



## Exaltemos el Trabajo nacional

Mientras la más espantosa de las guerras se va dilatando a buen número de naciones europeas, nuestra España—liberada por la espada del Caudillo de aquellos hombres que nos hubieran vendido a cualquier Frente Popular—trabaja afanosamente para reconstruir y rehacer las principales fuentes de riqueza que tan meditadamente destruyeron los dirigentes rojos. La trágica y horrenda lucha que se encendió en los campos

Europeos poco después de lograda nuestra paz, ha polarizado la atención de muchas gentes hacia lo que por fortuna se desarrolla lejos de nuestras fronteras. Los combates en la zona polar, la lucha en los aires y en el mar las rápidas victorias germanas en Polonia, Noruega y Holanda, las decisivas batallas que se libran en Bélgica y en el norte de Francia, impresionan, forzadamente a cualquiera. Pero, en verdad, no es lo más interesante para nosotros, lo que acaece más allá de nuestras fronteras. Es el resurgir de nuestra industria, el progreso de nuestra agricultura y nuestra ganadería, la mejora de nuestras flotas comercial y pesquera, lo que para nosotros, tiene primordial interés. Sea cual fuere el resultado de la lucha planteada en Europa, nuestra Patria seguirá los imperativos de una nueva España que se siente Una, Grande y Libre, y que en los campos de batalla consiguió la más brillante victoria contra los enemigos del interior y del exterior. Nuestra auténtica manera de ser, nuestra marcha constante hasta conseguir todos los objetivos de la Revolución Nacional que acudilla Franco, no podrá ser detenida—como desearían los rojillos—por ningún acontecimiento extranjero. Lo exige la sangre de los que cayeron por Dios y por España y lo impondremos cuantos formamos esa compacta y resuelta minoría (inasequible al desaliento) que constituye la vanguardia de la Falange. Mientras los demás luchan, con todos los medios de destrucción, España trabaja improvisando las materias primas que le hacen falta, y estimulando al trabajo en todos los órdenes. En sólo un año de paz, las victorias logradas en el campo de la economía, han sido tantas, se han hecho tan frecuentes, que ya casi no les damos importancia. Y esto, que entraña un grave error, exige una formal rectificación. La conquista de Reims o de San Quintín o la rendición de Holanda, no nos interesa en verdad tanto como la normalización de nuestra industria o la incrementación de nuestra ganadería y de nuestra agricultura. Nuestra propensión a todo lo trágico y guerrero ha de entretenerse con un nuevo ímpetu para plantear y vencer las necesarias batallas de la paz. Ahora mismo, es Alemania, victoriosa en los frentes de batalla,

## “El mundo actual no tiene corazón”

Alocución de S. S. el Papa

Ciudad del Vaticano. — Su Santidad el Papa ha pronunciado la siguiente alocución al recibir en audiencia a las Hermanas del Sagrado Corazón, venidas a Roma para asistir a la beatificación de la venerable Filipina Duchesne.

«El mundo actual amenaza perecer en la violencia, porque muchos hombres no tienen corazón; este reproche, dirigido por San Pablo al paganismo antiguo, se puede aplicar a los neopaganos, adoradores del oro, del placer y del orgullo. El corazón es valor y fuerza, puestos al servicio del derecho; el corazón es también piedad hacia los débiles, y ternura que se derrama sobre los dolores, y perdón que vence las ofensas. El corazón se subleva contra todo mal y condesciende con todo bien. Los que tenéis corazón, debéis tenerlo para las grandes causas de Dios y para las grandes miserias de los hombres. Consagradle a la oración. Vosotras no podéis obrar mucho, pero podéis rogar mucho. El último día de este mes de María, en que la Iglesia implora ansiosamente la paz interior, coincide la fiesta de Nuestra Señora mediadora de todas las gracias con la fiesta del Sagrado Corazón. Esperamos que esta coincidencia sea providencial. Estos son los corazones más puros, más tiernos y más fuertes de todos para hacer puros los nuestros.»

## Sanciones a comerciantes desaprensivos en Murcia

Murcia.—El Gobernador civil de la provincia, don Vicente Sergio Orbaneja, ha impuesto las siguientes sanciones a comerciantes desaprensivos: Treinta días de arresto y 10.000 pesetas de multa a José María Ruiz, por venta de azúcar a precios abusivos; igual arresto y cantidad, a Jesús Martínez Oliva, por venta de azúcar y arroz a precios superiores a los de tasa; igual cantidad y arresto a José Fernández Vicente, por vender arroz a precios abusivos; igual cantidad y arresto a José Antonio Mondéjar, por venta de aceite a precio mayor del debido; treinta días de arresto a Antonio Martínez, por venta clandestina de azúcar; 10.000 pesetas y un mes de arresto a José Galera, por venta de azúcar a precios abusivos; un mes y 1.000 pesetas a Antonio Alarcón, por comprar azúcar a precios demasiado elevados, y quince días y 15.000 pesetas a José Navarro, por vender tocino a 12 y 14 pesetas el kilogramo, y ocho días y 1.000 pesetas, al panadero Angel Sánchez, por precios abusivos. Desde que comenzó su mandato en la provincia, el Gobernador ha impuesto multas por un importe total que sobrepasa al centenar de miles de pesetas.

## Suscribase a ACTIVIDAD

## Las fiestas recuperables

Nota de la Delegación Regional del Trabajo en Baleares

Respondiendo a las consultas formuladas por varios empresarios y obreros sobre la calidad de las fiestas que se citan en el Boletín Oficial del Estado de fecha 13 de marzo, se ha resuelto, de acuerdo con el Excelentísimo Sr. Gobernador Civil, salvo disposiciones u órdenes posteriores, que durante el corriente año de 1940 tengan carácter de RECUPERABLES las fiestas, de: San José. Corpus Christi. San Pedro y San Pablo. Santiago. Asunción de la Virgen. Todos los Santos. y Navidad. Y sean ABONABLES SIN RE-

CUPERACION: Circunscripción del Señor. Epifanía. San Sebastián. Jueves Santo. Viernes Santo. Ascensión. y Día de la Inmaculada. Los establecimientos mercantiles podrán tener abierto durante algunas horas con arreglo al artículo 3.º de la orden citada, si así lo solicitan y obtienen la autorización. Por Dios, por España y su Revolución Nacional Sindicalista. Palma de Mallorca, 21 de mayo de 1940.—El Delegado Regional del Trabajo. — Bartolomé Calafell.

## El Teniente General Kindelán, Jefe Supremo de las Fuerzas de Tierra, Mar y Aire de Baleares

Por un decreto aparecido en el «Boletín Oficial del Estado» ha sido nombrado Jefe Supremo de las Fuerzas de Tierra Mar y Aire adscritas a Región Balear, el Teniente General Don Alfredo Kindelán y Douany, Capitán General de las Islas Baleares. El Caudillo de España y Ge-

neralísimo de los Ejércitos ha distinguido una vez más con su confianza al Teniente General Kindelán, que tan brillantes servicios prestó a nuestra Patria durante la guerra de liberación. Nuestra felicitación al Jefe Supremo de las fuerzas de Baleares, a la par que el tributo de nuestra adhesión y disciplina.

## ¡Camaradas del Campo y de la Ciudad! Mañana

de 11 a 12 de la mañana, “Radio Mallorca” de la Jefatura Provincial de Propaganda, iniciará las emisiones “Hora del Productor Español” que se dedican a todos los empresarios y obreros de las industrias del Campo, de la Ciudad y del Mar.

la que nos recuerda ha sido su industria y su organización del trabajo, la que ha hecho posibles tantos y tan rápidos triunfos. La consigna que el caudillo nos dió a todos los españoles en esta hora de la paz, es: «Producir, producir y producir». Nuestro trabajo, el modesto pero constante esfuerzo de cada uno, es el mejor obsequio que podemos hacer ahora a nuestra

Patria. La importancia de esta tarea la revela una vez más, ahora una importante decisión de la Jefatura Nacional de Propaganda. Así como nuestras emisoras de radio cantaban la victoria de nuestros soldados en los frentes, exaltarán ahora el triunfo de nuestros artesanos y el progreso técnico de nuestros obreros y la riqueza de nuestros campos. Como en Madrid y en todas las capitales de provincia,

mañana, domingo «Radio Mallorca» afecta a la Jefatura Provincial de Propaganda, va a comenzar su labor. Escuchemos todos esas emisiones semanales, que se titularán «Hora del Productor Español». En ellas no se nos hablará de luchas ajenas, sino de problemas propios y de los éxitos y progresos de nuestra economía, en la industria, en la agricultura y en las rutas del mar.

# C A M P O

## LA SOJA

¿Equivale un kilo de soja a dos kilos y medio de pan?

La C. N. S. de Córdoba ha organizado una exposición de las aplicaciones de dicha leguminosa

Cáceres. — Existe enorme interés en la opinión pública en general, y especialmente entre los agricultores, ante la Exposición de las aplicaciones de la soja hecha por la C. N. S. Las experiencias en el cultivo de tan interesante planta, se han llevado a cabo en una gran parte de la zona de Moraleja y Sierra de Gata. El cultivo de la soja se va a intensificar considerablemente, en vista de los satisfactorios resultados obtenidos. Conocido el plan para la construcción de tres grandes pantanos, no se du-

da que la provincia de Cáceres se convertirá en la primera productora de esta leguminosa, trayendo como consecuencia, un gran progreso industrial para esta región, a causa de las innumerables aplicaciones industriales de la soja.

La soja, que es una planta leguminosa, herbácea, de tallo erguido, parecido al de la alubia, que alcanza alturas hasta de metro y medio, tiene como fruto una vaina vellosa, con varios granos en número de dos a cuatro, de forma oval y de color

distinto, según la variedad. La raíz es profunda y tiene núcleos parecidos a las leguminosas, pero de mayor acentuación.

