

TRANSPORTE

El gran viaje



★ STE



La cultura física da vigor a los cuerpos, alegría a las
almas, vida a los hombres. Cultivarla es rodearse de
optimismo y alcanzar la verdadera armonía.



Nuestra máxima preocupación: la guerra

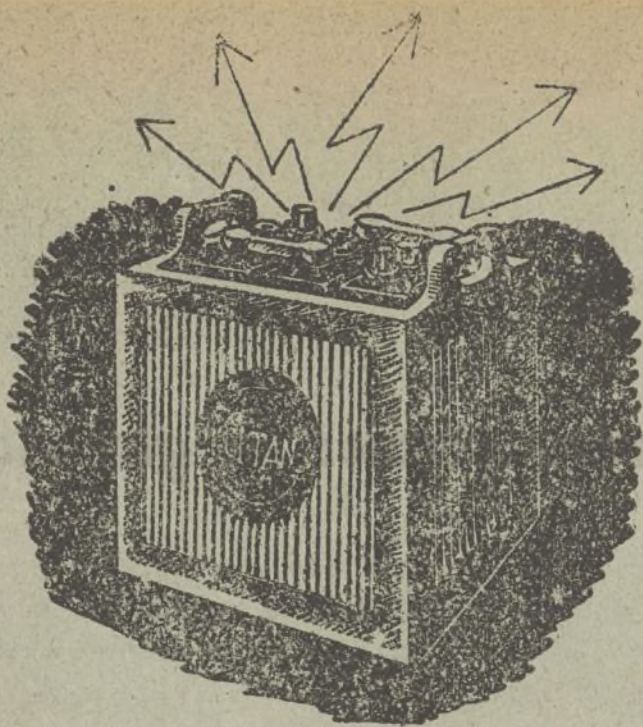
Se ha reunido el jefe del Gobierno en Barcelona con los representantes del Frente popular, organismo nervio de toda actividad de la nación. En dicha reunión, el Sr. Negrín, con la claridad contundente de su palabra—cálida y serena—les habrá puesto al corriente de la situación en todo el territorio de la España leal; habrá recordado que hay una cosa palpitante, latente, cruda: la guerra. Habrá vuelto a insistir—por si alguien lo había olvidado—que no es hora de halagadoras palabras y de hechos repudiabiles, de frivolidad ramplona ni de irresponsabilidad desbordada; que es la guerra nuestro interés primordial, aunque sin perder de vista otras cuestiones, que son el motor que la hacen caminar en su marcha. Que es peligroso en las circunstancias presentes "arrimar cada uno el ascua a su sardina", ya que el "ascua" puede apagarse y la "sardina" perderse.

Y si bien es verdad que hay un pueblo que vive para la guerra, que no le importan contribuciones a ella, que nada hace flaquear su voluntad de vencer, hemos de tener en cuenta que no lo hace por pura vanidad, que no sufre por puro capricho, que no resiste por un marcado antojo. Hace, sufre y resiste porque con una responsabilidad y una entereza que nadie puede negarle sabe lo que se encierra detrás de ese sufrimiento, detrás de esos hechos y detrás de esa resistencia. ¿Cuál si no fué lo que le hizo adivinar el peligro en las duras jornadas de julio lanzándose sin vacilación contra los mensajeros de la muerte? ¿Cuál si no fué lo que le hizo poner en marcha las industrias y organizar la resistencia creando un potente y formidable Ejército? ¿Cuán es y ha sido si no la responsabilidad consciente de sus destinos lo que le hace contribuir en cuerpo y alma a la resistencia? Que esos que se olvidaron que el cañón truena a nuestras puertas, que la ametralladora canta responsos de muerte en la carne de nuestra juventud, que la aviación del crimen otea alguna víctima en que saciar su bestialidad, tomen nota de su conducta y se dispongan a seguirla, ya que no hemos de cansar y menos agotar esta energía en vanas y estériles luchas.

Por eso hemos de mirar a la guerra como lo que es: una realidad sangrante que va destrozándonos con sus locas embestidas y un potente bloque tras del cual está el porvenir de un pueblo, y no hemos de ser nosotros, que nos consumimos en su llama, los que en torpes acciones debilitemos nuestra resistencia dando vigor a su ola avasalladora, ya que delante, detrás, a la derecha y a la izquierda siempre la tenemos presente, amenazadora, con su eterno semblante trágico. Y aunque no sea nada más que el pensamiento puesto en los valores perdidos, este recuerdo debe ser el freno a nuestras torpes ambiciones ante la perspectiva de perder un todo en el que nos hundiríamos nosotros y el mundo, la libertad y la ciencia.

Que no tengan que ser siempre los pequeños reveses los que nos hagan buscarlos y unirnos para luego volver al eterno camino. Estemos unidos y nos evitaremos el daño que por esta parte pudiera sobrevenirnos; pero pongamos el corazón en las acciones y la bondad en los actos, que más bellos y fecundos fueron siempre los frutos del amor que los partos sangrientos del odio, y entre tanto procuremos comprendernos apartando lejos de nosotros el halago que es propio de esclavos que viven del aplauso y no de hombres que, conscientes de su deber, la vanidad les molesta.

La batería



Por
Luis
Martínez

(Continuación)

La batería es un aparato electroquímico, no un aparato mecánico. Por esta razón, el cuidado de la misma debe revestir esa cuidadosa atención que en los laboratorios se da a todos los aparatos. La batería, sabedlo bien, es objeto de profundos estudios de la ciencia química. Vosotros, los trabajadores del transporte, habéis de cuidarla con cariño y meticulosidad, igual que un aparato de precisión o cualquier otro de naturaleza semejante que, por no haber encontrado tanta aplicación en la industria como los acumuladores, sigue manteniéndose como simple estudio en laboratorios y escuelas de capacitación técnica.

Es indispensable, para exigir al fabricante el rendimiento predicho de la batería, efectuar una conservación minuciosa de la misma, empezando por mantenerla siempre—óigase bien—¡siempre!, con un nivel del líquido que sobrepase en 5 mm., como mínimo, el de las placas. Estas adiciones de líquido deberán ser hechas, a ser posible, con agua destilada, o, en caso de no haberla, utilizar siempre el agua de Lozoya corriente y, mejor, filtrada; todo antes que dejarla secar. Esto la destroza.

Base de un buen funcionamiento de todos los aparatos de alumbrado y encendido es el de la batería, cuyas conexiones se mantendrán siempre limpias de sulfato, y bien apretadas. Con una pequeña cantidad

de grasa, con preferencia vaselina, se evita, en parte, la sulfatación de que es objeto el terminal positivo de la misma.

