicos, se ha encomendado también a las fábricas españolas la construcción de furgones de bogies, los cuales han sido entregados ya en su mayor parte y con ellos se forman trenes de composición completamente metálica.

VAGONES

Se han contratado 6.345 vagones, de los cuales 650 son de tipo unificador español; 740 adquiridos en América; 1.000 de un nuevo tipo en construcción en España para mercancías de mayor volumen; y, por último, 1.300 contratados en la industria belga, que ha de suministrar a la industria española los materiales necesarios para la construcción en España de 2.600 de igual tipo.

También hay en construcción 35 vagones plataformas de 25 metros de longitud para el transporte de carriles de 24 metros, destinados a mejorar nuestras vías.

OTRAS MEJORAS

También comprende el plan de reconstrucción mejoras en el rodaje de los vagones, las que se obtienen con el freno automático de vacío en el parque de vagones, las realizadas en los talleres de reparación y conservación del material motor y móvil. en los depósitos, en los talleres generales, en las instalaciones de alimentación de locomotoras, etc., etc., que suponen beneficios y economías incalculables.

LA ELECTRICIDAD EN EL PLAN GENERAL DE RECONSTRUCCION

Los ferrocarriles españoles, por causas bien conocidas, sólo habían dado algunos pasos en este camino de perfeccionamiento; por ello la RENFE, al querer modernizar sus líneas y su equipo, se apresuró a incluir en el Plan General de Reconstrucción numerosas aplicaciones de la electricidad a sus medios de trabajo, que pueden dividirse en cuatro grandes grupos:

Electrificación de líneas.

Señalización, enclavamiento y comunicaciones.

Alumbrado y fuerza.

Taller general para la reparación y conservación de todo el equipo que los grupos anteriores exigen.

Por Decreto de 20 de enero de 1946 se aprobó un Plan General de electrificación de líneas de ancho normal, que alcanzaba a 4.500 kilómetros. Como no era posible realizarlo en conjunto por su mucha extensión, en 1948 se aprobó para ejecución inmediata, uno restringido, llamado de 1.100 kilómetros, que se incluyó en el Plan General de Reconstrucción al que se adicionaron las líneas de Madrid-Bilbao-Alsasua.

En 1948 se inauguró la electrificación del ferrocarril Barcelona-Mataró. En las obras de Torre-Brañuelas se han invertido 30.000.000 de pesetas.

Las economías que proporcionará la electrificación, que continuará al mayor ritmo posible, serán extraordinarias. Se calcula en pesetas 246.181.870.

En el valor de cuanto la RENFE va a poseer en el dominio eléctrico superará los 2.000.000.000 de pesetas.

Salto del Castro

(Viene de la PAGINA TERCERA)

que suministra energía generada por medios propios, cuya producción en 1951 llegó a las 1.493 millones de kw-h., o sea un 20 por ciento del total de la energía producida en España en ese ejercicio.

CARACTERISTICAS DEL SALTO

En este gran sistema, el Salto del Castro está situado en el ángulo más pronunciado del meandro que forma el Duero entre las confluencias del Esla y del Tormes y, como el aprovechamiento de Villalcampo, al que complementa, se halla regulado por el gran embalse del Esla, continúa siendo el más considerable de la Península y uno de los mayores de Europa.

El Salto del Castro es un aprovechamiento de tipo de pie de presa, cuyas características son las siguientes:

Altura de la presa, 53 m.; salto bruto, 40 metros; tipo de vertedero, con cuatro compuertas de sector, que cierran vanos de 18 metros por 11 de altura; volumen total, metros cúbicos 87.000. Capacidad máxima de desagüe, 10.500 metros cúbicos.

El embalse, que alcanza una longitud de 18 kilómetros, tiene una capacidad total de 38 millones de metros cúbicos y su capacidad útil es de 20 millones.

Se halla dotado de dos turbinas de eje vertical tipo Francis, de 59.700 C. V. cada una, dos alternadores de eje vertical de 42.000 KVA cada uno; tres transformadores de 30.000 KVA cada uno, relación 13,2/230 KV.

La potencia de este salto es de 79.800 KV. y su producción anual de 320 millones de kw-h.

SE CIERRA UNA ETAPA

La inauguración de este aprovechamiento cierra una etapa constructiva de la Empresa explotadora, que ha creado uno de los núcleos productores nacionales de energía más importantes de España, y abre el período en que han de construirse los aprovechamientos de los tramos internacionales reservados a España, y los del Tormes.

LOS SALTOS DEL ESLA Y DE VILLALCAMPO

La visita inaugural de S. E. el Jefe del Estado al Salto del Castro, trae al plano de la actualidad otros dos saltos enclavados en la provincia de Zamora, y cuyas características recordamos a nuestros lectores.

SALTO DEL ESLA

Altura máxima del Salto, 86,50 m.

Altura de la Presa, 92 id.

Volumen de la Presa, 400.000 m3.

Capacidad de evacuación de las avenidas, 5.300 m/s.

Grupos generadores 4.

Capacidad de cada uno, 37.000 KVA.

Capacidad de producción, 436 millones KWh.

Capacidad de embalse, 1.200 millones m3.

SALTO DE VILLALCAMPO

Altura del Salto, 41 m.

Altura de la Presa, 58 id.

Volumen de la Presa, 225.000 m3.

Capacidad de evacuación de las avenidas, 12.000 m3/s,

Grupos generadores, 3.

Capacidad de cada uno, 32.000 KVA.

Capacidad de producción total, 380.000.000 KWh.

