

Flojo comienzo de la feria de Burgos



«UTRERITA» MATÓ CUATRO TOROS EN NOYA, CORTANDO SIETE OREJAS

BURGOS. (Cifra). — Primera de feria. Un cuarto de plaza de entrada. Tarde soleada y ventosa. Toros de don Fermín Bohórquez, lidiados. El que salió en segundo lugar fue retirado a los corrales y sustituido por las protestas del público.

Un novillo de Sánchez Cobaleda, para rejones, quedado y difícil, y seis toros de Fermín Bohórquez para lidia normal, tres de ellos difíciles y los otros tres bravos. El rejoneador Fermín Bohórquez ovación y vuelta.

Se negó a ir a la enfermería y toro con valentía y coraje a último de la tarde. Nuevamente el toro rodó de una estocada sin puntilla y las dos orejas le fueron llevadas a la enfermería.

dieron buen juego y se espiñaron a presentación. Ricardo de Fabra, ovación y ovación. Santiago López, ovación, una oreja, petición de otra y vuelta en uno y ovación y vuelta en otro.

corrales por tener escobillados ambos pitones, siendo sustituido por uno de Sánchez Arjona, difícil y peligroso. Paco Camino, dos orejas y vuelta y ovación y vuelta.

EN ALGECIRAS (Cádiz). (Cifra). — Quinta corrida de feria. Seis toros de Juan Pedro Domecq, que tuvieron mucha casta.

EN FUENTERRABIA (Guipúzcoa). (Cifra). — Corrida de toros. Casi llovió. Seis toros de Ramón Sánchez Rodríguez, de Sevilla, que resultaron broncos por lo general.

NOVILLADAS Gran triunfo de José Luis Galloso en Osuna

OSUNA (Sevilla). (Cifra). — Novillada con picadores. Reses de los Hermanos Beca Belmonte, que resultaron difíciles. Media entrada.

BUENA CORRIDA EN NIMES NIMES (Francia). (Efe). — Seis toros de la ganadería de Isaías y Tulio Vázquez.

EN PALMA PALMA DE MALLORCA. (Cifra).

NOYA (La Coruña). (Cifra). — Reses de don Manuel Cañaveras, de Sevilla.

EN FIGUERAS FIGUERAS (Gerona). (Cifra). — Quinta novillada de la temporada.

EN GERONA GERONA. (Cifra). — Ganado de Ernesto Castaño Arevalo, de Salamanca, bien presentado.

EN LLORET LLORET DEL MAR (Gerona). (Cifra). — Reses de don Salvador García Cebada, de Cádiz, que dieron buen juego.

DEL «JUNKER» AL «JUMBO»

(Viene de la última página) cos a participar en el capital, así como a las empresas relacionadas con la aeronáutica.

desdes, como tampoco las tenemos para describir una variedad de diferentes aromas. Tomar todas estas cualidades y pretender describirlas por una sola medición o cálculo matemático sería obra de un charlatán.

EN TARAONA DE LA MANCHA TARAONA DE LA MANCHA.

EN FIGUERAS FIGUERAS (Gerona). (Cifra). — Quinta novillada de la temporada.

EN GERONA GERONA. (Cifra). — Ganado de Ernesto Castaño Arevalo, de Salamanca, bien presentado.

Primer billete: cien peretas

El 27 de mayo de 1929 despegó de Getafe el «Junker Poiseidon» de CLASA, que pilotaba Ansaldo, y lleva a bordo al primer pasajero de pago: un hindú—que había pagado la tarifa, cien pesetas—cuyo nombre se perdió al desamparar los documentos de la CLASA durante la Guerra de Liberación.

CALIDAD Y CANTIDAD...

(Viene de última página) desdes, como tampoco las tenemos para describir una variedad de diferentes aromas. Tomar todas estas cualidades y pretender describirlas por una sola medición o cálculo matemático sería obra de un charlatán.

¿Es usted un buen ejecutivo?

¿EN CUANTO SE VALORA? ¿GANA USTED UN MILLON AL AÑO? NOSOTROS, si es usted nuestro HOMBRE, le ofrecemos la posibilidad de conseguirlo.

OFERTAS DE TRABAJO

AGROPECUARIA VAQUERO que sepa ordeñar. David Salgueiro. Plaza Universidad, 1. (Of. 4.240).