En Manchuria, de donde es originaria, la llaman los naturales «carne sin hueso» nombre muy acertado, porque los sabios han calculado que un kilo de soja equivale, como alimento, a dos kilos de carne gorda y medio kilo de pan.

Actualmente se halla introducida en Europa y América. Alemania sola produce cerca de un millón y medio de toneladas anuales, y los Estados Unidos siembran de soja, 1.500.000 hectáreas, aproximadamente. El grano contiene un 15 por 100 de aceite y el doble de materias nitrogenadas de los granos de nuestras leguminosas con mínima cantidad de materias amiláceas. Además de sus magníficas cualidades alimenticias, se aplica en la industria para la fabricación de jabón, barnices, tintas, glicerina y un sinnúmero de otros productos.

## Ya siegan en Valencia

Buena cosecha en Segovia

Valencia. — La siega del trigo primerizo ya está generalizada por todos los pueblos de la vega y en breve comenzará la del sembrado en las huertas, que está muy adelantado.

Por este motivo, y como la cosecha es óptima, tan pronto como se generalice la siega en las huertas y en la tierra de secano, quedará resuelto el problema del pan, como ha afirmado el Gobierno.

Segovia. — El campo segoviano ofrece una perspectiva maravillosa y puede considerarse asegurada una cosecha de cereales de gran rendimiento, pues su lozanía y sus grandes reservas de humedad, le han puesto a cubierto de un período de sequía.

A mediados de abril hubo diversas y fuertes heladas que llevaron de zozobra a los labradores, ya que ponían en peligro la estúpida cosecha que el campo ofrecía al finalizar marzo. Setiembre, principalmente por los vientos, cebadales y centenales y, de haber persistido un poco más aquel período de fríos intensos, los daños hubieran sido poco menos que irreparables.

Las heladas endurecieron la tierra y consumieron las reservas de humedad; pero súbitamente, cambió el estado del tiempo y un viento serrano acumuló las nubes, descargando la lluvia blanda y persistentemente, al mismo tiempo que la temperatura se hacía más tolerable. Quince días han transcurrido lloviendo, casi sin interrupción y el campo recobró, poco a poco, su color verde intenso. El tiempo primaveral y el sol esplendoroso que han devuelto la alegría a los campesinos y ha reafirmado las esperanzas en una cosecha excelente.

## La poda larga

Se ha discutido mucho si reporta más beneficios al árbol frutal la poda «corta» o la «larga», aunque en la actualidad está abriéndose camino esta última y los que la han empleado bien, la adoptan en forma definitiva.

La poda corta consiste en mochar las ramas principales y secundarias del árbol a la mitad de su largo, es decir, pararle ese año su crecimiento vegetativo, puesto que de los muñecos que le quedan emitirá nuevas ramas, más débiles ahora, las que pugnarán por ir hacia arriba a substituir las tronchadas para ocupar su lugar en busca de un equilibrio biológico que está en relación con su sistema de raíces y con su fructificación. Al año siguiente estas ramas volverán a ser cortadas, con lo que el árbol pasará su vida sufriendo amputaciones y gastando sus fuerzas en volver a reponerlas. Además está ya demostrado que las hormonas que necesitan las raíces y el tronco para desarrollarse se forman en los brotes y en las hojas nuevas que son las que emite el árbol en la punta de sus ramas altas, las que aparecerán por efecto de la poda, no contando el sistema radicular al principio de la primavera con las energías que necesita para nutrirse y vigorizarse la planta, puesto que raíces sin la vitalidad necesaria no pueden nutrir con regularidad y bien a un árbol.

La poda larga es todo lo contrario, tal vez más en armonía con la constitución, con la vida y con la estructura misma del árbol. En lugar de troncharle a este sus ramas por la mitad, se le dejan intactas un 50 por ciento para que pueda seguir desarrollándose sin tropiezos y no tenga que gastar sus energías en lugar de dar frutos, en producir nuevamente sus ramas. En la poda larga se entrega o,

mejor dicho, se ralea una parte del ramaje, dejando el resto intacto. Al año, en lugar de ser un tronco en forma de muñón con ramas como penachos, la planta habrá seguido creciendo según su trayectoria, el árbol no habrá perdido energías renovando lo ya producido, cada rama será de mayor longitud y grosor y estarán las principales mejor distribuidas.

La poda corta mantiene a la planta en constante desequilibrio, cosa que no sucede con la larga, por lo que en este caso entra el árbol en fructificación un año o dos antes, pues no ha tenido que gastarse formando nuevo ramaje todos los años; luego dará mayores cosechas en frutos de mayor tamaño, porque sus fuerzas vitales, en lugar de desperdiciarse en nuevas ramas, las aprovecha en cumplir su misión: fructificar con la debida abundancia.

Naturalmente, la poda larga lleva aparejados otros trabajos que no necesita la corta. Como los arbolitos tienen ramas altas que se cargan de frutas, es necesario, hasta que la rama tenga el grosor suficiente, durante los dos o tres años de fructificación, suprimirle toda fruta que se forme hasta cerca de un metro de su punta, para evitar que se desgaje, debiéndose usar tutores para sostenerlas. Nosotros aconsejamos, por ser más práctico y eficaz, sostener toda la ramazón del árbol por medio de una red de alambre, porque además de no darle a éste el aspecto de un inválido con muletas, como ocurre con los tutores, evita que las ramas se rocen y por lo tanto se estropeen...

LEGIA ELECTRA

## Materias primas y redistribución colonial

Dos son los grupos de argumentaciones y realidades que plantea como cuestión insoslayable la de la nueva distribución colonial del Mundo. Uno, de tipo material; la colocación del excedente de población de los Estados prolíficos y desposeídos y la más equitativa participación de todos los pueblos en la distribución de las materias primas. Otro, de tipo muy complejo: sentimental, histórico, jurídico y estratégico. Quizá la más acuciante es la de asegurar sobre condiciones más justas el goce de las materias primas, sin las limitaciones y eventualidades que supone la mediatización de los Estados poseedores, que, cuando menos, se hacen pagar a alto precio su concesión, cuyas modalidades dependen de cualquier cambio de orientación, con riesgo para las industrias del comprador.

Jamás ha existido una distribución del Mundo tan completa y tan absurda. El Imperio británico, por sí solo, con su 27 por 100 de superficie terrestre, acapara el 99 por 100 del yute, el 86 por 100 del níquel, el 71 por 100 del amianto y oro, el 60 por 100 del platino, el 58 por 100 del caucho, el 50 por 100 de la lana, etc., de la producción mundial. Si a estas cifras se añade la de sus Estados «clientes» (Holanda y Portugal), y la de sus vasallos (Egipto, Irak, etc.), se llega a un semi-monopolio de ciertos minerales, fibras y combustibles.

Los Estados Unidos poseen, en su 6'8 por 100 de superficie terrestre, el 72 por 100 de azufre, el 60 por 100 de petróleo, el 49 por 100 de algodón, etc. A estas cifras se unen las de ciertos países (Venezuela, Méjico), que giran económicamente dentro de la órbita yanqui. Francia, con su 9 por 100 de fosfato, un 42 por 100 de bauxita y un 28 por 100 de hierro. En fin, la U. E. S. 16 por 100 del manganeso, el 24 por 100 del platino y el 12 por 100 del petróleo, entre otras materias.

Quedan fuera de este círculo de privilegiados, países como Alemania, Italia y Japón, con industrias muy desarrolladas, gran densidad de población y escasos dominios exteriores. Su falta de materias primas es especialmente grave en combustibles, metales preciosos, fibras y aceites industriales. Y, por último, una serie de Estados secundarios y menores a los que resulta casi forzoso adscribirse a la esfera de alguna gran Potencia productora, hasta para las más elementales necesidades vitales.

La distribución de las primeras materias, como la de los territorios en los que se encuentran, no obedece a motivos de validez actual. Se ha efectuado en los siglos de reparto del Mundo (XVI y XIX) al compás más que de descubrimientos y progresos económicos, de conquistas y anexiones. Ha habido países que han quedado fuera de ella por llegar demasiado pronto, como España; o por llegar demasiado tarde, como Alemania, Japón o Italia. A la injusticia «espontánea» se han añadido agravantes como la guerra hispano-yanqui de 1898, y el Tratado de Versalles de 1919. Los países acaparadores

han recibido, como precio a su rapacidad, primas suplementarias; lo que no ha sido óbice para que adoptaran fieras actitudes desde las sanciones económicas hasta la actual contienda, si alguno de los Estados perjudicados intentaba imitarlos, y alcanzar algún territorio, aunque estuviera situado fuera de sus esferas respectivas.

En esta situación no podrá haber paz estable ni beneficiosa, incluso para los mismos acaparadores, sino se aborda en ella con valentía la cuestión del acceso y goce de las materias primas; pero no con habilidades, como las propuestas por la burocracia de la Liga ginebrina, sino con valentía, o sea atacando la cuestión de fondo: la redistribución colonial.

Y en este momento, España no podrá ser nuevamente postergada ni olvidada. Sus pretensiones no serán exageradas ni caprichosas, pero tampoco eliminables. Las marcan el esfuerzo de sus hijos y los vínculos que Dios y la Naturaleza han señalado entre la vieja Iberia y la Berberia occidental, y la existencia de un resto de patrimonio colonial en la Guinea.

José CORDERO TORRES

## El Estado adquirirá toda la cosecha de capullos de seda

Murcia. — Se han establecido tres factorías especiales de compra de capullos de seda para la adquisición por el Estado de toda la cosecha, al precio de nueve pesetas el kilo, cantidad jamás abonada a los cosecheros, y que al ser conocida ha causado enorme júbilo, aumentado por la magnífica cosecha que se presente. Dos de las factorías se han instalado en la capital, y la tercera en plena huerta, en el centro de la zona productora de seda.

