

ESTE ES



EL FAMOSO

GORRION

49 c. c.
Dos velocidades.
Cambio al manillar.
Embrague de discos
múltiples bañado en
aceite.

MOTOCICLETAS CLÚA

Distribuidor: GOMEZ II.-Mejía Lequerica, 14.-MADRID

PUEBLO

Año XVII.—Núm. 5.189.—Una peseta, Madrid, miércoles 9 de mayo de 1956

Las Cortes Españolas aprueban las leyes de protección de la Flota

mercante y de régimen del suelo, mejora de remuneraciones del personal civil y militar de la Administración del Estado y el plan de transportes de Madrid

Pronunciaron importantes discursos los ministros subsecretario de la Presidencia, de Gobernación, de Hacienda y el alcalde de la capital

Fué aprobado también el presupuesto extraordinario de Guinea

En la sesión plenaria de las Cortes y al defender el señor Basabe, subsecretario de Comercio, el dictamen sobre protección y renovación de la Flota mercante española, pronunció el siguiente discurso:

Inició su intervención anun-

ciando que por delegación del presidente de la Comisión especial para el estudio del proyecto de ley, iba a dar cuenta de los fundamentos del dictamen, así como algunas de las enmiendas rechazadas, y dijo que conlleva su intervención lo más posible, tan-

to más cuanto que iban a oír al ministro subsecretario de la Presidencia, quien con indiscutible autoridad y competencia en la materia, defendería la Ley que se sometía a la aprobación del Pleno.

Después añadió:

"Las inquietudes del mundo marítimo nacional ante la precaria situación de nuestra flota mercante—56 por 100 de su tonelaje en situación obsoleta, esto es, fuera de uso económico, y un 30 por 100 menos del tonelaje que exigen nuestras necesidades nacionales—vinieron a cristalizarse en una orden de la Presidencia de julio de 1954 por la que se nombró una Comisión interministerial, presidida por el ministro subsecretario de la Presidencia, para redactar un proyecto de ley por el que se estimulase la iniciativa privada para que ella, por sí misma, solventase tan lamentable situación; tan lamentable que nos viene ocasionando una serie progresiva de perjuicios económicos que en el mejor de los casos se acerca anualmente a los dos mil millones de pesetas. Porque no poseemos suficientes buques para atender al transporte de nuestro consumo nacional, ni el tonelaje necesario y apropiado para embarcar los españoles que emigran a otros continentes, y por último, porque tampoco disponemos de la flota de pasaje y de buques suficientes para atender las necesidades de nuestro comercio de exportación e importación.

Una flota así, añadió, no solamente no es suficiente para atender nuestras necesidades en el orden económico, sino que además, dada la vetustez de la mayoría del tonelaje que la constituye, no nos proporciona la debida seguridad en la obtención de nuestras mercancías vitales de importación, que en un 95 por 100 llegan a nuestro suelo por vía marítima; y como conviene reflexionar tan importante particularidad,

(Pasa a la página 2.)

Se anuncia la vuelta de De Gaulle

GOBERNARIA CON PLENOS PODERES Y SOMETERIA A "REFERENDUM" UNA NUEVA CONSTITUCION



mo De Gaulle, que escribió poco antes de la guerra su famoso libro "Vers l'armée de métier" contra el optimismo oficial de quienes creían en la invulnerabilidad de la línea Maginot, pronosticando con bastante anticipación el desastre militar de Francia, dando pruebas de un realismo inmisericorde, fué también el que, una vez consumado el desastre, se lanzó a aquella irreal e imposible aventura de la Francia libre bajo el signo de la cruz de Lorena; desconcertante, porque el mismo De Gaulle, que trajo a Francia la IV República, se hastió rápidamente de ella al rechazar el pueblo francés la Constitución que él proponía; desconcertante, finalmente, porque después de haber creado el Rassemblement du Peuple Français y obtenido un enorme éxito en las urnas, lo dejó languidecer y morir, retirándose a escribir sus "Memorias", que tienen aire de testamento sentimental y de epitafio de una Francia entrevista y perdida.

Pero ahora, repetimos, vuelve a hablarse del regreso del general de una manera oficiosa, pero muy significativa. El Centro Nacional de Republicanos sociales, constituido por antiguos elementos del R. P. F., ha publicado en su "Boletín Semanal de Información" una nota firmada por su secretario general, Roger Frey, consejero de la Unión Francesa. En esta nota, que no se sabe si ha sido inspirada directamente por De Gaulle, se dice que éste no vendría—si viniese—a asumir el papel de un "Petain de la paz", ni de un "Doumergue de la IV", sino, por el contrario, a liquidar el actual sistema, que tiene hundida a Francia en la mediocridad y en la impotencia. Al parecer, el programa del general sería: Ganar la confianza de la Asamblea nacional, tras la exposición de un programa concreto, para cuya ejecución recibiría plenos poderes hasta la terminación de la legislación. Antes de la expiración de estos plenos poderes sometería a "referendum" popular una nueva Constitución, de acuerdo con las leyes vigentes.

Naturalmente, sería una Constitución "gaullista", es decir, robustecería grandemente el Poder ejecutivo, frente a la dictadura parlamentaria de los partidos. La IV República sería, si todo esto

(Termina en página tercera.)

Tras un largo periodo de voluntario escurecimiento político y de involuntario retiro físico en su finca de Colombey-aux-Églises, vuelve a hablarse en Francia, con temor o con esperanza, según los casos, del "regreso" de ese enigmático personaje, tremendamente inestable, que es el general Charles de Gaulle, con la misión de—nada menos—salvar a la República, liquidando la IV y fundando la V.

Nadie más enigmático, nadie más inestable, en efecto, que este hombre que sabe, como ninguno, poner los medios para después abandonar los fines cuando están al alcance de la mano. Probablemente, no hay en la historia contemporánea de Francia un personaje tan contradictorio y desconcertante como este hombre de cerca de dos metros de estatura, preso de su "complejo de Juana de Arco"—como dijo una vez sir Winston Churchill—, primero en creer todavía en la grandeza de Francia y último en creer en la IV República, que él mismo trajo empacutada desde Argelia. Desconcertante, porque el mis-

AUDIENCIAS DEL JEFE DEL ESTADO



Presidida por los ministros de Gobernación y Educación Nacional, el Caudillo ha recibido esta mañana a una Comisión de autoridades de Salamanca. (Foto Verdugo.)

EL ATRACO DE LA JOYERIA

Aparece abandonado el SEAT en el que se llevó a cabo

SE HAN DESCUBIERTO EN EL ABUNDANTES HUELLAS DACTILARES Y UNA PISTOLA

¿Reconoció la hija del joyero la fotografía de uno de los atracadores?

Durante las horas que sucedieron a la del audaz atraco cometido ayer por la mañana en la joyería Aldao, de la avenida de José Antonio, número 15, varios departamentos policiales comenzaron sin descanso algunas

investigaciones, encaminadas a la captura de los tres desconocidos que le habían llevado a cabo.

Poco antes de las cuatro de la tarde de ayer una llamada telefónica comunicaba a la Policía otra importante noticia relacionada con la huida de los atracadores. El "Seat" matrícula ET-0821, de que se valieron para perpetrar el asalto, había sido encontrado en la calle de Julián Gayarre.

El vehículo se encontraba allí, al parecer, desde poco después de las diez de la mañana. Y había sido aparcado junto a la acera izquierda y a la altura de una fábrica de tapices, frente al Panteón de Hombres Ilustres.

Tenía dos cristales rotos y presentaba dos impactos en cada una de las portezuelas de la derecha. Al dejarlo abandonado sus misteriosos ocupantes, a quienes probablemente esperaba otro automóvil con una cuarta persona al volante, tuvieron la precaución, pese a lo vertiginoso de la maniobra, de que el lado del "Seat" donde se apreciaban los tres quedase hacia la parte de fuera. Para que así tardasen más los escasos transeúntes de la citada calle en advertir los desperfectos.

O quizá fuera simple casualidad.

APARCO MINUTOS DESPUES

Según declaración de algunas

personas que pasaron por allí a media mañana, se sabe que el coche estaba aparcado desde minutos después de cometerse el hecho, pero como aún no había sido difundida su matrícula, a nadie se le ocurrió pensar que se trataba del automóvil de los atracadores.

Parece ser que hacia las cuatro menos veinte, don Miguel Contreras, gerente de los almacenes Mesima, sitos en la misma calle, un poco más arriba, advirtió al volver de tomar café en el bar próximo que las características de aquel coche coincidían con las difundidas por Radio Nacional en su diario Boletín de las dos y media.

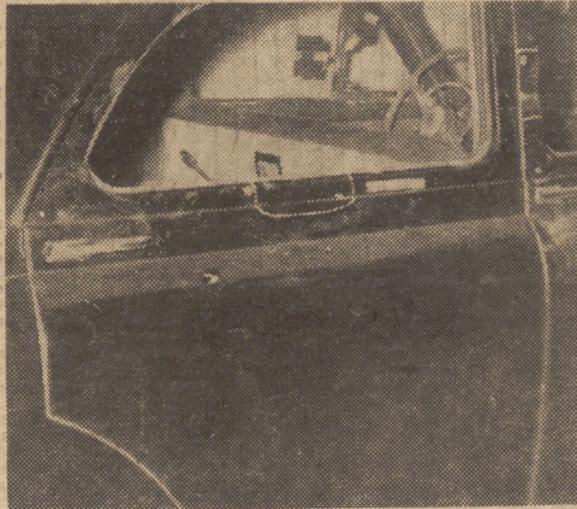
Don Miguel hizo reparar a otros compañeros, que igualmente se dirigían a la oficina, en las características del "Seat". Y pudieron comprobar que, efectivamente, la matrícula era E. T.-0821.

Sin pérdida de tiempo telefonaron a la Dirección General de Seguridad, y varios inspectores de la Brigada de Investigación Criminal, junto con funcionarios de otros departamentos, se personaron en la calle de Julián Gayarre.

HUELLAS DACTILARES

Registrado el interior del vehículo se advirtió que no había en él ningún objeto que pudiera servir de identificación, aparte una

(Termina en última página.)



En la portezuela del automóvil empleado para perpetrar el atraco puede advertirse la perforación que produjo uno de los impactos. (Foto Ruiz.)

Discurso del ministro subsecretario de la Presidencia en el Pleno de las Cortes españolas

(Viene de primera página.)

debo decirles que de los dieciséis millones de toneladas de mercancías que anualmente llegan a España para el mantenimiento de nuestra población y de nuestra industria, solamente 750.000 vienen por vía terrestre.

A continuación reseña las enmiendas presentadas al Título I sobre "Disposiciones Generales".

Al referirse al título III del proyecto de ley, señaló las dificultades de todo orden que impedirían que las empresas privadas absorbieran la ingente tarea de la reconstrucción de la Flota, por lo que el Gobierno hubo de encomendar al Instituto Nacional de Industria la creación de sociedades para incrementar la Marina Mercante.

No obstante lo expuesto, si durante su desarrollo las órdenes de construcción no alcanzasen la cifra prevista y el ritmo de la producción en curso acreditara la posibilidad de responder a la misma, se autoriza al Gobierno para ordenar al Instituto Nacional de Industria la construcción del tonelaje de diferencia y ante la eventualidad de que por causas imputables a los astilleros nacionales no se lograse el ritmo previsto para la renovación y aumento de la flota, el Gobierno (a propuesta del Ministerio de Comercio) podrá importar buques extranjeros de menos de diez años de edad para cubrir las diferencias de tonelaje que se produzcan.

En cuanto a la "protección a la construcción naval y estímulos a la renovación de la flota", a que se refiere el título IV de la ley, dijo el marqués de Miralrio que dos criterios fundamentales fueron discutidos: el primero, relativo a que se extendiesen los beneficios de la ley a la "modernización", que fué rechazado; y el segundo, a la sustitución del seguro individual contratado por el naviero y una compañía de seguros por una póliza global contratada con el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional con las entidades aseguradoras que le ofrecieran mayor garantía, y que también fué rechazada porque ello coartaba la libertad de seguro.

Luego hizo una glosa de las enmiendas presentadas a los títulos V y VI de la ley sobre "Protección al ejercicio de la navegación" y "Protección a los astilleros", destacando particularmente los beneficios que se otorgan a estos últimos, añadiendo que otra modificación importante fué la de elevar desde el 10 al 15 por 100 el importe de las sumas consignadas dentro de los cuatro primeros ejercicios económicos con destino a la construcción de buques por el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional.

También aludió a las diversas enmiendas presentadas sobre las "Bonificaciones fiscales" y "Garantías de eficacia de la ley y consignación presupuestaria", que fueron estudiadas con detenimiento por la Comisión, como otras que corresponden a la disposición adicional, en la que se aprobó por unanimidad la presentada por los procuradores sindicales, en el sentido de que se oyerá a la misma en determinados asuntos. Al aludir a las "Disposiciones transitorias y final derogatorio", subrayó que la Ponencia hizo suya, después de detenido estudio, la enmienda relativa a la flota pesquera por la que, mientras no se publicara una ley de protección a la flota pesquera, todos los beneficios, estímulos y bonificaciones fiscales serían de aplicación a la construcción de los buques pesqueros, y que la flota de pesca de altura estaba también incluida en la ley de Crédito Naval.

Sus últimas palabras fueron para resaltar el elevado espíritu y entusiasta colaboración prestada por los procuradores miembros de la Comisión, y los que integran la Ponencia encargada de informarla, que ha permitido mejorar notablemente el primitivo proyecto de ley.

El ministro subsecretario de la Presidencia, señor Carrero Blanco, ocupó a continuación la tribuna para explicar a la Cámara el alcance y los términos del proyecto de ley, y pronunció el siguiente discurso:

DISCURSO DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR MINISTRO SUBSECRETARIO DE LA PRESIDENCIA DEL GOBIERNO EN EL PLENO DE LAS CORTES

"Señores procuradores: Al tener hoy el honor de saludaros por primera vez desde esta tribuna, me cabe a la vez la íntima satisfacción de hacerlo con ocasión de solicitar vuestro voto favorable a que sea sometido a la sanción de Su Excelencia el Jefe

del Estado el texto de una ley que estimo de la mayor importancia y trascendencia para la seguridad y la economía de España.

Se trata de una ley en cuyos artículos se establecen normas de protección para nuestro transporte marítimo y medidas conducentes a estimular la iniciativa privada hacia la renovación de nuestra Flota mercante. Estas medidas entrañan, en último extremo, la realización por el Estado de un gasto, de escasa cuantía, es cierto, y que ha de ser además reproductivo, como hemos de ver más tarde, pero sobre cuya conveniencia y oportunidad os corresponde decidir a vosotros como representantes aquí de la nación a través de sus tres estamentos básicos y naturales: la familia, el Sindicato y el Municipio.

Mi pretensión, al dirigiros en estos momentos la palabra, es que toméis esta decisión con pleno conocimiento de causa y para ello entiendo que nada mejor que exponeros, con la mayor brevedad posible, cuál es la función que nuestra Marina Mercante desempeña en la vida nacional, cuál es su situación actual y cuáles son las líneas generales del plan establecido para su renovación y aumento de rendimiento en el contenido de la ley que nos ocupa.

El hombre es un ser terrestre, por cuanto Dios se dignó ponerlo sobre la superficie de la Tierra; la tierra es, pues, su medio ambiente natural y por ello es explicable que una gran parte de los humanos no separen nunca a considerar la importancia de la función que el mar, esa inmensa extensión líquida que abarca las dos terceras partes de la superficie de nuestro planeta, desempeña en su vida. Por lo pronto, del mar viene, y al mar va, el agua sin la que la vida animal y vegetal sería imposible; por ello, aunque en el mar no se vive, la realidad es que sin el mar no habría vida. Cuando algunas veces los poetas hablan de nuestra madre la tierra, porque ella nos proporciona los alimentos, se olvidan, ingratos de nuestro padre el mar, que es, a fin de cuentas, quien la fertiliza. El mar es también una fuente importante de riquezas naturales que la Humanidad ex-

plota en su provecho, pero el mar es para el hombre algo más aún, del mismo rango e importancia: el mar es el camino indispensable para sus relaciones con sus semejantes.

Desde los tiempos más remotos, el progreso viene persiguiendo sistemáticamente la mejora de la vida humana mediante la utilización de materias de producción natural, de lo que hoy llamamos materias primas, después de transformarlas en artículos destinados a los más variados usos; pero como las regiones donde esas materias primas se producen están distribuidas arbitrariamente sobre la Tierra, y como los centros donde se transforman tampoco están distribuidos de una manera armónica con respecto a los lugares de consumo, que son hoy, prácticamente, todos los que el hombre habita, resulta que la vida económica del mundo se desarrolla mediante un continuo tráfico de materias primas que van de los centros productores a los de transformación y de productos manufacturados que se transportan desde los centros de transformación a los lugares de consumo, que hoy se encuentran hasta en la aldea más remota del más vasto continente.

Un agricultor valenciano que cultiva un arroz que en parte ha de consumirse en el Japón, se vicia con camisas fabricadas con algodón procedente del Sudán; con trajes hechos con lanas de Sudáfrica o Australia; sus zapatos están fabricados a lo mejor en el centro de la India; recoge su cosecha en sacos tejidos con yute de Filipinas; los carga en un camión construido en Norteamérica, en Inglaterra o en Alemania; que quema gasolina destilada de un crudo extraído de los pozos petrolíferos de Arabia o de Venezuela, y que va calzado con cubiertas fabricadas con caucho recogido de heveas de las Indias neerlandesas o de la península de Malaca. He aquí un ejemplo, entre muchos que pudieran citarse, de la función que el tráfico comercial desempeña en la vida de la Humanidad. Si, por arte de magia, este tráfico se suspendiera, la vida del mundo quedaría paralizada y el hombre tendría que volver a una situación material similar a la de sus antecesores más primitivos,

situación que quizá hoy sería insostenible, habida cuenta del enorme incremento que a lo largo de los siglos ha experimentado la población humana.

El tráfico comercial se realiza a través de comunicaciones que pueden ser: terrestres, marítimas o aéreas. De estos tres sistemas de transporte, el marítimo es sólo aplicable, naturalmente, entre lugares separados por el mar, y el terrestre entre los que sólo la tierra separa; pero, cuando ambos pueden entrar en competencia, el primero ofrece la importante ventaja económica de ser notablemente más barato. El precio de la tonelada-kilómetro en el transporte marítimo es del orden de 0,05 pesetas, tomando un valor medio de los fletes actuales de distintas clases de cargas; el precio de la tonelada-kilómetro por ferrocarril es de 0,50 pesetas, y por camión varía de 0,50 a una peseta. Es decir, que el transporte marítimo es diez veces más barato que el transporte terrestre.

En cuanto al transporte aéreo, éste puede efectuarse entre toda clase de lugares, estén éstos separados por la mar o por tierra, pero su precio es enormemente superior al de los otros sistemas de transporte. Un buque consume en transportar una tonelada a lo largo de un kilómetro 125 veces menos combustible que un avión. El precio de la tonelada-kilómetro por avión es del orden de las nueve pesetas, o sea 180 veces más caro que el precio de la tonelada-kilómetro por buque y 18 veces más caro que el precio del transporte terrestre. El transporte aéreo sólo puede competir con el buque cuando se trata de transportar pasajeros, correo o carga especial de gran valor y de pequeño peso y volumen. Los progresos de la técnica aeronáutica han sido realmente gigantescos en estos últimos años, a raíz de la segunda guerra mundial, pero aun prescindiendo del aspecto económico de que el transporte aéreo es 180 veces más caro que el marítimo, la cuestión potencia de transporte hace que la idea de que por vía aérea puedan transportarse los millones de toneladas de carbón, petróleo, cereales, maderas, fibras textiles, fertili-

(Pasa a la página 4.)

¡DEFIENDASE USTED!



L. FERNANDA

AUTOTAXIS

LA DECIDIDA OPOSICION A LOS MICROTAXIS Y SUS RAZONES

Ayer se hizo público el acuerdo de la Asamblea general de la Cooperativa de Autotaxistas, que se opone decididamente a la implantación del microtaxi. Un colega, que trató también este tema y que defendió tal implantación, "ataca". Y en la Cooperativa se nos exponen razones. Por su actualidad, este tema, que ya mereció nuestra atención antes de ser tomada esta resolución, vuelve a estas columnas.

OPINION breve y tajante de L. Fernanda, colega femenina que conoce a fondo el problema.

—¿Qué le ha parecido a usted la decisión de los autotaxistas?
—Muy mal, y, sobre todo, después de haber confrontado la opinión popular de la gente pudiente y de la modesta que a veces se ve precisada a recurrir al taxi por pura necesidad. Resulta ridículo que una sola persona o dos se vean precisadas a coger

un coche capaz para cuatro o cinco plazas y, por tanto, a pagar más de lo que debieran y de lo que sus ingresos le permiten...

—¿La mejor opinión recogida fue la de la del concejal don Juan Lillo que manifestó que el microtaxi era lo más necesario para una ciudad y la auténtica solución a los problemas existentes. Habló del buen resultado que dieron en Madrid, en donde ya funcionaron y, además, económicamente—como tienen menos gastos—representarían una reducción del 30 por 100 de las tarifas actuales.

—¿Y cómo se podría compensar a las personas que se creen perjudicadas con la implantación?

—Concederles una patente para microtaxi... Pero esta medida actual perjudica al usuario.

Y otra vez un taxista a nuestra sección. De la parada de Ibiza, y preguntas rápidas porque la bandera está bajada.

—¿Satisfechos con la Asamblea general?

—Desde luego, porque así ha desaparecido el peligro que significaba para nuestra economía la implantación de autotaxis. Porque hay que tener en cuenta que lo que podría suponer un pequeño o mayor beneficio para el usuario, a muchos de nosotros nos arruinaría.

—¿Por qué?

—Todos se irían al "microtaxi" y los que tenemos empleado un dinero, ganado con muchos esfuerzos para lograr ser propietarios de nuestro propio negocio, correríamos el grave riesgo de quedar en la calle... mejor dicho, de salir de la calle, porque no habría economía capaz de sostener esta competencia, salvo que se nos cediesen a nosotros estas licencias de microtaxi, y aun así hay muchos propietarios que no estamos en disposición de hacer un nuevo desembolso.

—¿Alejado definitivamente ese peligro?

—Parece ser que sí. Y creo que la gente sabrá comprender nuestro punto de vista, que es el de defender una economía relacionada con un negocio digno.

—¿Nos quedamos sin microtaxi?

OLANO

Plaza de Toros de Madrid

Mañana, jueves, a las seis de la tarde, seis toros de don Salvador Guardiola, de Sevilla, para

Antonio Bienvenida Chicuelo II Joselito Huerta

que confirmará la alternativa. Taquillas: Victoria, 9

COLABORACION LAS PEQUEÑAS TRAGEDIAS DE LOS PEREZ MI SERENO

La otra noche tuve una larga conversación con mi sereno. —Nosotros, los serenos—me dijo mientras jugueteaba alegremente con el chuzo—, hacemos una vida completamente diferente a los demás mortales. Cuando ustedes se

acuestan, nosotros nos levantamos, y cuando ustedes se levantan, nosotros nos acostamos. Hacemos noche de lo que ustedes llaman día, y hacemos día de lo que ustedes llaman noche. Somos un poco antipodas.

—¿Y está usted contento con su oficio?—pregunté mientras miraba con curiosidad su chuzo, con cierto deseo de jugar con él.

—Encantado. Para este oficio es necesario tener afición. Existen algunos serenos a quienes no les gusta abrir puertas. Para ellos esta profesión representa un sacrificio indudable. En cambio, otros, como yo, sentimos verdadera vocación por nuestro trabajo. Para mí el abrir puertas supone una verdadera emoción. No hay nada como introducir la llave en la cerradura, sentir el férreo contacto de la llave con los resortes, y después de una pequeña presión y de una ligera vuelta, ver cómo la puerta se abre. ¡Qué emoción para nuestros corazones empujar la puerta con la mano y descubrir que nuestros esfuerzos no han sido vanos!

—¿Abren ustedes muchas puertas?—segui preguntando.

—No tiene usted idea. Hay días con una demanda tan grande, que nos vemos obligados a llevarnos trabajo a casa.

—¿Cómo trabajo a casa?

—Si; nos llevamos puertas a casa para abrirlas en horas extraordinarias. Algunas veces nos tienen que ayudar nuestras mujeres, nuestros hijos y nuestros parientes cercanos.

—Entonces, ¿son ustedes felices?

—Por ahora, sí; pero, desgraciadamente, cada día va habiendo menos puertas, y nuestra gran preocupación es la

de que llegue el momento en que ya no haya ninguna puerta que abrir.

—¿Y no hay manera de asegurarse?

—Es difícil. Hemos llegado hasta pensar en hacer puertas por nuestra cuenta y colocarlas en sitios estratégicos; mas para esta empresa se necesitan capital y puertas.

—¿Y el Municipio?

—Bien, gracias. ¿Y el suyo?

El sereno hizo un breve descanso en su relato y continuó:

—Existen vecinos que acostumbran a llevarse la llave del portal para abrir la puerta por su cuenta, pero, tarde o temprano, tienen que recurrir a nosotros. No es tan fácil abrir una puerta como ellos creen. Las puertas tienen sus defectos y sus virtudes, como usted y como yo. Al fin y al cabo, son de carne y hueso.

—¿Que son de carne y hueso?

—Sí, señor; de carne y hueso. ¿Puede usted demostrarme lo contrario?

—Yo creí que eran de madera...—dije tímidamente.

—No hay que fiarse de las apariencias. Por fuera son de madera, efectivamente, pero ¿ha partido usted alguna vez una puerta por la mitad?

—No. Verdaderamente nunca he partido una puerta por la mitad. Pero es tan raro que sean de carne y hueso...

—Es tan raro, es tan raro... También son ustedes, los señores, muy raros, y, sin embargo, son de carne y hueso.

—Pero usted nunca nos ha partido por la mitad.

—No. Pero si sigue usted tan impertinente, no tendré más remedio que hacerlo.

Y, ante el temor de que llegara a realizar su amenaza, entré en casa y me metí en el ascensor.

TONO



campaña contra la obesidad 3



¡qué pena! tan joven, y así...

LA OBESIDAD LLEGA A PRODUCIR DEFORMIDADES LAMENTABLES; PERO USTED...

¡¡TODAVIA ESTA A TIEMPO DE CONSERVAR, CON "BISCOTEL", SU SALUD Y SU BELLEZA!!

A LOS PRIMEROS SINTOMAS DE GRASA, ¡¡"BISCOTEL"!!

LOCALIZACION PREVIA DE LOS PANICULOS ADIPOSOS

- a) Insinuación de la papada. b) Aumento de la cintura. c) Hipertrofia mamaria. d) Abultamiento de las caderas. e) Adiposidad en los brazos. f) "Michelines".

"BISCOTEL"

Combate la obesidad



Paquete: 5 ptas.

De venta en panaderías y mantecerías

TREN ACORAZADO

Primero, ningún horario exacto

PUEBLO, núm. 87

RESPONSABLES DE PUEBLO EN EL EXTRANJERO



Tito, un nuevo rico del Poder

Fué custodiado en París por 20.000 policías

PARIS. (Crónica telefónica de nuestro corresponsal.)—El "camarada mariscal Tito"—lo escribimos entrecuillado porque todo es falso: lo de Tito, lo de mariscal y lo de camarada—está en París. Llegó ayer, a las once menos cinco minutos, a la estación del Bosque de Boulogne, vestido con un flamante uniforme azul claro con muchos entorchados. Parecía lo que es: un nuevo rico del Poder. Resulta difícil verle, aunque demos tantos detalles, y más aún acercarse a él, puesto que 20.000 policías le custodian precisamente para preservarle de la multitud. "El hombre que se separa del pueblo—dijo en una ocasión este mestizo servocroata llamado Josip Broz—sólo puede inspirar miedo u odio." Y como su caso cae de plano en el pronóstico, un ejército de soldados, guardias, agentes y bomberos cubre calles, caminos e itinerarios por donde el ilustre invitado comunista tiene que pasar.



CRONICA de PARIS por Manuel A. Alba

OFENSIVA POLICIACA

Las autoridades francesas han llevado a efecto, con motivo de esta visita, una verdadera ofensiva policiaca para garantizar la integridad del famoso personaje. En la memoria de todos sigue el trágico episodio del último Rey de Yugoslavia, Alejandro I, asesinado en Marsella cuando, en 1934, se disponía a visitar Francia. Los enemigos que aquel Monarca pudo tener a lo largo de su existencia son obra de proselitismo comparado a la indignación que provoca la presencia de este cabezalla de la revuelta. Así se explica el cúmulo de precauciones militares y policiacas adoptadas para que Tito—Broz—retorne sano y salvo a Belgrado.

de los desplazamientos y ceremonias ha sido facilitado; segundo, el mariscal circula en tren acorazado o en automóvil cubierto y blindado; tercero, dos coches con policías yugoslavos custodian permanentemente al visitante; cuarto, tres aviones y dos helicópteros supervisan desde el aire la protección; quinto, una brigada de motoristas rodea el cortejo; sexto, un cordón de tropas, de tres en fondo, cubre la marcha; séptimo, los yugoslavos residentes en Francia que pertenecen a los grupos "Ustachis" y "Chetviks"—partidarios de Mikalovich—fueron, en número de 400, desterrados, y un centenar de ellos, internados en el campo de concentración de la isla de Córcega; octavo, edificios y departamentos situados a lo largo del camino que seguirá la caravana presidencial han sido minuciosamente inspeccionados por la Policía; noveno, como invitado a la fiesta de gala que se celebró el martes pasado, en la Opera de París, en honor de Josip Broz, tuvo que declarar nombre, apellidos, profesión, domicilio, edad, y presentar documentación que lo acreditase para entrar en la sala; décimo, incluso en las residencias oficiales, el mariscal está protegido por sus propios guardaespaldas. En medio de este mecanismo de seguridad, puesto en marcha, fué el hombre del día hasta el Arco del Triunfo—entre los 50 motoristas que le escoltan—, y así pasó revista a las tropas, pero, naturalmente, dentro del jardín del palacio-residencia del Presidente Coty.

LA "VERJA DEL GALLO"

Para recibir a su sujeto semejante, el Hotel Malignon abrió la "Verja del gallo", entrada que da a los Campos Eliseos y que sólo mueve los goznes de sus puertas al paso de un rey o de un jefe de Estado. Ahora esta puerta rompe el hermismo para hacerse hospitalaria ante un hombre que tiene expediente de indeseable en el fichero de la Brigada de Seguridad Territorial como consecuencia de un viaje clandestino hecho a Francia en 1937, obedeciendo órdenes de Moscú. Entonces el Komintern le confió la organización del voluntariado rojo para luchar contra España, tarea que llevó a efecto desde el barrio latino de París, con la complicidad de los capostates socialistas que hoy gobiernan, sea "de facto" o "de jure". Naturalmente, en aquella fecha declaró nombre falso y nacionalidad checoslovaca para cubrir las apariencias, dicen, pero en realidad para certificar aun más su feonía.

HUESPED DE HONOR

Semejantes delitos no son precisamente un modelo de ejutoria para que ahora aparezca como huesped de honor del Presidente de la República y reciba la Cruz de Guerra, seguida de estos elogios en el orden del día del país: "Jefe político y militar prestigioso... patriota intransigente... conductor de una lucha digna de epopeya... contribuyó a ganar la libertad." Y tampoco ha impedido que anuncien su llegada con 150 saivas de artillería. Estas escenas coinciden con el aniversario del final de la última guerra, y precisamente en los mismos momentos en que un periódico de derechas escribe que en Francia la democracia está en peligro porque las autoridades en el Poder han prohibido una reunión pública de los diputados poujadistas, bajo el pretexto de que las izquierdas amenazan disidencia a golpes. En peligro la democracia cuando un periódico de centro escribe que es necesario salvarla porque sus institu-

ciones son inoperantes, y cuando el propio presidente del Consejo añade que se debe proceder rápidamente a la reforma de la Constitución. Unos y otros coinciden en que urge salvar del mal momento al régimen, mientras los socialistas abrazan a un jefe de Estado comunista que llegó al Poder derrocando todo lo que en estos instantes Francia intenta salvar en un movimiento "in extremis".

El aniversario de la victoria, gracias al simbolismo que encarna la figura de Tito, se convierte hoy en el desfile de los principios derrotados.

SON BARATAS PORQUE DURAN.



Amor LAS GAFAS PREFERIDAS

Se anuncia la vuelta de De Gaulle

(Viene de primera página.)

prosperase, presidencialista, con absoluta separación de poderes.

La cosa parece haber superado ya la fase de "laboratorio". Repleto de su salud, De Gaulle ha vuelto a visitar París una vez por semana, como hacia antes, y durante cada una de estas visitas recibe y conversa con las más altas personalidades del país interesadas en poner fin al actual estado de cosas. Otros, como Lacombe, se entrevistan con él para pedirle consejo. De Gaulle va convirtiéndose, pues, en la ninfa Egeria de Francia, en el hombre de las soluciones para todo. Y de día a día se acrecienta la impresión de que el presente sistema no puede durar mucho y de que el pueblo francés tendrá que elegir entre Francia y esta República nacida de la "sustancia mística" de la liberación, como dijo Mauriac.

Ignoramos si todo esto va a convertirse en una realidad, o si se saldrá por una nueva retirada a Colombey-aux-Églises, como de costumbre. Pero a nadie pue-

de ocultarse que, una vez más, De Gaulle es tal vez la última esperanza de Francia. Fué este hombre quien contra toda lógica salvó a Francia desde su Imperio. Sólo él, ahora, puede salvar a su Imperio desde Francia.

M. BLANCO TOBIO

El ex presidente de la Argentina se instala en Colón (Panamá)

PANAMA, 9.—El ex Presidente de la Argentina, Juan D. Perón, ha vuelto a Colón, donde ha alquilado un apartamento.

El ex embajador argentino en Panamá Carlos Pascual, que formaba parte del séquito de Perón desde su llegada a esta capital, permanece aquí. Solamente acompañó al ex Presidente su chófer. (Efe.)

BEVAN, DE INCOGNITO



El jefe del partido laborista inglés, mister Bevan, es este señor que, mitad molesto, mitad sonriente, trata de ocultar su rostro a los fotógrafos. Bevan ha pasado unos días en Roma de riguroso incognito. Pero un astuto reportero quebrantó esa rigurosidad del político inglés, logrando de su figura lo suficiente como para demostrar que era Bevan. (Foto Torremocha.)

NORTEAMERICA PODRIA SER UNO DE LOS MERCADOS MAS SEGUROS DEL CINE ESPAÑOL

HAY EN EE. UU. UNAS 500 SALAS HISPANAS DE ESPECTACULOS

INTERESANTE PROYECTO PARA INTRODUCIR NUESTRAS PELICULAS EN ESTE PAIS

NUEVA YORK. (Crónica de nuestro corresponsal.)—Inexplicablemente está desterrado de Norteamérica el cine genuinamente español. Todos los países del mundo con alguna categoría cinematográfica tienen en Estados Unidos, y concretamente en esta ciudad, una representación de sus cines nacionales. Italianos, franceses, alemanes, griegos, mejicanos y hasta rusos y japoneses tienen en lugares más o menos céntricos sus salas de espectáculos en las que se proyectan única y exclusivamente películas de sus respectivos países. España no solamente no tiene ningún cine propio, sino que nuestras películas son casi desconocidas por el público norteamericano.



