







Crónica de Nueva York

## La falta de acero y carbón agrava en Suramérica el problema del transporte

(Servicio especial de crónicas «Efe»-United Press. Prohibida la reproducción.)

NUEVA YORK.—Uno de los más serios problemas que se presentan actualmente ante los republicanos suramericanos sin distinción, es el del transporte. Todos ellos necesitan vehículos de todas clases, pero especialmente material rodante ferroviario para dar permanencia a sus nuevas industrias y eficacia y posibilidad a sus planes de industrialización futura. Ninguna, o casi ninguna de ellas, tiene industria capaz de construir ese material por sus propios medios, por lo que se ven obligados a importarlo de los Estados Unidos.

La gravedad del problema reside en que los Estados Unidos no pueden atender tampoco sus pedidos de compra, porque, a causa de la escasez de materias básicas, han restringido su producción al 77 por 100 de su máxima capacidad.

Según datos fidedignos facilitados por los organismos oficiales de la industria, la capacidad máxima de producción de vagones es, en tiempos normales, de catorce mil mensuales, excluyendo de esta cifra los vagones construidos por las grandes empresas para sus actividades particulares.

El primero de febrero, las compañías constructoras habían recibido pedidos por un total de 54.600 vagones. Otros 21.000 más habían sido solicitados de los talleres particulares de otras empresas. Con un lápiz basta para, mediante una simple operación aritmética, calcular el tiempo que tardarán en ser atendidas las demandas si la producción sigue a su lento ritmo actual.

Son varios los motivos que justifican esta producción restringida, pero el principal es la escasez de acero, hierro y maderas, materiales básicos en la construcción de vagones. Felto, presidente de la «American Railway Institute», ha manifestado que durante el año 1946 la industria recibió tan sólo 48.000 toneladas de acero mensuales; de hierro recibió también cantidades insuficientes para sus necesidades.

¿Por qué escasea tanto el hierro y el acero? Por varias razones, todas las cuales tienen un origen común en la guerra. Durante cuatro años, toda la producción ha estado dedicada a ganar la guerra. Terminado el conflicto, todas las industrias del país necesitaron grandes cantidades de hierro y acero para transformar sus fábricas y reconstruir las instalaciones para una producción de paz que, por falta de uso, se encuentran en deficiente estado. Al mismo tiempo, los obreros, que con el único fin de ganar la guerra habían abandonado el derecho a la huelga, volvieron a la lucha reanudando sus conflictos laborales, que afectaron grandemente a la producción general del país y a las del carbón y el acero, precisamente, en mayor escala que a ninguna otra.

Naturalmente, las líneas ferroviarias nacionales solicitan prioridad para sus pedidos. Los miembros del Congreso de Washington, políticos antes que comerciantes, accedieron a sus peticiones, y los primeros vagones que surgieron de la industria ferroviaria de paz empezaron a correr sobre vías norteamericanas. Incluso se llegó a una investigación por el Senado para comprobar era cierta la denuncia de que la exportación de vagones estaba dificultando la normalidad del servicio ferroviario interior.

Abastecido ya el mercado interior, se atiende, aunque en pequeñas proporciones, a la demanda exterior. Según el Railway Institute, de 31.000 vagones construidos el año pasado 17.000 fueron exportados de ellos más de ocho mil a México y Suramérica. Francia fué de país extranjero que recibió mayor número, cinco mil, con la recomendación favorable del Departamento de Guerra y Estado. Durante todo el año, la demanda extranjera se ha mantenido muy alta. Entre los países iberoamericanos, la Argentina ha sido la que mayor pedido ha hecho, llegando a un total de mil vagones, cuya entrega fué hecha en febrero y noviembre. Pese al tiempo transcurrido, es tal la inseguridad y lentitud de la producción que aún no ha sido posible fijar fecha para su entrega.

El precio de la hora de riego de 54 pesetas a 35. Los lotes establecidos tienen una superficie media de ocho hanegadas de terreno de regadío, cuyo precio de adquisición, comprendido entre 800 y 1.000 pesetas por hanegada, es lo suficiente bajo para permitir a los colonos que puedan en un plazo muy breve pasar a ser propietarios. Con la compra de las fincas San Antonio, Pla del Pou y Granja Maroder.