Fábrica de Perfumería

SANS

Gater, 1 y Santo Espíritu, 3

Palma de Mallorca

Asegúrese contra el riesgo de un fallecimiento en su hogar en

La Previsora Mallorquina

Francisco Sancho, núm, 35  
Tel. 2529

Palma de Mallorca

Suscríbase a «Actividad»

# Los Servicios de Colocación Obrera

## Pasan a depender de la Delegación de Sindicatos de Falange

He aquí el texto íntegro del decreto de 3 de Mayo de 1940, traspasando los Servicios de Colocación Obrera a la Delegación de Sindicatos de Falange Española Tradicionalista y de las J. O. N. S.

La Ley de ocho de agosto último dispuso pasarían a depender de la Delegación de Sindicatos de Falange Española Tradicionalista y de las JONS todos los asuntos directamente relacionados con las actividades sindicales, por lo cual, el Decreto de dieciocho del mismo mes reorganizando los Servicios del Ministerio de Trabajo preveía el traspaso a la Organización Sindical de las Oficinas de Colocación Obrera, hasta ahora dependientes del mencionado Departamento ministerial.

Para realización de aquellas disposiciones, a propuesta de los Ministros de Trabajo y Secretario General de F. E. T. y de las JONS, y previa deliberación del Consejo de Ministros.

### DISPONGO

Artículo primero. — Los Servicios de Colocación Obrera pasan a depender directamente de la Delegación de Sindicatos de Falange Española Tradicionalista y de las JONS, que atenderá a su organización y funcionamiento, de conformidad con las normas que a continuación se establecen.

Artículo segundo. — Los Registros y Oficinas locales de Colocación seguirán funcionando con arreglo a las disposiciones reglamentarias hoy vigentes. Las modificaciones que, con respecto a la constitución y régimen de estos organismos, se propongan por la Delegación Nacional de Sindicatos, serán resueltas por el Ministro de Trabajo, quien dictará, si procediere, las oportunas órdenes que podrán derogar las disposiciones anteriores.

Las Oficinas provinciales de

Migración se denominarán Oficinas provinciales de Colocación, quedando sujetas, en su funcionamiento, a lo previsto en el párrafo anterior. La Presidencia de las Comisiones de Colocación será ejercida por los Delegados sindicales respectivos.

La Delegación de Sindicatos organizará un Servicio central de Colocación, que cuidará de la organización y buen funcionamiento de las Oficinas; centralizará las estadísticas de paro y colocación, y, de conformidad con las orientaciones del Ministerio de Trabajo, establecerá la debida conexión entre los organismos provinciales, actuando como cámara de compensación en el desplazamiento y distribución de la mano de obra.

Artículo tercero. — El sostenimiento de los Servicios de Colocación Obrera correrá a cargo de la Delegación Nacional de Sindicatos.

Con carácter transitorio, por el presente año, los Ayuntamientos y Diputaciones vendrán obligados a continuar librando las cantidades consignadas en sus Presupuestos para sostenimiento de los organismos de Colocación correspondientes, pudiendo quedar exentos de dicha obligación cuando atiendan debidamente al Servicio por medio de funcionarios de plantilla de la misma Corporación y con locales y material necesarios.

Artículo cuarto. — El Ministro de Trabajo podrá ordenar, por sí o por medio de sus Delegaciones, las inspecciones que estime necesarias para comprobar la buena marcha de las Oficinas de Colocación y la eficacia de sus servicios, dictando, así mismo, las instrucciones o normas concretas, de acuerdo con su competencia, en orden a dicha finalidad, oyendo previamente, en tales casos, a la Delegación Nacional de Sindicatos.

También formulará los modelos a que habrá de ajustarse el Servicio de Colocación en sus informes al Departamento ministerial, señalando la periodicidad con que estos han de ser emitidos.

A su vez, los Delegados de Trabajo podrán recabar, en todo momento, dentro de su jurisdicción territorial, de las Oficinas provinciales los datos que estimen necesarios para el ejercicio de sus funciones.

Artículo quinto. — Las empresas o patronos vendrán obligados a solicitar de la Oficina de Colocación el personal que necesiten para cubrir puestos vacantes o de nueva creación, que impliquen una ocupación fija, o de una semana, cuando menos, de duración, quedando a salvo la facultad discrecional por parte de los empresarios en la designación o elección de aquellos trabajadores inscritos en los mencionados organismos, sin más límite que la observancia en cuanto a reserva de puestos a favor de Caballeros Mutilados y prioridad que establece la Ley de veinticinco de agosto de mil novecientos treinta y nueve.

Artículo sexto. — El incumplimiento de las obligaciones establecidas para los patronos y la correspondiente a los trabajadores en cuanto a la necesidad de su inscripción en las Oficinas será sancionado con multa de cinco a quince pesetas, impuesta por el Delegado de Trabajo, a propuesta de las Comisiones de Colocación, siguiéndose, en cuanto a su tramitación y recursos, el procedimiento general ordenado en la Ley y Reglamento de la Inspección del Trabajo.

Las sanciones previstas en el artículo ciento cuarenta y tres del Reglamento de seis de agosto de mil novecientos treinta y dos serán acordadas por la Dirección General de Trabajo considerándose extensivas a los Delegados o Jefes sindicales que se subrogan en las funciones atribuidas hasta ahora a las Autoridades municipales o provinciales. En este caso, será preceptivo oír previamente a la Delegación Nacional de Sindicatos antes de acordar la imposición de dichas sanciones.

Las multas o sanciones pecuniarias de cualquier clase impuestas por infracción a las disposiciones legales sobre colocación obrera se abonarán en papel de pago al Estado, y su importe tendrá el destino que señala el Decreto de nueve de noviembre último.

Artículo séptimo. — Quedan derogadas cuantas disposiciones anteriores sean contrarias o modifiquen lo establecido en el presente Decreto.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en El Pardo a tres de Mayo de mil novecientos cuarenta.

FRANCISCO FRANCO

Suscribase a ACTIVIDAD

## B. BERGA

ANTIGUA CASA SERRAT

GENEROS BLANCOS

CENTRAL. SASTRERIA SUCURSAL

Brondo. núm. 5- Tel. 2127 || Mayor, 51-55 y Mar, 8-T. 11  
PALMA DE MALLORCA || FELANITX — (Mallorca)

# 40.000 afiliados tiene el S. E. M.

## Mantiene 21 escuelas para mutilados y publica 15 semanarios

Madrid.—El delegado nacional del Sindicato Español del Magisterio, camarada Plácido Castro, ha manifestado que aquel Organismo cuenta hoy con más de 40.000 asociados tiene 51 Delegaciones provinciales, publica quince semanarios inspirados en la doctrina del Movimiento, tiene instaladas 21 escuelas para mutilados y heridos con objeto de hacerlos aptos para el desempeño de los cargos reservados a ellos por el Caudillo, mantiene seis centros de formación complementaria femenina, y en Vallecas, en locales facilitados por el párroco de esta localidad, funcionan diez escuelas gratuitas.

La Delegación Nacional del S. E. M. procurará atender a las necesidades materiales y morales de sus asociados: concede un donativo de 3.000 pesetas a los familiares de los socios fallecidos, se ocupa de la instalación de Sanatorios y Preventorios, crea becas y pagará al sustituto en caso de enfermedad.

La Entidad tiene carácter profundamente religioso. Por algo el artículo segundo de sus Estatutos dice: «El S. E. M. es católico: someterá sus actuaciones religiosas a la doctrina de la Iglesia y se coloca bajo la advocación del Divino Maestro. Entiende la Falange que lo religioso y lo militar son los dos arcos fundamentales en que se apoya y afianza la más recia contextura de su doctrina, y así lo proclama el S. E. M.»

Aspiramos—ha dicho el camarada Castro—a forjar un Magisterio católico y patriota, enraizado en las ideas de Dios y de Patria, de servicio y sacrificio. Para ello es preciso que el maestro reciba una formación religiosa en la práctica de las virtudes cristianas: la piedad y la austeridad.

La Delegación Nacional del S. E. M., autorizada por la Delegación Nacional de Educación, tiene un hermoso proyecto. De acuerdo con las jerarquías de la Iglesia y con lo dispuesto en el artículo noveno de los Esta-

tutos aprobados en Vitoria, tiene el propósito de fundar para toda España, con carácter de obligatoriedad, en todas las Delegaciones provinciales del S. E. M., la Hermandad de San José de Calasanz, el español santo e insigne pedagogo. Actualmente se está redactando un Reglamento que será sometido a la aprobación del Cardenal Prímado y a las autoridades competentes.

El Servicio Español del Magisterio tiene un proyecto que lo realizará con todo entusiasmo y cariño: el de nombrar Patrón de la Entidad a San José de Calasanz, por motivos tan poderosos como el de haber sido un español ilustre, un santo imperial y un eminente pedagogo, fundador de las primeras escuelas gratuitas, iniciador del procedimiento intuitivo y de la didáctica, y el que más contribuyó al estudio de los clásicos.



### FRONTON BALEAR

#### DEPORTE CUMBRE

Martes  
Jueves  
Sábados  
Domingos  
y días festivos  
5'30 tarde y 9'45 noche

Miércoles, Viernes 9'45 noche

### GRANDES PARTIDOS

### Y QUINIELAS

# Kairol S. L.

Fábrica de Perfumería y Jabones

Protectora, 33 - Interior PALMA DE MALLORCA



Enseñanza y Conducción de Automóviles

Preparación para Carnets de 2.<sup>a</sup>, 1.<sup>a</sup> y 1.<sup>a</sup> Especial

Debidamente autorizada

## RESERVADO

PARA

# J. G. C.

## Cómo viven las naciones en guerra

# "Yo he estado en un campo de concentración alemán"

—«Yo he estado en un campo de concentración alemán».

Nos lo decía, en un hotel del otro lado del río, un periodista español que acaba de llegar de Berlín. Viene a Madrid en un viaje rápido y no quiere que diga su nombre. Es, sin embargo, un nombre bien conocido por haber enviado, desde que empezó la guerra, crónicas interesantes desde Berlín.

