

## Rusia sólo acepta una reunión de "alto nivel"

LONDRES, 22.—En los medios diplomáticos de esta capital se informa que, según declaraciones de los representantes soviéticos, Moscú no aceptará asistir a ninguna conferencia que no sea de jefes de Gobierno, aunque está dispuesta a que a ella asistan sólo los "cuatro grandes", sino que se incluyan también a los dirigentes de otros países neutrales.

Al parecer, el Gobierno soviético rechaza toda posibilidad de una conferencia de ministros de Asuntos Exteriores, calificándola de "trampa" occidental. (Efe.)

# PUEBLO

AÑO XIX  
NUMERO 5.720  
1,50 PESETAS

Director: Emilio Romero

MADRID  
MIÉRCOLES, 22  
ENERO 1958

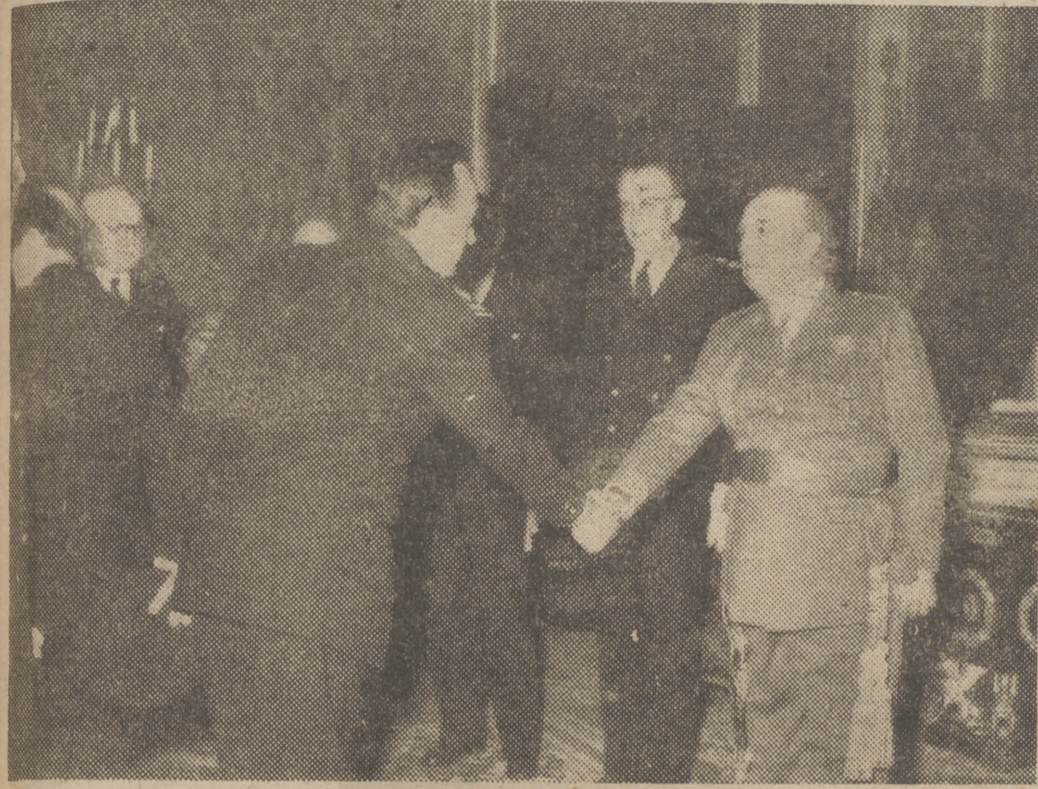
Redacción \* Administración \* Talleres \* Suscripciones \* Publicidad  
Narváez, 70 \* Apartado número 517 \* Teléfono (centralita) 25-61-32

## Saque de esquina

Cuando el poste tiene la cara colorada y el ombligo verde, ¡huy, qué miedo! Uno pasa, sí. Pasa la "morás". Tanto que suele ver así de terrible al tipo del volante, que, además, grazna por todo. ¡Con unos humos! 2,8 grados bajo cero a las siete y treinta de la mañana y 3,8 grados a la una de la tarde.



## ESTA MAÑANA, EN EL PARDO



Esta mañana, en el palacio de El Pardo, el Jefe del Estado recibió en audiencia, entre otras personalidades, a una comisión de Hidroeléctrica Española, presidida por el señor Oriol, momento que se recoge en la fotografía. (Foto Verdugo.)

Su Excelencia el Jefe del Estado y Generalísimo ha recibido en audiencia militar, en el palacio de El Pardo, a los siguientes señores: don Francisco Bastarache y Díaz de Bulnes, almirante en reserva; don Arsenio Jiménez Montero, general subinspector de Ingenieros de Armamento y Construcción; don Federico Socasán Pons, auditor general en reserva; don Federico Arteaga Pastor, inspector médico de segunda clase, jefe de Sanidad de la primera región militar; don Manuel Mazo Mendo, inspector médico de segunda clase, jefe de Sanidad de la cuarta región militar; don José Miguel Ojeda, general de brigada de Infantería, jefe de Infantería de la división número 41; don Santiago Avial Llorens, teniente coronel de Aviación, agregado aéreo a la Embajada de España en Lisboa. También recibió a una comisión del Consejo Central de Hombreros del Apostolado Castrense, presidida por el vicario general castrense y arzobispo de Sión, excelentísimo y reverendísimo señor don Luis Alonso Muñoz, jefe y oficial, suboficiales y clase de tropa, que cumplieron a Su Excelencia y le ofrecieron sus respetos.

A continuación, Su Excelencia recibió en audiencia civil a los siguientes señores: Comisión del Patronato de la Cátedra "General Palafox", de Zaragoza, presidida por don Juan Cabrera Felipe, rector magnífico de la Universidad; Junta directiva del Instituto de Ingenieros Civiles de España, presidida por don Gabriel Bornás y de Urcullu; Comisión de Hidroeléctrica Es-

## ADENAUER

abandona la idea de la conferencia de alto nivel

ADENAUER ABANDONA LA IDEA DE LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL.—Adenauer pide a los rusos que inicien conversaciones diplomáticas con Occidente, pero deja a un lado las proposiciones soviéticas para una conferencia de alto nivel.

La situación es tan grave dice el canciller—, que deben aprovecharse todas las ocasiones de solución."

INGLATERRA ADOPTA LA IDEAS ACTIVAS, PERO LOS LABORISTAS DISCREPANCIA.—MacMillan enviará una delegación a Bulganin en la que le explicará que la conferencia de alto nivel no es oportuna por el momento.

pañola, S. A., presidida por don José María de Oriol y Urquijo; don José Castán Tobeñas, presidente del Tribunal Supremo; don José Ibáñez Martín, embajador de España en Lisboa; don José Félix de Lequerica, delegado permanente de España en las Naciones Unidas; don Fernando Canthal y Girón, embajador de España en Karachi; don José María Pardo de Santayana, go-

bernador Civil de Zaragoza; don Ramón García Trelles, cónsul de España en Pau; P. José Verd Palou, superior de los Misioneros de los Sagrados Corazones, acompañado del P. Bartolomé Mathéu, procurador de la Congregación en Madrid; don Manuel Escobedo Duato, decano del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid; don Javier Barroso y Sánchez Guerra, arquitecto.

## EL GRAN TACAÑO

HABRA en España, y a diestra y siniestra, una difundida sonrisa irónica ante la anécdota del octogenario inglés lord Nuffield. Este es un "self made man", convertido en gran patrón de la industria del automóvil. La Corona británica aplica el derecho consuetudinario, y distingue a tales hombres con títulos honoríficos, pero también investidos de categoría política. Así, lord Nuffield, por el imperio de una tradición anterior a la independencia norteamericana, es el par del descendiente de un encopetado jefe de mesnada en la guerra de las Dos Rosas. El obrero electricista Walter Citrine, secretario en 1926 del "British Trade Union Congress" y presidente de la Federación Sindical Mundial, es ahora lord Citrine. Ese saco de lana—"woolsack"—sobre el que toma asiento en la Cámara el lord canceller, en contraste con la opulencia medieval de las coronaciones regias. Indica cómo antes de que un arrapiezo vendedor de periódicos tuviera la posibilidad de alcanzar la Presidencia de los Estados Unidos, Inglaterra estableció el nuevo metabolismo político y social.

Lord Nuffield ha donado doscientas diez mil libras, en el curso de treinta años, para obras de solidaridad nacional. Supera esa cifra a la mayoría de las fortunas familiares o individuales españolas. La anécdota que difunden los periódicos refiere que el millonario utiliza un automóvil de modelo añejo—del año 1937—y lía el mismo sus cigarrillos, imitando en este punto al poeta Paul Valéry. De la información se desprende que el módulo de vida de lord Nuffield es modesto, en su proyección individual. Ver ahí la diferencia esencial que existe entre el capital y la riqueza. Es el capital un concepto y un valor moderno, y la riqueza tiene resabio medieval y aun renacentista. Cuando se lee a Ramiro de Maeztu en su "Sentido reverencial del dinero", aguarda uno que aquel agudo observador de la vida

británica llegue a discriminar la riqueza—el dinero—y el capital...

La riqueza sugiere la imagen de un cosmos social reducido, hermético y oligárquico. Tiene su equivalencia sustantiva en palacios, barras y monedas de oro, damascos y sedas, joyas de incomparable orfebrería, talleres de grandes pintores obedientes al mecenazgo, jardines plácidos y bosques de caza, pugna cortésana para elevarse fastuosamente hasta la penúltima grada del trono... El capital es una fuente energética, que conquista las riberas del Amazonas y los senos del Sahara, convierte a los "vikings" en fundidores del mejor acero, vence a la distancia e ilumina al mundo, y en menos de dos centurias sitúa a la Humanidad en una alta plataforma, desde la cual va a proyectarse, con seguridad y certeza, hacia un futuro que allanará las milenarias y hasta ahora intangibles fronteras de la Utopía.

El prevalecimiento del concepto capital sobre la rancia interpretación de la riqueza es fruto de normas morales. En la cuenca mediterránea sobresalen los ricos que parecen arrancados de las escenas de Shakespeare. Poseer parece sinónimo de atesorar, y, singularmente, de gozar; "jouir" dicen los franceses tomándolo del latín "hēntir alegrar". A estas alturas aún se habla de gozar del bien heredado, del fruto del trabajo, de lo que le pertenece a uno. Esta interpretación, aplicada solamente al esfuerzo personal—el de quien produce, como Robinson—, es legítima; pero su extensión al goce de la opulencia—que el vulgo cifra, con acierto, en decenas de millones—resulta asaz discutible. Para los gozadores de la riqueza, lord Nuffield será un tacaño, el Gran Tacaño. Y aun a los que nacieron ochavos, y lo serán hasta el fin de sus días, en el caso del inglés puede acarrearles irritación o cólera. Este lord Nuffield se satisfa-

ce, por lo que nos cuentan, con el goce de la creación y el ejercicio de una justicia distributiva, con la que remunerar a los agentes de la plus valía de su capital. La obstinada reflexión sobre esa actitud nos lleva derechamente a entender el sentido reverencial del dinero, sobre el que se abrió tan acerba discusión hace treinta años.

Imagino yo al aristócrata inglés, en los días de la severa dieta impuesta por la guerra y la posguerra, sometido al mismo racionamiento de un electricista de sus fábricas; no creo que fuerzo la probable realidad. Esa imagen de un multimillonario compartiendo la necesidad nacional y social, merecía ser transmitida a las generaciones futuras por el pincel de nuevos Van Dick y Tiziano. Estos nos han legado las figuras de los ricos renacentistas, tras los cuales, el ojo experto de la Historia puede ver un macabro telón a lo Bosco. También hay desastres y miseria en un largo período desde el comienzo de la revolución industrial; mas no han sido estériles—como los de la Edad Media y el Renacimiento—, y en el "humus" trágico se ha fundado una moral.

Al iniciarse la plenitud de la revolución industrial hubo ejemplos como el de lord Nuffield, y entre ellos figuró Robert Owen. Intuía a cien años de distancia que un sindicalista como Citrine sería ennoblecido por la Corona. Tenía el espíritu de un "story" posterior; pero en aquel trance le maltrataron como si fuera un profeta. Pero nada se pierde en los viveros de la Historia. Sobre las rocas áridas, el viento deposita tierra y semillas. Este Gran Tacaño de la anécdota debe de ver con nitidez la desaparición de la riqueza estancada para fines esenciales de goce individual, y los ríos de oro fluyen por canales abiertos en todas las direcciones.

Maximiano GARCIA VENERO

## M. BLANCO TOBIO TELEGRAFIA DESDE NUEVA YORK:

### Creencia en los Estados Unidos:

# LA PAZ TRABAJA A FAVOR DE RUSIA LA DEMOCRACIA SOLO PUEDE DEFENDERSE A TIROS

NUEVA YORK. (Crónica de nuestro corresponsal, M. BLANCO TOBIO.)—A lo largo de estos últimos años ha circulado por el mundo entero, hasta consolidarse casi como un artículo de fe, la convicción de que la Unión Soviética no quiere la guerra—la guerra total— a ningún precio, por la sencilla razón de que espera sacarle un mejor y menos costoso partido a la paz. Según esta tesis, lo que busca Rusia es una "conquista pacífica" del mundo, desafiando y derrotando al Occidente en sucesivas ofensivas económicas, atrayendo a los pueblos que aquí llaman "subdesarrollados" e infiltrando la doctrina comunista, como un virus sutil, dentro de la misma ciudadela del Occidente.

Esta convicción implica otra, bastante chocante: la de que la paz trabaja a favor del comunismo, tendencia que el Occidente sólo puede desviar por medio

de la guerra. Vistas las cosas bajo este prisma, el comunismo se presenta como una meta a la que inexorablemente ha de llevar la paz, y la democracia como una idea extremadamente débil que sólo puede defenderse a tiro limpio.

En los Estados Unidos es compartida casi universalmente esa creencia de que Rusia no quiere la guerra, y de que la paz, una paz larga y estable, trabajará para ella más que para —¡oh! paradoja!— los pueblos amantes de la paz. Hoy por hoy, quizá, el abanderado de esta creencia es Harold Stassen, "ministro de desarme", a las órdenes directas de Eisenhower, y capitán de la facción anti Foster Dulles que actúa en los "alrededores" de la Casa Blanca.

En su última conferencia de Prensa, Eisenhower, como ustedes saben, defendió una vez más, a capa y espada, a su secretario de Estado, y este mismo parece haber ganado algunos puntos tras haberse pronunciado a favor de ese ir a Canosa, a parlamentar con los rusos; también es cierto que Dulles goza de mucho más ascendente sobre Eisenhower que Harold Stassen. Pero lo cierto es que si nos atenemos estrictamente a los hechos, no las ideas de Stassen, no las de Dulles, las que han triunfado, al menos sobre el papel.

O sea: que en Washington ha adquirido una especie de estatuto oficial esa convicción de que les hablaba antes y según la cual hay que hablar con Moscú porque realmente Moscú desea la paz.

La tesis de que Rusia puede sacarle más "tajada" a la paz que a la guerra, es fácilmente digerible, en primer lugar, porque, en verdad, nadie puede imaginarse que se puedan sacar ventajas del orden que sea, con una guerra total en la que no habría vencedores ni vencidos, y en segundo lugar porque el proselitismo comunista tiene delante un vasto campo de conquista entre tantos y tantos pueblos que viven miserablemente y cuyas principales fuentes de riqueza a han sido o están siendo todavía explotadas por países capitalistas o simplemente por grandes compañías extranjeras.

Si tenemos en cuenta estos dos factores, decíamos, la conclusión de que Rusia quiere ganar mejor la paz que la guerra es inevitable. Pero, una cosa son los razonamientos lógicos y otra los hechos, y éstos, como decía Stalin, son los únicos que cuentan. Y los hechos, ¿cuáles son? La Unión Soviética, señores, puede ansiar ardientemente la paz, que nos presentará tan ventajosamente para ella, pero es el caso que hasta la fecha no ha hecho absolutamente nada por conservarla y por estabilizarla, poniéndola sistemáticamente a un precio tan alto que nadie está dispuesto a pagarlo, y menos que nadie, los Estados Unidos.

Si hemos llegado hasta aquí haciendo deducciones, permítanos el lector que sigamos haciéndolas. ¿Es razonable esperar que si un país desea la paz por encima de todo, porque esa paz va a serle mucho más beneficiosa que la guerra, ponga todos los medios para conseguirla, incluso a un precio elevado? Sí, es perfectamente razonable. ¿Cómo, entonces, Rusia tasa en tan poco esa paz, que la hace inaceptable para el Occidente? ¿Por qué en vez de pan ofrece piedras? Su conducta—los hechos cantan—no parece responder a esa convicción tan extendida de que es-

pera conseguir con la paz lo que en modo alguno puede conseguir con la guerra.

Bien. Quería decirles a ustedes que ahora, precisamente ahora, son muchos los americanos que están comenzando a desconfiar de ese "pacifismo" soviético, tan contradictorio y tan desconcertante. ¿Será una paz duradera y estable la única alternativa que ven los rusos para la guerra total? Quizá no; quizá Moscú no esté tan seguro de sacarle mucho partido a la paz, ni de derrotar al mundo capitalista en batallas puramente económicas. La tercera alternativa puede ser, pues, la de sostener la guerra fría ligeramente por encima del nivel de congelación, manteniendo a Occidente en ese movimiento pendular del "ahora me armo y ahora me desarmo", abortado en sus problemas, especialmente en Asia y Oriente Medio.

Esto es exactamente lo que ha venido haciendo Rusia desde 1945, y el balance de sus ganancias no es tan flojo como para desechar esa fórmula. Ahora, dentro de unos meses, van a dialogar otra vez, frente a frente, Rusia y Occidente, quizá, en la última etapa, al nivel de jefes de Gobierno. Vamos a ver, pues, qué ofrecerá Rusia en aras de la paz, y vamos también a someter a una prueba de verificación esa tan divulgada tesis del pacifismo ruso. Personalmente opinamos, querido lector, que al final van a ser las ideas de Foster Dulles, y no las de Harold Stassen, las que van a imponer la realidad como epílogo al torrente epistolar de Bulganin.

## Estallará la guerra civil si no ocupa YDIGORAS la presidencia de Guatemala

GUATEMALA, 22. — Los seguidores del general Miguel Ydigoras, que ha ganado las elecciones presidenciales del domingo pasado, han advertido que si su candidato no es elevado a la más alta magistratura de la nación será inevitable una guerra civil. Ydigoras ganó las elecciones por una pequeña mayoría, por lo que la última decisión queda en manos del Congreso, dominado por los seguidores del candidato gubernamental, José L. Cruz Salazar.

"Si el Congreso ignora los deseos del pueblo guatemalteco —han afirmado los seguidores de Ydigoras— sobrevendrá una guerra civil. Los disturbios callejeros de octubre pasado no serán nada con lo que vendrá si Ydigoras no es elegido Presidente."

Ydigoras, por su parte, no ha hecho amenaza alguna, limitándose a decir: "Lo que los guatemaltecos han elegido hagan, es cosa suya." (Efe.)



## PUEBLO

ESTAS SON NUESTRAS OPINIONES

### OPERACION CINISMO

En el orden internacional contemporáneo se ha vuelto a plantear con toda precisión aquella metáfora inquisitiva de Ganimet, que preguntaba a los impacientes si ya estaba lista la Policía mundial que debía heredar a la inglesa.

Aquella observación de nuestro Ganimet se adapta ajustadamente al talante de la situación actual. Efectivamente, la Policía inglesa, en su dimensión universal, termina su actuación directa y dominante a partir de la II Guerra Mundial, en que dos grandes unidades de tipo continental, Rusia y Norteamérica, se encuentran ante el dilema—1945-1958—del «statu quo» o la colisión.

El «statu quo», esto es, la fórmula que definía tácita y soterradamente las parcelas históricas de dominio, ha tenido sus años de plenitud y de equilibrio, pero estamos llegando a un trance en que el «statu quo»—el equilibrio, la balanza de poderes y otras invenciones de la diplomacia histórica—es insuficiente en sí mismo por una razón extrema y grave: porque las parcelas de dominio no son estáticas, quietas, inalterables, sino que poseen una considerable dosis de vida propia, dinámica, resultante, a la vez, del progreso científico, superador de la distancia y del contenido ideológico de los bloques, que los convierte, a su vez, en fuerzas en colisión—aunque no quieran.

El problema que se plantea, que tenía planteado el mundo desde hace diez años, no era otro, en fin, que el derivado de esa misma inexorable serie de razones que hacían del «statu quo» contemporáneo una fórmula difícil, inestable, de la que nació la guerra fría.

Ahora bien: ¿cuál era el desequilibrio que impedía la forma lización de un «statu quo» efectivo? La respuesta es sumamente grave. La causa fundamental del desequilibrio respondía a factores bien claros: Rusia y Norteamérica chocaban porque no había sido aclarado perfectamente, pasando por encima de Occidente, un hecho determinante: el verdadero reparto del mundo.

Aunque sea duro decirlo, no se trataba nada más que de eso, y Rusia, en visperas de la reunión de la O. T. A. N. en París, planteó la gran operación cinismo: el entendimiento «tú a tú» con Estados Unidos. Operación cinismo que, por su desnudez, sobrecogió de la misma forma a Europa que a los Estados Unidos, donde se produjeron, coincidentes

—por varias razones, incluido el adelanto científico militar ruso—, las opiniones contrarias: la universalidad frente al dño.