AGRICULTORES DE VALLADOLID

Una orientación de «IBERICA» sobre patatas. Es muy importante que conozcan ustedes que al llegar los próximos meses de agosto, septiembre y octubre, Valladolid será la provincia que tendrá que abastecer de patatas de consumo a casi toda España.

CORRIDA GOYESCA EN MADRID Gabriel de la Casa cortó una oreja

MADRID. (Cifra). — En la Plaza Monumental se celebró ayer tarde la corrida goyesca organizada por el Círculo de Bellas Artes, en la que la Princesa de París rejoneó un novillo de Palomo Linares, bien presentado y con fuerza, y los espadas Antonio Chenel «Antoñete», Gabriel de la Casa y Sebastián Martín «Chanito» lidiaron toros de don Dionisio Rodríguez García, con trapío, poder y casta. Hubo casi lleno en la parte de sombra y media entrada en la de sol.

AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID OBRAS

En los «Boletines Oficiales» de la Provincia y del Estado de los días 22 y 25 de los corrientes, respectivamente, se publica un anuncio convocando subasta para contratar las obras de pavimentación de las calles de Don Sancho, Plaza de San Juan, Huegas, Alamillos y Real de Burgos, de esa ciudad.

ESTUDIANTE

En caso de accidente escolar, la Mutualidad del Seguro te amparará en la asistencia médico-farmacéutica completa, en el tratamiento sanatorial, intervenciones quirúrgicas e indemnizaciones económicas informada en el Instituto Nacional de Previsión.

AGRICULTORES DE VALLADOLID Una orientación de «IBERICA» sobre patatas. Es muy importante que conozcan ustedes que al llegar los próximos meses de agosto, septiembre y octubre, Valladolid será la provincia que tendrá que abastecer de patatas de consumo a casi toda España.

¿Es usted un buen ejecutivo? ¿EN CUANTO SE VALORA? ¿GANA USTED UN MILLON AL AÑO? NOSOTROS, si es usted nuestro HOMBRE, le ofrecemos la posibilidad de conseguirlo.

OFERTAS DE TRABAJO AGROPECUARIA VAQUERO que sepa ordeñar. David Salgueiro. Plaza Universidad, 1. (Of. 4.240).

LIBERTAD, para colaborar con la Oficina de Encuadramiento y Colocación, publica en esta sección las listas de ofertas y demandas de empleo.

DEL "JUNKER" AL "JUMBO"

el mundo, ahora

Biografía de la aviación comercial española

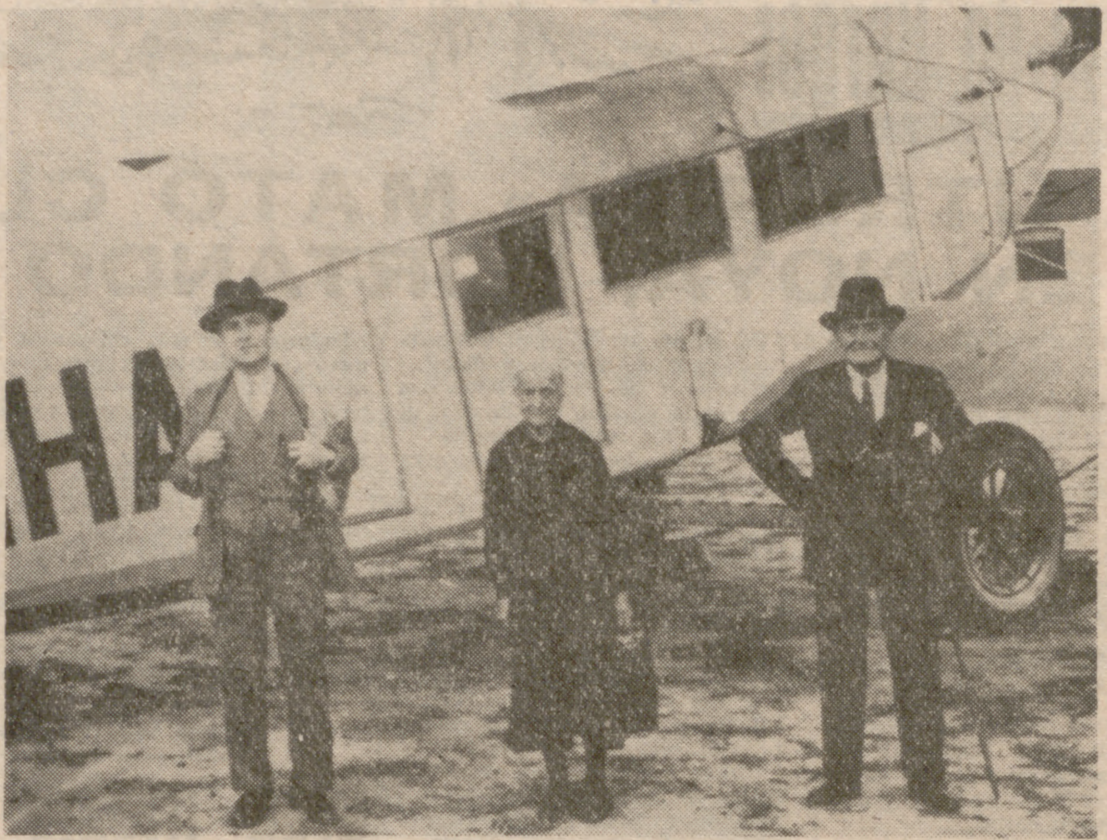
La reciente llegada al aeropuerto de Barajas del gigantesco "Boeing-747", conocido con el nombre de "Jumbo-Jet", por primera vez en viaje de línea regular, procedente de Nueva York, con trescientos pasajeros a bordo, juntamente con el hecho de que este tipo de aparato, revolucionario en los modos de la aviación comercial, entrará a formar parte de la flota de "Iberia" a mediados de septiembre próximo depara una buena ocasión para dar un vistazo atrás y contemplar lo que, en conjunto, ha sido la aviación comercial en España, desde sus comienzos hasta el momento actual. Insistimos en parcelar—aviación comercial—, ya que a ella se limitará este trabajo, y no se propone entrar en los terrenos de la aviación militar, ni en los de la aviación deportiva, sino limitarse a los de las líneas de transporte de viajeros y mercancías.