—He estado en un campo de concentración... pero ha sido de visita—aclara nuestro interlocutor.

—¿En qué parte de Alemania?

—En la provincia de Brandeburgo. Se me permitió circular a mi antojo por toda la provincia. Hay en ella 20.000 prisioneros de distintas nacionalidades, repartidos en 400 centros. Para los prisioneros de guerra el trato es igual en todos estos campos.

—¿Bueno?

—En el que yo he visitado especialmente puedo decir que no es malo. Tenía un efectivo de 1.500 hombres distribuidos por grupos de 75 en pabellones aislados. Cada hombre disponía de un catre con abundante paja que, según dijeron, se les renovaba cuantas veces era necesario, y de dos mantas de lana. Hay que advertir que estábamos en lo más riguroso del invierno.

Al lado de cada pabellón hay una sala de lavabos, duchas con estufas de desinfección, etc. Hay además un pabellón cocina, en el que se pueden preparar 5.000 raciones. Cuando yo visité el campo, los prisioneros estaban trabajando en la construcción de otros dos pabellones cocina y de dormitorios suficientes para 15.000 hombres, porque los acontecimientos los hacen necesarios.

—¿Es duro el trabajo de los prisioneros?

—Con lo que se ve en un momento de visita no se puede formar un juicio exacto. Lo que sí

puedo decir es que el aspecto de los hombres demostraba que si trabajan bien al menos no sufrían hambre. Tuve la curiosidad de copiar el horario: «A las siete, toque de diana. De 8 a 11, trabajo. De 11 a 12, almuerzo. De 12 a 16, trabajo. De 16 a 21, cena y asueto. A las 21, toque de silencio.»

—¿Y la comida? ¿Vió usted comer a los prisioneros?

—Los ví comer y hasta probé de lo que comían. Tenía, desde luego, una condimentación aceptable y no era ni mejor ni peor que lo que come cualquier trabajador alemán. Otra cosa que se me hizo notar fué lo limpiamente vestidos que van interiormente los prisioneros. En ese punto el cuidado es meticuloso en estos campos, a pesar de la dificultad enorme que representa para la administración militar el haber tenido que vestir y alojar a más de 1.000.000 de prisioneros polacos que se le vino encima en menos de un mes. Por eso mismo son extremadas las medidas de higiene.

—¿Tienen los prisioneros alguna comunicación con el exterior?

—Con la población alemana, claro está que no. La disciplina estricta. En cambio, el prisionero tiene que ser, por fuerza, muy ro tiene derecho a escribir a sus familiares dos cartas y dos postales por mes, y a recibir todas las que le manden. La oficina de correo, en el campo que yo visité, servía de control para todos los prisioneros de Brandeburgo. El trabajo era abrumador. Llegaba un promedio mensual de 30.000 paquetes y 70.000 cartas. Funcionaba además una Oficina de Información, que, por intermedio de Berlín, estaba en relaciones constantes con el Comité Central de la Cruz Roja en Ginebra, para que las familias de los prisioneros pudieran tener las noticias que desearan sobre la situación de sus deudos.

—Y dejando a un lado los prisioneros, ¿cómo vive la gente en Alemania?

—Vive, naturalmente, con algunas restricciones, como vive todo país en guerra. Pero, aparte de eso, si he de decir la verdad, la guerra en Berlín apenas se nota. Descontando la oscuridad nocturna, la calle ofrece la fisonomía propia de las grandes capitales. Metros, autobuses, tranvías, circulan, sin parar, hasta la madrugada. Sólo se observa una disminución de coches particulares para evitar el gasto inútil de gasolina. Los tea-

tros, los cines, los bailes, los escenarios del género chico, están concurridísimos. El hipódromo de Ruhleben abre sus puertas dos veces por semana. Tampoco faltan los campeonatos de boxeo, las carreras circulares.

—¿Está alto el precio de la vida?

—El de los alimentos de primera necesidad no ha variado. El de los vestidos ha tenido un aumento de 1'9 por 100; y el índice, en general, ha subido un 1 por 100. Pero no bastaría que el dinero hubiese conservado su valor adquisitivo, si no hubiera víveres y artículos de primera necesidad que adquirir. Pero crea usted que los hay. En el matadero de Berlín, que ocupa una superficie igual a la de una población de 200.000 alcas, entran diariamente 140 vagones de carne congelada, de procedencia húngara y letona, lo que representan dos millones de kilos de carne comestible. En aquel matadero se sacrifican semanalmente 20.000 cerdos y 3.000 vacas. Parte de estas cantidades pasa a la reserva de los frigoríficos. Sólo en Berlín hay almacenados en seis frigoríficos unas 270.000 vacas y 1.200.000 cerdos como reserva permanente. Pero no todo lo que se mata se reserva en esa forma. En Alemania trabajan diariamente para el Estado 180 fábricas de carne en conserva, algunas de las cuales ocupan hasta 2.000 obreros. Yo he visitado, por ejemplo, la de la firma Ziegler, que produce diariamente 25.000 kilos de carne en lata y 940 kilos de salchichones.

El sistema de racionamiento por tarjetas no ha disminuido el volumen de ventas. A pesar de las restricciones en algunos artículos, como es el de la carne, el consumo no es insuficiente, pues un alemán de la clase media nunca ha consumido más de medio kilo de carne por semana. En un restaurante de segundo orden se puede hacer un almuerzo, compuesto de 100 gramos de carne con patatas y coles en abundancia, una composta, pan y cerveza, por 1'65 marcos.

—¿Cuántos marcos gana un obrero?

—Un obrero viene a ganar de 250 a 300 marcos al mes; un obrero especializado, de 400 a 600 marcos. El sueldo de un empleado varía desde 200 a 800 marcos mensuales. No son excesivos, si se quiere, y están fijados legalmente los topes, pero como también está estabilizado desde 1936 el precio de las subsistencias, se ha evitado la carrera hacia lo alto entre los salarios y los precios.

En una palabra, hoy en Alemania no se sufre hambre y están tomadas todas las medidas para que no se sufra. Sólo el rico podrá tal vez quejarse de que con su dinero no pueda adquirir mayores raciones que un trabajador. Pero esa igualdad ante los sinsabores del momento constituye la mayor fuerza de resistencia.

## BARATURA DE CALZADOS

Anselmo Clavé, 19

Señora piso suela desde 15 pts.

Caballero piso suela desde 18 pts.

Para niños y niñas gran variedad de modelos a precios bajos

ALGO ASOMBROSO, VISITENOS

# Heroísmo en el trabajo

34 obreros alemanes condecorados

Por primera vez ha sido concedida el 1.º de mayo la Cruz del Mérito Militar, creada para premiar destacados servicios a la Patria, a 34 obreros alemanes. En nombre del Führer, y en presencia del Inspector General de Construcciones, Speer, les entregó la valiosa condecoración el Mariscal Goering expresándoles su agradecimiento en nombre del Führer por el gran servicio realizado.

Conviene recordar que al principio de la guerra el Inspector General de Construcciones recibió la orden del Ministro del Aire, Mariscal Goering, de levantar en el más breve plazo posible y en todo el territorio del Reich las edificaciones necesarias para intensificar el armamento aéreo. Previa la suspensión de las grandes obras de reforma y embellecimiento que se realizaban en Berlín, Hamburgo, Nuremberg y en otras ciudades de Alemania, quedaron disponibles un gran número de obreros especializados que inmediatamente se emplearon en las obras que la guerra imponía.

La mayor dificultad que se presentaba para cumplir rápidamente la misión recibida era la motivada por el crudísimo frío que ha caracterizado el invierno pasado. Debido a esta causa de fuerza mayor tuvieron que ser suspendidas una gran parte de las obras en Alemania, mas entre ellas se encontraban algunas que en ningún caso podrían ser interrumpidas, poniéndose por lo tanto al servicio de este empeño todos los medios que la técnica podía ofrecer. Pero por encima de tales medios se precisa la total entrega y el espíritu de sacrificio puestos plenamente al servicio de una elevada empresa para poder lograr tal objetivo en medio de las condiciones meteorológicas que presentó el pasado invierno. Esto es lo que para orgullo de todos los obreros alemanes realizaron los 34 de entre ellos que ahora han sido galardonados por el Führer. Cuando hizo su

aparición el terrible frío se encontraban dichos obreros entregados a montar el esqueleto de acero de una fábrica. Pero estos hombres tenían una voluntad más fuerte que los materiales que manejaban y no obstante la temperatura, que entre el 8 de enero y el 20 de febrero frecuentemente fué de más de 20 grados bajo cero, no retrocedieron en su empeño trabajando sin interrupción en la obra de la defensa nacional que se les había confiado. Cuando el invierno terminó estaba el esqueleto en pie y sin pérdida de ningún día pudo comenzarse la obra de su revestimiento.

Esta es la verdadera hazaña de guerra calladamente realizada por estos 34 obreros en el servicio de su Patria, proeza que en nada desmerece de la que los soldados realizan todos los días en el frente defendiéndola con las armas en la mano.

## Campana contra la plaga de la langosta

UNA CIRCULAR DEL OBISPO DE TOLEDO

Toledo. — El obispo auxiliar doctor Modrego, ha dirigido una circular al clero y fieles de la Diócesis, en la que dice que sobre gran parte del territorio del Arzobispado, y especialmente en la provincia de Toledo y en la región de Extremadura, pesa la gravísima e inminente amenaza de la terrible plaga de la langosta. En ella invita a todos a que, movidos de verdadera caridad cristiana y con espíritu y celo patrióticos, contribuyan con toda decisión y entusiasmo a su extinción, con oraciones, aportaciones económicas para el pago de jornales y cooperación personal en los campos para la total extinción del insecto.

LEGIA ELECTRA

ANTES de retirar sus trajes, lávenlos en seco



Teléf. 1011 - Espartero, 9

## TALLERES "VULCANO"

CLINICA DEL NEUMÁTICO

Repara las cubiertas y cámaras con los últimos procedimientos

Recauchutados garantizados por 15.000 Kms.