La batería ha de estar exteriormente seca, para evitar de esta forma posibles circuitos, hechos por el líquido derramado, que la restarían capacidad.

Es necesario una vigilancia constante de la carga que suministra el generador (dínamo), pues de esta manera se sabe en todo momento el suministro de energía que éste le proporciona y el consumo, que debe ser siempre proporcional al primero.

Ha de evitarse, en la medida de lo posible, el excesivo consumo de alumbrado y puesta en marcha, para que la batería no se descargue, sobre todo en tiempo frío, que, como auxilio de la misma, antes de arrancar el motor se dará unas vueltas con la manivela para suavizarle.

No se ha de castigar severamente por la puesta en marcha cuando ésta no arranca, pues en muchos de estos casos no es la escasa fuerza de la batería la culpable, sino una mala puesta a punto o deterioro del arranque del automóvil.

Todo lo dicho, resumido en esta conservación llevada al pie de la letra, dará lugar a que las baterías de todos los automóviles den su verdadero rendimiento y duración prescrita por la fábrica.

TABLA DE ALGUNAS EQUIVALENCIAS

Peso específico = Peso de unidad de masa. Masa específica = Masa de la unidad de volumen (también se llama densidad).

Volumen específico = Volumen de la unidad de peso. Trabajo = Fuerza por camino recorrido en dirección de la fuerza.

Potencia = Trabajo realizado en la unidad de tiempo. Vatios = Amperios por voltios.

Kilovatio = Mil vatios.

Voltio = Fuerza electromotriz necesaria para hacer pasar una corriente de un amperio de intensidad a través de un conductor de un ohmio de resistencia.

Anodo = Polo positivo (+), llamado también electrodo.

Catodo = Polo negativo (—), llamado también electrodo.



—Este, aquí, donde le ves, es el mejor perro de caza.

—¿Por qué?

—Porque desde que está en el desguace no se le ha escapado ni una pieza...



El arte, función social (Conclusión)

Y hubo quien recurrió a un epistolario del artista en que habla de "su enfermedad". Lo que no pudieron entonces explicarse como proceso biológico de un cerebro atormentado por las intrigas palaciegas y los disturbios de aquella época de oprobio y de vergüenza para España, lo hallaron, en cambio, justificado en el trastorno mental producido por una varicela contrada en su juventud. Y para razonar esta consecuencia recurren a un detallado y minucioso estudio patológico en el que pretenden demostrar que "Los Caprichos", de Goya, son la obra del cerebro de un alienado.

Y es que en sus "Caprichos", como en casi toda la obra del genial artista, palpita la tragedia de España: Carlos IV, María Luisa de Parma, Godoy, Fernando VII, Calomarde..., la aristocracia chulesca y libertina, el comadreo de aquella baja política, y, soportándolo todo, el pueblo esclavo, indiferente, alegre y confiado. Había, por tanto, que desvirtuar la gran verdad de la obra de Goya, que al llegar a la medula del pueblo podría conmover los cimientos del edificio que empezaba a ser minado por feroces luchas intestinas.

Goya fue un artista del pueblo. Surgió del pueblo. Se nutrió de la savia del pueblo. Se llenó de pueblo. Goya era todo pueblo y sufrió con él contemplando, en las monstruosidades sociales y políticas de su tiempo, la razón de aquella sinrazón que

hizo figurar en "Los Caprichos" con estas frases: "Los sueños de la razón producen monstruos."

Sin embargo, fue la aristocracia, por él fustigada, la que le mimaba, pretendiendo prostituirle. Había que recluírlo como se recluyó a Miguel Angel y tantos otros. Se le concedieron prebendas y sinecuras, acciones del Banco de España (entonces de San Carlos). Mas todo fue inútil. Si en Miguel Angel pudo hallarse la susceptibilidad de dejarse recluír amablemente en la Capilla Sixtina por espacio de veinte años, para hacer, obligado por las circunstancias, lo que él—escultor y arquitecto—no hubiera hecho de grado: pintar, en Goya no hubiera podido hallarse tal coyuntura, porque éste, artista del pueblo, a pesar de todo, era alma y sangre de él, libre y rebelde, y hubiera sabido rebelarse aun sacrificando su propia vocación.

Si los artistas de la antigüedad, y especialmente los del Renacimiento italiano, fueron validos de príncipes y magnates, reservados y conservados para su regalo y deleite, esclavos del capricho y de los gustos de sus señores, que vivían ajenos a las luchas del pueblo, los de ahora habrán de ser hombres libres que vivan en contacto con el pueblo y trabajen interpretando la vida y el pensamiento de las colectividades, y ésta será la escuela activa, la función social del Arte.

A QUIJANO

Miliciano de la Cultura del S. T. E.

«Temas del momento»

La libertad de cultos



El Gobierno de la República, en reciente decreto, restaura la libertad de cultos, derecho indiscutible, estampado en nuestra Constitución vigente y en uno de los trece puntos que nadie puede cercenar ni discutir, no sólo porque nace del pacto fundamental que el pueblo votó, sino también porque nosotros luchamos por LA LIBERTAD DE PENSAMIENTO, y dentro de ella se hallan las creencias religiosas, las cuales pueden ser sentidas y manifestadas externamente mediante el culto. Claro es que para practicar el culto, como ha de hacerse mediante la asociación o reunión de personas, tiene que someterse a las leyes especiales de asociación y reunión, las que velan porque éstas no sean subversivas ni atentatorias a la subsistencia del Estado. Precisamente por atentar los ministros de la Iglesia católica contra el Estado, en julio del 36, es por lo que el pueblo, con su certero instinto, los combatió con dureza, ya que así era necesario para salvar la República. Pero ese momento pasó. La República es hoy fuerte; ha reconstruido su máquina estatal, derrumbada por los traidores; ha reunido un potente Ejército, nutrido con la savia popular. No necesita la República, para seguir su ruta triunfal y gloriosa hasta lograr la victoria, usar de medidas de excepción, y de ahí que restaure la libertad de cultos y cree un Comisariado para regularla.

Algunos compañeros, que tienen hondas convicciones laicas y revolucionarias, han recibido este decreto con prevención, pensando que este portillo que se abre será un peligro para el futuro de intromisión de la Iglesia en la vida política del país. El que tal piense, se equivoca. Destruída hasta la raíz, la influencia clerical no puede retoñar jamás, precisamente porque ese Comisariado de cultos se ha creado para controlar estas actividades y evitar la intromisión del clero en actividades ajenas a su ministerio.

Conste, pues, que el decreto mentado consagra un derecho indiscutible: el de la libertad de pensamiento en el círculo específico de las creencias religiosas, que pueden sentirse y practicarse libremente, sin más trabas que las necesarias para mantener la seguridad del Estado.