IMPORTANCIA DE LA OBRA

VALENCIA, 25.—El acto celebró esta mañana con asistencia del ministro de Agricultura, don Carlos Rein, tiene una doble significación y con él se pone término a dos problemas sociales agrarios que existían en la provincia. Con la compra de la masía Casablanca, pasan de arrendatarios a propietarios doscientos cincuenta y nueve vecinos de Puebla de Vallbona, hecho que ha podido ser realizado gracias a la Ley de Parcelación, que autoriza al Instituto a efectuar estas compras, reintegrando los parceleros al Estado el importe de sus parcelas en un plazo de veinticinco años, con un desembolso anual igual o inferior a la renta que abonaban. Además, el Instituto ha realizado en esta finca importantes mejoras, aumentando el caudal de agua de sus pozos no solamente en favor de los parceleros, sino de los numerosos vecinos de Puebla de Vallbona. Esta finca se adquirió en 1944, cuando el problema de suministros de agua en los pozos era agobiante, y en el período transcurrido desde su compra hasta la fecha se ha llegado a una parcelación racional que ha aumentado el caudal de los pozos de tres mil litros de agua por minuto a ocho mil, y se ha reduci-

REUNION DE GANADEROS

MADRID, 25.—A fin de estudiar las orientaciones de la próxima campaña lanera, se ha reunido en el Sindicato de Ganadería una Junta de ganaderos. Fueron expuestos distintos puntos de vista, que han de permitir al Sindicato la redacción de un plan regulador que será elevado al Gobierno con una visión completa del problema y de todas sus proyecciones. Se pretende armonizar no sólo los intereses ganaderos, sino los de las restantes ramas económicas que intervienen en este ciclo de producción lanera. El próximo día seis volverá a reunirse la Junta para terminar la redacción de tan importantes conclusiones.

## Bevin declara en los Comunes el fracaso del mandato en Palestina

Señaló que la presión norteamericana sobre inmigración judía evitó quizá el acuerdo

LONDRES, 25.—El secretario del Foreign Office británico, Bevin, ha declarado en la Cámara de los Comunes que el mandato británico en Palestina admite la inmigración de judíos, pero también prescribe la protección de los derechos y prerrogativas de los árabes. Agregó que la cuestión quedó planteada así: «¿Puede Inglaterra cumplir esta misión sin provocar un conflicto? «Los acontecimientos de los últimos años —dijo Bevin— han demostrado que Inglaterra no puede cumplir esa misión en tales circunstancias y condiciones».

El secretario del Foreign Office, que hablaba al comenzar el debate pedido por la oposición al anunciar la decisión del Gobierno de trasladar el caso de Palestina a la ONU, manifestó también que el problema es enojoso y muy complicado y que no se puede negar que el mandato contiene promesas contradictorias, entre ellas, la de un hogar nacional a los judíos y la de proteger los indiscutibles derechos de los árabes. Estas promesas equivalen a abrir las puertas de Palestina a todos los

judíos sin hogar, a costa de los intereses árabes. Puso de relieve Bevin que la ONU no deberá decidir ya acerca de la creación del hogar judío en cuestión, sino en relación con la fundación de Estados árabes y judíos en Palestina o con la declaración de independencia del país con un solo Gobierno integrado por elementos de las dos razas. «Esta cuestión tiene que ser resuelta —continuó Bevin—, e Inglaterra, como potencia mandataria, no puede tomar una decisión unilateral. Deseo un acuerdo, Palestina es uno de los puntos más importantes del Oriente Medio. Si estalla en él un conflicto, las dificultades provocadas serían inmensas».

Continuó diciendo que las peticiones del presidente Truman —el bien no pronunció el nombre de éste— de inmediata admisión en Palestina de 100.000 judíos, han significado un obstáculo en los esfuerzos de Gran Bretaña por resolver el problema. Gran Bretaña hubiera podido, según Bevin, haber aumentado la cifra de 1.500 inmigrantes e incluso haber hecho más si la oía

de odio que rodea al problema de la inmigración no hubiese aumentado como consecuencia de la presión ejercida para la admisión inmediata de 100.000 israelitas.