Normalidad en la situación del Uruguay

El jefe de la Misión Diplomática del Uruguay acreditada en Madrid, don Hermes Basualdo Bustos, fué visitado por los informadores de prensa que deseaban conocer sus impresiones sobre la situación actual del Uruguay perturbada en estos días por conflictos obreros en los gremios portuarios y de transportes.

El señor Basualdo Bustos fué muy concreto en sus contestaciones que pueden resumirse así:

«Se ha divulgado que algunos episodios de carácter laboral habrían creado un estado de conflicto entre las autoridades gubernamentales y los núcleos obreros. Estos episodios han sido exagerados al ser transmitidos al exterior y carecen de importancia. Hoy mismo he recibido de mi Gobierno una amplia información sobre el estado actual del país, y puedo asegurarles que hay un orden absoluto.

La paralización momentánea de algunos servicios, especialmente los portuarios, determinaron la adopción de algunas medidas preventivas que ya han sido levantadas. Todos los servicios públicos, sin excepción funcionan con la acostumbrada regularidad y la normalidad de la situación nacional en todos sus aspectos es absoluta.»

Ministerio de Cultura 2011

* LA HACIENDA *

Por Eliseo DE PABLO

Comienza la sementera bajo signo favorable

MUY breve ha sido, por lo general, la tregua en sus afanes que han podido permitirse los labradores después de poner término a las faenas de la recolección, que en realidad no pueden darse por concluidas todavía en la totalidad del país, puesto que en las zonas donde no estaban rematadas al registrarse las lluvias septembrinas aún queda algo por hacer en las eras. Claro es que si de la situación de tales trabajos fuésemos a juzgar por el aspecto que ofrecen los ejidos en bastante comarcas, repletos de almiares, de paja, llegaríamos a la conclusión de que no se ha llegado ni con mucho. Pero lo que ocurre es que en ellas la cosecha de aquel residuo ha sido tan copiosa, que no quedando espacio libre para almacenarla se la deja a la intemperie, ni más ni menos que como ocurrió el año pasado.

Con tanto retraso se ha verificado la recolección, que los trabajos finales vienen a enlazar con la preparación de la sementera, y aun con esta misma; con el transporte de los abonos orgánicos al campo, la recolección del sarraceno, de las mazorcas de maíz, de las judías en grano, del cáñamo y de las patatas, e incluso con la vendimia, según regiones, aunque esto no excluya en absoluto la posibilidad de participar en fiestas comarcales, ferias y mercados y realizar desplazamientos a las respectivas capitales en busca de orientación mercantil para comprar o vender y hasta por pura distracción, pues en definitiva bien ganado tiene el sector agrícola un descanso.

Los horizontes agrícolas, en lo referente a los abonos, no pueden resultar más confortadores, como pueden apreciarse entre la colectividad campesina. Ello representa la desaparición de un motivo de profunda preocupación tanto por lo que se refiere a la adquisición de los fertilizantes, como a la cotización de los mismos (una y otra inseguras en años anteriores) pues, como señalábamos en nuestro comentario de la pasada semana, el Gobierno ha hecho posible un abastecimiento normal de nuestro mercado, en toda clase de abonos y a un precio oficial rígido que está dispuesto a hacer respetar. De tal manera es esto ya una positiva realidad, que llega a discutir con los proveedores tradicionales por pesetas más o menos en los gastos de transporte.

—Esto no deja de ser peregrino —nos decía, entre serio y divertido un antiguo almacenista de abonos—el año pasado mismo lo importante era conseguir fertilizantes, del mercado ilegal por supuesto, sin reparar en precios... ni siquiera en calidades. Hoy, en que no hay dudas en cuanto a cotizaciones ni a calidades, aquilatan hasta el céntimo.

—Eso es lo normal—replicamos—y de ello debemos felicitarnos todos. No nos negará usted que ello constituye un buen síntoma de equilibrio comercial.

—No lo niego.

—Pues a otra cosa.

Y esta "otra cosa" es la semilla de trigo, que representa un quebradero de cabeza en las provincias donde la calidad del que acaban de recolectar no es apto para la siembra, como sucede en buena parte de la provincia de Segovia. Tenemos la esperanza de que ese problema, trascendente problema, se resolverá con la rapidez necesaria, por cuanto hay existencias de buen candeal del año pasado y no falta, en el actual. Incluso en las regiones que han salido peor libradas. Todo es cuestión de que el servicio de "transvase" se organice sobre la marcha, y que la simiente sea transportada con urgencia a la zona que la precise. Y creemos saber que los organismos competentes no dejan de la mano tan importante asunto.

Paulatinamente se extiende la vendimia

En algunas regiones se ha llegado a la misma sin existencias de vino en propiedad

Día a día va extendiéndose el área de la vendimia que, como siempre, se concreta hasta ahora a las tierras meridionales y de la costa mediterránea en toda su longitud, con "incursiones" en zonas catalanas y centrales —La Mancha, por ejemplo.

Las impresiones en esta hora casi resolutivas, por lo que se refiere, a la cosecha de uva en las precitadas regiones, apenas difieren de las que tenemos adelantadas a nuestros lectores, porque si en unas partes ha resultado favorecido el fruto por las lluvias, no faltan parajes en las que registra daño por contacto de los racimos con la tierra encharcada o simplemente saturada de humedad. En lo que atañe a las restantes provincias, difícilmente podrá esperarse un mayor volúmen de mosto que el vaticinado, puesto que las grandes zonas aniquiladas por el mildiu y los pedriscos nada pueden esperar de este tiempo mollar que de un modo alternativo viene predominando.