CRONICA de NUEVA-YORK por Enrique de Angulo

Nuestra Patria es precisamente uno de los pocos países extranjeros que cuenta en Norteamérica, en potencia, con un mercado de los más seguros para nuestra industria cinematográfica. Aproximadamente hay en Estados Unidos unos 500 cines y salas de espectáculos en los que sólo se proyectan películas de habla española o se exhiben revistas y variedades para públicos hispanoamericanos. Sólo en Nueva York—lo hemos dicho ya en otras ocasiones—hay casi 700.000 habitantes que hablan español. El número de puertorriqueños residentes en esta ciudad sobrepasa el número del medio millón.

El cine de habla española, para los cientos de miles de habitantes hispanoamericanos que hay en Estados Unidos, está monopolizado casi en su totalidad por la industria cinematográfica mejicana, a la que no tiene nada que envidiar la española.

ESPAÑA DEBE INTRODUCIR SU CINE EN ESTADOS UNIDOS

Recientemente nos entrevistamos en un céntrico restaurante de Manhattan con el señor don Antonio Méndez, un español que viene dedicando gran parte de su vida a la industria cinematográfica y a introducir el cine español en Norteamérica. Las pocas películas españolas que se han proyectado en las pantallas neoyorquinas y las que se llevaron recientemente a la televisión han pasado todas por sus manos.

En el ambiente cosmopolita de ese restaurante suizo de Nueva York, en el que los camareros italianos sirven platos de la más exquisita cocina francesa, nos decía el señor Méndez que ya ha llegado la hora de que España comience a tomar en consideración la magnífica oportunidad que nos presenta Norteamérica de ampliar el mercado de nuestra industria cinematográfica.

En estos últimos años se ha empezado a despertar en Estados Unidos un interés sin precedentes hacia todo lo español. Nuestra música, nuestro turismo y hasta nuestra política comienzan a ser comprendidas y hasta admiradas por gran parte de la opinión pública norteamericana. Nuestro cine podría servir de eficaz vehículo de propaganda de todo lo español y llegar a convertirse en una fuente inagotable de divisas.

EL CINE Y EL TURISMO

Las películas españolas proyectadas en Nueva York podrían realzar la propaganda más eficaz de nuestro turismo. Los documentales ingleses y suizos sobre el turismo son populares en las salas de proyección norteamericanas. Vi-

torio de Sica, Sofia Loren y Maurizio Chevalier han hecho tanto por el turismo italiano y francés como lo que hayan podido hacer los Gobiernos de Italia y Francia a través de la propaganda oficial, en la que emplean cientos de millones de dólares. Las películas de "Vacaciones en Roma", "París, siempre París", "Tres amores" y tantas otras que desarrollan sus tramas en Italia o Francia, se han convertido en la mejor propaganda turística que podrían haber soñado los agentes de viajes de esos países. España, hasta el presente, no ha presentado ante el público norteamericano ni sus interesantes noticiarios documentales.

Una oficina distribuidora del cine español instalada en la ciudad de Nueva York comienza a ser de verdadera necesidad. Como nos decía el señor Méndez, hay en Estados Unidos unos cincuenta millones de aparatos de televisión; una película española proyectada ante las cámaras de televisión podría ser contemplada por muchos millones de norteamericanos. Una sala de proyección alquilada en las cercanías de un barrio hispano, en la que se proyectaran exclusivamente nuestras películas, tendría que ser forzosamente un éxito. Confiamos que el plan del señor Méndez tenga en España la acogida que se merece.

Hasta el viernes no habrá explosión en Eniwtok

ISLA ENIWTOK, 9.—Ha sido aplazada la explosión de una bomba de hidrógeno por espacio de otras veinticuatro horas, debido a los vientos reinantes, que amenazan con llevar la ceniza radiactiva a zonas habitadas. La prueba ha sido fijada para el viernes por la mañana.

Discurso del ministro subsecretario de la Presidencia en el Pleno de las Cortes Españolas

(Viene de la página segunda.)

zantes, caucho, etc., que hoy corren a cargo de las comunicaciones marítimas, esté en la actualidad aún más fuera de la realidad de lo que pueda estar la posibilidad de las comunicaciones interplanetarias. Sólo de petróleo se mueven hoy en el mundo en buques unos 700 millones de toneladas al año. ¿Cómo imaginar que este tráfico pudiera llevarse a cabo por vía aérea?

¿Cómo se mueven hoy en el mundo en buques unos 700 millones de toneladas al año. ¿Cómo imaginar que este tráfico pudiera llevarse a cabo por vía aérea? ¿Cómo se mueven hoy en el mundo en buques unos 700 millones de toneladas al año. ¿Cómo imaginar que este tráfico pudiera llevarse a cabo por vía aérea?

Si tuviéramos la curiosidad de proyectar el transporte por vía aérea desde los puertos del Caribe a Vigo, por ejemplo, de 150.000 toneladas de petróleo por mes, disponiendo de aviones de 100 toneladas con 10 toneladas de carga, nos encontraríamos con que tendríamos necesidad de la llegada diaria de 500 aviones, para lo que sería preciso disponer de una flota de 3.000, y con la desagradable sorpresa de que estos aviones consumirían 900.000 toneladas de gasolina, que habría que suministrarle a la salida, a la llegada y en las bases intermedias de aprovisionamiento (Cayena, Cabo Verde, Canarias, etc.), con lo que llegaríamos a la paradójica consecuencia de que necesitaríamos para estas atenciones más buques petroleros que los necesarios para llevar directamente el petróleo desde el Caribe a Vigo.

Muchos estaréis pensando en este momento en el famoso "puente aéreo" de Berlín de los años 1948-49. Entonces se abasteció a toda una población sólo por vía aérea, es cierto, pero ¿sabéis lo que representó aquella hazaña logística en la que se empeñó frente a Rusia el prestigio de Occidente? Pues para salvar una distancia de 450 kilómetros (Frankfurt a Berlín) con un abastecimiento de 150.000 toneladas de carga al mes, fue necesario poner en servicio 1.128 aviones, que hacían 2.000 vuelos diarios, utilizando trece campos y absorbiendo la actividad de 60.000 personas. El consumo de gasolina de avión fue de 60.000 toneladas, y el conjunto de la curiosa operación costó 14.800 millones de pesetas. Además, aunque pareciera extraño, sin el mar no hubiera podido haber "puente aéreo" de Berlín, porque para sostenerlo fue necesario el mantenimiento de un "puente marítimo" de petroleros desde el Golfo de México a Hamburgo, Amberes y Rotterdam, para transportar a Europa las 60.000 toneladas de gasolina que consumían los aviones; de otro "puente marítimo de cargas" para traer de los Estados Unidos las 150.000 toneladas de carga general y de una "noria de chalanas cisternas" a lo largo del Rin y de las vías fluviales alemanas.

La medida del progreso humano en el orden material, así como la del mejoramiento de las condiciones de vida y aumento de la población humana, da, en cierto modo, la curva de crecimiento de la Flota mercante mundial desde hace un siglo. En 1854, la Flota mercante mundial sumaba un total de seis millones de toneladas; en 1914, alcanzó los 30 millones; durante la primera guerra mundial se perdieron 12 millones, pero, a pesar de ello, en 1920, el tonelaje mundial estaba en 58 millones, y llegó a 64 en 1925, para ser de 68 millones en 1939. Durante la segunda guerra mundial se perdieron, en total, nada menos que 21 millones de toneladas. Pues bien: hoy, precisamente en la época de máximo desarrollo de la aviación de comercio, cuando miles de aviones vuelan diariamente entre todos los lugares del Globo, la Flota mercante mundial está en los 100 millones de toneladas, es decir, un 50 por 100 más que en 1939 y dieciséis veces más que hace un siglo.

Este incremento se debe principalmente al aumento de consumo de combustible, en el que ha influido en parte muy importante el desarrollo del transporte aéreo. La producción mundial de

petróleo era de 69 millones de toneladas en 1918, de 272 millones en 1938 y en 1954 ha sido de 697 millones, es decir, que en treinta y seis años se ha multiplicado por diez. De aquí que la flota petrolera del mundo, que era de 16 millones de toneladas en 1939, sea ahora de 40 millones, 2,5 veces más, y que a pesar de ello hay una gran demanda de petroleros en todas partes.

Sobre la inmensa extensión de mares y océanos, la situación geográfica de los centros productores, industriales y de consumo, ha determinado la fijación de una verdadera red de "camino del mar", que constituye una especie de sistema arterial semejante y de tan vital importancia para la vida del mundo como lo es para el organismo humano el que sirve para la circulación de la sangre. Este sistema arterial de las comunicaciones marítimas por el que los buques de todas las banderas circulan constantemente en tiempo de paz, en un continuo ir y venir que recuerda la actividad febril de un hormiguero, absorbe en la actualidad algo más que el 80 por 100 del transporte total del mundo.

Todos los países dependen, naturalmente, en su vida económica, de las comunicaciones marítimas, pero no en todos esta tendencia es del mismo rango de importancia. Para las naciones insulares o para aquellas cuya ligazón con las grandes extensiones continentales es escasa y que tienen además partes importantes de su soberanía separadas por el mar, las comunicaciones marítimas son vitales, tanto en tiempo de paz como en guerra; estas naciones se llaman de "condición marítima". Por el contrario, aquellas que están incrustadas en las grandes extensiones continentales, disponiendo de amplias fronteras y buenas comunicaciones terrestres y fluviales, no tienen su vida tan pendiente del mar y se denominan de "condición continental".

¿Os habéis parado alguna vez a considerar cómo es España en este orden de ideas? ¿Os habéis dado cuenta de que España está geográficamente "desperdigada por el mar"? Por lo pronto, desde el punto de vista de sus comunicaciones terrestres con el continente europeo, la Península se acerca mucho a una isla: 3.200 kilómetros de costa por 670 kilómetros de frontera terrestre, con el continente, que corresponde, además, casi en su totalidad, a la abrupta orografía pirenaica; frente al litoral mediterráneo, a unos 120 kilómetros, las cinco islas del archipiélago balear; en el sur, en la costa norte de África, las islas de Alborán y Chafarinas, los peñones de Vélez y Albucaemas y nuestras plazas de Ceuta y Melilla, que son, desde el punto de vista de las comunicaciones, otras tantas islas; más hacia el Sudoeste, sobre el gran haz de las comunicaciones marítimas mundiales donde se encuentra el tráfico atlántico de Sudamérica con los procedentes del África Occidental y del Cabo de Buena Esperanza, y a unos 1.400 kilómetros de Gádiz, las siete islas del archipiélago canario, desplegadas sobre un rectángulo de 22.000 millas cuadradas; enfrente de las Canarias, el África Occidental Española, que es también, en orden a la cuestión comunicacional, como una gran isla o mejor dicho, dos, dado el aislamiento de Ifni, y, por último, mucho más lejos, en plena región ecuatorial, a 7.000 kilómetros de Cádiz, otro "archipiélago" formado por las islas de Fernando Póo, Corisco y Annobón y la Guinea continental que, como el África Occidental, puede considerarse como una isla desde el punto de vista de las comunicaciones. En resumen, la nación española es, geográficamente, una península con una pequeña conexión con el continente (dos líneas férreas únicamente) y un conjunto de 24 islas, de mayor o menor extensión y riqueza, pero en las que cada palma de terreno es "tierra española". El único nexo de unión de nuestra nación es el mar; somos un inmenso archipiélago. Sin las comunicaciones marítimas, en cierto modo, deshecha, como pulverizada. El sistema arterial de las comunicaciones internas de España es, en gran parte, marítimo, por un imperativo geográfico inmodificable. Y por esta misma razón geográfica, nuestras comunicaciones con el exterior son casi en su totalidad marítimas. Nuestro comercio exterior (exportaciones e importaciones) se efectúa anualmente en la siguiente proporción: 15.000.000 de toneladas por mar y sólo 750.000 por tierra, es decir, 20 veces más por mar que por tierra.

Nuestro tráfico marítimo puede considerarse dividido, en razón de su función, en las siguientes clases:

a) Transporte interno de pasajeros y carga.

b) Transporte de importaciones en régimen masivo y ajeno a compromisos de intercambio.

c) Transporte de mercancías en régimen de exportación e importación, sujeto a compromisos de intercambio.

d) Transporte transoceánico de pasajeros.

e) Ventas de servicios de transporte marítimo para el exterior.

El ideal para nuestra economía es, evidentemente, que todo el coste del transporte quede en España, es decir, que todo nuestro transporte marítimo se haga con buques españoles. Al no disponer de todos los necesarios, la falta debe suplirse con buques extranjeros, a los que no sólo hay que pagar, lo que ya es una carga para nuestra economía, sino que además hay que pagar en divisas, que tienen que ser logradas con nuestras exportaciones y que, al aplicarlas a los fletes, se restan a las disponibilidades para adquirir productos de importación que nos sean necesarios. Un barco es, por otra parte, una fuente de riqueza, puesto que "produce", no sólo de una manera directa con su trabajo, sino también de una manera indirecta, ya que su construcción y entretenimiento proporciona trabajo y desarrollo industrial. De aquí que, pensando en el "bien común" de los españoles, sea para nosotros del mayor interés que todos los buques que sirven las clases de tráfico señaladas en a), b) y d) sean españoles; que los que sirven la clase c), que exige un régimen de intercambio, lleguen al 50 por 100 de los necesarios y que dispongamos de la mayor cantidad posible de buques en condiciones de competir con los extranjeros en los servicios libres de "tramp", ya que se convertirán en una fuente de divisas que irá a incrementar el saldo de nuestras exportaciones.

Aparte de este aspecto económico de la cuestión, que hace obvia la conveniencia de atender, en la mayor proporción posible, al tráfico marítimo propio con buques nacionales, hay otra consideración también a tener en cuenta, y de tal importancia que aunque la Marina mercante no suministrara ningún beneficio a la economía nacional, incluso aunque fuera una carga para ella, no habría más remedio que construirla y sostenerla, como se sostienen las Fuerzas Armadas; porque en los países de "condición marítima", y España lo es en grado sumo por imperativos geográficos e inmodificables, "la Marina mercante es el primer escalón", el sostén, por así decir, "de toda la defensa nacional".

Lo primero que necesita un país que está en guerra es poder vivir, y tiene que hacerlo precisamente cuando mayores son sus necesidades. Un país en guerra "necesita más y puede dar menos", y, prescindiendo del aspecto económico del desequilibrio que esto produce en su balanza comercial, ello se traduce en que aumentan las necesidades de importación y con ellas las exigencias del tráfico con el exterior, y, si por circunstancias geográficas inmodificables, este tráfico tiene que ser marítimo, si sus buques no pueden circular por el mar, bien porque no existan o bien porque no tengan una Marina militar que los proteja contra los golpes del contrario, el país en cuestión no podrá abastecerse, no podrá vivir y por ende mal podrá guerrear.

Esto lo abona toda la Historia Universal; pero sin irnos muy lejos, en los últimos cuarenta años hemos tenido ocasión de comprobar, nada menos que en dos "guerras mundiales", cómo la victoria fue indefectiblemente a las manos del bando que logró "asegurar sus comunicaciones marítimas". En la primera guerra mundial, cuando la rapidez de la movilización rusa y la resistencia francesa en el Marne disiparon las ilusiones germanas de una "guerra relámpago", la lucha se convirtió en una pugna de resistencias. De un lado, los aliados se alimentan, en el más amplio sentido de la palabra, por el mar; del otro, los imperios centrales están aislados en el interior del continente, incomunicados con el exterior y como en una plaza sitiada. No pudiendo materialmente romper el asedio, tratan de poner a sus enemigos en las mismas condiciones de desabastecimiento hundiendo sus transportes en la mar mediante la campaña submarina. La situación se hace muy grave, y en 1917 se produce una aguda crisis, cuando los submarinos llegan a destruir más buques mercantes que los que los asilleros construyen; pero nuevas técnicas antisubmarinas y la entrada de los Estados Unidos en la lucha salvan la crisis, y al fin, en noviembre de 1918, la guerra termina por consunción, por asfixia económica del bando que lleva cuatro años batiéndose en territorio enemigo y que ha logrado brillantes laureles militares, pero que está privado de las comunicaciones marítimas.



ler se lanza a la guerra, que también piensa que será relámpago (siempre se cree, cuando una guerra comienza, que será cuestión de semanas), porque cuenta abastecerse de la U. R. S. S. en virtud del Pacto ruso-germano; pero cuando después de derrotar a Francia ve que la guerra no termina y que debe conquistar las materias primas y el petróleo que necesita y que le empiezan a negar los rusos, y se lanza contra la U. R. S. S., su situación vuelve a ser la misma, en sus líneas generales, que la de los imperios centrales de 1914 a 1918. La campaña submarina produce una crisis similar a la de 1917; pero la crisis se salva también mediante la adopción de complejos tácticos aeronavales en la protección del tráfico y Alemania vuelve a ser vencida por agotamiento económico. Como datos curiosos cabe señalar que durante la primera guerra mundial, solamente la Flota mercante inglesa transportó 26 millones de hombres, 512.000 vehículos y 53 millones de toneladas, y que en el desembarco de Normandía, la operación decisiva para la terminación de la lucha en Europa durante la segunda guerra mundial, los transportes aliados llevaron a la playa, sólo en veinticinco días, 1.500.000 hombres, 750.000 toneladas de carga y 340.000 vehículos. La U. R. S. S., por su parte, recibió de sus aliados por vía marítima, durante la segunda guerra mundial, cuatro millones de toneladas de material de guerra, 6.000 carros de combate y 12.000 aviones.

En el pequeño teatro de operaciones de la región de Libia la segunda guerra mundial nos ofrece un ejemplo bien elocuente de lo que representan las comunicaciones marítimas en una guerra. El "Áfrika Korps" fue, sin duda alguna, como sus propios adversarios reconocieron, una fuerza militar de primera calidad por su armamento, por su preparación, por el espíritu de sus tropas y principalmente por la extraordinaria calidad de su mando, el mariscal Rommel, y, sin embargo, la potencia de sus ofensivas estuvo siempre condicionada a las posibilidades de abastecimiento de sus carros de combate y de sus aviones.

Si en el verano de 1942 no puede llegar a Alejandría y cerrar el Canal de Suez, convirtiéndolo al Mediterráneo en un mar del Eje, es porque por el mar, en el que los alemanes tenían por aquel entonces una franca superioridad aérea, no le llega la gasolina que sus carros necesitan. Esto y sólo esto hace que tenga que detenerse en el Alamein. En su posterior duelo con Montgomery, éste cuenta con abastecimientos por mar que le asegura la flota del almirante Cunningham, y es a esto a lo que debe su victoria y el ser hoy vizconde Montgomery del Alamein, porque si Rommel hubiera dispuesto en el mes de junio de 1942 de los mismos abastecimientos con que meses más tarde contó su adversario, es evidente que el Canal de Suez hubiera caído en sus manos y la guerra hubiera tomado quizá otro sesgo.

Y qué fue lo que sucedió en nuestra guerra de liberación? La mayor parte de vosotros intervinisteis en la lucha, pero casi todos lo hicisteis en los frentes de tierra. Fuisteis protagonistas de brillantes acciones militares que hoy constituyen el orgullo de todos; pero a lo mismo fuisteis liberando el territorio nacional al precio de continuados combates victoriosos contra las fuerzas armadas de la Komintern hasta la victoria final. Pero ¿os parasteis alguna vez a pensar por dónde llegaban a España los combatientes canarios, los procedentes de Marruecos o del archipiélago balear? ¿Por dónde entraban las armas de que disponíais, los carros de combate, los aviones de caza que derribaban a los "Ratas" rojos ante vuestros ojos; los bombarderos que facilitaban vuestros avances, la artillería antiaérea, los transportes que os abastecían u os transportaban la gasolina para estos camiones, la que consumían los aviones, etcétera, etc.? Pues todo aquello, absolutamente todo, llegó por la

mar. Por la frontera de los Pirineos no recibimos, dicho sea de paso, más que disgustos, en la figura de las Brigadas Internacionales y de los abastecimientos y armamentos para las mismas.

Las cifras son más elocuentes que ningún razonamiento. Entre el 18 de julio de 1936 y el 1 de enero de 1939, cuando ya la guerra estaba prácticamente ganada, el tráfico marítimo nacional, único que tuvimos, ascendió a 24.774.826 toneladas (16.231.058 toneladas de exportaciones, con las que, naturalmente, pagábamos gran parte de lo recibido, y 8.543.768 toneladas de importaciones), y se transportaron por mar 316.000 hombres en 65.391 "viajes", de los que en 50.523 (el 77 por 100) el buque llevaba a popa la bandera nacional. Los rojos no nos apresaron ni un solo transporte; por el contrario, la Flota nacional apresó 238 buques rojos y 99 extranjeros al servicio del enemigo, cuyos cargamentos—en ocasiones armamento y material de transporte, que nos era muy necesario—pasaron a nuestras manos.

Pese a disponer el enemigo de una fuerza naval superior numéricamente, al precio del asesinato del 40 por 100 de nuestro Cuerpo de oficiales, la Marina nacional logra conquistar el dominio del mar y conservarlo durante toda la guerra al precio de una continua actividad y del 13 por 100 de bajas en acción de guerra (815 muertos y 110 heridos entre los poco más de 6.000 que la Marina mantuvo en el frente que para ella era la mar).

Cuando nos vimos en el trance de salvar a España, caída en las garras de Moscú como consecuencia de la política de un Frente Popular maniobrado desde la Komintern con estrategia del francés Barbusse y táctica del chino Mao-Tse-Tung, Dios nos concedió como premio, sin duda al sacrificio de nuestros Caídos, como compensación a tanta sangre de héroe y de mártir, a tanta lágrima de mujer y a tanta angustia de huérfano, la inmensa merced de un Caudillo excepcional, que sólo podemos valorar como uno de esos regalos que por algo muy grande hace la Providencia a las naciones cada tres o cuatro siglos; nos concedió la gracia de disponer de un Cuerpo de oficiales que, pese a todas las peripecias de un siglo de política decadente, había sabido conservar íntegros e inmaculados los conceptos de la dignidad de la Patria y del honor militar; de contar con el entusiasmo y el ansia de justicia social de la admirable juventud de camisas azules de José Antonio y con el patriotismo y la fe de las boinas rojas del tradicionalismo, y de que este triunvirato polarizara la acción de todo cuanto en España había de sano y sin sumisión a poderes extranacionales; pero nos concedió también la posibilidad de disponer del mar para abastecer a través de él los frentes de lucha, sin lo que la victoria hubiera sido imposible.

¿No hubiera bastado, me diréis, la elevada moral de nuestros gentes, la decidida voluntad de victoria de los combatientes? Esto, desde luego, es fundamental en toda guerra, es condición "necesaria" para la victoria, pero no es "suficiente", porque los "pechos de granito" no bastan por sí solos para vencer. La victoria es la consecuencia de la acción de la "potencia militar", y ésta es un complejo de factores morales, materiales y orgánicos que son como los tres pies de un trípode. Si falta uno de ellos, y las fuerzas materiales desaparecen en un país de condición marítima cuando no dispone de sus abastecimientos a través del mar, el trípode se viene al suelo y se podrá llegar a una "derrota gloriosa", a que antes que rendirse toda la nación perezca, como en la antigüedad lo hicieron ejemplarmente Sagunto y Numancia, pero no a la victoria, que es lo que hay que conseguir en las guerras.

Los zaragozanos no tuvieron menos patriotismo ni menos valor que los gaditanos durante nuestra guerra de la Independencia. Sería una imperdonable injuria suponer siquiera tal cosa, y, sin embargo, los soldados de Napoleón acabaron entrando en Zaragoza, y, como reza la copla, "en Cádiz no entró el francés". ¿Por qué? Pues porque Cádiz tenía el mar, y por él se pudo alimentar la capacidad de resistencia de sus defensores. Zaragoza era una plaza sitiada, y Cádiz, no.

Es posible que muchos estéis pensando que esto era así antes; que ahora, con las nuevas técnicas, con el fantástico progreso de la aviación y con la bomba atómica, las cosas han cambiado, y que la función de la Marina ha perdido mucho de su antigua importancia. Veamos. La función básica de la Marina, su casi única razón de ser, es defender las

comunicaciones marítimas. La importancia de esta función depende, pues, de que tengan las comunicaciones marítimas, que se podrán atacar desde el aire y desde debajo de la superficie del mar, pero que sólo pueden defenderse con complejos de buques de superficie y aviones, que son los complejos aeronavales que hoy constituyen las flotas modernas. ¿Ha disminuido la importancia de las comunicaciones marítimas con el progreso del arma aérea? Pues no sólo no ha disminuido, sino que ha aumentado considerablemente. Las fuerzas aéreas son hoy un elemento de primer orden en la defensa nacional; sin una defensa antiaérea eficiente y poderosa la aviación enemiga destruiría la nación casi impunemente; pero para que el crin aéreo pueda ser eficaz y cumplir su misión tiene que actuar en el aire, consumiendo cantidades ingentes de combustible (un moderno caza de reacción consume 1.500 litros de combustible por hora), y como «combustible» es arma de un enorme desgaste, necesita también de la continua afluencia a sus parques y campos de material de todas clases, y si por imperativos geográficos éste y el combustible que tiene que llegar por la mar, la actividad de la fuerza aérea dependerá, a fin de cuentas, de la actividad del tráfico marítimo. Por otra parte, la existencia de la aviación, con sus actuales posibilidades, hace que haya que pensar en que, pese a la actuación de la defensa, parte de la industria nacional sea destruida o quede paralizada durante ciertos plazos por la acción del enemigo, y que todo lo que por esta causa se produzca de menos en la nación habrá que traerlo de fuera, con lo que la exigencia de un tráfico marítimo será aún mayor que en las guerras pasadas. Por consiguiente, cuanto más poderosa sea la acción bélica de la aviación, mayores necesidades habrá de una poderosa aviación de defensa, y mayores serán las probabilidades de que la producción industrial nacional quede mermada, y como todo lo que sostiene a la primera y todo lo que sustituye a la producción de las fábricas destruidas o paralizadas tendrá que venir por la mar, la exigencia de un tráfico marítimo será considerablemente mayor en el futuro.

Y el explosivo atómico? La utilización de la energía nuclear permite hoy un explosivo de efectos notablemente más enérgicos que los de los explosivos químicos clásicos. La bomba A de Hiroshima equivalía a 20 kilotóns, o sea a 20.000 toneladas de tritilita. Hoy se dice que hay bombas de 150 kilotóns, y que la potencia de la bomba H puede llegar a los 500 kilotóns. Pues bien: en relación con las bombas A o H, en una próxima guerra podrá suceder: que no se empleen; que se empleen y no produzcan, como algunos creen, la liquidación de la lucha en el primer envite antes de que se consuman los "stocks" nacionales, o que se empleen y estos soñadores tengan razón y las guerras se resuelvan al primer disparo, como en un duelo entre caballeros. Si no se emplean, no hay cosa. Si se emplean, y en definitiva, lo que producen son destrucciones mucho más graves que las producidas por los explosivos clásicos, la necesidad de un tráfico marítimo será mucho más acuciante todavía, porque serán muchas más las fábricas que se destruyan y el material que se utilice, y lo que falte habrá que traerlo de fuera y por mar. Y si el empleo del explosivo atómico da lugar realmente a la "guerra relámpago", cosa que no parece verosímil más que en el caso en que el vencedor haya destruido la totalidad de la población adversaria y ya no quede nadie para oponerse a su invasión, entonces sí, entonces sobran las comunicaciones marítimas, y sobran las flotas militares y los ejércitos de tierra y... sobrarán todo; pero ¿convengamos en que sería una insigne locura planear todas las previsiones ante la eventualidad de una futura contienda sobre tan "juliovernesca" teoría.

Quizá algunos de vosotros piense, de primera intención, que si nos vemos otra vez en trance de defender nuestra fe y nuestra Patria, envueltos en la guerra que hoy tantos temen, no estaremos solos; que tendremos aliados poderosos y que ellos, llegado el caso, nos proporcionarán los barcos mercantes que precisásemos para nuestro tráfico, así como los de guerra necesarios para su protección, es decir, que llegada la guerra podríamos endosar a nuestros aliados el problema de nuestro tráfico marítimo. Si alguien lo ha pensado lo rechazará a poco que medite. En primer término, porque confiar en el amigo lo que es la esencia de nuestra se-

(Pasa a la página 5.)

Discurso del ministro subsecretario de la Presidencia en el Pleno de las Cortes

(Viene de la página cuarta.)

guridad repugna a la simple dignidad nacional, y, además, porque los aliados nunca estarán sobrados de buques; todos los suyos serán pocos para sus propias necesidades y las generales de la guerra, y las nuestras particulares (nuestras comunicaciones internas, nuestro cabotaje y nuestros abastecimientos propios) quedarán sin atender, con un simple y siempre justificado "no puedo". Por otra parte, la generalización de este poco gallardo razonamiento nos conduciría a una total despreocupación con respecto a todos los elementos de nuestra defensa nacional, a pensar en endosársela simple y llanamente al aliado, y esto no cabe en cabeza de nadie, y menos si es español, porque, a lo largo de nuestra vieja historia, si alguien nos ha ayudado alguna vez a "sacar las castañas del fuego", ha sido cuando ya teníamos nosotros quemadas las manos.

En definitiva, para nosotros, la Marina mercante no sólo es una fuente de riquezas para nuestra economía en tiempo de paz, sino, sobre todo, en razón de la condición marítima de España, es "el elemento indispensable sobre el que tiene que asentarse nuestra defensa nacional". Sin una Marina mercante que las realice y una Marina de guerra que las proteja no hay comunicaciones marítimas, y sin ellas, ni la nación, ni sus ejércitos, podrán vivir, y menos vencer. Disponer de las comunicaciones no es, naturalmente, para nosotros una condición suficiente para vencer en caso de guerra; pero sí es una condición absolutamente necesaria. Ahora bien; ambas Marinas necesitan de una industria de la construcción naval que las sostenga y cubra sus bajas. La existencia de una industria naval permite los aliados de la primera contienda mundial salvar la crisis de 1917 y ganar la guerra; y la existencia de una poderosa industria permite a los norteamericanos pasar de la gravísima derrota de Pearl Harbour al victorioso armisticio de Tokio.

¿Cuál es la situación de nuestra Flota mercante? A principio de siglo el tonelaje de nuestra Marina de comercio era de 200.000 toneladas, y llega a 1939 con 913.000 toneladas, lo que representa un crecimiento en cuarenta años de un 31 por 100, cuando el de Alemania ha sido del 69 por 100, el de Estados Unidos de 331 por 100, el de Holanda del 460 por 100 y el del Japón el de 1.048 por 100. Hasta 1915 el tonelaje español no pasó de 900.000 toneladas. Descendió a 750.000 como consecuencia de la primera guerra mundial, pero en 1922 estaba en 1.280.000 toneladas. Este crecimiento, producido por la adquisición de buques extranjeros y por el aumento de las construcciones nacionales, estimuladas por los buenos negocios de los navieros durante la guerra, se detiene en 1922, y comienza a descender hasta 1.160.000 en 1927.

La Dictadura del ilustre general Primo de Rivera, que hizo rasgarse las vestiduras a los viejos santones del liberalismo, fué, como en todas las actividades nacionales, pues la producción general de la Nación llegó a su máximo en 1929, sumamente beneficiosa para la Marina mercante, que elevó su tonelaje a 1.270.000 toneladas en 1930. Durante la República el tonelaje mercante descendió, como descendiendo todo lo que vale la pena en la vida nacional, y en 1936, al comienzo de la Cruzada, disponíamos solamente de 1.150.000 toneladas. Al comenzar la guerra quedaron en manos de la España nacional nada más que 165.000 toneladas. Entre los buques apresados en la mar y encontrados en puerto al ocuparse éstos se recuperaron 695.000 toneladas, legándose a 860.000 toneladas. Los rojos cedieron a la U. R. S. S. unas 75.000 toneladas y perdieron en acción de guerra, naufragios y desguaces 160.000. Las presas de buques extranjeros nos representan a un unas 55.000 toneladas, y, en resumen, al terminar la guerra, teníamos un tonelaje de 913.000 toneladas, es decir, prácticamente el mismo que en 1915.

Al terminar nuestra guerra de Liberación nos encontramos, pues con una Flota mercante francamente escasa en su tonelaje global para nuestras necesidades, y además compuesta de unidades en su mayor parte viejas. El Estado nació de la Cruzada tenia entonces ante sí el ingente problema de la reconstrucción total de España en el orden material. Todo estaba destruido. Sin oro en el Banco de España, sin yuntas en el campo, sin "stocks" de ninguna clase, sin vagones en la red ferroviaria, con las industrias en un lamentable estado de atraso, etc. Fué necesario emprender la reconstrucción de todo, y uno de los aspectos de es-

ta tremenda tarea fué el de la reconstrucción de la Marina mercante.

No había hecho más que terminar la guerra, y el 2 de junio de 1939 se promulgaba la ley del Crédito Naval, en virtud de la cual el Estado concedía créditos baratos y a largo plazo a los particulares que desearan construir buques mercantes. Se trataba de "estimular la iniciativa privada"; de que fueran los particulares y no el Estado quienes hicieran los barcos y los explotasen en su provecho, a la vez que rendían un beneficio al bien común. Cuando pareció que el estímulo del crédito naval no era suficiente el Gobierno promulgó la ley de 5 de mayo de 1942 sobre "primas a la construcción", mediante la cual se subvencionaba la construcción de cada barco con una cantidad que permitiera que el precio del buque fuese similar al precio internacional, a fin de que el naviero pudiera competir con los extranjeros en el servicio de "tramp" y de que, sin gravar los fletes excesivamente el precio de las mercancías, aquéllos fueran remuneradores para el armador.

Ahora bien; a pesar de los beneficios que estas dos leyes reportaban, la iniciativa privada no acudió a la construcción de buques en la medida que exigía la reconstrucción de nuestra Flota mercante. ¿Razones? Varias, y en cierto modo explicables. No sería justo censurar duramente esta inhibición de los navieros. Estábamos entonces en plena guerra mundial; las dificultades para construir eran realmente enormes, y al mismo tiempo, habida cuenta de lo que sucedió en el mercado de fletes a la terminación de la guerra de 1914 a 1918, era lógico que se pensase en la posibilidad de crisis navieras a la terminación de la contienda, y sin duda todo ello dió lugar no solamente a que no se contratasen todos los barcos que nos eran necesarios, sino hasta que se rescindieran algunos contratos ya en marcha, quedando los buques en grada a medio construir.

Las empresas productoras y las navieras no tienen por qué ser una excepción; no son ni pueden ser obras pías; van a buscar un lucro, un beneficio al capital en ellas empleado, y ello es perfectamente normal, pues a fin de cuentas, en este lucro (aunque tenga y deba tener el límite que en toda sociedad cristiana le imponga el bien común), está precisamente el "estímulo", que hace de la iniciativa privada "una fuente de fecunda vida económica de la Nación", como reconoce el punto XI de nuestro Fuero del Trabajo, promulgado el 9 de marzo de 1938, cuando aún estábamos con las armas en la mano.

Si por las circunstancias señaladas la iniciativa privada no tenía entonces el motor de ese lucro, era natural que se paralizase. ¿Qué hacer ante aquella situación? ¿Debía quedar insatisfecha una necesidad nacional porque la iniciativa privada no quisiera o no pudiera atenderla? Esto hubiera sido lo ortodoxo en un sistema de economía liberal. En pura aplicación de las doctrinas de Adam Smith, sobre las que se funda el "capitalismo", a quien se debe el haber dado lugar a una "injusticia social", que es la causa directa de todos los actuales males del mundo, el Estado debía cruzarse de brazos y asistir imperturbable a las incidencias de lo que se llamaba "el libre juego de las fuerzas naturales". Pero nuestro régimen no es liberal! Repudiamos el "sistema capitalista", que se desentiende de las necesidades populares, deshumaniza la propiedad privada y aglomera a los trabajadores en masas informes, propicias a la miseria y a la desesperación, por antisocial y anticristiano, y repudiamos igualmente al "marxismo", que al estatificar las fuentes nacionales de la producción mata el estímulo del trabajo, que es la única fuente de riqueza y lo único, por tanto, que puede producir el bienestar de todos, y que para subsistir tiene que recurrir al bestial terror soviético, para convertir al hombre en una especie de "robot", esclavo de un Estado todopoderoso.