Nadie, por muy laico que sea y por muy avanzadas que fueren sus ideas, debe sentirse decepcionado, puesto que el tal decreto consagra la libertad de pensar, postulado indiscutido en todos los programas políticos de izquierdas. A nadie le es lícito combatir o aprisionar el pensamiento por medios coactivos.

El fascismo internacional, contra el que sostenemos gigantesca lucha, estrangula toda libertad, y especialmente la del pensamiento y creencias religiosas. Es por ello lógico que nosotros obremos al contrario de nuestros enemigos, consagrando la libertad de pensar, postulado fundamental por el que lucharemos hasta vencer.

Diciembre de 1938.

Francisco ARROYO
Comisario del 1.º B. T. A.

RENDIMIENTO DE CAMINOS Y MUELLES

3.^a

conferencia da-
da por el Co-
mandante Sali-
nora en la Es-
cuela de Apli-
cación de ofi-
ciales del S. T. E.

El jefe de un convoy que transporta material, víveres o municiones, deberá adelantarse o destacar algún oficial o clase con el fin de reconocer el sitio donde las operaciones de carga o descarga han de efectuarse, y estudiar la disposición más apropiada que convenga adoptar. Se tendrán presentes para ello las indicaciones del jefe del almacén o depósito, si se han de cargar o descargar en alguno de éstos y la situación de los locales, muelles o hacinamientos de los diferentes artículos. Y si se trata de trasbordos a otros vehículos, se proyectará la disposición más conveniente, conforme a las disposiciones del terreno, hora señalada y tiempo disponible. Debe reconocer las posibilidades de acceso, tanto para la entrada como para la salida de vehículos y acémilas, designando los lugares para aparcar separadamente los elementos cargados y los vacíos, mientras las operaciones se efectúan.

Informado de todo esto el jefe de convoy, antes de que la unidad haya llegado al punto donde deben efectuarse estas operaciones, podrá dictar durante la marcha las órdenes que crea convenientes.

Deberá establecerse en todas las ocasiones, y en relación al posible peligro, un servicio de observación, en previsión de ataques aéreos.

En la elección de puntos para el trasbordo de cargas, designación de lugares de aparque y en la instalación de depósitos provisionales para abastecimiento de grasas y esencias, se tendrán presentes las precauciones recomendadas para evitar o disminuir la eficacia de los ataques aéreos.

El jefe del convoy es el responsable de que las cargas recibidas lleguen en su totalidad a los puntos fijados, debiendo recibir volantes expresivos de las cantidades de artículos, material o municiones que hayan tomado en los distintos almacenes. Estos volantes sirven de orden de entrega, y, una vez firmados con el recibo por el jefe destinatario, deben ser entregados en la Sección de Movimiento que dió la orden del convoy.

El jefe del convoy debe reconocer la carga que se le entrega, enterándose del peso de los bultos, contenido y número de ellos.

Si los empaques o bultos están precintados, deberán ser entregados en igual forma, respondiendo, en este caso, sólo del número de ellos.

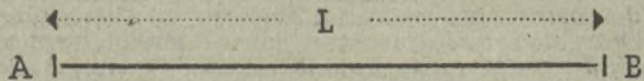
Los conductores serán los encargados de contar el número de empaques o bultos, siendo ellos responsables de la carga recibida, dando cuenta al jefe del subgrupo, éste al del grupo y recibiendo, por último, las novedades el teniente jefe de la Sección, quien las comunicará al jefe del convoy.

En la conferencia segunda hemos obtenido la fórmula del rendimiento teórico, que, la misma palabra lo dice, sirve únicamente para que podamos obtener, mediante una fórmula, un rendimiento, aunque esté lejos de ser aplicable en la práctica, pero que nos sirve de base de discusión para obtener fórmulas que puedan ser aplicadas en cálculos reales.

En efecto: hemos llamado «t» al tiempo que teníamos disponible la carretera, y en las fórmulas a obtener este concepto tendremos que sustituirle por otro que comprenda todas las operaciones que hemos de efectuar en la carretera mientras la tenemos a nuestra disposición.

Esto se concibe fácilmente, pues si nos asignan una carretera durante X horas, tendremos que emplear este tiempo que la carretera está a nuestra disposición en que salga toda la columna, llegue al punto de origen, cargue o descargue y regrese al de partida el último vehículo del convoy.

Primer problema.—Vamos a obtener el tiempo que necesitamos tener un camino a nuestra disposición para un movimiento de transporte de composición conocida:



Llamemos A al punto donde tenemos todos los elementos aparcados y B al punto de destino.

La distancia entre A y B supongámosla de 100 kilómetros, y la carretera, de sencilla corriente.

En A tenemos 1.500 camiones de 3 Tm.; queremos averiguar cuántas horas tenemos necesidad de disponer de la carretera para efectuar el transporte de estos vehículos.

La velocidad media del convoy la calculamos en 25 kilómetros hora.

El primer coche tardará en llegar de A a B la distancia que separa a los dos puntos, dividida por la velocidad horaria: $\frac{L}{V} = \frac{100}{25} = 4$ horas, y el último habrá tenido que

esperar a que desfilen todos los vehículos que en la formación están delante de él, y que forman la columna. Como la separación media entre vehículos hemos dicho que se calculará en 50 metros, tendremos que multiplicar esta distancia por el número de vehículos, para obtener la longitud de la columna en marcha o separación del primero al último vehículo:

$$1.500 \times 50 = 75.000 \text{ m.} = 75 \text{ km.}$$

No ruedas demasiados kilómetros con el mismo aceite. En vez de hacer una economía puedes fundir una biela

Ahora, dividiendo los 75 kms. por la velocidad horaria, tendremos:

$$\frac{75}{25} = 3 \text{ horas,}$$

que es lo que tarda en desfilar la columna por el punto A, o sea que el último coche saldrá de A, 3 horas después que el primero de los coches, llegando también 3 horas después al punto B, teniendo, por tanto, toda la columna en el citado punto a las 7 horas de salir de A.

Hemos resuelto el problema razonando. Vamos a traducirlo en fórmula:

Llamando

L = a la distancia de A a B.

I = a la longitud de la columna,

V = a la velocidad horaria,

tendremos que el primer coche tardará en llegar a B, $\frac{L}{V}$; el desfile de la columna será $\frac{I}{V}$,

y, por tanto, el tiempo empleado por toda la columna en llegar de A a B será: $\frac{L}{V} + \frac{I}{V}$ (1).