En conclusión: Según nuestros cálculos, la cosecha será algo mayor, quizá muy poco mayor que la del año pasado, aunque predominarán la mejor calidad y la mayor graduación.

Durante la pasada quincena, y tras la fuerte recuperación conseguida por los vinos como consecuencia de las oportunas medidas de ayuda puestas en práctica por el Ministerio de Agricultura, los precios de aquéllos se estabilizaron, y aun acusaron un leve matiz de regresión, debido a que el comercio se muestra cauto y quiere eludir "responsabilidades" en cuanto a lo que parecía una nueva carrera alcista de aquéllos con límites imprevisibles. Por otra parte, la proximidad del momento en que habrá disponibilidades de mostos nuevos, les induce a limitar sus compras a lo estrictamente indispensable para cubrir necesidades del día. De cualquier modo, hay zonas manchegas en donde están agotadas las existencias en propiedad, figurando entre aquéllas las de Alcázar de San Juan y Socuéllamos. Otro tanto sucede en buena parte de la Rioja, por lo que atañe a vinos blancos.

En nuestra última impresión consignábamos, refiriéndonos a las perspectivas de las cotizaciones de la uva en La Mancha, que estas probablemente girarían alrededor de 1,75 pesetas kilo. Por lo que en estos momentos puede apreciarse, parece hallarse asentada aquella previsión sobre una base bastante sólida. Y en consecuencia, hoy: Después del serio tropiezo sufrido por los elaboradores en la campaña pasada, ¿volverán a tropezar en la misma piedra que entonces? En todo caso, ha de influir en la marcha del mercado uvero el cómputo definitivo sobre la producción real. Debe hacerse notar, a este respecto, que hay términos manchegos casi arrasados por las tormentas, y otros en donde las pérdidas en los viñedos no bajarán del 50 por 100. En Tomelloso, una de las zonas maltratadas por el pedrisco, se está pesando uva dañada por el granizo a 1,25, que será difícil alcance 10 grados. Y base de este informe puede hacerse un cálculo bastante aproximado de lo que puede llegar a valer el fruto limpio en las últimas semanas de septiembre para cuando muy bien podría llegar a los 12 grados.

SITUACION DEL MERCADO DEL VINO

LA MANCHA.—Tomelloso, el blanco en rama de 13-14º a 22,75-23 pesetas; el blanco filtrado de igual graduación, a 23,25-23.50.

En Valdepeñas, el blanco en rama de 13-14º, a 25,75-26; tinto en rama de 14-15º, a 25,50; blanco filtrado de 13-14º, a 27; tinto filtrado de 13-15º a 25,75-26.

RIOJA.—En la parte alta, el tinto a 17,25-17,50; en la parte baja, tinto de 13-14º a 18,50-19, y los de mayor graduación a 0,50 y 1,00 pesetas más, que el anterior.

NAVARRA.—En Olite, se cede el tinto de 13-14º a 16 pesetas.

ARAGON.—En Cariñena, tintos y claretes, a 17,25-17,50.

CATALUÑA.— En Villafranca del Panadés, el blanco en rama de 9-10 a 17-17,25 y el tinto, también en rama, de la misma graduación, a 16,25-16,50, todo en propiedad.

ANDALUCIA.— En Jérez, retraimiento del sector comprador. En Córdoba, cotizaciones flojas.

CASTILLA LA VIEJA.—En Medina, escaso movimiento y precios sostenidos. Tintos, a 50-55 pesetas cántara de 16 litros; blancos, 55-75; claretes de cigales, a 40-50. Las lluvias favorecen poco a los viñedos aunque las susceptibles de mejorar con este tiempo favorable se han beneficiado visiblemente. El fruto está todavía muy atrasado.

El mercado de los piensos registra mayor animación

La reacción más importante corresponde a la cebada

Durante la pasada quincena ha podido apreciarse mayor movimiento comercial en el mercado de los piensos, de manera especial por lo que se refiere a la cebada, lo que pudiera estar motivado por hallarse en su período álgido al engorde del ganado porcino con vistas a las próximas matanzas.

He aquí las referencias mercantiles correspondientes a los comienzos de la segunda decena de septiembre:

ALCAZAR DE SAN JUAN.—Se observa algo más de movimiento que en la quincena anterior. La cebada está cotizándose a 2,25 pesetas kilo, lo que representa un aumento de 0,30 pesetas sobre el precio que regía hace dos semanas. Igualmente los yeros han subido algo, pagándose a 2,10. Las demás variedades no registran alteración.

VILLAQUIRAN.—Burgos. Mercado paralizado. Se cotizan los yeros a 2,40 pesetas kilo; titos, a 2,20; alholvas, a 2,10; cebadaladilla, a 1,50; cebada caballar, a 2,25; centeno a 2,25; esparceta, a 4.50.

EXTREMADURA.— Mercado muy animado. Los labradores se resisten a vender y quienes precisan piensos con urgencia han de pagarlos al alza.

UBEDA.—Sin variación.

MEDINA DEL CAMPO.—Paralización y sostenimiento de precios.

ALAVA.—Se nota más movimiento, Se cede cebada a 2,40; avenas, a 1,80-2,00; habas, para siembra, a 3 pesetas en punto de producción y a 3,60 en almacén, alholvas, a 2.

TALAVERA DE LA REINA.—Toledo.—Registra mayor animación el mercado de los piensos con ligera alza de precios.