Salvo algunos intentos, más o menos brillantes, pero siempre ocasionales, el hombre ni sabía ni tenía elementos para hacerlo antes del comienzo de la Primera Guerra Mundial, guerra que marcó realmente el comienzo de la aviación para usos militares. De la guerra, por y para la guerra nació la aviación en el período de 1914 a 1918. Las fábricas comenzaron a lanzar modelos y modelos; los pilotos empezaron a serlo verdaderamente; los aviones—entonces se les llamaba aeroplanos—incitaron tímidamente su servicio a la Humanidad, aunque entonces—por culpa de la guerra—tal servicio fue solamente bélico: observación previa al desencadenamiento de una ofensiva, ametrallamiento, bombardeo, destrucción. Otra faceta de esta actividad, la del combate aéreo,

busca un tipo de aparato más rápido con mayor autonomía más apto, en suma, para la guerra. Luego, este mismo avión servirá mejor, como es lógico, a los fines pacíficos, pero no primordialmente. Y el astronómico precio de la investigación y de la fabricación de aviones obliga ya de hecho—probablemente con mayor fuerza en el futuro—a que los aviones comerciales de todas las compañías del mundo se unifiquen en unos tipos, muy pocos, que sirvan a todas sin más diferencia esencial que las propias compañías y las tripulaciones.

Se inicia el tráfico aéreo en España

El Tratado de Versalles, 9º, con motor Siddeley Puma de 225 CV, inaugura, el 15 de octubre de 1921, el servicio postal entre Sevilla y Larache. Posteriormente a la C. E. T. A. (Compañía Española de Tráfico Aéreo), fundada por don Jorge Loring, después constructor de aviones, empresa que limita sus aspiraciones al transporte postal. Dos pilotos, Estegui y Vela, perdieron la vida en los primeros tiempos



Un "De Havilland", de los primeros que empleó la C. E. T. A., en los tiempos heroicos de la aviación española, con tres de los pasajeros iniciales.

Un aeroplano de madera y lona cubre la primera línea nacional (Sevilla-Larache)

quiso quedarse atrás; con gran visión, supo darse cuenta, además, de que la Península es un auténtico portaaviones en las rutas mundiales de continente a continente, un verdadero "alto en el camino". Como es lógico, hubo que comenzar por los comienzos.