«No deseo crear ninguna sensación de malestar en los Estados Unidos —añadió el secretario del Foreign Office—, pues siempre hice todo lo que pude para fomentar las mejores relaciones posibles con ellos, igual que con otros países. Pero me hubiera agradado que hubiesen tenido en cuenta el hecho de que la Gran Bretaña era la potencia mandataria y la que tenía la responsabilidad. Si sólo hubiese aguardado a preguntarnos qué estábamos haciendo, hubiéramos informado al Gobierno de Washington. Pero, en vez de hacer esto, Norteamérica envió a Earl Harrison a su zona de ocupación en Alemania y recogió la información que deseaba. Se hizo público un documento basado en tales informes, y debo decir que destruyó por completo la buena disposición que el secretario de Colonias y yo estábamos a punto de conseguir de los Estados árabes. Todos los progresos realizados hasta entonces se perdieron».

Manifestó seguidamente Bevin que el Gobierno inglés, se da perfecta cuenta de que es necesario tener presente los intereses norteamericanos y que, de acuerdo con este punto de vista, invitó a Estados Unidos a que formase con Inglaterra una Comisión de Investigación. Finalmente dijo que el proyecto presentado por la Comisión fué rechazado por Inglaterra y por los Estados Unidos que, únicamente, se mostraron dispuestos a que la inmigración de los judíos a Palestina fuera de cien mil personas.—(Efe).

Crónica de la Antártida

## La expedición Byrd hace importantes descubrimientos para las investigaciones científicas

Servicio especial de crónicas «Efe»-United Press. (Prohibida la reproducción.)

LITTLE AMERICA, 25.—Ya ha sido bautizada la nueva zona recientemente descubierta en la Antártida por un grupo de aviadores de la expedición Byrd. Se llamará de ahora en adelante «Oasis de Bunge». Oasis, por tratarse de una zona de terreno totalmente aislada en el seno de una gran región de hielos y nieve; de Bunge, en memoria y honor de David Bunge, que fué el primer miembro de la tripulación del hidroavión que la descubrió, que señaló su existencia.

Byrd ha hecho manifestaciones sobre la tierra descubierta que ofrecen nuevos detalles sobre su constitución y riqueza. Según se desprende de sus palabras, la nueva zona será una de las regiones más interesantes del mundo para la investigación científica. Se cree que la región descubierta fué ocupada antiguamente por un glaciar, semejante al de Taylor, que posteriormente se extinguió. El de Taylor se encuentra a unos 2.100 kilómetros al Noroeste de la zona de lagos últimamente descubierta. La afirmación de Byrd destacando la trascendencia científica del descubrimiento, se basa en la esperanza de que en la nueva zona se puedan encontrar fosiles para muestras quizá de una posible vida anterior. Desde el punto de vista económico, se tiene la creencia de que contendrá grandes cantidades de carbón y, sin duda, numerosa riqueza mineral. La región de los lagos, cercana a la costa de «Queen Mary», ha sido descrita como una zona casi regularmente circular, con tres grandes lagos en su superficie e innumerables más pequeños, llenos de agua mucho más caliente que la del Océano, y con abundantes montañas heladas.

Una de las curiosidades más atractivas es la diferente coloración de las aguas. Una película en colores obtenida desde el aire ofrecerá uno de los más golosos placeres para la vista. Las aguas de los lagos tienen una diversa coloración, que varía entre el azul pálido y el azul fuerte, marrón y rojo. En las islas que esmalta los tres grandes lagos se han visto

grandes manchas oscuras que se cree son vetas de mineral.

Uno de los pilotos ha informado que vio algunos montículos en la zona llamada «Oasis de Bunge» que semejan ser volcanes.

Se ha tratado por diversos medios de justificar los fenómenos observados por los aviadores en las tierras descubiertas. Byrd justifica su afirmación de abundancia de carbón por el hecho de que a unos cuatrocientos kilómetros de la zona descubierta se ha encontrado carbón. Es muy posible, pues, que las manchas negras observadas por los exploradores áereos serán vetas de carbón, continuación de aquellas cuya existencia en los alrededores ya se conocen.

Las algas y otros microorganismos que se encuentran en las aguas de aquellos lagos son probablemente la causa de los extraños colores observados.

Si la zona es efectivamente un glaciar extinguido, como han opinado los consejeros científicos de Byrd, el calor, que hace que las aguas no se hielen, procede de las rocas de ambos lagos que, calentadas durante las veinticuatro horas del día en los meses de verano, almacenan calor y lo irradian y devuelven durante los meses de invierno. Este calor se transmite a las aguas, manteniéndolas en estado líquido y conservándolas a una temperatura superior a la normal de las del Océano.