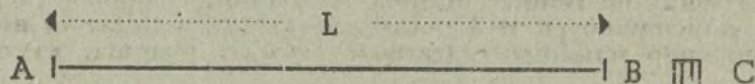
Sustituyendo en esta fórmula las letras por los valores que antes dimos, tendremos:

$$\frac{100}{25} + \frac{75}{25} = 4 + 3 = 7 \text{ horas.}$$

Y gráficamente podremos comprobarlo.

Vamos a estudiar el caso en que los vehículos salgan del punto A, descarguen en el punto B y regresen a su base.

En este caso tendremos que tener presente si la carretera es de sencilla o doble corriente. Si es de sencilla corriente, si la columna puede empezar a regresar una vez descarguen los vehículos, o si tienen éstos que esperar a que la carretera quede libre, para que la corriente circulatoria de regreso no sea estorbada por la de ida. Vamos a empezar a estudiar el caso en una carretera de simple corriente y que los vehículos no se estorben.



Distancia de A a B = L = 100 kms.

Velocidad horaria = V = 25 kms.

Tiempo de descarga en B, repostaje y descanso = C = 8 horas.

El primer vehículo tardará en llegar a B, $\frac{L}{V} = 4$ horas; como tiene que quedar en B para descargar, repostar y dar descanso a los conductores C = 8 horas, tardará en estar dispuesto para salir hacia A, $\frac{L}{V} + C = 4 + 8 = 12$ horas; y como el último vehículo tardará

en llegar a B, $\frac{L}{V} + \frac{I}{V} = 4 + 3 = 7$ horas, veremos que cuando el primer coche esté en disposición de salir, la carretera estará libre y podrá regresar libremente.

El primer vehículo saldrá a las 12 horas de haber llegado, y el último tendrá que salir después de transcurrido C, o sea las 8 horas de la descarga, tardando en regresar $\frac{L}{V}$.

Traduzcamos en fórmulas:

$$\text{Primer vehículo tardará } \frac{L}{V} + C + \frac{L}{V} \quad (2).$$

$$\text{Ultimo coche tardará } \frac{I}{V} + \frac{L}{V} + C + \frac{L}{V} \quad (3).$$

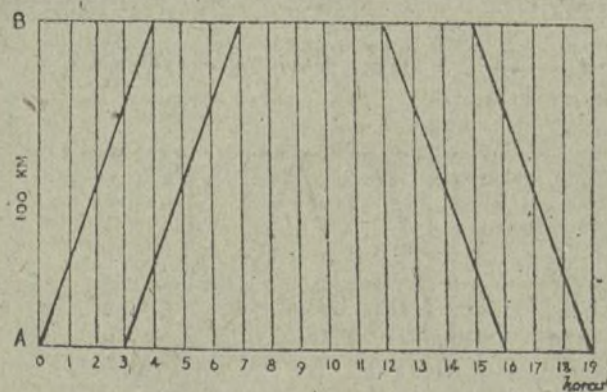
Dando valores tendremos:

$$\text{Primer coche: } \frac{100}{25} + 8 + \frac{100}{25} = 4 + 8 + 4 = 16 \text{ horas.}$$

$$\text{Ultimo coche: } \frac{75}{25} + \frac{100}{25} + 8 + \frac{100}{25} = 3 + 4 + 8 + 4 = 19 \text{ horas.}$$

Luego a las 19 horas hemos dejado la carretera libre.

Comprobemos gráficamente:



Decíamos antes que al estudiar este caso debíamos tener presente si los caminos son de sencilla o doble corriente, y en los de sencilla corriente si la columna puede regresar

una vez que descarguen los camiones, o si tienen que esperar éstos a que lleguen todos los vehículos. Acabamos de ver que podían regresar.

Estudiemos ahora el caso, también sobre carretera de seneilla corriente, en que los vehículos se estorban; es decir, que no pueda empezar la corriente de regreso hacia A por no haber terminado de llegar la corriente circulatoria a B, teniendo ocupada, por tanto, la carretera.

DATOS:

¿Cuánto tiempo tendremos una carretera ocupada para hacer un convoy, sabiendo que:

Distancia de A a B = $L = 100$ kms.

Velocidad horaria = $V = 25$ kms.

Tiempo de descarga en B, repostaje y descanso = $C = 2$ horas, y que la longitud de la columna = $l = 75$ kms., por disponer de 1.500 camiones, separados entre sí por 50 metros?

El primer vehículo tardará en llegar a B, $\frac{L}{V} = 4$ horas; en B debe descargar, repostar y dar descanso al conductor durante $C = 2$ horas; luego estará dispuesto para emprender el regreso a A a las $\frac{L}{V} + C = 4 + 2 = 6$ horas de haber salido de A.

El último coche de la columna tardará en llegar a B el tiempo que dure el desfile de la columna por A, más el tiempo que emplee en llegar a B = $\frac{l}{V} + \frac{L}{V} = \frac{75}{25} + \frac{100}{25} = 3 + 4 = 7$ horas.

Observemos que por el razonamiento empleado en el primer coche éste está pronto a regresar a las 6 horas de haber salido de A; pero se ve imposibilitado a ello porque la carretera, por el razonamiento seguido por el último vehículo, no queda libre hasta las 7 horas; es decir, que el primer coche deberá quedar en B esperando durante una hora, tiempo que tardará en llegar al citado punto el último vehículo de la columna, en cuyo momento podrá emprender el regreso.

Luego tenemos que el primer vehículo llegará a B a las 4 horas de haber salido de A, y el último a las 7 horas de romper marcha la columna, viéndose fácilmente que el primer vehículo está estacionado en B 3 horas, que tarda en llegar el último y en dejar la carretera libre, pudiendo igualmente traducir esto en fórmula, ya que este estacionamiento obligado es precisamente el desfile de la columna: $\frac{l}{V} = 3$ horas.

Desde que salió el primer vehículo hasta que regresa el último se empleará el tiempo siguiente:

$\frac{L}{V}$ en llegar a B.

$\frac{l}{V}$ estacionamiento en B.

$\frac{L}{V}$ para regresar de B a A.

$\frac{l}{V}$ tiempo que tarda en desfilarse la columna, y, por tanto, retraso del último vehículo con relación al primero.

La suma de todos estos valores será la solución pedida.