En nuestro régimen no se sublepa el bien de todos a la libertad de unos cuantos, sino que, por el contrario, todas las actividades de la Nación se ponen al servicio del bien de todos, del "bien común", y cuando éste no es servido por la iniciativa privada, entonces entra el Estado a cubrir su falta, como el mismo punto XI de nuestro Fuero del Trabajo establece. Por ello en 7 de mayo de 1942 se encomienda al Instituto Nacional de Industria la misión de crear una Empresa para incrementar nuestra Flota mercante, dando lugar este acuerdo a la constitución de la Empresa Nacional Ileana, que continúa la construcción de los buques abando-

nados en grada y emprende el de nuevas unidades, tratando de complementar a la iniciativa privada en la realización de un plan de construcciones de 1.000.000 de toneladas en diez años, como primer escalón de otro segundo plan que llevase el total de nuestro tonelaje a los 2.000.000 de toneladas hacia el año 1965.

Ahora bien; la realidad ha sido que la ejecución de este plan quedó muy por bajo de lo previsto. De las construcciones iniciadas después de nuestra guerra hay hoy a flote, en servicio, unas 300.000 toneladas y en construcción otras 275.000, es decir, el plan se ha desarrollado, por lo menos, en un 50 por 100. ¿Por qué? Recordemos en qué condiciones hemos tenido que llevar a cabo la reconstrucción nacional. Durante los primeros seis años, en medio de una guerra mundial, preñada de amenazas y de dificultades de todo orden, y después, hasta hace relativamente bien poco, frente a un mundo hostil que nos negaba el pan y la sal por el grave pecado de haber salvado a nuestra Patria del peligro que hoy todos temen.

Todo lo que el Movimiento Nacional lleva realizado en estos dieciséis años: reconstrucción de carreteras, de la red ferroviaria, incremento de la producción de carbón (el 90 por 100), de electricidad (el 650 por 100), de cemento (el 110 por 100), de acero (el 25 por 100), de aluminio (el 350 por 100), de ácido sulfúrico (100 por 100), por no citar más que las más importantes referidas a la producción de España; la fabricación de fibras textiles hasta una producción de 45.000 toneladas; la fabricación de fertilizantes, de automóviles, la instalación de refineries de petróleo (3.500.000 toneladas), instalación de regadíos (350.000 hectáreas); 100.000 por el Estado, colonización (40.000 familias), repoblación forestal (hectáreas 900.000), reconstrucción de pueblos, construcción de viviendas, etc., etc., que no es todavía, ni mucho menos, lo que España necesita, pero que sí representa en su conjunto muchísimo más que lo realizado en cualquier otro período similar de nuestra Historia, a pesar de que en ninguna las circunstancias fueron tan adversas, dicho sea

Menores de 5 años	110.609	9,29 por 100
De 5 a 10 años	117.065	9,82 por 100
De 10 a 15 años	70.774	5,96 por 100
De 15 a 20 años	20.560	1,72 por 100
De 20 a 25 años	92.659	7,77 por 100
De 25 a 30 años	105.200	8,82 por 100
Mayores de 30 años	675.524	56,66 por 100
1.192.391		100,00 por 100

La vida media de un buque mercante son unos veinticinco años. Cuando tienen más de esta edad se dice que están en situación obsoleta (un barbarismo procedente de la palabra inglesa obsoleto, que significa fuera de uso o anticuado). Pues bien; nosotros tenemos "fuera de uso"

PAISES		Tonelaje R. B.	% mayor de 25 años
		Total	
Liberia	2.381.066	5	
Bélgica	497.270	6	
Estados Unidos	27.344.018	9	
Noruega	6.805.157	10	
Japón	3.577.826	10	
Gran Bretaña y N. de Irlanda	19.014.220	12	
Francia	3.840.888	12	
Holanda	3.442.537	13	
Dinamarca	1.613.903	19	
Suecia	2.701.110	20	
Grecia	1.176.973	22	
Panamá	4.091.013	23	
Honduras	438.834	25	
Alemania	2.226.407	26	
Italia	3.798.385	29	
Argentina	1.056.948	30	
Otros países Commonwealth	2.179.977	33	
Otros países	5.050.322	43	
Canadá	1.610.342	45	
Brasil	895.017	47	
Rusia	2.370.669	56	
España	1.309.244	57	
Total mundial		97.421.526	18

Nuestra flota mercante es, por tanto, la más vieja del mundo; el 38 por 100 de su tonelaje sobrepasa los cuarenta años; 148.000 toneladas fueron construidas en el siglo pasado, y hasta existen todavía dos buques centenarios en servicio. Es cierto que cuidamos los buques como nadie y que sacamos más rendimiento al material que ninguna otra nación; pero a nadie se le oculta lo catastrófico de la situación a que hemos llegado, pues si no se pone a ella un rápido y enérgico remedio, a la vuelta de unos años podríamos quedarnos sin un instrumento tan fundamental para nuestra economía y para nuestra seguridad como la flota mercante. Por lo pronto, los buques viejos, a causa del menor rendimiento del aparato motor y de la frecuencia de sus reparaciones, son ya de por sí una carga para la economía. Nuestra flota actual mataga anualmente 60 millones de pesetas en exceso de combusti-

ble por mal rendimiento de los aparatos motores y 8.000 toneladas de plancha en remendar cascos viejos. Aparte la renovación de unidades viejas, nos es necesaria la construcción de determinadas clases de buques, de los que hoy tenemos una enorme escasez: los petroleros y los buques transporte de emigrantes, en primer término. En cuanto se refiere a los primeros, señalamos que dado el consumo de petróleo actual de España necesitamos pagar en divisas unos 500 millones de pesetas al año a los petroleros extranjeros que es preciso fletar a causa de la escasez de la flota petrolera nacional, y como dato curioso y elocuente señalaremos también que con las divisas que han salido de España para pagar fletes de petroleros desde 1950 a 1954, es decir, en cinco años se podrían haber construido 18 petroleros de 19.000 toneladas, o sea 342.000 toneladas de petro-

Por todas estas circunstancias, la situación de nuestra Marina Mercante es la siguiente: Tenemos en servicio un total de toneladas 1.192.391, y en construcción o contratadas, otras 275.000. En orden a su edad, el millón ciento noventa y dos mil trescientas noventa y una toneladas en servicio el 31 de diciembre de 1954 puede distribuirse de la siguiente forma:

el 57 por 100 de nuestro tonelaje.

La distribución del tonelaje mundial "fuera de uso" en tanto por ciento del total, según los datos oficiales del Lloyd's Register de 31 de diciembre de 1954, es el siguiente:

Menos de 10 años, 1.000.000 de toneladas.
De 10 a 15 años, 110.609.
De 15 a 20 años, 117.065.
De 20 a 25 años, 70.774.
De 25 a 30 años, 20.560.
De 30 a 35 años, 92.659.
De 35 a 40 años, 105.200.
Total, 1.516.867 toneladas.

Es decir, tendremos un tonelaje superior en un 25 por 100 al actual; pero con la enorme diferencia que de estas 1.516.867 toneladas sólo habrá 218.419 con más de veinticinco años; es decir, que el tanto por ciento de tonelaje "fuera de uso" será el 13 por 100, en lugar del 59 por 100 que es hoy. Por otra parte, aunque el aumento en tonelaje con respecto al actual no sea más que de unas 300.000 toneladas, teniendo en cuenta que en el millón que se construyen irán en la proporción debida, los petroleros y los buques de emigrantes, y que los de carga tendrán un mejor rendimiento por capacidad de bodegas y velocidad, el rendimiento del conjunto satisfará casi en su totalidad todas las necesidades nacionales.

Para la realización de este plan disponemos hoy de astilleros y factorías de propulsores con capacidad sobrada para construir 100.000 toneladas de buques por año, equipados de un utillaje que puede ponerse en parangón con el medio existente en los astilleros extranjeros, y que cuentan con una técnica tan capaz como la extranjera y con una mano de obra de primera calidad. Es decir, que en orden a posibilidades industriales estamos en perfectas condiciones para construir buques tan buenos como los que realizan los astilleros extranjeros. Con respecto a las disponibilidades de plancha naval para construir 100.000 toneladas de buques necesitamos unas 60.000 de plancha naval. La producción nacional actual es del orden de las 25.000 toneladas; pero dentro de poco tiempo, pongamos un par de años, la aceraría de Avilés (otra actividad estatal que ha venido a suplir a la iniciativa privada en la ineludible necesidad de duplicar nuestra producción de acero, cuya escasez es un terrible rémorra para nuestra economía) podrá satisfacer sobradamente esta demanda total de

60.000 toneladas anuales de plancha naval. Mientras tanto, en estos dos años es de esperar que, dado que nuestra situación en disponibilidad de divisas ha mejorado extraordinariamente en relación con hace pocos años, podrán importarse las 35.000 toneladas que cada año sean necesarias.

Con respecto al precio de los buques, es indudable que interesa que éste sea el menor posible, para que nuestras unidades puedan competir con las extranjeras en los fletes internacionales. Los astilleros aseguran que si disponen de pedidos y de plancha en almacén para no retrasar la estancia de los buques en astillero, podrán construir al precio internacional. Es lógico que esto sea así tan pronto como los suministros se normalicen, y el Ministerio de Industria se encargará de velar por que tal suceda; pero, por lo pronto, la ley que nos ocupa prevé una "prima de la construcción" de un 9 por 100 sobre el precio de los buques, que periódicamente será revisada por el Ministerio de Industria, y que se anulará tan pronto como las construcciones lleguen al precio internacional. Por otra parte, la "tipificación" de buques que la ley prevé también aminora su costo, pues es evidente que la construcción de una serie de buques iguales hace menor el precio unitario, tanto porque el valor del proyecto se diluye entre varias unidades, como porque por la repetición se puede lograr una economía directa en la construcción.

En resumen; por capacidad industrial y técnica estamos en condiciones de construir las 100.000 toneladas de buques por año, siempre que se disponga de 60.000 toneladas de plancha naval, lo que es posible, y en cuanto al precio, habida cuenta de las ventajas de la tipificación y del volumen de obra, éste podrá ser en poco tiempo el precio internacional, y, mientras tanto, la "prima de la construcción" se encargará, bajo la vigilancia del Ministerio de Industria, de que el precio para el naviero sea el internacional, con lo cual éste estará en igualdad de condiciones con respecto a los extranjeros para competir en los fletes internacionales.

La principal ventaja que la ley ofrece al naviero para estimular su iniciativa es la financiación de las construcciones. Tomando por alto un valor medio de 13.000 pesetas la tonelada, un buque de 10.000 toneladas vale del orden de los 130 millones de pesetas, y se comprende que la financiación de tan elevadas cantidades sea difícil para una gran cantidad de navieros. El Estado, por medio del Crédito Naval, financia el 80 por 100 del valor del buque en crédito a 20 años al 2 por 100, y como al Estado le cuesta este dinero el 4 por 100, quiere decir que da a fondo perdido el otro 2 por 100. ¿Qué representa esto en el total del desarrollo del plan? Sobre la base de las 13.000 pesetas la tonelada, el coste total será de 13.000 millones de pesetas, y el Estado dará a fondo perdido el 16 por 100 del 80 por 100 durante los 20 años de amortización, o sea el 12,8 por 100 de 13.000 millones igual a 1.664 millones de pesetas. Ahora bien; aunque al naviero se le da también el beneficio de una exención del 50 por 100 sobre derechos de reales y timbre, que valen del orden del 4 por 100 del valor del buque, quiere decirse que, por el hecho de realizarse el plan, el Estado ingresa el 2 por 100 del valor total, o sea sobre la base de las 13.000 pesetas la tonelada, el 2 por 100 de 13.000 millones de pesetas, o lo que es lo mismo, 260 millones de pesetas. Esto, naturalmente, es sin contar las "primas a la construcción". Supongamos que estas primas hayan de durar cinco años y que durante ellos se mantengan en un 9 por 100 del valor de los buques, lo cual yo estimo que es exagerado; esto representará 585 millones, y en tal caso lo que el plan costará en total al Estado será 1.939 millones, o sea 198,2 millones al año.

A la vista de esta cifra sabe pensar: ¿Es éste suficiente estímulo para la iniciativa privada? ¿Es, por el contrario, demasiado gasto para el Estado? Entendemos que el estímulo es más que suficiente. Asegurar a los navieros la construcción de buques a precio internacional, en el plazo mínimo de construcción que permiten unos astilleros debidamente utilizados y financiarle el 80

(Pasa a la página 6.)

OPOSICION DE PRACTICANTES TITULARES (A. P. D.)
Más de 2.000 plazas. Oposición inicial necesaria para todos los PRACTICANTES. CONTESTACIONES completas impresas. Relación de vacantes. Preparación en AULAS y por CORRESPONDENCIA
ACADEMIA AUDIENCIA.- Calle de Prado, 8. - Tel. 228433

Discurso del ministro de la Gobernación en el Pleno de las Cortes

(Viene de la página quinta.)

por 100 del valor de cada buque a un 2 por 100 en 20 años, es una ayuda francamente sustancial y más que la necesaria para que los particulares acudan a cubrir por sí solos las 100.000 toneladas anuales del plan. Ahora bien: si no se cubren, la ley prescribe que el Estado atenderá, a través de la Empresa Nacional Elcano, a la construcción del déficit que se produzca; pero entendámonos y salgamos al paso de maledicencia y confusión: la Empresa Elcano no va a hacer la competencia a los navieros; hará lo que éstos no hagan, porque, a pesar de las ventajas que la ley les da, no quieren, y porque las necesidades de Marina Mercante son del "bien común", y a éste tiene que supeditarse la libertad individual; pero no les hará la más mínima competencia.

En cuanto al segundo aspecto, ¿es demasiado el gasto que el plan entraña para el Estado? ¿Vale la pena hacerlo? Veamos. El hacerlo representa asegurar la existencia de un elemento que es, como ya dijimos al principio, imprescindible para la vida cotidiana de la nación e indispensable sostén de nuestra defensa nacional, y el aumentar anualmente nuestros ingresos en divisas en el equivalente a 1.290 millones de pesetas (unos 32 millones de dólares), que actualmente se pierden cada año en fletes de petróleo, de carga y en pasajes de emigrantes. Estas divisas podrán emplearse en maquinaria y otros elementos de producción, y lo que estos elementos produzcan repercutirá en la debida proporción en ingresos en la Hacienda pública, incrementándose a los que se produzcan con el desarrollo y actividad que la realización del plan ha de originar en la industria naval, cuyo crecimiento repercutirá además beneficiosamente en una gran cantidad de industrias auxiliares.

¿Cómo valorar todo esto? Haría que hacer muchos números; pero, sin grandes optimismos, puede llegarse a la conclusión de que la aportación patrimonial de los 13.000 millones de pesetas que puede estimarse como valor total de la riqueza creada por el plan producirán un rendimiento superior al 25 por 100, del que la Hacienda absorberá una parte que le permitirá en poco tiempo resarcirse del gasto de los 1.989 millones que la ejecución del plan ha de ocasionar.

Por otra parte, desarrollada nuestra industria naval y produciendo a precio internacional, podemos aspirar, y hemos de conseguirlo, a construir buques para el extranjero, lo que representará una importante mejora en la balanza comercial, y al mismo tiempo, dada la vieja tradición de navieros que España tiene, disponiendo como disponemos de una espléndida cantera de hombres de mar de primera calidad a lo largo de todo nuestro extenso litoral, si construimos buenos buques a precio internacional, ¿por qué no aspirar a competir en el tráfico internacional con las Empresas navieras de otras potencias marítimas y obtener como ellas de sus buques un sustancioso ingreso de divisas?

Se trata, pues, de un gasto, pero a todas luces "reproductivo"; por ello, si dais vuestro voto favorable a esta ley, estoy firmemente convencido de que yo por pedroso y vosotros por darlo podremos dormir esta noche con la conciencia tranquila de haber prestado hoy un buen servicio a España.

El señor Carrero Blanco fue avocacionado largamente por los procuradores, y el dictamen quedó aprobado por unanimidad.

DEFENSA DE LA LEY DE RÉGIMEN DEL SUELO POR EL DIRECTOR DE ADMINISTRACIÓN LOCAL

El secretario señor Romojaro leyó el dictamen de la Comisión de Gobernación referente al proyecto de ley de Régimen del suelo, y el director general de Administración Local, señor García Hernández, defendió el dictamen. Manifestó que la ley de Urbanismo ha sido obra de amplia colaboración y es trascendental para el país, puesto que la política del suelo es base y presupuesto indispensable para el porvenir de las ciudades.

Es preciso coordinar factores de urgencia en la habilitación de nuevos núcleos urbanos con un criterio racional que evite construcciones apresuradas, fuera de una estudiada ordenación para evitar el caos urbano y la especulación sobre el suelo.

Examina la nueva etapa urbanística iniciada por la ley de Bases de Régimen Local de 1945 y las leyes especiales dictadas para Madrid, Bilbao, Valencia y Barcelona.

La continuación examina con todo detalle las enmiendas formuladas a cada uno de los títulos de la ley, explicando las razones por las que unas fueron admitidas o rechazadas.

El señor García Hernández es-

cuchó nutridos aplausos al concluir su disertación.

El ministro de la Gobernación, señor Pérez González, pronunció

Discurso del ministro de la Gobernación

Señores procuradores: El cambio de los tiempos, en su eterno acaecer, va imponiendo a los hombres que tienen la responsabilidad del Poder la obligación de afrontar los problemas que la realidad nos ofrece para encauzarlos hacia una meta común: el mayor bienestar posible de la comunidad que rigen.

Cuanto para cumplir este cometido con un medio: el derecho, y con unos fines: justicia, conveniencia, utilidad social.

Pero al derecho que el legislador crea no le es dable dirigir la evolución social; aspira más modestamente a encauzarla, a imprimirla una mayor rapidez, a dotarla de facilidades; esto es: a acelerar el parto del tiempo.

En tal sentido aparece el Derecho como regla y límite que quiere poner coto a nuestra actividad libre. La lucha se entabla entre ésta y el orden, entre la vida y la razón fría, entre la casualidad y la regla, entre la plenitud y el esquematismo.

Todo ello viene a colación para decirnos que este proyecto de ley que hoy viene a vuestro conocimiento y votación es fiel expresión de esa lucha que acabo de referirme, en la que el Derecho interfiere y sujeta a la libertad de actuación en aras de una conveniencia, de una utilidad social.

Pero esta conveniencia, esta utilidad social, no puede campear por sí sola. Ello valdría tanto como entronizar la demagogia, coherencia con la justicia, que es el fin principal del Derecho, respetando los intereses legítimos y despreciando los bastardos, dando a la comunidad lo que le es menester, sin llegar a lo superfluo por halago, y al particular las garantías precisas a la defensa de sus derechos, sin concesiones al egoísmo voluntarioso; establecer entre el individuo y la comunidad aquella bilateralidad de derechos y deberes, que es la esencia del Derecho, constituyen el norte y guía que ha orientado a todos cuantos hemos intervenido en la elaboración de esta ley.

IMPORTANCIA DEL PROYECTO DE LEY

El mundo está descubriéndose. No queda la esperanza de que el haz de la tierra se extienda. La Humanidad crece y se multiplica en fiel obediencia al mandato bíblico. Y las ciencias naturales, luchando con la muerte, alargan la vida.

No cabe una distribución matemática de los hombres sobre la tierra por designios inexorables de la geopolítica. Allí sobre la tierra y aquí falta.

¿Qué hacer ante el fenómeno de las aglomeraciones humanas?

Por lo que a nosotros respecta, en cincuenta años la población española ha aumentado en un 50 por 100, lo que quiere decir que a finales de siglo el número de españoles será más del doble que en 1900. El crecimiento de la población española es el del 1 por 100 anual, lo que significa un aumento de más de 280.000 habitantes por año.

Las ciudades crecen a un ritmo de un 2 por 100 anual; al campo se le calcula un crecimiento de un 0,6 por 100. Comparativamente resultará que cada año el aumento de población española nos daría habitantes sobrados para hacer surgir una ciudad como Zaragoza, las ciudades para crear un núcleo urbano como el de Córdoba y el campo para crear doce concentraciones de la densidad de un Gandía o un Daimiel.

En tanto nuestras ciudades se desarrollan a n á r quicamente y nuestra legislación es primaria e impotente para reprimir el desorden.

La urgencia de los problemas a resolver nos ha llevado a actuaciones ocasionales y de emergencia, y los proyectos a corto plazo, con su aparente eficacia, constituyen nuestro quehacer cotidiano.

Ya en 22 de julio de 1949, al crear la Jefatura de Urbanismo, se le asignó la misión de "establecer los estudios preliminares y colaboración necesaria para la preparación de un Plan Nacional de Urbanismo". Los estudios se han realizado y las colaboraciones existen. Ha llegado el momento de convertir en realidad la promesa.

EL URBANISMO CONTEMPORÁNEO

Sin entrar en consideraciones de largo alcance retrospectivo, que están fuera del tiempo de que dispongo y del lugar en que me encuentro, será conveniente recordar que, a la manera como gran parte de las instituciones del Derecho Privado Romano, nacieron como privilegios o derechos singulares atribuidos al Ejército, que más tarde devinieron en derecho común para uso de los ciudadanos, así también podemos afirmar que el gran planificador de la na-

ción moderna fué Napoleón, al trazar el plan estratégico de toda Francia.

La planificación nace, pues, con el militarismo moderno; pasa después a proyectarse en las grandes creaciones estéticas. V. gr.: de un Haussmann, constructor de París en tiempos de Napoleón III, y, por último, entronca con la coyuntura del renacimiento industrial y la aparición de las grandes masas obreras bajo un signo económico-social.

Las aglomeraciones en los grandes núcleos urbanos acucian el genio nacional en busca de soluciones, y así surge, por ejemplo, la teoría de la "Garden City", en Inglaterra formulada por Howard.

Howard no fué un revolucionario ni un capitalista, ni siquiera un arquitecto. Fué, simplemente, un patriota calculador, que a fuerza de interesarse por este candente problema llegó a establecer los tres principios básicos de la planificación territorial: primero, la quita de la especulación sobre los terrenos; segundo, la limitación del crecimiento de las poblaciones y su proporcionalidad con los espacios libres; tercero, equilibrio funcional entre la ciudad y el campo, el mercado y la producción entre la vida material y la vida espiritual del hombre, que es destinatario de los beneficios de la vida en común.

Hito importante en el camino del urbanismo representa la publicación de la obra del alemán Sittben "Construcción de las ciudades", 1880, primer Tratado de Urbanismo, urbanismo que entra en el siglo XX llevado de la mano por el genial arquitecto vienés Camillo Sitte, al que se debe la formulación de una estructura orgánica en reacción a la geometría y al neoclasicismo de Haussmann y sus seguidores. El reintegro, bastantes años antes que Le Courbier, la tercera dimensión al arte urbano.

Desde principios de siglo se han venido celebrando Exposiciones Internacionales de Urbanismo. Después del célebre Congreso de Londres de 1910, en donde se reunieron los grandes expertos de la planificación territorial, la palabra Urbanismo aparece por primera vez.

Las grandes guerras, con sus devastaciones, hicieron surgir, en términos agudos, el problema de la vivienda, y a su amparo los planes de reconstrucción nacional. Ello ha promovido la promulgación de las grandes leyes de urbanismo y de régimen de suelo.

Francia era el país más poblado de Europa al llegar la revolución industrial, y, sin embargo, mantuvo después una curva sensiblemente estática en su demografía. Por ello dedicó sus esfuerzos a la mejora de su asentamiento, y surgió así París, bajo la dirección de un Haussmann y de un Deschamps, como la ciudad más bella y atractiva del siglo XIX. Esta tónica localista es la que ha venido caracterizando el urbanismo francés. El primer paso orgánico lo da con su ley de 25 de julio de 1935, que regula los planes regionales.

Con la guerra se crea, por ley de 11 de octubre de 1940, el Comisariado de la Reconstrucción, que supone un regreso más que un progreso, ya que actúa sobre los lugares dañados por la guerra, sin visión de conjunto, criterio que, por fin, ha venido a rectificar en su ley de 15 de junio de 1943, sin que por ello haya dejado de ser Francia uno de los países más adelantados en materia de planificación.

Inglaterra ha sido, por el contrario, el país en donde la revolución industrial ha producido sus mayores efectos. De un país eminentemente rural y despoblado en relación con Francia, a principios del siglo XIX, ha pasado a ser un denso conglomerado, a razón de 200 habitantes por kilómetro cuadrado, contra sólo 76 en Francia. Esto ha motivado que más del 80 por 100 de la población inglesa sea urbana, y si además notamos la tendencia inglesa a construir horizontalmente viviendas unifamiliares, nos podemos imaginar a qué alta tensión ha tenido que trabajar la capacidad urbanística de Inglaterra para dar satisfacción a sus necesidades.

Entre sus leyes más importantes figuran: la de 1909, sobre planes regionales; la de 1935, por la que se limita el urbanismo lineal; la de 1946, sobre creación de ciudades satélites; la de 1947, sobre "Planteamiento urbano y rural", modificada en parte por la ley de 1954.

Los Estados Unidos han presentado una contribución muy variada a través de la legislación de sus diferentes Estados, habida cuenta de su gran extensión y diferencia geográfica, demográfica, social y económica.

Sin embargo, en términos generales, sobresalen tres aspectos im-

portantes: el ritmo acelerado, desconocido en Europa, con que ha impulsado la ejecución de sus ciudades, las que, a excepción de Washington—que ha sido quizá la primera ciudad moderna construida con arreglo a un plan concebido con un sentido artístico de tendencia renacentista—, todas responden a un plan concebido sobre la base de la cuadrícula, con acentuado desbordamiento del sentido de la verticalidad: verbi gratia: Nueva York y Chicago. La segunda contribución norteamericana al urbanismo ha consistido en la introducción de los parques, jardines, espacios abiertos y bulevares de tipo haussmannista. El célebre arquitecto inglés Abercrombie afirma que los primeros urbanistas americanos fueron planeadores de parques; pero la tercera contribución norteamericana constituye la más importante aportación: nos referimos a lo que ha dado en llamarse "zonificación".

Alemania, que desde hace muchos años da ejemplo de sometimiento de la propiedad privada al urbanismo, y que culminó esta tendencia en la ley socializadora de 4 de octubre de 1937, está desarrollando, después de su última guerra, la política del suelo más intensa y adelantada.

Bélgica, otro país de demografía altísima, ha orientado su sistema urbanístico hacia la ordenación de las ciudades con su ley de 23 de octubre de 1946.

Suecia, que ya desde 1874 exigió el planeamiento en todas sus ciudades, se halla a la cabeza del urbanismo con su ley de Edificación vigente de junio de 1947.

De los países americanos, bien merece un recuerdo elogioso Brasil, Puerto Rico y especialmente Venezuela. La planificación en este país, y concretamente de Caracas, ha constituido una magnífica experiencia, dando realidad a su lema "Voluntad contra tiempo". Permitásemme que desde este sitio rinda un tributo fervoroso de afecto, simpatía y gratitud al gran pueblo, que hace poco me recibí con los brazos abiertos, honrando así a nuestra Patria.

En general, todas las grandes leyes del urbanismo contemporáneo responden a esta temática fundamental: la idea de un plan nacional que se desarrolla a través de planes regionales y municipales; la creación de organismos adecuados para la gestión urbanística y rígidas sanciones en caso de incumplimiento de los planes.

FUNCIÓN SOCIAL DE LA PROPIEDAD

El proyecto de ley sobre régimen del suelo y ordenación urbana, que sintéticamente llamamos ley del Suelo, afecta muy directamente a la organización y función del derecho de propiedad, y señala, sin duda, uno de los jalones más importantes en la evolución de esta institución dentro del marco de nuestro derecho positivo.

La propiedad privada es una institución básica en la concepción cristiana de la vida, en cuanto propugna el equilibrado concierto entre las exigencias individuales de la personalidad y las colectivas de la sociedad.

Pero la propiedad privada, para subsistir, ha tenido que transformarse. Tiene que ser la ecuación de lo que hay en ella de razón natural y las justas exigencias sociales de la realidad presente. Porque si de un lado se trata de un derecho que, como natural al hombre, se le ha de reconocer, de otro, en cuanto significa un poder sobre atribución, distribución y uso de las cosas, es algo que, afectando de modo muy intenso a cada uno, atañe también, sin distinción, a todos, donde resulta que no cabe un reconocimiento individual limitado y en desconexión con los intereses comunes.

Hace ya muchos decenios, y hasta siglos, que soplan los vientos de la transformación. La falta de sensibilidad o de inercia de los Poderes Públicos constituidos, amparados en la complacencia de las clases económicamente preponderantes, permitió que la bandera de la evolución, cargada de dejaciones y con propósitos revolucionarios, fuera enarbolada, como amenaza y señuelo, en la cima de ideologías políticas recalcables, acaso esto, que dió lugar a momentos difíciles, tuvo la virtud de hacer despertar las conciencias alargadas.

La voz de la Iglesia Católica, que desde la patristica y la escolástica mostró su preocupación por el problema y aleccionadamente camino, consiguiendo, al fin, que se generalizara un movimiento de opinión, y que coincidió en dos puntos esenciales e íntimamente enlazados: superación de la concepción individualista de la propiedad privada y asignación a ésta de una función social.

Esta concepción del derecho de propiedad cortada por el patrón del individualismo, con precedentes en el Derecho romano, encontró su proclamación ideológica e histórica en los dogmas de la Revolución francesa, y tuvo su

traducción económica-política en el liberalismo.

Sus rasgos esenciales fueron: la hegemonía excluyente del individuo; considerar a éste como clave de la sociedad atómicamente estructurada; al individuo como centro de protección jurídica. Valorar en él, sobre todo, el poder de la voluntad, única proyección de la personalidad.

Esta preponderancia de la voluntad traía en el orden político la consecuencia de un más acusado culto a la libertad, y en el orden jurídico, la tendencia a considerar los derechos interna y generalmente limitados, dando por supuesto que con el ejercicio del propio derecho no cabe lesión alguna para los demás. Y así se hace de la propiedad el más acabado exponente de estas ideas. La propiedad expresa el poder omnimodo del hombre sobre las cosas y se le califica de absoluto, sagrado, inviolable e igual para todos.

Esta concepción del derecho de propiedad, que, en parte, pudo tener como explicación la reacción contra las extralimitaciones del régimen feudal, ha demostrado ya su inconsistencia.

La concentración en tal derecho de los máximos atributos de la voluntad condujo a la hegemonía de los económicamente poderosos, pero creó la extensa clase de los necesitados. Su reconocimiento en un plano de abstracta igualdad lo dió todo al que era propietario, pero quedó en pie el problema de llegar a serlo.

Y así, en nombre de la libertad para todos, se fundó el privilegio sólo para algunos.

Frente a tal concepción se ha abierto ampliamente camino la que asigna a la propiedad una función social. La idea se ha enunciado de muy diversos modos, ya en tono ponderado y ecuanime, ya en tono radical.

Todavía goza de soberana lucidez la fórmula que, con gran antipercancia, cuando las palabras permanecían inéditas, elaboró Santo Tomás: "Lícito le es al hombre, y aun a la vida humana, poseer cosas propias en cuanto a la potestad de procurárselas y administrárselas; si bien en cuanto a su uso no debe tenerlas como propias, sino más bien como comunes, en el socorro de las necesidades de los demás."

He aquí con claridad de mediodía el sentido de la función social de la propiedad. La propiedad, sin dejar de ser una institución de derecho privado, al servicio de los fines del individuo, es, además, en cuanto atañe a su uso, un medio al servicio de los fines de la comunidad. Concebir la en este doble aspecto sin dejar lugar a recíprocos aniquilamientos, es estar en posesión de la verdad.

De antiguo se han reconocido ciertas limitaciones al derecho de propiedad, pero precisa declarar que estas limitaciones han sido externas, escasas y de signo negativo: abstenciones, prohibiciones. La propiedad entendida al servicio de una función social es interna y positivamente limitada: impone deberes, obligaciones de hacer.

Hoy día es un lugar común afirmar que la propiedad no debe considerarse como un don edonista del individuo, sino que ha de ser entendida como propiedad activa, de hecho, dinámica, portadora de nuevas riquezas para la comunidad. No es sólo un derecho; es también un deber.

Que la propiedad cumple una función social ha dejado de ser un doctrinarismo ideológico, ya no responde a ésta o a aquella concepción política. Empezó limitadamente a asomarse a los textos constitucionales y programáticos; inspiró preámbulos de leyes y descendió a preceptos de rango reglamentario. Por lo que a España se refiere, está proclamado en el Fuero de los Españoles: "Todas las formas de la propiedad quedan subordinadas a las necesidades de la Nación y al bien común."

Esta idea viene desarrollada en este proyecto de ley del Suelo, en su artículo 61, al disponer que: "Las facultades del derecho de propiedad se ejercerán dentro de los límites y con el cumplimiento de los deberes establecidos en esta ley, o en virtud de la misma, para los Planes de Ordenación, con arreglo a la clasificación urbanística de los predios". No debiendo olvidarse, a estos efectos, lo prevenido en el párrafo primero del artículo 70, que dice: "La ordenación del uso de los terrenos y construcciones... no conferirá derecho a los propietarios a exigir indemnización, por aplicar meras limitaciones y deberes que definen el contenido normal de la propiedad, según su calificación urbanística."

O sea que no hay indemnización para aquello que es función y contenido normal del derecho de propiedad.

Además de la directriz que acabamos de exponer, cabe señalar otras, muy importantes, que se han recogido en este proyecto de ley.

En los tiempos presentes, la

propiedad tiende a dejar de ser una institución unitaria, una y la misma para todos los bienes.

Podía serlo cuando su ordenación estaba constituida por un "mínimum" de normas dirigidas a conferir un "máximum" de atribuciones, y cuando sólo preocupaba la satisfacción del individuo. Pero al perseguirse a través de ella el cumplimiento de más complejas finalidades, al asignarse funciones familiares y sociales, al situarla en conexión con la economía nacional, al establecer, en suma, una ordenación minuciosa y concorde con la naturaleza de los bienes, aquella uniformidad, fruto de una síntesis abstracta, desconocedora de muchas realidades, ha desaparecido.

El Código Civil contiene una breve y uniforme ordenación de la propiedad aplicable a todas clases de bienes. Sólo reconoce especialidades a la propiedad intelectual, la industrial, la de agua y la de minas. Son las antiguas y anómalas propiedades especiales situadas en las zonas limítrofes de los derechos civil y administrativo. Actualmente, lo ayer anómalo se ha tomado como regla general. La legislación va estructurando sucesivamente formas de propiedad en razón de la naturaleza de los objetos: propiedad mobiliaria, propiedad inmobiliaria, propiedad comercial, propiedad de la empresa, propiedad agraria, propiedad forestal, propiedad urbana...