La carta del Presidente Eisenhower a Bulganin, que tan mala o escasa acogida ha tenido en los Estados Unidos y en Europa, porque el criticismo de los momentos negativos es mal consejero, representa concretamente, a mi parecer, el teorema de la civilización común frente a la barbarie in, equívoca que se desprendería de la aceptación de la tesis soviética del reparto sin ambages: de la proclama mación oficial del mundo en dos pedazos.

Eisenhower vuelve a insistir, y he aquí el tema central, en la universalidad y validez de la paz como conjunto y no de la paz como asunto a resolver por los dos mayores imperios de la Tierra. Este hecho es de tal importancia, que conviene presentarlo y tenerlo presente como un estado de conciencia norteamericano—evidentemente mal comprendido—ante uno de los más grandes problemas de nuestro tiempo: la continuidad de la civilización común.

Claro está que los europeos—la tercera fuerza—han insistido también sobre el tema de una conferencia amplia, de alto nivel—los rusos recogieron velas y aceptaron la amplitud cuando descubrieron el pésimo efecto alcanzado—, que parece ajustarse al ideal teórico defendido por Eisenhower, pero su semejanza, si es permitido decirlo, es más aparente que formal.

Y lo es así porque, en una nueva Conferencia de los jefes de Gobierno, tan inmediata como la quería Rusia, sin previa organización de una conciencia universal ante los problemas, lo que iba a ocurrir, pese a la participación de los pequeños grandes, sería la discusión a dos de Norteamérica y Rusia. Este hecho brutal y evidente, no comprendido tampoco por muchos pueblos y dirigentes europeos que querían llegar con aire de «recién venidos» a la mesa de una Conferencia de alto nivel, se ha retrasado por esa importante decisión norteamericana de querer la universalidad con mucho más sentido coherente y profundo que la que llevaban los europeos, olvidados de que Rusia, práctica y cínicamente, su concepción brutal y lógica, al tiempo, de la Historia, no jugaba otro juego que el de la Conferencia no de alto nivel, sino de alta cúpula: el entendimiento con Norteamérica a costa de los demás.

### «NO ESTAMOS CON ELLOS»

El alumno de quinto curso de la Facultad de Filosofía y Letras don Felipe Alba Peláyo nos dirige un escrito, cuyo indudable interés justifica su reproducción en estas columnas.

En su parte sustantiva dice así:

«Me veo obligado en conciencia, e interpretando el sentir unánime de la gran masa universitaria española, cristiana y recta, a sentar de una vez por todas dos afirmaciones tajantes y escuetas:

Primera. Los infelices que han hecho turismo a gastos pagados, con destino maquiavélica Moscú—via airosa Ciudad Luz—no representan absolutamente en nada y a nadie de esa sana juventud. Concedemos, eso sí, que han representado una cosa: la comedia del perverso mental, del imbecil nato o del curioso impertinente, con la alegre música de fondo—inaudible para ellos, por supuesto—de unos himnos cuyo «leit motiv» podría muy bien ser el choque de hoces contra martillos empapados en la sangre aún caliente de obreros y... ¡universitarios!

Segunda. Los que abusando de su calidad de estudiantes «materialiter», ya que no «formaliter», o dicho en romance, lo son por mera mantrición, en modo alguno por actitud mental, y mucho menos, por conducta humana, no

son propiamente universitarios, son intrusos en la Universidad, cuyo objetivo, hábil desde luego, fué cubrir tras un nombre glorioso la mezquindad odiosa de unas actividades conjuntamente extrauniversitarias, esencialmente antiespañolas y radicalmente anticomunistas.

Serían dignos de lástima si no fuera porque tienen todos la suficiente edad como para, dejando aparte romanticismos bobalicones, aplicarles la ejemplar sanción que venga de modo definitivo a poner coto a un miserable grupito—del cual quedan restos, no se olvide—, y que sólo puede acarrear ante la sociedad española el descrédito de la inmensa mayoría de universitarios moralmente sanos. Estos, lo subrayo, éstos son los autores morales de las presentes líneas, firmadas por uno más, del montón, sí, pero con la autoridad que puedan conferir a sus palabras cinco años de estudio en Facultad, a cuyo través se hizo carne de su carne la firme, serena convicción, de que intelectual y comunista son, sencillamente, términos antipodas.

En nombre de los más elementales principios que rigen la vida del pueblo español, nuestra repulsa más total hacia quienes culpablemente equivocaron el camino. Ni por mal entendido compañerismo, ni por falsa caridad, estamos con ellos.»



### ESPAÑA, TU ORQUESTA Y EL HOMBRE

Tú figura, desmedidamente alta, enjuta y de color ocre, como la de un caballero pintado por El Greco, se hacía aún más alargada cuando, al frente de la Orquesta Nacional de España—tu orquesta—, traducías el mágico mundo impresionista de un «Daphnis y Cloe», la cascada sonora multicolor de un «Don Juan», la delicadeza romántica de una sinfonía de Brahms, el embrujo de una página de Falla o la imponente mole coral de «El Mesías». Tu diestra, con la batuta enérgica y dominadora, trazaba en el aire, al dictado de tu inflexibilidad, disposiciones tajantes de «tiempo», mientras que tu mano izquierda—la del lado del corazón—se dejaba llevar en volandas por tu enorme sensibilidad de artista, ordenando al pulso de tus hombres el encanto, la levedad, la brisa, el fuego, el viento, la calma o el ensueño. Tu mirada febril y tu mandíbula fuertemente apretada hacían que el instrumentista te siguiera enérgicamente por los caminos de la bravura o el coraje. Tu ceño melancólico y tu pálida mano—haciendo como vibrar cerca del pecho las cuerdas de un violín imaginario—arrancaban de tus atriles el aliento lírico o la evocación sentimental irresistibles. Y el filarmónico que había acudido a oírte—y a verte, que también era musical el espectáculo de tu gesto—, lo mismo si se trataba del elegante de los viernes del Palacio de la Música que del juvenil y apasionado de los matinales del Monumental, contenía, sobrecoigido, la respiración unas veces, y otras se abandonaba—los ojos semicerrados y los labios entrecerrados—a un dulce tránsito espiritual de incomparables sensaciones.

Tu vida, desde los días lejanos del Conservatorio hasta el rotundo y espectacular triunfo del domingo, del brazo del viejo Haendel, pasando por el plano del cafetín o el foso de la orquesta de zarzuela barata, por la deslumbrante sala de conciertos de Viena o el elegante teatro parisiense, estuvo dedicada por entero a ese arte incomparable que es la música. Entrega absoluta, llena de ese apasionamiento ardoroso que te caracterizaba, empujada por ese entusiasmo juvenil que era constante de tu vida. Tú paseaste el nombre de España en triunfo por las capitalidades de la música europea. Tú hiciste de tu orquesta un instrumento, flexible y sólido a la vez, que permitió alimentar ilusiones y anhelos hasta entonces sin satisfacción. Tú hiciste vibrar al aficionado español a la música—ese ser tan desgraciado como entusiasta—en su butaca del salón de conciertos, al compás de aspas de tus brazos.

España, tu orquesta y el hombre de la butaca eran tus grandes ilusiones. Pensando en ellos escalaste el monte de la fama. Para ofrecerle cuanto tenías te quitabas la chaqueta, te llenabas de sudor y te ibas robando la vida en aquellos ensayos agotadores de la plaza de Isabel II. Pero tenías una cita con la muerte. Y ella, que no perdona ni respeta, acudió puntual. Y quedó sólo tu figura de caballero antiguo, ya algo espectral en vida, tendida sobre la fría losa del depósito. Cuando te vimos, la cabeza te colgaba fuera de su blanca geografía.

Te fuiste para siempre. Se acabaron las magias de Ravel, los colores de Strauss, el fuego de Falla, el encanto de Brahms o las moles de Haendel. España, tu orquesta y el hombre elegante del viernes o entusiasta del domingo, se visten para mucho tiempo de luto.

### PUNTUALIZACIONES

UNA de las conquistas fundamentales de la Revolución francesa, de la que no puede prescindirse, es la idea del Estado de derecho; es decir, aquel tipo de Estado que tiene perfectamente claros los derechos y deberes de los súbditos y concede a éstos la oportunidad de ejercerlos con todas sus consecuencias. El tipo de Estado de derecho surgido de la Revolución francesa fué el democrático-liberal y ello ocasionó el que durante mucho tiempo se identificaran ambas realidades. Todavía son muchos los hombres que en todo el mundo creen imposible la realización de un tipo de Estado de derecho distinto del democrático-liberal.

No participamos nosotros de la misma opinión. Lo esencial del Estado de derecho no es la forma, sino el contenido; no el procedimiento, sino el fin. Cualquier tipo de Estado, si realiza en cada instante la justicia, es un Estado de derecho. Cualquier tipo de Estado, si busca y consigue lo justo (en la medida que está al alcance de los hombres), ejerciendo su poder dentro de unos límites previamente delimitados, es un Estado de derecho. Máxime si, junto a las raíces históricas de una tradición que pretende proyectarse en el futuro, se basa en la solidaridad de los súbditos; es decir, en el diario crear la comunidad de los ciudadanos.

El Estado, como cualquier otra forma social de vida, está continuamente haciéndose. La manera de hacerse en régimen de derecho radica en ofrecer



la posibilidad legal de que los espíritus ligados por la conciencia de una trayectoria común, de una tarea conjunta, puedan realizar su personalidad, ofreciendo su saber y su actuar para un logro comunitario. Porque el Estado necesita de todas las aportaciones y no puede limitarse a recoger tan sólo las de un sector de ciudadanos; debe extremar su vigilancia a fin de que no se le ofrezca nada que disienta de la línea histórica a que sirve, ni se le prive de nada que esté dentro de esa línea histórica, a un cuando pueda en principio parecer inconveniente. Lo radical y novedoso de hoy constituye precisamente la garantía de que el Estado no concluirá el próximo mañana. Sólo quien se adelanta es de veras, y en lo que importa, auténtico tradicionalista.

El Estado sindical, que ofrece a todos los ciudadanos, por medio de sus cauces profesionales, ocasión de aportar su acción y su pensamiento a la gobernación del común, es también un Estado de derecho.



CON frecuencia abrimos estas columnas a la opinión firmada, personal, de nuestros colaboradores. Y si bien cuando esto sucede las tesis que ellos defienden encajan, en general, en el amplio marco del pensamiento de nuestro periódico, caben siempre diferencias de matiz, de interpretación y hasta de solución entre sus opiniones y aquellas otras que suscribimos íntegramente, en la medula y en el pormenor, titulándolas nuestras. Nosotros, a diario, ofrecemos un ejemplo de periódico abierto.

Ayer, y bajo el título «Al borde de algo», nuestro colaborador Javier M. de Bedoya se ocupaba del papel y características definitivas del político, analizándolos desde un ángulo de enfoque verdaderamente interesante.

Pero en «Al borde de algo» había dos párrafos que nos parece oportuno puntualizar. Decían tales párrafos: «Por eso, sobre raras excepciones, cuando se producen los momentos de ruptura de un orden estable de convivencia, (derrotas militares, revoluciones cruentas, guerras civiles, crisis económicas totales), los políticos suelen ser eliminados, porque las sociedades en quiebra llegan a tal situación por haber fallado precisamente la calidad y autenticidad de los políticos. Entonces, para el revulsivo salvador se necesita, según sea el caso, a los demagogos, a los moralistas, o a los héroes, a los idealistas o a los técnicos. Sin embargo, cuando se puede volver a construir sobre terreno firme y se trata de consolidar la vida de todos los días, manteniendo la ilusión de un futuro abierto, sin que cada mañana sea un interrogante, disfrutando de lo que la existencia en común pueda tener de cauce ancho y previsto, entonces la hora de los políticos, de los estadistas, si los hay, vuelve a sonar inexorable. Esta hora se ha oído muchas veces en España, pero muy pocas ha encontrado a hombres públicos preparados al efecto.»

Veinte años de paz han ido borrando los estragos de una guerra civil, y los frutos de esa paz ponen a España al borde de algo, al borde de una posibilidad insólita para un pueblo fatigado, históricamen-

te, de tantas convulsiones, que nos partearon largos sistemas de convivencia por falta de políticos y sobra de sectarios.»

Una lectura apresurada de estas palabras podría inducir al pensamiento de la presencia de un corte; de una quebradura inevitable entre la acción política de estos años y la acción política del futuro. Y no creemos que sea inevitable que pueda darse tal fenómeno, ni creemos que figure en el pensamiento del autor, ni, por supuesto, en el nuestro. Normalmente, de la paz se deriva la continuidad del juego político, y en nuestro caso, de la paz conquistada y mantenida, del orden social estable y logrado—de los veinte años de paz a los que el articulista expresamente se refiere—, ha de derivarse no sólo la continuidad, sino también el hecho de que sean los nuevos políticos y estadistas aparecidos este año los llamados a la prosecución del juego político nacional, sin retrocesos ni replanteamientos. Vamos, sencillamente, en camino.

La situación a que se refiere el título «Al borde de algo», tampoco estimamos que pueda ofrecer interpretación distinta de la referencia a la nueva etapa abierta por la esencial y necesaria perfectibilidad del Movimiento y concretada en la ampliación del diálogo político en el seno de las instituciones culturales, sindicales y otras. Vaya como muestra o como síntoma la creación de la nueva Delegación Nacional de Asociaciones, e incluso dentro de los cuerpos legislativos del Estado, la reciente modificación del régimen que regula la mecánica de los debates en las Cortes. La política positiva corrige, perfecciona, no improvisa ni regresa.

Estamos también, en otro sentido más amplio, en el sentido económico-social, al borde de algo nuevo: del cambio de estructuras y de mentalidad que lleva implícito el desarrollo industrial, la transformación de nuestra agricultura—por la mecanización, el aumento de regadíos y la descarga de la población campesina hacia los nuevos puestos de trabajo que ofrecen las nuevas industrias—y el progresivo aumento de la renta nacional, que repercute directamente en el nivel de vida de todos los españoles.

Y hechas estas dos aclaraciones, puntualizadas estos dos matices, quede patente nuestra conformidad con la tesis mantenida por nuestro colaborador Javier M. de Bedoya, en cuya ánimo, a no dudar, está todo esto, y que para nosotros quedaba claro, pero necesitado acaso de esta reiteración.

El Valencia solicita 4.000 entradas para EL PARTIDO DE CHAMARTIN

El Valencia ha solicitado del Real Madrid la concesión de cuatro mil entradas para seguidores valencianistas que quieren presenciar en Chamartín el domingo próximo el encuentro de Liga entre el Real Madrid y Valencia.

VUELVEN CHUZO Y CALLEJO.—En el entrenamiento que hoy realiza el Atlético de Madrid participan todos los jugadores en plantilla, a excepción de Herrera y Enrique Collar.

PREPARACION OLIMPICA.—En abril se celebrará el Pleno de la Delegación Nacional de Educación Física y Deportes, cuya Comisión Directiva, en su última reunión, tomó, entre otros, el acuerdo de que la Comisión especial vigilará e informará sobre la preparación de los futuros olímpicos.

LA COPA DAVIS.—Tres países americanos participarán en la zona europea de la Copa Davis de 1958, para la cual se ha celebrado el sorteo de encuentros. Brasil, Chile y Méjico se encuentran entre los veinticuatro países participantes en esta zona.

HOY, PLENO FEDERATIVO.—Hoy, a las cinco de la tarde, se reúne el Pleno de la Federación Española de Fútbol, con arreglo al siguiente orden del día:

- 1. Lectura y aprobación, si procede, del acta del Pleno ordinario del 26 de julio de 1957.
2. Reformas en el régimen de inscripción de jugadores
3. Prensa, radio y televisión.
4. Composición del Pleno.
5. Escrito del Real Betis Balompié sobre promociones.

CIENTO VEINTISIETE BOLETOS MAXIMOS.— El resultado provisional del escrutinio de las Apuestas Mutuas Deportivas Benéficas correspondiente a la XVIII jornada de Liga del día 19 de enero de 1958 es el siguiente:
Boletos vendidos: 2.983.602; recaudación, 8.950.806 pesetas; 55 por 100 de premios, 4.922.943,30 pesetas.

Lucha en Price Esta noche reaparece FLAVIANO frente a Nikolai Zigulinoff

OCHANDO-HENRY PLATA Y TONY MARTIN-CATARECHA, COMBATES PRELIMINARES

Los luchadores ya veteranos que conocieron las mieles de la gloria y los honores del triunfo sienten de continuo la llamada del ring y responden a ella con el mismo entusiasmo y la misma fe que animaba sus mejores años. El retorno de las figuras de ayer es siempre bien recibido por los aficionados, pues saben que los campeones que fueron guardan todavía en su estilo y en su acción razones más que suficientes para hacer de su "come back" una promesa de indiscutible interés deportivo y de segura ráfaga de emociones.

Flaviano reaparece esta noche en el ring del Circo de Price, y el solo anuncio de su nombre servirá para evocar la línea esplendorosa trazada por él cuando bajo el apelativo del "Trigre Leonés" dejaba sobre la lona la huella imborrable de su arte y una ciencia de primera magnitud. Nosotros sentimos siempre una gran y sincera admiración por este luchador de extraordinaria honradez profesional y en quien concurrían cualidades sin par en cuanto a espíritu combativo, saber y habilidad.

ESTADIO SANTIAGO BERNABEU

Mañana, jueves, día 23, a las OCHO Y CUARTO DE LA NOCHE CUARTOS DE FINAL DE LA III COPA DE EUROPA

Sevilla C. de F. - Real Madrid C. de F.

ESTE PARTIDO NO ES DE ABONO VENTA DE TODA CLASE DE LOCALIDADES, TANTO DE ASIENTO COMO DE PIE, en Alfonso XI, 6, hoy, de cuatro a diez de la noche y mañana, de once a dos de la tarde. EXCLUSIVAMENTE DE PIE, en Palos de Moguer, 36, hoy, de siete a diez de la noche, y en las taquillas del Estadio Santiago Bernabéu, de cuatro a siete.

SOCIOS, CARNET, RECIBO CORRIENTE Y ENTRADA DE OCHO PESETAS Las puertas del campo se abrirán a las siete menos cuarto de la tarde.

38 AVIONES AMERICANOS PARA LA INSTRUCCION DE LOS PILOTOS ESPANOLES

EL PORTAAVIONES "Corregidor", en el muelle de Santander

UESTRO viaje a Santander para asistir, ayer en la mañana, a la entrega de los 38 aparatos-escuela de la Aviación española ha estado revestido por la celeridad. En tres horas y media, cubierto el objetivo, hemos vuelto a aterrizar, suavemente, en la base de Torrejón.

Las autoridades de Santander, su gobernador civil interino y su alcalde, asistían también a este acto, que, en su elemental y absoluta sencillez, asombraba.

El portaaviones, inmóvil, hacia frente, indiferente y poderoso, a repentinas rachas de un viento frío y salado que llegaba en ocasiones por el misterioso camino del agua.

Enrique RUIZ GARCIA

El Guadarrama, cordillera con pocas tejas, tenía bastante nieve en sus espaldas, aunque no tanta, acaso, como la que aparecía en las estribaciones pirenaicas del Norte. Un espectáculo impresionante. Se hacían apuestas en el avión sobre el eterno y tópicu dilema de si llovería o no en Santander. Cuando llegamos, para llevar la contraria a los pesimistas, Santander había secado parte de su última lluvia y hacia brillar cástidamente un buen sol.

EL ACTO DE ENTREGA DE LOS AVIONES

La escena de entrega de los 38 aviones ha estado revestida de una extrema sencillez, y acaso por ello, de una bella jerarquía emocional. El general de división A. W. Kissner, jefe del Grupo Asesor de Asistencia Militar Norteamericana, entregó simbólicamente dos modelos de «jugetes» al general Vives, director general de la Instrucción Aérea Española.

UN NOMBRE, UNA NOTICIA, UN TEMA

José García Nieto, Premio Nacional de Literatura

"CUANDO ME ENTERE DE LOS NOMBRES DE LOS PRESENTADOS EMPECE A TEMER; PERO SIEMPRE ESTA UNO UN POCO SEGURO DE LO QUE HACE"

Se acaba de confirmar: José García Nieto, Premio Nacional de Literatura. Manuel Alcántara, primer acésit. En la tertulia literaria de cada día recibe el poeta galardonado la noticia. Se le da otro gran poeta, jurado. García Nieto trabajaba en corregir galeradas de "Poesía Española", la revista que dirige. El poeta nos da siempre la sensación de hombre correctamente preparado para una recepción. Moderado y hasta generoso en muchos de sus juicios, correcto en todos sus modales. Este año el tema del Premio era "Viaje lírico por España" para libros inéditos.