CORDOBA.— Ha subido el precio de la cebada, que se paga a 80 pesetas la fanega.

Charlot niega ser o haber sido comunista

LONDRES, 23.— No soy comunista; nunca lo fuí y tampoco fui subversivo, ha declarado Charlot a los periodistas. "Lo que haya hecho lo hice pensando que lo hacía al servicio de nuestros aliados en la guerra. Durante ésta se me pidió hablase a favor del Socorro de Guerra Ruso. Desde entonces, la guerra se ha ganado".

Preguntado sobre qué haría si se le prohibiese volver a los Estados Unidos, Charlie Chaplin respondió: "Verdaderamente no pienso que eso ocurra. No lo creo posible. Estoy seguro de que la democracia norteamericana funcionará. Por tanto no cambiaré mis planes de regreso de aquí a seis meses".—Efe.

El Caudillo inauguró la nueva estación de Orense

(Viene de la PAGINA PRIMERA)

nato «Juan de la Cierva», el ministro don Juan Antonio Suanzes, a quien acompañaban el secretario general del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, don José María Albareda, secretario del referido Patronato, señor Lora Tamayo, director general del Instituto de Investigaciones Pesqueras y el director del Instituto de Vigo. También esperaban a S. E. el rector de la Universidad de Santiago de Compostela que ostentaba la representación del ministro de Educación Nacional y otras personalidades.

BENDICION DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PESQUERAS

Después de revistadas las fuerzas, el Generalísimo saludó a los jefes y oficiales de la guarnición, así como a las autoridades que aguardaban su llegada y en compañía del ministro de Obras Públicas y demás personalidades presidió el acto de la bendición del Instituto de Investigaciones Pesqueras en cuya ceremonia ofició el prelado de Tuy, vicepresidente también del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, revestido de pontifical.

Por espacio de más de hora y media S. E. el Jefe del Estado recorrió detenidamente el interior del edificio, deteniéndose en la sala de conferencias, biblioteca para estudios ictiológicos, laboratorio, seminario de química para investigaciones en serie, seminario de química para discusiones científicas, laboratorio de colorimetría, para el estudio de reacciones químicas que se aprecian por diferencia de color, sala museo, laboratorio para la obtención de micro-fotografías, sala de disección, laboratorio de histología y otras dependencias para el estudio de las especies marítimas.

Posteriormente y terminada la visita, el Caudillo fué obsequiado con un aperitivo por la Dirección del Instituto.

Poco después de la una, el Generalísimo, entre los vítores y aplausos del público en aquellos alrededores concentrado, tanto a la salida del Instituto como en el trayecto que recorrió hasta el Real Club Náutico fué objeto de constantes aclamaciones.

INSTALACIONES DEPORTIVAS

En la explanada del citado Club se había congregado asimismo una enorme multitud que prorrumpió otra vez en aplausos y vítores de "Franco, Franco, Franco" a la llegada del Generalísimo. Su Excelencia inauguró las nuevas instalaciones deportivas de dicha sociedad dedicadas principalmente al remo y náutica. Recorrió luego el edificio que consta de tres plantas acondicionadas magníficamente y después pasó al muelle donde el inmenso gentío allí estacionado tributó por enésima vez al Jefe del Estado cálidas demostraciones de afecto y admiración.

En este momento llegó al muelle la esposa de S. E. el Jefe del Estado, doña Carmen Polo de Franco, que también recibió pruebas de la admiración y cariño del pueblo vigués, y que en una canoa había desembarcado del yate "Azor". Fué saludada por las autoridades y esposas de éstas y obsequiada por la señora de Piñeiro Bonet, presidente del Club, con un precioso ramo de flores.

Poco después, entre nuevas aclamaciones del público, Sus Excelencias se trasladaron en la canoa y se dirigieron al "Azor" anclado en la bahía. Fueron despedidos por el ministro de Obras Públicas y otras autoridades y personalidades mencionadas, exteriorizando el público sus muestras de afecto con un interminable flamear de pañuelos y vítores a España y a Franco, mientras los barcos surtos en el puerto hacían sonar sus sirenas.—Cifra.

ORENSE ENGALANADA

ORENSE, 23.—La capital ha tributado esta tarde un fervoroso y entusiasta homenaje de adhesión a S. E. el Jefe del Estado. Desde primeras horas de la mañana la capital presentaba brillantísimo aspecto. Las calles principales estaban profusamente adornadas con banderas y gallardetes y la animación en todas partes era extraordinaria.

Inmediatamente que se supo que el Caudillo venía a inaugurar la nueva estación ferroviaria, en numerosas villas y aldeas se organizaron excursiones en camiones y autobuses y se trasladaron a la ciudad millares de campesinos y obreros que trabajan en distintas empresas para tributar al Generalísimo el merecido homenaje de incondicional adhesión.

A mediodía las calles de José Antonio y Calvo Sotelo y la explanada que se extiende ante la nueva estación, estaban llenas de trabajadores de toda la provincia. Se calculan en unos 18.000 los que han venido de diferentes puntos de la provincia y en más de 30.000 los que se han sumado a este homenaje. El buen tiempo ha aumentado la brillantez de los actos.

Antes de la llegada de Su Excelencia, también en la Plaza Mayor, donde está enclavada la Casa Consistorial, en la que ha de celebrarse la recepción oficial, está rebosante de gente que espera el momento de aclamar a Franco.