Es necesario, pues, para hallar la fórmula que resuelva este caso, que substituyamos en las fórmulas (2) y (3) el valor de C por el del desfile de la columna $\frac{l}{V}$, que es el tiempo que el primer camión deberá estar en B entre descarga, repostaje, descanso y tiempo de espera a que la carretera quede libre; es decir, tiempo de estacionamiento, obteniéndose, por fin, las fórmulas siguientes:

$$\text{Primer vehículo tardará: } \frac{L}{V} + \frac{l}{V} + \frac{L}{V} = \frac{l}{V} + \frac{2L}{V} \quad (4).$$

$$\text{Último coche tardará: } \frac{l}{V} + \frac{L}{V} + \frac{l}{V} + \frac{L}{V} = \frac{2l}{V} + \frac{2L}{V} \quad (5)$$

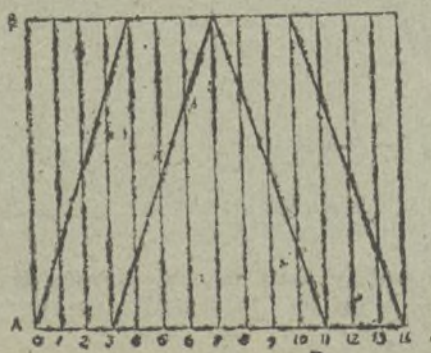
Substituyendo valores, tendremos:

$$\text{Primer vehículo: } \frac{2 \times 100}{25} + \frac{75}{25} = 8 + 3 = 11 \text{ horas.}$$

$$\text{Último vehículo: } \frac{2 \times 75}{25} + \frac{2 \times 100}{25} = 6 + 8 = 14 \text{ horas,}$$

que es el tiempo que tardaremos en dejar libre la carretera.

Comprobación gráfica:



*Marchar con una rueda baja es hacer un mal servicio a la República.
Un buen conductor del S. T. E. siempre debe tener esto presente*

*Por las mañanas, en tiempo frío, procura echar agua caliente al radiador de tu coche.
Con esto evitarás posibles averías y obtendrás un más fácil arranque del motor*

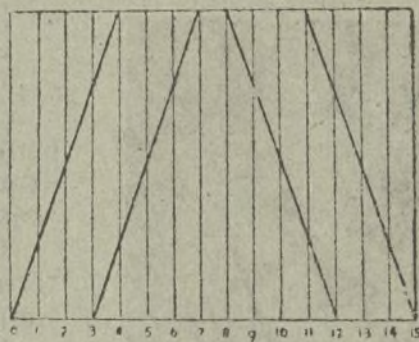
Analizando los dos casos estudiados, veremos que cuando C es menor a $\frac{1}{V}$ debemos emplear las fórmulas (4) y (5), y cuando $C = \frac{1}{V}$ debemos emplear las fórmulas (2) y (3). Luego para la resolución de cualquier problema correspondiente a este caso deberemos comparar C y $\frac{1}{V}$, viendo si C es menor, igual o mayor que $\frac{1}{V}$ para aplicar la fórmula correspondiente, teniendo presente que siempre debemos utilizar el valor mayor para su solución, como hemos podido comprobar en los dos casos analizados.

Este estacionamiento forzoso de los vehículos en B, que es superior al tiempo calculado para la descarga, etc., desaparece si el camino es de doble corriente, ya que en este caso los vehículos tan pronto queden vacíos pueden iniciar el regreso, cruzándose en marcha con los que vienen de A a B; y en este supuesto siempre es de aplicación la fórmula (3), dándonos el gráfico dos zonas (ida y regreso) sin ningún punto común si $C > \frac{1}{V}$, tangentes si $C = \frac{1}{V}$ y con un triángulo común si $C < \frac{1}{V}$, triángulo que nos indicará el trayecto y tiempo en los cuales existe la doble corriente.

Sobre el anterior ejemplo, y en carretera de «doble corriente», dimos diferentes valores a la variante C :

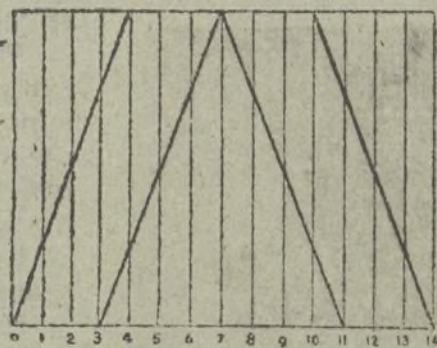
Para $C > \frac{1}{V}$ $\left\{ \begin{array}{l} C = 4 \text{ h.} \\ \frac{1}{V} = 3 \text{ »} \end{array} \right. \left\{ \begin{array}{l} \text{Primer vehículo: } \frac{L}{V} + C + \frac{L}{V} = \frac{100}{25} + 4 + \frac{100}{25} = 12 \text{ horas.} \\ \text{Ultimo } \text{ » } \frac{1}{V} + \frac{L}{V} + C + \frac{L}{V} = \frac{75}{25} + \frac{100}{25} + 4 + \frac{100}{25} = 15 \text{ hor.} \end{array} \right.$

Gráfico



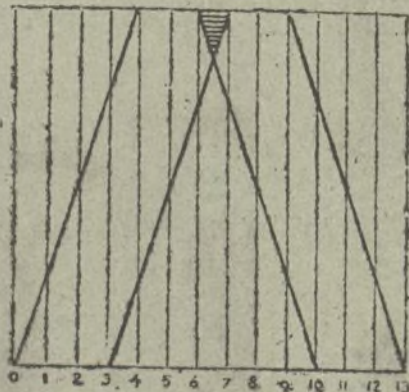
Para $C = \frac{1}{V}$ $\left\{ \begin{array}{l} C = 3 \text{ h.} \\ \frac{1}{V} = 3 \text{ »} \end{array} \right. \left\{ \begin{array}{l} \text{Primer vehículo: } \frac{L}{V} + C + \frac{L}{V} = \frac{100}{25} + 3 + \frac{100}{25} = 11 \text{ horas.} \\ \text{Ultimo } \text{ » } \frac{1}{V} + \frac{L}{V} + C + \frac{L}{V} = \frac{75}{25} + \frac{100}{25} + 3 + \frac{100}{25} = 14 \text{ hor.} \end{array} \right.$

Gráfico



Para $C < \frac{1}{V}$ $\left\{ \begin{array}{l} C = 2 \text{ h.} \\ \frac{1}{V} = 3 \text{ »} \end{array} \right. \left\{ \begin{array}{l} \text{Primer vehículo: } \frac{L}{V} + C + \frac{L}{V} = \frac{100}{25} + 2 + \frac{100}{25} = 10 \text{ horas.} \\ \text{Ultimo } \text{ » } \frac{1}{V} + \frac{L}{V} + C + \frac{L}{V} = \frac{75}{25} + \frac{100}{25} + 2 + \frac{100}{25} = 13 \text{ hor.} \end{array} \right.$