Aunque la cuantía de los premios no suele compensar el esfuerzo, uno haría el libro de todas maneras, y un premio es un estímulo para los jóvenes y para los que no lo somos tanto; una preocupación de que no estamos muertos, ya que sin dar estas señales de vida algunas veces parecería que si lo estábamos. Por otra parte, en nuestro país, en el que los escritores, en general, y los poetas, en particular, tenemos un clima poco grato—cada vez se vende menos y se acortan más las ediciones—, vienen bien estos estímulos.

obra. Los no vencedores pueden creer en la injusticia. Es humano. Y hasta buscarse la enemiga del galardono. —Puede que muchos de mis enemigos, que yo no hago nada por ganarme directamente, hayan surgido por eso de los Premios. Después hablamos de la Juventud Creadora, que García Nieto capitaneó. Ha sido muy discutida. Hasta negada por algunos. —Creo que ahora, en la distancia, se ve la gran voluntad que teníamos de poner en un primer plano la literatura. Sin pensar en individualidades. En mucho tiempo no había aquí un grupo literario que haya activado en tantas ocasiones y circunstancias las letras españolas. No; después de nosotros no surgió ningún nuevo grupo, porque los poetas posteriores son más independientes. Incluso nosotros nos independizamos. Los poetas, lejos de actuar en grupo, se diferencian unitariamente. Esto no perjudica ni perjudicó a la creación literaria. Es una actitud que hay que saber estar por encima de ella. Ahora bien: formar grupos que se hacen nombrar ante la opinión de las gentes, favorece, tiene una fuerza aparente muy importante, para la publicidad de la literatura.

Datos sobre los aviones T-6G y T-34A

T-6G "TEXAN". (Envergadura, 12 metros; longitud, 9 metros.) Fabricado por la North American y propulsado por un motor Pratt & Whitney de 600 caballos de fuerza. La velocidad máxima es de 344 kilómetros por hora, con un techo de 7.625 metros. Es un avión-escuela biplaza de un radio de acción de 1.240 kilómetros.

metros.) —Fabricado por la Beech Aircraft Corporation y propulsado por un motor Continental de 225 caballos de fuerza. La velocidad máxima es de 288 kilómetros por hora, con un techo de 6.100 metros. Es un avión-escuela biplaza, de un radio de acción de 1.250 kilómetros, y en él no hay restricciones para vuelos acrobáticos.

Marcha internacional a caballo Madrid-Lisboa

Según informa el Sindicato Nacional de Ganadería, ha quedado ultimado el itinerario de la marcha internacional a caballo Madrid-Lisboa. El recorrido señalado es el siguiente: Primera etapa, Madrid-Navalcarnero, 30 kilómetros, neutralizada; segunda, Navalcarnero-Talavera de la Reina, 100 kilómetros, resistencia; tercera, Talavera-Navalmoral de la Mata, 70 kilómetros, velocidad; cuarta, Navalmoral-Trujillo, 70 kilómetros, velocidad; quinta, Trujillo-Cáceres, 65 kilómetros, velocidad; sexta, Cáceres-Badajoz, 70 kilómetros, velocidad; séptima, Badajoz-

Madrid-Lisboa

premios, consistentes en tres copas para equipos de tres jinetes. Aparte habrá los siguientes premios: 1, 20.000 escudos y copa; 2, 7.500 escudos y copa; 3, 5.000 escudos y copa; 4, 3.500 escudos; 5, 3.000; 6, 2.500, y 7, 2.000. Hasta el 25 clasificado recibirán 1.500 escudos cada uno. La dirección técnica de la prueba está a cargo de la Asociación Central de Agricultura Portuguesa, y la de marcha, por lo que a la participación española se refiere, a cargo del Sindicato Nacional de Ganadería. La marcha se verificará en la segunda quincena del mes de mayo. Además se establecen otros

CORTES ESPAÑOLAS

MAÑANA SE REUNE LA COMISION DE TRATADOS Mañana, día 23, a las doce y media, se reunirá la Comisión de Tratados de las Cortes Españolas, convocada para estudiar la ratificación de cuantos están pendientes de este trámite.

# BARCELONA

## LA ORGANIZACION SINDICAL PIDE:

- MAXIMA CELERIDAD EN REALIZAR EN LA CAPITAL EL PLAN MINISTERIAL DE VIVIENDAS
- LA CREACION DE UNA UNIVERSIDAD LABORAL

**B**ARCELONA, 21. (Crónica telefónica de nuestro corresponsal, Joaquín Grau).— Presidida por el delegado provincial de Sindicatos, señor Marcos Chacón, tuvo lugar una reunión de los jefes de las Secciones Sociales de los Sindicatos Provinciales.

Tras estudiarse cuanto hace referencia a la ley de Contratos Colectivos Sindicales de Trabajo, que próximamente se promulgará, y tratar del nuevo decreto del Ministerio de Trabajo que regula las elecciones de vocales de Jurados de Empresa, así como el calendario oficial de fiestas recientemente dictado por la Presidencia del Gobierno, en torno al cual se hizo constar que la Delegación de Sindicatos de Barcelona no formuló la petición de su establecimiento, ni tan siquiera ha tenido intervención en su elaboración, en contra de lo que han afirmado algunos periódicos locales, se puso de manifiesto la conveniencia de practicar las gestiones precisas para que por las autoridades competentes se imprima la máxima celeridad a la puesta en marcha en Barcelona del plan de viviendas establecido para Madrid.

El problema de la vivienda es no menos angustioso en Barcelona que en la capital de España, y no bastan, con ser elevadas, las construcciones realizadas por entidades oficiales y por particulares.

Sólo el Sindicalismo ha construido en la capital desde el año 1954 4.956 viviendas, por un importe de casi 321 millones de pesetas, y en el resto de la provincia, 5.446, por un total de 310 millones de pesetas.

El número de viviendas cuya edificación ha sido proyectada por el plan sindical 1957 se eleva a 2.000 en Barcelona, capital, por un importe de 225 millones de pesetas, y 2.064, por 102 millones de pesetas, en el resto de la provincia. El total general se eleva, pues, a 14.456 viviendas, para cuya construcción habrán tenido que desembolsarse 1.040 millones de pesetas. El ritmo de construcción hubiera sido mayor en la ciudad de no haberse chocado con la inexistencia de solares en venta.

También se manifestó en esa reunión de jefes de Secciones Sociales la urgente necesidad de crear en Barcelona una Universidad Laboral, teniendo en cuenta el gran número de productores que radican en esta ciudad.

El hecho de que la Universidad Laboral de Tarragona esté a poco más de cien kilómetros de distancia no es óbice para dejar de considerar esta petición, toda vez que el señalado elevado censo de productores existente en Barcelona nutriría con exceso la que en la Ciudad Condal se pide sea construida, al tiempo que con ello se evitarían desplazamientos de alumnos y familiares —aunque corto, si se tratara de Tarragona—, gravosos, ya que se trata de alumnos de una Universidad Laboral.

### LA INDUSTRIA NAVAL MADRILEÑA CUENTA CON MAS PRODUCTORES QUE LA BARCELONESA

El censo de productores pertenecientes a cada una de las agrupaciones que encuadra el Sindicato Nacional del Metal, en noviembre del año pasado, cita a Barcelona con 144.029 encuadrados en primer lugar, en contra de la creencia general, que hace del norte de España una inmensa factoría metalúrgica. Y no tan sólo es la primera zona que aventaja con mucho a Vizcaya, que sólo cuenta con 88.980, y a Guipúzcoa, que incluye 47.907, con lo que las dos juntas no sobrepasan la cifra de la Ciudad Condal. Pero no menos sorprendente es que Madrid ocupe el tercer lugar, a poca distancia de Vizcaya, con 86.752 productores.

La preponderancia de Barcelona sobre las demás provincias es manifiesta en casi todas las ramas del metal, especialmente en la siderometalúrgica. En cambio, en la industria naval, Madrid está por encima de ella. Dato verdaderamente sorprendente y que no me cabe duda llenará de orgullo a cuantos madrileños sientan la ausencia del mar.

### UN BARCELONES CADA VEINTE MINUTOS

Pero la carencia de una industria naval no parece preocupar demasiado a los barceloneses, que

siguen cumpliendo con las leyes de la Naturaleza con gran celeridad.

En una estadística municipal, que comprende hasta noviembre del año pasado, hubo en la capital un nacimiento cada veinte minutos, una defunción cada treinta y ocho y un matrimonio cada cincuenta y siete.

Por cierto, que de mantenerse este ritmo demográfico, está calculado que la Barcelona de hoy, de un millón y medio de habitantes, alcanzará los tres millones y medio en el año 2000.

«La paz empieza nunca»

Premio Planeta 1957  
Por  
Emilio Romero



El libro se cierra con este agudo y actual mensaje: "Aquí han nacido en todo tiempo gentes extraordinarias. Pero aquí hay que terminar con esa actitud de sabandijas, alrededor de ruinas y de muertos. La historia la estamos haciendo nosotros, con nuestras cosas, los que ganamos y los que perdieron nuestra guerra, y esta historia es la que tiene que ser buena, porque de lo que tenemos que responder nosotros es de lo que hagamos y no de lo que recordemos. Para hacer cosas que dejen en buen lugar a nuestro pueblo, ahora que queremos ir hacia arriba, la paz empieza nunca."

De venta en nuestra  
**Sección de Librería**  
Planta baja

**Galerías Preciados**

## 187.000 toneladas de madera ha exportado la provincia española de Guinea en 1957

La exportación de madera de la provincia española de Guinea ha ascendido el año último a 187.000 toneladas. Esta cifra señala, desde luego, una marca en esta exportación. El año 1956, la cuantía de esta última había sido de 130.000 toneladas.

Las 187.000 toneladas exportadas por Guinea el año próximo pasado se distribuyen así: Mil toneladas han sido enviadas al extranjero y el resto a la Península, de las cuales 45.000 toneladas eran de sierra, 9.000 toneladas de traviesas y el resto de madera desarrollable para su elaboración.

La exportación de traviesas ha excedido a la del año anterior, aproximadamente, en una cuarta parte. La madera transformada por las industrias peninsulares y exportadas al extranjero ha comprendido contingentes de chapas,

madera serrada, tableros, puertas y alistados por un total de 4.000 toneladas.

### EL PRINCIPE BERNARDO DE HOLANDA VISITA EL SAHARA ESPAÑOL

VILLA CISNEROS (Sáhara español).—Ha llegado en avión a este aeropuerto el príncipe Bernardo de Holanda, que se dirige a África Ecuatorial. Fué recibido en el aeropuerto por las autoridades locales y jefes de guarnición. El delegado gubernativo le dió la bienvenida en nombre del Gobierno español y del Gobierno general de la provincia del Sáhara. Una compañía de la Legión, con el estandarte de la bandera, rindió honores a su alteza real. Seguidamente, el príncipe revistó las tropas, que desfilaron ante él.

## Clausura de la XI Conferencia de la I. A. E. S. T. E.

Ha terminado sus trabajos la XI Conferencia anual de la Asociación Internacional para Intercambio de Estudiantes de Experiencias Técnicas (I. A. E. S. T. E.).

Las sesiones se han celebrado en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, y en ellas ha reinado un gran espíritu de cooperación entre todas las Delegaciones. Se aprobó el ingreso de Grecia como miembro de la Asociación, se decidió aplazar "sine die" la resolución a una petición formulada por Polonia para asistir a las próximas Conferencias como observador. Se oyó a un representante de los estudiantes tunecinos, quien solicitó el ingreso de Túnez como miembro asociado. Por acuerdo general se tomaron en consideración los deseos de dicha nación, cuyo ingreso se decidirá en la próxima Conferencia, que se reunirá en enero de 1959, en Estambul. Se procedió al nombramiento

de un miembro suplente para el "advisory Comites". Por iniciativa de la Delegación española, se propuso la candidatura del señor Pazó, presidente del Comité español de la I. A. E. S. T. E., que fué presentada por el delegado francés y apoyada por los delegados italiano y turco. El delegado inglés propuso como candidato al canadiense. En una primera votación tuvieron nueve votos; en la segunda, el señor Pazó alcanzó once, y el delegado de Canadá, ocho. El señor Pazó fué nombrado miembro suplente del Comité de la citada Asociación.

Han asistido a esta Conferencia delegados de Alemania, Austria, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Finlandia, Gran Bretaña, Grecia, Israel, Italia, Noruega, Países Bajos, Portugal, Suecia, Suiza, Turquía, Yugoslavia e India, esta última como observador.

# El "Anexo" en la VENTA POSBALANCE

## Vea nuestras rebajas en tapicerías, cretonas, alfombras, visillos, etc.

Tapicería de lino, rebajada a .....	35
Tapicería de algodón, rebajada a .....	59
Otro tipo, rebajado a .....	75
Tapicería estilo mallorquín, en 70 cms. de ancho, a ...	35
Otomán rebajado a .....	42
Otro tipo rebajado a .....	49
Raso rebajado a .....	50

Cretonas en 70 cms., a .....

1250, 18, 19<sup>90</sup> y 25

Y de 130 cms., a .....

65

Etamines para visillos en 70 cms. de ancho, a .....

9

Otro tipo en 70 cms., a .....

10<sup>50</sup>

Etamines para visillos en 140 centímetros, a .....

21<sup>50</sup>, 27 y 32<sup>50</sup>

Gasas para visillos en 80 cms. ...

18<sup>50</sup>

Otro tipo en 140 cms. ....

28<sup>90</sup>

Alfombras de nudo, tamaño 60 x 120 cms. ....

390

Otra calidad .....

500

Alfombras de terciopelo de lana, tamaño 70 x 140 cms. ....

250

Alfombras de terciopelo de lana, 150 x 200 cms. ....

650

Tamaño 200 x 200 cms. ....

850

Tamaño 200 x 250 cms. ....

1.060

Tamaño 200 x 300 cms. ....

1.300

Alfombras de Alpujarra, tamaño 170 x 240 cms. ....

1.780

Tamaño 200 x 250 cms. ....

2.180

Tamaño 200 x 300 cms. ....

2.600

Alfombras de nudo, tamaño 140 x 200 cms. ....

2.600

Tamaño 170 x 240 cms. ....

3.870

Tamaño 200 x 250 cms. ....

4.725

Iguales rebajas en vajillas, cristalerías, cubiertos, orfebrería, lámparas, electricidad, ferretería, artículos de limpieza, accesorios para el cuarto de baño, batería de cocina y menaje en general, antigüedades..

**Y en todas las secciones de**

**Sederías Carretas**

**Galerías Preciados**









# Pequeño MOTOR

**MOTOCICLISMO**

REVISTA ESPAÑOLA DE LA MOTOCICLETA (Mensual)

CIEN PAGINAS — DIEZ PESETAS

Suscripción anual: 105 pesetas

Solución de averías - Técnica - Deporte - Novedades - Humor

UNA MOTO DE REGALO, A ELEGIR LA MARCA

VICTOR PRADERA, 32 — MADRID

## Más de cien mil motocicletas anuales produce nuestra industria



Las manifestaciones motociclistas son continuas, no solamente deportivas, sino turísticas y de cabalgatas. Precisamente a la cabalgata que desfiló el día de Reyes por Madrid pertenece esta fotografía de Barba Azul, que no es otro que nuestro colaborador y usuario vespista Rafael Cabezas, ganador del concurso de disfraces. (Foto Escamilla.)

**T**AREA algo compleja resulta el enumerar las marcas nacionales y las motocicletas que producen y han producido en España. Ya desde el principio de rodar estos ingenios mecánicos, nuestros magníficos artesanos comprendieron, con una avanzada y clara intuición, la popularidad a que estaban destinadas dichas máquinas y la utilidad que tendrían en un futuro más o menos próximo.

Animados de tales esperanzas unos, y con fines netamente deportivos otros, pusieron manos a la obra, saliendo de sus modestos talleres los primeros ejemplares equipados con motores de procedencia extranjera, tales como los Minerva, De Dim, Bonchet, etc.

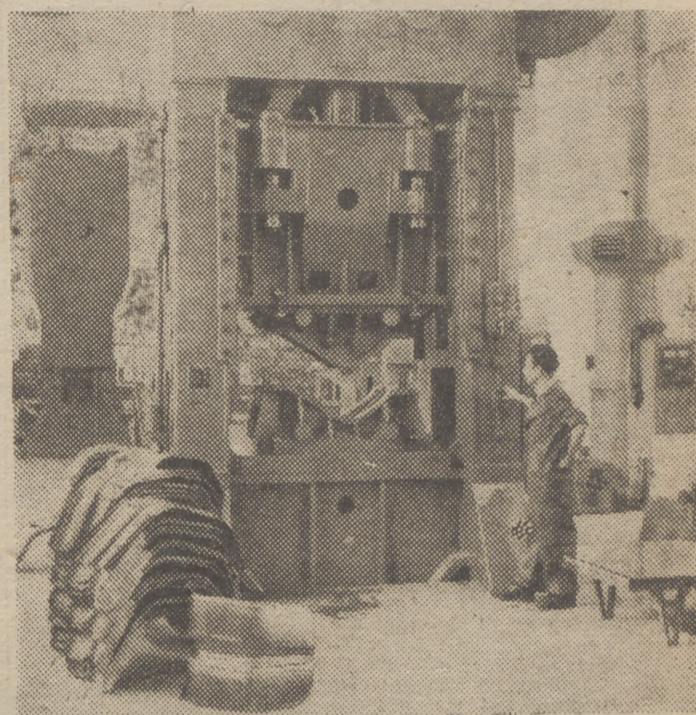
Debido a las prontas importaciones, quedó aquello como una empresa romántica, pero dejando ya bien sentado que nuestras máquinas podían dignamente equipararse a las mejores importadas, tales como las Werner, Peugeot, SNU, Griffon, etc., que fueron por entonces las más apreciadas.

**N**O por eso dejaron nuestros modestos constructores que el pesimismo hiciera mella en ellos, y es entonces cuando vemos en pistas y velódromos a las enormes motostanques destinadas a entrenar a los corredores ciclistas en las pruebas de "medio fondo", empleando generalmente motores M. A. G. y Anzani. Dichas motocicletas fueron muy apreciadas por los corredores que rodaron "pegados" a su rodillo, y así lo manifestaron gran número de ciclistas extranjeros, como también los "Pacemaker" que las montaron; por su estabilidad y firmeza de marcha, se hicieron imprescindibles incluso en velódromos extranjeros.

Después de la primera contienda mundial, resurge con más fuerza nuestra industria motociclista (como asimismo la del automóvil), viéndose varios ejemplares equipados, por falta de medios propios, con motores Mosses, J. A. P. Blackburne, Villiers, D. K. W., etc. Muchas de aquellas máquinas tomaron parte en las competiciones que se efectuaban, y venciendo en gran número de ellas frente a máquinas inglesas, francesas, americanas e italianas.

**N**UEVAMENTE, la importación perjudicó nuestra naciente industria motociclista (al igual que la automovilista) y nuestros constructores "líricos de la lima" algunos de los cuales ya se fabricaban incluso los motores, se vieron obligados a encauzar por otros derroteros sus actividades profesionales, y si en verdad alguno continuó en la "brecha" fué a base de una existencia más bien precaria, interrumpida nuevamente en 1936.

Vuelta ya a la normalidad, se efectuaron otra vez tímidos y discutidos ensayos, que prosperaron hasta dar como resultado un magnífico plantel de marcas que pueden compararse a las mejores producciones mundiales. La realidad presente ha llegado a conceptuarse de milagro industrial, porque hay que tener en cuenta que ha prosperado por autoimpulso, con luz propia, sin pedir ayuda alguna a los poderes públicos. La iniciativa individual, el espíritu de trabajo y de sacrificio y el tesón que han puesto los promotores hasta lograr su objetivo hacen de la industria española una de las más dignas de admiración y reconocimiento.



La industria española prospera en todos los aspectos a un ritmo progresivo, pero seguramente la faceta en que este auge es más destacado corresponde a la fabricación de motocicletas. Día a día se van poblando las naves de nuestra industria motociclista con la maquinaria más moderna y precisa. En la fotografía vemos una estampadora automática Raskin modelando chapas de uno de nuestros scooters.

teniendo las materias primas al alcance de la mano.

O sea, que nuestra industria de la motocicleta precisa cuidados especiales en esta difícil etapa de su desarrollo en gran escala, a fin de alcanzar la plenitud y sazón que su esfuerzo merece.

LUIKE



### Motor HISPANO VILLIERS

- 4 velocidades
- 2 HP. potencia
- Modelo 1957
- Carenada
- 3 litros a los 100 Kms.



**CONSTRUCCIONES FERRUSOLA, S. A.**

Carretera de Aragón, 310  
MADRID

# COFERSA

**Q**UE dicen ahora los pusilánimes? De los dos milares de motos de hace diez años subimos a una producción anual muy superior a las 100.000 unidades. Acaso las estadísticas de 1957 nos reflejen una cifra aproximada a las 150.000.

Con la mejora creciente del nivel de vida en nuestro país y la aceptación de nuestros modelos en el mercado internacional, no cabe duda que la demanda será cada vez más amplia.

A la vista de estas perspectivas, las fábricas tratan de superarse en calidad y reducir precios, para lo cual es necesario actualizar las instalaciones importando maquinaria moderna y

### FABRICACION DESDE 1948 a 1956

Año	Fábricas	Produc.
1948	6	1.293
1949	8	2.051
1950	7	5.267
1951	7	8.531
1952	20	20.327
1953	30	33.584
1954	36	45.790
1955	36	69.165
1956	37	96.413

Personalmente tenemos la impresión de que los datos hasta ahora no han resultado muy exactos; sin embargo, el Instituto va a llevar en lo sucesivo la estadística que la motocicleta merece. Según la orden presidencial del pasado 31 de diciembre publicada en el «Boletín Oficial» del 7 de enero actual, de acuerdo con el dictamen del Consejo Superior de Estadísticas, y el proyecto formulado por el I. N. E., se impone la formación de la Estadística de Construcción de Vehículos Automóviles, en la que, como es natural, se incluyen la motocicleta y sus accesorios y recambios.