LLEGA EL CAUDILLO

Alrededor de las cinco menos cuarto de la tarde el disparo de bombas de palenque anunció la llegada de S. E. que hizo su entrada por la carretera de Vigo. En la explanada se hallaban congregadas las autoridades y personalidades, así como una gran muchedumbre que ocupaba la plaza y que prorrumpió en entusiastas vítores y aclamaciones de ¡Franco, Franco, Franco!, sobresaliendo entre la multitud numerosas pancartas con frases de bienvenida al Caudillo y de loa a su política.

El Jefe del Estado llegó acompañado en su coche por el ministro de Obras Públicas. En otros automóviles venían la esposa de Su Excelencia, su hija la marquesa de Villaverde, los jefes de sus Casas Militar y Civil y ayudantes de servicio.

El Generalísimo descendió del coche a la altura de la puerta principal de la estación, donde fué recibido por el subsecretario de Obras Públicas, director general de Ferrocarriles, director general de la RENFE, director general de Transportes del Ejército, arzobispo de Santiago, gobernador civil y jefe provincial del Movimiento y otras autoridades. Una compañía del Regimiento de Infantería de Zamora, con bandera y banda de música rindió honores, así como una centuria de honor del Frente de Juventudes.

La esposa y la hija del Generalísimo fueron obsequiadas al descender del coche con ramos de flores.

BENDICION

Después de pasar revista a las fuerzas y centuria, el Caudillo, en compañía de su séquito pasó al interior del edificio de la estación y el arzobispo de Santiago, revestido de pontifical, bendijo el nuevo local ferroviario. Seguidamente el Caudillo visitó las distintas dependencias donde se le mostraron los planos de las instalaciones.

Las aclamaciones y vítores del público no cesaron un instante desde el momento que Su Excelencia abandonó la estación para dirigirse a la Plaza Mayor. Al pasar la comitiva por el puente nuevo, el Generalísimo observó desde él, el viaducto de la línea férrea Zamora-Orense. Durante el trayecto continuaron las aclamaciones del público congregado a lo largo del itinerario.

A la entrada de la calle de José Antonio, donde se había levantado un arco triunfal, arrecian las demostraciones de adhesión y entusiasmo. En la Plaza Mayor, el Caudillo fué acogido con estruendosos vítores y aplausos, recibiendo la bienvenida del alcalde. Su Excelencia penetró en la Casa Consistorial y se dirigió al despacho del alcalde donde descansó unos instantes. Seguidamente pasó al salón de sesiones donde se celebró una recepción oficial.

PALABRAS DEL CAUDILLO

El pueblo orensano, congregado en la Plaza, persistió en sus demostraciones de júbilo y entusiasmo, mientras el Caudillo permanecía en el salón de sesiones del Ayuntamiento. Estas aclamaciones fueron tan insistentes que Su Excelencia tuvo que asomarse al balcón principal acompañado de su esposa e hija. En este instante las ovaciones fueron delirantes y se repitieron varias veces obligando de nuevo a que se asomara el Caudillo, quien dirigió unas palabras a la multitud. Agradeció el entusiasmo del pueblo orensano y expresó su satisfacción por haber podido inaugurar la nueva estación ferroviaria. Terminó prometiendo que dentro de dos años se podría inaugurar la nueva línea férrea que unirá a Orense con Castilla. Los gritos y aclamaciones no dejaron escuchar las últimas palabras del Jefe del Estado.

Terminada la recepción, Su Excelencia se despidió de las autoridades locales y abandonó la Casa Consistorial entre el delirante entusiasmo del pueblo. Después prosiguió su viaje acompañado de su esposa e hija, ministro de Obras Públicas y demás personalidades de su séquito. El público no cesó en las aclamaciones hasta que el coche del Caudillo se perdió de vista y se cantó el "Cara al Sol".

Ministerio de Cultura 2011

Se ha triplicado el comercio entre España e Italia

EL AUMENTO ALCANZO TANTO A LAS IMPORTACIONES COMO A LAS EXPORTACIONES

ROMA, 23.—El comercio entre España e Italia durante el primer semestre de 1952, se ha casi triplicado en comparación con el mismo período del año anterior, según indican las cifras oficiales que acaban de ser publicadas por el Instituto Central de Estadística italiano.

Según dicha publicación oficial, mientras el intercambio comercial entre los dos países alcanzó un total de 2.374 millones de liras en los seis primeros meses de 1951, aumentó a 7.000.600.000 liras durante el mismo período del año actual.

El aumento se produjo tanto en las importaciones como en las exportaciones —dice el informe— pero el detalle de las operaciones indica que las exportaciones de este país con un saldo a favor de Italia de 1.281.200.000 liras.

En el primer semestre de 1951, Italia exportó a España materias primas y productos manufacturados por un total de 1.240.000.000 liras y los importó de España por valor de 1.133.600.000 liras. Durante el mismo período de este año, la exportaciones italianas alcanzaron un total de 4.000.900.000 liras —dice el Instituto— mientras las importaciones desde España aumentaron también pero solo a un total de 2.904.700.000 liras.

Entre las exportaciones italianas a España, las que han registrado una cifra mayor en el aumento a este año, han sido: 1.—Automóviles (que ha aumentado) de 38 millones de liras en 1951 a 860 millones en 1952.

2.—Material rodante de ferrocarriles que aumentó a 1.228 millones.

3.—Fertilizantes químicos por un valor de 218 millones de liras mientras que no se exportó ninguno anteriormente, y, por último,

4.—Cock metalúrgico y de gas que aumentó a 779 millones en 1952 de 300 millones en 1951.