La nueva ley viene a ser el estatuto jurídico básico de la propiedad urbana. El suelo, como asiento de conglomerados humanos, reclama una ordenación propia, ajustada a sus exigencias. El gran problema de nuestro tiempo es el de la vivienda y sus derivados. Este problema no se puede resolver eficazmente desde el ángulo modesto y transitorio del arrendamiento urbano, ni tampoco desde el plano del estímulo, el incremento y la mejora de la edificación; precisa el paso definitivo, atacándole en su base misma: la propiedad del suelo.

Otra directriz del derecho de propiedad muy característica de los tiempos que corren, y también incorporada al proyecto de ley es la de que el goce útil y la productividad de los bienes ha pasado a ocupar el centro de la protección del derecho. Antes era la máxima protección recaía en la persona del propietario, sin tener en consideración su conducta. La cualidad de propietario ha pasado en cierto sentido de la esfera del "ser" a la del "hacer". Es el goce útil de los bienes y no la mera propiedad de ellos lo que reclama el especial amparo del derecho.

Siendo tan esencial para todos, no puede permitirse que sea mero instrumento de crédito o simple modo de inversión, sino a condición de que cumpla conjuntamente las finalidades sociales que demanda el bien común.

La propiedad es y será un modo de conservar la riqueza, pero también, y sobre todo, un instrumento para producirla.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO DE LEY

Nuestro proyecto de ley está dividido en un título preliminar, que lleva por rubrica la de "Finalidades y campo de aplicación de la ley", y siete títulos especiales, que se refieren a: "Planeamiento urbanístico", "Régimen urbanístico del suelo", "Ejecución de los Planes de Urbanismo", "Ejercicio de las facultades relativas al uso y edificación del suelo", "Gestión económica", "Organos directivos y gestores" y "Régimen jurídico". Estos ocho títulos se desarrollan en veinticuatro capítulos, y éstos en veintisiete secciones, doscientos veintiocho artículos, cuatro disposiciones adicionales y doce transitorias.

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

El Planeamiento urbano, considerado como el trazado previo de las ciudades, es práctica antigua; pero aplicado al desarrollo de los espacios no urbanos, es ya producto de la evolución moderna.

Su instrumento es el Plan regulador que supone una previsión, una orientación dirigida hacia el futuro, hacia un desarrollo de la ciudad a largo plazo.

Como se ha repetido, uno de los grandes defectos del urbanismo a usanza es el de que se esfuerza en trazar planes que puedan verse cumplidos; es decir, a plazo corto, lo que podrá convenir a la vanidad del que los intente, pero no a la satisfacción de la comunidad, a la que debemos servir.

CARACTERÍSTICAS DEL PLANEAMIENTO

El Planeamiento ha de ser fuente de información sobre las condiciones actuales de la ciudad; un programa para el futuro, un indicador de objetivos, un

(Pasa a la página 7.)

Discurso del ministro de la Gobernación en el Pleno de las Cortes

(Viene de la página sexta.)

mecanismo de coordinación, un dispositivo para estimular la iniciativa privada.

El Planeamiento significa también un conjunto de disposiciones restrictivas en cuanto impone condiciones y limitaciones a la utilización de los terrenos.

El Planeamiento ha de representar también un todo orgánico, en cuanto apoyándose sobre una realidad geográfica ha de respetar su personalidad, pero acomodándola a la cambiante variedad sobre la que opera.

El Planeamiento, por último, no es un fin en sí mismo, sino un medio, un útil de trabajo, y su meta consiste en llegar a dar vida a una probabilidad de iniciativa creadora libre, dentro de un marco de instituciones planificadas.

ORIENTACIONES DE LA PLANIFICACION

La Planificación debe dirigirse a mejorar la circulación, es decir, al conjunto de intercambios, materiales y espirituales, en la ciudad, entre ésta y la región, entre la región y el vasto mundo que la rodea, como una de las manifestaciones más tangibles de la vida de relación. En determinados momentos de la Historia, el urbanismo fué un sistema de vitalidad.

La Planificación ha de orientarse hacia las tierras de contenido y contorno sanitario, despreñando para asentar las ciudades, los suelos insalubres y peligrosos.

La Planificación ha de procurar afectar a los suelos con existencia de aguas potables y posibilidad de distribución, que den margen a concentrar las aglomeraciones urbanas y su servicio de colectores.

La Planificación ha de hacer que el aire, la luz y el sol penetren en las ciudades y acortar distancias para que estén cerca del campo.

La Planificación ha de ser cautelosa con las grandes ciudades, pues contra lo que pudiera creerse son factores de desintegración social. Económicamente, la curva de sus gastos generales excede con mucho de la curva de sus rendimientos; así, en los Estados Unidos, las ciudades municipales por habitante son tres veces mayores que en las de treinta a cincuenta mil habitantes; en general, cuanto más grande es una población, mucho mayores son sus necesidades colectivas, que crecen en progresión geométrica: social y económicamente, las grandes ciudades desbordan su propia función. Por ello se hace necesario regular el tamaño de los centros urbanos en función a sus posibilidades y dentro de las mismas ordenar sus relaciones de vecindad en esa extensa gama que va desde los sectores industriales hasta los destinados a la residencia familiar.

La Planificación ha de mejorar la estética; el asentamiento social en el suelo supone no solamente tener en cuenta las tres dimensiones geométricas, porque la ciudad es algo más que la materialización plástica de las necesidades físicas, sino también de los ideales del hombre: la ciudad es la más grande obra de arte colectivo. La ciudad es hecha por y para el hombre; su silueta, sus perspectivas, sus manchas verdes de parques y jardines, la impronta de la cal, del ladrillo o de la piedra en sus polígonos, sus monumentos y edificios nobles, sus templos, la repetición de la columna, el capitel y el arco, lo austero o abundoso de sus herrajes artísticos, la piedra de la calzada, el toque agudo, semiagudo o grave de sus campanas le dan su personalidad y la adentran en la de sus moradores.

Yerran los que creen que la ciudad es un conglomerado de edificios y calles; no podemos consentir que el histerismo industrial arrase los valores humanos y profundos. En ellos han de encontrar los hombres un mínimo de bienestar material y un máximo de posibilidades para la recreación y perfeccionamiento de su espíritu.

DESARROLLO DEL PLANEAMIENTO

La idea del Planeamiento estaba ya recogida en nuestro ordenamiento positivo. La establecimiento como obligación de los Ayuntamientos el artículo 134 de la ley de Régimen Local, y la ley especial dada para el Gran Madrid, Bilbao, Valencia y Barcelona la reiteraron con mayor precisión. Según nuestro proyecto, se clasifican los Planes, atendiendo a un criterio territorial, en nacionales, provinciales, comarcales y municipales; atendiendo a un criterio de contenido o desarrollo, en generales, parciales y proyectos de urbanización; y en relación a su especialidad se reconocen los llamados Planes especiales, atinentes, verbigratia, a la defensa del paisaje, bellezas naturales, vías de comunicación, etc., etc.

Esta clasificación está admitida en todos los países, y entre nosotros tiene sus precedentes más inmediatos en la ley de 1.º de marzo de 1946 sobre Ordenación del Gran Madrid.

El Plan Nacional constituye una síntesis de los Planes territoriales, y supone un estudio conjunto sobre necesidades, problemas y soluciones totales.

Sus fundamentos son: "asegurar" la unidad de las previsiones iniciales, normas de desarrollo y objetivos nacionales; "regular" el crecimiento de la población en cuanto a su distribución por todo el territorio nacional, con arreglo a intenciones económicas y sociales, evitando la concentración en pocos núcleos de grandes masas de personas; "coordinar" la actuación conjunta de las entidades territoriales.

Hasta ahora nos habíamos contentado con llevar a cabo la Planificación con base en determinados sectores económicos y laborales; habíamos también rebusado las planificaciones parciales de las zonas de ensanche e incluso llegamos a los planeamientos globales de las más importantes ciudades españolas.

Con estos avances nos disponemos hoy a dar un paso decisivo; ha llegado el momento de hacer frente a un Plan ordenador del territorio nacional en ese camino de resurgimiento y mejora que para el mejor estar de los españoles se han impuesto el Caudillo y su Régimen.

El Plan Nacional persigue una gama inmensa de finalidades concretas. Crear, ampliar o modificar los núcleos urbanos; su división en zonas que van desde los centros de producción y de trabajo hasta las residenciales y de deportes; con arreglo a su capacidad funcional, clasificar estos núcleos urbanos en aldeas, villas y ciudades. Señalar en el mapa de la Península e islas las regiones reservadas a la agricultura, al pastoreo, al monte, a las minas, a la economía del agua, a la electricidad, etcétera. Es decir, a cuanto por naturaleza es fijo y que no nos es dable cambiar. Seguirán los emplazamientos industriales de transformación, procurando su cercanía a los productos o recursos naturales objeto de transformación, vigilando la vecindad de la mano de obra y la materia prima, todo ello en relación con las zonas de mercados y éstas con las del consumo.

La ordenación de los espacios viarios—puertos, caminos, carreteras, canales, aeródromos, telégrafos, teléfonos, líneas eléctricas, etcétera. Luego vendrá el planeamiento del campo, cuidando de su mejora, protegiendo su personalidad, variedad y bellezas naturales. Pero nuestro Plan Nacional no puede revestir los caracteres de "radicalidad" de otros países. Se opone a ello el depósito sagrado de nuestra tradición e historia. ¡No pueden machacarse los reticarios! La mano que les trace no ha de ser de cirujano, sino de ortopédico; antes que cortar ha de corregir con suavidad previendo de un futuro mejor y a largo plazo, afectando lo menos posible las distribuciones especiales actualmente consolidadas.

Nuestro Plan Nacional sólo podrá ser un deber ser en los vacuos de espacio que sirvan de nuevo asentamiento a nuestro exceso demográfico, en donde con libertad, sobre papel en blanco, diseñamos núcleos urbanos conforme a las nuevas técnicas: centros de equilibrio funcional autosuficiente, ni grandes ni pequeños, que ni lo enano ni lo colosal conviene a las comunidades vivas activas no parasitarias.

PLANES ESPECIALES

No puede hablarse seriamente de política del suelo sin estar convencido de que la ciudad y el campo no son términos antagónicos ni simplemente representaciones aisladas, sino, por el contrario, complementarias y sucesivas que se influyen recíprocamente y que se siguen como la sombra al cuerpo.

Si esto es cierto, con la certidumbre de lo axiomático, parece extraña la crítica que se ha hecho a este proyecto de ley por extender su competencia al campo.

Con esta extensión pretendemos no sólo mejorar las condiciones de vida rural evitando cuando menos que sean lugares en que toda incomodidad tenga su asiento y estímulo para la migración anárquica a la ciudad, sino que urbanístico es—y no otra cosa—conservar su fisonomía, destacar su variedad y tutelar sus bellezas naturales.

Sin extender la competencia de nuestra ley al campo no podríamos defender a las ciudades de la proliferación en su perímetro de zonas decadentes o podridas, los suburbios, en los que la estampa del hombre civilizado retrocede para vergüenza de nuestro sentimiento católico, apoyando las construcciones de sus pedregos sobre los propios muros medianeros de los caminos de ronda.



Sin extender la competencia de nuestra ley al campo no podríamos evitar que con las facilidades que ofrece el transporte urbano pudieran surgir, por imperio del capricho o de la conveniencia anárquica, utilizaciones urbanas en zonas de economía agrícola excluyente, con lo que la iniciativa particular, podría yugular la ordenación planificada nacional.

En todas las naciones que avanzan en materia urbanística el campo está afectado por el planeamiento. Inglaterra titula su ley básica con la pomposa rúbrica de "Planeamiento de la ciudad y del campo".

De más está decir que esta competencia de nuestra ley para nada se interfiere en aquella otra específica que corresponde al Ministerio de Agricultura, ni aun cuando afecta a la "protección del suelo rústico" mediante restricciones de uso apropiadas para impedir su alteración o desaparición. Problema fundamental de una política del suelo ha de ser el evitar la conversión inorgánica del suelo rústico en urbano. Conservarlo en su primitivo carácter es interesante, pues cuando se parcela en porciones inferiores a la unidad natural mínima de cultivo se provoca la especulación, mediante la enajenación de dichas parcelas a precio de solar.

La legislación comparada ofrece análogos ejemplos: Suiza, por ley de Edificación Regional de 1943, obliga a "regular" en el Plan Urbanístico las zonas de utilización agropecuarias; Inglaterra, por ley de 1947, sección 28, parte 3, reconoce a los Organismos de Planificación urbanística competencia para dictar órdenes que perseveren el carácter de suelo rústico o agrícola.

Lo mismo hemos de decir acerca de las competencias de nuestro proyecto de ley y aquellas específicas del Ministerio de Obras Públicas cuando afirmamos que la protección de las vías de comunicación es básica en el planeamiento. La protección de las márgenes de las vías de acceso y de las rutas nacionales evitando perturbaciones en el tráfico de pistas y carreteras, como asimismo "conservar el carácter del paisaje" y sus bellezas naturales tiene ya precedentes en nuestra legislación al imponerse servidumbres de tranqueo que la reciente ley de 7 de abril de 1952 tuvo que ampliar; esta competencia está también reconocida en todas las legislaciones extranjeras.

Queda, por último en punto a planeamientos especiales, justificar lo que pudiéramos llamar la protección estética, de la que se ha dicho que resulta excesiva.

La protección del paisaje es ya función de la competencia local por la vigente ley de Régimen Local (artículo 101).

Las leyes francesa e inglesa contienen numerosas disposiciones a este efecto, justificándose en la última porque "el territorio agrícola ha sido innecesariamente maltratado y sus panorámicas son detestables debido al mal gusto arquitectónico y peor edificación".

La conservación y valoración del Patrimonio histórico-artístico es otra de las protecciones a la estética. Nuestro proyecto de ley ha de referirse a esto. Recorde el lector acerca de las restricciones a que está sometido nuestro planeamiento, que no puede ser radicalísimo por causa de nuestra tradición e historia; recordemos que la misma ley de 13 de mayo de 1933, que concede al Ministerio de Educación Nacional el alto patronato de esos valores, imponía en su artículo 36 a los Ayuntamientos "velar por la perfecta conservación del patrimonio histórico-artístico existente en su término municipal"; ¿cómo desentendernos de mejorar sus emplazamientos, de cuidar de sus perspectivas, imponiendo limitaciones a la propiedad vecina que impidan su desvalorización?

Cierto que nuestro proyecto de ley ha de servir, predominantemente, fines económicos-sociales, pero ello no es obstáculo para que atienda a los fines estéticos. Si el planeamiento se da para el mejor estar del hombre, ¿cómo nos ha de ser indiferente lo que

por su concepto es la expresión suprema del espíritu? Yo invitaría a los que así no piensen a que repasasen la legislación extranjera y en ella verán que ocupa lugar preferente la tutela urbanística de la belleza, la creada por Dios y la creada por el genio del hombre.

FORMACION Y APROBACION DE LOS PLANES

El proyecto de ley atribuye la competencia para formar los planes, tanto a los particulares como a la Administración. En ésta el criterio de competencia se establece, atendiendo a la amplitud y ámbito territorial sobre el que ejercen jurisdicción.

La colaboración de la opinión pública, tan necesaria en materia urbanística, ha de ser mucho más en los momentos en que se formulan los planes para su trascendente repercusión. Los programas de realización son piezas fundamentales para el acierto de las soluciones que se pretenden.

De aquí que se atraiga su colaboración mediante el clásico sistema de "período de reclamaciones" que ha adquirido carta de naturaleza en nuestra legislación, equivalente al de "vista pública" propio de los países anglosajones, hoy extendido en otros países americanos.

En oposición al sistema de plazos fijos—de tres años—señalado, tanto por el estatuto municipal como por la ley de Régimen Local, para la formación de los planes por los Ayuntamientos, que resultarían siempre incumplidos; el proyecto establece un criterio flexible: el Ministerio de la Gobernación o los órganos urbanísticos, según los casos, señalarán el plazo para hacer efectiva esta obligación.

VIGENCIA Y REVISION

Se afirma el criterio de que los planes tienen vigencia indefinida.

No obstante, los generales podrán ser revisados cada quince años, y siempre que el Consejo Nacional de Urbanismo lo acuerde. Compaginar la debida estabilidad con una realidad cambiante por naturaleza es el fundamento de la revisión. Esta ha de estar sometida, ello es lógico, a las mismas garantías que acompañan a su formación. Con el mismo propósito, se autoriza al ministro de la Gobernación para poder dictar normas complementarias del planeamiento.

REGIMEN DEL SUELO

Bajo esta rúbrica, el proyecto de ley del Suelo trata de coordinar una realidad y una necesidad. La realidad es que la superficie urbana está distribuida desigualmente entre multitud de propietarios que aspiran, naturalmente, a obtener el mayor valor económico para sus bienes urbanos. La necesidad consiste en que dicha propiedad ha de someterse a los altos intereses de la comunidad.

La ordenación urbana ha de contemplar desde un plano superior orgánico y racional el desarrollo de las ciudades. Ello implica que unas veces tenga que valerse de la expropiación total o parcial de los terrenos de propiedad privada; otras que imponga servidumbres; en ocasiones, obligar a la reducción de la superficie edificable o a la limitación de altura en la edificación; a algunos, imponer la obligación de edificar, no sólo a los propietarios de edificios ruinosos, paralizados o derruidos—como exigía nuestra ley de Ordenación de Solares de 15 de mayo de 1945, cuyos preceptos se recogen y mejoran en el presente proyecto de ley—, sino, sencillamente, a todo propietario de solar. A todo ello hay que añadir las dificultades que surgen al querer dar aplicación al principio de que los beneficios y cargas de la urbanización se prorrateen proporcionalmente entre los propietarios afectados por la misma.

Regular estas situaciones desiguales para que, mediante los correctivos de justicia y equidad, nadie pueda llamarse con razón dañado, perjudicado o lesionado en sus legítimos intereses y a la par queda servida la comunidad en su racionalización, sanidad y estética de su asentamiento constituye el fin último, penoso, prolijo y arisco de este título que ahora comentamos.

Las normas fundamentales de este título son, entre otras: Calificación del suelo; parcelación y reparcelación; sistemas de actuación.

En cuanto a la calificación del suelo, operando sobre las distintas situaciones, en que atendido su destino, pueden encontrarse los terrenos, se clasifica, en rústico, de reserva urbana y urbano, en los núcleos en que existe plan de ordenación y en la bipartita de rústico y urbano, cuando no existiere el mencionado plan (artículos 63 al 66). Se da asimismo el concepto de solar en el artículo 67.

Por lo que se refiere a parcelaciones y reparcelaciones, precisa observar que en virtud del planeamiento los terrenos de un propietario acaso puedan ser edificados a toda altura, y los del colindante dedicados en su totalidad a zona verde. Entre estos dos extremos, la gama de desigualdades es inmensa, a lo que se añade el deficiente estado urbanístico en que nos encontramos frente a una parcelación caprichosa en que la necesidad de la vivienda y el agio han movido el ingenio de las gentes.

Estas cuestiones han tenido ya una atenta consideración en algunas legislaciones europeas y americanas, bajo las denominaciones de "fraccionamiento", "loteamiento", "loteo", "lotificación" y "reparto".

Por este proyecto de ley se establece una regulación bastante completa sobre parcelación y reparcelación, señalándose como finalidad la de regular la configuración de las parcelas y la de distribuir justamente entre los propietarios los beneficios y cargas de la ordenación (artículo 77), equiparando las circunstancias urbanísticas de las nuevas con las antiguas parcelas, y a prorrata las superficies destinadas a usos públicos, como viales, parques y jardines (artículos 81 y 82).

Por sistemas de actuación queremos indicar que para la ejecución de los planes, el territorio a que éstos afecten se divide en "polígonos", dentro de los que se llevará a efecto un régimen de gestión urbanística (artículos 104, 108 y 114).

La elección del sistema corresponde al Ayuntamiento u órgano gestor, atendidas las necesidades, medios económicos y colaboración privada.

Los sistemas que señala la ley son cuatro: "de cooperación"; de "expropiación"; de "compensación" y de "cesión de terrenos viales".

Por el de cooperación, los solares resultantes de la parcelación se mantienen en poder de sus propietarios comprendidos en el polígono, e impone a éstos el deber de ceder gratuitamente, a prorrata, todos los terrenos viales y de parques y jardines, costeando las obras de urbanización (artículos 115 al 120 y 189 y 190).

Por el sistema de "expropiación" ponemos en práctica uno de los conceptos fundamentales del nuevo derecho urbanístico, no sólo en cuanto a la forma de la expropiación, sino en cuanto a la extensión, que puede llegar a comprender todos los terrenos de un polígono.

Por el sistema de compensación damos realidad al principio de la solidaridad de los beneficios y cargas que debe existir entre los propietarios de un mismo polígono, a cuyo efecto dice el artículo 124 que "el sistema de compensación es aquel en el que los propietarios de terrenos de uno o varios polígonos se unen con fines de urbanización, y, en su caso, de edificación, con solidaridad de beneficios y cargas, bajo una gestión común, con personalidad propia y plena capacidad jurídica".

La gestión puede llevarse a cabo por la Asociación de propietarios o por éstos y el Ayuntamiento u órganos urbanísticos, dando lugar al tipo de asociaciones mixtas.

Y, por último, en cuanto al sistema de "cesión de terrenos viales", viene a ser el régimen actual, cuyo antecedente está en el artículo 5.º de la ley de Ensanche de 26 de julio de 1892, en donde ya se obligaba a los propietarios a ceder gratuitamente, bajo amenaza de expropiación de la finca, la mitad del terreno destinado a vías públicas. El proyecto de ley ratifica esta obligación, extendiéndola también a los terrenos necesarios para parques y jardines (artículo 129).

POLITICA DEL SUELO. GENERALIDADES

La cantidad y calidad de los problemas que suscita la política del suelo son, sin exageración, abrumadores.

La concurrencia en masa sobre el perímetro urbano lleva consigo una desproporcionada demanda de solares, y su consecuencia natural es la demora o la imposibilidad de edificar ante los altos precios que imponen la especulación.

Pero el agio se extiende también, en proporciones carentes no de justificación, sino simplemente de explicación, en superficies tan dilatadas alrededor de las ciudades, que sobrepasan las necesidades normales previsibles para plazos de cincuenta o más años, haciendo imposible toda realización técnica del acomodo para nuevos núcleos de población.

SOLUCIONES PARA ESTOS PROBLEMAS

Llegar a que la mayor cantidad posible de suelo urbano sea propiedad de los Ayuntamientos, adquiriéndolos por procedimientos normales, es decir, compati-

bles con los intereses legítimos de la propiedad particular.

Cesión o transferencia del suelo adquirido a favor de la iniciativa particular, bien en dominio pleno o simplemente en derecho de superficie.

Establecer un sistema de valoraciones, que, para ser justo, haga prohibitivo el agio urbano. Suscitar y promover la iniciativa particular, canalizando sus esfuerzos en orden a la construcción y privándola de propósitos especulativos.

PATRIMONIOS PUBLICOS DEL SUELO

El planteamiento de este remedio es de época relativamente moderna.

La ciudad medieval estaba libre de estas preocupaciones. No sólo porque las necesidades de asentamiento de población eran escasas, sino porque las Corporaciones o los príncipes eran propietarios de la totalidad de los terrenos, produciéndose con facilidad y modestia económica la desintegración del dominio en directo y útil.

Pero a partir del siglo XVIII, los principios proclamados por la Revolución Francesa, que tanta influencia tuvieron en la Europa continental, consolidaron el dominio, refundiendo el directo y el útil, la desamortización privó a Corporaciones y príncipes de sus patrimonios territoriales y el suelo se convirtió en material negociable.

Hoy ya no nos queda otro recurso que lamentar estos errores del "siglo de las luces" y reconocer que los intereses creados en torno al suelo han adquirido tal volumen, que sería utópico pensar—por imposibilidad de medios económicos—en retrotraer el problema a aquella anterior época histórica.

Si, pues, no nos es dable hacer que los Ayuntamientos sean propietarios del suelo urbano de su término municipal, si es posible que los Ayuntamientos vayan adquiriendo terrenos que sirvan a modo de "reguladores del mercado de solares" y aplicarlos a las necesidades más urgentes, como las de construcción de viviendas y formación de espacios libres.

Por ello, en este proyecto de ley se prevé que "los Ayuntamientos de capitales de provincia, los de población superior a 50.000 habitantes, los que voluntariamente lo acuerden y los demás que señale la Comisión Central de Urbanismo, constituirán su respectivo patrimonio municipal del suelo (artículo 72), atendiendo a tal fin, sin perjuicio de cumplir con las demás obligaciones urbanizadoras, con el 5 por 100 de su presupuesto ordinario y los precios que obtenga de la enajenación a particulares de los solares que integran el Patrimonio (artículos 73 al 76).

CESSION DEL DERECHO DE SUPERFICIE

Entre los movimientos europeos encaminados al abaratamiento del suelo, caben señalar dos del mayor interés: el de la "Ciudad Jardín" inglesa, y su proyección continental de la "Sociedad Inmobiliaria" de una parte, y de otra, la adquisición del suelo por los Municipios y su cesión a particulares a censo enfiteutical o en otras formas contractuales.

En Inglaterra nace la "Ciudad Jardín", con las experiencias de los hermanos Lever, en Porth Sunlight, año 1877, y los ensayos de George Cadbury, año 1879.

Se parte de separar los dominios del suelo y de la edificación, y se cobra un canon por arrendamiento o por conservación.

Este sistema, estimulado por la aparición del ya clásico libro de Ebenezer Howard "Ciudades jardín del mañana", fué extendiéndose a varias ciudades, y ha constituido una buena lección de cómo se puede obviar el obstáculo del inmenso valor del suelo.

Su traducción continental fué, según queda dicho, la Sociedad Inmobiliaria, que adquirieron desarrollo especialmente en Alemania. Lástima grande que en este país, olvidando el fin social para que fueron creadas, y caídas en manos de especuladores, encontraron bien pronto su decadencia y muerte.

El contraste entre estas dos experiencias pone de manifiesto lo acertado de conferir a las Corporaciones locales amplios poderes para realizar adquisiciones de suelo, como lo hace Inglaterra y otros países adelantados en urbanismo.

Nuestro proyecto de ley del Suelo autoriza a las Corporaciones públicas para ceder con fines de construcción de viviendas u otras edificaciones el derecho de superficie (arts. 157 a 161).

(Pasa a la página 10.)

El ministro secretario general del Movimiento da posesión del cargo de delegado nacional de deportes al camarada Elola

Se pidió para el fallecido general Moscardó la delegación honoraria permanente

En la mañana de hoy, y en el despacho del ministro Secretario General del Movimiento, ha tomado posesión de su cargo de delegado nacional de deportes, el camarada José Antonio Elola Olaso.

Estaban presentes en dicho acto el ministro Secretario, camarada Arrese; vicesecretario general, camarada Salas Pombo; vicesecretario de Secciones, camarada Juan José Pradera; alcalde de Madrid, conde de Mayalde; Jeraquias de la Delegación Nacional de Deportes; presidentes de Federaciones y Jeraquias de otras Delegaciones del Movimiento.

El vicesecretario general del Movimiento, camarada Salas Pombo, dió lectura al decreto del Caudillo, nombrando para este cargo al camarada Elola, y seguidamente, el nuevo delegado nacional de Deportes expresó, en brillantes palabras, cuál era el honor y la responsabilidad de suceder al general Moscardó y cómo no había apeteído el puesto, pero como también al ser nombrado, estaba dispuesto a trabajar con fe y con ilusión para el engrandecimiento de España en esta faceta predilecta de las juventudes.

El recuerdo del heroico general Moscardó —dijo— será un estímulo en la futura labor, y rogó al ministro Secretario General que elevare al Caudillo el nombramiento de delegado honorario permanente de Deportes al glorioso héroe recientemente fallecido.

Expresó Elola también cómo le animaba en su próxima labor

el poder continuar el trabajo iniciado hace años en el Frente de Juventudes. En unas acertadas palabras, define a la educación física como elemento fundamental educativo en la vida del hombre y ruega al ministro y confía en la ayuda que recibirá para la realización de los proyectos.

Pide a todas las Delegaciones del Movimiento Inicativas para la necesaria colaboración en el futuro, y envía a todas las Federaciones su saludo, y especialmente a las olímpicas, el impulso moral que, como primera medida, es necesario proceder para suplir la carencia de medios. Promete a los Clubs, tanto a los grandes como a los pequeños, el ofrecimiento de defender sus intereses, siempre que sean compatibles con el mayor interés nacional.

Dedica a los educadores un párrafo, en el que exalta las labores de la conciencia deportiva, y pide que estimulen y fomenten como fórmula hábil, imbuir en el ánimo de los educandos todas las virtudes morales que el deporte encierra, y termina sus brillantes palabras expresando también la importancia que tiene ese sector laboral, que, como empresas de comercio, colaboran también en la obra general del deporte, al mismo tiempo que contribuyen al mejor o mayor rendimiento en el trabajo por la mejora de facultades físicas en los hombres.

El camarada Elola fue largamente ovacionado, y contestó en breves frases el ministro Secretario General, camarada Arrese, que dedicó un recuerdo al glo-

rioso general Moscardó y recogió la idea del camarada Elola, de nombrarle delegado honorario permanente de Deportes.

Señaló también el cauce espléndido de José Antonio Elola en su labor anterior de quince años, como delegado nacional del

Frente de Juventudes, y cómo desembocaba de un modo natural en esta nueva Delegación, también para juventudes.

Al final del acto se cantó el "Cara al sol".

GILERA

EL BARCELONA NIEGA LA EXISTENCIA DE NEGOCIACIONES SOBRE KUBALA

PERO LO CIERTO ES QUE A UN CLUB ITALIANO LE PIDIO CINCO MILLONES DE PESETAS POR DEJAR EN LIBERTAD AL JUGADOR

Los errores de una nota del Club... y de los técnicos

BARCELONA, 9. (De nuestro corresponsal, Francisco Yagüe.)—El ambiente deportivo está caldeado en la Ciudad Condal. ¿Motivos? El Barcelona, sus intemperancias, Kubala y... otras muchas cosas.

Nosotros, hasta ahora, no habíamos escrito ni una línea sobre el caso Kubala y su posible marcha, porque, a pesar de todo, estábamos convencidos de que el gran jugador no se iría, por el momento, a ninguna parte. Ahora, el Club, con la publicación de una nota de muy mal gusto por cierto, lo confirma plenamente. Dice la susodicha nota lo siguiente:

"Refiriéndonos a unas informaciones que, aun careciendo de realidad y oficialidad, han sido divulgadas y alimentadas con machacona contumacia, en las cuales se trata de una cuestión que, de haber existido, incumbiría exclusivamente al Consejo directivo considerar y resolver en primera instancia, entendemos llegado el momento de salir al paso de esa barahunda de impresiones externas y desmentir, rotunda y categóricamente, que esta Directiva haya mantenido contactos particulares u oficiales con ningún Club, ni con terceras personas, ni recibido propuesta alguna que haga referencia al traspaso del jugador don Laciáso Kubala.

Por consiguiente, cuanto se ha dicho o se pueda decir sobre este particular sin carácter oficial o fidedigno no puede merecer otra interpretación que la de una intención lucrativa o maléfica y perturbadora.

Sirva esta aclaración, además, para evitar que la preocupación y sensibilidad de nuestros asociados por las cuestiones que afectan al Club de Fútbol Barcelona puedan servir de instrumento para determinados fines, ajenos a toda consideración auténticamente deportiva."

Con esto, de manera poco ele-

gante, ha querido el Barcelona zanjar el problema Kubala y los interrogantes que abrían los aficionados. ¿Por qué no juega? ¿Por qué se entrena, intensamente, separado de los demás jugadores?

Pero el Club azulgrana ha patinado de modo escandaloso, queriendo culpar a cierto sector de la Prensa barcelonesa del "caso", tildándolo de "serpiente de verano". Y patina porque, primero, no puede acusar a nadie de manera tan absurda, y segundo, porque estas negociaciones han existido, cuanto menos, con un Club italiano y uno inglés. El que le hubieran dejado marchar o no ya es otra cosa.

A las veinticuatro horas de haber dado a la publicidad esta nota ha surgido lo que la primera andanada de la Prensa barcelonesa contra el Club.

"La mejor manera de que el Barcelona demostrase que es cierto cuanto dice sería anunciar la pública subasta de Kubala a las nueve de la noche... pero eso no lo harán, porque sobradamente saben que a medianoche Kubala ya no pertenecerá al Club de Fútbol Barcelona."

A eso podemos añadir nosotros que el Club ha recibido, segura, una oferta italiana, y que, con testado pidiendo, en principio, cinco millones de pesetas, limpias de polvo y paja, por traspasar al famoso jugador. Conocemos a quien llevó a cabo la negociación y sabemos que ésta fue considerada por el Club. ¿Por qué, pues, negar ahora todo esto? Era más fácil salir al paso diciendo simplemente que al Barcelona le seguían interesando los servicios de Kubala y que no pensaba traspasarlo, en lugar de confeccionar una nota que les proporcionará más de un disgusto. ¿No?

Porque ahora se han empezado a airear muchas cosas interesantes del Club, como, por ejemplo, los diez meses de vacaciones que llevan ya en la Ciudad Condal los tan cacareados jugadores paraguayos Eulogio y Melanio; o el frustrado fichaje de Vicente, o, mejor dicho, su no fichaje. Aclaremos que Vicente es un joven meta local que debutó con el Espanya en el último partido de Liga y que, con su debut y un par de actuaciones ha conquistado el puesto de portero titular y el favor de la afición, que ve en él a un futuro Ramallets. Vicente, antes de ir a Sarriá, fue probado en Las Cortes. ¡Y el Barcelona no se lo quiso quedar porque...! pedía 40.000 pesetas por la ficha! Bastante menos de lo que cuesta un pasaje de ida y vuelta a Sudamérica en avión en busca de "posibles valores".

Todo eso, claro está, produce un ambiente no muy favorable al Barcelona entre la afición, un poco cansada ya de que se le de gato por liebre.

Pero un ejemplo de ello es el intercambio de "saludos" entre dos revistas locales, una de ellas "Barça", órgano oficial del Club. Los "periodistas azulgrana" han caído en el papanatismo de escribir ante las críticas de la Prensa local que tildaba el partido jugado en Mónaco por el Barcelona de "encuentro de fiesta mayor", lo siguiente:

"El Barcelona jugó frente a un equipo brasileño, logrando, pese a las ausencias forzadas, un empate, y actuando en un ambiente de verdadera trascendencia internacional. Más trascendencia, con seguridad, que la Copa Europa..."

lieta (57), A. Diez; Norsmila (57), Hernández, Designamos, La Misaine.

Premio Camel, 20.000 pesetas, 2.200 metros: Terlamín (58), Beguiristain; Riazor (56), Thomas; Riu Kiu (56), Méndez; Rebato (54), Hernández; Cartero (52), Jiménez; Djerid (52), C. Díez. Designamos, Riu Kiu (cuadra) y Terlamín.

Gran Premio Fernando Primo de Rivera (civil-militar lisa handicap), 20.000 pesetas, 2.400 metros: Amandale (75), señor Cobian; Made in England (73), capitán Alonso; Lady Chacolí (68), teniente Silva; Berlina (67), teniente coronel Bulnes; Alcázar (63), señor Luque; Galápagos (63), conde de la Corzana; Rojandina (54), teniente Santa Pau. Designamos, Berlina y Amandale.

R. L.

pierna y no podrá participar en la Liguilla.

—Ayer, en Buenavista, el Botafogo, con el cuadro titular en el primer tiempo y varios reservas en el segundo, venció por uno a cero a un equipo del Oviedo, en el que solamente se alinearon tres titulares. Los del Botafogo lograron el gol de la victoria en un despiste del meta local. Los ovetenses desaproveccharon varias ocasiones para haber empatado.

otros varios que harán emocionante en extremo esta carrera.