Estos son los datos que, hasta el momento, puede facilitar el Instituto Nacional de Estadística. Dentro de breves fechas se publicará el Anuario Estadístico de 1958, en el que veremos la producción habida en 1957.

## HACIA UN CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MOTO-CROSS

La industria, la afición y todo el que tiene algún punto de contacto con la motocicleta, aunque sólo sea de simple admiración por este utilitario vehículo, se perca de que, precisamente en estos momentos, estamos viviendo una transición del deporte de las dos ruedas motorizadas, que acaso desemboque en un campeonato de España de moto-cross para el año 1959.

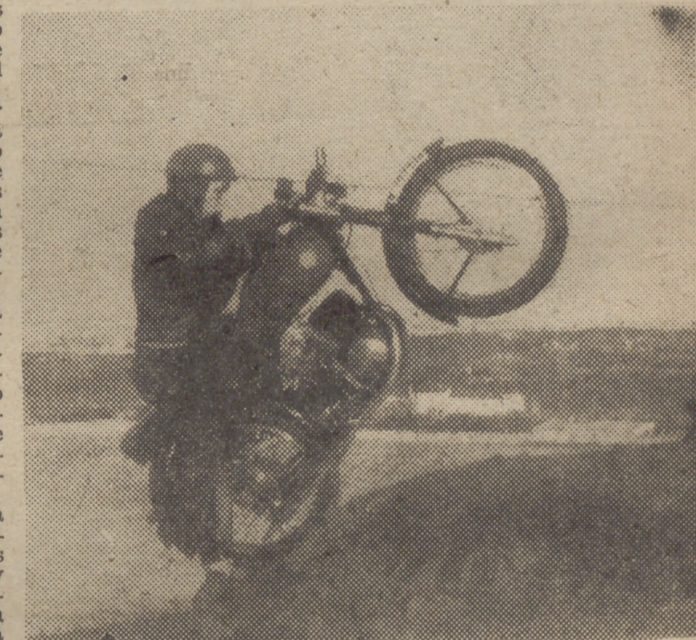
No tendría nada de particular que este campeonato se llevase a cabo, porque a cada momento contemplamos nuevos brotes de esta especialidad en todas las provincias españolas y hasta, en algunas ocasiones, las marcas prestan su colaboración para que esta faceta deportiva se desarrolle convenientemente.

No cabe duda que la revista «Motociclismo» es la que ha encendido el fuego sagrado del moto-cross, que ya los propios aficionados se encargan de que no se apague. Efectivamente, el moto-cross tiene una gran fuerza de inercia y, una vez que se ha puesto en movimiento, será imposible de detener.

En Madrid todavía no se ha llegado a organizar ninguna carrera de este tipo, por lo menos oficialmente, y sin embargo hay una veintena de corredores dispuestos. Los entrenamientos son continuos por los alrededores de la carretera de La Coruña, junto al chalet del Moto-Club y en el pueblo de Las Rozas. La expectación ante estos entrenamientos ha sido tan grandiosa que ya nadie duda de que el moto-cross es necesario y conveniente.

A los primeros corredores que surgieron con Montesa se suma ahora una representación de Iso, y últimamente tenemos noticias de que por los mismos caminos ha subido una Roa con sidecar. Como hay hombres y también

máquinas, solamente hace falta un circuito y ganas de organizar para que en Madrid tengamos moto-cross. Acaso los catalanes y los vascos nos lleven alguna delantera, pero aún estamos a tiempo de alcanzarlos.



Así se salta en el moto-cross, según nos demuestra López de la Torre sobre una Montesa "Brio 91", junto al chalet del Real Moto-Club de España. Igual que él, saben saltar Medina, "el Gañán", Gorostiza, Benito y muchos más, cuyos nombres veremos en los primeros lugares de la clasificación en el futuro campeonato de España de moto-cross. (Foto Ibáñez.)

# El coche "Vespa 400" PRECIOS DE MOTOCICLETAS

## Une petite voiture de grande classe

**ECONOMIQUE, CONFORTABLE, SOIGNÉE.**

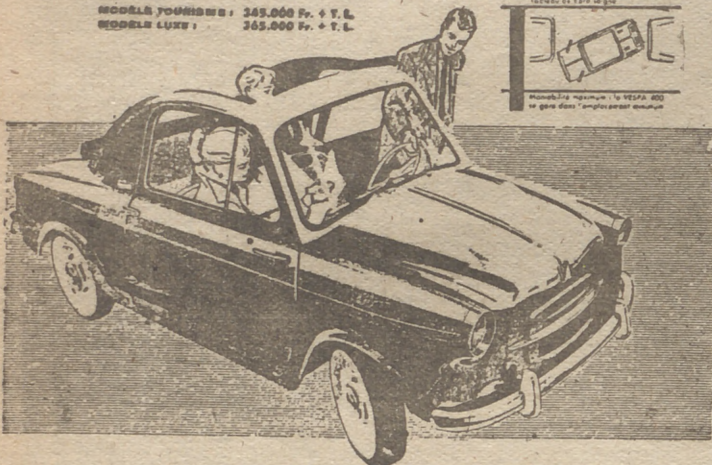
La Société A. C. M. A. productrice du Scooter VESPA, le plus diffusé dans le monde, présente maintenant, après des années d'études, la voiture qui plaira à tous.

### LA VESPA 400

- Puissance fiscale 2 CV - Vitesse 85/90 Km/heure
- Cylindrada de 400 cc. económica 471/100 Km
- 2 grandes plazas + 1 banqueta atrás
- Motor único - Estacionamiento por cc. - Tar. descubierta

Alfianz de qualitat mecánicas déjà éprouvées à un confort et une recherche d'esthétique très poussés, la VESPA 400 est une 2 CV facile, aussi agréable pour le travail et les voyages que pour les courses en ville.

MODELO TOURISMO: 265.000 P. + T. L.  
MODELO LUJO: 265.000 P. + T. L.



**Vespa 400**

MAGASIN D'EXPOSITION  
Venta Exterior - 132,  
Carnot-Rocher - París 8<sup>e</sup>

une voiture économique adaptée à la vie moderne!

Desde que el coche "Vespa" anunció su salida al mercado francés, con motivo del Salón del Automóvil de París, se llevan solicitadas treinta mil unidades, con lo que se garantiza su éxito utilitario. Indudablemente, un coche así tendría un gran mercado en España. El "Vespa 400" es el ejemplo típico de un coche pensado y cada una de las soluciones llevadas a cabo es más el resultado de una reflexión re-

ciente que de una rutina. No tendría nada de particular que muchas de estas soluciones sean aprovechadas por otros fabricantes que piensen hacer automóviles de este tipo.

El motor del "Vespa 400" es un dos cilindros, con la particularidad de que hace la admisión por el cigüeñal, detalle éste que aunque ya se había visto en algunos motores de un cilindro, de exce-

lente resultado, no se había generalizado en los de dos. Tiene innumerables ventajas, siendo la principal la de poder separar un cárter de otro sin grandes problemas de cierres herméticos. La transmisión la hace a través de una caja de tres velocidades, con un embrague monodisco. Naturalmente tiene también marcha atrás. La carrocería es de chapa de línea muy agradable y acomoda dos pasajeros, llevando también un amplio compartimiento para equipaje o asientos de niños.



Paco González es el ídolo de los motociclistas españoles. Su capacidad técnica y su corazón de velocista han hecho posible el gran número de victorias de este gran valenciano que en todas sus actuaciones eleva el grado de emoción de los espectadores. En la foto aparece sobre la M. V. que montó en el Gran Premio de España celebrado en Montjuich. Ha sido otra vez campeón de España de la categoría de 500 c. c., y subcampeón, en la de 125 c. c., cuyo título ganó el emevista Ferrero.

		Pesetas
B. H.	Ciclomotor	7.575,-
B. J. E.	175 c. c. "I-Z"	20.000,-
CLUA	74 c. c.	14.750,-
	49 c. c. ("Gorrion I")	7.500,-
	125 c. c.	19.000,-
	175 c. c.	23.750,-
COFERSA	125 c. c. "Normal"	17.500,-
	200 c. c. "J. M. 1957"	23.500,-
DERBI	98 c. c.	15.800,-
	125 c. c. "Turismo"	17.000,-
	125 c. c. "Super"	19.500,-
	250 c. c.	30.000,-
	350 c. c. (bilocindrica)	35.000,-
DUCATI	98 c. c.	24.500,-
	98 c. c.	25.500,-
DUCSON	50 c. c. (ciclomotor)	9.165,-
	50 c. c. (deposito en el bastidor)	8.593,-
IRESA	200 c. c. "Normal"	14.250,-
	200 c. c. "Lujo"	22.100,-
ISO	Iso-Scooter	18.350,-
	Iso-Moto	17.950,-
	Iso-C	20.950,-
LAMBRETTA	Scooter	16.500,-
	Scooter sin carrocería	14.250,-
LUBE	99 c. c. "Normal"	13.950,-
	99 c. c. "99-S"	14.950,-
	125 c. c. "99-S cromada"	15.250,-
	125 c. c. "T-125"	15.300,-
	125 c. c. "P-125"	16.450,-
	250 c. c. "N. S. U. Max"	44.500,-
M. A. F.	250 c. c.	34.000,-
	175 c. c. "Evyca"	27.500,-
MIKY	Micro-Scooter	6.666,-
MOBYLETTE	AV-49	5.875,-
	AV-63	5.995,-
	AV-49 (lujo)	6.375,-
	AV-31	6.995,-
MONFORT	125 c. c.	15.900,-
	200 c. c.	23.000,-
MONTESA	Brio 81	19.250,-
	Brio 91	21.000,-
MOSQUITO	49 c. c.	7.150,-
MOTOBIC	50 c. c.	5.700,-
	60 c. c.	7.800,-
	82 c. c.	10.875,-
	65 c. c.	11.700,-
	65 c. c. "Cardellino"	13.990,-
	98 c. c.	17.500,-
M. V.	125 c. c.	19.500,-
	150 (turismo)	20.500,-
	150 (sport)	21.500,-
	"Pullman"	18.500,-
MYMSA	125 c. c.	19.000,-
	175 c. c.	21.000,-
OSSA	Motopedal	7.900,-
	125 c. c.	16.990,-
PEUGEOT	125 c. c. (económico)	16.615,-
	125 c. c.	19.615,-
RIEJU	175 c. c. (turismo)	27.500,-
	175 c. c. (sport)	26.500,-
R. O. A.	125 c. c. (normal)	19.500,-
	200 c. c. (sport)	22.700,-
RONDINE	125 c. c. (sport)	17.400,-
SADRIAN	125 c. c. "T-17"	18.550,-
	200 c. c. "T-17"	20.700,-
SANGLAS	350 c. c.	48.850,-
	500 c. c.	51.160,-
VESPA	Modelo "S"	19.600,-
	Modelo "N"	17.500,-

NOTA.—El lector puede encontrar alguna diferencia en estos precios, derivada del valor del transporte desde fábrica hasta el punto de adquisición, así como del precio del embalaje. El asterisco significa que en el precio va incluido el impuesto de U. y C.



MOTOCICLETAS

**Emevive**

8 VECES CAMPEONA DEL MUNDO

Toda la experiencia del deporte al servicio  
de la producción comercial

CONSTRUIDAS EN ESPAÑA POR AVELLO, S. A. GIJON

Campeonatos Nacionales  
de 1957

**M. V.**

CAMPEONA DE VELOCIDAD  
Y REGULARIDAD

AGENTES Y SERVICIOS OFICIALES EN TODA ESPAÑA

Madrid, miércoles 22 de enero de 1958

# LA CALIDAD ES RIQUEZA NACIONAL

1.200 vespas españolas-de una exportación de varios miles-han sido embarcadas en Santander con destino a Chile.  
 Por Rafael CABEZAS

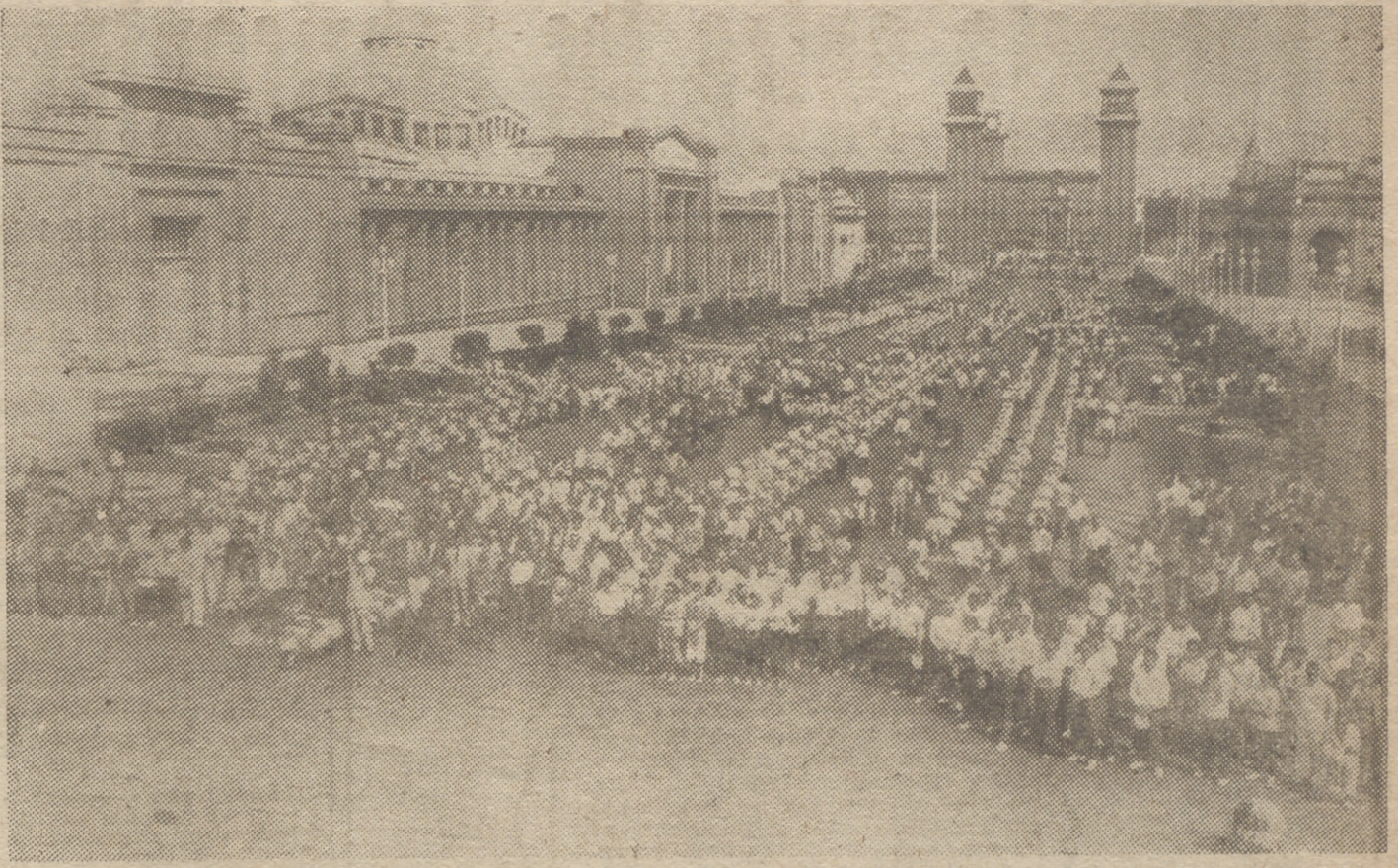
A finales del año 1957 embarcaron en el puerto de Santander el primer lote de Vespas de una exportación concertada con Chile. Este cargamento, que en su género nunca salió de España nada más que en cantidades pequeñísimas y casi en calidad de muestras, representa un hecho trascendental para la industria de nuestro país.

A pesar de la demanda de la Vespa en España, siempre creciente, se ha creído oportuno no perder esta ocasión de hacer conocer en los mercados extranjeros el alto grado de calidad a que ha llegado la industria española.

Los esfuerzos de los fabricantes del «pequeño coche de dos ruedas» se han redobrado para cubrir el abastecimiento del mercado interior. La fábrica de la Ciudad Lineal, en Madrid, traba-

ja al máximo rendimiento, alcanzando en la actualidad una producción diaria de más de 90 unidades, venciendo todas las dificultades y en espera de que empiecen a funcionar las seis grandes naves que se construyen en la actualidad para ampliar las factorías.

Con ocasión de la exportación de Vespas a Chile, la economía pública ha coincidido con los intereses de la empresa privada. Moto Vespa, S. A., se ha esforzado en ser un aporte más a la política de exportaciones españolas preconizada por el Gobierno para mejorar la situación económica y financiera de la Nación, y en segundo término, los intereses particulares de la empresa privada. Todo ello consecuencia de directrices de industrialización acertadas.



EL VESPA-CLUB INTERNACIONAL REUNE 300.000 AFILIADOS

Uno de los hechos más simpáticos que ha originado la Vespa ha sido la confraternidad internacional de sus usuarios. «En todas partes tengo un amigo», puede decir el vespista. Hoy, catorce naciones son miembros del Vespa-Club de Europa, y otras, como adheridas, engloban una organización mundial de camaradería deportiva con más de 300.000 socios. La fotografía corresponde al sensacional Rally Eurovespa celebrado este año en Barcelona.

## MAS DE un millón

### OPINION DE LA PRENSA MUNDIAL



La millonésima Vespa, que fue fabricada el 28 de abril de 1956, junto a su diseñador el ingeniero Conradino D'Ascauso

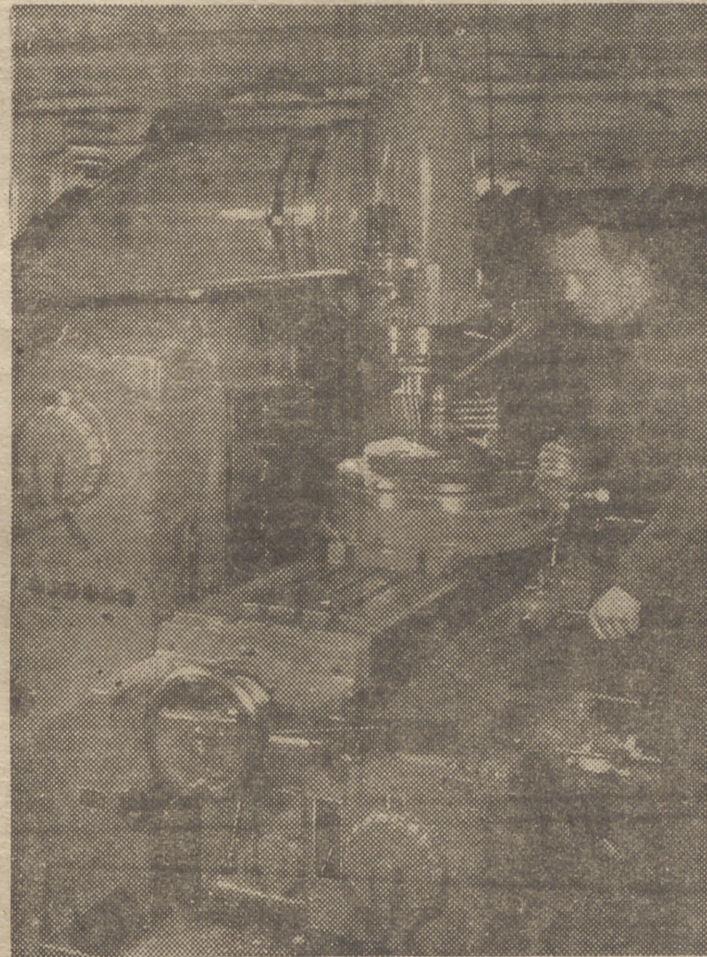
**ALEMANIA.**—«Frankfurter Zeitung», de Colonia: «El moto scooter Vespa, que nació en Italia, ha triunfado ya en todas las partes del mundo...»

**INGLATERRA.**—«Moto Cycle», de Londres: «La alabanza hecha a este scooter es completamente merecida y, sin duda, el haberse alejado de la tradición de la línea ha hecho producir una máquina que cambiará los puntos de vista de nuestra población...»

**ESTADOS UNIDOS.**—«N. Y. Herald Tribune»: «El scooter italiano Vespa hace furor aquí...»

**ARGENTINA.**—«La Gaceta Nacional», de Buenos Aires: «Es un feliz hallazgo...»

**AUSTRIA.**—«Weltepresse», de Gratz: «En las primeras horas, todas las Vespas importadas fueron vendidas...»  
 En la fotografía, el diseñador de la Vespa, ingeniero Conradino D'Ascauso.