GARANTIA, PRONTITUD Y ECONOMIA

Calle Aragón, 71—Teléfono 1994 PALMA MALLORCA



Toda clase de Artículos de Caucho para Ejército, Armada y Cuerpos auxiliares

Producción diaria 10.000 pares de suela

Dirección Telefónica: MATETOS

Ramón y Cajal, 30 - Teléf. 1423 - Palma de Mallorca

## ¿Acorazados? ¿Aviones?

## El fin de una época

Luis Barzini, el notable periodista italiano que tan bellas crónicas escribió de nuestra Cruzada, ha publicado en el «Popolo d'Italia» el siguiente artículo en que estudia la cuestión—tan debatida actualmente—sobre el predominio de los acorazados o de los aviones.

«Los ingleses han creído durante mucho tiempo (prácticamente hasta ayer) poseer la fórmula de la victoria perpetua. Era una fórmula cuyos éxitos seculares aparentaban justificar la confianza británica en su eterna infalibilidad. Su fórmula podía condensarse en tres palabras: aislamiento, invulnerabilidad, riqueza.

La supremacía naval confería a Inglaterra el privilegio de no poder ser invadida y mucho menos ser flanqueada de un enemigo. Sus guerras se han desarrollado siempre lejos de su país. Otras naciones y otras gentes, soportaban las naturales devastaciones, miseria y estragos de la guerra. Alejado del conflicto, el Reino Unido encontraba en el dominio del mar la garantía de ilimitados revituallamientos y una plena continuidad de su próspero comercio mundial, pasara lo que pasara, ocurriera lo que ocurriera al otro lado de la Mancha. En fin, sus inmensas reservas, así protegidas, le permitían complicar y prolongar en guerras hasta el agotamiento de sus adversarios. Todo esto pasaba en los tiempos pasados con precisión matemática.

Inglaterra podía esperar cómodamente el inevitable epílogo. Ella no ha hecho nunca en Europa una guerra que no fuera de agotamiento, confiada siempre a sus coaligados y conducida con una estrategia política y militar que no había cambiado jamás. En efecto, en los archivos secretos del Ministerio de Negocios Extranjeros de Londres, se conservan todavía los documentos relativos a la lucha contra Napoleón, la publicación de los cuales, pedida el pasado año por un historiador inglés, fué prohibida por considerarla «peligrosa a la seguridad del Estado». Se desconfiaba de la conveniencia de revelar tal método.

Dado el carácter de la guerra británica, lo que importaba siempre era su duración y no su desarrollo. Para los ingleses durar equivalía a vencer. Su cien-

cia militar ha sido siempre, en tierra firme, pobre, incierta y anticuada. No creían indispensable que fuera brillante. Se contentaban con ser pacientes. El Tiempo era su mejor general, que hundía al enemigo en la postración, y le sacudía también los laureles que antes había conquistado.

Esto explica la famosa impermeabilidad británica a los reveses militares, el soportar silenciosa y tenazmente los desastres, aquella extraordinaria capacidad de «encajar» que los ingleses demostraban, convencidos de no poder recibir jamás el golpe que derriba sobre el tapiz. Estaban seguros de su última y decisiva recuperación.

Un día, durante la Gran Guerra, en un Cuartel General italiano, delante de un gran mapa de Europa lleno de signos convencionales que cubría una entera pared de la oficina de operaciones, encontré un elegante oficial del enlace inglés, que monóculo al ojo, lo contemplaba curiosamente.

habitual falta de preparación militar inglesa acababa por ser elemento favorable de dilación, de retraso. Había siempre quien se hiciera pegar esperando la llegada de los ingleses.

Todo esto se ha acabado. Las tres condiciones sobre las cuales descansaba la invencibilidad británica—aislamiento, invulnerabilidad, riqueza—en parte han desaparecido y en parte se han desvalorizado. La flota no es ya una defensa suficiente. La guerra puede llegar en cualquier momento al territorio inglés. El dominio de los mares está sujeto a una parálisis. La potencia financiera deja entrever señales de su limitación.

Por primera vez, Inglaterra siente las consecuencias de su bloqueo. Tiene penuria de víveres y de hierro. No puede transportar más tropas sobre los mares, más que con enormes riesgos. Ha perdido, sin batalla, un imprecisable número de navíos de guerra, de los cuales también hay un mayor número en los arsenales esperando su repara-

El Mando de la flota naval de los Estados Unidos ha revelado que la protección de los navíos de guerra es absolutamente insuficiente contra los bombardeos aéreos, y que los planos de las nuevas grandes unidades americanas deben ser estudiados de nuevo. Para resistir a los ataques del aire se precisa de corazas horizontales de setenta y cinco centímetros de espesor. Tal constatación, revolucionaria, no podrá hacer otra cosa que confirmar a los americanos en su decisión de no intervenir en el conflicto europeo.

Efectivamente, los ingleses han sido batidos en el mar, donde siempre vencieron. De improviso, el problema fundamental de su defensa ha pasado del mar al aire. Gente de ideas hechas, y segura de sus propias ideas, comenzaron a darse cuenta, demasiado tarde, de la utilidad de la Aviación, pero no comprendieron totalmente su importancia, su urgencia y su proporción. Consideraban a la Aviación como un arma complementaria de la flota. Se preocuparon más de la calidad que de la cantidad de los aparatos. Al estallar la guerra Inglaterra tenía siete u ocho

ta por ciento de exceso sobre el precio de los motores, o sea unas 70.000 libras por cada máquina. De esta manera las factorías de la «Pratt-Whitney» y de la «Curtiss-Whitney» se van engrandeciendo. Pero la plena eficiencia de la industria americana no será lograda hasta 1941.

En estas últimas semanas, para prestar ayuda a los aliados, el Gobierno de Washington ha levantado el veto a la venta de los aeroplanos militares de tipo más reciente, considerados hasta ahora como tipos secretos, y ha autorizado a las fábricas a ceder a los anglo-franceses los aviones en construcción destinados a la reserva de la Aviación de los Estados Unidos. Se trata de 5.500 aviones que debían ser entregados todos a principios de Julio de 1941.

Pero todo esto no es suficiente todavía. La Alemania, que ya en el mes de septiembre pasado construía más aeroplanos que Inglaterra y Francia juntas, ha aumentado la producción hasta el punto que, si debemos creer a los datos publicados de un técnico americano, Franck L. Kluckhohn, ella construye unos 3.000 aviones al mes. Para que los aliados, con la plena ayuda de la creciente industria americana puedan llegar solamente a balancear la producción germánica, si ésta se mantiene constante, necesitarán esperar al menos, hasta fines del año próximo. Los cálculos hechos sobre la guerra larga son cómodos: ¿pero si la guerra fuese corta?

Al paso actual, el aumento de la flota aérea tedesca, es casi dos veces mayor que el de la flota aliada. En la carrera por el dominio del aire los anglo-franceses han quedado atrás, a una distancia irremediable. Es el más grande autobús que ellos han perdido.

La superioridad aérea de Alemania, de hecho se aumenta enormemente por la unidad de las fuerzas, la organización y el mando, en frente de la división orgánica y el desparramamiento de la aviación aliada, costreñida a vigilar bases militares y navales dispersas en todas las partes del mundo, desde las Oceanias a Egipto, a Palestina, a Siria, hasta a Escocia.

La gravedad de la situación ha aparecido improvisamente a los ojos ingleses en estos días de derrota. La confesión hecha por Chamberlain en los Comunes de la posibilidad de un ataque germánico sobre el suelo de Inglaterra ha sido el dramático anuncio del fin de toda una época.

Los navíos ingleses ya no están seguros en los puertos ingleses. Desde los abismos de los aires y desde los abismos de los mares puede llegarles la devastación del fuego enemigo. Queda incierto el verdadero significado del traslado de la «Home Fleet» al Mediterráneo, donde no lueven bombas todavía.

¿Es osadía o prudencia lo que la ha llevado al Mediterráneo? Con el gesto de buscar un enemigo ¿no buscan simplemente un refugio?

¿Es un caso de intimidación o de timidez?

Luis BARZINI

## Recolección de chatarra en Alemania



El metal viejo, conseguido gracias a la suscripción nacional, es transportado a su definitivo destino por vía fluvial.

—¿Buscáis algún nombre difícil de encontrar?—le pregunté.—¿Queréis que os ayude?

—No, no,—me respondió sonriente.—Busco solamente un lugar donde no hayamos sido batidos.—Luego, soltando franca carcajada, añadió: ¡...Y no lo encuentro!

Eran todavía bellos tiempos aquellos para los ingleses, cuando podían ser batidos y reír. Bastaba que alargaran la guerra para lograr el triunfo. La guerra larga era su verdadero secreto. Meter a todo el mundo en sus cuadros y andar adelante.

Mientras todos los países buscaban la manera de abreviar sus guerras, Inglaterra siempre ha prolongado las suyas por sistema. En 1914 Lord Kitchener calculó la organización de las hostilidades sobre una base de cinco años. En el pasado Septiembre Chamberlain anunció que la Gran Bretaña estaba resuelta a una larga guerra, aún antes de haber enviado un solo soldado al frente. La misma

En veinte días ha ocurrido aquello que había sido considerado imposible durante tres siglos.

La derrota británica en Noruega ha señalado un gran cambio en la historia.

Las posiciones de Inglaterra en el mundo no son ya aquellas de antes. No son las pérdidas de hombres y de material, relativamente pequeñas en el cuadro del conflicto, las que pesan sobre los destinos ingleses. Es la pérdida del prestigio y de la seguridad. Londres buscaba aranosamente un remedio y cruyó encontrarlo en una reorganización ministerial.