El aumento de las exportaciones españolas a Italia se debió principalmente a mayores compras italianas de conservas.—Efe.

EL DISCURSO DE LEQUERICA EN LOS DIARIOS NORTEAMERICANOS

WASHINGTON, 23.— Los periódicos norteamericanos dan cuenta del discurso pronunciado en el Colegio Villanova de Filadelfia por el embajador español don José Félix de Lequerica. Las versiones del discurso son por lo general objetivas y casi todas recogen el párrafo en que el señor Lequerica denunció la alianza entre el comunista agresor y del izquierdismo más moderado en sus medios, pero igualmente antisocial y antinacional que el soviet.—Efe.

* * *

PARIS, 23.—El oficioso "Le Monde", bajo el título "España y la organización defensiva de Europa" reproduce los comentarios de la Prensa británica a la visita de amistad a Barcelona, donde permanecieron cinco días, de cuatro unidades de la Marina británica y estima que dicha visita constituye un acercamiento de las relaciones entre Inglaterra y España.—Efe.

Inundaciones en Puerto Rico

5 muertos en los primeros informes

SAN JUAN DE PUERTO RICO, 23.—Cinco personas han resultado muertas, según las primeras noticias, a causa de las graves inundaciones y corrimientos de tierras provocados por las torrenciales lluvias que caen desde hace veinticuatro horas en la zona de Ponce. Se calcula que unas 150 personas han quedado sin hogar al desbordarse el río Portugués que arrastró varias casas.—Efe.

TENIA INTERES EN SER DETENIDO

PARIS, 23.—Thi-Firchow, alemán de nacimiento, con 18 años de servicio en la Legión Extranjera francesa, sin antecedentes penales y con varias condecoraciones, se hizo llevar por un taxi a una comisaría de policía, y al llegar a ella se negó a pagar el importe de la carrera. Detenido y pasado a presencia del comisario, éste le dijo que sus buenos antecedentes le daban derecho a la benignidad de la justicia, pero Firchow explicó que el motivo de su acción era el deseo de que el Estado le mantuviese durante las pocas semanas que le faltan para percibir su pensión de legionario, que se le habían agotado los recursos. En vista de ello fué enviado a los tribunales que le han condenado a 17 días de prisión, exactamente los que le faltan para empezar a cobrar la citada pensión.

Trágica casualidad

CHICAGO.—El señor Augusto Veno, conducía su coche por una de las calles principales de la ciudad, cuando otro automóvil atropelló a un hombre dándose a la fuga.

El señor Veno, salió en persecución del fugitivo, pero le perdió la pista y volvió al lugar del accidente, a tiempo para ver que la víctima había sido su padre, que fué trasladado al hospital en una ambulancia, falleciendo pocas horas más tarde.

12 penas de muerte para seis gitanos

SOLICITA EL ACUSADOR PRIVADO POR LOS HECHOS DE TORQUEMADA

PALENCIA, 23.— Doce penas de muerte solicita el acusador privado para seis gitanos procesados por los hechos ocurridos en Torquemada el día 26 de abril de 1948.

Dicho día se originó una batalla campal entre dos bandos de "calés" conocidos por "Los Natalios" y "los Cachorritos" entre los cuales existían antiguos resentimientos. En la reyerta sangrienta habida el citado día en la feria de ganados de Torquemada murieron Ramón y Remedios Muñoz Barrull del primer bando, y Natalio Hernández Duval y su hijo Lisardo, del segundo. Otros gitanos de ambos grupos resultaron heridos.

Los procesados para los que se pide por el acusador privado penas de muerte son: Ramón Jiménez Barrull, Felipe Jiménez, Antonio Muñoz, Juan Jiménez, Felicidad Jiménez y Juan Antonio Jiménez. El fiscal pide para los mismos 30 años de prisión. La causa se verá mañana y han sido convocados más de cuarenta testigos.—Cifra.

Amistad italoalemana

ROMA, 22.— El primer ministro italiano Alcide de Gasperi ha abogado por una estrecha amistad italoalemana para conocerse mejor dichos países y apoyar la unidad europea. De Gasperi en un discurso pronunciado en el banquete que le ofreció el canciller alemán Konrad Adenauer, dijo: "El mejor deseo que puedo expresar, con relación al mantenimiento y fortalecimiento de esta amistad, es que sirva a la causa de la unidad europea".—Efe.

Alegre su desayuno

—¿Por qué se trajo la bañera al mar?

—Porque a mí me gusta la comodidad ante todo.

Buen despertar

LA HABANA.—Un sonámbulo llamado Eusebio Hernández de 20 años de edad, vestido sólo con un pijama, en el curso de uno de sus involuntarios paseos nocturnos, quedó suspendido de una torre de televisión a 325 pies del suelo, deteniendo el tráfico durante dos horas. Eusebio declaró que se habría caído si alguien le hubiese despertado. Cuando lo recogieron, exclamó: "Ahora estoy despierto". Y se marchó

Venganza conyugal

MANITOWOC (Wisconsin).— Nueve jugadores de poker han sido multados en total con 360 dólares, por haberles denunciado sus esposas respectivas. Estas, contaron a la policía donde con toda probabilidad podrían encontrar a sus descuidados maridos.

—Dígame si siente algo extraño en la cabeza.

LOS QUE FUIMOS A LA GUERRA

Por Juan Carlos VILLACORTA

PRONTO volveremos a encontrarnos los niños zamoranos que fuimos a la guerra. También los muertos saldrán a nuestro encuentro. Ellos permanecen vivos en nuestro recuerdo pues no olvidamos sus nombres, ni sus virtudes, ni su alegría. Bien es verdad que muchos vivos están evidentemente muriéndose a chorros.