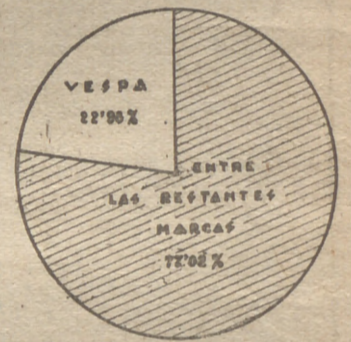


Las factorías madrileñas de Moto Vespa, S. A., en la Ciudad Lineal lanzan cada seis minutos una Vespa. Sus modernas instalaciones reúnen la maquinaria y elementos técnicos más adelantados. Abajo: un detalle de la cadena aérea de transporte, única en España, que enlaza y sincroniza toda la producción.

## Victoria estadística de una marca

Según las estadísticas oficiales italianas de 1957, publicadas por la revista «La Moto», la victoria estadística es para la marca «Vespa», con un 22,98 por 100 de la producción de motocicletas en aquel país.

La marca que sigue figura con un 14,42 por 100. Otras dieciséis fábricas se reparten un 44,95 por 100, quedando el 17,65 por 100 restante para las demás marcas de importancia mínima.



## “VESPA” se escribe con minúscula

Premio que el público otorga a la popularidad del producto cuyas cualidades le han hecho genérico

Se ha escrito bastante y mucho del «fenómeno Vespa», debido al impacto social que produjo, con la consiguiente secuela de robustecimiento del motociclismo español y elevación del nivel de vida de los españoles. Y ambas cosas son ciertas. Pero, además, Vespa ha conseguido en todo el mundo ese trato especial que la Prensa y los escritores conceden únicamente a «productos absolutos», que se escriben incluso con minúscula, porque gozan del trato especial de «rango genérico», y nombrarlos no entraña propaganda, ni mucho menos publicidad, en el sentido estricto de la palabra.

Así sucede con Kodak, con Ford, con Aspirina y con el jerez, el chianti, el oport... y la Vespa. Son símbolos más que productos, porque su bondad como producto lo elevó a la categoría de símbolo.

En esto reside, precisamente, su importancia y su rango, adquiridos no porque sí, sino a fuerza de esmero renovado para tener y mantener el favor del público en un constante mejoramiento. Pero no deja de ser sorprendente el fenómeno que originan los productos que hemos citado. Es el fenómeno de la naturalidad; a fuerza de ver botellas de jerez, tabletas de Aspirina y automóviles Ford; a fuerza de ver escrita la palabra Kodak y de ver kodaks en cualquier parte, aunque no sean

de esa marca precisamente, uno llega a abstraerse de tal manera del proceso formativo del vino ése, del analgésico ése y de esas máquinas fotográficas, que olvidamos la existencia de sus viñas, bodegas, laboratorios y fábricas. Ese es el gran mérito. Lo mismo sucede con la Vespa. A fuerza de verla por calles, carreteras, el cine e incluso el escenario, uno olvida que son producto; es decir, algo que se produce y elabora... Algo que requiere un proceso específico y complicado; algo que necesita una fábrica con su complejo armónico de máquinas, cálculos, hombres, análisis, hornos, fraguas, laboratorios, pistas de pruebas, planos y cálculos de resistencia y tolerancias... Ese mundo maravillosamente complicado y simple en el que todo está ordenado hacia un fin con escrupulosa distribución de elementos estáticos y dinámicos.

He visto nacer una Vespa. La he seguido desde la nada casi al rodaje. Mejor dicho, no vi venir al mundo una, sino varias, en la hora que permanecí inmerso, por curiosidad, en la fabulosa atmósfera de la fábrica madrileña, concebida, erigida y poblada para ser fábrica. Concretamente, fábrica de «la» Vespa; no taller grande ni fábrica aprovechada ni remendada para Vespa, no, sino construida, alzada, creada para la Vespa Española, que iba a ser estímulo en la joven y ya grande industria del pequeño motor.

## Testimonio convincente

A historia de los modelos, que la mayoría de las marcas se preocupan mucho de modificar cada año para mantenerlos al día, tanto en la línea de perfeccionamiento que el tiempo arrastra, como para seguir el gusto evolutivo de las clientelas, que acusan fatiga de ver y tener siempre lo mismo, desprende la noción de que la vida de un vehículo en los catálogos parece condenada a ser breve y su aceptación limitada a corto plazo.

Esta constante fugacidad, que podríamos calificar de histórica, choca con el ejemplo único e impar que ha destilado el enorme y extraordinario auge de la «Vespa».

Es difícil mejorar lo que se hace cerca de la perfección.

La «Vespa» presenta todos los años alguna novedad, pero nada sustancial cambia en ella.

Imitadores en todos los países han querido mejorarla, basándose en experiencias y persiguiendo su fulgurante éxito; pero todo ha sido en vano. Durante los pasados años, sobre todo, varios cientos de scooters se presentaron en los mercados mundiales procedentes de todos los países; sin embargo, no pasaron de vender pequeñas cantidades, y en la actualidad casi ha desaparecido su fabricación.

Solamente la «Vespa» en el mundo es el scooter que no ha tenido regresión en su producción mundial, recogiendo la clientela de todos sus competidores y haciendo que este tipo de vehículo sobrepase hoy en importancia a la motocicleta clásica.



LAS VESPAS PRODUCIDAS EN EL MUNDO SON:

Año 1946	4.464
» 1947-48	39.367
» 1949-50	97.559
» 1951-52	222.133
» 1953-54	353.815
» 1955-56	440.319

# Encuesta entre los fabricantes de motocicletas

## MONTESA

La motocicleta española  
de prestigio internacional.

d'échappement... carburateurs protégés, etc. Les M.Z. et les Simson A.W.O. intéressèrent beaucoup de visiteurs. Mais la grande nouveauté ce fut, pour la première fois, la participation espagnole au Salon de Paris. En effet, Pierre Bonnet a présenté une des célèbres 125 cc Montesa, dont les succès en compétition ne se comptent plus. Le modèle exposé était le Brio 91 à 4 vitesses. C'est une machine à caractère sportif pouvant atteindre les 110 kmh et dont le poids ne dépasse guère les 75 kg. Pierre Bonnet espère très prochainement pouvoir livrer quelques-unes de ces splendides motos espagnoles aux nombreux amateurs qui sont désireux de posséder une 125 brillante, robuste et pas comme les autres.

En face de Pierre Bonnet se trouvait le stand du Hall de la Moto, maison importatrice des marques allemandes T.W.N. et Zündapp. Le petit quatre-roues... fabriqué par

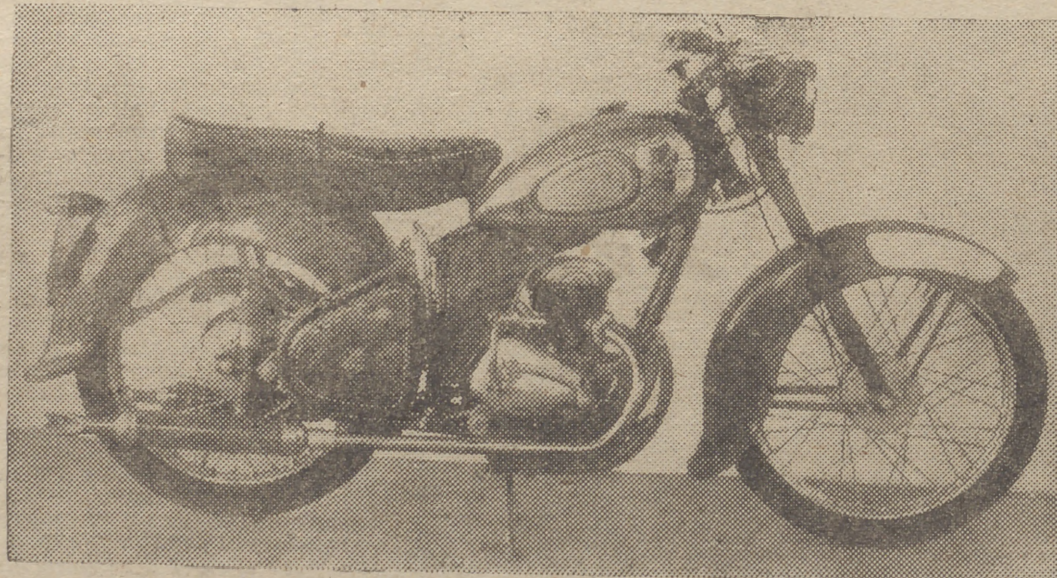
"... Sin embargo, la gran novedad ha sido la participación española por primera vez en el Salón de Paris. En efecto, Pierre Bonnet ha presentado una de las célebres Montesa de 125 c. c., cuyos éxitos en competiciones ya ni se cuentan. El modelo expuesto ha sido el Brio 91, de cuatro velocidades. Es una motocicleta de carácter deportivo, alcanzando una máxima de 110 kms./h. y cuyo peso no excede en mucho los 75 kgs. Pierre Bonnet espera poder colocar muy pronto algunas de estas espléndidas máquinas españolas a los numerosos aficionados que están deseando poseer una 125 atractiva, robusta y diferente a las otras."

(De la revista francesa "REVUE TECHNIQUE TOURISTIQUE MOTOCYCLISTE", núm. 133, noviembre 57.)



## CARENADA-1958

125 c. c.



LIMPIA

SEGURA

ECONOMICA

DISTRIBUIDA POR S. A. E. AUTOMOVILES PEUGEOT - Av. de los Toreros, 6 - MADRID

AGENTES Y SERVICIO EN TODA ESPAÑA

EN MADRID: Autotodo, S.L. HERMOSILLA, 123

1. ¿Encontró inconvenientes su industria durante el pasado año?
2. ¿Su opinión sobre los impuestos que gravan el precio de la motocicleta en España?
3. ¿Podría abarataarse el precio de las motos?
4. ¿Qué ayuda necesita la industria motociclista española?
5. ¿Cree usted necesaria la importación de maquinaria extranjera?
6. ¿Qué piensa sobre el deporte de la motocicleta en nuestra Patria?
7. ¿Nos conviene exportar motocicletas?
8. ¿Cuántas unidades ha producido su fábrica desde que se inauguró?

nes de competir con el extranjero.  
8. Más de 20.000 unidades.

### MONTESA

El señor Permanyer es una notabilidad de nuestra industria motociclista. La fama de su marca, MONTESA, ha dado la vuelta al mundo y es aplaudida en todos los lugares. Don Pedro Permanyer nos responde lo siguiente:

1. La escasez, que se convirtió en falta, de primeras materias tan imprescindibles como el aluminio y el acero cromo-níquel, y de algunos elementos esenciales, como los cojinetes a bolas, así como máquinas especiales para mecanizar grandes series.

2. El impuesto por consumos de lujo debería ser suprimido, pues la motocicleta es hoy día un vehículo totalmente utilitario, y que en un 99 por 100 de casos es propiamente una herramienta de trabajo.

3. Si las primeras materias no escasearan y los precios de las mismas fueran los del mercado internacional, junto con la facilidad en la adquisición de máquinas apropiadas, se reduciría el precio de las motocicletas, quedando al alcance de personas con un nivel de vida más bajo que en la actualidad.

4. Si la industria de la motocicleta ha crecido en pocos años desde la nada hasta una producción de 150.000 motocicletas anuales, sin ninguna ayuda directa, es un claro exponente de que su pujanza no necesita una ayuda específica; pero lo que sí necesita urgentemente es no encontrar obstáculos como los mencionados en la pregunta primera (falta de aluminio, cojinetes a bolas, etc.).

5. Es indispensable la importación de máquinas-herramientas concebidas para grandes series y que no se fabriquen en España.

6. El deporte de la motocicleta contribuye en gran manera a la educación mecánico-práctica de la juventud, útil en muchos aspectos de la vida moderna, convirtiéndola en el buen automovilista del mañana, en un mundo cada día más motorizado. Además, en el aspecto técnico industrial ha contribuido al perfeccionamiento de numerosas industrias auxiliares.

7. Es una de las exportaciones más beneficiosas, pues exportamos mano de obra, convirtiéndose en divisas el trabajo de los españoles, y sería factible en gran escala con sólo reservar el 30 por 100 de estas divisas producidas, hoy inexistentes al industrial exportador.

8. En este año que ahora empieza esperamos fabricar la número 50.000.

### R. O. A.

R. O. A. es una marca de vanguardia, de espíritu joven y decidido, tan afortunada en el mercado como en el deporte, por la calidad de sus modelos. Su director, don Rafael Onieva Ariza, nos recibe en su despacho de la calle de Embajadores y nos entrega las siguientes contestaciones:

1. La falta de materia prima, tales como el aluminio, la chapa y los aceros especiales, que son los más básicos para la fabricación de las motocicletas.

2. El impuesto de lujo, que es el principal que grava los precios de las motocicletas en España, considerando que no debería existir la diferencia tan exagerada por el aumento de cilindrada; es decir, que una motocicleta de 125 c. c. paga 1.455 pesetas. ¿Por qué, si es una cosa de lujo la que grava, no es con arreglo al lujo de la misma el cargo correspondiente, y no con arreglo a la potencia? Posiblemente un utilitaria para el trabajo común esta, puede serlo la de 200 c. c. ó 250 c. c., y, por el contrario, el mencionado impuesto de lujo de una motocicleta de 250 c. c. se eleva a pesetas 4.000, y así sucesivamente, a base de 20 pesetas por centímetro cúbico, gravando el impuesto de lujo a una motocicleta de 500 c. c., que es la que puede tener un viajante para desplazarse por carretera.

3. Efectivamente, si; principalmente, disminuyendo los precios de la materia prima, por una parte, y por otra parte, para las motocicletas de superior cilindrada a 125, disminuyendo también el impuesto de lujo.

4. La concesión con más fre-

ESPAÑA puede presumir hoy de su industria motociclista, ofrece productos capaces de codearse con los mejores del extranjero y empieza ya a competir en el mercado internacional.

La industria de la motocicleta está situada, según los últimos cálculos, en el séptimo lugar de la producción española, pero su pujante estado es la resultante de una continua preocupación, de una incansable labor y de una esperanza ilimitada que acabará encontrando la necesaria comprensión y ayuda.

Hemos querido dar a conocer esta preocupación y esperanza, y demostrar el interés constante que existe en las fábricas nacionales de motocicletas, por lo que enviamos a todas una encuesta, de la que reproducimos algunas contestaciones.

### COFERSA

Guardando el orden alfabético de marcas, recogemos en primer lugar las contestaciones de los dirigentes de COFERSA, que nos entrega el señor Sáez. COFERSA es una fábrica grandiosa en potencia, aunque no comenzará su producción a todo régimen hasta la terminación de sus factorías, en las cercanías de Madrid.

1. Dificultad en adquisición de materia prima: aluminio, tubo y chapa.

2. Excesivos, ya que motocicletas de 125 c. c. y 197 c. c. es, aproximadamente, un 10 por 100 de su valor. Hay que considerar que el usuario motociclista es, por regla general, obrero o empleado, y no se motoriza por lujo, sino por necesidad de trans-

porte, para poder cumplir con sus obligaciones laborales.

3. Por las dificultades de materia prima, los precios no son estables, sino que varían en relación con la dificultad en su adquisición, lo que no permite un cálculo exacto.

4. Cupo de materiales.

5. En máquinas especiales, sí.

6. Que se supera día tras día, ya que sin circuitos especiales y sin máquinas de competición se desarrollan promedios francamente buenos. Igual nos ocurre en las pruebas de regularidad. No obstante, opino que sería muy interesante mayor número de pruebas, con máquinas auténticamente comerciales, donde pudiera acudir el usuario normal.

7. Indudablemente; es un capítulo interesante la exportación, pero mucho camino nos queda aún para llegar a una saturación de nuestro mercado y a una consecución de producción perfecta que nos permita competir, tanto en precios como en acabado, con el resto de los fabricantes europeos.

8. La cifra real es de 3.700 motocicletas, en veinte meses de organización industrial.

### GUZZI-HISPANIA

De Barcelona recibimos las respuestas a nuestra encuesta, remitidas por el señor Rava, el hombre magnífico, director de MOTOR HISPANIA, S. A., a quien 65.000 españoles tienen que agradecer la creación de las pequeñas y económicas GUZZI.

1. Aprovisionamiento de materias primas.

2. Debería abolirse el impuesto de lujo, tratándose de vehículos utilitarios.

3. Si; con un suministro regular de materias primas a precio justo.

4. Las indicadas en los puntos 2, 3 y 5.

5. Si; tratándose de máquinas múltiples que no se fabrican en España.

6. Que éste está en incremento constante y que la difusión de la motocicleta prepara mecánicamente, en bien del país, a un gran sector de público modesto.

7. Si, pero ahora estamos fuera de precio.

8. Sesenta y cinco mil unidades.

### M. V.

Don Alfredo Avello nos envía, desde su fábrica de Gijón, las contestaciones a nuestra encuesta. La marca M. V. AGUSTA, tan admirada mundialmente por sus éxitos deportivos y comerciales, repite su triunfo en España, dando al mercado una de las motocicletas más cotizadas.

1. La falta de primeras materias, tales como aluminio, aceros especiales, chapa de embutición, rodamientos, etc.

2. Debo referirme especialmente al de "Consumos de lujo", excesivo desde el punto de vista de que hoy la motocicleta es netamente utilitaria como medio de locomoción.

3. Sí.

4. Primeras materias y maquinaria.

5. Sí.

6. Que no tiene nada que envidiar a ninguna otra nación, pese a la carencia de máquinas especiales, que, de momento, no hay más solución que importar.

7. Desde el punto de vista de la economía nacional, sí, pero no estamos en condiciones de competir, por la falta de primeras materias y maquinaria especial en nuestras instalaciones. Salvados estos inconvenientes, creo nos encontraríamos en condicio-

# Ocho preguntas a siete marcas

fluencia de material por adjudicación de cupo.

5. De suma necesidad.

6. Que está tomando mucho puge, pero considero que se debía exigir de todos los fabricantes una colaboración más directa para defender este deporte, ya que luego todos nos beneficiamos de ello.

7. Yo, particularmente, hasta la fecha, no pienso en el mercado extranjero, a pesar que con frecuencia, y principalmente en estos últimos meses, hay ofertas de exportación; pero prefiero atender en primer lugar al mercado nacional, al menos, mientras continuemos con la actual demanda.

8. R. O. A. comenzó en 1954, y se fabricaron 600 unidades; en 1955, 1.700; en 1956 alcanzamos la cifra de 3.500 unidades, y finalizando el presente año sobrepasaremos en algo la de 7.000; por consiguiente, en cuatro años hemos fabricado 13.000 unidades, haciendo la observación que en todos los años se han sobrepasado la duplicidad de aumento sobre el año anterior.

## SANGLAS

La SANGLAS puede calificarse como la "máquina grande" de España. Su robustez y austeridad ha conquistado muchos lugares de honor que los Ayuntamientos y otros centros oficiales reservaban antes a las máquinas extranjeras. Don Javier Sanglas ha contestado así:

1. Aprovisionamiento de materiales.

2. Creemos son muy elevados, teniendo en cuenta el carácter de instrumento de trabajo imprescindible que es una motocicleta para la mayoría.

3. Se podría abaratar al compás del precio de la materia prima.

4. Necesita ayuda para poder exportar en igualdad de condiciones con las marcas extranjeras.

5. Algunos tipos de máquinas de producción y gran precisión que es antieconómico fabricarlas en España.

6. Creo en el deporte, porque perfecciona los modelos y los conductores.

7. Creo que toda exportación es conveniente para aumentar el ingreso de divisas.

8. Unas tres mil.

## VESPA

La proliferación de VESPAS en España es sorprendente. La cifra de 59.000 máquinas producidas es suficiente para reconocer el triunfo de este "scooter" en nuestra Patria. El director de Moto Vespa, marqués de Pellegrini, nos da también su amable respuesta:

1. La escasez de materias primas en el mercado nacional,

especialmente por lo que se refiere a la chapa de embutición profunda, aluminio, níquel, aceros especiales, etc.

2. A efectos fiscales, la motocicleta se considera en España, todavía, un objeto de lujo, mientras que, en modo particular, el "scooter" es solamente un instrumento de trabajo. La gran mayoría de nuestros clientes está constituida por miembros de profesiones liberales, sacerdotes, militares, oficinistas, empleados y obreros. El hecho de que la moto sea usada los domingos no significa que sea un objeto de lujo, sino un medio que permite al usuario disfrutar de unas horas de esparcimiento después de una semana de trabajo. En España, por una moto de 125 c. c., que es la cilindrada más difundida, hay que pagar, entre matriculación, timbres del contrato, impuesto de lujo, alrededor de un diez por ciento del precio de venta al público, lo que, en nuestra opinión, es excesivo.

3. Ciertamente, a condición de que sea posible adquirir en España materias primas a precios internacionales y tener la posibilidad de disponer de equipos industriales modernos.