La de 500 c. c. es, como siempre, el plato fuerte, justificado esta vez con la participación de Francisco González, Goffin, Dauwe, Peter Knees, Guarnieri, Forconi (con máquina de cuatro cilindros) y muchos más de primerísima categoría.

Con todos ellos es fácil suponer que el éxito deportivo está asegurado y que el público acudirá en masa a presenciar este espectáculo viril de categoría internacional que pone a la capital de España a la altura de las mejores de Europa.

Todas las marcas nacionales de motocicletas se han sumado con su colaboración al mayor lucimiento de la carrera, cerrando el circuito con un desfile de sus diferentes modelos. La Derbi ofrece un superior aliciente al sortear entre los espectadores dos viajes a París.

MUNDO MOTORISTA

Mañana, en el Retiro, entrenamientos para el XII Gran Premio Internacional

Estamos en vísperas del XII Gran Premio Internacional de Madrid. Mañana, jueves, comenzarán los entrenamientos, y como en años anteriores, nuestro parque del Retiro será el escenario de este bello espectáculo.

El Real Moto Club de España se ha superado para ofrecer al público de Madrid los nombres más famosos de esta especialidad, y así veremos la ya tradicional lucha cien por cien deportiva entre los equipos de Montesa y M. V., encuadrados en ellos hombres de la valía de Francisco González (actual campeón de España de 500 c. c.), Marceño Cama, Sibera, Del Val, Corsín, etc.

En la categoría de sidecars veremos a los alemanes Fritz Seebler, con B. M. W., y Otto Schmid, con Norton, junto a Roland Benz, héroe de años anteriores; Edgar Strub, Luigi Marcell, Pérez González (campeón de 1954), Checa y

el

Goyoaga consigue otra victoria en el Concurso Hípico

Ayer, en el Concurso Hípico Internacional que se está celebrando estos días en la Casa de Campo, el jinete don Francisco García Goyoaga consiguió una nueva victoria en la prueba Gor, en la que tomaron parte 34 caballos. Por su parte, el capitán Alonso Martín salió triunfante de su compromiso en la prueba general Kirpatrick después de realizar un excelente recorrido con su caballo Brise Brise.

La clasificación de ambas pruebas fué de la siguiente forma: Prueba Gor (caza). Tomaron parte 34 caballos: 1, señor Goyoaga (Fahrenkonig), un derribo, en 1 m. 24 s. 4/10; 2, señor López Quesada (Tapatio), sin derribo, en 1 m. 25 s. 6/10; 3, señor Alvarez de Bohorques (Udala), un derribo, en 1 m. 29 segundos 6/10; 4, señora de Liorens (Blady), un derribo, en 1 minuto 30 s. 8/10.

Prueba General Kirpatrick (caza). Tomaron parte 47 caballos: 1, Alonso Martín (Brise Brise), sin derribo, en 1 m. 24 s. 6/10; 2, empate entre comandante López del Hierro (Amado Mio) y comandante Ordovás (Bohemio), sin derribo, en 1 m. 26 s. 6/10; 4, Alonso Martín (Incierto), sin derribo, en 1 m. 29 s.

LAS CARRERAS DE CABALLOS DE MAÑANA

Mañana, en el hipódromo de la Zarzuela, se celebra una reunión de carreras de caballos, cuyo pro-

grama y pronósticos es el siguiente:

Premio Torrepalma, 13.500 pesetas, 2.200 metros: Capelan (53), Perelli; Gabachito (47), Hernández; Hin (47), Thomas. Designamos, Capelan.

Premio Precoz, 13.500 pesetas, 800 metros: Ratapoli (56), Jiménez; Fair Gipsy (54), Hernández; Saboreta (54), Méndez. Designamos, Saboreta.

Premio Belmonte (aprendices), 12.500 pesetas, 1.400 metros: Prince of Munibe (56), Barderas; Red Winter (56), Vergara; Villafraja (50), Pariente; Jarosa (42), Esteban. Designamos, Prince of Munibe y Jarosa.

Premio Raca (handicap), pesetas 10.500, 1.600 metros: La Misaine (60), Chavarrias; Ju-

◆ **FUTBOL.**—El Vasco de Gama ha empatado a uno con el Malmoe, en Malmoe (Suecia). Los suecos no fueron en ningún momento inferiores a los brasileños, aunque a veces se impulsaron a base de juego violento.

—Prendes, el delantero centro del Murcia, lesionado en el encuentro contra el Zaragoza, padece fractura de peroné. Se le ha escayolado la

Mañana, homenaje a ARAUJO, "enseña del Sevilla"

LOS BELENENSES JUGARA CONTRA EL EQUIPO ANDALUZ

Balance del ariete: 226 goles en 315 partidos durante once temporadas

SEVILLA. — (Especial para PUEBLO.)

En Sevilla tuvo la noticia notable repercusión, y en el seno amplio y cordial del fútbol andaluz se acogió la "buena nueva" con loable algazara. Araujo es hombre que cuenta con abundantes simpatías en todos los meridianos del fútbol activo. Hace ya algún tiempo, con ocasión de una de las visitas que el Sevilla había de girar a la capital de España para contender contra el Atlético de Madrid, dijimos en estas mismas columnas que Araujo era la "enseña del Sevilla" enarbolada a los cuatro vientos del fútbol español. Quizá ningún apelativo le cuadra tan pinliparado a mente al noble y pundonoroso atleta como este de "enseña del Sevilla". Araujo es algo así—yo estimo que eternamente lo seguirá siendo en el historial caliente y vigoroso del sevillismo—como uno de esos apreciados y valiosos medallones que se guardan en las casas "solariegas de los clubs" como una verdadera joya. Cuando en el futbolista se encarnan las mejores virtudes del atleta y de la persona, el jugador tiene que destacar por imperativo de una personalidad que no puede ser fruto de un día y sin decantada cristalización de muchos gestos y destellos de honrada y honesta profesionalidad.

MODELO DE PROFESIONAL

Profesional modelo ha sido, es y será Juan Araujo Pino, nacido el año 1920 en el simpático pueblecito de La Carolina. Un rincón de Andalucía de incuestionable solera balompéica, aunque sólo fuera por haber dado a Araujo, figura señera y representativa del fútbol patrio.

Existen dos galardones que puede exhibir Araujo con loable orgullo y merecida ejecutoria: el Trofeo Patricio Arabolaza, que define las virtudes genuinas de un "futbolista de raza"—la española—, y la Medalla a la Deportividad, que le ha sido concedida últimamente por la Real Federación Andaluza de Fútbol como premio a su total y reconocida entrega por el deporte.

LA OCASION PERDIDA...

Lástima que jugador de tan hermosas cualidades se quedara sin la satisfacción completa de ser internacional. Y en esto influyó de forma incuestionable su ausencia injustificada de la última y pasada final de Copa contra el Atlético de Bilbao. Si Araujo interviene en aquel "histórico partido" quizá el título se hubiera venido para Sevilla. Pero hay más, con aquella posibilidad que se le "escamoteó" por quien nunca debió hacerlo. Araujo hubiera vestido y "sudado" (con más derecho que nadie) el camisón representativo del fútbol español.

BRILLANTE PALMARES

Araujo tiene en el Sevilla un palmarés de difícil emulación. De sus trece temporadas como jugador del Sevilla, once le sirvieron para ser titular de su primer equipo. Durante esas once temporadas oficiales, Araujo ha jugado 315 partidos y ha marcado 226 goles, y esto ya supone una marca extraordinaria, pues hay que tener en cuenta que el ariete sevillista ha cogido o la época de la WM íntegramente en todas sus temporadas. Araujo, como reimate, ha sido campeón de Liga, la única vez que el Sevilla lo fue, con todo merecimiento, en la temporada 45-46. Y de su testa prodigiosa partió el balón que habría de valer un punto y el ansiado y apetecido galardón, sueño dorado del Sevilla y el sevillismo. Araujo hubiera deseado terminar sus días en el Sevilla, pero el hombre propone, Dios dispone... y algunos entrenadores descomponen. Araujo está casado con una sevillana y tiene cuatro hijos, y tiene un sano y noble propósito de sacar honestamente su "hogar" adelante...

GRATITUD

LAS QUINIELAS

13 BOLETOS CON 14 ACIERTOS

El resultado provisional del escrutinio de las Apuestas Mutuas Deportivas Benéficas correspondiente a la 32 jornada, del día 6 de mayo de 1956, es el siguiente:

Boletos vendidos, 1.143.795. Recaudación, 3.431.385 pesetas. 55 por 100 de premios, 1.887.261,75 pesetas.

REPARTO DE PREMIOS

943.630,85 pesetas a repartir entre 13 boletos máximos acertados de 14 resultados, a 72.586,95 pesetas cada uno.

943.630,85 pesetas a repartir entre 691 boletos más aproximados de 13 aciertos, a 1.365,60 pesetas cada uno.

◆ **AUTOMOVILISMO.** — Cuenta y seis coches, entre los que figuran diez españoles, participarán en el IV Rally Lisboa-Madrid (vía Zamora), que se celebrará del 11 al 13 del actual mes.

Juan TRIBUNA

La Vuelta Ciclista a España

Vista y comentada por Francisco G. de UBIETA

“Ha llegado muerto”, comentario general sobre Astrua al entrar destacado ayer en Bayona

Los tres «...et»--Bobet, Koblet y Poblet--cayeron como higos maduros del árbol de la Vuelta

“HOY COMIENZA LA CARRERA, Y CREO QUE EL GANADOR SERA LOROÑO”, DICE DUCASEAUX, DIRECTOR TECNICO DEL EQUIPO NACIONAL FRANCES

Un curioso diálogo entre MARIGIL y GALDEANO cuando iban escapados...

BAYONA, 8. (Por teléfono, para PUEBLO, del enviado especial, Francisco G. de Ubieta.) Ha sido una jornada plena de emociones. Un hermoso día, sin el calor asfixiante que padecemos en la meseta aragonesa el lunes, hizo más llevadera la tarea de los “gigantes de la ruta”, cuyos domésticos, sin embargo, continuaron asaltando fuentes, acequias y establecimientos del camino.

A las once de la mañana, más o menos, Louison Bobet se paró al mismo tiempo que lo hacía su servidor Lampre, para reparar un pinchazo.

Ni uno más de los nacionales franceses observó la consigna de los días anteriores de pararse en bloque cuando Louison descendía de la bicicleta para recargar, con más comodidad, cierta necesidad corriente. Estaba ya, por lo visto, todo el equipo libre del servicio del señor Bobet.

Louison Bobet, como un “higo maduro”, se caía por sí solo del árbol de la Vuelta, abandonando la carrera.

No nos cogió muy de sorpresa la retirada, pues nuestros lectores ya leyeron que en los Bruchs se habían perdido los dos señores del ciclismo, que se han ido uno al día siguiente del otro: Louison Bobet y Hugo Koblet.

El triple vencedor del “Tour” que protestó de la supresión del paso por el puerto de Pajares, por creerse en condiciones de resolver, a Vuelta a España, se ha visto también derrotado, y más que todo, sorprendido por lo que seguramente no esperaba encontrar en esta Vuelta: una carrera dura, que cuando lleva marcha de-paseo, supera los 30 kilómetros a la hora, en distancias mayores de los 200 kilómetros por etapa.

Louison Bobet y recuerdo cuán grande fue su decepción al ser “mutilado” el Pajares, en la etapa Oviedo-Valledolid, reconocerá que, de haber existido “aquello”, acaso hubiese llegado antes a su abandono.

TAMBIEN POBLET SE HA IDO

Los tres corredores de apellido parecido por su eufonía, Koblet, Poblet y Bobet, se fueron de la Vuelta del año 1956. Miguel Poblet tomó tal decisión en el pueblo navarro de Valtierra, a los 54 kilómetros de carrera. Fue un pronóstico certero el que hizo aquel corredor del equipo Cantábrico y que decía: “Poblet no pasará de Zaragoza.” Y así ha sido. Y para uno, esta decisión del gran “sprinter” no encierra sorpresa.

Como puede verse, el día comenzó con estas retiradas de “postín”, a las que se agregaron otras más modestas, como las de Coletto, Pérez de las Heras, Metzger, Müller y Hortensio Vidaurreta.

Y es que sigue la recolección de los “higos maduros” de la Vuelta, sin necesidad de subirse a cogernos al árbol.

Otra de las emociones nos la deparó la gran escapada del italiano Astrua, en compañía de los nacionales españoles Galdeano y Marigil, y del Centro-Sur Jiménez Quilez, que ha querido al-rear un poco sus apellidos tan sonoros, como por lo inesperado entonc s, en la Vuelta a España del año pasado.

La cosa comenzó, realmente, en el kilómetro 76, hasta donde se había llegado con mucho “movimiento” de la carrera, a causa de los repetidos intentos de fuga y de las “cazas” obligadas.

Astrua salió ya con el plan preconcebido de fugarse, y para

“neutralizar” su escapada, o para sacar provecho de ella, entraron en acción Galdeano y Marigil y Jiménez Quilez; éste último, por su cuenta propia.

Astrua estaba en la general a 18 minutos 14 segundos de su coequipier y “líder” Angelo Conterno, y a 14 minutos 27 segundos de Bahamontes, y a 12,55 de Botella y Loroño.

El hecho fue que los cuatro estaban ya en la escapada ante la pasividad del gran pelotón, y su ventaja en minutos fue creciendo. Hubo un momento, cuando esa ventaja era del orden de 6 minutos, que Marigil se asustó y le dijo a Galdeano:

—Astrua es un hombre peligroso y no conviene “colaborar” con él.

Pero por lo que fuere, los minutos se aumentaron y solamente que quienes llevaban la mayor ventaja eran Galdeano y Astrua, pues Marigil y Quilez habían sido ya despegados.

Al paso por Pamplona, con arreglo a nuestro exacto cronómetro, la ventaja de Astrua y Galdeano era de 6 minutos sobre Marigil y Jiménez Quilez, y

“Dile a Jean que no puedo más.” (Bobet)

“Pincha Lampre en el kilómetro 43, y L. Bobet echa ple a tierra. ¿Para ayudarlo? Para hablar con él. También tengo la suerte de escucharle.”

“Dile a Jean que no puedo más.” Inmediatamente le invitaban a subir al coche de la televisión francesa, y, hundida la barbilla en el pecho, montó, así, con Koblet ayer, fui es-céptico; a Louison le creo. Día a día hemos conversado, y de él guardaré siempre el recuerdo de un deportista ejemplar, de un hombre inteligente y de un señor en toda la extensión de la palabra.” (De una crónica de Hernández Petit.)

Miguel Poblet, que se ha visto obligado a retirarse a los 89 kilómetros de iniciada la etapa, Zaragoza-Bayona, se ha quedado a descansar en Pamplona. Anoche ha recibido en el hotel donde se hospeda a uno de nuestros redactores de la Agencia Alfil, al que ha manifestado lo siguiente:

“Estaba lleno de entusiasmo para terminar la Vuelta a España, pero me he visto obligado a retirarme por imposibilidad física para continuar corriendo. La caída que sufrí a la salida de Tarragona ha ido mermandome facultades. Además, por rotura de la máquina, he tenido que usar otra, cambiando mi posición totalmente para desarrollar mi actuación acostumbrada. Iba corriendo con fuertes dolores a la espalda; pero, no obstante, no me había dominado el desánimo y pensaba continuar hasta el final, pero este dolor se me pasó a los riñones, haciéndose muy agudo esta mañana. He hecho el máximo esfuerzo para no abandonar la prueba, pero a los noventa kilómetros era imposible mantenerme en el sillín, y con verdadera desesperación, he tenido que retirarme. Estoy apenadísimo.”

de 20-20 sobre el gran pelotón, que no se inquietaba, a pesar de que “aquello” no convenía a Gilbert Bauvin ni a los españoles Botella, Bahamontes y Loroño.

Al ponernos a la altura de Bernardo Ruiz, entablamos el diálogo siguiente:

—¿Ya sabes que Astrua va con veintitín minutos de ventaja?

—Sí; pero nosotros tenemos dos hombres adelante y consolidaremos así el primer puesto en la clasificación general por equipos. Si Marigil no se hubiera rezagado, le sacariamos hoy al equipo francés casi una hora.

—¿Y qué es lo que podrá hacer mañana Astrua después de la paliza que se está dando hoy?

A nosotros no nos satisfizo del todo el argumento, porque nos acordábamos de cosa parecida a la realizada por Astrua y que le dió la victoria en el “Giro” italiano en 1954 a Carlos Clerici.

Pero viendo aquella tranquilidad de franceses y españoles, sobre todo de éstos, nos inquietamos un poco.

La ventaja llegó a subir a la media hora, y fue entonces cuando el gran pelotón, a 80 kilómetros de la meta, empezó a forzar la marcha. La consecuencia fue que Astrua llegaba en solitario, demacrado y castigado, al Velódromo de Bayona con una ventaja de 5 minutos 18 segundos sobre Galdeano; de 91 sobre Marigil y Jiménez Quilez y de 16-38 sobre Conterno y el gran pelotón, manteniendo el italiano el “maillo” amarillo, y pasando Astrua al segundo puesto de la general, con un retraso de un puesto de los españoles Bahamontes, Botella y Loroño.

—Ha “llegado muerto” era el comentario general que se oía en el Velódromo de Bayona.

Nosotros vimos la cara de Astrua, y, efectivamente, será prodigioso que no acuse en la jornada de hoy, miércoles, el esfuerzo realizado.

Astrua se despegó de Galdeano en el tramo más duro de la cuesta de Velate, cuando faltaban para llegar a Bayona unos 80 kilómetros.

En el pelotón, Conterno seguía vigilante, cualquier intento de fuga.

Bahamontes quiso escaparse en la subida de Otsondo, y no lo consiguió, pareciéndonos que al toledano le falta algo de aquella facilidad que le dió renombre en 1954.

Insistió después, por tierras francesas, pero tuvo entonces como “policia” a Le Ber. Por fin, fué todo el pelotón quien entró en bloque en el velódromo bayonés, siendo Miguel Bover quien dió el tiempo, batiendo el “sprint” a Le Ber, que se había destacado algo.

El primer puesto por equipos de la etapa lo ganó España.

Uno de los intentos de fuga que destruyó el equipo español, actuando en bloque, fué el de Moreno y Gianneschi. Mas si hubiera sido Moreno sólo, entonces le hubieran dejado. “Pero en vista de que llevaba a su rueda a Barrutia, “ero de “tercer hombre” salió “chelon” y el intento tampoco prosperó.

En fin: que se anduvo corriendo seriamente en la primera parte de la etapa.

LOROÑO, VENCEDOR...

Una vez que Louison Bobet

abandonó la carrera, sostuvimos con el director técnico del equipo galo, Sauveur Ducaseaux, de coche a coche, el diálogo siguiente:

—¿Como ve usted la Vuelta?

—La Vuelta comienza mañana...—Hoy, miércoles...

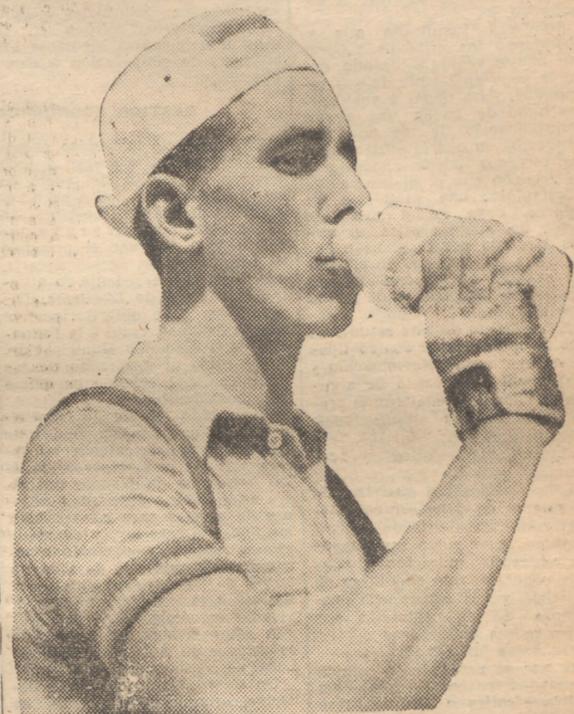
—¿Cuales son los hombres más fuertes actualmente?

—Los españoles...

—¿Quién cree que será el vencedor?

—Loroño...

UBIETA



ESTA MAÑANA, BAYONA-IRUN, «CONTRA RELOJ»

Bahamontes, segundo en la general, a 8 segundos del italiano Conterno

TAMBIEN LOROÑO DISMINUYO LA VENTAJA DEL “LIDER”, RESTANDOLE CASI TRES MINUTOS

BAYONA, 9.—(Del equipo de enviados especiales de Alfil.) A las ocho en punto de la mañana se ha dado la salida, en la plaza de la Libertad, al primer corredor que ha de cubrir la primera parte de la etapa de hoy, Bayona-Irún, con 42 kilómetros de recorrido y bajo la fórmula “contra reloj”.

Según se establece en esta modalidad, el último clasificado de la general, es decir, el italiano Gianneschi, y así, por orden inverso a la clasificación, hasta el primero, cada dos minutos, los restantes participantes en la Vuelta Ciclista a España.

IRUN, 9.—(Del equipo de enviados especiales de Alfil.) Clasificación oficial de los corredores en la etapa “contra reloj”, Bayona-Irún (Velódromo del estadio Gal): 1, Le Ber (Francia), 1-16-40, a 43.669 de

promedio; 2, Bover (España), 1-18-39; 3, Bahamontes (España), mismo tiempo; 4, Impanis (Bélgica), 1-19-00; 5, Defflipsis (Italia), 1-19-14; 6, Loroño (España), 1-19-31; 7, Bauvin (Francia), 1-19-47; 8, J. Bobet (Francia), 1-21-12; 9, Chacón (Pirenaico), 1-21-18; 10, Conterno (Italia), 1-22-18; 11, Robinson (Suiza), 1-22-34; 12, Van Steenberghe (Bélgica), 1-23-01; 13, Serra (Pirenaico), 1-23-02; 14, Botella (España), 1-23-02; 15, Bibioni (Mediterráneo), 1-23-20; 16, Pettinatti (Italia), 1-23-49; 17, M. Rodríguez (Cántabro), 1-23-52; 18, Buratti (Italia), 1-24-03; 19, E. Rodríguez (Cántabro), 1-24-14; 20, Escolano (Pirenaico), 1-24-18; 21, Ferraz (Cántabro), 1-24-22; 22, Dotto (Francia), 1-24-32; 23, Lampré (Francia), 1-24-39; 24, Favero (Italia), 1-24-39; 25, Theissen (Suiza), 1-24-39; 26, Coucureur (Bélgica),

1-24-44; 28, Sorgeloos (Bélgica), 1-24-45; 29, Iturat (Pirenaico), 1-24-57; 30, Barutia (Cántabro), 1-25-02; 31, Michelon (Italia), 1-25-51; 32, Gianneschi (Italia), 1-25-52; 33, Walkowiack (Francia), 1-26-34; 34, A. Barrutia (España), 1-26-40; 35, Telotte (Francia), 1-27-33; 36, Pianezzi (Suiza), 1-27-39; 37, Cruz (Cántabro), 1-27-46; 38, Croci-Torli (Suiza), 1-28-02; 39, M. Vidaurreta (Cántabro), 1-28-07; 40, Suárez (Centro-Sur), 1-28-07; 41, Bogaud (Francia), 1-28-32; 42, Moreno (Centro-Sur), 1-28-35; 43, Jiménez Quilez (Centro-Sur), 1-29-28; 44, Padoan (Italia), 1-29-40; 45, Masip (España), 1-29-45; 46, Marigil (España), 1-30-13; 47, Bernardo Ruiz (España), 1-30-37; 48, Campillo (Pirenaico), 1-31-30; 49, Astrua (Italia), 1-33-12; 50, Alzpuru (Cántabro), 1-33-53; 51, Buren (Suiza), 1-35-11; 52, Páchecho (Pirenaico), 1-36-12 y 53, Galdeano (España), 1-37-36.

Después de esta primera parte de etapa, la clasificación general de esta mañana de los 10 primeros es la siguiente: 1, Conterno (Italia), 74-40-48; 2, Bahamontes (España), 74-40-53; 3, Bauvin (Francia), 74-41-13; 4, Impanis (Bélgica), 74-42-14; 5, Loroño (España), 74-42-20; 6, Botella (España), 74-45-50; 7, J. Bobet (Francia), 74-47-30; 8, Chacón (Pirenaico), 74-48-51; 9, Robinson (Suiza), 74-49-54; 10, Van Steenberghe (Bélgica), 74-49-57.

L. Bobet, a pesar de que se había despedido de su hermano en Bayona ha venido hasta el Velódromo Gal en su automóvil.

La animación durante toda la prueba ha sido extraordinaria. Lo mismo que en el velódromo. La organización ha sido perfecta.

IMPORTANTE

Empresa precisa oficiales torneros, mecánicos para conservación de maquinaria y montadores electromecánicos. Reserva absoluta para colocados. Informes por escrito, haciendo constar edad y pretensiones al núm. 826, ALAS, Alcalá, 32, Madrid. (2.079.)

“Tras la puerta cerrada”

A PARTIR DE MAÑANA, OTRA GRAN NOVELA DE ELLERY QUEEN EN EL FOLLETIN DE “PUEBLO”

Terminada ya la inserción en nuestras columnas del magnífico relato de intriga policial “¿QUIEN MATO A DICK WHITTINGTON?”, de E. y M. A. RADFORD, que tanto éxito ha obtenido, mañana iniciaremos la de otra novela ya famosa en el género, como lo es también la firma: “TRAS LA PUERTA CERRADA”, de ELLERY QUEEN.

En “TRAS LA PUERTA CERRADA”, el joven detective Ellery Queen—hijo del investigador oficial Ellery Queen y quizá el más popular de los “descendientes” de Sherlock Holmes—descubre el enigma de la muerte de la gran escritora Karen Leith y otras muchas y luctuosas incógnitas. En cada página acecha una emoción y en cada capítulo una sorpresa.

“TRAS LA PUERTA CERRADA” ha sido incluida en la prestigiosa serie “EL BUHO” (que nos autoriza gentilmente a reproducirla) y es una selección de “Crime Club”. Desde mañana podrán deleitarse con sus inolvidables peripecias los lectores de PUEBLO, admirando también las ilustraciones del magnífico dibujante CHAUSA que jalonarán el texto.

Discurso del ministro de la Gobernación en el Pleno de las Cortes

(Viene de la página séptima.)

SISTEMAS DE VALORACION

Las adquisiciones de suelo urbano por las entidades públicas ha de hacerse en condiciones adecuadas para no lesionar los intereses privados, aunque privándoles, naturalmente, de todo factor especulativo, e incluso de plusvalías, que no son producto del esfuerzo del propietario y de las que debe beneficiarse la comunidad.

Parecerá justificado que se abandonen los criterios clásicos que hemos venido utilizando, dado lo poco apetecible de sus resultados. Para llegar a sustituirlos hubo de hacer una previa discriminación de los múltiples supuestos en que la situación de los terrenos puede encontrarse en relación con el planeamiento, y establecer una gradación de valores, cuya escala había de partir del suelo rústico, el menos afectado por el planeamiento, hasta los situados en el mismo corazón de las ciudades, en los que la tasación ha de ser la más elevada.

El resultado de este estudio ha sido la obtención de cuatro tipos de valores, cuya determinación y zonificación de todos o de algunos de ellos nos señalarán el precio justo de las adquisiciones. Estos valores son: "inicial", "expectante", "urbanístico" y "comercial".

Esta clasificación cuatripartita de valores no debe ser considerada como un alarde de análisis empírico, sino como instrumentos reales de aplicación ajustada y concreta, que cuenta ya en su haber con la experiencia provechosa de su utilización por varios países extranjeros.

El valor inicial se determinará por el rendimiento que le correspondiere en la explotación rústica efectiva o de que fuere naturalmente susceptible.

Se entenderá por valor "expectante" el potencial de los terrenos en razón a las perspectivas de su aprovechamiento o utilización urbanística. Recordamos que cuando se estudiaba por los expertos ingleses el problema de las indemnizaciones a particulares por la suspensión o interdicción del llamado "derecho de desarrollo", como facultad del propietario, sus trabajos originaron la publicación del Libro Blanco en 1944, en el que se reconoce que este "derecho de desarrollo" en los solares representaba un "valor fluctuante" potencial, pues suponiendo que una ciudad se extendiera poco a poco, todos los solares circundantes experimentarían una subida de valor por la expectativa de su desarrollo. Pero se añade que su valoración ha de hacerse con un criterio honesto, considerando que el edificio que se espera ha de asentarse en una determinada parcela puede construirse en ella o en otra que no se sabe la dirección que tomará en el futuro la urbanización, porque la demanda de terrenos no es global ni simultánea, etc., etc.

Sobre los anteriores valores —el "inicial" y el "expectante"— existe el valor "urbanístico", que ha de estimarse en relación al valor del volumen de construcción, pues no es lo mismo el valor de un solar en el que sólo pueda levantarse un edificio de un solo piso que aquel en que pueda elevarse un "rascacielos"; y, por último, un valor "comercial", es decir, el mayor valor que sobre los anteriores pueda tener un solar por su situación en zona dedicada a las actividades mercantiles.

La ley señala con precisión los topes, límites y casos en que se aplican cada uno de los valores, con lo que se aspira a asegurar por su justo precio la adquisición de los terrenos.

ESTIMULOS A LA PROPIEDAD PRIVADA

La acción oficial, por importante que sea, no puede promover por sí sola la obra urbanizadora de una ciudad completa. Ha de estimular y encauzar la iniciativa privada, para que la gestión de los propietarios, bien aisladamente o constituidos en Asociación o Sociedad, actúe con eficacia.

A estos fines el proyecto de ley, entre otras prescripciones de menor interés, establece: En la ejecución de los planes de urbanismo la gestión pública puede ser sustituida por la privada (art. 137), y aun en aquélla la Administración puede encomendar a esta última la concesión para su desarrollo con derecho preferente para la explotación de los servicios públicos comprendidos dentro del sector del proyecto (art. 134).

Los particulares tienen un derecho de información, asesoramiento y fiscalización en la gestión pública cuando las obras sean por ellos sufragadas (artículo 136).

Las personas que sufraguen integralmente los gastos de una urbanización tienen derecho al importe de la contribución territorial y arbitrios que graven los edificios que construyan. Este beneficio fiscal es compatible con otros establecidos por disposiciones especiales reguladoras de exenciones o bonificaciones otorgadas por la construcción de determinadas viviendas (arts. 189 y 190). Exenciones de derechos reales y Timbre por numerosos conceptos (art. 193) y de las contribuciones especiales cuando los propietarios actúen en la gestión urbanística mediante los sistemas de cooperación o compensación.

GESTION ECONOMICA

En su aspecto económico, el mayor esfuerzo para llevar a feliz término la política del suelo ha de corresponder a los Ayuntamientos; de ahí que se establezcan obligaciones muy diversas que conducen a reforzar el principio de especialización presupuestaria, que tiene su antecedente en nuestra legislación de Ensenche. Las cantidades que obligatoriamente han de destinarse, tanto a la formación del Patrimonio Municipal del Suelo como al desarrollo de las urbanizaciones, representan cifras muy considerables.

A su lado, el Estado, participando en una función de la que hoy no puede desentenderse, según acredita el ejemplo de todos los países, ha de destinar una cifra no inferior a doscientos millones de pesetas para coadyuvar a los fines de esta ley, y de modo especial para la preparación de terrenos y urbanización de zonas, a través de los Ayuntamientos, con destino a la construcción de viviendas económicas (art. 177).

A estos efectos, el cuadro de exacciones de la Ley de Régimen Local se complementa con:

Un nuevo "arbitrio sobre ordenación urbanística", que es, en definitiva, el antiguo de solares, subdividido en distintos períodos, atendida la circunstancia de la influencia de la ordenación en aquéllos (arts. 184 a 186).

Otro, sobre el "aumento del volumen de edificación" para gravar los excesos permitidos en la construcción fuera de plan (artículo 187).

Un recargo del 25 por 100 sobre el actual arbitrio de plus-valía (art. 188, ap. c), cuya justificación se encuentra en la necesidad de absorber con mayor fuerza los residuos que sobre los incrementos urbanísticos se produzcan, no imputables al propietario del terreno.

Se añade el arbitrio no fiscal sobre edificación deficiente (artículo 162).

Este cuadro permite apreciar que el verdadero propósito de la Ley no ha sido el de proporcionar ingresos a los Ayuntamientos para invertirlos en la obra urbanizadora, lo que ya estaría justificado, sino más bien, a causa de su escasa cuantía, compeler y fomentar la edificación de los terrenos, pensando que cuando se encuentran emplazados en una ciudad tienen que cumplir forzadamente ese destino.

GESTION ORGANICA

Cierto que en el orden urbanístico los complejos intereses de la ciudad han de corresponder a su Ayuntamiento, pero cierto también que la cuantía de los mismos, la continuidad y coordinación con los de Ayuntamientos limítrofes, y éstos a su vez con los del resto del territorio nacional, implican la existencia de organismos de la Administración Central, que están implicados en estas competencias, sin que por ello se moite la autonomía municipal. Ya desde el Estatuto Municipal hasta nuestros días, los proyectos de este orden habían de merecer la aprobación de la Comisión Central de Sanidad Local o de las Provinciales correspondientes para tener ejecutividad.

La Ley señala como órganos centrales el Consejo Nacional de Urbanismo, la Comisión Central de Urbanismo y la Dirección General de Arquitectura y Urbanismo.

Como órganos locales, Comisiones provinciales de Urbanismo, Ayuntamientos, en régimen normal, mancomunados o bajo la modalidad de gerencia urbanística, y las Diputaciones Provinciales, especialmente en funciones de ayuda y cooperación, que tanto éxito vienen teniendo en la legislación local (arts. 193 a 205).

Esta Ley lleva cinco años de constantes trabajos en su preparación; se han revisado nuestros antecedentes nacionales y la legislación y experiencia extranjera. Un conjunto de juristas, ingenieros, arquitectos y hombres duchos en materia administrativa han intervenido en su redacción. Las Cortes, en sus Comisiones, han cooperado en forma extraordinaria, como lo revela el número de enmiendas formuladas y discutidas. A mí me cabe el honor de presentarlas ante vosotros y recomendarlas.



bar la responsabilidad de sus resultados. Ya sé que el pensamiento jurí-

La sesión de esta mañana

A las doce menos cuarto de la mañana de hoy se reanuda la sesión plenaria de las Cortes, que fué suspendida ayer por la tarde. Presidirá don Esteban Bilbao, y en el hemiciclo ocupaban sus asientos diversos procuradores. El presidente ordenó se diera lectura al proyecto de ley sobre

Discurso del ministro de Hacienda

La constante preocupación del Gobierno por mejorar los haberes de los servidores del Estado se ha traducido en continuas reformas sometidas a las Cortes a medida que los intereses de la economía nacional lo han permitido.

Y así, prescindiendo de otros antecedentes tan relevantes como la Ley de 15 de marzo de 1951, el ministro de Hacienda actual ha solicitado de las Cortes, en ocasiones diversas, distintas medidas que corroboran lo dicho. Entre ellas: la paga extraordinaria del 48 de julio, establecida en 1952, y que vino a sumarse a la de Navidad, creada en 1951, con efecto ambas sobre la clasificación pasiva. La elevación del mínimo exento en la Tarifa primera de Utilidades, hasta 6.000 pesetas en 1951 y más tarde, en 1954, hasta los sueldos no superiores a 12.000 pesetas.