Gráfico



El transporte en el III Cuerpo de Ejército



Iniciamos la marcha de madrugada. El fresco otoñal va dejándose sentir, penetrando, con silencio de brujo, en el cuerpo hasta conseguir agarrotar los músculos. El coche se desliza veloz, como si, ansioso de distancia, no le bastaran kilómetros. Atrás van quedando pequeñas colinas rugosas y tristes, que parecen mirar al viajero con la melancolía de vieja sentenciosa, sensación que dan a su contemplación las pardas tierras castellanas. Algún árbol que otro, ya en grupos, ya individuales, forman pequeños oasis en la inmensidad de este desierto grandioso. Media hora de marcha, y empieza a surgir la vida. Vastas extensiones de olivos se pierden en el horizonte como puntitos negros caprichosamente colocados. Los que se asoman a la carretera ofrecen a la contemplación del viajero sus ramas rendidas de fruto, ya que hasta en ellos parece prender la llamada al sacrificio, tan maravillosamente extendida por toda la zona leal. Su contemplación nos sugiere una cantidad de hipótesis que, buscándole su origen, nos acercamos a la Biblia, en que, como cese de las hostilidades entre un dios enfurecido y unos hombres que son lo que él quiere que sean, aparece una palomita con un ramo de olivo en el pico. En la contemplación de ellos y en los mil pensamientos a que nos lleva su aplicación nos acercamos al pueblo final de nuestra marcha. Pueblo silencioso como el mudo silencio del castillo que aún le preside, como filósofo que en pensar gasta la vida, como pueblo castellano, dormido y triste.

Pero no hemos de cantar nosotros aquí su historia, ni vamos a elevar sus virtudes, ni pretendemos buscar sus defectos. No faltarán eruditos que los canten, como cantaron los romanceros las proezas de sus antepasados.

El objeto de nuestra visita es ver cómo se desenvuelven los talleres y demás dependencias del Servicio de Tren en el III Cuerpo de Ejército, y para ello nos acercamos a la Jefatura, de donde, acompañados por un soldado, nos va informando de nuestro deseo.

La primera visita es a los talleres, instalados en el progreso; donde cada sonrisa es un legado de promesas; donde cada canción es un clarín de vida. Sus galerías, que antes fueron testigos mudos de un fanatismo cerril, son hoy espectadores de promesas y realidades, de actividad y dinamismo. Y sus habitaciones, que antes fueron almacenes de mezquindad, son hoy seguro refugio del trabajo, pendiendo de sus paredes, como trofeos de grandezas, poleas que transmiten—como savia vivificadora—su actividad a las máquinas y su entusiasmo a los hombres que las manejan, acompañando a su monótono ruido el agradable acento de alguna canción sentimental.

Una de las habitaciones destinada al culto es hoy un magnífico taller de electricidad: con excelente cuadro para la carga de baterías, con probadores para bujías, bobinas y puestas en marcha; con maquinaria para la reparación de inducidos, y en donde se limpian y prueban colectores; en fin, en donde se arregla todo lo concerniente al encendido de los coches.

Hay también un taller de carpintería magníficamente montado, que, con el de los chapistas, embellecen de una forma práctica la carrocería de los coches. La parte dedicada a la forja nada tiene que envidiar a ningún taller ni en estoicismo, ni en maestría, ni en entusiasmo, ni en abnegación.

Cuenta, además, con un magnífico almacén de material eléctrico y accesorios donde, catalogados y en perfecto orden, se hallan dinamos, distribuidores, bujías, juntas, etc. Y todo, aunque no en cantidad necesaria, sí lo que más corrientemente exigen las necesidades de los coches.

La Compañía es un modelo de pulcritud y esmero, de limpieza e higiene, dotada, dentro de las restricciones propias de un pueblo, de todos los elementos precisos; sirviendo, a su vez, de Hogar y de Escuela, con la que en lucha sorda, pero con valor positivo, se van robando víctimas a la incultura hasta ponerlos en el radiante camino de los conocimientos precisos.

Poseen, además, magníficas duchas, amplios y ventilados dormitorios y un formidable y excelente comedor. Pero lo que más resalta, lo que brilla como estrella de pujantes rayos, lo que sobresale por su magnificencia, es la moral de estos hombres, el deseo de superación que les anima, la atracción que sobre ellos ejerce el heroísmo. Su sonrisa es sonrisa de triunfo, expresión de firmeza, radiación de optimismo. Y no es que pretendamos vanamente rodearlos de aureola; hay actos que hablan mejor que todas las crónicas, que los sube a las cumbres de gloria con su lenguaje mudo, que los coloca ante la admiración de los presentes para que canten su gesta las generaciones futuras.

Las operaciones del Jarama han sido la revelación más clara de su empuje, trabajando sin descanso, sosteniendo jornadas agotadoras, durmiendo sobre el volante, al que se aferraban como único amigo y como única arma.

Hay anécdotas curiosas que revelan el temple de estos hombres. Dos conductores reciben orden de marchar con sus vehículos hasta las proximidades de la línea de fuego en el preciso momento en que nuestros soldados se hallan fuertemente presionados por el enemigo. La situación se hace insostenible, y es menester evacuar la trinchera. Los conductores se encuentran con sus camiones en situación apurada. O retroceden y abandonan los vehículos, o quedan en peligro de ser cogidos por el enemigo. El tiempo apremia, y la decisión ha de ser rápida. Pero ellos son del mismo barro que el resto de los combatientes: barro templado, barro de héroes, y sin pensarlo más se confunden con el resto de los soldados, encendidos, como ellos, de entusiasmo y de coraje, lanzándose sobre el enemigo cargados de bombas de mano, hasta lograr rechazarle y recuperar la trinchera.

El mando, como premio a su esforzado arrojo, valorando con justicia la magnífica hazaña, les ha colocado los galones de sargento.

Pero no termina aquí su actividad. La población civil sabe algo de la generosidad y el desvelo de estos hombres, ya que han dotado al pueblo de un sencillo cine por donde van pasando todas las películas que ofrecen algún interés y alguna enseñanza para el pueblo, y como las farmacias no pueden surtir por carecer de medicamentos, el botiquín de la Compañía cumple a las mil maravillas este cometido teniendo consulta gratuita, por la que circula la mayoría del vecindario.

Esta es la labor, a grandes rasgos, del Servicio de Tren en el III Cuerpo de Ejército: sencilla, dura y bondadosa, en la que el entusiasmo de unos hombres arrolla todos los obstáculos, porque saben que detrás de ese sacrificio está España deseosa de emprender de nuevo un ritmo acelerado en la producción, tranquila ya de influencias extrañas, porque nada perturbará su paz ni su canto en el trabajo.



"LA SOTA DE OROS"

SUMARIO que se formó al soldado del Batallón de Cazadores de Bailén número primero del Ejército de la Isla de Cuba, en 17 de abril de 1870, Andrés Espinosa Montero.