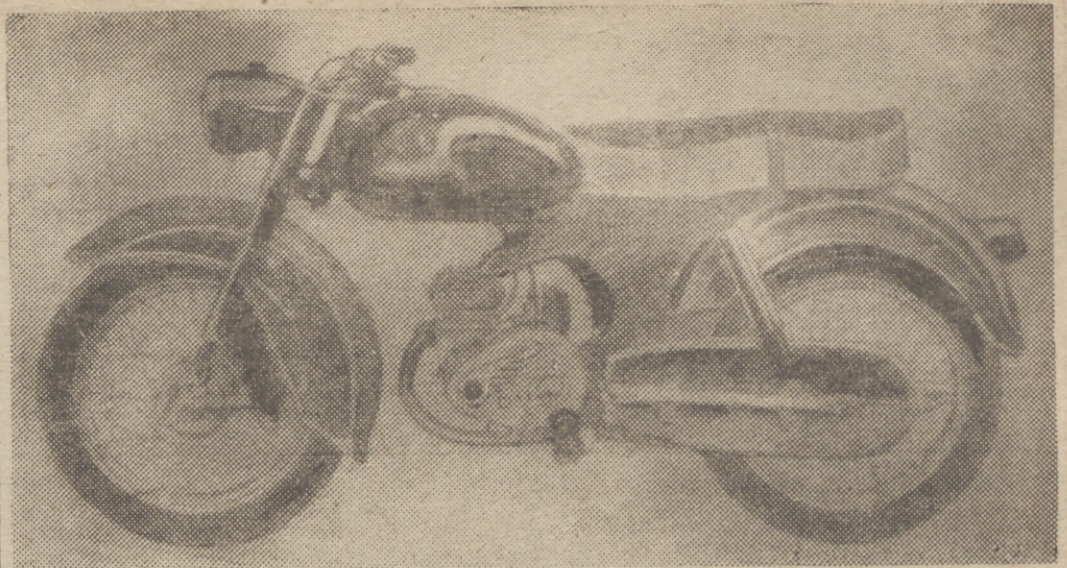
4. Ante todo, la cantidad de materias primas necesarias para la fabricación, materias primas que pueden ser suministradas a las casas constructoras, bien directamente, o bien a través del Subgrupo de Fabricantes y Montadores de Motocicletas, del Sindicato Nacional del Metal; otro posible sistema sería la concesión de las licencias de importación necesarias, referidas siempre a materias primas. En nuestra opinión, no deberían concederse permisos de importación de piezas ya terminadas y mucho menos de motos completas, por el evidente motivo de que esas importaciones restan los beneficios que se desprenderían de la fabricación en España de las mismas piezas o motocicletas completas.

5. Sí, dado que algunas máquinas, absolutamente necesarias para la fabricación, no se construyen en España.

6. La afición al deporte de la motocicleta en España es muy elevada, y el interés del público, constantemente creciente. Entendemos la palabra deporte, sin embargo, en el más amplio sentido, y no limitada a las pruebas de velocidad o regularidad; comprendemos en aquel concepto los "rallies" nacionales e internacionales, que siempre han dado lugar a una gran afluencia de participantes, y no quedan reducidos, como sucede con la velocidad o la regularidad, a un pequeño número de especialistas. Tampoco debe olvidarse lo que podríamos llamar turismo deportivo, y las pequeñas excursiones en grupos reducidos, lo que cada vez es más frecuente en nuestras carreteras.

7. Sin duda alguna, tanto a efectos de procurar divisas a nuestro país como por poner de relieve en el campo internacional la alta calidad conseguida por la industria motociclista española. La mayor dificultad que se encuentra en la exportación consiste en la fuerte competencia de otros países que trabajan en mejores condiciones para ofrecer precios más bajos—ya que no mejor calidad—, por la anteriormente mencionada escasez de materias primas.

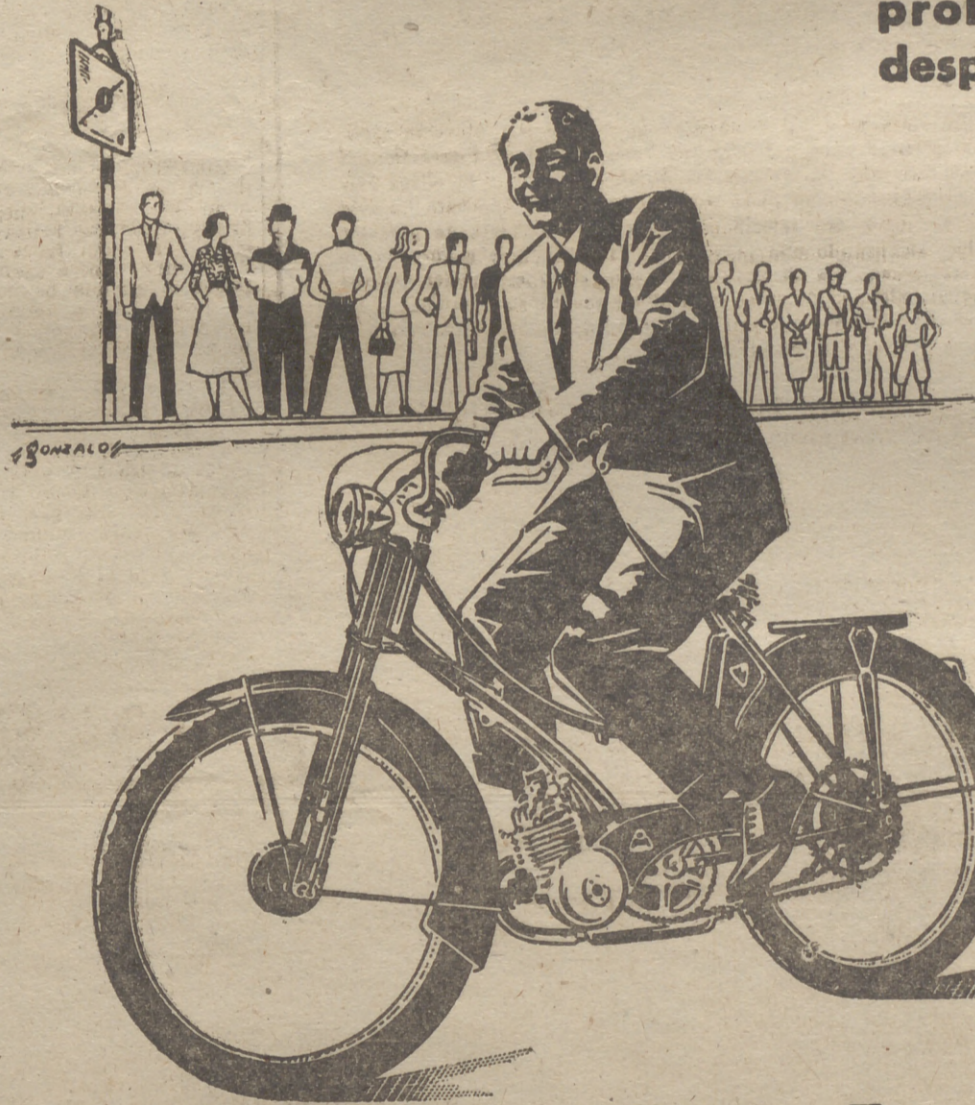
8. Desde el momento de la fabricación hasta el día 28 de diciembre, Moto Vespa, S. A., ha producido 59.028 "motociclos".



Esta es la motocicleta Cofersa de 125 c. c., toda ella estampada, cuyas líneas nos recuerdan uno de los modelos más populares y millonarios de la marca alemana Horex. Indudablemente, esta nueva "caballo y cuarto", que lanzará Cofersa para el próximo mes de febrero, será una de las motocicletas más apreciadas en la temporada que entra, pues a su comodidad y limpieza llevará unida otra comodidad: la del precio.

# No espere más...

...resuelva de una vez, su problema de desplazamiento



# Mobylette

CON TRANSMISION POR CADENA

NUEVOS MODELOS

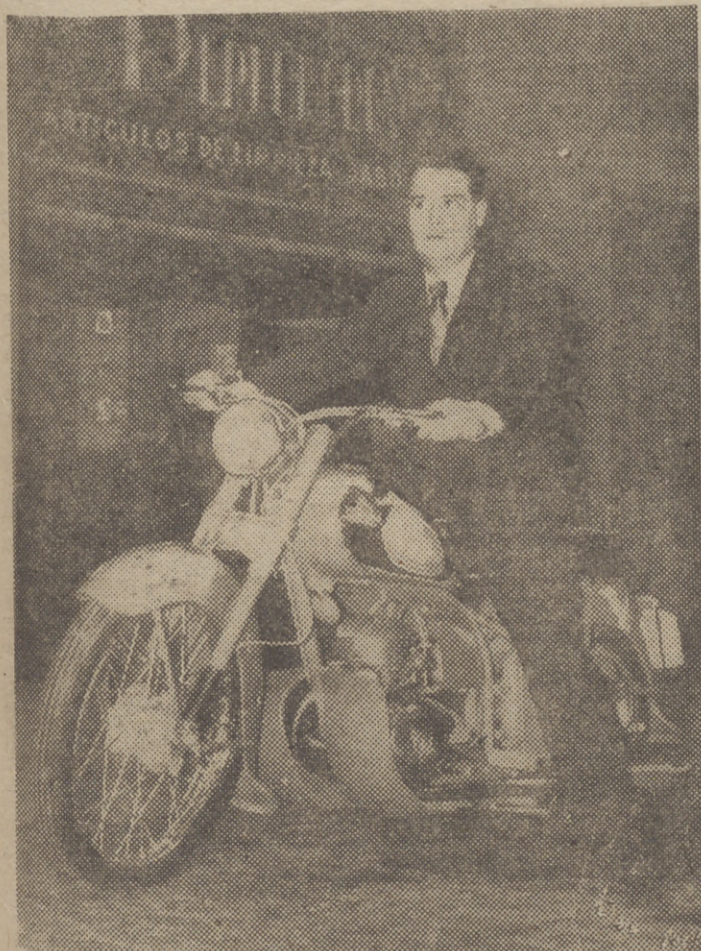
FABRICANTES

## GARATE ANITUA Y CIA.

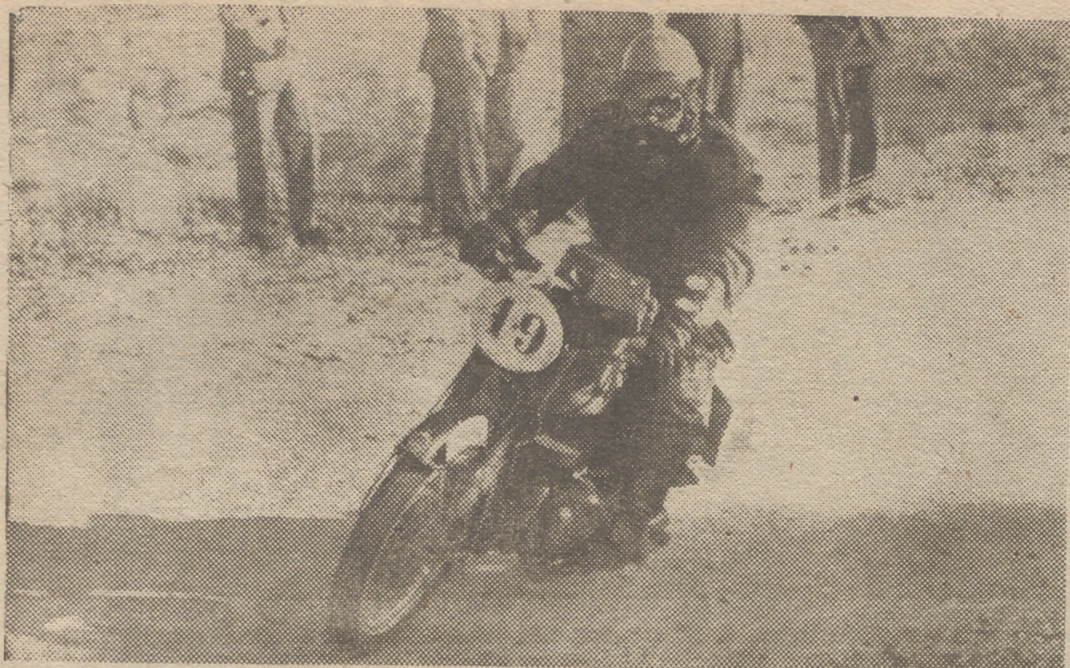
EIBAR (Guipúzcoa)

SERVICIO Y AGENCIAS EN TODA ESPAÑA

FONTAN



Una nueva motocicleta de gran utilidad ha salido al mercado español: la Peugeot tipo 57 TL. Este modelo aparece en la fotografía, montado por don Luis Escandón, perfumista madrileño, ferviente admirador de la marca Peugeot. El 57 TL cubica también 125 c. c., pero está mucho más protegido que el anterior modelo, con carburador totalmente cubierto y mayor amplitud en la aleta trasera. El color de la máquina es azul-cromado.



La marca nacional Derbi, con su último modelo 150 c. c., demuestra una insuperable calidad por las continuas victorias que obtiene en todas las carreras participadas. En la fotografía vemos a Agramunt montando una Derbi 350 c. c., con la que obtuvo recientemente el V Campeonato de España de Regularidad.

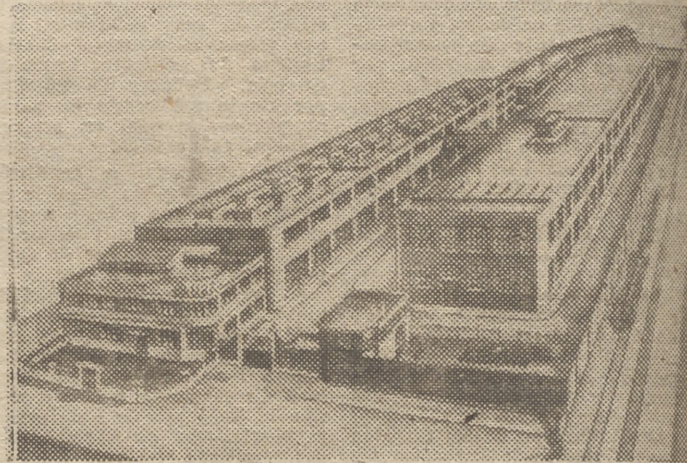
Este es el hombre



En este hombre se tiene puesta toda la confianza del motociclismo español: Don Nicolás Rodil del Valle. De su personalidad deportiva hemos hablado en muchas ocasiones con justificados motivos. Su propósito es crear un motociclismo fuerte y que los clubs tengan suficiente economía.

# Cada doce minutos nace una LUBE VISITA A LA FABRICA

Cuarenta motocicletas diarias salen hoy en las factorías de la LUBE, en Luchana - Baracaldo. Una máquina cada doce minutos, exactamente



**R**ESULTA grandiosa la impresión que se recibe al penetrar bajo aquellas naves, de dimensiones gigantescas, por las que va uno siguiendo el proceso de fabricación y montaje de una LUBE, pieza a pieza, hasta el momento en que puede salir hacia la sala de pruebas "por su propio pie".

◆ Antes de pasar a la sala de mecanización, cada barra, cada plancha, cada trozo de hierro o acero que entra en la factoría es sometido a minuciosas pruebas en aparatos de la mayor precisión. Es luego curioso y aleccionador ver cómo estos materiales primarios van tomando la forma de las distintas piezas de la LUBE a lo largo de un camino automático, en cuyo extremo final aquel trozo de material informe ha quedado convertido en un cárter, en un plato magnético, en una tapa de cambio, en un cigüeñal, etc.

◆ En el taller de mecanización, una pieza cualquiera de las que componen la motocicleta queda terminada en el corto espacio de catorce minutos.

◆ Desde allí, y después de haber pasado por el tratamiento en horno de sales, precalentamiento, revenido, etc., llegan todas ellas a la sala de control.

◆ Cárters, palancas, cigüeñales, cilindros, piñones, muñequillas de cigüeñal, bielas, ruedas dentadas de embrague, toda una motocicleta despiezada y en aparente desorden pueden verse allí, sometidos al examen definitivo, antes de pasar a los montacargas, que lo trasladan todo al almacén de montaje. En él funcionan los ficheros clasificadores de piezas, y desde allí se sirven éstas a las plataformas móviles, accionadas por cadenas, y sobre las cuales se van realizando, en fácil sucesión, los montajes en serie.

◆ En una de las cadenas se hace el del motor, empezando por el embielaje para terminar rápidamente poniendo la bujía y conectando el cable, con lo que pasará seguidamente a suavizado y pruebas.

Pero acaso es más asombroso todavía ver cómo en la otra

cadena al bastidor que acaba de colocar el primer obrero van naciéndole aletas, ruedas, cables, horquilla, suspensión, motor, faros, sillín, estribos y accesorios diversos, uno tras otro. Y casi dan ganas de aplaudir cuando vemos que ha surgido como por arte de magia, en pocos minutos, una LUBE completa.

◆ ¿Y ya está la LUBE terminada? Eso podría parecer, después de tan calculadas operaciones y escrupulosos exámenes, si uno no viera que ha de ir todavía a manos de los probadores de carretera. Son ellos los que han de darle el último visto bueno. Todos los martirios de que puede hacerse víctima a una moto los tendrá que sufrir cada LUBE de manos de sus probadores en este examen de aptitud. Primero son rodillos y acelerones para salir en seguida por la rampa de la sala de montaje, y, finalmente, tras de dar unas vueltas por la pista aperaltada que rodea la fábrica, dirigirse al campo abierto y ascender por una pendiente natural en un camino de montaña de las más fuertes características.

◆ De regreso, las máquinas quedan depositadas en la sala de embalaje. Las he visto allí en cantidades industriales, y diría que impacientes por salir hacia todas las carreteras de España. Tenían todas sobre el sillín, y sujeta con una goma, una hoja de papel blanco que, a pesar de sus dobleces, dejaba ver encabezados de imprenta y rellenos a mano. Eran las notas de calificación que cada una había merecido de los probadores. "Sobresaliente" todas, puesto que todas estaban esperando ser descolgadas desde el almacén de embalaje a los camiones que las llevarían hacia Castilla, Andalucía, Cataluña, Levante, Galicia, Extremadura y, en fin, a España entera, cuyo mercado las absorbe con el mismo ritmo progresivo que han adquirido ellas en su proceso de fabricación.

Juan DE HERNANI

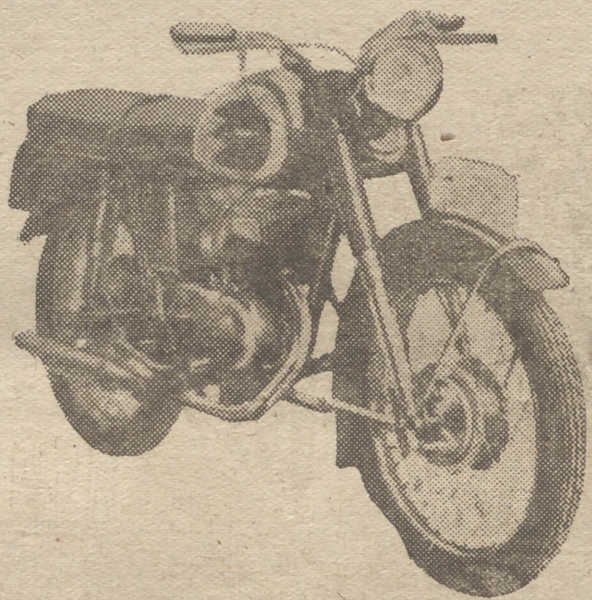
## OTRO CAMPEONATO PARA R. O. A.



El presidente de la Federación Automovilista, marqués de Reboleño, entrega a Juan Bravo la copa de campeón social de regularidad del Real Moto Club de España correspondiente a 1957. Es la cuarta vez que la marca R. O. A. clasifica a uno de sus pilotos en el primer puesto para el codiciado título.

De fama mundial

LIGERA



MODELOS: XZ 125 - YZ 175 c. c.

COMODA

SOLIDA

### CARACTERISTICAS

- Equipo eléctrico:** Con faro y piloto alimentado por batería. - Claxon ó V.
- Suspensión:** Delantera telehidráulica, trasera basculante telehidráulica.
- Carburador:** Dell-Orto difusor 18 m/m. la 125 c. c. y 22 m/m. la 175 c. c.
- Frenos:** A expansión interna, anterior a mano, posterior al pie.
- Velocidad máxima:** 80 k. hora y 95 k. hora, respectivamente
- Cambio:** 4 velocidades con preselector y mando al pie.
- Embrague:** Con baño de aceite a discos múltiples.
- Consumo:** 2'5 litros la 125 c. c. y 3 litros la 175 c. c.
- Encendido:** A magneto a volante-alternador.
- Motor:** 2 tiempos 125 y 175 c. c.
- Bastidor:** De tubo de acero.
- Ruedas:** 2'75 y 300 x 19.