El Tratado de Versalles había limitado la potencia de los aviones que Alemania podía construir; ello obligó a los técnicos germanos a estudiar perfiles de ala gruesa que permitiesen el vuelo por poca potencia y que incorporaran, precisamente a los primeros aviones comerciales, esto—indirectamente—fue el punto de arranque del desarrollo de la aviación comercial en Alemania. Este país estableció dos líneas en España: Madrid-Barcelona, a la compañía "Iberia", y U. E. A. (Unión Aérea Española), en las rutas Madrid-Lisboa y Sevilla-Lisboa. Ambas compañías contaban también con capital español; las dos tenían en el pensamiento sentir en España las primeras bases para un enlace entre Europa y América. Las dos compañías aéreas eran rivales, ya que aún no se había fundado la Luftansa. Aparecieron los "Junkers" y los "Rohrbach Rolland". Persistía en estas líneas el carácter postal de sus transportes.

Otras empresas extranjeras se vieron atraídas por España. Italia, con sus hidroaviones tipo "Ansaldo", sirvió las líneas Roma-Barcelona y Roma-Palma de Mallorca. Francia estableció aeródromos particularmente en Barcelona, Alicante y Málaga, como puntos de apoyo para su línea postal Toulouse-Tanger-Rabat-Casablanca. Los Estados Unidos tardaron bastante tiempo en convencerse de que

no tenía viabilidad el enlace América-Europa por dirigible—finalmente, canalizaron sus esfuerzos hacia el "más y más", por medio del hidroavión "Boeing".

Legislación mundial: España y el C. I. A. N. A.

El tráfico aéreo exigía ya una regulación. Los aliados—vencedores—habían redactado en 1919 el C. I. N. A. (Convenio Internacional de Navegación Aérea). España fue invitada a adherirse, como país neutral, pero no lo hizo por el contenido de los artículos 5º, 34 y 42, que prohibían el paso de aeronaves de países no contratantes sobre sus territorios, que concedían privilegios sobre los demás a cinco naciones vencedoras y que cerraban la puerta de entrada a los países vencidos.

España convocó en octubre de 1920 un Congreso Internacional en Madrid. El resultado fue la firma del CIANA (Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea), firmado por veintidós países hispano-

luso-americanos, prácticamente idéntico al C. I. N. A., pero sin los tres artículos discriminatorios. Los acontecimientos se precipitaron. Estados Unidos indujo a las repúblicas americanas a que firmaran, en 1928, un Convenio Panamericano de Aviación Comercial, casi idéntico al C. I. A. N. A. Y ello motivó que en 1929 el C. I. N. A. se convirtiera al texto del CIANA.

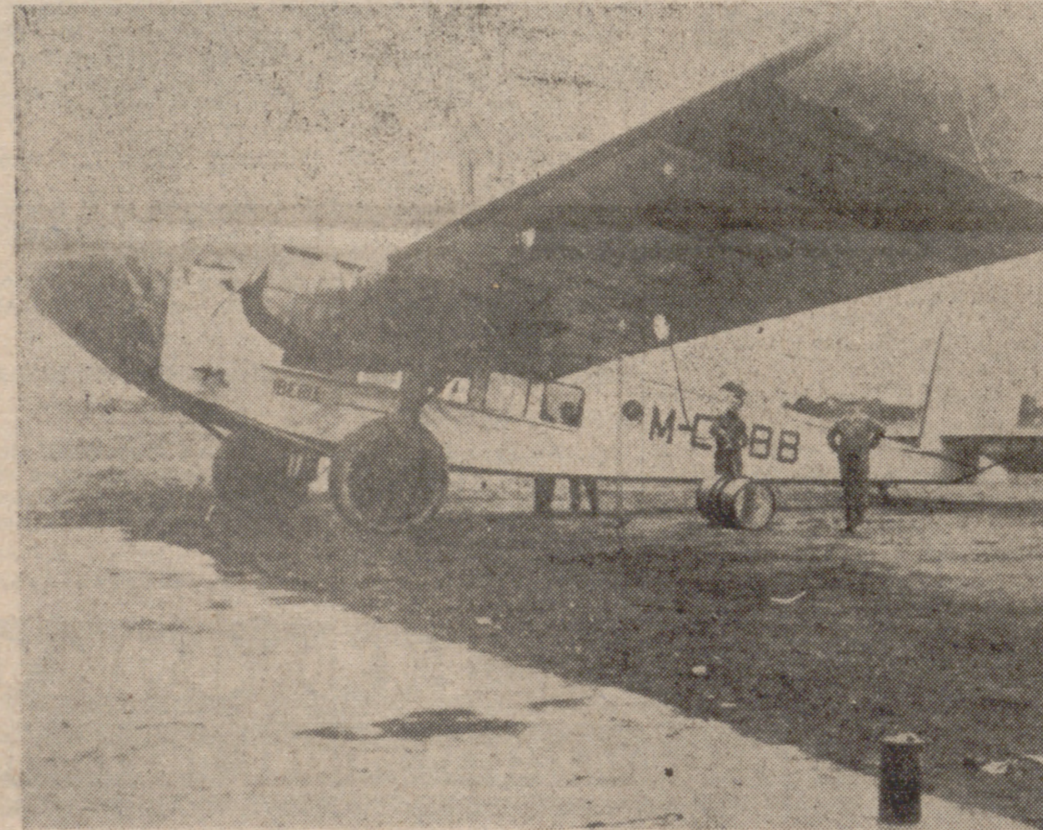
Se llegó a una legislación mundial común, verdadera Código de Navegación Aérea España había rendido, una vez más, un importante servicio a la causa de la Humanidad.