Todos, unánimes, volveremos a repetir las razones por las que fuimos a la guerra. Los nuestros —ya ha sido dicho— no murieron por odio sino por amor. Murieron por salvar las cosas buenas de la vida española. Murieron para que la concordia española no se viera nuevamente desgarrada en el pleito cruento de otra guerra civil. ¡Cuán puramente murieron! Eran todavía niños y recordaban el olor a incienso de las novenas del Tránsito, y el rosario familiar, y la honradez en las costumbres, y la justicia ante todo, y el rito inmaculado de las tradiciones y en las ermitas románicas los viejos aldeanos arrodillados ante las imágenes de los santos. Esta era su fe y su muerte fué un testimonio vivo de la verdad de sus creencias.

A la edad en que murió mi hermano Jesús, que era un niño de Zamora, no se tiene miedo de muchas cosas, edad y muerte, pero de cualquier modo él abandonó la familia y cuando regresó ya no tenía vida.

En el alto de Somosierra, donde volveremos a encontrarnos, se concentrará toda nuestra generación con sus banderas, sus flechas, su lenguaje. La verdad es que nosotros nos entendemos. Cada uno en su puesto, unos opacos, relucientes otros, victoriosos los unos, desafortunados muchos, cuando nos reunimos podemos comprobar que nuestras reacciones frente a los problemas de la Patria son idénticas, que nuestros silencios dicen lo mismo, que la unidad que se forjó en las trincheras permanecerá, pese a todo, que aquellas canciones son nuestro alfabeto.

Los que fuimos a la guerra permanecemos enteramente leales al significado del 18 de julio. Cuando pensamos en la Patria pensamos en el 18 de julio y cada día, gris, luminoso, aburrido, memorable, cada día oxidado por la rutina, o las frases hechas del "esto no tiene arreglo", "ya es tarde", "aquí no hay nada que hacer", o la retórica inútil, o las especulaciones de los aprovechados, es, para nosotros, en lo íntimo de nuestro corazón, otro día, no el 18 de julio sobre el que ha llovido mucho pero que no obstante permanece entrañado de posibilidades. Seguimos queriendo eliminar de la Patria cuanto puede hacerla desgraciada, cuanto pobre, desordenado, supersticioso y corrompido la habita. Seguimos anhelando pan y justicia para todos.

Los que fuimos a la guerra sentiremos en el Alto de los Leones latir el enorme y generoso corazón de nuestra juventud excombatiente, unida codo con codo—falangistas y requetés— en el mismo deseo de salvar a la Patria de una vez para siempre.

En el Alto de los Leones hay una cruz rústica. Esa cruz es como una talla elemental y sumaria para el mágico y obscuro corazón de nuestra fe. Los niños de Zamora que fuimos a la guerra, ya un poco tristes por la herida del tiempo, rezaremos ante ella, por los que murieron y por los que vivimos, muchos de ellos evidentemente muriéndose a chorros, sin que ellos tengan la culpa, no por su culpa sino por culpa de otros.

Eden en Viena

VIENA, 23.— Procedente de Yugoslavia, ha llegado a Viena el ministro de Asuntos Exteriores británico Anthony Eden, a quien recibieron en el aerodromo su colega austriaco doctor Karl Gruber y el embajador británico. Rindió honores un destacamento de la policía vienesa.—Efe.

RAPTADOS

BERLIN, 23.—Soldados soviéticos con armas venetraron el lunes en el Berlín occidental y se apoderaron de dos funcionarios de aduanas, llevándolos por la violencia a la zona de ocupación rusa, revelan hoy las autoridades del Berlín Oeste. Por otra parte los comunistas han puesto en libertad a ocho berlineses que habían pasado el Berlín Este y estuvieron encarcelados siete días.—Efe.

Revolución odontológica

Se abre un porvenir lleno de promesas para los millones de personas que padecen de la dentadura. En el Congreso Odontológico americano que se está celebrando en estos momentos en San Luis dos especialistas neoyorquinos, los doctores S. J. Berhman y C. F. Egan, han descrito un método revolucionario que han terminado después de varios años de trabajo, y que permite mantener en su alveolo a los dientes artificiales sin fijarlos a los dientes sanos. Basta, por medio de una operación muy sencilla con encajar en el maxilar un pequeño imán pero lo suficientemente poderoso como para colocar encima, en el alveolo, el diente postizo, igualmente imantado. El imán de base, compuesto por una aleación de platino y de cobalto y recubierto de materia plástica, es introducido rápidamente en el hueso. Así, de una vez y para siempre, no sufre las alteraciones que producen las secreciones. El diente postizo va construído con los mismos materiales. Experiencias realizadas con animales, han demostrado que el método no implica ningún riesgo de infección o cancerización.—MAPA.

Imperio

Teléfonos: 1570 y 1576.—DIARIO DE LA MAÑANA.—Apartado Nº 45
Oficinas y Talleres: Avenida de José Antonio Primo de Rivera, N.º 7.

La situación ha...

(Viene de la PAGINA PRIMERA)

dental que los Gobiernos de Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia «no podrían nunca acceder a que se redactase o negociase un tratado de paz sin la participación de un Gobierno de toda Alemania».