CERTIFICO: Que al folio treinta y uno del libro de expedientes hay un dictamen que, copiado a la letra, dice así: «Que estando el domingo, seis del corriente, oyendo misa la fuerza de este Batallón, observó el sargento primero de la segunda Compañía que mientras se celebraba el Santo Sacrificio un soldado de ésta tenía en las manos una baraja, y la repasaba con la mayor atención, por cuyo motivo, a la llegada de la fuerza al cuartel, fué conducido al calabozo, dando parte por escrito al primer jefe del Cuerpo, e informado el señor teniente coronel del feo delito del referido soldado dispuso la formación de expediente, nombrando al efecto fiscal instructor al señor ayudante.

PREGUNTADO: Su nombre, patria, religión, estado y ejercicio. **Dijo:** Que se llamaba Andrés Espinosa y Montero; que era natural de Logroño (Castilla la Vieja); que profesaba la religión católica, apostólica y romana; de estado soltero y pertenecía al Batallón de Cazadores de Bailén número primero de este Ejército, inscrito en la segunda Compañía del expresado Cuerpo.

PREGUNTADO: Por qué siendo cristiano, como decía, en vez de estar oyendo misa con toda devoción había sacado una baraja y se entretenía en repasar las cartas. **Dijo:** Que careciendo de rosario, había ideado sustituirlo con una baraja para con sus distintas cartas poder meditar los diversos misterios de la muerte y pasión de Nuestro Señor Jesucristo. Explíquese el acusado y diga cómo meditaba en la baraja tan sagrados misterios. **Dijo:** Que empezando por los ases, en el de bastos contemplaba la columna donde amarraron al Señor; en el de copas cuando le presentaron una copa de hiel y vinagre a Nuestro Señor Jesucristo para que bebiese; en el deoros considero el ósculo o beso de paz que dió Judas al Redentor al tiempo de entregarlo, y en el de espadas me hace reflexionar en el dolor que pasaría Nuestro Señor clavado en la cruz. En los cuatro doses consideraba los ocho verdugos que de dos en dos asaltaron a nuestro Salvador. En el tres de copas se me representan los dedos con que rasgaron las vestiduras del Señor. El tres de bastos le considero como los tres clavos con que fué clavado en la cruz. En el tres deoros medité en las tres personas de la Santísima Trinidad. En el cuatro de copas se me representan los cuatro santos del calendario, que son: Santo Toribio, Santo Domingo, Santo Tomé y Santo Tomás. En el cuatro de bastos considero los cuatro doctores de la ley, y en el cuatro de espadas me hace meditar en los nueve misterios gloriosos de María Santísima. En el cinco de bastos, de igual número de dolores que sufriría la madre de Nuestro Señor Jesucristo. Y en el cinco deoros se me representan las cinco llagas del Redentor, como igualmente el cinco de copas me lleva a considerar hasta qué grado tuvo que apurar Nuestro Señor el cáliz de la amargura. Los seis de espadas yoros me hacen contemplar la penosa marcha de Jesucristo por la calle de la Amargura, con la cruz a cuestas. En el seis de bastos y copas medía la sublimidad de las Siete Palabras que el Señor pronunció en el ara de la cruz. En el siete de bastos considero los Sacramentos de la Santa Madre Iglesia, que son también siete. Y en el de espadas me representan los siete dolores que traspasaron el corazón de María, como asimismo hallo la representación de los pecados capitales en el siete deoros. Las sotas de copas, espadas y bastos me representan las tres Marías. El caballo de espadas al judío que dió la lanzada a Nuestro Señor Jesucristo después de muerto. Los caballos de copas,oros y bastos se me figuran los tres reyes magos que vinieron de Oriente a adorar al Niño Jesús en el portal de Belén, y en los cuatro reyes contemplo las cuatro columnas del templo de Salomón, y

PREGUNTADO: Cómo en todas las cartas de la baraja estaban representados los misterios, menos en la sota deoros,

DIJO: Que como se parecía a su sargento primero, no había querido mezclarla con tan sagrados misterios.

Y con esto terminó su declaración, siendo en el acto absuelto de toda culpa, y agradecido por los jefes del Batallón con tres meses de licencia temporal y dos de paga en concepto de gratificación.

Castillo de la Cabaña (Habana), 27 de abril de 1870.—El escribano, A. Moto (rubricado).—El fiscal, Andrés P. de León (rubricado).—Conforme: El teniente coronel, Suárez Algudín (rubricado).

Mayor aprovechamiento del transporte automóvil

(Conclusión)

La oficina B, al hablar con su Sección b, conoce que ésta tiene para el día siguiente un servicio a realizar urgente, con carga, a la plaza V, y retorno de vacío, porque en la Sección no tiene servicio pendiente para aprovechar éste; pero, en cambio, la oficina B si lo tiene. Ordena a la oficina b que en la hoja de servicio se le consigne a dicho vehículo, transportando la mercancía al punto que se le ordene, que no podrá estar muy alejado de aquél en que radique la Sección, puesto que la demanda ha sido formulada a la oficina de la Compañía a que pertenece la Sección, y entre éstas, sus Secciones y Destacamentos ha de ser atendido el servicio de determinada zona.

Claro está que el mayor rendimiento del sistema estará en razón directa a la mejor ordenación y previsión de cada una de las oficinas o entidades que vienen usando de los servicios del S. T. E.

Un buen aprovechamiento de un vehículo es tanto mejor cuanto el número de toneladas kilométricas más se aproxima al número determinado por el producto de multiplicar la capacidad de carga del camión por los kilómetros recorridos.

Por ejemplo: dos camiones del mismo tonelaje han recorrido cada uno al cabo de un mes 6.000 kilómetros; pero uno arroja 14.000 toneladas kilométricas, y el otro, 9.000. El primero, en relación con el otro, ha sido utilizado con buen aprovechamiento. Si suponemos que cada vehículo era de tres toneladas de capacidad, el segundo de los citados sólo ha hecho un aprovechamiento del 50 por 100 de su posibilidad.

Ya sé que a muchos no os es desconocido esto, pues que se puede asegurar que el transporte por carretera, antes del movimiento, se defendía precisamente por el reporte. No obstante, voy a tratar de sujetar entre números su importancia.

Supongamos una reunión de 1.000 camiones que se destinan a servicios de retaguardia, y que, aunque bien organizada se podría obtener el 80 por 100 del reporte, no se obtenga nada más que el 30 por 100 de él.

Considerando un promedio de 200 kilómetros diarios de recorrido a cada uno, con un consumo de 30 litros de gasolina por 100 kilómetros.