Para descender al detalle—como el reglamento es a la ley—se fundó la I. A. T. A. (International Air Traffic As-

sociation), con sede en La Haya. Después, en 1945, se fundaría otra asociación distinta—aunque con idénticas siglas—, otra I. A. T. A. (International Air Transport Association), con sede en Montreal.

La profunda intuición política del general Primo de Rivera no podía por menos de manifestarse también en este terreno, y se ocupó de afijar las bases de una ordenación aeronáutica civil, adelantándose, en su época, al resto de los países.

El Real Decreto de 9 de abril de 1927 creó el Consejo Superior de Aeronáutica, presidido por el propio Jefe del Gobierno, al que se dotó de todo lo necesario para el cumplimiento de su alta misión; al mismo tiempo que se declaraba de utilidad pública una red de líneas nacionales e internacionales y se establecían subvenciones variables cada año, se exigía la nacionalidad española al personal y la nacionalización del material. Se invitó a los Ban-



No sólo los aeródromos eran, simplemente, llanos de tierra más o menos abonada, también los aviones—como este "Rohrbach Rolland", de la C. L. S. S. A.—eran primarios, así como los métodos de abastecimiento.

CALIDAD Y CANTIDAD, CONCEPTOS QUE RARA VEZ COINCIDEN

Por WILLIAM REES-MOGG
(Director de "The Times", de Londres)

Tendría que estar muy chiflado para que me sentase sobre un paquete de jabón gritando cual personaje de Dostoyewsky: "No confundan ustedes la calidad con la cantidad." Sin embargo, es ésta una de las desviaciones propias de nuestra edad, a mi modo de ver, y que la confusión reinante está llevando a peor fin.

Naturalmente, si se expusiese esta confusión en una forma extremada, todo el mundo se daría cuenta de que se trataba de una falacia. Si, por ejemplo, llevase a un amigo a la cima de una montaña y le dijera: "Yo valoro la puesta del Sol de esta tarde en 93 puntos", sin embargo, la de ayer solamente le valora en 99 puntos" me miraría un tanto sorprendido y es posible que me tuviera por un poco tonto.

Sin embargo, incluso los juicios puramente estéticos se están llegando a confundir y entremezclar con medidas cuantitativas. Son muchos los que, considerándose conocedores de la pintura, creen que un cuadro debe estimarse de acuerdo con su valor monetario. La manifestación de que Gainsborough comenzase siendo un excelente pintor y que gradualmente fuese siendo peor, es algo ridículo, a pesar de lo cual así es como el mercado del arte valora sus trabajos.

Hasta la arquitectura está también graduada, y así tenemos edificios históricos de primera y de segunda clase. Es probable que en educación se hayan emitido los más

perversos juicios capaces de imaginar hasta el momento. Todos nos hemos encontrado con señores de avanzada edad que todavía se consideran como el primero de la clase, grado que obtuvieron hace cuarenta años o más. No hay aula superior en Oxford o Cambridge en la que uno no pueda encontrar a gente que considera que los grados de primera clase son equivalentes a inteligencia de primera clase, como si la inteligencia total de un hombre pudiera medirse, para toda su vida, por una serie de exámenes durante su permanencia en la Universidad.

Tal vez mucho de esto haya que achacarlo tan sólo a una vanidad inocente. Mucho peor aún es el uso de la medida de inteligencia. Uno no tiene más que considerar esto para comprender y ver lo absurdo que es. La inteligencia no es una sola cualidad, sino el resultado de la combinación de una serie de cualidades que cada persona tiene en un grado diferente.