Las ideas pueriles que los ingleses se han hecho de tal desastre indican la profundidad de la decadencia democrática. Ellos creen que con hombres más enérgicos sus cosas irán mejor. Como si los dinámicos señores que ocupan los departamentos ministeriales pudieran impedir, con un golpe de teléfono, a la aviación germana de volar y a las bombas de caer.

mil aeroplanos, comprendidas las reservas, esparcidas en todo el Imperio. Y creían, con esto, poseer la supremacía aérea.

Alemania tenía entonces diez y seis mil aeroplanos, según informaciones de los técnicos americanos. Preparando la guerra desde el año 1939, la Gran Bretaña y Francia han tenido que recurrir a la industria americana para asegurarse una mayor potencia aviatoria, y durante el pasado año han adquirido en los Estados Unidos, conjuntamente, 1.285 aeroplanos y 1.825 motores con un gasto de un millar seiscientos millones de libras. Al principio de 1940 los aliados habían encargado a América otros 4.000 aviones y 13.000 motores. Pero la construcción se hizo tan lentamente que las remesas no superaban los 300 aviones al mes y otros tantos motores, poco más o menos.

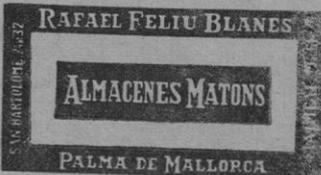
Para aumentar la producción era necesario ampliar las fábricas, y para que se ampliaran los aliados han accedido a pagar a las fábricas americanas un trein-

FABRICA DE PASTAS PARA SOPA DE PURA SEMOLA



MIGUEL NEGRE

Fabrica: José A. Clavé, 14  
Teléfono: 1528  
Despacho: Sindicato, 123  
Teléfono: 2520



# La restricción de la Gasolina

Textos íntegros de la Ley y Decretos de 13 y 19 de Mayo

## La Ley fija el impuesto de 175 pesetas por litro de carburante

El «Boletín Oficial del Estado» publicó el 14 del corriente, la siguiente Ley:

Complemento obligado del Decreto sobre restricción del consumo de gasolina, es el restablecimiento del impuesto o recargo de restricción que será aplicado a los consumidores de dicho producto, no exentos del pago del mismo, durante el tiempo que las circunstancias así lo aconsejen.

Siendo el objeto de este recargo producir efecto de restricción en el consumo, su cuantía debe fijarse en armonía con el fin propuesto, y producir, por tanto, las consecuencias que en los actuales momentos son necesarias a la Nación.

Por último, teniendo en cuenta que no haciendo extensivo este impuesto a la mezcla de gasolina, se desvirtuaría el objeto que se persigue, debe aplicarse también dicho impuesto a los carburantes en los que la gasolina es parte integrante.

En su virtud,

DISPONGO

Artículo primero.—Se establece, con carácter transitorio, el impuesto de restricción sobre el

consumo de gasolina y sus mezclas en cuantía de una peseta con setenta y cinco céntimos por litro, y en beneficio del Estado.

Están obligados al pago de este impuesto exclusivamente los consumidores que determina el Decreto de esta misma fecha sobre restricción del consumo de gasolina.

Artículo segundo.—La Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A. recaudará el impuesto a que se refiere el artículo anterior liquidándolo íntegro mensualmente al Tesoro, sin que su importe se compute con el producto líquido de la Renta a los efectos del premio que establece la cláusula undécima del contrato entre el Estado y la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A.

Artículo tercero.—El impuesto de restricción se hará efectivo a partir del día catorce del corriente mes.

Así lo dispongo por la presente Ley, dada en Madrid a trece de Mayo de mil novecientos cuarenta.

FRANCISCO FRANCO

## Normas para la restricción de la gasolina

Texto del Decreto de 13 de Mayo de 1940 por el que se establecen normas para la restricción de la gasolina:

«Las especiales circunstancias creadas por el actual conflicto internacional, obligan a adoptar medidas restrictivas en los consumos de los productos de importación, especialmente los petrolíferos, que por insuficiencia de la producción nacional exigen en buen orden económico y de previsión, que, aunque sea con carácter transitorio, se limite su consumo al indispensable a las necesidades nacionales con un análisis previo que determine las aplicaciones superfluas o de lujo y aquellas otras absolutamente precisas para el desenvolvimiento económico del país, y con una fiscalización constante que asegure el cumplimiento de cuanto se disponga y, al propio tiempo, permita determinar las rectificacio-

nes que convenga hacer en las bases y preceptos que se establezcan en un principio para el suministro de tales productos.

En su virtud,

DISPONGO

Artículo primero.—Un Centro único, con la denominación «Parque Móvil de Ministerios civiles», adscrito al Ministerio de la Gobernación, abarcará todos los servicios de vehículos automóviles afectos a los distintos Departamentos Ministeriales con excepción de los de Ejército, Marina y Aire y los provinciales de Obras Públicas. A ese parque corresponde la reposición, reparación, entretenimiento y aprovisionamiento de los vehículos de plantilla de los Ministerios, ingresando en él los que actualmente excedan del número que a cada cual se asigne. También dependerá del citado Parque Móvil todo el material automóvil adscrito a los ser-

vicios de la Dirección General de Seguridad. El Parque Móvil de la Guardia Civil se fundirá con el Móvil de Ministerios civiles.

Artículo segundo.—Mediante propuesta aprobada por Consejo de Ministros, formulada por cada uno de los Ministerios, se fijará el número de coches de representación que en cada Departamento debe haber, correspondientes a los Ministros, Subsecretarios y a los Directores generales y Autoridades que se estime tuvieren necesidad de ellos, en razón de los servicios que tuviesen a su cargo. Salvo los coches asignados a los Ministros y los de su escolta, todos los demás tendrán limitados sus recorridos mensuales, variando su cuantía en razón del cargo a quienes estén adscritos. Tampoco tendrán limitación en su consumo o recorrido, los vehículos de S. E. el Jefe del Estado, así como los de cargo o servicio en sus Casas Militar y Civil; las anteriores limitaciones son aplicables íntegramente a todos los Ministerios, con inclusión de los de Ejército, Marina y Aire.

Artículo tercero.—La Secretaría General de Falange Española Tradicionalista y de las JONS evaluará el número de coches de representación y servicio y cuantía de sus recorridos ajustando a las normas que rijan para los Ministerios, sometiéndolo a la aprobación del Gobierno para que puedan suministrarse de cargo de aprovisionamiento y talonarios de vales para los automóviles de cargo o servicio que hayan de mantener.

Artículo cuarto.—Ningún coche de propiedad particular podrá ser, ni aun temporalmente, provisto de documentación oficial, ni ser aprovisionado, entretenido o recompuerto por los Parques de Ministerios Civiles, Ejército, Marina, Aire y Obras Públicas, aun cuando su propietario desempeñe cargo con derecho a uso de automóvil de representación.

Artículo quinto.—Independientemente de los vehículos de representación oficial se adscribirán a cada Departamento un cierto número de coches de servicio de carácter exclusivamente oficial, en número proporcionado a las necesidades de cada Departamento, y que se fijará mediante igual requisito que el establecido para los coches de representación.

No se considerarán como «coches de servicio» los vehículos adscritos a las plantillas de cuerpos y servicios dependientes de los Ministerios de Gobernación, Ejército, Marina o Aire, que precisen de ellos para el buen desempeño de las funciones que les están encomendadas. Estos coches se llamarán de «dotación».

Artículo sexto.—Los coches de servicio de todos los Ministerios estarán pintados de color gris, con el rótulo «Servicio Oficial» estampado con letras de cinco centímetros de altura en sus portezuelas y parabrisas y no podrá utilizarse para otros cometidos que los oficiales,

cuando sean absolutamente necesarios para el cumplimiento de un acto o una misión oficial, no estando, por tanto, adscritos a persona o cargo alguno.

Igualmente los coches de «dotación» pintados también de color gris, llevarán visibles en sus puertas y parabrisas el emblema del Arma, Cuerpo o Servicio de cuya plantilla formen parte y el rótulo en letras de las dimensiones antes indicadas, del nombre o número de la unidad y clase de esta.

Artículo séptimo.—En cada Departamento Ministerial o Centro se designará la persona u organismo encargada del Servicio, directamente responsable de las infracciones que se cometan en el cumplimiento de estas normas. Dicha persona u organismo interesará del Parque Móvil de Ministerios Civiles o Ministerio de Hacienda de los talonarios de vales para los automóviles de representación o servicio que tengan autorizados.

Artículo octavo.—A los vehículos de los Ejércitos de Tierra y Mar se les aplicará, respectivamente, lo dispuesto en la Orden de 15 de noviembre último sobre utilización del material automóvil del Ejército y de 7 de diciembre sobre organización del servicio de transporte del Ministerio de Marina. Las citadas disposiciones podrán ser

anuladas o modificadas si las circunstancias o las enseñanzas que se dedujeran de su aplicación así lo aconsejasen.

Artículo noveno.—Los vehículos particulares de carácter industrial, líneas de transporte y taxímetros dispondrán mensualmente de un cupo de gasolina en relación con la potencia del motor y servicio que realicen.

Por vehículos de carácter industrial se entenderán únicamente aquellos camiones, camionetas y vehículos acondicionados para el transporte de doce o más personas, que se consideren por las Jefaturas de Industria absolutamente necesarios para la buena gestión y marcha de las mismas, así como para el desarrollo del comercio o de cualquier empresa que contribuya al incremento de la riqueza nacional. La concesión de la documentación que lo acredite se hará a petición del Director o gerente de la empresa o del particular, mediante declaración jurada acompañada de la documentación que para el caso se juzgue necesario aportar por las referidas Jefatura de Industria.

A los efectos de este artículo, se considerarán también como vehículos de carácter industrial los coches ligeros propiedad de médicos que tengan reconocido el beneficio de excepción en la

La máxima garantía en la reparación de aparatos  
RADIO — CINE SONORO — ELECTRO MEDICINA etc.