DELEGACIONES Y AGENTES DE VENTA EN TODAS LAS PROVINCIAS DE ESPAÑA

# El Bombyx 400 revolucionará EL MERCADO DEL SIDECAR

SU CONCEPCION FUNCIONAL PERMITE DOBLE UTILIDAD: PASAJERO O EQUIPAJE AMPLIO

Hemos tenido ocasión de probar todos los tipos de sidecars que se fabrican en España, y no cabe duda que la perfección absoluta la hemos encontrado únicamente en "Bombyx". El modelo "Bombyx 500" es además el que está concebido con líneas aerodinámicas más agradables y con todas las características de un vehículo de lujo. Pero no nos vamos a referir ahora a él, ni siquiera al otro "Bombyx" de competición, con el que el corredor Demetrio del Val ha ganado el campeonato de España de velocidad durante dos años conse-

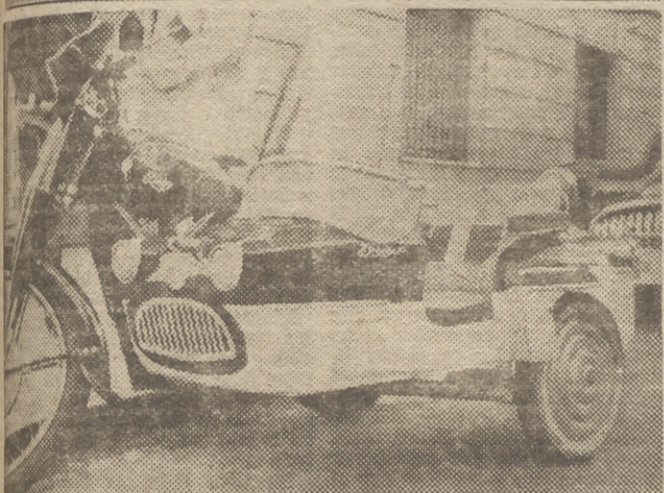
cutivos. Hoy nos vamos a referir a otra maravilla sidecarista: el "Bombyx 400".

En el "Bombyx 400" ha sido difícil aunar el ínfimo coste con la elegancia, la utilidad y la practicidad. El modelo 400 es ante todo un sidecar práctico, pensado precisamente para los motoristas que se ven obligados a alternar el transporte de un pasajero con el de bultos o maletas, incómodos de llevar en una motocicleta sola y, en algunos sidecars, con peligro para la carrocería o tapizado.

Probando el "Bombyx 400" no

hemos tenido más remedio que hacer una comparación del mismo con el famoso "Citroën dos caballos", en el que se ha buscado el ahorro sin detrimento de la fortaleza y la comodidad.

Enganchado a cualquier motocicleta de 125 c. c. para arriba, este "Bombyx" se convierte en el más barato y eficaz de los vehículos, para ser utilizado por representantes o viajeros. La exigüidad de su peso permite una mayor carga de artículos, al mismo tiempo que una garantía para la ascensión de puertos, ya que no pasa de los 38 kilos.



Según puede verse en la fotografía superior, el Bombyx 400 es un sidecar cuya elegancia estriba en su propia sencillez. Su amplitud de carga, su precio y su peso, de 37 kilos escasos, lo han convertido en el sidecar más popular. Abajo, el Bombyx 500, modelo de lujo, enganchado a una Rieju. (Fotos Turina.)

LOS MOTOCARRROS R. O. A. PRESTAN SERVICIO EN LAS CARRETERAS DE ESPAÑA



¡La solución ideal!

2HP.



## CONCURSOS

UNA CUBIERTA DE REGALO PARA LOS LECTORES DE "PEQUEÑO MOTOR"

1 2 3 4 5 6 7 8

A								
B	⊗			⊗				
C			⊗			⊗		
D				⊗				
E	⊗							

LIO DE LETRAS

Marca de moto.	4-E 5-A 4-B 4-A 5-D
Aguantar.	1-A 8-D 3-C 3-E 8-B 6-A 7-B 1-D
Lo que hace la mujer en moto.	8-C 8-A 3-D 6-E 2-D 7-E 2-A
Período.	2-E 5-E 1-C 2-B 8-E
No pague.	6-B 5-C 4-D 7-A
Matrícula española.	3-A 6-C
Barro.	2-B 2-C 7-D 3-B

Con las definiciones compondrá una frase, la cual deberá mandar a la Redacción de este diario antes del día 31 de enero, indicando en el sobre: "Para el concurso de PEQUEÑO MOTOR". El acertante recibirá una cubierta de motocicleta de la medida que desee. En caso de empate se efectuará sorteo.

## QUINIELA "500 PESETAS"

—¿Quién será el vencedor absoluto en la subida a la Cuesta de las Perdices?

—¿Qué promedio alcanzará?

—¿Quién será el último clasificado?

Los resultados deberán obrar en la redacción de este diario antes del día 8 de febrero próximo, indicando en el sobre: Para la QUINIELA 500 PESETAS, de "Pequeño Motor".

Nombre .....

Domicilio .....

LA DISTRIBUIDORA CENTRO DE

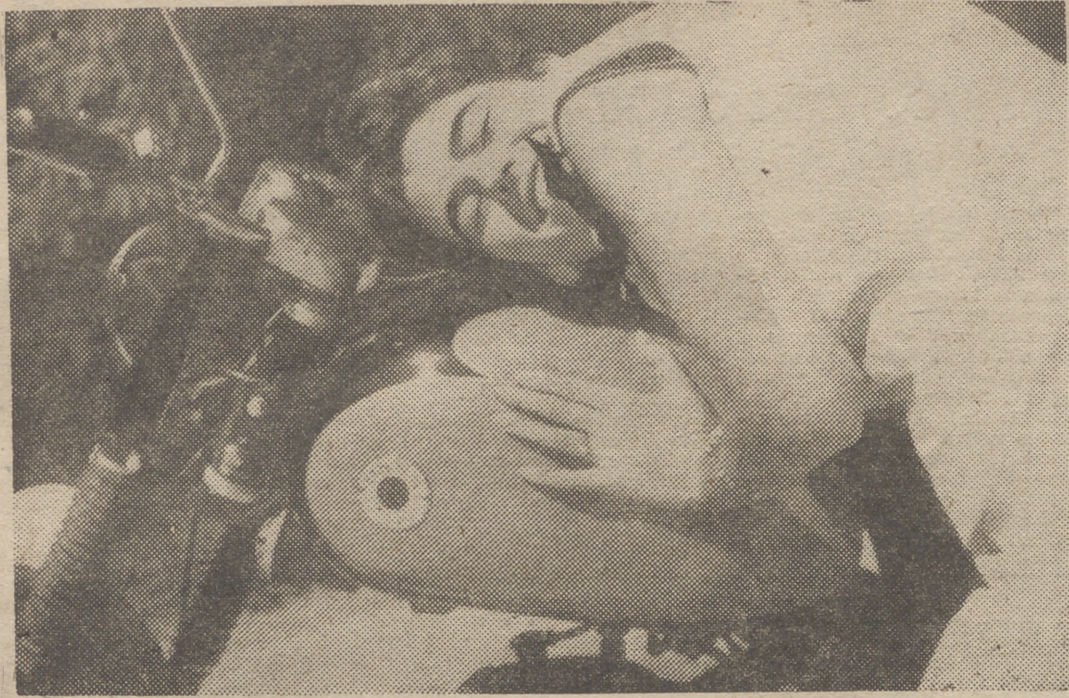
MOTOVEHICULOS R. O. A.

En PASEO DE PINTOR ROSALES, 66 - Teléf. 482452

LE OFRECE

AMPLIAS FACILIDADES DE PAGO

# LA GUAPA del MOTOR



La "guapa de hoy" nos saluda con su encantadora sonrisa. Lo que ignoramos es si sonríe a los lectores o es la expresión de alegría que siente al recostar se dulcemente sobre la motocicleta, que tantas y tan formidables excursiones ha puesto a su alcance. Sea cual fuere el motivo de su sonrisa, no dudamos que joven y motocicleta forman un conjunto envidiable. Imitemos, pues, su ejemplo: hay que amar a la motocicleta.

## "El delito de las personas honradas" y la motocicleta

En el lenguaje profesional, los juristas denominamos «delito de las personas honradas» al de imprudencia, desde que así vino a definirlo un tratadista del Derecho. Con ello contribuimos a suavizar la doctrinal clasificación penal de los delitos en infamantes y no infamantes.

Ni las normas vigentes en materia de la circulación de vehículos ni la legislación penal positiva configuraron concretamente los actos constitutivos de imprudencia punible a realizar por los conductores de vehículos, hasta la aparición de la denominada Ley Penal del Automóvil, de 9 de mayo de 1950, en cuyo contenido son definidas diez figuras de delito que, aunque su texto no lo exprese, deben ser configuradas como debidas a la realización de actos imprudentes; y así es forzoso reconocerlo desde que el Tribunal Supremo, en su jurisprudencia interpretativa, ha declarado repetidamente la incompatibilidad de calificación simultánea de los supuestos de delitos que contiene, con el de imprudencia, que, en el más amplio de los sentidos, con miras a su aplicación a todo género de actividades culpables, define categóricamente el artículo 565 del Código Penal.

Así, pues, es forzoso llegar a la conclusión de que las imprudencias del automovilista, salvo las naturales excepciones, tienen, para cada supuesto, un encuadramiento definido en aquella ley especial; y para los casos de excepción—por omisión configuradora—es de aplicar como calificador el precepto del Código Penal arriba referido. En una palabra; el automovilista no tiene escapatoria posible como realizador del «delito de las personas honradas».

No tenemos inconveniente en proclamar, como juristas o como automovilistas, que ese previsor rigorismo en la ley es muy plausible, porque la ley que no prevea al máximo los supuestos de infracción punitiva sería defectuosa, y el legislador tiene el deber de velar por el recto restablecimiento del orden jurídico, perturbado en cualquier coyuntura. Pero lo que no nos parece equitativo es que no sea empleada, asimismo, esa rigurosa tutela previsión—en cuanto a la configuración de actividades, de maniobras o de exteriorizaciones del hacer humano—mediante la definición concreta y terminante de hechos con evidente origen culpable relativos a los dos peligrosos antagonistas del motociclista: el pavimento y el vianante.

Más claro: si existen figuras delictivas creadas exclusivamente a la medida del conductor como posible perturbador del orden jurídico frente a otros elementos de la circulación, deben ser creadas, también al margen del artículo 565 del Código Penal, otras figuras delictivas que configuren las infracciones a realizar por el peatón, o por el constructor, o por el conservador de los pavimentos, como elementos también presentes en el tráfico, para la debida garantía de seguridad del automovilista genérico, y, muy particularmente, del motociclista.

Este comentario nos viene sugerido por la especial contitura técnica de la motocicleta. Es sabido que la motocicleta es un vehículo que debe su sustentación en marcha al equilibrio mantenido por la inercia de su impulsión. La estabilidad de su equilibrio depende, fundamentalmente, de dos factores: su adherencia al pavimento, con suficiente solidez en sus dos únicos puntos de apoyo y de fricción, y la carencia de dificultades que impidan su normal rodaje sobre una calzada despejada. Cualquiera de ambos obstáculos presenta al motociclista problemas técnicos de maniobra urgente de difícil solución para evitar su caída, con el consiguiente daño propio, porque el bloca-

je de las ruedas en brusco frenado causa su desequilibrio, y al afronta al obstáculo, sufre colisión, por lo que entendemos que la responsabilidad de este daño alcanza culpablemente a quien lo provoca. Y quien lo provoca no está, aún, legalmente, conceptualmente como posible autor de una imprudencia punible con la concreción y el rigor con que lo está el automovilista genérico en la Ley Penal del Automóvil a que antes hemos aludido.

Ejemplos: En cuanto a la seguridad que debe ofrecerle el pavimento, no es cosa de mencionar el consabido tópico del socavón sin señalar, porque esto sí que cuadra de lleno en el artículo 565 del Código Penal; vamos a exponer dos ejemplos de ausencia de garantía de la seguridad en el tránsito a que tiene derecho el motociclista, citando hechos que vienen siendo usualmente aceptados como actos normales ratificados por la costumbre y que, a nuestro juicio, constituyen imprudencia punible sin paliativo alguno; de un lado, el deficiente lavado de las calzadas, que, en lugar de constituir su eficaz barrido a presión, es, en la práctica, un ligero humedecimiento del piso, que transforma en materia viscosa, propicia al deslizamiento lateral de las ruedas, la suciedad sedimentada sobre su superficie. En algunos países está reglamentada la composición de los pavimentos a base de materiales que ofrezcan siempre una superficie rugosa o de aspereza suficiente para asegurar la adherencia de los neumáticos en seco o con humedad, es decir, en todo caso.

De otro lado, es también de mencionar la profusión con que existen tapas de las galerías subterráneas de servicios diversos en las vías urbanas que rebasan en diez o más centímetros el nivel normal del pavimento en que se encuentran enclavadas. Y existen más casos similares.

Estas imprudencias no han sido aún concretamente definidas por la ley, teniendo que ser dificultosamente encuadradas en el artículo 565 del Código Penal; y en tanto el motociclista derribado cura sus propias lesiones y sufraga la reparación de su vehículo, los responsables de estos daños suelen permanecer en la impunidad, porque la calificación jurídica de su culpa es mucho más compleja que en el caso inverso, lujosamente configurado por una ley especial.

Extracto de un artículo de «INDAL» (De la revista «Motociclismo»)

## LA EXACTITUD SE LLAMA LONGINES

El cronometraje de pruebas motociclistas está confiado a la famosa marca suiza "CRONOTIPOGINES", maravilla electrónica para los GRANDES PREMIOS

El reloj es elemento imprescindible en todas las especialidades motociclistas, como ocurre en la mayoría de los deportes, y, a fin de cuentas, es el juez infalible e inapelable que señala la heroicidad, el récord o el fracaso.

Pero hay una especialidad motorista en la que el reloj adquiere una importancia mayúscula, equiparable a la de la misma motocicleta. Nos referimos a las pruebas de regularidad, afinadas hoy de tal forma, que se suceden los corredores en la clasificación con errores de uno, dos, tres, cuatro segundos, en progresión de una sola unidad entre unos y otros.

Esta perfección deportiva necesita un control inflexible para tranquilidad de la organización y garantía de los participantes. Por eso, igual que los moto clubs para sus pruebas importantes, la Real Federación Motociclista Española viene eligiendo, año tras año, el cronometraje con aparatos Longines para su Campeonato de España de Regularidad.

### SIEMPRE INVARIABLES

Los relojes de los cronometradores, en perspectivas de pruebas regularistas, son puestos en hora con minuciosa exactitud y conservados en una caja acol-



A la izquierda, Auguste Agassiz, fundador, en 1832, de la tienda a la cual sucedió la fábrica Longines. A la derecha, Ernest Francillon, iniciador de la fábrica.



chada y feliz. Feliz, porque todos marchan de acuerdo... Pero una hora antes de iniciarse la prueba, salen danzando, camino de los controles secretos, expuestos a diferencias meteorológicas, guardado en el bolsillo del cronometrador y sufriendo el continuo bacheo de los caminos que eligen los organizadores. Y seguirán de acuerdo.

Los cincuenta Longines que vigilan el último Campeonato de España de Regularidad, no obstante el "martirio" a que fueron sometidos, no sufrieron un solo segundo de diferencia al cabo de tres días. Esta es la perfección relojera por la que Longines es solicitada para cronometrar todo acontecimiento deportivo de categoría.

### CRONOTIPOGINES Y CRONOCINEGINES

Hace ya más de cincuenta años, Longines preparó un sistema eléctrico automático para la medición de los tiempos deportivos. Desde entonces el espíritu investigador no ha cesado en su empeño, y por esta razón los especialistas de Longines se hallan en situación de aplicar siempre, cualesquiera que sean las circunstancias, los métodos más perfeccionados, más seguros y más rigurosamente exactos.

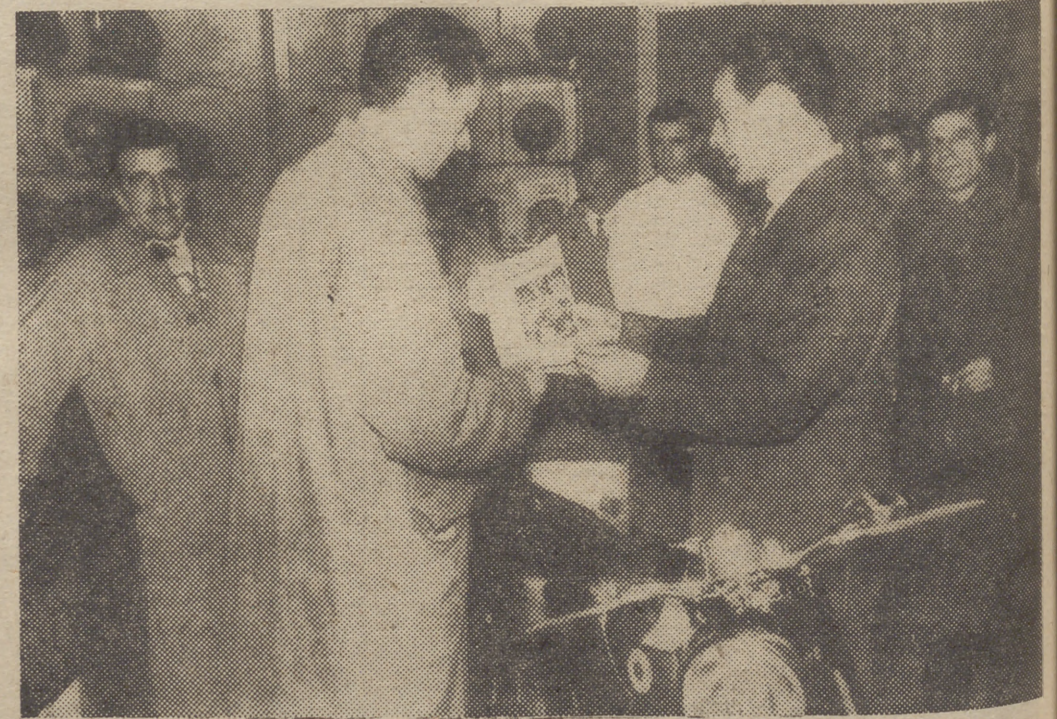
Naturalmente, la colaboración de Longines con el deporte ha ahorrado dificultades y quebraderos de cabeza a los jurados. En las carreras, los "Cronotipogines" impresionan los tiempos en tiras de papel, y aún hay otro aparato, de la misma marca suiza, que registra la imagen y soluciona los problemas de las llegadas colectivas. Es el llamado "Cronocinegines", que suprime toda posibilidad de dudas, proporcionando la imagen animada de cada una de las llegadas, con el tiempo a la centésima de segundo, reproducido en la misma cinta.

\*\*\*

Por innumerables razones técnicas, los deportistas españoles solicitan indefectiblemente la colaboración de Longines en sus pruebas. El motociclismo le confía la medición de sus tiempos, y cronometradores oficiales y pilotos bendicen los nombres de Agassiz y Francillon, iniciadores de la exactitud.

## DELIO RODRIGUEZ también es motorista

LA REVISTA "MOTOCICLISMO" LE HA REGALADO UNA "OSSA"



El veterano ciclista Delio Rodríguez es hoy un acreditado industrial del ramo de la motocicleta, establecido en Vigo, con una tienda en la que los motoristas encuentran cualquier accesorio que precisen. En este local se le entregó hace unos días la máquina que le ha regalado la revista «Motociclismo» como afortunado en el tradicional concurso «Usted elegirá la marca».

Delio Rodríguez ha preferido una «Ossa» y ha sido complacido por la dirección de la popular revista. Al acto de la entrega asistieron el presidente del Moto Club de Vigo, señor Buch Moreno; el vicepresidente, señor Argüelles; otras autoridades deportivas y re-

presentantes de la Prensa, entre ellos Belarmino Calvo, de «El Pueblo Gallego», y Manolo Tourón, como corresponsal de «Motociclismo» en aquella ciudad.

Delio Rodríguez no se olvida de los pedales, que le hicieron popular e hijo predilecto de Puenteareas, pero hoy está convertido en un motorista auténtico y en mecenas del deporte del motor por aquellas latitudes. Los representantes de la Prensa le han preguntado en el curso del ágape que siguió a la entrega de la «Ossa».

—¿Correrás ahora en motocicleta?  
—Seguiré ayudando a este deporte con más interés, si cabe.

—¿Un consejo para los ciclistas?

—Que, cuando se retiren, pongan un negocio de «motos».

—¿Un consejo para los motociclistas?

—Que se suscriban a la revista «Motociclismo».

Habría que hacer caso al antiguo campeón, porque él predica con el ejemplo, y según se ve, con buenos resultados. Su consejo de que los motoristas se suscriban a la revista española de la motocicleta es muy de tener en cuenta, porque los usuarios de este sencillo vehículo encuentran en ella sabias enseñanzas mecánicas y la perspectiva de una motocicleta gratis.

CRONOMETRAJE OFICIAL



EN LAS PRINCIPALES PRUEBAS MOTORISTAS









# eine

REAL CINEMA Y  
CINE PAZ  
"Anastasia, la  
última hija del Zar"

Historia apasionante en verdad la de esa desgraciada mujer que realmente vive aún, esperando morir, en una modesta casa en la Selva Negra alemana, y cuya personalidad sigue siendo un misterio. Sea en verdad Anastasia Nikolajewa Romanow, hija menor del Zar Nicolás II de Rusia, muerta oficialmente en la trágica noche de Ekaterinburgo, cuando los bolcheviques asesinaron a toda la familia imperial, o sea Francisca Schanzkowi, la campesina polaca desaparecida por el tiempo en que una mujer que se hacía llamar Anna Tschalkowky era presentada como la gran duquesa, salvada por unos soldados que recogieron su cuerpo todavía vivo después del bárbaro fusilamiento, recluida por las autoridades alemanas en el Sanatorio de Enfermos Mentales de Daldorf; sea una princesa o sea una impostora, el hecho cierto es que se trata de una mujer de amargo destino, protagonista de la tragedia más honda e impresionante de nuestra época, y que está ahí, enferma y abandonada, con un pasaporte a nombre de Anna Anderson. Una vez más la realidad supera a la ficción y nos ofrece un personaje de carne y hueso que vive la novela más fabulosa que cabría imaginar. Ella sigue siendo un enigma que ha movido en muchas ocasiones la pluma de escritores y periodistas que han contado la triste historia en libros, en las páginas de la Prensa, en escenarios teatrales y ahora cinematográficamente.