Todos conocemos al hombre con una poderosa mente o facultad analítica cuyo pensamiento es completamente estéril y falta de imaginación. También hemos oído hablar de personas de juicio penetrante que nunca pueden hacerse con los detalles de cualquier tema o asunto, pero que, sin embargo, llegan al fondo de las cosas con una naturalidad pasmosa. No tenemos palabras para describir ninguna de estas cualidades.

(Pasa a la página 11)

COMENTARIO INTERNACIONAL

OTRA DICTADURA EN HISPANOAMERICA

Otro país hispanoamericano, asomado a la inmensidad del Pacífico, se ha visto obligado a prescindir de las formas democrático-liberales para buscar en la dictadura una salida a la situación difícilísima por la que estaba pasando. Ahora es El Ecuador, entre el Perú y Colombia, quien ha pasado de lo constitucional a lo dictatorial, por voluntad de su presidente, tal vez porque la vida real de ese pueblo no encuentra su acomodo y prosperidad entre las mallas de una Constitución que, como muchas veces, no expresaba la realidad de la nación y era, además, ya casi un papel mojado sin valor alguno. La manía liberal de confundir el pueblo real con el legal está produciendo en los últimos tiempos toda una sucesión de dictaduras que buscan, por lo menos, un campamento de espera que les permita no caer en el caos de la subversión sin rumbo ni horizontes.

Ya sabemos que se hablará y se escribirá, y mucho, sobre el capitalismo imperialista americano y sobre la oligarquía indígena, pero, al margen de esas realidades, que si existen, se habrían mucho sobre esa otra realidad, absolutamente negativa, de haber intentado someter la vida de los países a unos a priori, doctrinales y legales, que nunca han tenido nada que ver con la realidad de los pueblos auténticos. La situación del pequeño

país empezaba a ser intolerable, puesto que la anarquía amenazaba con dominarlo todo, desde la Universidad a la vida del trabajo, desde la economía en plena crisis, hasta las seguridades más elementales de la vida diaria. Es seguro, pues, que dentro de las últimas posibilidades de la vida ecuatoriana la única viable era la de la dictadura, capaz, por lo menos, para salir del paso. Lo malo, o por lo menos lo menos malo, es que estas dictaduras se contentan con mantener el "statu quo", que es casi siempre injusto, y a la larga todo vuelve al tópico liberal, hasta que éste, pasando de rosca, impone otra nueva dictadura. Desgraciadamente la historia de casi toda Iberoamérica es la historia de las dictaduras, con unas etapas, casi siempre cortas, en las que se vive entre la democracia y el desorden.

Por desgracia, concretamente en los últimos tiempos, las transformaciones universales, especialmente la ciencia y la técnica fantásticas que todo lo alteran, han cedido a estos países, uno de ellos El Ecuador, entre la presión arrolladora, en muchos casos benéficos, de los Estados Unidos de Norteamérica y las siempre negativas del castrismo cubano y de las oligarquías indígenas, que no quieren reconocer la necesidad vital de cambios profundos y justos, hechos des-

de arriba, desde el Poder, para evitar que lleguen desde abajo, por la vía de la subversión. Y, claro está, bajo todas estas presiones y amenazas, la dictadura es una solución de momento que no se la sabe utilizar como elemento transformador, cosa que sería posible y seguramente de rarísima eficacia en pueblos donde casi todo está por hacer.

Ahora bien, y al margen de las consideraciones anteriores, la realidad es que se está notando, y con carácter universal, una rapidísima reacción hacia lo que se podrá llamar conservadurismo o derecha; nacida esta reacción lógicamente por la amenaza de un caos universal creado por las izquierdas; las que confunden la vida con unos tópicos, sin fijarse, o sin querer saber, que allí donde ellas, las izquierdas, han triunfado con carácter extremista, en la URSS y en la China, por ejemplo, no hay nada que atraiga y si mucho que repele. Lo que, lógicamente, está produciendo la frialdad de las masas obreras, generalmente bien situadas en el mundo capitalista, en tanto se encargan de la estridencia revolucionaria los estudiantes, los negros, los resentidos, gentes que sin tener objetivos viables están provocando esa serie de dictaduras, bien acogidas por los que ante todo desean la paz y el orden elemental.

CARLOS RIVAS
(PYRESA)