Únicamente en el

**LABORATORIO ELECTRO TECNICO DAMIANS**

Costa y Llobera. 15 y Gilabert de Centellas, 42

Junto Almacenes Alzamora

**Calcetería**  
**Mallorquina, S. A.**  
PALMA DE MALLORCA



Fábricas de medio cristal y vidrio hueco

ESPECIALIDAD EN FRASQUERIA Y BOTELLERIA GARRAFONES

Instalaciones completas de Laboratorios y Farmacias

**Establecimientos y Vidrierías LLOFRIU**

Sociedad anónima Casa fundada en el año 1860

**FRAMA**  
PALMA DE MALLORCA  
MARCA REGISTRADA

**FABRICA DE CAIZADOS Y CURTIDOS**  
COSIDO GOODYEAR

**Francisco Massanet**  
Fábrica, 2 - Teléfono n.º 1212

Apartado Correos n.º 11 Dción. Teleg. «FRAMA»  
PALMA DE MALLORCA (Balears)

# La restricción de la Gasolina

patente nacional, siempre que ostenten en lugar visible del coche y en la forma reglamentaria la referida condición.

Para la fijación de cupos y para obtener de las Jefaturas de Industria la tarjeta de aprovisionamiento mediante la cual las Agencias de C.A.M.P.S.A. facilitarán a sus poseedores los vales a precio corriente, presentarán los interesados en las jefaturas de Industria la oportuna declaración exponiendo las razones en que fundan la necesidad de que el vehículo circule y detallando las características del motor, carrocería y servicio, con arreglo a cuyos datos las Jefaturas de Industria fijarán el cupo mensual de gasolina. En las líneas de transporte de viajeros o mercancías se indicará por los interesados el número de coches de reserva. En los taxímetros para la evaluación del cupo mensual sólo se tendrá en cuenta el recorrido dentro de las poblaciones.

Los industriales que necesiten el empleo de gasolina para su industria, deberán igualmente solicitar, por medio de declaraciones, de las Jefaturas de Industria la tarjeta de aprovisionamiento, en la que se fije el cupo mensual que de este producto necesiten.

De la falsedad en las declaraciones serán responsables las empresas o entidades que las extiendan.

Artículo décimo.— Los propietarios de tractores agrícolas, grupo moto-bomba y demás motores movidos por gasolina y destinados a servicios agrícolas deberán igualmente proveerse de las oportunas tarjetas de aprovisionamiento por medio de declaraciones juradas presentadas en las oficinas provinciales del Servicio Agronómico, quienes fijarán los cupos, teniendo en cuenta la potencia de los motores y servicios en que se utilicen.

Artículo undécimo.— Las embarcaciones a motor, canoas, gasolineras, etc., dedicadas a servicios industriales serán también sometidas al régimen de cupo mensual que se fijará para cada uno, en razón de su empleo y potencia de motor, por las Comandancias de Marina, las que facilitarán a los interesados las correspondientes tarjetas de aprovisionamiento.

Artículo duodécimo.— Los consumidores comprendidos en los tres artículos anteriores abonarán la gasolina que tengan asignada como cupo en las tarjetas de aprovisionamiento al precio corriente y mediante entrega de vales. La extracción de mayor cantidad que el cupo asignado la satisfarán en metálico al precio corriente aumentado con el impuesto de restricción que se crea por la Ley de esta misma fecha.

Artículo decimotercero.— Los vehículos de propiedad particular sin carácter industrial que satisfagan Patente Nacional de las clases A. y D., así como las embarcaciones o naves de recreo, abonarán toda la gasolina que consuman en metálico al precio corriente, aumentado con el impuesto de restricción.

Artículo decimocuarto.— La distribución y entrega de los talonarios de vales de autorización de compra a los poseedores de tarjeta de aprovisionamiento

de gasolina al precio corriente, será efectuada en las Agencias de C. A. M. P. S. A., previa presentación de la mencionada tarjeta y pago en metálico de los vales.

La primera vez serán entregados, a los interesados que así lo deseen, los talonarios de vales de autorización de compra correspondiente a dos meses, debiendo en el transcurso del segundo mes recoger los talonarios correspondientes al tercer mes, y así sucesivamente.

Artículo decimoquinto.— Los suministros de gasolina para los vehículos oficiales de los Ministerios civiles y de los tres militares, se hará exclusivamente en surtidores fijos, designados previamente para ello, siendo distintos los que lo hagan a los primeros, de los asignados a los otros tres.

Artículo decimosexto.— Las representaciones de países extranjeros deberán solicitar directamente, por medio de declaraciones, las tarjetas para los vehículos que tengan a su servicio, indicando características de los mismos y personas a quienes prestan servicio. Estos vehículos utilizarán los talonarios de vales, previo pago, suministrados por C. A. M. P. S. A., pero satisfaciendo su importe en divisas extranjeras y en la cuantía y condiciones de reciprocidad que nuestros Representantes en el extranjero disfruten.

Artículo decimoséptimo.— Los súbditos extranjeros propietarios de vehículos de matrícula también extranjera que quisieran viajar por territorio nacional, obtendrán, a su paso por la frontera, en las Delegaciones que en ella habrán de establecer la C. A. M. P. S. A., tarjeta de aprovisionamiento y vales de autorización de compras por la cantidad de esencia que calculen pudieran necesitar en su recorrido, abonándolos en el acto y debiendo hacerlo en moneda extranjera de uso frecuente al cambio oficial. Dichos vales los entregarán en los surtidores a

cambio de la gasolina que adquirieran. En las Delegaciones provinciales de la C.A.M.P.S.A. podrá renovar los citados vales, si hubieran consumido los extraídos al pasar la frontera, debiendo hacerlo también en moneda extranjera. Por moneda extranjera de uso frecuente se entenderá la que designe el Instituto Español de Moneda Extranjera.

Artículo decimoctavo.— Los Ayuntamientos y Diputaciones someterán a la aprobación del Ministerio de la Gobernación propuesta de vehículos de representación, servicio o dotación que tuvieran necesidad de utilizar en sus atenciones y necesidades. Dicho Ministerio, ajustándose a cuanto este Decreto establece respecto a las tres clases de vehículos, señalará la plantilla de cada Organismo e interesará del de Hacienda la extensión de las tarjetas de aprovisionamiento y vales de adquisición de gasolina.

Artículo decimonoveno.— Se autoriza a la Presidencia del Gobierno y a los Ministerios correspondientes para dictar las disposiciones necesarias al desarrollo de este Decreto.

Disposición transitoria.— El presente Decreto deberá estar plenamente aplicado el primero de julio próximo. Entre tanto se adoptan las pertinentes medidas ejecutivas, el régimen de ventas continuará como al presente, pero desde el día catorce de mayo actual todos los consumidores no oficiales satisfarán el impuesto de restricción creado por la Ley de esta fecha.

A partir del primero de julio de mil novecientos cuarenta, los consumidores no oficiales sometidos a este Decreto. Desde el catorce de mayo de creto a régimen de cupo mensual dejarán de satisfacer el impuesto de restricción. Durante los meses de junio a diciembre próximo, ambos inclusive, los consumidores no oficiales sometidos a régimen de cupo mensual, adquirirán los vales representativos de dicho cupo con descuento de treinta y cuatro

céntimos por litro, en compensación de lo dispuesto en el párrafo anterior y entendiéndose al efecto de las relaciones entre el Estado y la C. A. M. P. S. A., que dicho descuento de treinta y cuatro céntimos por litro recae sobre el impuesto ordinario establecido por las Leyes de diecisiete de marzo de mil novecientos treinta y dos y veinticinco de mayo de mil novecientos treinta y nueve.

El período transitorio para el consumo de gasolina de los «taxímetros» se regulará por lo dispuesto en el presente párrafo. El primero de junio próximo deberán estar fijados los cupos de consumo de los «taxímetros» y expedidas las correspondientes tarjetas de aprovisionamiento, con el fin de que pueda aplicarse

se cuanto se dispone en los artículos noventa y duodécimo de este Decreto. Desde el catorce de mayo corriente hasta el primero de junio próximo, los «taxistas» abonarán el impuesto de restricción. Durante los meses de junio y julio próximos, los vales de adquisición de gasolina que obtengan los «taxistas» sobre las tarjetas de aprovisionamiento, se liquidarán con descuento del impuesto ordinario de treinta y cuatro céntimos litro. Durante el mes de agosto próximo el descuento se operará sobre la mitad de los vales.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a trece de Mayo de mil novecientos cuarenta.

FRANCISCO FRANCO

## Importante modificación con el fin de ayudar a los industriales modestos

El «Boletín Oficial del Estado» ha publicado el siguiente Decreto de la Presidencia del Gobierno, modificando el artículo 14 del Decreto de 13 del corriente sobre restricciones en el consumo de gasolina y sus derivados:

«Es propósito de amparar y favorecer las industrias que utilizan los motores de explosión que se refleja en el Decreto de trece del corriente sobre restricciones en el consumo de gasolinas y sus mezclas, requiere un complemento, sin el cual ese propósito no se lograría en aquellos industriales modestos que son precisamente los más necesitados de ese amparo, ya que generalmente carecerán del capital necesario para poder adelantar el importe de un mes del suministro de referido carburante.

En su virtud, y en evitación de los daños que de ello pudieran derivarse,

DISPONGO

Artículo único.— El artículo catorce del Decreto de trece del corriente mes, queda modificado en la siguiente forma: «La distribución y entrega de los talonarios de vales de autorización de compra a los poseedores de tarjeta de aprovisionamiento al precio corriente, será efectuada por las Agencias de C.A.M.P.S.A. A previa presentación de la mencionada tarjeta, abonándose el importe en metálico en los surtidores al propio tiempo que se entregan los vales de aprovisionamiento correspondiente.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en El Pardo a diecinueve de Mayo de mil novecientos cuarenta.