El origen de la zona descubierta ha dado lugar a interesantes debates de los científicos de la expedición. Descartadas diversas hipótesis, han quedado en pie dos solamente: o se trata de un glaciar extinguido o de una región volcánica.

Se comprende en este último caso que los volcanes que se supone sean los montículos observados por los pilotos en el «Oasis de Bunge», no provocaron la niebla acostumbrada. Podría también ser una red volcánica con calor insuficiente para producir la niebla. De todos modos, la opinión más extendida es la de que se trata de un glaciar extinguido. Existen nueve probabilidades contra una de que ésta sea la realidad.

## La expedición Byrd abandona Little América

### Grave riesgo del «Monte Olympus» al encontrarse con un inmenso «iceberg»

A BORDO DEL ROMPEHIELOS «W. IEOANE», 25.—Desde este barco rompehielos ha sido lanzado el siguiente mensaje: «Hemos abandonado Little América—zona helada y desértica—en la que aún ondea el pabellón norteamericano a esta hora del amanecer, y navegamos hacia el Norte, de regreso, sobre un mar de hielo. A las once de la noche, las sirenas de este rompehielos lanzaron tres potentes avisos y el buque cargó a las 11:25 llevando a bordo 197 hombres que por espacio de 39 días han cooperado en las tareas de exploración en Little América. Veinticinco minutos antes de la medianoche, enfiláramos la angosta entrada de la bahía de Gales—y penetramos en la región marítima cubierta de niebla, dejando atrás las tiendas de campaña de Little América, que no tardaron en desaparecer a nuestra vista. Desde el sábado, en que a la llegada del contralmirante Richard Crutten, en Burton Island, se dispuso abandonar la base, los cinco días antes de los señalados, para evitar quedar cercados por los glaciares, todos han trabajado activamente para acelerar la marcha. Al partir se puso en la puerta de la tienda un letrero que dice: «Este es un lugar de paz que no debe ser objeto de saqueo. Si atendéis mi ruego, bien venidos».—(Efe).

A BORDO DEL «MONTE OLYMPUS», 25.—El «Monte Olympus», buque principal de la expedición, del almirante Byrd a la Antártida, ha estado a punto de sufrir un gra-

ve percance al encontrarse frente a un enorme «iceberg» que surgió repentinamente de entre la niebla que rodeaba al navío. El buque se encontró con la masa de hielo cuando se dirigía hacia la barrera de hielos de la Antártida, y gracias a una habilísima y rápida maniobra pudo esquivar al inmenso témpano de hielo.

A bordo han comunicado que el «crader» no avisó la presencia del «iceberg», que surgió inesperadamente, porque durante un breve período se habían cerrado los computadores eléctricos del «crader».

El «Monte Olympus» está reconociendo el borde septentrional de la barrera de hielos, marchando en dirección Oeste tras de comprobar que dicha barrera se encuentra a 120 millas al Sur de la isla de Sooty, No se han recibido noticias del rompehielos «Burton Island» que se dirigía hacia el Norte con 197 hombres a bordo que han pasado cinco semanas y cuatro días en Little América.—(Efe).

### SALVA A LOS ONCE AVIADORES AISLADOS

SPRINGFIELD (Massachusetts), 25.—Los once aviadores que estuvieron extraviados por espacio de tres días en la estepa helada y desértica del Ártico, se dirigen a esta ciudad en aeroplano dirigido por un joven piloto de veintidós años de edad que ha intervenido en su rescate, el teniente Robert Caynar. Ninguno de los salvados se encuentra herido.—(Efe).

## Alborotada sesión en el proceso Mateotti

### Continúa la vista de la causa contra el mariscal Kesselring

ROMA, 25.—Después de la interrupción motivada por la enfermedad del juez, se ha reanudado la vista del proceso contra los presuntos culpables o cómplices de la muerte de Mateotti. El coronel Pietro Butroni, exayudante de campo del general Emilio de Bono, ha negado que éste ordenase el asesinato de Mateotti. La sesión fué muy agitada, pero por razones de índole secundaria se promovió un gran alboroto que estuvo a punto de degenerar en tumulto, viéndose el presidente forzado a suspender la vista.