En 1953 se incrementaron ciertas retribuciones del personal de los tres Ejércitos, y en 1954 se estableció la Ayuda Familiar para los funcionarios públicos, reforma importante que para los escalafones más modestos, con más de cuatro hijos, representa un ingreso superior al propio sueldo.

LA REFORMA ACTUAL TIENE UN CARÁCTER MAS AMPLIO Y EQUITATIVO

La mejora cuya aprobación se pide a las Cortes es más general y equitativa, puesto que la proporcionalidad de los aumentos está concebida en forma que beneficie fundamentalmente a las clases inferiores.

PORMENORES DE LA LEY

Los aumentos referentes al personal civil están referidos a los sueldos actuales, estableciéndose un fraccionamiento muy minucioso que comprende las diferencias de 1.000 en 1.000 pesetas. Para el personal militar, el nuevo sueldo se establece en consideración a las distintas categorías y, por razones de equidad, es más acentuada la curva de sargento y brigada hasta comandante y teniente coronel.

La razón estriba en que en el personal del Ejército, las categorías se han mantenido inalterables desde tiempos remotos. Pero en la Administración Civil, las antiguas clasificaciones contenidas en el Estatuto de 1918 han sido superadas en la mayoría de los casos, al propio tiempo que la mayor complejidad de los servicios han dado lugar a situaciones muy diversas de personal, que no admiten encaje en las primitivas denominaciones. La ley no pretende dar una solución definitiva. En el seno de la Comisión que ha informado el proyecto de ley se ha manifestado una tendencia para que el Gobierno proponga a las Cortes una ordenación que venga a sustituir a la antigua ley de Bases de 1918, y aunque por razones de técnica legislativa no se haya reflejado esta sugerencia en un artículo adicional al proyecto de ley, puedo decir que el Gobierno, no solamente la acepta, sino que hace tiempo viene estudiando el problema, que se traducirá en realidad en el más breve plazo posible.

LA REFORMA SE REFIERE SOLO A LOS SUELDOS

Aunque en el personal militar comprende mejoras del sueldo y de la gratificación de mando o destino — ambas incompatibles

entre sí —, la realidad es que el sueldo actual del personal militar comprende el sueldo propiamente dicho y una de las dos gratificaciones anteriores, cuyos dos sumandos integran el sueldo regulador a efectos pasivos.

En cambio, para el personal civil la reforma sólo alcanza al sueldo, circunstancia — ésta que se ha tenido en cuenta estableciendo un porcentaje más elevado. De cualquier forma, también se beneficiarán por el concepto de gratificaciones al calcularse éstas sobre el sueldo y no sobre el inmediatamente anterior, como establecía la ley de 1951.

CASOS ESPECIALES

En algunos Cuerpos especiales las retribuciones se componen de sueldo propiamente dicho y de otros emolumentos complementarios que pudieran llamarse "de arancel", que por su cuantía han dado lugar a situaciones diferenciales que no justifican la aplicación de la reforma. Por ello, el proyecto de ley prevé el reintegro de la diferencia de sueldos establecida por la mejora, ahorrando esfuerzo al Tesoro y rebajando la cuantía total que la reforma implica.

Otra excepción se refiere al personal que en los últimos años se ha beneficiado de reformas de plantillas y mejoras de haberes. Por ello, el proyecto actual no será de aplicación a los funcionarios públicos que hayan obtenido aumento por virtud de leyes votadas por las Cortes a partir de enero de 1954, salvo que no alcancen las cuantías actuales.

EL IMPACTO SOBRE EL GASTO PUBLICO

No basta que la ley persiga una finalidad concreta y una justicia evidente. Es preciso analizar su efecto sobre el gasto público, para evitar males mayores al que se trata de remediar.

El importe de las mejoras representará una cifra entre 3.000 y 3.500 millones de pesetas, es decir, algo aproximado a un 40 por 100 del presupuesto actual de gastos, cifra importante, pero no alarmante, si se atiende a la marcha de la recaudación, que hasta el día 30 de abril pasado acusa un superávit de los ingresos sobre los pagos de 2.000 millones de pesetas en cifras redondas, y si se tiene en cuenta que, en lo relativo a los ingresos, el primer cuatrimestre del año es siempre inferior a los demás, y que es en el segundo semestre cuando el ingreso público cobra su mayor importancia, el panorama es tranquilizador, puesto que, aun cuando la liquidación presupuestaria del ejercicio actual no alcanzará su nivelación, puede esperarse que el equilibrio se alcance en el curso de 1957.

LA MEJORA Y LA RENTA NACIONAL

Otra razón tranquilizadora es el crecimiento continuo que viene observándose en la renta nacional real, que cada vez se independiza más del componente agrícola. Gracias a los planes de industrialización y a la mayor iniciativa oficial y particular, la renta industrial pesa más en el conjunto de la producción nacional, dándose el caso de que la renta real haya aumentado aun en años en que la producción agrícola ha sido menor que en los años anteriores. Es de esperar, asimismo, que las acertadas orientaciones

del Departamento de Agricultura mejoren la situación en este sentido. Pero también este incremento de la renta real es un motivo impulsador de la reforma, ya que de poco serviría tal aumento si los productos quedasen almacenados por falta de poder adquisitivo del pueblo español. Esta mejor coyuntura, que se traduce en un incremento del ahorro nacional — patente en nuestro mercado de capitales —, es también motivo de estudio por el Gobierno, ya que la acumulación de ahorro en determinados sectores da lugar al estudio de una más adecuada imposición tributaria.

LAS CLASES PASIVAS

Aunque el proyecto presentado se refiere sólo a las clases activas, el Gobierno no olvida a los pasivos, y rápidamente, para que pueda ser examinado por las Cortes en un próximo pleno, será presentado otro proyecto de ley que mejore su situación actual.

Terminado el discurso del ministro de Hacienda, que fué aplaudido por los numerosos procuradores que se hallaban presentes en el salón, fué aprobado el proyecto de ley por unanimidad.

EL PRESUPUESTO EXTRAORDINARIO DE LA GUINEA ESPAÑOLA

A continuación hizo uso de la palabra el señor Prado Suárez, que defendió el dictamen de la Comisión de Presupuestos sobre el proyecto de ley aprobando el presupuesto extraordinario de la Guinea española. Manifestó que se había presentado una enmienda formulada, entre otros procuradores, por el señor Lamó de Espinosa, proponiéndose que en el artículo segundo del proyecto se hiciera referencia expresa a la ley de 15 de mayo de 1945 y a la orden de la Presidencia de 31 de julio de 1952 y que se hiciera también constar que las órdenes que dicho artículo segundo cita se ratifican en tanto no se opongan a lo dispuesto en la ley de Presupuestos.

DISCURSO DEL ALCALDE SOBRE EL PLAN DE TRANSPORTES DE MADRID

"Señores procuradores: Me ha sido confiado el honor de presentar a las Cortes Españolas el Plan de Transportes de Madrid que da lugar al proyecto de ley que hoy figura en el orden del día.

Este Plan y sus ampliaciones se refieren fundamentalmente a una red de ferrocarriles subterráneos y suburbanos, enlazados con la actual vía del Metropolitano, así como de todo el sistema de transportes urbanos de superficie por medio de tranvías, autobuses y trolebuses.

Dos grandes principios inspiran el proyecto de ley, los mismos que se han tenido en cuenta para ordenar el transporte urbano en los demás países.

En primer lugar se reconoce que el transporte es un problema nacional. También que es preciso para resolverlo imponer un criterio de unidad; por ello, en esta Ley que indudablemente robustece la autoridad del Municipio se le presta a éste una ayuda decisiva por el Estado.

Para servir al criterio de unidad, se unifica la múltiple y a veces contradictoria legislación que regía en materia de transportes y se crea una Comisión coordinadora, bajo la presidencia del alcalde, con amplias facultades para el planeamiento y desarrollo del Plan de Transportes de Madrid, y que permanentemente, en adelante, será el organismo rector y coordinador.

Sucintamente he de exponer los antecedentes que han dado lugar a la situación actual.

Los transportes de superficie de Madrid fueron creados en el siglo pasado por compañías inglesas y belgas. En 1920, el capital privado español adquirió la casi totalidad de las empresas y por algunos años se desarrollaron en condiciones económicas satisfactorias. Esta situación, como en otras ciudades, no podía durar mucho, dada la desproporción entre el aumento de los costes y el de las tarifas. En 1933 se llegó a la solución de una empresa mixta, hasta que en 1947 desapareció ésta para dar paso a la Empresa Municipal de Transportes, con capital absolutamente municipal. Es el mismo proceso que con ligeras variaciones presenciámos en todas partes.

Por una razón de orden social, se retrasa el reajuste de tarifas, y al no encontrar subvención para el precio político, el capital privado huye de los servicios públicos.

La Empresa Municipal de Transportes emprendió la etapa inicial sin el capital suficiente para los gastos de primer establecimiento. El Ayuntamiento se ha agotado económicamente en el esfuerzo evidentemente honroso, pero ineficaz, de montar los trans-

portes en una ciudad que ha crecido de un modo gigantesco y con unas tarifas progresivamente deficitarias. En estos últimos años, a pesar de todas las dificultades, se ha tratado de mejorar los servicios y hemos aumentado en un 50 por 100 la flota, pero sin poder llegar a una apetecible situación de normalidad.

Al lado de estos transportes de superficie propiamente urbanos existieron siempre un buen número de líneas particulares en la periferia de la ciudad para la comunicación con los pueblos limítrofes, que hoy, en su mayor parte, han sido anexionados a Madrid.

Por último, la Compañía del Metropolitano, que en 1919 inauguró su primera línea, en 1951 cerró el ciclo de sus construcciones con la línea de Sol-Legazpi. Explota un excelente servicio subterráneo en un total de 23 kilómetros. Esta entidad, verdaderamente excepcional por el servicio que presta, a pesar de su buena administración, parece que no podría construir nuevas líneas, ya que lo elevado del coste de construcción y de primer establecimiento harían francamente deficitarias a las tarifas posibles en la actualidad. Por ello el Ayuntamiento, hace nueve años, inició la construcción de la línea suburbana plaza de España a Carabanchel. El Estado ha reconocido que el esfuerzo era excesivo para el Municipio, y como precedente interesante a esta ley, debemos considerar el decreto por el que el Estado se hizo cargo de esa línea.

Para daros cuenta de la deficiente situación de los transportes de nuestra ciudad, veámos los medios con que contamos.

Diariamente circulan por la superficie de Madrid unos 480 vehículos, agrupados de la siguiente forma:

Tranvías 300
Autobuses 150
Trolebuses 30

Esta cifra no es fija, pues varía en más o en menos, según las necesidades de la calle y según la situación de nuestros parques, sin que suelan rebasar el mínimo de 475 vehículos ni el máximo de 500.

En las ciudades suficientemente servidas, el número de vehículos de transporte colectivo suele ser de 1 por cada 1.000 habitantes. En las mejores servidas llega a ser 1 por cada 600 habitantes; pues bien, teniendo en cuenta que cada vagón del Metropolitano equivale a tres tranvías normales, y esta Sociedad tiene 200 vagones, equivaldría a 600 vehículos, que, sumados a los 500 coches de la Empresa, dan una cifra de 1.100. Por tanto, Madrid, con su población de 1.800.000 habitantes, tiene hoy un déficit com-

(Pasa a la página 11.)

Discurso del alcalde de Madrid en el Pleno de las Cortes Españolas

(Viene de la página 10.)

parativo de 700 vehículos con relación a cualquiera de las demás ciudades de sus características. Esta situación, angustiosa para el Ayuntamiento, y que tampoco era soportable para el público madrileño, ni siquiera a cambio de tarifas excesivamente bajas, había de preocupar al Gobierno. En 1954, una primera Comisión interministerial, reunida con carácter oficioso en el Ayuntamiento, pero con la presencia de representantes de Gobernación, Obras Públicas y Hacienda, buscó soluciones para la Empresa Municipal de Transportes.

Por último, en diciembre de 1954 se formó una Comisión interministerial, presidida por el director general de Administración Local, el alcalde, el primer teniente de alcalde, el director general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, el comisario del Gran Madrid y representantes del Ministerio de Obras Públicas, Metropolitano, Ministerios de Industria, de Trabajo, de Hacienda; delegado provincial de Sindicatos y Empresa Municipal de Transportes. Esta Comisión interministerial estudió exhaustivamente todos los aspectos de la cuestión.

Fruto de estos trabajos ha sido un plan completo de transportes, que abarca tanto las líneas de la Empresa Municipal y del Metro como la construcción de nuevas líneas suburbanas y las normas de una nueva ordenación jurídica, que ha tomado cuerpo en este proyecto de ley que tengo el honor de defender. Esta ley, que parece tener un carácter ocasional y local, tiene extraordinaria importancia tanto en el orden jurídico como en el de la práctica.

En un razonable afán de unificar la legislación vigente, será la única norma que regule los transportes de Madrid. Veamos un poco la legislación vigente hasta la fecha:

1.º La ley general de Obras Públicas de 13 de abril de 1877 otorgaba competencia a los Ayuntamientos para concesión y aprovechamiento de las obras públicas que redundaran en pro común.

2.º La legislación general de Ferrocarriles, integrada fundamentalmente por la ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 y por la ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 26 de marzo de 1908, parte del principio de que las concesiones de los ferrocarriles son en todo caso de la competencia del Ministerio de Obras Públicas. Se le quita, pues, a los Ayuntamientos toda competencia en la materia.

3.º La legislación municipal, integrada fundamentalmente por el apartado e) del artículo 101 de la ley de Régimen Local, artículo 15 de la ley de Ordenación Urbana y artículo 68 del Reglamento de Obras, Servicios y Bienes, considera de la competencia del Ayuntamiento la concesión y aprovechamiento de los servicios de transportes.

4.º Los trolebuses se regulan por la ley de 5 de noviembre de 1940, Reglamento de 4 de diciembre de 1944.

5.º En cuanto a las comunicaciones con los Municipios limítrofes, se regían por la ley de 11 de diciembre de 1942, Reglamento para ordenación de los transportes mecánicos de 9 de diciembre de 1949, Reglamento de coordinación de transportes de 16 de diciembre de 1949.

Pues bien, el precepto actual unifica esta legislación, a veces contradictoria, en beneficio de la autonomía municipal, ya que por el artículo 7.º se vuelve al criterio de la ley de Obras Públicas de 1877, que es el mismo que mantiene la ley actual de Régimen Local. Y sin alterar el Estatuto que regula las concesiones del Metro, establece en el artículo 5.º que las nuevas líneas de ferrocarriles subterráneos y suburbanas construidas por el Estado y el Municipio revertirán al Ayuntamiento de Madrid.

Si en el orden jurídico el proyecto es trascendental, tendrá más importancia quizá en la práctica.

Se crea la posibilidad económica de construir nuevas líneas, y se coloca a la Empresa Municipal de Transportes en una situación de independencia económica que hará que deje de ser para siempre la pesadilla de la Hacienda madrileña.

Inspirado el proyecto en el dictamen de la Comisión Interministerial de Transportes, se establece fácilmente el principio de que los transportes habrán de ser rentables, cosa de extraordinaria importancia, pues no se conoce en la historia de la iniciativa ninguna empresa floreciente que de antemano haya decidido perder, y, sobre todo, se

crea un organismo permanente y vivo que, presidido por el alcalde, coordinará los servicios, evitando superposición de líneas en competencia ruinosas, con un sentido rector y urbanístico para prever las futuras directrices del crecimiento de la ciudad.

De pasada he tocado el problema de las tarifas. Quisiera, aunque sea abusar de la benevolencia de las Cortes, afirmar ante los señores procuradores que el principio, para mí indispensable, de unas tarifas rentables no excluye, sin embargo, este otro principio, reconocido por la práctica, por la ciencia económica y la política social: el principio del precio político para el transporte.

Sabemos que el nivel económico de nuestras clases modestas es todavía bajo. Sabemos que nuestro sistema tributario en cuanto a la Hacienda municipal, y posiblemente, en cuanto a la del Estado, no está suficientemente influido por un sentido social. Por ello, decir que las tarifas han de ser rentables no quiere decir que el usuario pagará íntegramente el precio del transporte. Para obtener el precio político, la tarifa va a ser subvencionada con los millones que el Ayuntamiento de Madrid consignará anualmente en sus presupuestos ordinarios para pagar íntegramente los intereses y amortización del empréstito también se pueden considerar como subvención las cantidades muy considerables que el Estado y el Ayuntamiento invertirán en la construcción de los nuevos ferrocarriles subterráneos y suburbanos.

La novedad del sistema actual consiste en que la Hacienda municipal conocerá "a priori" lo que cuestan los transportes. Desaparecerá la obsesante situación de un déficit creciente, y las tarifas deberán ser en adelante suficientes y flexibles.

Al proyecto de ley se formularon diferentes enmiendas: la de don Luis Sanz de Ibarra, que proponía sustituir el empréstito municipal por una emisión de una deuda amortizable al 4 por 100 del Estado. Fue rechazada por la ponencia por entender que ello significaba, de un lado, gravar los presupuestos del Estado y aumentar los gastos públicos por encima de lo que el proyecto autoriza y, de otro, cambiar totalmente la estructura de la Ley, circunstancias que por precepto reglamentario impedirían una modificación en la tramitación del mismo. Otras enmiendas de los señores Marco Cecilia y Nieto Antón trataban de exceptuar del ámbito de la ley la concesión de determinadas líneas particulares, acogidas anteriormente a la ley reguladora de transportes por carretera de 1942 y a los Reglamentos de servicios de coordinación de 1949. Hubieron de ser rechazados también, porque se estimó que estaban en pugna con el espíritu de esta Ley que trata de reforzar la soberanía municipal. Acertadamente dijo en la comisión el procurador señor García Hernández, director general de Administración Local, que esta Ley quiere dar la máxima autoridad al Ayuntamiento para exigirle la máxima responsabilidad en la resolución del problema de los transportes.

Este afán implica ese criterio de unidad que proclamaba en mis primeras palabras como inspirador de este proyecto de ley.

Por otra parte estimamos en la ponencia totalmente infundado el temor que parece que había inspirado a dicha enmienda de que los legítimos intereses de los industriales transportistas pudieran ser lesionados por la competencia de la Empresa Municipal de Transportes o por arbitrariedades del Ayuntamiento.

Este ha demostrado plenamente, en el curso de los años y en el trato con las empresas privadas, su falta de aptitud y su respeto por los intereses ajenos; pero además, para honra de nuestro régimen, sabemos que el interés privado está constantemente salvaguardado por el celo e imparcialidad de los Tribunales de Justicia, que inexorablemente impiden el menor error o arbitrariedad de la administración municipal.

Fueron admitidas, en cambio, las enmiendas coincidentes de los señores Nieto Antón, Escudero y Valero Bermejo, que proponían una ampliación de la Comisión Coordinadora de Transportes. Por ello tendrán representantes en este organismo el Instituto Nacional de la Vivienda y la Organización Sindical.

Permitidme, señores procuradores, que desde esta tribuna, como alcalde de la capital, dé las gracias al Gobierno y a las Cortes por la benevolencia con que acogieron este proyecto, de trascendental importancia para la vida de Madrid.

Sólo quiero rogar al señor ministro de Hacienda que, si se aprueba, haga posible su realización, pues evidentemente ha de necesitar su alto patronazgo un empréstito de mil cuatrocientos millones y, sin este empréstito, será letra muerta todo cuanto aquí legislamos.

Invoco el nombre de Madrid, que es y quiere ser la capital cordial, hospitalaria y próspera de todos los españoles, para pedir a las Cortes que se apruebe este proyecto de ley.

Terminado el discurso del alcalde de Madrid, conde de Mayalde, que fué muy aplaudido, se procedió a la votación del proyecto de ley, que fué aprobado por unanimidad. Seguidamente se dió lectura, y fueron aprobados, los decretos-leyes que figuraban en el orden del día, y de los que ya dimos cuenta en nuestro número de ayer.

A continuación, el marqués de la Valdavia, que ocupaba la presidencia, levantó la sesión.

Llegan a Madrid el primer ministro marroquí, Si Bekkai y el ministro de Asuntos Exteriores, señor Balafrej

AMBOS EXPRESARON SU CONFIANZA EN LAS PROXIMAS NEGOCIACIONES

A las diez menos cuarto de esta mañana, y en el sudexpres de Irún, llegaron Si Bekkai, primer ministro marroquí, acompañado del ministro de Asuntos Exteriores de la misma nacionalidad, señor Balafrej.

Al descender del tren fué saludado en el andén de la estación por el marqués de Santa Cruz, subsecretario de Asuntos Exteriores, y por el señor Trevesedo, secretario de Protocolo.

El primer ministro marroquí, hablando en francés, manifestó que sentía no poder expresarse en la bella lengua de Cervantes, que no había tenido tiempo de aprender.

"Estoy encantado—manifestó—de venir otra vez a Madrid después de un mes, ya que estuve anteriormente aquí con el Sultán. Tanto Su Majestad Imperial el Sultán como yo y todos los marroquíes, nos llevamos el mejor recuerdo de España. Su Majestad Imperial me encarga volver a Madrid para presentar al Generalísimo Franco y al Gobierno español, y especialmente al ministro de Asuntos Exteriores, señor Balafrej, al nuevo ministro de Asuntos Exteriores marroquí, señor Balafrej.

No podemos quedarnos mucho tiempo, pues tenemos que regresar a Casablanca para asistir a las fiestas del Aid Srir. Pero espero volver de nuevo a esta capital para continuar las negociaciones con el Gobierno español para la transferencia de poderes de la que fué zona jafiliana.

Después habló el nuevo ministro de Asuntos Exteriores, señor Balafrej, quien dijo: "Hemos venido en visita de cortesía para saludar al Gobierno español, y especialmente al ministro de Asuntos Exteriores. Su Majestad Imperial el Sultán ha creado el Ministerio del que soy titular y considero un deber venir a saludar al Gobierno español, con quien el 21 de mayo empezarán las negociaciones en régimen de cooperación y amistad con España."

Dijo que tenía la confianza de que estas negociaciones no serían largas ni dificultosas y que estimaba como gesto amistoso las declaraciones del Gobierno español respecto a Tánger.

"Espero que pronto España esté representada en Rabat con un embajador." Terminó diciendo que permanecerá en Madrid hasta el viernes, marchando directamente a Casablanca, ya que no se pueden detener en Tetuán, como habían pensado. Un periodista preguntó al ministro Balafrej algo sobre la visita hecha a Francia. Contestó diciendo que había sido una visita de cortesía.

AUDIENCIAS DEL JEFE DEL ESTADO

El Caudillo ha recibido esta mañana en audiencia militar a los siguientes señores:

Don Francisco Fernández Longoria González, teniente general, jefe del Estado Mayor del Aire; don José Vierna Trapaga, general de división, gobernador militar de Valladolid; don Emilio Alaman Ortega, general de división, en comisión director de la Academia General Militar; don Ignacio Goma Orduña, general de brigada de Artillería, jefe de Artillería del Cuerpo de Ejército III; don Ramón Iribarren Jiménez, general de brigada de Infantería a las órdenes del señor ministro; don Julio César del Castillo y Escarza, contraalmirante, comandante general del Arsenal de Cartagena; don Agustín Tejedor Sanz, general de brigada de Ingenieros, jefe de Ingenieros de la séptima región militar; don Javier Lavina Beranger, general de brigada de Aviación, presidente de la Junta Central de Adquisiciones del Ministerio del Aire; don Alfredo Gutiérrez López, general de brigada de Aviación, segundo jefe de la Región Aérea de Levante; don Manuel Sanjuán Moliner, inspector médico de segunda clase, jefe de Sanidad del Cuerpo de Ejército I; don Carlos Veyra de Abreu y Motta, interventor de Ejército, jefe de Intervención de la Segunda Región Militar; don Manuel Jiménez-Alfaro y Alaminos, coronel del Cuerpo de Ingenieros de Armamento y Construcción, supernumerario, y don Antonio Blanco García, capitán de navío, agregado naval a la Embajada de España en Washington.

En audiencia civil fueron recibidos también:

Dña María del Pilar Aspey, viuda del teniente coronel don Fernando González Valero; Comisión de autoridades de Salamanca, acompañada por los ministros de la Gobernación y de Educación Nacional; Comisión de la Federación Nacional de Hermandades Ferroviarias Católicas de la Sagrada Familia, presidida por el director general de la Renfe; doctor don Sixto Obrador Alcalde; don Bartolomé Trias y Comas; don José Gascón y Marín, delegado en el Congreso de Ciencias Administrativas, y don Segismundo Royo Villanova, rector de la Universidad de Madrid; Mr. James Menotto, ministro plenipotenciario; don Luis A. Bolin, consejero de Información y Prensa de la Embajada de España en Washington; don Antonio Tena Artigas, secretario general técnico del Ministerio de Educación Nacional; don Joaquín Reguera Sevilla, delegado nacional de Justicia y Derecho; don Antonio de Miguel y Martín, director del Servicio de Estudios del Instituto Español de Moneda Extranjera; don José Ramón Morra Figueroa, y don Guillermo Barbares Martí, letrado asesor del Banco Exterior de España.

Entrega de diplomas a los fundadores de la Mutualidad de la Construcción

En la sede central de la Mutualidad Laboral de la Construcción tuvo lugar en la mañana de ayer el acto de entrega de diplomas que el ministro de Trabajo concedió a los vocales consultivos de los primeros órganos de gobierno de las instituciones de previsión laboral diplomadas en los que se reconoce y

enaltece la labor fundadora de los trabajadores empresarios que formaron la base de la actual realidad espléndida del mutualismo laboral.

Presidió el acto el subdirector general del Servicio de Mutualidades Laborales, don Luis Nozal López.

Información de EXTRANJERO

El Gobierno de Grecia recurre a Estados Unidos para que impida la ejecución de un chipriota griego

ATENAS, 9. — El Gobierno griego ha solicitado la intervención de los Estados Unidos para que se suspenda la señalada ejecución de un chipriota griego.

En su intervención diplomática, el Gobierno griego se ha referido solamente al caso de Michael Karaolis, que con Andreas Demetrius se encuentra condenado a la última pena por las autoridades inglesas de Chipre.

El ministro griego de Asuntos Exteriores ha pedido al embajador norteamericano en Atenas, Cavendish Cannon, que traslade a Washington la preocupación del Gobierno griego.

Asimismo el Ministerio griego ha protestado ante el embajador británico, sir Charles Peak. (Efe.)

UNA RESOLUCION CONTRA LAS SENTENCIAS LONDRES, 9.—El partido laborista aprobó anoche una reso-

lución en la que se protesta por la confirmación de la pena de muerte impuesta a dos chipriotas griegos.

En la propuesta se pide al ministro de Colonias que haga saber al gobernador militar de Chipre, Sir John Harding, "los energéticos sentimientos de mucha gente de este país contra esas ejecuciones".

Harding ha rechazado las apelaciones para conmutar las sentencias de muerte recaídas sobre los jóvenes Michael Karaolis y Andreas Demetrius, ambos de veintidós años. (Efe.)

REACCION POPULAR CONTRA LA POSICION DE HARDING NICOSIA, 9. — Al extenderse por la cárcel central de Nicosia la noticia de que el gobernador sir John Harding había confirmado las sentencias de muerte de Michael Karaolis y Andreas Demetrius, todos los presos comenzaron a entonar himnos, en los que se pide la unión de Chipre con Grecia. Se informa que la ejecución se llevará a cabo el próximo jueves.

Todos los detenidos declararán una huelga del hambre de cuarenta y ocho horas y llevarán brazaletes negros durante cuarenta días. Asimismo el día de la ejecución todos los detenidos observarán diez minutos de silencio. (Efe.)

EMPEORAN LAS RELACIONES GRECOBRITANICAS ATENAS, 9. — El ministro de Asuntos Exteriores de Grecia, Theodoris, ha declarado que la ejecución de los dos jóvenes chipriotas "dificultará aún más las relaciones anglogriegas".

Por su parte, el primer ministro, Karamanlis, ha expresado la esperanza de que Gran Bretaña, en el último momento, anulará las órdenes de ejecución, al considerar los efectos políticos y psicológicos entre las dos naciones. (Efe.)

MENSAJE DE PARLAMENTARIOS BRITANICOS LONDRES, 9.—Un grupo de 30 miembros del Parlamento británico ha enviado un mensaje al gobernador de Chipre, sir John Harding, en petición de que suspenda la ejecución de los dos jó-

venes chipriotas condenados a muerte, "para evitar una mayor acribia y alentar la paz". (Efe.)

ESPAÑA será pronto el único aliado serio de los EE. UU. en Europa

EDITORIAL DEL "POLISH DAILY", EDITADO EN NORTEAMERICA

DETROIT, 9. — El más importante periódico polaco de los Estados Unidos, "Polish Daily News", dice que España es el "país que puede en breve ser el único aliado serio de los norteamericanos en el continente europeo, y que aún antes será la única fuerza real que tenga algo que decir en Africa del Norte, entre los árabes, cuando Francia, como consecuencia de su loca política, pierda los restos de su influencia y se encuentre, además, en las redes soviéticas".

"Ya hemos dicho—señala—que la decisión del Generalísimo Franco de reconocimiento de la independencia de Marruecos y libre renuncia al Protectorado español aumenta la influencia de España sobre el territorio marroquí. Franco ha demostrado en los años de su Gobierno no sólo una gran habilidad para resolver las situaciones complicadas, sino también una gran capacidad para prever las cosas. Basta ver dónde se encontraba en el año 1945 y dónde ha llegado ahora. A pesar de las difíciles condiciones internacionales políticas y económicas, boicoteado y combatido por el frente comunista y por su aliado en este asunto, el liberalismo."

Recordando la reciente visita del ministro de Asuntos Exteriores a los Estados Unidos, continúa el periódico: "Puede parecer una paradoja, pero no hay exageración en decir que España no necesita hoy a los Estados Unidos, sino que los Estados Unidos son los que buscan su amistad, pues España puede vivir como hasta ahora, sin ayuda norteamericana,

y, al contrario, la política norteamericana, como consecuencia de los grandes errores de Europa, se encuentra ahora en una situación en que su único aliado seguro en el Continente europeo puede ser España. Paralelamente, España puede en un futuro próximo desempeñar un importante papel de intermediario entre los árabes y los Estados Unidos." (Efe.)

TITO y MOLLET, de acuerdo sobre el desarme

PARIS, 9. — Tito y Guy Mollet han llegado, "en principio", a un acuerdo sobre las cuestiones de desarme mundial y de ayuda a los países poco desarrollados.

Los dirigentes yugoslavos se reunieron con Mollet durante más de dos horas en el segundo día de su visita oficial a Francia.

Durante la reunión se discutió la cuestión del envío de armas por Francia a Yugoslavia, país que desea adquirir los modernos cazas "Mistère" de reacción.

Las conversaciones continuarán el próximo viernes. (Efe.)

El número del teléfono de PUEBLO: 25-61-32

ESPECTACULOS

Los estrenos

POMPEYA Y PALACE

"MIEDO"

Antonio Villar nos ofrece en el papel de Carlos, protagonista de "Miedo", una de sus más geniales interpretaciones. No creemos exagerar si decimos que nos ha parecido su mejor realización de cuantas le hemos visto hasta ahora, y este será el mejor elogio que le hagamos, porque Antonio Villar es actualmente uno de los primerísimos actores con que cuenta el cine europeo. A Antonio Villar le hemos visto creaciones magníficas; su presencia ha salvado no pocas películas y en "Miedo" le vemos superarse su brillantísima carrera.

Los realizadores de "Miedo" han pretendido una obra ambiciosa y en buena parte lo consiguieron. Aunque la acción se sitúa en un lugar español donde se construye un pantano, el tema es universal y en él se trata de exponernos las consecuencias del uso de estupefacientes sobre la vida de un hombre digno, arrastrado por el vicio al deshonor e incluso al crimen. La técnica empleada nos parece adecuada a la narración; el estilo cinematográfico más moderno, con ágiles movimientos de cámara, brevedad en la exposición y primeros planos muy expresivos, influye psicológicamente sobre el espectador, que se siente así más inmerso en el drama.

Ha dirigido esta película el argentino León Klimovsky con su peculiar maestría. La fotografía, de Godofredo Pacheco, excelente. Mención especial merece la música de fondo de "Miedo", compuesta por Isidro B. Maliztegui, música impresionista que en los momentos culminantes subraya la acción dramática con extraordinaria fuerza.

Además de Antonio Villar destacan en la interpretación Silvia Morgan, Lida Barova, Rold Wanka y Gerard Tichy.

GARCIA DE LA PUERTA

ACTUALIDADES

Y

BEATRIZ

«EL ASESINO ANDA SUELTO»

Los aficionados a las películas policíacas encontrarán un buen episodio en "El asesino anda suelto", una buena película americana, ni más ni menos que otras del mismo género, realizada con la pericia que en Hollywood derrochan y con ingredientes suficientes para una producción discreta, que el público siempre ve con agrado.

El director Budd Boetticher no ha tenido demasiadas complicaciones. En su labor destaca, sobre todo, la normalidad. Casi no juega con la sorpresa. Va narrando sencillamente el episodio, como podría ocurrir normalmente, y consigue mantener la atención y el interés del espectador.

Los protagonistas son Joseph Cotten, Rhonda Fleming y Wendell Corey, a los que no es necesario elogiar, porque la brillantez de su trabajo está en la normalidad de sus intervenciones.

GARCIA DE LA PUERTA

Una película sobre el Cid

HOLLYWOOD, 8.—Un portavoz de los estudios cinematográficos R. K. O. Pictures ha anunciado que en 1957 filmará una película sobre la vida de Rodrigo Díaz de Vivar, el Cid Campeador, con el título de "El caballero sin par". Dicha película será rodada en España, con la cooperación de las autoridades españolas.

Escribirá el guión cinematográfico Frederick M. Frank.

PALACIO DE LA PRENSA

Y ROXY-B

"Tormenta sobre el Tibet"

Para filmar los exteriores de esta película, los equipos se trasladaron a las montañas del Himalaya, en la región de Karakoram, acompañando a una expedición científica. En estos parajes, Andrew Marton y sus camareras obtuvieron escenas verdaderamente impresionantes, que son, a nuestro juicio, lo mejor del film. Toda la majestuosidad de aquellas cimas, la actividad arrolladora de la Naturaleza, están fielmente captadas en la película, en un alarde de técnica. Los tipos, ritos religiosos y costumbres tibetanas están también muy bien recogidos.

La línea argumental, de Iván Tors y Sam Meyer, encierra interés, y la mano de Marton la ha conducido de manera que ese interés se mantiene a lo largo de toda la narración. La escena que da nombre a la película, el alud de nieve, está conseguida con una fidelidad asombrosa, y da en toda su medida la sensación trágica que se había propuesto el realizador.

La interpretación, a cargo de Rex Reason, Diana Douglas y Myron Heale, como primeras figuras del numeroso reparto, es plenamente acertada, y lo mismo ellos que cuantos intervienen en el film, contribuyen eficazmente al éxito de "Tormenta sobre el Tibet", espléndido documental con una anécdota dramática interesante.

GARCIA DE LA PUERTA

El actor más joven del mundo está en Madrid

Pero esta vez no ha llegado por vía aérea, con aterrizaje en Barajas y estrépito de propaganda, ni rodeado por todas partes de periodistas, fotógrafos y admiradores, sino silenciosa y sencillamente, porque esta vez el actor es madrileño y apenas si cuenta unos días de vida fisiológica.