En la nota se rechazan como «totalmente infundados» los ataques rusos al Pacto del Atlántico, la Comunidad de Defensa Europea y los Convenios de Bonn;

Escribe Wenceslao FERNANDEZ FLOREZ

LA IMPUNE CRUELDAD DE LAS PUYAS

RECUERDO que entre las novedades de la Exposición de Inventos celebrada en Madrid figuraban dos o tres modelos de puyas. Espero que en la próxima se exhiban algunos artefactos ingeniosos destinados a extraer las puyas que se hunden en los toros y que a veces se rompen sin que toda la fuerza del picador logre recuperarlas.

Serio asunto éste de las picas, al que ya he dedicado varios artículos, aunque sin esperanza de buen éxito. Pero mi experiencia me enseña que cuanto aparece difundido en letras de molde termina por ejercer un influjo; tan difuso que nadie recuerda ya lo leído ni relaciona las consecuencias con aquél comentario, sino que cada cual cree que la idea nació espontáneamente en su sentimiento o en su razón; y eso es lo mejor que puede ocurrir cuando el periodista no persigue satisfacciones para su vanidad sino verdaderamente corregir algo que le parece censurable.

En el caso concreto de la calculada saña de los picadores pudiera objetarse que mi desvío personal para las corridas y mi falta de esos conocimientos que son pueriles pero que «la afición» tiene en tanto, me restaban autoridad. ¿Qué se yo de cómo se debe picar un toro? Verdaderamente, nada. Ahora, sin embargo, plumas especializadas, revisteros que dedican sus críticas a esta cuestión formulan apreciaciones que tienen un vértice común con las mías. En grandes diarios de Madrid he leído artículos en los que se hacen francas repulsas de la conducta de los picadores y se nos explican a los profanos los torcidos móviles de ella. El crítico taurino de «A. B. C.», nos aleccionaba recientemente acerca de la diferencia que existe entre cómo se picaban los toros antes y ahora. En «Arriba», en pocas y certeras palabras estremecedoras, se aludía a esos toros que, después de los hondos y bárbaros puyazos, quedan ya agónicos, y agónicos se someten a las demás torturas de la lidia. Son, pues, comentaristas que conocen muy bien la materia y no mueven sus plumas por simples sugestiones sentimentales, los que afirman que, sobre desvirtuar las intenciones y los cánones de la «fiesta», el trato que los piqueros dan a las reses es una salvajada.

Se comprende perfectamente la piedad que ha inducido a las autoridades y al público a proteger en lo posible a los caballos contra las acometidas de las astadas fieras. Son pobres animalitos a los que hemos visto muchas veces trotar por el ruedo, como si quisiesen huir de la muerte, pisando sus propias entrañas y enseñando los amarillos dientes en la última mueca de dolor. Son seres sensibles al suplicio y que están amparados por la clasificación de «amigos del hombre». Pero, ¿es que el toro es un vegetal o un mineral? ¿Es que no le afectan los dolores? ¿Es que esos tristes mugidos que lanza cuando ya tiemblan sus patas, estremecidas por el ansia mortal, y que parecen una llamada a cualquier imposible misericordia, no dicen nada a los corazones endurecidos en crueldad...? No son «amigos del hombre» porque el hombre se esfuerza en prepararlos minuciosamente y desde que nacen —y hasta desde antes de que nazcan— en ser enemigos suyos, y más los estima cuanto más fiereza pongan en ello. Si no fuese así, podrían muy bien, como sus hermanos de raza, estar dedicados a la agricultura, apacible y patriarcalmente.

Respétense las corridas como diversión, aunque a algunos nos aburran casi tanto como la literatura en verso y en prosa que se vierte sobre ellas; pero respétense asimismo las normas que las encarrilaron y que, en el fondo, son las que hacen posible que el espectáculo persista como tal. Se ha conseguido aliviar las desventuras de los jacos sacrificando la vistosidad al amparar su cuerpo con esas guatas que los dan cierta apariencia de indigentes reumáticos que llevan sus colchones a empeñar. Triste era el espectáculo de sus tripas sobre la arena, pero entre un toro que revuelve su cuerno en el vientre del equino, siguiendo instintivas leyes de su naturaleza, y un hombre que revuelve una pica hasta taladrar la viva carne de un toro, e insiste y hoza en el sangriento pozo del desgarro, sin que su defensa lo exija y a pesar de que las reglas se lo prohiben, resulta todavía más irritante el hombre.

He deducido de lo que hablan y escriben los doctos en tauromaquia que son los mismos espadas los que imponen estos repugnantes excesos que después dejan a los toros sin agilidad y sin poder, medio muertos, y permiten al diestro realizar la coreografía que arrebata a un público decadente y ensayar esos alardes antiestéticos que a veces consisten en manejar la muleta de cara a los tendidos, con aire de distracción, tal y como pudiera hacerlo en el pasillo de su casa, dando a entender que es tan valiente que, para él, como si no hubiese ningún cornúpeta en la plaza. Sea como sea, esto lo ven millares de personas que asisten a las corridas y que a veces protestan alborotadamente; y lo ven las autoridades, que imponen multas.

Ni los alborotos ni las multas evitan que persevere el odioso abuso. Pero con estas y aquellas no quedan agotados los recursos para reducir a los que se desmandan. ¿Es soberana la voluntad de un picador? ¿No se les puede clavar a ellos hasta el tope la pica de una sanción que acabe con sus brios rebeldes? Comprendo que es difícil intervenir en lo que un vecino hace con su gato en el secreto de su cocina, pero no me explico la impunidad para las demasías que un hombre armado de una puya comete una vez y otra vez ante millares de seres que lo desaprueban.

Ministerio de Cultura 2011