FRANCISCO FRANCO

Use Gasolado para hombres y niños

FABRICANTE: Tassán

### Vendedores Autorizados

|                   |                     |             |                     |
|-------------------|---------------------|-------------|---------------------|
| ALCUDIA           | Bernardo Aguiló     | MONTUIRI    | Antonia Martorell   |
| ANDRAITX          | Matías Alemañy      | PALMA       | Homabeque, 52       |
| Andraitx (Puerto) | Jaime Vera          | PETRA       | Gaspar Bonnin       |
| CAMPOS DEL P.     | Lorenzo Bujosa Reus | POLLENSA    | Jaime Seguí Beltrán |
| CAPDEPERA         | Mateo Melis         | PORRERAS    | José Miró           |
| FELANITX          | Antonio Barceló     | PUEBLA, LA  | Andrés Puigserver   |
|                   | José Covas          | SALINAS     | Guillermo Juan      |
| IBIZA             | Francisca Nadal     | SANTA MARIA | Guillermo Vidal     |
| INCA              | Juan Pujadas Fiol   | SANTANY     | Martín Santandreu   |
| LLUCHMAYOR        | Clemente Garau      | SOLLER      | Jerónimo Ripoll     |
| MANACOR           | Rafael Santandreu   | SINEU       | Vda. de G. Alcover  |
| MURÓ              | José Perelló Teclas | VALLDEMOSA  | Margarita Juan      |



## De la intemperancia

Es propia de hombres torpes, de escasa figura espiritual, pretender afirmar la razón con procedimientos poco nobles, con los recursos elementales de los puños enhiestos, de las voces airadas o de las amenazas toscas.

Cuando se pretende imponer la razón con procedimientos tremebundos, es que no se tiene razón. Pero la intemperancia, es decir, la falta de ponderación y de justa medida, es la que suele determinar las acciones de no pocos hombres, habituados a dar en el exceso de convertir las arbitrariedades y humores temperamentales en norma de conducta para los demás.

El intemperante pretende tener razón siempre, incluso cuando comete ineptias, y trata a los demás con despejada suficiencia. El intemperante, en el fondo, es un resentido, de clausura mental acertada. Es inmisericorde y voluntarioso. No conoce más normas que las de su idiosincrasia, complicada no pocas veces con ciertas alteraciones biliaris. Como es incapaz de generosidad, vive de restar

alegrías y de producir desequilibrios. Para ello apela al gesto incivil, a la palabra detonante, a la fulminación de cóleras.

El intemperante desconoce la educación y las normas de urbanidad. Tiene el don de ser inoportuno. Cuando habla, desentona y produce sonidos agrios. Cuando actúa, tropieza y choca donde todo es llano y hacedero. La normalidad de los demás le descompone. Mira con mirada oblicua, porque desconoce la rectitud y la claridad.

El intemperante es torvo e urbano. Está incapacitado para la vida civil, porque su presencia provoca discordias y produce destemplanza. A su lado crecen el malestar y el descontento, porque tienen el arte de hacer antipática y dura la convivencia humana.

Al intemperante hay que perdonarle hasta el hecho de su presencia, que es un agravio; pero él no sabe perdonar ni comprender. Como no sabe tampoco escuchar, porque suele ser grosero. Se reviste de una falsa austeridad para descargar las sacudidas nerviosas de su intemperancia. No tiene más norma que las exigencias de su

temperamento. Para él la humanidad es un rebaño sometido al latigazo de su voz o a la conminación de sus puños agresivos.

Cuando se reviste de pseudo-zelo es el intemperante doblemente nocivo. Entonces se convierte en una maquinaria de desaciertos. Actúa como una fuerza cósmica, e impelido por las acometidas de su orgullo—porque el intemperante es orgulloso y necio—, comete los más notables desafueros.

Y es que el intemperante parte de una concepción de la vida, de los hombres y de la moral, condicionada por la exigencia fisiológica de su tempera-

mento o por la estrechez de su cuadratura mental. Es que experimenta la malsana satisfacción de complicar situaciones, golpear cabezas y proferir cosas torpes. No perdona ocasión de herir. No sabe adaptarse a nada ni a nadie; pero exige que todos se adapten a sus designios.

El intemperante suele ser ruín de alma, de palabra ácida, de corazón ocluido. La destemplanza y la detonación son su recurso habitual. Deforma las cosas y la vida, porque la vida y las cosas no tienen para él otro valor que el que las confiere la mudanza de sus humores embravecidos.

El intemperante ha nacido para hacer intolerable la vida a los demás. En la vida privada es el perturbador de la convivencia; en la vida pública tratará de imponer su estilo lugareño y cerril con el desentono de su voz.

Pero el estilo de la España nueva, que trata de erigirse sobre virtudes y sacrificios, no debe consentir intemperancias, desentonos ni afeidades. Ni tolerar que el intemperante imponga la destemplanza de su estilo de baja calidad.

P. FELIX GARCIA

## Servicio de Administración

### AVISO

Se advierte a todos los proveedores de esta C. N. S. que las facturas para el cobro de efectos suministros o trabajos prestados, deberán presentarse en este Departamento el último día del mes en que se haya verificado el suministro o prestación de trabajo. En caso contrario, quedarán a resultas con pago de ferido.

## REPORTAJES

### NUESTRAS INDUSTRIAS

Con éste improvisado artículo daremos comienzo a una serie de ellos para dar a conocer,—no solamente a la Isla—sinó a España entera la importancia tanto comercial como industrial de nuestra «roqueta» nombre cariñoso que los indígenas damos a la Isla; Perla del Mediterráneo; los demás ¡Mallorca!

Al azar escogimos el negocio a reseñar y cupo la suerte al infatigable luchador D. Oceano Andrés. Decimos «infatigable luchador» no por capricho sino por realidad patente dada la circunstancia de explotar dicho señor una industria dura, harto difícil.

Sabido es de todos, es la producción del caucho en nuestro país, y como han de desarrollarse las industrias que giran alrededor de él.

Una de éstas es la de Don Oceano Andrés dedicada solo y exclusivamente al recauchutado de neumáticos para automóviles, denominada «Talleres Vulcano». Estos talleres—que más bien podríamos llamar «Clínica del Neumático»—por las diferentes operaciones que en ellos se realizan, por su escasez y lo imperiosa necesidad de rodar, tienen la virtud de dejar cualquier cubierta, cuya enfermedad no sea incurable, mejor dicho, que pueda resistir la operación de recauchutaje, en casi el mismo estado que cuando sale de fábrica; o sea el mismo efecto que se produce en el género humano cuando un ser contrae una enfermedad que necesita la urgente necesidad del cirujano y entra en la sala de operaciones moribundo y al cabo de pocos días sale curado y resistente hasta que el desgaste de los años o de la vida que el se dé le haga caer y someterse de nuevo a otra intervención.

Claro está que la vida de uno

u otro depende de las manos del operador y de la calidad de los ingredientes que se apliquen en la cura.

En el aspecto Industrial es sobradamente conocida la mano operadora del Sr. Andrés y de cuantos le secundan. Los neumáticos que a él se envían y acepta para su arreglo salen de

servicios sean indispensables a todo propietario de automóvil que quiera llevarle bien «calzado», evitando con ello el desagradable accidente del reventón que en el mejor de los casos suele costar algunos centenares de pesetas.

Al visitar nuestro redactor comercial a dicho señor para pe-

propagan sin descanso».

No contento el redactor con tal contestación aprovechando la llegada de un cliente se dirigió a los operarios del taller y les hizo esta y otras preguntas, contestando todos—cual si fuera una consigna—poco más o menos que su jefe, añadiendo lo satisfachisimos que están de



sus talleres como nuevos y con la garantía de un recorrido bastante superior al que él asigna, sin temor al accidente—causa de su trabajo—casi siempre de malas consecuencias.

Sus conocimientos técnicos en esta especialidad y el estar abastecido de géneros de primerísima calidad le han hecho que sus

dirle la autorización de la publicación de las presentes líneas le hizo varias preguntas encaminadas a la técnica que emplea en su perfecto trabajo pero tropezó con la sencillez y franca llaneza del Sr. Andrés y solo pudo arrancarle «quien mejor puede contestarle son mis clientes que saben de él prácticamente y me

pertenecer a «Talleres Vulcano» no solamente por la deferencia y la confianza que les tiene su jefe, que aparte de la dirección del trabajo a realizar no se inmiscuye en él ni les tasa tiempo aunque sí les exige conciencia, sino por los parabienes que reciben de la clientela.

Ante tan rotundas manifesta-

ciones, nuestro redactor, aproximóse al grupo formado por Don Oceano Andrés y el cliente que entró, despidiéndose de ambos, momento que aprovechó el señor Andrés para demostrar—una vez más—su trabajo, presentando a nuestro redactor al dicho cliente llamado D. Baltasar Solivellas, vecino de Sineu, el que con palabra franca elogió sin reservas los diferentes trabajos que le habían hecho en cuatro neumáticos, dos de medidas 32 x 6 y otros dos de 34 x 7, los cuales no solamente han recorrido los 15.000 kilómetros con que «Talleres Vulcano» garantiza los recauchutados que realiza, sino que los han sobrepasado en demasía, especialmente los de 34 x 7 que llevan recorridos más de 30.000 kilómetros.

Dada esta espontánea manifestación y los antecedentes que de «Talleres Vulcano» nosotros teníamos no es de extrañar que el cuerpo de Aviación, la C.A.M.P.S.A. y Compañía de Tranvías sean incondicionales clientes de dichos talleres.

Para terminar solo nos cabe añadir que los «Talleres Vulcano» están instalados con maquinaria modernísima y adaptada a todos los tamaños de neumáticos. Los trabajos se realizan con la más escrupulosa conciencia por ser sabedores tanto obreros como patronos de la responsabilidad que contraen al no hacerlo bien. Lo efectúan en la más alegre camaradería y de ahí nace la confianza del cliente y la garantía que el Sr. Andrés da a todo cuanto sale de su casa.

Industrias así hacen patria y quisiéramos que éstas líneas encontrasen eco en las demás Industrias de la Isla para bien de todos.

Palma, Mayo 1940.—El Reportero C.