Se trata del bebé Félix Pérez, que, justamente a los seis días de haber venido a este pícaro mundo, fué seleccionado para "interpretar" su importante papel en la película "Manolo, guardia urbano", que, dirigida por R. J. Salvia e interpretada, en el papel de protagonista por Manolo Morán, se rueda en los momentos actuales en los estudios cinematográficos de la CEA.

A Félix Pérez le verán llorar, manotear y todas esas cosas que hacen los bebés, en "Manolo, guardia urbano", pero tan a la perfección que el chaval se ha ganado ya la simpatía y el cariño de cuantos intervienen en el rodaje de la película que comentamos, como luego se ganará la simpatía y el cariño de cuantos espectadores presencien la proyección de "Manolo, guardia urbano". Félix es el actor más joven del mundo, pero por lo que ha hecho ante la cámara, también podríamos decir que es el más perfecto, porque la verdad es que Félix realiza en esta primera salida a la pantalla, que casi coincide con su venida al mundo, con toda la gracia de su inocente y menuda presencia.

Todos los lunes:

SUPLEMENTO DEPORTIVO

Película de acción



Jorge Mistral, el mejor galán de habla española, es el protagonista del extraordinario film "La legión del silencio", que Dipenfa ha presentado en la pantalla del lujoso cine Avenida, mereciendo el aplauso del público y el elogio unánime de la crítica.

"OKLAHOMA"

Daniel T. O'Shea, presidente de la R. K. O., ha comunicado que la producción de Rodgers y Hammerstein, "Oklahoma", que tanta resonancia está teniendo ya antes de su estreno, será presentada en todo el mundo por R. K. O. Radio y para ser proyectada por los sistemas Todd-AO o CinemaScope, y posteriormente, en film de proyección normal.

Mr. O'Shea y George P. Skouras, presidente de la Mga Theatre Corp., anunciaron conjuntamente el convenio de la distribución de este technicolor, comunicando además que los Estados Unidos y Canadá quedan excluidos de la distribución por la R. K. O.

"Nuestra intención, al presentarla por los tres procedimientos Todd-AO, CinemaScope y normal, es hacerla llegar a todos los rincones del mundo para que todos puedan disfrutar de esta sobresaliente producción musical", agregó Mr. O'Shea.

Homenaje a Isbert

Mañana, jueves, tendrá lugar el banquete-homenaje que la Peña Taurina Albacete dedica a su presidente de honor el conocido actor don José Isbert Alvarruiz, a quien, con fecha 23 del pasado mes de marzo, le fué concedida por el excelentísimo señor ministro de Trabajo la Medalla del Mérito al Trabajo, que fué solicitada por la Peña Taurina Albacete, secundada por la Federación de Agrupaciones Taurinas.

En este acto se hará la imposición de la Medalla del Mérito al Trabajo al popular actor, que tantos años lleva prestiggiando la escena y la pantalla españolas.

El homenaje tendrá lugar en el restaurante El Bosque, a las dos de la tarde, y las tarjetas para asistir al mismo pueden adquirirse en Chicote, Gaviria, Café Gijón, La Teatral y en los locales de la Peña Taurina Albacete.

Dada la personalidad del homenajeado y las grandes simpatías con que cuenta en todos los medios sociales, el acto será un éxito de concurrencia.

CARTELERIA DE MADRID

GACETILLAS

"LOS INTERESES CREADOS"
La obra cumbre de Benavente, con un reparto excepcional y una nueva realización teatral. Teatro Español.

TEATROS

Funciones para mañana

ALCAZAR. — (Revistas Casal-Andrés.) 7, 15 y 11: Punto y coma. (Divertidísima.)
CALDERON. — (39-13-33.) 7 y 11: Grandioso éxito de El Príncipe Gitano y Dolores Vargas con su espectáculo Copla y Suspiro (de Quintero, León y maestro Quiroga). Jueves, despedida de la Cía.
PRICE. — (21-63-19.) 7-11: Circuitos Carcellé presenta su nuevo y gigantesco programa Altas Variedades con Antónita Andalucía, Enrique Montoya, Yamani, Lily Grisby, 8 Apolo Folies, Hermanos Salao, Eddy, Carmen y Roberto, 4 Maravillas, etc., en Olé, con el genial y queridísimo Emilio el Moro. 100 maravillosos artistas en un sensacional espectáculo píetórico de novedades. Localidades desde 4 pesetas.
COMEDIA. — (Cía. Ismael Merlo.) 7 y 11: Por cualquier Puerta del Sol, de Carlos Llopiés. (Extraordinario éxito.)
COMICO. — (Cía. de revistas Manuel Paso.) 7 y 11: ¡Anda con ella!

ESPAÑOL. — (Compañía titular. Director: José Tamayo.) 7 tarde y 11 noche: Los intereses creados. La obra cumbre de Jacinto Benavente. Principales intérpretes: Manuel Dicenta, María Dolores Pradera, Andrés Mejuto, Milagros Leal, Alfonso Muñoz, José Sancho Sterling, Tarsila Criado y Angélica Caballero.

FUENCARRAL. — 7-11 (Cía. folklórica Farina): El canto ya tiene rey. Jueves, despedida de la Cía.

INFANTA ISABEL. — 7 y 11: Arturo Serrano presenta la Cía. argentina de comedia Gadé-Serrador-Thorry en la voz de la tórtola. (Autor: Van Drutten. Traductor: Cecilio de Valcárcel.) Una interpretación maravillosa para un éxito mundial.

LARA. — 7-11: 315 y 316 representaciones de La herida luminosa (de Sagarra, versión castellana de Pemán), por Rivelles y toda la Cía. titular.

LATINA. — (Revista.) 7-11: Sofía y Loren... (Marí Begoña, Antonio Garis, Roberto Camardiel, Pilarín Broch, Los Chimberos).

MADRID. — (21-66-94.) 7-11: José M. Lasso presenta su compañía con la fantasía musical, de gran espectáculo, Música y mujeres. Carmen de Lirio, Antonio Amaya, Alady, Los Xey. 40 modelos, bailarinas alemanas y españolas.

MARAVILLAS. — 7-11: ¡La sensación de Madrid! Celia Gámez en El águila de fuego (de Rígel, Ramos de Castro, música Francis López).

MARIA GUERRERO. — (31-76-94.) 7 y 11 noche: Pleito de familia, de Diego Fabbrí, versión de Félix Ros. Dirección: Claudio de la Torre.

MARTIN. — 7 y 11: Exito sensacional del mundialmente famoso Fu-Manchú con la fantasía mágica Hechizos de Fu-Manchú. ¡Espectáculo maravilloso de colorido y fastuosidad! Autorizado para menores. Despáchense localidades sin aumento.

REINA VICTORIA. — (Lili Murati.) 7-11: Separada del marido. Divertidísima.

CINES

SESION NUMERADA

Actualidades. — El asesino anda suelto.
Amaya. — Con sus mismas armas.
Avenida. — La legión del silencio.



es la sonrisa del cine europeo

BARCELO.

4,30-7-11: El rey loco (technicolor). Autorizada. Benliure.—Sucedió así. Bulevar.—Con sus mismas armas. CALLAO.—4,15-7-11: La mujer más guapa del mundo (Gina Lollobrigida, Vittorio Gassman). Eastmancolor. 6.ª semana.
CAPITOL.—4,30-7-11: ¡Aquí hay petróleo! (José Luis Ozores, Manolo Morán). Tolerada. Carlos III.—Una doncella en apuros.

COLISEUM. — 4,30-7 y 11: Tarde de toros, de Ladislao Vajda. Un alarde en technicolor. Tolerada. 12.ª semana.

GRAN VIA. — 4,30-7-11: África bajo el mar (Sofía Loren). Ferranicolor.

LOPE DE VEGA. — (47-20-11.) 4,30-7-11: Pan, amor y... (Sofía Loren, Vittorio di Sica; technicolor; CinemaScope; 6.ª semana). Luchana.—Sucedió así.

MUÑOZ SECA. — (Totalmente reformado y ampliado.) Continua, de 11 a 4. Numerada, 4,30-7-11: El rey del Oeste (Bob Hope, Lucille Ball). Technicolor. Tolerada.

PALACIO DE LA MUSICA. — 4,30-7-11: Los últimos cinco minutos (Linda Darnell-Vittorio di Sica). Mayores.

Palacio de la Prensa.—Tormenta sobre el Tibet.

PAZ. — 4,15-7-11: El hombre de Kentucky (Burt Lancaster). Technicolor. CinemaScope. Tolerada.

Princesa.—Las señoritas del 09.
PROGRESO. — 4,30-7-11: Ensayo dramático (Edward G. Robinson, Marcia Henderson).

REAL CINEMA. — 4,30-7-11: El caso O'Hara (Spencer Tracy). Colossal Interpretación.

REX. — (Tel. 47-12-37.) Continua, de 11 a 4. De 4,30 a 6,30, sin numerar. Numerada, 7 y 11: El rey del Oeste (Bob Hope-Lucille Ball). Tolerada.

RIALTO. — 4,30-7-11: Niebla en el alma (Marilyn Monroe, Richard Widmark).

Roxy A.—Una doncella en apuros. Roxy B.—Tormenta sobre el Tibet.

SAN CARLOS. — 3,30-6,30-10: Oliver Twist y Momentos de peligro (Marlene Dietrich, James Stewart). Tolerada.

SAN MIGUEL. — 4,15-7-11: El rey loco (O. W. Fischer, Ruth Leuwerik). Technicolor. Tolerada.

TIVOLI. — 4,30-7-11: Momentos de peligro (Marlene Dietrich, James Stewart). Tolerada.

UNIVERSAL CINEMA. — 4,15-7-11: El rey loco (O. W. Fischer, Ruth Leuwerik). Technicolor. Tolerada.

SESION CONTINUA

ALBA. — (27-07-85, Reformado. Selecto.) Continua 10 mañana: El rey de los bosques. Reto a la muerte.

Albarán.—Tierras lejanas y El Piyayo.
Albéniz.—El hombre de Kentucky.

Alcalá.—El pirata de los siete mares y Noche salvaje.
Aleántara.—El desierto viviente y Veinte mil leguas de viaje submarino.

Alexandra.—El hombre de Kentucky.
Alhambra.—El amor nació en París y Coronación de hielo.

América.—Contraespionaje y Era el comandante Callicut.
Apolo.—Robin Hood y La portera de la fábrica.

Arágon.—Inocentes en París y Lanza rota.
Argel.—Fatalidad y Mademoiselle de París.

ARGUELLES. — Continua 5: El rey loco. Technicolor. Autorizada.
Arizona.—El hidalgo y Ladrón de guante blanco.

Astoria.—Travesía del desierto y La guerra privada del mayor Benson.
Atur.—El niño perdido y La senda de los elefantes.

Avemaria.—Una noche en Casablanca y El hijo de Robin de los Bosques.
Avenida (Vallecas).—Caravana de mujeres y Agente especial.

Ayala.—La Hermana Alegría y La ventana indiscreta.
Beatriz.—El asesino anda suelto.
Becerra.—Momentos de peligro.

Bellas Artes.—Las señoritas del 09.
Bellas Vistas.—Teatro Apolo y Mogambo.

Belión.—Papá necesita esposa y Duelo en el fondo del mar.
Benavente.—¡Bill, qué grande eres! y Flecha rota.

Bilbao.—Las señoritas del 09.
Bulevar.—Con sus mismas armas. California.—Chantaje criminal y De aquí a la eternidad.

Caretas.—Hedda Gabler y Mi hijo John.
Castilla.—Línea secreta y Atila, rey de los hunos.

Cervantes.—El salario del miedo y La mujer soñada.
Covadonga.—Destino Budapest y Suspiros de Triana.

Cristal.—Sublime decisión y Recluta con niño.
Chamartín.—El rey de la carretera y El motín del "Catae".
Chamberí.—Caballero a la medida y La portera de la fábrica.

Chueca.—Orden: caza sin cuartel y Simba.
De la Rosa.—Pasión prohibida y La amada de Júpiter.

truo y La guerra privada del mayor Benson.

Europa.—Peligros de juventud y Mademoiselle de París.

Excelsior.—La verbena de la Paloma y La señora Chesney.
Félice II.—La ley del silencio y La amada de Júpiter.

Figaro.—Fuego verde y Los rubicundos de Lomanach.
Flor.—Lo que se ocultó al mundo y Niágara.

Florida.—Noches andaluzas y Lili.
Frutos.—Papá necesita esposa y La portera de la fábrica.

Gatillo.—Pan, amor y... celos y Mademoiselle de París.
GONG.—Continua 5: Ensayo dramático (Edward G. Robinson), Mayores.

Goya (Vallecas).—Peter Pan y El temible burión.
Granada.—Confesión y La nave de los condenados.

Iberia.—El hidalgo de los mares y El Piyayo.
Ibiza.—Fuego verde y ¡Felices Pascuas!
Ideal.—Sucedió así.

Imperial.—La chica del barrio y Simba.
Imperio.—Nosotras las mujeres y Un gramo de locura.

Infantas.—Momentos de peligro.
Iris.—La ventana y El talismán.
Lavapiés.—La nave de los condenados y Recluta con niño.

Lopanto.—Rumbo a Java y El Piyayo.
Lido.—El bello durmiente y Las señoritas del 09.

López de Hoyos.—El conde de Montecristo.
Lusarreta.—El pequeño fugitivo y Cuna de héroes.

María Cristina.—El enemigo público número 1 y Fort Venganza.
Metropolitano.—Fort Venganza y Momentos de peligro.

Montecarlo.—La zapatilla de cristal y Fuego verde.
Montera.—La guerra privada del mayor Benson.

MONUMENTAL CINEMA. — Continua 5: Caballero a la medida (Cantinflas) y El hombre de Laramie (James Stewart). CinemaScope. Toleradas.

Mundial.—Beau Brummell y Cita con la muerte.
Narváez.—La huida y La guerra privada del mayor Benson.

Odeón.—El bello durmiente y Las señoritas del 09.
Olimpia.—Escándalo en Rudolf y Abulia el Grande.

Oran.—Confesión y El talismán.
Palace Cinema.—Miedo.
Palacio del Cine.—El hombre de Kentucky.

PANORAMA. — 10 mañana: Momentos de peligro (Marlene Dietrich, James Stewart). Tolerada.
Pavón.—Trágica obsesión y Momentos de peligro.

PELAYO. — (Fdez. de los Ríos, 79, 23-86-18, Reformado.) Continua 4: Decisión a medianoche. Recluta con niño.

Peñalver.—Momentos de peligro.
Pizarro.—Cerca del cielo y El salvaje.

Piyel.—La picara molinera y Esos de Peñajamo.
Postas.—Marty y La portera de la fábrica.

Praga.—Un hombre acusa y La hija de Mata-Hari.
Príncipe Alfonso.—Era el comandante Callicut y Recluta con niño.

Príncipe Pio.—Fort Venganza y Momentos de peligro.
Quevedo.—Recluta con niño y Era el comandante Callicut.

Roma.—Botón de ancla y La espada de Montecristo.
SAINZ DE BARANDA.—(Alcalá de Sainz de Baranda, 26. Teléfono 36-01-26.) Continua 4: Complementos. El hombre de Kentucky.

Salamanca.—Ensayo dramático.
San Cayetano.—Lo que nunca muere y El talismán.

SAN DIEGO. — (Pte. Vallecas.) 11: La primera sirena. 60 segundos de vida (technicolores; aptas menores).

San Francisco.—Cómo casarse con un millonario y El desterrado de las Islas.
Savay.—Grandes maniobras y Sin conciliencia.

Sevilla.—Señora ama y Siete novias para siete hermanos.
SOL.—10 mañana: Americanos en Montecarlo. Inferno blanco (John Wayne).

Tetuán.—Los apuros de un pequeño tren y El jardín del diablo.
Toledo.—La portera de la fábrica y El Danubio rojo.

Urquijo.—Pan, amor y... celos y Mademoiselle de París.
Usara.—La mansión de Sangareo y Congreso en Sevilla.

Vallehermoso.—La mujer y el monstruo y La guerra privada del mayor Benson.
Velázquez.—¡Abajo el telón! y Sólo el cielo lo sabe.

Ventas.—Beau Brummell y Venus era mujer.
Vergara.—Las señoritas del 09.

Victoria.—La huida y La guerra privada del mayor Benson.
Cinema X.—Espadas cruzadas y Martes negro.

SALAS DE FIESTAS

FONTORIA. — Tarde y noche, las mejores atracciones y orquestas.
J'HAY.—Grandioso éxito de la gran cantante Irma Vila y el famoso Antonio Machín con su orquesta de cha-cha-cha.

MOULIN ROUGE. — (Molino Rojo). Tribulete, 16. Mañana, reapertura. La sala más típica y castiza de Madrid. Noche, 30 pesetas.
TEYMA.—Ana Nevada y otras grandes atracciones y orquestas.

OTROS ESPECTACULOS

HIPODROMO DE MADRID. — Mañana, jueves, cuatro y media tarde, carreras de caballos. Autobuses: Alberto Aguilera, esquina Gaztambide.

Excepcional fantasía de STANLEY KRAMER

LOS 5.000 DEDOS DEL DR.

TECHNICOLOR

SALA de FIESTAS



Marqués de Viana, 15
Teléfono 348376

PRESENTA los días 9 y 10 TARDE Y NOCHE la superdelite

LOLI FER EUGENIO CAÑI
bailaor de flamenco.
Y las bellísimas **Conchita Colado y Mary Reyes**
Orquestas **SAVOY y CUBALDO**
con su cantor **VICENTE MORALES**

III FERIA INTERNACIONAL DEL CAMPO

EL GRAN CERTAMEN AGROPECUARIO ADQUIERE CARACTER INTERNACIONAL EN 1953

Tras el éxito alcanzado en todos los aspectos por la I FERIA Nacional del Campo, se pensó en celebrar un segundo certamen, que, notablemente ampliado, recogería la experiencia del anterior. Varios países extranjeros, concretamente los de importancia industrial aplicada a la agricultura, interesaron de la Comisaría General de la FERIA su participación en el segundo certamen. De ahí que el celebrado en mayo-junio de 1953 tuviese carácter internacional. Las firmas extranjeras dedicadas a la fabricación y venta de material agrícola veían en la FERIA del Campo una coyuntura magnífica para dar a conocer sus artículos y preparar su

"entrada" comercial en el mundo agrícola español.

AUMENTA LA EXTENSION DEL RECINTO

Ya en la II FERIA Internacional del Campo experimentó ésta un considerable aumento en cuanto a superficie e instalaciones, superándose la extensión del recinto anterior y llegándose a ocupar 700.000 metros cuadrados.

El acondicionamiento de la FERIA se llevó a cabo concienzudamente, efectuándose amplias obras de pavimentación, repoblación forestal, abastecimiento de agua para consumo humano y riego de jardines, luminotecnia, etcétera. El Ministerio de Obras Públicas, en cumplimiento de un acuerdo del Consejo de Ministros, llevó a cabo la urbanización de los alrededores de la FERIA y la construcción de carreteras de circunvalación y enlace con el fin de facilitar el cómodo acceso al recinto de la FERIA, tanto al contingente de visitantes como a los vehículos. Para realizar tales obras, el Ministerio envió varios equipos, compuestos por modernas perforadoras, excavadoras y maquinaria, que lograron dar término a la tarea coincidiendo con la apertura de la FERIA.

PARTICIPACION EXTRANJERA

La aportación extranjera, tanto en ganado como en maquinaria y útiles agrícolas, fué muy importante en la II FERIA del Campo. Las mercancías procedentes de diversos países vinieron al amparo del régimen de importación temporal—concedida por el Ministerio de Comercio— con obligación de retornar al país de procedencia una vez terminada la FERIA, o bien acogidas al régimen de importación definitiva en todos aquellos casos en los que la mercancía se hallara comprendida en los respectivos acuerdos comerciales.

SECCIONES DE LA II FERIA

Las secciones que formaron parte de la II FERIA Internacional del Campo fueron éstas: colonización, construcciones rurales, maquinaria agrícola, abonos, publicaciones agropecuarias, cooperación, Mutualidades y previsión agrícola, laboratorios, frío industrial, pieles y cueros, piensos, viveros, floricultura, arboricultura, lana, fibras textiles vegetales, plantas industriales y medicinales, caza, pesca fluvial, artesanía rural, aviación, ornitología, perros de guardería, Museo Agrícola, Ministerio de Agricultura, Sindicatos Nacionales e Industrias lácteas, cárnica, enológicas, conservas vegetales, aceite y azúcar.

TRES MILLONES DE VISITANTES

La sola cifra de los tres millones de visitantes atestigua el enorme éxito conseguido por la FERIA del Campo en su segunda versión. Tanto el expositor nacional como el extranjero vieron cumplidos con creces los objetivos que perseguían al concurrir al certamen. Y el mismo día de la clausura de la II FERIA del Campo quedaba ésta ya definitivamente consagrada como una muestra agropecuaria de primerísimo rango nacional e internacional.—P.

TOROS

En Córdoba se inauguró el monumento a Manolete

CORDOBA, 8.—En la plaza del Conde de Priego se celebró la inauguración del monumento a Manolete.

Ambos lados del monumento se levantaron tribunas que ocuparon la familia de Manolete y muchos toreros. En otra tribuna se encontraban las autoridades.

El académico don José Francés exaltó las grandes figuras taurinas de Córdoba.

A continuación, el alcalde tuvo un recuerdo para el gran torero Carlos Arzuza, a cuya iniciativa se debe en gran parte esta perpetuación de la memoria del gran diestro cordobés.

Desde la plaza del Conde de Priego, autoridades e invitados marcharon al Circo de la Amistad, donde se celebró un acto literario en memoria del torero desaparecido. (Cifra.)



BOLSA de Madrid

Menor actividad con sostenimiento en los cambios

En la sesión de hoy ha continuado la actividad bursátil dentro de unos límites de negocio más circunscritos que ayer. En cuanto a la tónica de los cambios, se mantiene, en general, la firmeza, con algunas excepcio-

nes producidas por las naturales realizaciones de beneficios.

Dentro del conjunto de valores, ha sido el departamento bancario el que ha mostrado mayor solidez, quizá por la circunstancia, ya apuntada, de ha-

ber sido el grupo que ha tardado más en incorporarse a la tendencia actual.

La sesión terminó con algo de cansancio en la negociación. Esta, por ser mañana día festivo, no se reanuda hasta el viernes, jornada de cierre.

	Del día	Diferen.
FONDOS PUBLICOS		
Int. E. D. C. B. A.	81,75	=
Exterior C.	101	=
Amortizable 3 %	88	=
Idem junio 1953	100	=
Idem abril 1953	100	=
Idem nov. 1951	180	=
Idem julio 1951	91,75	=
C. Isabel II 5 %	87	=
C. Manz. 5,30 %	89	s/c
I. Colonización	94,50	=
Rec. Nacional	99,25	=
Refor.	96	=
Ayunt. Madr. 1914	85	=
Idem 1931 int.	80	=
Idem Euzkadi	79	=
Idem 1941	79	+ 0,75
Idem 1946	79	=
Emp. Malizán	92,75	=
Ced. hip. 4 %	83,75	=
Idem A.	83	=
Idem C.	84	=
Idem 4 % exentos	98	=
Idem 5 %	107,75	+ 0,25
Créd. Loc. Interp.	97	=
Idem con lotes	100	+ 0,10
OBLIGACIONES		
H. Esp. Hiales	82	=
Idem 5,50 %	80	=
Idem 6,50 %	96	=
Idem 6,50 %	95	=
H. Cant. de. 1951	85	=
Idem oct. 1952	96	=
Duero	82	=
Nansa 6 %	80	=
Idem 6,75 %	93,50	=
SII 1.ª	90,50	+ 0,50
Idem 3.ª	97	=
Sevillana 13.ª	91	=
Idem 1919	92	=
U. E. Murcia	78	=
H. Madrid 1.ª	90	=
Felguera	97,50	=
Trasmendi	97	=
Campa. bonos	94,25	=
C. Naval	88	=
I. Aragonesa	94,25	=
Explosivos 1950	90	=
Idem 1951	98	=
Idem 1955	98	=
A. Hornos 1954	87	=
Idem 1951	87	=
Tetónica 1.ª	91	=
Idem 2.ª	93,50	=
Sniace	91,50	=

	Del día	Diferen.
ACCIONES		
Bancarias		
Créd. Ind.	217	- 1
Idem nuevas	661	+ 5
Exterior	375	+ 5
Idem nuevas	2.300	+ 160
Hipotecario	530	- 5
Central	667	+ 1
Esp. Crédito	860	+ 5
Idem nuevas	2.012,50	+ 12,50
Hisp. Americ.	712	+ 2
Idem nuevas	3.375	+ 25
Idem nuevas	650	+ 10
Merc. e Ind.	400	=
Pop. Español	592	+ 2
Barl.	300	=

	Del día	Diferen.
Eléctricas		
Viesgo	267	- 1
Leonesas	274	+ 4
R. Zaragoza	161	+ 3
Penosa	300	=
H. Cantábrico	232	+ 2
Española	368	+ 3
Iberduero ord.	398	+ 2
Iberduero %	396	- 2
Idem 6 %	391	- 4
Idem nuevas	380	- 5
Idem novísimas	379	- 4
Moncabril	183	+ 2
Nansa	180	+ 1
SII	316	- 6
Sevillanas	180	=
E. E. Madrileña	229	+ 1,50
Idem nuevas	211,50	+ 1,50
Idem novísimas	790	- 5

IBERIA LINEAS AEREAS

Bajo la presidencia de don Tomás Delgado y Pérez de Alba se ha celebrado en Madrid la Junta general de accionistas de la Compañía Mercantil Anónima de Líneas Aéreas Iberia, que aprobó la Memoria, cuentas y balance que le fueron presentados, así como la gestión del Consejo de Administración en el año, cuyo principal acto fué la compra de dos aviones Superconstellation para las líneas trasatlánticas y cinco aviones Convair para las líneas europeas.

El desarrollo de Iberia surge muy patente en la Memoria leída al referirse a los distintos datos de tráfico y que son, por lo que se refiere a millones de kilómetros volados obtenidos en cada ejercicio 2 parte de 1955 hasta 1950: 397,2, 314,4, 284,2, 243,8, 219,9 y 176,8.

El incremento de cada año sobre el anterior, expresado en tantos por cientos, es: 26, 33, 10, 62, 57, 10, 86 y 24,37.

La recaudación por pasajero-kilómetro ha sido durante 1955 de 1.221,8 pesetas, mientras que en 1954 fué de 1.134,9. Respecto a los costos, solamente podríamos decir que el costo medio del asiento-kilómetro ofrecido ha resultado este año de pesetas 0,9047, contra 0,8203 de 1954.

El costo de kilómetro-aeromáquina, que fué en 1954 de 28,520, ha resultado este año de 33,907 pesetas.

Los resultados de orden económico se exponen en el balance, en el que puede verse que después de haber dedicado a amortizaciones una cifra superior a 58 millones de pesetas y de haber cargado en los gastos un interés estatutario del 4 por 100, importante 3.600.000 pesetas se obtienen unos beneficios de 27.845.374,20 pesetas.

El presidente del Instituto Nacional de Industria, organismo al cual pertenecen la totalidad de las acciones de Iberia, don Juan Antonio Suanzes, felicitó al Consejo de Administración por la labor realizada este año, que entiende fué verdaderamente difícil por ser el primero que se ponían en servicio aviones de tipo modernísimo, como el Superconstellation, cuyo entretenimiento y conservación exigen una técnica muy depurada.

El señor Suanzes hace alusión a los aviones que produce la industria aeronáutica española, como el Ibo Azor, de Construcciones Aeronáuticas, en la seguridad de que cuando haya terminado su periodo de contratación como avión comercial será adquirido por Iberia para las líneas interiores de España.

El señor Suanzes aconseja también que se extienda en lo posible el tráfico interior a fin de que toda población importante y que cuente con aeropuerto no deje de estar enlazada en la red nacional.

El señor Suanzes aconseja igualmente que se extienda la práctica del transporte de mercancías y no se olvide el material novísimo de helicópteros.

La Junta general acordó destinar de los beneficios liquidados una cantidad cercana a los seis millones de pesetas, igual en cuantía a lo que se reparte al capital, para premios al personal en concepto de participación de beneficios.

Madrid, 2 de mayo de 1956.

	Del día	Diferen.
Construcción		
Cementos Alba	963	+ 3
P. Valderriivas	445	=
L. Valde rivas	358	=
Luso-Esp. Porc.	128	- 4
Hidrociivil	175	+ 4
Grat. Española	120	=
Brugados	900	- 3
Lucsa	116	+ 1
Vallehermoso	418	+ 2
Alcazar	107	+ 2
Celsa	112	+ 2
El Carmen	87	+ 2
Menfis	104	=
Hispans pref.	100	=
Metrop.	200	=
Idem nuevas	183	=
Orbis	215	+ 5
Idem cup.	215	+ 6
Vacesa	117	=
Urb. Metrop.	645	- 5
Inversión Mob.		
Gal. Invers.	208	+ 2
Ind. y Naveg.	150	=
Idem cup.	40	=
Vamosa	127	=
Mineras		
Rif	540	+ 4
Felenera	419	+ 3
Centenillo	150	- 25
Los Guindos	365	- 5
Ponferrada	750	+ 2
Monopolios		
Industria	291	- 4
Banqueros	191	=
Nav. y Pesca		
C. Naval ord.	285	+ 7
Idem pref.	288	+ 10
Idem nuevas	270	+ 2
Pebsa	133	- 2
Papel y A. Gráficas		
Pap. Reunidas	235	s/der.
Idem cup.	28	- 2
Químicas		
Cros	736	- 7
I. Aragonesas	264	=
Idem cup.	158	- 7
Explosivos	498	+ 4
Hidro-Nitro	292	+ 1
Indum. Carbón ord.	455	+ 4
Esp. Petróleos	730	+ 3
Guán. Norte	306	- 2
Resinera	163	=
Segura	3825	+ 25
Fénix	3825	+ 25
Siderometalúrgicas		
A. Hornos	320	- 3
Aux. Ferroc.	550	+ 3
Roetticher	125	=
C. Met. ord. cup.	18	- 2
Idem pref.	215	- 2
I. Santa Bárbara	237	+ 1
Manuf. Met. ord.	249	=
Idem diferidas	219	- 10
Idem nuevas	1545	- 1
Man. Terrestre	174	- 1
Mat. y Constr.	245	- 5
Seit	221	+ 1
Telefonía y Radio		
Marcón	150	=
Telefónica	344	- 1
Textiles		
Felasa	288	- 9
Sniace	410	=
Transportes		
Aviación nuevas	150	+ 1
Metrop.	200	+ 1,50
SIN COTIZACION OFICIAL		
Cantabria	144	+ 1
Celsa nuevas	113	+ 1
A. Hornos nuevas	1275	=
Cementos Cinea	193	=
Sevillana nuevas	176	- 2
Portland Ebro	123	+ 3
H. Galicia	665	=
I. Alcañá	180	=
Nieus	241	- 4

Sociedad Anónima de Aplicaciones Sanitarias

S. A. D. A. S.

Se convoca a los señores accionistas a Junta general que se celebrará a las dieciséis horas del día 2 de junio próximo, en el domicilio social, Fernández de los Ríos, 110, para tratar de la aprobación de la Memoria, Balance, cuentas del año 1955 y designación de censores para el ejercicio 1956.

Madrid, 7 de mayo de 1956.
El presidente.

AVENIDA

LA CRITICA HA DICHO DE "LA LEGION DEL SILENCIO":



"El argumento de la película es intensamente patético. Responde a unos acaecimientos ciertos... La tarea directiva, efectuada conjuntamente por José A. Nieves Conde y José M. Forqué, no sólo está muy cuidada, sino que en bastantes momentos es de excelente calidad. En el aspecto plástico es de elogiar la labor fotográfica de Aguayo y Sampare."—Gómez Mesa ("Arriba").

"Constituye una grata sorpresa el encontrarse con tan excelente cinta española como "La Legión del Silencio"... Está conseguido el diálogo, justo y medido; las situaciones, bien vistas y resueltas... Dificada con pericia la emoción de las secuencias."—G. Bolín ("ABC").

"El clima dramático del relato ha sido muy bien conseguido por los directores, José A. Nieves Conde y José M. Forqué, que han dado un extraordinario ritmo, auténticamente cinematográfico, a este film de gran acción."—Gnacio Montes-Jovellar ("Madrid").

LA PELICULA QUE ENORGULLECE AL CINE ESPAÑOL

CAPITOL

Segunda semana

Y PROSIGUE EL EXITO ARROLLADOR DE

Aquí hay PETRÓLEO!

MANOLO MORAN
JOSE LUIS OZORES

FÉLIX FERNÁNDEZ
MARÍA RIVAS
ANTONIO RIQUELME
ROSITA PALOMAR
MÓNICA PASTRANA

DIRECTOR: RAFAEL J. SALVA

PRODUCCION: ASTURIAS FILMS

¡LA PELICULA MAS DIVERTIDA Y COMICA DEL AÑO, ACOGIDA POR EL PUBLICO Y CRITICA CON UNANIME ELOGIO!

AUTORIZADA PARA TODOS LOS PUBLICOS

VIDA LOCAL

La esposa del Caudillo, en la Exposición Enrique Segura



Su Excelencia doña Carmen Polo de Franco, esposa del Jefe del Estado, visitó ayer tarde la Exposición de obras pictóricas de Enrique Segura. La ilustre dama aparece en la foto acompañada del laureado artista y señora de Segura. (Foto Cifra.)

La excelentísima señora doña Carmen Polo de Franco ha visitado la Exposición del ilustre pintor Enrique Segura. Acompañaban a la egregia dama el ministro de Comercio, señor Arburúa, y señora; las señoras de Cavasany y de Huétor de Santillán y don Alberto Alcocer.

Al final de la visita, la esposa de Enrique Segura hizo entrega a doña Carmen Polo de Franco de un delicado obsequio.

LA REVISTA «AVIÓN» CUMPLE DIEZ AÑOS

Con motivo de cumplirse el décimo aniversario de la fundación de la revista "Avión", órgano del Real Aero Club de España, en los salones del Club se celebró un simpático acto conmemorativo, al que asistieron el subsecretario del Ministerio del Aire, general Lacalle; jefe de la primera región aérea, teniente general Sáenz de Buruaga; presidente del R. A. C. E., señor Juste, y otras personalidades.

PERDIDA

Gratificación espléndida a quien entregue o dé informes sobre perro muy pequeño, castaño claro, ohato, perdido calles San Bernardino o Limón. Dirigirse: San Bernardino, 14. Tel. 230340. Se llama Bujur.

¡OPOSITORES!