El argumento de "Anastasia, la última hija del Zar" no es una invención literaria. Herbert Reinacker ha trazado el guión recogiendo declaraciones juradas que figuran en las actas de los Tribunales de Justicia y en los atestados de la Policía, relacionadas con este caso, aún sin resolver. Testimonios a favor y en contra del pretendido reconocimiento se exponen en la película. El director, Falk Harnack, ha impreso al film fidelidad y verismo, concibiendo como un gran reportaje, haciendo una reconstrucción exacta del ambiente y de las circunstancias en que tuvieron lugar los episodios registrados, para presentar su obra como un documento vivo que pueda ayudar al esclarecimiento del enigma. Para conseguirlo no se han regateado esfuerzos, y la película es excelente; la acción, muy bien coordinada, está cuidada en los más mínimos detalles, y el trabajo de los actores que representan a los numerosos personajes que intervienen en la historia, se ajusta siempre a los moldes, infundiéndoles realismo. No los citamos porque la lista es extensísima, pero todos son artífices del éxito.

Parrafo: parte merece Lilli Palmer, actriz que ha sabido identificarse con la protagonista

**Roxy «A»**  
"Amores de un impostor"

Charles Martin, guionista y director de "Amores de un impostor", se ha propuesto, y lo ha conseguido, llevar a la pantalla la vida fraudulenta de un gran financiero de nuestros días, reflejando sus maquinaciones y dosificando a través de todo el "film" una buena cantidad de dura crítica sobre ciertas actuaciones e instituciones en la sociedad contemporánea. Es ésta una película con moraleja y en la que al final el protagonista, en quien Charles Martin se ha ensañado a fuerza de buscarle retorcidos pormenores a su carácter, se arrepiente y muere pidiendo perdón y convirtiendo en bien todo el mal que antes hizo.

Toda la película se centra y se desarrolla en torno a este personaje, de quien en verdad se hace una pintura psicológica exhaustiva. En su torno se mueven los personajes secundarios, entre los cuales son las mujeres quienes se ganan la mayor parte de esa dosis de crítica de que hablamos.

La acción de la película se ha llevado a buen ritmo, y, pese a que su duración excede un tanto de lo normal, no llega en ningún momento a cansar ni aburrir. La peripecia argumental está exclusivamente dedicada a descubrirnos uno por uno y con toda clase de detalles los negocios fraudulentos que van enriqueciendo progresivamente al protagonista. Resulta el argumento a veces un poco reiterativo, pero siempre transcurre dentro de una línea de gran interés, que mantiene al público constantemente interesado.

Todo en la película, ya lo hemos dicho, es su protagonista. Lo encarna a la perfección George Sanders, a quien ya hemos visto anteriormente en este tipo de papeles, que al actor le vienen a la medida. A su lado, expresiva y natural, haciendo en algunas secuencias gala de unas dotes de actriz que no habíamos admirado en otras interpretaciones suyas, Ivonne de Carlo. Luce su belleza menos que su talento Zsa-Zsa Gabor, y se ajustan bien a sus papeles Victor Jory, Nancy Gates, Coleen Gray y John Hoyt.

G. de la P.

y que nos da en cada instante, con ductilidad artística insuperable, el gesto y la actitud que corresponden a la mujer acobardada, enferma, víctima, que se ilusiona y se hunde en desengaños, humillada y castigada. Lilli Palmer, venciendo no pocas dificultades, lleva a cabo un trabajo brillante, por el que merece los mayores elogios; su porte distinguido, su naturalidad y su entusiasmo han producido esta Anastasia hija del Zar o simple señora Anderson—enferma mental—que conmueve a los espectadores.

GARCIA DE LA PUERTA

## La mejor película musical



Vivian Blaine canta y baila con una gracia sin igual en la divertida película musical, en tecnicolor, "Ellos y ellas", obra maestra en su género, en la que destaca la extraordinaria interpretación de Jean Simmons y el famoso Marlon Brando. Presentada por As Films, "Ellos y ellas" sigue llenando diariamente el cine Coliseum.

# COLISEUM

## 6.ª SEMANA DE EXITO CLAMOROSO

Ellos llevan a ellas, ellas llevan a ellos, a ver



# ELLOS Y ELLAS

¡La película más divertida del año!  
AUTORIZADA PARA MAYORES

## LA MARQUESA DE SANTA CRUZ, CONDECORADA

HA CEDIDO AL ESTADO, PARA ARCHIVO CENTRAL DE LA MARINA ESPAÑOLA, EL PALACIO DE DON ALVARO DE BAZÁN, EN VISO DEL MARQUE

El Gobierno español ha otorgado la gran cruz del Mérito Naval a doña Casilda de Silva y Fernández de Henestrosa, ilustre dama que hizo al Estado cesión, por la simbólica cantidad de una peseta, del palacio de don Alvaro de Bazán, en Viso del Marqués (Ciudad Real), para Archivo Central de la Marina española.

**Dirección General del Tesoro, Deuda Pública y Clases Pasivas**  
Señalamiento de pagos para el día 23

Este señalamiento comprende los libramientos expedidos a favor de los siguientes perceptores:

Alfredo Casa Montaner, B. Hispano (Emilio Díaz Reyes), D. N. S. San Sebastián, id. Valencia, id. Burgos, id. Valtierra (Navarra), Instituto Social de la Marina, March España, S. A.; Manuel Sánchez Paredes, Mariano Blanch López, Thermo Electro, S. A.; Viuda de Félix Román.

Libramientos expedidos que han sido remitidos a la Abogacía del Estado:

Narciso Borja, S. A., números del m/p. 737 y 3.682; Ginés Navarro e Hijos, 65.



## Homenaje a Esplandiú

Con motivo de haberse concedido al pintor don Juan Esplandiú el Premio Nacional de Pintura en 1957, se le tributará próximamente un homenaje de admiración y cariño, consistente en un banquete, que tendrá lugar el sábado próximo, a las diez y media de la noche, en el hotel Emperador. Las tarjetas pueden retirarse en el café León (Alcalá, número 59), Sésamo (Príncipe, número 7) y hotel Emperador (José Antonio, 53).



## TEATROS

Esta noche, estreno en Lara de «El hombre del paraguas», de Dinner y Morum

### ANTECRITICA DEL ADAPTADOR

"El hombre del paraguas", de William Dinner y William Morum, se estrena esta noche en Lara. El adaptador, J. del Solar, dice:

"El hombre del paraguas" no es sólo en parte una obra policiaca, sino principalmente una comedia dramática psicológica, pero cuyo interés y cuya amenidad les proporcionan el desarrollo policiaco que le ha dado el autor.

Pero no se crea que el autor ha usado de ningún truco, no se crea que se ha limitado a hacer una orla alrededor de un tema de amor a base de "suspense" y de inquietud y de curiosidad. La comedia me parece más importante que esto; la comedia se desarrolla en toda su profundidad y en toda su importancia, a consecuencia de una investigación policiaca, y esta cualidad, en vez de ser un parche, entra dentro de la trama y del desarrollo, de tal modo que no es posible separar lo uno de lo otro. El interés se entiende de repente, a los pocos minutos de levantarse el telón, y creo que ya no deja un momento de tener prendido al espectador, y no por descubrir quién ha hecho esto o lo otro, pues, con ser esto primordial, es mucho menos importante que lo que les está pasando a los enamorados. En esa consecuencia psicológica que para el amor ha tenido esa investigación, está, a mi juicio, el valor de esta comedia.

La interpretación de Conchita Montes, de Antonio Vico, de Gabriel Llopaz y de María Francés sobrepasa las aspiraciones del autor más exigente.—J. DEL SOLAR.



EL «FLASH» DE HOY



VALENTIN

presenta...

Premio de obras de teatro en un acto

LLEVARA EL NOMBRE DE "LOPE DE RUEDA"

La noticia—que tendrá en breve la debida ampliación—es sensacional, en estos momentos en que los premios se prodigan; pero al teatro se le da un poco de lado, sobre todo en lo que a obras cortas se refiere. Pero ahora se va a crear el Premio "Lope de Rueda".

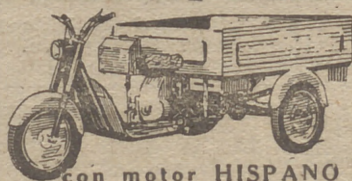
—Posiblemente, se conceda dos o tres veces por año. Estará bien dotado económicamente y se dará al autor la seguridad del estreno. Asimismo, se representarán cuantas obras merezcan el honor de ser presentadas al público.

—¿Cuándo se efectuará la convocatoria?

—A primeros del mes de febrero.

Este premio tiene importantes matices. Pero de momento sirva la primicia de una noticia que PUEBLO ampliará muy en breve.

VALENTIN  
San Alberto, 3.  
Cocina selecta. El restaurante de Madrid.



**MOTOCARRÓ JUNIOR**

con motor HISPANO VILLIERS 197 c. c.

**IDEAL PARA REPARTOS**

MAS CAPACES — MAS RAPIDOS — MAS SEGUROS  
GRANDES FACILIDADES

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

**EXPLOTACIONES INDUSTRIALES Y AGRICOLAS, S. A.**  
FERNAN GONZALEZ, 37 • MADRID

## EXPOSICION DE MINIATURAS EN EL CIRCULO CATALAN

En el Círculo Catalán de Madrid se inauguró una Exposición de miniaturas de la artista suiza Henriette Dzierzowska. Al acto de apertura asistieron el nuncio, monseñor Antoniutti, y los embajadores de Suiza y Polonia, así como distinguidas personalidades de la sociedad catalana, madrileña y de la colonia suiza y polaca y numerosísimo público.





# Sucesos

## Una misteriosa explosión destruye un edificio de tres pisos en Palermo

Cinco mujeres—una de ellas, encinta—y una niña de cinco años perecieron

**P**ALERMO (Sicilia), 22.—Seis personas han muerto a causa de una misteriosa explosión, que destruyó un edificio de tres pisos. Las víctimas son cinco señoras y una niña de cinco años. Todas ellas murieron en el mismo lugar del accidente o en el hospital.

Los bomberos que han estado trabajando en el lugar del siniestro opinan que la explosión se produjo por una botella de gas.

Veintiuna personas resultaron heridas, una de ellas gravemente. Una de las mujeres fallecidas se encontraba encinta. Entre los heridos se encuentran tres niños. (Efe.)

## ACCIDENTES DE TRAFICO

## Dos muertos y un herido grave al volcar el camión a causa de la helada

**CORDOBA**, 22.—En el kilómetro 26 de la carretera de Andújar a Villanueva de Córdoba volcó el camión matrícula de Córdoba número 4.884, resultando muertos en el accidente los ayudantes del conductor, llamados Serafín Jurado Casado y Ramón Bollero

Cano, y gravísimamente herido el conductor del vehículo, Julián García. Las causas determinantes del vuelco fueron la fortísima helada habida y el hallarse el piso, por esta causa, muy resbaladizo. (Mencheta.)

## Una banda juvenil descubierta cuando preparaba un espectacular atraco

SUS CINCO COMPONENTES--DE EDAD COMPRENDIDA ENTRE LOS QUINCE Y VEINTIUN AÑOS--ACTUABAN BAJO EL LEMA "UNIFICAR Y PURIFICAR A TODO EL PUEBLO NORDICO"

**N**UEVA YORK. (Crónica de nuestro corresponsal, M. Blanco Tobío).—Horas antes de que se cometiese un audaz atraco en una sucursal del Chase Manhattan Bank, en el neoyorquino barrio de Queens, la Policía de esta ciudad, en colaboración con el F. B. I., detuvo, uno a uno, a todos los miembros del «gang», que habían planeado, con todo lujo de detalles, esa «operación atraco». Al registrarse sus domicilios, la Policía descubrió un verdadero arsenal de armas cortas y largas, entre las que figuraban dos rifles automáticos y varios puñales; uno de estos puñales, de procedencia alemana, tenía en el mango la cruz svástica.

Este acontecimiento ha escandalizado y asustado, una vez más, a todo Nueva York, porque la banda en cuestión estaba integrada por muchachos cuyas edades oscilan entre los quince y veintidós años; los frustrados atracadores constituían, pues, un «gang» juvenil extremadamente peligroso y resuelto, además de formidablemente armado.

No puede afirmarse que en Nueva York estemos acostumbrados a esta clase de «affaires», aunque también es cierto que apenas pasa un solo día sin que un «delincuente juvenil» suministre material espeluznante para la crónica de sangre; pero en esta ocasión, el «gang», puesto a la sombra, ofrece ciertas particularidades no habituales.

En primer lugar se trata de cinco muchachos de muy buenas familias, de nivel económico algo más que acomodado, pues todas ellas residen en Forest Hills, que es un lujoso barrio residencial, en el que viven muchos diplomáticos. Los cinco bandidos juveniles estaban estudiando en la High School de Forest Hills, que es considerada como una de las mejores de Nueva York, y en la que se pretende educar a una verdadera «élite». Nada, pues, de

miseria, de hacinamiento, de falta de educación, etc., etc., que suelen apuntarse como causas de la delincuencia juvenil.

Pero más extraño todavía resulta el móvil que indujo a esta banda a planear un atraco que prometía ser muy espectacular. En palabras del «jefe» de la banda, un tal George Legget, de veintidós años de edad, lo que se proponían hacer con los 20.000 ó 40.000 dólares que pensaban llevarse era «crear» un centro «dedicado a restaurar la fuerza moral, la grandeza espiritual y la perfección física que caracterizan a los verdaderos nórdicos». Uno de sus lemas era: «Los nórdicos, sobre todo», y una de sus ambiciones, la de «unificar y purificar a todo el pueblo nórdico». Así, la Prensa ha calificado al «gang» de «club racista».

Yo no he visto a esos muchachos en persona; pero, a juzgar por las fotos de todos ellos, tienen de nórdico lo que yo de siamés. Por supuesto—e incluso por su imaginación—, más parecen latinos que otra cosa.

Este extravagante «programa» racista, en el que no hay forma de conjugar la «grandeza espiritual» ni la «fortaleza moral» con un atraco a mano armada, parece ser que es un puro producto de la imaginación del «jefe», George Legget. Esta «hermana de la caridad» convenció a sus pupilos de que era de origen alemán, que su familia había sido exterminada durante la guerra, y que vivía exclusivamente para tomarse fierra venganza de estas calamida-

des, vía Chase Manhattan Bank. La Policía descubrió inmediatamente que había nacido en el barrio de Bronx, tan neoyorquino como madrileño es Chamberí, y que su familia gozaba de excelente salud.

El caso es que el atraco, muy bien planeado, como les decía, estaba previsto para las nueve de la mañana del pasado día 17. Los «nórdicos» pensaban pasar la noche en un apartamento desocupado, robar un buen coche y dar el golpe, aprovechando la circunstancia de que ese día no tenían clase. Pero a última hora, dos miembros de la banda se echaron atrás, renunciando ominosamente a unificar y purificar a la admirable raza nórdica. Entonces, dos de sus compañeros y Legget decidieron darles un «paseo» por Forest Hills, a punta de cuchillo, para aclararles las ideas. Es casi seguro que al final los habrían asesinado; pero los dos arrebatados aprovecharon un momento de descuido de sus compañeros de paseo para darse a la fuga, llegar a casa con la lengua fuera y contarles a sus padres lo que se preparaba. Estos avisaron inmediatamente a la Policía, y pocas horas más tarde los «nórdicos» y su arsenal fueron atrapados, uno a uno. Así terminó la historia de un «club racista» y el proyecto de atraco, en el que probablemente habría corrido la sangre. Pero Nueva York está francamente asustado, y pide, cada vez con más energía, que la lucha contra la delincuencia juvenil entre en una fase de aceleración, como los proyectiles teledirigidos.

## Una recia nevada paraliza la vida de Kansas

**KANSAS** (Missouri), 22.—Una gran nevada ha paralizado virtualmente la vida de esta ciudad, como consecuencia de la más fuerte tormenta de nieve que ha sufrido durante los últimos cuarenta y seis años.

La ciudad quedó cubierta totalmente por el blanco elemento, y muchos aludes de las montañas han bloqueado las carreteras. Los establecimientos permanecen cerrados, los negocios se han paralizado, y cerca de 100.000 escolares no han podido acudir a los centros de enseñanza. Los centros industriales y comerciales de la ciudad, generalmente llenos de agitación y vida, están desiertos y semejan una ciudad que es objeto de encantamiento.

United Press ha obtenido informaciones que indican que 30 personas han resultado muertas por causas relacionadas con el temporal. (Efe.)

## El crucero de lujo del «Caronia» importará 3 millones de dólares

**NUEVA YORK**, 22.—El trasatlántico «Caronia» ha salido del puerto de Nueva York, para realizar un crucero de lujo, de 108 días de duración, con 409 pasajeros a bordo y grandes cantidades de caviar, vinos exóticos, faisanes y toda clase de delicadezas gastronómicas. Los precios del crucero oscilan desde un mínimo de tres mil doscientos dólares a treinta y tres mil dólares, que se paga por una suite de dos camarotes. Se calcula que en este viaje se harán más de tres millones de dólares. (Efe.)

Teléfono PUEBLO: Número 25-61-32

SEÑORA: Recuerde usted que el jabón  
"80" CAMACHO  
es el que más se vende en el mercado, porque es el mejor

## Relación de comercios madrileños adheridos a PLUSMILLON, S. A.

HOJA 6.ª

### FERRETERIAS

Rodríguez San Pedro, 79.—El Ménaje.  
Setúbal (Plaza), 11.—Radoca.

### GENEROS DE PUNTO, LANAS Y MEDIAS

Mejía Lequerica, 1.—Australia.

### LIBRERIAS

Pez, 21.—La Cervantina.



### MERCERIAS

Narváez, 43.—Mercería Suya.  
Narváez, 55.—Julia Torres.  
Padilla, 67.—Pedro Domingo.  
Pedro Tejeira, 3.—Angelita.  
Pontejos, 5.—Sempere, S. R. C.  
Ponzano, 79.—Mercería Fergut.  
Uruguay, 1.—Martínez Novoa.  
Villanueva, 31.—Orgalia.  
Virgen de la Fuencisla, 19.—Felipe Boyero.  
Zurbano, 18.—José Felto.

### RELOJERIAS

Virgen del Portillo, 27.—Relojería Oro.

### ELOGIOS

—Puedes evitarte, mujercita mía, todos los elogios que me dedicas.  
—Pero, ¿por qué, maridito mío, no te puedo decir que te quiero mucho?  
—Porque hasta primero de mes ya no tengo un céntimo.  
—¿Hábermelo dicho antes!...

### Cuando yo era vendedor

—¡Ah, mis tiempos! Recuerdo que hace tiempo fui vendedor en una casa de sombreros. Cierta vez entró una señora... ya bastante entrada en años... Unos sesenta, más o menos.  
—Quiero comprar un sombrero—me dijo—para una dama de cierta edad.  
Entonces le dije:  
—¿Para su mamá?  
Y la señora me compró dos sombreros.

### PROVINCIA

Alcalá de Henares.—Antonio Iglesias. Varios. Victoria, 12.  
Aranjuez.—Droguería Cavero. Postas, 24.  
Colmenar Viejo.—Pablo García. Varios. Capitán Gómez Pinto, 5.  
Colmenar Viejo.—Nicolás Valera. Varios. Plaza del Generalísimo, 2.  
Colmenar Viejo.—Emilio Selinge. Ferretería. Duque de la Torre, 12.  
Chapinería.—Casa Ladis. Generalísimo, 2.  
Escorial.—Juguetería Callejo. Plaza de la Cruz, 1.  
Escorial.—Perfumería Atochero. Plaza de la Cruz, 2.  
Galapagar.—Casimiro Miguel. Droguería y Perfumería. Carlos Ruiz, 2.  
Guadarrama.—Pénjamo. Mercería-Perfumería y artículos limpieza. José Antonio, 4.  
Guadarrama.—Frutería Rosario. Alonso Sierra, 44.  
Leganés.—Asunción Sánchez. Droguería. Juan Muñoz, 5.  
Perales de Tajuña.—Jenaro Bucero. Comestibles.  
Pedrezuela.—Galo Pascual. Varios. Generalísimo, 9.  
Pedrezuela.—Luis González. Varios. Generalísimo, número 16.  
Robledo de Chavela.—Casa Ventero. Varios. General Mola, 13.  
Robledo de Chavela.—Casa Corvo. Colonia Estación.  
Villalba (Estación).—Coloniales Peláez. Generalísimo, 2.  
Villalba (Estación).—Coloniales Teide. Ruiz de Aldea, número 8.  
Villanueva de la Cañada.—Mercería Maxi. Real, 3.  
Villamanrique de Tajo.—Alfredo Camacho. Varios. Manuel Vera, 2.  
Villarejo de Salvanés.—Fulgencio Ayuso. Tejidos.  
Villaverde.—Marcelo Vivas. Ultramarinos. Talco, 62.