### LA VISTA CONTRA KESSELRING

VENECIA, 25.—Ha continuado la vista del proceso contra el mariscal Kesselring, comandante en jefe durante la pasada guerra de las fuerzas alemanas que combatieron en el frente italiano y Sur de Francia. El ministerio fiscal presentó como documento acusatorio la declaración jurada de un recluta de Alsacia, de 20 años de edad, cuyo nombre no se ha revelado, y en la que se dice que perteneció a una unidad de combate que participó en el fusilamiento de 800 italianos en 48 horas para acabar con los guerrilleros que había en las montañas al Sur de Bolonia. La defensa se opuso a dicha declaración por no estar comprobada su traducción y, además, por no haber podido encontrar al autor de ella.

### EL PROCESO BADOVIN

VERSALLES, 25.—En el atestado de acusación contra Badovin, se admite que éste tenía contactos con el «Intelligence Services» británicos mientras actuaba como ministro, y que, incluso, en el año 1944 dio varios cientos de miles de francos a las fuerzas de la resistencia.

Al ser interrogado para que explicase cómo tenía cincuenta y tres millones de francos de capital, Badovin hizo notar que en 1914 su madre poseía un capital de dos millones, y que aquellos millones representaban hoy un total de 140 millones de francos.

Bodouin negó terminantemente que huera de la justicia francesa cuando fué detenido al intentar cruzar la frontera de España.—(Efe).

fusilar a todas las personas que ofrecieran resistencia en el sector de San Marino. «Al llegar a un grupo de granjas —agrega la declaración— se dispersó contra nosotros con fusil ametrallador. Nos defendimos y capturamos a treinta personas de diversa condición. Todas fueron automáticamente fusiladas». Después relata otras atrocidades.

Seguidamente comparció como testigo de cargo el comandante de Marina Krumhaar, quien admitió que se habían llevado a cabo represalias contra los italianos cevas de Garca, pero negó que las órdenes las hubieran recibido del mariscal Kesselring. «No creo —dijo finalmente— que nuestras medidas fueron más duras que las utilizadas por el enemigo en situaciones semejantes».

### EL PROCESO BADOVIN

VERSALLES, 25.—En el atestado de acusación contra Badovin, se admite que éste tenía contactos con el «Intelligence Services» británicos mientras actuaba como ministro, y que, incluso, en el año 1944 dio varios cientos de miles de francos a las fuerzas de la resistencia.

Al ser interrogado para que explicase cómo tenía cincuenta y tres millones de francos de capital, Badovin hizo notar que en 1914 su madre poseía un capital de dos millones, y que aquellos millones representaban hoy un total de 140 millones de francos.

Bodouin negó terminantemente que huera de la justicia francesa cuando fué detenido al intentar cruzar la frontera de España.—(Efe).

### Ferrovuario premiado

JAEN, 25.—Mil pesetas han sido remitidas al vigilante ferroviario Antonio Castilla Blanco para premiar su gesto decisivo al detener el expreso Madrid-Algeciras cuando el desprendimiento de tierras de Espelly. El donativo lo ha enviado la señorita María del Rosario Altamirante, de Madrid, en nombre de una hermana suya que viajaba en dicho expreso.

La señora

# DOÑA INOCENCIA SAGASTUY AGUIRRE

(VIUDA DE DON CAYETANO BERGER)

falleció en el día de ayer, a los 72 años de edad

habiendo recibido los Santos Sacramentos

R. I. P.

Sus apenados hijos, Manuel, Rogelio e Inocencia; hijos políticos, María Pascual, Amanda Fernández y Pedro Ayúcar; nietos; hermanos, doña Petra (viuda de don Ruperto Berger) y doña Concepción (ausente); hermanos políticos, sobrinos y demás familia, al participar a sus amistades tan sensible pérdida, les ruegan asistan a los actos abajo indicados, por lo que les quedarán agradecidos.

FUNERAL Y MISA DE REQUIEM.—HOY, miércoles, a las ONCE.  
CONDUCCION DEL CADAVER.—HOY, miércoles, a las DOCE Y CUARTO  
IGLESIA PARROQUIAL.—Santiago el Real.  
CASA MORTUORIA.—Antonio Sagastuy, B.

Logroño, 26 de febrero de 1947.