Más de 2.800 plazas para Practicantes Titulares. Inscripciones hasta el 14 de julio.—148 para Médicos de Casas de Socorro y Hospitales Municipales. Inscripciones hasta el día 5 de julio.—60 para Auxiliares Femeninos de la Dirección General de Seguridad. Con 12.080 pesetas anuales. Inscripciones hasta el 15 de mayo. No se exige título.—15 plazas en Madrid para Auxiliares Mecanógrafas del Banco Hipotecario, con 13.500 pesetas. Inscripciones hasta el 15 de mayo. No se exige título. 9 de Mecanógrafas Calculadoras del Instituto Nacional de Estadística, con 15.000 pesetas. Se admiten señoritas. No se exige título. Inscripciones hasta el 15 de septiembre.—30 para Radiotelegrafistas. Inscripciones del 1 al 20 de mayo y del 1 al 20 de julio. Exámenes en junio y septiembre. Más de 25 (todas en Madrid), con 17.000 pesetas, para ingreso en el Tribunal de Cuentas. Inscripciones hasta el 30 de junio. Se admiten señoritas.—Más de 63 para Técnicos del Ministerio de la Gobernación. Inscripciones hasta el 30 de mayo. Exámenes en noviembre. Título: Licenciado en Derecho.—Próximas oposiciones: Agentes de Policía, Gestores Administrativos, Banca Privada, Procuradores de los Tribunales, Auxiliares y Oficiales en varios Ayuntamientos y Diputaciones. Para programas oficiales, "Contestaciones Reus" y preparación, diríjanse al

INSTITUTO EDITORIAL REUS
Proclados, 6 y 23, y Puerta del Sol, 12
Regalamos prospecto de la oposición que te interese
Teléfonos 226018 y 213619

IV RALLYE NACIONAL VESPA "PRIMAVERA EN MADRID"

2 Y 3 DE JUNIO 1956

PROGRAMA

- DIA 1:** Llegada de los vespistas extranjeros y españoles a Madrid.
- DIA 2:** Mañana: Excursión y comida en El Escorial. Tarde: Fiesta taurina. Noche: Revista Celia Gámez.
- DIA 3:** Mañana: Misa de campaña en el Retiro. Desfile. Recepción en el Excelentísimo Ayuntamiento. Comida. Tarde: Visita a la Feria Internacional del Campo. Gymkana Internacional. Noche: Cena y baile de gala, con sorteo de regalos y asignación de premios.

Plazas limitadas. Informes e inscripciones, en el VESPA CLUB

UNTA DE ADQUISICIONES Y ENAJENACIONES DE LA PRIMERA REGION MILITAR

EXPEDIENTE A. 18/56

A las diez horas del día 5 de junio próximo se reunirá esta Junta en el local de la misma, sita en la avenida de la Ciudad de Barcelona, núm. 36, para proceder a la adquisición por subasta de carbón vegetal para la campaña invernal de 1956-57, cuyas plazas y cantidades a adquirir son las siguientes:

PLAZAS	Cantidades
Madrid	900 Qms.
Badajoz	550 "
Cáceres	111 "
Alcalá de Henares	380 "
Ávila	50 "
Segovia	220 "
Toledo	180 "
Aranjuez	140 "

Los pliegos de condiciones técnicas y legales pueden ser examinados en la Secretaría de la citada Junta, siendo con cargo a los adjudicatarios el importe de este anuncio. Madrid, 7 de mayo de 1956.—El coronel secretario, Federico Gutiérrez Laguna.

PUEBLO SE LEE EN TODA ESPAÑA

ANUNCIOS POR PALABRAS

LOS ANUNCIOS DE ESTA SECCION PUEDEN REMITIRSE A PUBLICIDAD DE "PUEBLO" ESCRITOS A MAQUINA O CON LETRA CLARA, ADJUNTANDO SU IMPORTE: 1 PESETA POR PALABRA MAS 0,50 DE TIMBRE EN SELLOS DE CORREOS O EN PAPEL MONEDA

ACENCIAS

PASAPORTES Venezuela, Brasil, certificaciones familiares número 3 a 5. Ojeoso. Preclados, 17.

AUTOMOVILES

ESCUELA "España". Enseñanza conducción automóviles garantizada. Carnets. Alfonso XII, 58.

CALLAO. Enseña conducir Fiat 1.000. Seat 1.400. Fiat 1.100. Peugeot 203 Renault 4-4. Ómnibus modernísimos. Tramita carnets. Preclados, 23.

CONSULTAS

IMPOTENCIA. Últimos tratamientos. Fuencarral, 6. (15.256.)

PLAZOS

HASTA 30 meses, sin fador, tejidos, sastrería, relojes, radios, muebles. Todos artículos. Peligros, 4, tercero.

HIPOTECAS

HIPOTECAS 24 horas. Merino. Fuencarral, 23.

Don Jesús Rodríguez Salmones, subgobernador del Banco de España

Por decretos del Ministerio de Hacienda, que hoy publica el "Boletín Oficial del Estado", se nombra a don Jesús Rodríguez Salmones subgobernador del Banco de España y se decreta el cese en dicho cargo de don Luis Sáez de Ibarra.

Nuevas instalaciones en el hospital de San Juan de Dios

FUERON INAUGURADAS CON MOTIVO DE LA FESTIVIDAD DEL SANTO PATRONO

En el hospital de San Juan de Dios, de la Diputación Provincial, se celebraron diversos actos para conmemorar la festividad de su Santo Patrono.

Después de la solemne procesión sacramental para llevar la sagrada comunión a los enfermos impedidos del establecimiento se cantó una solemne misa, oficiada por el capellán mayor de la Beneficencia, don Rafael Ortega, con sermón a cargo del párroco de San Vicente Ferrer, don José Aragonés García.

A continuación se procedió a la bendición e inauguración de las nuevas instalaciones del pabellón de desinfección.

Presidieron los actos el marqués de la Valdavia; el diputado visitador, doctor Pereira; el también diputado señor Sanz Huertas; los directores facultativo doctor Gay Prieto, y administrativo, don Urbano Méndez, y los doctores Sicilia, Orbaneja, Palenzuela y Alvarez Lowell, así como el secretario de la Corporación Provincial, don Sinesio Fernández y Martínez Yañez.

Los suramericanos honran a su Patrona, la Virgen de Luján

Con motivo de la festividad de Nuestra Señora de Luján, Patrona de la Argentina, de Uruguay y del Paraguay, se celebró en la catedral una misa cantada, a la que asistieron el embajador argentino en Madrid, almirante Toranzo, acompañado de su esposa; el ministro del Uruguay, señor Basualdo, que representaba al embajador de este país en Madrid, y el ministro consejero y primer secretario de la Embajada del Uruguay y otras personalidades.

Dijo la misa el ciller y secretario de Cámara del Obispo, don Andrés de Lucas, quien pronunció una plática para exaltar los valores de la devoción mariana y su influencia en la unidad espiritual de los pueblos de Hispanoamérica.

Terminada la misa se cantó una salve. El altar, en el que figuraba la imagen de Nuestra Señora de Luján, se hallaba profusamente adornado.

El señor Castán Tobeñas dona 205.000 pesetas a la Academia de Jurisprudencia

En la última sesión del Pleno de académicos de número de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación se dio cuenta de que el vicepresidente, señor Castán Tobeñas, ha donado a la Corporación la cantidad de 100.000 pesetas con destino al mejoramiento del servicio de biblioteca, y que a la vez había instituido tres premios por un valor de 35.000 pesetas cada uno para estimular los estudios de la ciencia jurídica, en relación con temas de actualidad e importancia y que oportunamente se anunciarán.

LAPIDA EN HONOR DE PIZARRO



En la plaza de Lima de la capital se ha descubierto una lápida en honor de Francisco Pizarro, dentro de los actos que se celebran con motivo de la Semana Chilena. La ceremonia fué presidida por el encargado de Negocios de Perú en España, director del Instituto de Cultura Hispánica, primer teniente de alcalde de la capital y otras personalidades. (Foto Torremoncha.)

Presidirá los actos de homenaje al Papa en el Estadio un monumental retrato de Pío XII

FUNCIONARAN HASTA LAS DOS Y MEDIA DE LA MADRUGADA DEL DOMINGO TRANVIAS, METRO, AUTOBUSES Y TROLEBUSES

Están a punto de terminarse las instalaciones en el estadio del Madrid para el homenaje del sábado a Su Santidad el Papa.

Hasta las dos y media de la madrugada del domingo funcionarán tranvías, Metro, autobuses y trolebuses para facilitar el transporte a sus domicilios de la gran masa de madrileños que asistirán a este homenaje de España al Santo Padre.

Doscientos reflectores y millar y medio de lámparas iluminarán el campo, y será instalado para presidir el solemne acto un monumental retrato de Pío XII, de doce metros de altura.

Actuará la banda de música de la Policía Armada, que se ha ofrecido a ello.

El presidente de la Junta Nacional de Acción Católica, don Alfredo López, pronunció ante los micrófonos de Radio Nacional un llamamiento para resaltar que todos tienen un puesto en este grandioso homenaje.

ESTADIO SANTIAGO BERNABEU

Sábado 12 de mayo, a las ONCE de la noche. HOMENAJE DEL PUEBLO ESPAÑOL

A SU SANTIDAD PIO XII

Intervendrán, en un desfile de afecto al Papa: PABLITO CALVO, COMANDANTE PALACIOS, ALVARO D'ORS, MARIA DE LOS ANGELES MORALES, NICOLAS GONZALEZ RUIZ, ALVARO DOMEQ, JOSE MARIA SAGARRA, MANUEL CASTANON, P. ANTONIO VARELA, GUADALUPE TORRADO, JOSE MARIA ORIOL, SANTIAGO BERNABEU

Intermedios musicales a cargo de LOS CANTORES DE MADRID

Bajo la dirección del Maestro JOSE PERERA Actuará también la Banda de Música de la Policía Armada.

Al empezar el 13 de mayo, el DIA DEL PAPA, MISA DE COMUNION

oficiada por el Excmo. Sr. Arzobispo de SION 200 sacerdotes darán la comunión en todos los sectores del Estadio.

¡Madrileños, todos a Chamartín! a oír la voz de PIO XII y recibir su bendición.

LOCALIDADES Y DONATIVOS MINIMOS PARA LA OFRENDA AL PAPA:

	Plas.		Plas.
Tribuna de preferencia...	5,00	teatro	2,00
Grada de preferencia.....	5,00	Paseos de fondo norte y sur, planta baja	2,00
Tribuna de fondo norte y sur	4,00	Paseo de lateral, planta baja	2,00
Grada de lateral.....	4,00	Paseo de lateral cubierto.	2,00
Grada de preferencia, 1.º y 2.º anfiteatro	3,00	Paseo de fondo, 2.º anfiteatro	1,00
Grada de lateral, 1.º y 2.º anfiteatros	3,00	Paseo de lateral, 2.º anfiteatro	1,00
Grada de fondos, 1.º y 2.º anfiteatros	3,00	Paseo de lateral, 3.º anfiteatro	1,00
Grada de lateral, 3.º anfiteatro	3,00		

Funcionará el servicio normal de transportes al Estadio, a la ida y al regreso.

CENTROS DE DISTRIBUCION DE LOCALIDADES

Obispado (Pasa, 1). Todas las parroquias de Madrid. Junta Nacional (Cuesta Santo Domingo, 5). C. S. Hombres (Luchana, 21). C. S. Mujeres (Velázquez, 29). C. S. Los Jóvenes (Conde Xiquena, 5). C. S. Los Jóvenes (Héroes Diez de Agosto, 11). Junta Diocesana (Martín de los Heros, 45). C. D. Hombres (Martín de los Heros, 45). C. D. Mujeres (Silva, 20). C. D. Los Jóvenes (Carreras, 33). C. D. Los Jóvenes (plaza Santa Bárbara, 10). Colegio Arenaleros (Alberto Aguilera, 25). Colegio del Pilar (Castelló, 56). Congregaciones Marianas (Zorrilla, 3). Colegio PP. Escolapios (Hortaleza, 33). PP. Jesuitas (Maldonado, 1). Editorial Católica (Alfonso XI, 4).



ARCO de CUCHILLEROS

Sobre el Real

Uno de los libros más interesantes que acaba de ser editado es la "Historia del Teatro Real", debido a la pluma del erudito don Antonio Velasco Zazo, decano de nuestro Cuerpo de Cronistas Oficiales de la Villa. La ganancia de estilo del escritor va a tono con el sugestivo relato. Sabe Velasco Zazo ambientar su narración, de tal suerte que en muchos momentos la lectura se hace más atrayente por el clima por los personajes reales, aristócratas o del mundo literario o artístico, que por la propia historia del que fue nuestro primer teatro lírico. Detalla, sin embargo, el autor la historia del glorioso escenario, con el desfile de nombres de ilustres cantantes, y salpica sus páginas de anécdotas interesantes y divertidas. La "Historia del Real" es ese libro cuya lectura se acaba en la misma sesión en que se comienza. Historia isabelina en la que Velasco Zazo engarza incluso sabrosos comentarios sobre la ciudad. Es harto conocida la profunda erudición de este cronista que, aparte su enciclopédico archivo, posee una prodigiosa memoria, que hace de él de su charla, y bueno es decir que escribe como habla, sin concesiones a la chabacanería. Su libro es un relato de cosas en gran parte por él vividas. Viene a ser como un libro de consulta. Nos satisface plenamente este éxito de don Antonio Velasco Zazo, trabajador infatigable, que cada día explica una lección sobre Madrid desde una emisora de radio, cada tarde da una conferencia sobre Madrid y con frecuencia también cautiva al lector con un libro sobre Madrid, como éste del Real.

R. ORTEGA LISSON

NECESITAMOS
torneros oficiales primera.
Bressel, S. A. Ciudad Jardín. Calle Cuarta.
(2.976.)



CRONICA MADRILEÑA

por PILAR NARVION

De orden del señor alcalde las fiestas de SAN ISIDRO "duran" del 1 al 31 de mayo

La verdad es que al madrileño medio le cuesta bastante trabajo enterarse de que estamos en plenas fiestas de San Isidro; comenzaron, según el programa oficial del Ayuntamiento, el pasado día 1 y terminarán, según se nos comunica, el 31 de este mes. Yo me he enterado, porque tengo una amiga elegantísima que todos los días me llama por teléfono para decirme cosas así:

—Esta tarde voy al Hipódromo de la Zarzuela para ver correr el premio Beamoto.

—Hoy almuerzo en el Club de Campo, porque sigo el XLVI Concurso Internacional Hípico.

—Esta tarde iremos en el coche hasta la Venta del Batán, queremos ver los toros, porque tenemos el abono para todas las de San Isidro. ¡Un dineral, chica!

—No vendrás con nosotros al Torneo Internacional de Polo?

—Hoy voy a la modista, porque quiero estrenar un conjunto apropiado el día de la inauguración del Concurso de Tiro al Plato.

—¿Crees que todavía podré ponerme el traje verde esmeralda alguna noche del abono a la ópera?

—He pedido a mi madre que me envíe su mantón de Manila para la verbena de la plaza Mayor.

—Pienso presentar a mi "Kukita" a la Exposición Internacional Canina...

Como ven, San Isidro tiene muchos "porqués" llenos de "chic" en el programa.

día 10; otra, en la Cibeles, el día 15, y la última, "aeroterrestre y marítima", el día 20, en el estanque del Retiro.

Cómo y dónde obtienen los avispados niños tan detallada información es cosa que ninguna persona mayor ha logrado saber. Sin duda, existe un completo servicio de espionaje encargado a los hijos de los concejales, los presidentes de la Comisión de Festejos, los guardias municipales y los bomberos, los cuales, con el oído bien atento, captan hasta el último movimiento de las fuerzas pirotécnicas y lo ponen en circulación de recreo escolar en recreo escolar por algún procedimiento similar al telégrafo indio.

EXPOSICIONES Y CONCURSOS

Pintores, dibujantes y decoradores tienen a su disposición un buen número de concursos: de abanicos, acuarelas, dibujos de alta costura, escaparatés, pintura...; las rosas tendrán por primera vez su espacio especial en nuestras fiestas con el I Concurso Internacional de la Rosa Nueva, y balcones, ventanas y terrazas podrán ganar sus diplomas otorgados por la Sociedad de Amigos de los Paisajes y los Jardines a los mejor cuidados. Por lo que respecta a Exposiciones, se inaugurarán de relojes, perros, loza, cristal, plata; acuarelas, pintura, abanicos, vitofilia, alta costura, etcétera, etc.

MUSICA. DEPORTE. TOROS

Los amigos de la música podrán escuchar estas fiestas en Madrid hasta once conciertos, entre ellos el extraordinario de la Nacional, bajo la batuta de Argenta, y el de homenaje a Mozart, con la intervención de nuestro joven pianista Esteban Sánchez; habrá además siete funciones de ópera y un recital de Tito Schipa, una Semana de la Zarzuela en La Corrala y una simpatísima serie de conciertos organizados por el elemento joven del Círculo de la Unión Mercantil.

Los deportistas gozarán de concursos como los ya citados de polo, tiro de pichón y otras elegancias, además de judo, grecorromana, natación, tipo de arco, bolos, esgrima, atletismo, gimnasia, bates, pelota, y así hasta llegar al día 31 con pleno de clausuras.

LA CHIQUILLERIA

Claro está que mientras usted y yo, amigo lector, no nos estamos enterando muy bien de las fiestas y ferias de San Isidro, la chiquillería que nos rodea está un poco más al tanto de los festejos que el Ayuntamiento ha preparado en su honor. Parece que la mayor atención la ha ganado el Carro de los Titeres, que a las seis y media de cada tarde actúa para los rapacillos de Madrid por nuestras calles y callejas, nuestras plazas y plazollitas, desde Valdeconejos, en Peñagrande, hasta Carabanchel Alto o Chamartín de la Rosa.

Además, cualquier chiquillo de la ciudad le explicará a usted con todo lujo de detalles que van a quemarse tres colecciones de fuegos artificiales; una, en los Nuevos Ministerios, el

ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL
PROXIMOS EXAMENES
40 plazas Mecánicos y Electricistas en Raimundo Fernández Villaverde, número 44

DELEGACION NACIONAL DE SINDICATOS
III Feria Internacional del Campo
Se pone en conocimiento del público en general que todo aquel que lo desee puede adquirir abonos personales para poder entrar en el recinto de la Feria durante los días de celebración del certamen y a cualquier hora entre las de apertura, por el precio de CINCO PESETAS.

Los citados abonos estarán a la venta, a partir del día 11 del corriente, en la Administración de la Delegación Nacional de Sindicatos, paseo del Prado, 18 y 20; en la Administración del Sindicato Nacional de Ganadería, Huertas, 26, y en la primera puerta de acceso al recinto de la Feria.—Madrid, 8 de mayo de 1956.—El comisario general, Diego Aparicio.

Homenaje al señor Rodríguez de Valcárcel

En el salón Goya, del Ministerio de Educación Nacional, se fue entregado el título de hijo adoptivo de la villa de Cee al señor Rodríguez de Valcárcel. Presidió el acto el ministro de Educación Nacional, a quien acompañaban directores generales y altos funcionarios.

En nombre de la Comisión encargada de entregar el título en un artístico pergamino habló el alcalde de Cee, y el señor Rodríguez de Valcárcel dio las gracias por el homenaje que se le dedicaba.

NOTAS Y AVISOS DE LA CIUDAD

Información religiosa
Jueves día 10.—La Ascensión de Nuestro Señor Jesucristo. Santos: Antonino, Catalde, Gordiano, Epímaso.
Misa de la Ascensión, color blanco.

CUPON DE CIEGOS
El número premiado ayer es el 127.

MISA VESPERTINA
Desde mañana, fiesta de la Ascensión del Señor, la misa vespertina en la parroquia de San Martín (Desengaño, núm. 26) se celebrará todos los domingos y días festivos a las ocho y media de la tarde, una hora después que hasta el presente.

Avisos varios
ACTOS PARA HOY
A las siete.—Real Aero Club de España: María Portuondo Vázquez Duro: "La corta vida de Fernández Duro".
—Ateneo de Madrid: Don Vicente Rodríguez Casado: "El tema de la decadencia española".
—Academia Española de Dermatología y Sifiliografía, sesión científica.
—Instituto de Estudios Africanos: Don Antonio Roméu de Armas: "Los reinos hispánicos y la hegemonía de África".
—Instituto Francés: Marguerite Cordier: "La obra científica de Irene Joliot-Curie".

A las ocho.—Mesa de Burgos: Cargel Blason: "Rafces y factores del delito".
A las ocho y cuarenta y cinco.—Distrito de la Arganzuela: Doctor don Luis Almar-

Farmacias de guardia
Embajadores, 18; glorieta de Embajadores, 5; Valladares, núm. 2 (esquina Antonio López, 134); Berja, 41 (Userra); Bolívar, 6; glorieta de Luca de Tena, 9; Argumosa, núm. 19; plaza de Antón Martín, 46; avenida de Menéndez Pelayo, 45; Goya, 131; Colomer, 5; Conde Peñalver, 80 (antes Torrijos); Alcalá, 157; General Pardiñas, 64; Serrano, 38; Matías Montero, 14 (Nuevos Ministerios); Héroes del 10 de Agosto, 18 (antes Olózaga); Francisco Ramiro, núm. 6 (barrio del Parral); Gabriel Lobo, 23; Pedro Cebrero, 8 (Ciudad Jardín); López de Hoyos, 282 (antes carretera de Hortaleza); Padre Damián, 43; Juan de Oñas, 3; García Morato, 85; Trafalgar, núm. 11; plaza de Santa Bárbara, 9; Gravina, 13; avenida de José Antonio, 12; Puerta del Sol, 14; Pez, 25; San Bernardino, 11; Rodríguez San Pedro, 35; Vallehermoso, 63; Pedro Barreda, 9; Ferraz, 33; Mayor, 59; Segovia, 45; Turaco, 2 (Colonia Solana de Aluche); Toboso, 13 (Arroyo de las Pavas, C. Bajo); carretera del Este, 63; General Kirkpatrick, 11 (Ciudad Lineal); Azucenas, 20 (antes Nuestra Señora del Pilar, Tetuán); Alemania, 7 (Ventilla, Tetuán); Monte Igueldo, núm. 33 (Puente de Vallecas); San Narciso, 3 (Palomeras, Puente de Vallecas).

SEÑORITAS BUENA PRESENCIA PARA DEGUSTACION STAND FERIA DEL CAMPO

Interesa a importante empresa.
Colocación provisional del 22 de mayo al 23 de junio.
Escribid al núm. 14 PUBLICIDAD CID, Desengaño, 9, con toda clase de datos: edad, estado, colocaciones anteriores, experiencia de mostrador, etc.

HUMOR • ENTRETENIMIENTO

Crucigrama

NUMERO 1.578

1	2	3	4	5	6	7	8	9
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								

Atraer a sí.—7: Dios del trueno en la mitología escandinava. Al revés, recurren al juez.—8: Gastará. Al revés, raspé la superficie de una cosa. 9: Al revés, hurtan en la compra. Animal de carga.

SOLUCION AL CRUCIGRAMA NUMERO 1.577

HORIZONTALES.—1: Laca. Amés. 2: Ana. Ali.—3: Pelicanos.—4: Enes. Ta.—5: SA. Amer.—6: Arán. LI.—7: Lo. Este.—8: Persianas.—9: Ere. Tia.—10: Sada. serT.

VERTICALES.—1: Lapa. Alpes.—2: Ane. Roerá.—3: Calesa. Red.—4: Inanes.—5: Ce. SI.—6: Asalta.—7: Man. Miente.—8: Elote. Air.—9: Si. sar. asaT.



HORIZONTALES.—1: Especie de fiebre de las pampas. Pez de carne apreciada.—2: Al revés, utiliza. Constelación.—3: Pondrás en su debido lugar.—4: Hijo de Afrodita. Al revés, desinencia verbal.—5: Interjección. Algunas.—6: Al revés, fardo o lio. Símbolo químico.—7: Consonante repetida. Al revés, pull.—8: Enmud cereals.—9: Atreve. Alimento. 10: Inspido. Planta labiada de flores purpúreas.

VERTICALES.—1: Ave palmípeda, especie de Somormujo. Porción de curva (pl.).—2: Tuestio. Gueso, gordo.—3: Juego de azar. Acusativo plural del pronombre.—4: Lámina de latón que imita al oro.—5: Símbolo químico. Repetido familiar.—6:



El sucesero de hoy



TRATADO DE LAS MOSCAS
MEDIO SIGLO ESTUDIANDO A LOS DIPTEROS MAS POPULARES

ROMA.—Un sabio italiano especializado en el estudio de las moscas ha reunido en un volumen más de cincuenta años de observaciones. Ha calculado que una mosca adulta pone por término medio un millar de huevos por semana, de la mitad de los cuales nacerán hembras. Estas últimas, poniendo huevos al mismo ritmo que su madre, darán por resultado 500.000 moscas a la segunda generación. Como se cuentan ocho o diez generaciones por año, una sola mosca produce al cabo de doce meses 7.812.500.000.000 de descendientes. (Mapa.)

SUCESOS

EL ATRACO DE LA JOYERIA

Aparece abandonado el SEAT en el que se llevó a cabo

(Viene de primera página.)
pistola del seis treinta y cinco y un trozo de papel de estraza.
Sin pérdida de tiempo, los funcionarios del Gabinete de Identificación comenzaron a realizar una detenida inspección en el vehículo.
Según los primeros informes, se sabe que había varias huellas dactilares que han sido reveladas y fotografiadas, así como tres detalles que no han escapado al minucioso reconocimiento de los técnicos.

El impacto de la portezuela posterior presentaba una trayectoria de fuera hacia adentro. Y ha perforado toda la carrocería.
El de la portezuela anterior, efectuado de dentro hacia afuera, no llegó a traspasar el metal.

Más tarde, el "Seat" fue remolcado en una grúa del Parque Móvil hasta el patio de la Dirección General de Seguridad, en donde continuaron examinándolo los técnicos del Gabinete.

El detalle de que aparecieran huellas dactilares en el volante, en los picaportes y en las portezuelas, así como en la palanca de cambios, hace suponer, en cierto modo, que no se trata de atracadores profesionales, o por lo menos no fichados en nuestro país, porque en este caso hubiesen empleado guantes.

Se comprobó más tarde que la verdadera matrícula que correspondía al vehículo era M.105.566, y que el "Seat" había sido robado a don Javier Semprún de la Quintana la noche del lunes, cuando lo tenía aparcado en la calle de Velázquez.

La gestión siguiente de la Policía, simultánea con un perfecto control en todas las posibles salidas de Madrid, fue averiguar a qué coche correspondía, en realidad, la matrícula ET-0821, y se comprobó que era de un "Chevrolet" que conservaba intactas sus dos placas de matrícula.

Por tanto, no cabe la menor duda de que fué falsificada expresamente por los atracadores para poder operar así con mayor impunidad.

¿RECONOCEN LA FOTOGRAFIA?

En la mañana de hoy, y con los ánimos un poco más serenados, se han mostrado nuevas fotografías de sospechosos a los dependientes de la joyería; pero, al parecer, sin resultado positivo.

Se dice, sin que se haya podido comprobar, que la hija del dueño de la joyería había reconocido, ayer tarde, una fotografía, correspondiente a un delincuente fichado. Si así fuese, naturalmente, se habría dado un gran paso, pero...

Y para colmo, rubricado con el abandono del automóvil robado.

Este es el balance de actuación de las autoridades durante las veinticuatro horas que siguieron al robo más audaz de los últimos años en nuestra capital. Un atraco planeado, indiscutiblemente, con pasmosa exactitud y realizado en forma espectacular.

La Policía madrileña sabe que tiene planteado un problema cuya solución aparece rodeada del mayor misterio. Pero no cabe duda que, tarde o temprano, logrará dar con los responsables del robo de las esmeraldas.

J. C.

Perece un obrero en una cantera del término de Osquía (Navarra)

PARA EXTRAER EL CADAVER DE DEBAJO DE UNA GRAN PIEDRA HUBO QUE EMPLEAR VARIOS BARRENOS

ALSASUA, 9.—Se ha registrado un desprendimiento de tierras y piedra en una cantera existente en el término de Osquía, a pocos metros de la línea férrea Alsasua-Zaragoza, que costó la vida al obrero Pedro Ocaña Ruiz. Para extraer su cadáver, que quedó debajo de una enorme mole de piedra y dejar libre la vía, hubo que recurrir al empleo de barrenos.

La cantera en cuestión está cortada a pico sobre la vía, de la que únicamente la separan unos cuantos metros, y está, unido a que allí mismo existe un túnel y una fuerte pendiente, coloca la circulación en una situación peligrosa. Ya han sido varias las veces que piedras desprendidas de la cantera han caído a la caja de la vía, aunque hasta ahora no habían ocurrido desgracias personales. (Cifra.)

SE HUNDE UNA LANCHA CON 2.000 KILOS DE CHICHARRO

LUGO, 9.—Desde Burela se di-

riga a Gilleró la lancha de pesca a motor de este puerto "Pepe Luis" con unos 2.000 kilos de chicharro para su venta en aquella plaza, y poco después de remontar el cabo de Morás, y a la altura de Punta de Roncoira, a unas tres millas de la costa, los tripulantes, hermanos José y Andrés García Fra, patrón y motorista, respectivamente, y marineros Jesús Arnáu y José Pérez, observaron que se había abierto una enorme vía de agua a la embarcación y que ésta se anegaba con rapidez. Sin pérdida de tiempo, a fin de salvar sus vidas y la embarcación si fuera posible, hicieron rumbo a la costa por cierto muy acantilada en aquel lugar, y, tras grandes esfuerzos, pudieron llegar hasta unas rocas próximas, a las que saltaron, pero momentos más tarde se hundía la embarcación con la pesca. Los marineros fueron recogidos por una lancha motora que desde el puerto de San Ciprián salió en su busca al ver que no regresaban. (Cifra.)

Intentan repetir la hazaña de la Kon-Tiki, pero al revés

LIMA.—(FIEL.) Tres franceses y dos tahitianos van a intentar repetir la hazaña de la Kon-Tiki, pero, al revés. Como se sabe, los expedicionarios escandinavos demostraron la posibilidad de que las islas de Polinesia han sido pobladas por los primitivos habitantes del Perú.

En cambio, ahora, lo que pretende el explorador y navegante Eric de Bishop es llegar a las costas de Chile partiendo de la isla de Tahiti, en la balsa "Tahiti-Rui" ("Pais hacia el Sol Naciente"). La embarcación, hecha de palos de bambú amarrados con cuerdas de fibra de palma y velas de plantas indígenas, realizará la hazaña en tres o cuatro meses y regresará a la isla de Tahiti por la vía del norte, siguiendo la corriente de Humboldt y haciendo investigaciones científicas sobre meteorología y corrientes marinas.

¿AL RICO ESPARRAGO!



Ha comenzado la afluencia de turistas a Aranjuez. De ello es demostración este puesto de venta de espárragos de la tierra situado en lugar próximo a uno de los puntos donde mayor tráfico de forasteros se registra. (Foto Torremoncha.)

TRIBUNALES de Madrid

Derecho del inquilino a retraer su piso vendido

TIENE PREFERENCIA SOBRE CUALQUIER OTRO COPROPIETARIO DE LOS PISOS

Al venderse una casa por pisos, una de las inquilinas compró el que ocupaba como arrendataria. En la misma finca había otro inquilino, que no adquirió el suyo; y la aludida inquilina también lo compró.

Dentro del plazo legal, el inquilino ejerció el derecho de retracto, y a ello se opuso la compradora, alegando que ella era copropietaria y que tenía derecho preferente sobre la transmisión del cuarto. Basándose en este criterio, entiende la arrendataria que, a partir del momento en que ella es propietaria de un piso, todos los que se enajenen han de ofrecerse primeramente a ella, por establecer el artículo 66 de la ley de Arrendamientos Urbanos que el tanteo y el retracto, que asiste a los inquilinos, tiene preferencia sobre cualquier otro derecho similar "con excepción del conducto", y el artículo 396 del Código civil, dice que si el propietario de un piso o parte de él, susceptible de aprovechamiento independiente, tratase de venderlo, deberá comunicarlo, con expresión del precio, a los demás pro-

prietarios del edificio, los cuales tendrán, respecto de extraños, preferencia para su adquisición, si dentro de los diez días del aviso, comunican al vendedor su voluntad de adquirir.
Defiende la posición del inquilino el abogado don José María de Santiago. Siguiendo la tesis de dicho letrado, el Juzgado de Primera Instancia estimó que la palabra "conducto", a que se refiere el citado artículo 66, sólo alcanza a aquellos que lo sean de un piso; pero no a los propietarios de cada uno de los que componen la finca. Y, dada la tendencia social y proteccionista de la legislación sobre arriendos, para los inquilinos, no cabe duda que ha y preferencia para ejercer el retracto.

Apelada la sentencia en la Audiencia Territorial se interpreta el concepto en sentido amplio de toda casa. Por lo tanto se desestima la demanda de retracto.
Plantado el recurso ante el Tribunal Supremo, de injusticia notoria, figurando como recurrente la parte representada por el letrado señor De Santiago, acaba de dictarse definitiva sentencia.

En ésta se considera que, al introducir la ley de Arrendamientos Urbanos los derechos de tanteo y retracto a favor del arrendatario en los casos de ventas por pisos, les concede preferencia sobre cualquier otro similar, con excepción del conducto. Pero este concepto debe entenderse limitado, y, comprendiendo que la ley tiene carácter protector para los inquilinos o arrendatarios, con el fin de facilitarles en este caso su acceso a la propiedad, se concede la condición de conducto de piso arrendado solamente al que lo sea propiamente de éste, bien por existir en cuanto a él una pluralidad de sujetos en el condominio por división material y división intelectual en las cuotas, o bien por estar la propiedad singular y exclusiva del mismo dividida entre varias personas; pero cuando se trata de propietarios independientes de otros pisos del inmueble, que no guardan relación ninguna de condominio con el piso en cuestión, no cabe duda que se infringen los preceptos legales cuando no se accede a la demanda contractual promovida.
Por lo tanto, nuestro más Alto Tribunal declara haber lugar al recurso contra la sentencia dictada por la Audiencia Territorial, confirmando la del juez de primera instancia, condenando a la compradora a otorgar en favor del inquilino, que ejerció su derecho de retracto, la correspondiente escritura de venta del piso que le pertenece, concediéndole un plazo de diez días para verificarlo.

ULTIMA HORA DE LA VUELTA CICLISTA A ESPAÑA

Walkowiack vencedor en Pamplona

EZCURRA.—Por el Alto de Ezcurra, a 57 kilómetros de la salida, ha pasado en primer lugar el francés Telotte, al frente de un pelotón de diez corredores, en el que figura Bahamontes. Por Leiza, el mismo corredor francés se adjudicó una prima de 500 pesetas, y en Lecumberrri su compatriota Walkowiack venció en un impresionante sprint y por media rueda al español Serra. A 20 metros de ambos seguía un grupo integrado por quince corredores. (Aifil.)

PAMPLONA, 9. (Aifil.)—El corredor del equipo francés Walkowiack ha sido el ganador de la segunda parte de la etapa Bayona-Pamplona, que se disputó con salida en Irún.

O depositaba mil pesetas junto a un pozo, o secuestraba a una de sus hijas

JAEN, 9.—Un muchacho de doce años dirigió un anónimo al vecino de Alcalá la Real don José Pulido Mesa, con domicilio en el cortijo de Los Reventones. En ella le pedía depositase mil pesetas junto a un pozo que señalaba, bajo la amenaza, en caso contrario, con secuestrar a una de sus hijas. Se estableció un servicio de vigilancia, pero durante el día no apareció nadie a recoger el dinero; ya al anochecer se vió merodear por aquel lugar a Saturnino Rodríguez Ba-

rранco, domiciliado en una aldea próxima, que había estado guardando unas cabras en las proximidades, y volvió al lugar indicado por él después de haberlas guardado. La Guardia Civil detuvo al pequeño, que se confesó autor del anónimo y dijo que el dinero lo quería para divertirse lo mejor posible en las fiestas que durante este mes de mayo se celebran en las aldeas próximas. Saturnino ha sido puesto a disposición del Tribunal Tutelar de Menores. (Cifra.)



PRIMERA COMUNION

Preciosos zapatos "SIETEVIDAS"

Una creación de

La Corona

FUENCARRAL, 21 • TOLEDO, 73
CARRERA SAN JERONIMO, 16