Obtendríamos:

- a) El rendimiento de los camiones se incrementaría en el trabajo correspondiente a 300 camiones más.
- b) Se economizarían, aproximadamente, 540.000 litros de gasolina, que asignándole el precio a que se expende actualmente de 2,50 pesetas, representarían 1.350.000 pesetas, omitiendo la consideración de que el pago de la misma en el extranjero se verifica en divisas, y que no es pequeña su importancia.
- c) Si estimamos precisos a dos conductores por camión, representaría una economía de 270.000 pesetas de jornales.
- d) Suponiendo que vayan calzados con gemelas y asignándole a cada goma un rendimiento de 30.000 kilómetros, representaría una economía de 360 cubiertas, cuyo coste no es fácil aquilatar en las presentes circunstancias.
- e) Si estimamos en un 2 por 100 sobre la gasolina el consumo del aceite, y asignándole un precio medio de 6,60 el litro, representaría 66.880 pesetas, y sobre cuya materia se pueden hacer las mismas consideraciones que hicimos para la gasolina.

Estos ligeros cálculos, referidos a un mes, representan al cabo de un año, por los productos de gasolina, aceites y los jornales, unos 20 millones de pesetas y unas 4.320 cubiertas.

Y a ello, si se pudiera valorar, habríamos de asignarle el valor de los 300 camiones que no han entrado en España, y que, por tanto, no llevan los riesgos y dificultades que en la actualidad existen, pues es evidente que los siniestros que padezcamos en el transporte marítimo de una mercancía, encarece el de cada unidad de aquella de la misma clase que lleguen a puerto. A más, el valor hombre correspondiente al personal necesario para tales vehículos.

Por contra, habríamos de deducir el mayor desgaste del material de ir éste cargado a vacío; pero sobradamente se compensaría por la supresión de muchos servicios que hace el material de carga en función de turismo.

Estas consideraciones son sólo aplicables a las unidades de transportes destinadas a servicio de retaguardia, ya que los servicios de los frentes, por las causas que determinan su necesidad como por la rapidez que requiere su realización, obligan a desestimar este aprovechamiento, incluso a tener unidades paradas durante mucho tiempo, que inactivas hacen su servicio, por la seguridad de obtener éste en el preciso momento.

.....

.....

Camarada lector, me podrás decir que cuanto antecede ya lo habían pensado muchos antes que yo; pero..., no estés tan seguro, pues lo que he dicho podría haber acontecido; pero no pasó. Debí soñarlo.

Federico ASENSIO

Soldado del 2.º Batallón local T.

**Procura llevar siempre agua en el radiador. Un coche que quiere parecerse a una locomotora sólo demuestra una cosa:
la calidad del conductor**

Hora INTERNACIONAL

Sigue la situación internacional dentro del marco de gravedad que se ha cerrado tras los acuerdos de Munich.

Las dictaduras, recrecidas por sus últimos triunfos, no desperdician el tiempo y ya se atreven a pedir parte de lo que ambicionan. Túnez es el punto de partida más próximo que Italia esgrime, de acuerdo con Alemania, como principio de las "reivindicaciones" de ambos países en Europa y Africa. Alemania necesita sus antiguas colonias y no se resignará, por mucho tiempo, a que sigan en poder de otras naciones. Tampoco se olvida de la Alsacia y Lorena, en donde está realizando un trabajo político de cierta envergadura para crear el descontento hacia Francia de los habitantes de dichos territorios.

Italia, aunque lo desmienta oficialmente, sigue su campaña en pro de Túnez y Córcega, y su mayor interés está puesto en el Canal de Suez, que es la llave de sus nuevas posesiones en Abisinia.

Al parecer, Spaak aún no se ha decidido a enviar el representante comercial a Burgos. Los votos en contra de la mayoría del Partido Obrero Belga han tenido que hacer mella en su ánimo, haciéndole recordar que él representa en el Gobierno a la clase trabajadora, que está al lado de la República española.

La República española y la clase trabajadora, en particular, han perdido un gran amigo y defensor: Vandervelde.

El fallecimiento de este gran socialista llena de sentimiento a la clase trabajadora mundial, de la cual era querido y admirado.

A su intervención debe la República española el que Bélgica no haya enviado un representante comercial a Burgos.

La ayuda a la República española por parte de la clase trabajadora y los verdaderos demócratas de todo el mundo sigue creciendo día a día.

El Comité de Ayuda a España, con su inteligente labor, así como las centrales sindicales y partidos proletarios con su campaña entre las masas traba-

jadoras de todos los países, han conseguido esta ayuda tan formidable que de todo el mundo nos llega constantemente,

A última hora nos llega la siguiente noticia:

«Los componentes del famoso Comité de No Intervención han fallecido repentinamente, a causa del tedio producido por su inactividad.»

Esta noticia no nos ha sido posible confirmarla.

¡Vaya un bigardo!



—Oiga, señor Turbulencio:
¿que pasará por Europa
con tanto ir y venir
de Chamberlain y su tropa?
¿Es que se están preparando
"pa" cuando estalle la guerra
embarcar a los demás
y quedarse ellos en tierra?
¿Acaso están negociando
de continuo con la paz;
pero lo que ellos quieren
es la guerra de "verdad"?...
¿Quién entiende a Chamberlain
en sus idas y venidas?...
Yo creo que "él" quiere
ganarse las dos partidas...

K. MEL - HITO

**ESTE NUMERO HA SIDO
VISADO POR LA CENSURA**

Entrega de una bandera al Batallón Mixto Hipomóvil

El día 25 del pasado diciembre se verificó la entrega del estandarte que la Federación Provincial del Transporte (Sección Tracción Sangre) ha donado al Batallón Mixto Hipomóvil.

Con este motivo, en la explanada contigua a la Escuela de Aplicación de Oficiales del S. T. E. formaron los oficiales-alumnos de dicha Escuela y fuerzas del Batallón Hipomóvil.

Ofreció la enseña, en breves palabras, el presidente de la Sección Tracción Sangre, Julián López, contestándole el comandante y el jefe del Hipomóvil. Fué madrina de la bandera la señorita Paquita López, de la Federación Provincial del Transporte.

Después de un brillante desfile de todas las fuerzas allí formadas empezó el festival artístico y gímástico, que resultó muy entretenido. A continuación se sirvió un rancho extraordinario a la tropa, al cual asistieron varios jefes, oficiales y comisarios del Servicio de Tren.

Por la tarde, y como final de tan importante acto, en el teatro del Hipomóvil se puso en escena «Nuestra Natacha», magistralmente interpretada por los soldados de dicho Batallón y señoritas familiares de los mismos.

Como de costumbre, la Banda y orquestina del Servicio de Tren del Ejército ejecutaron varias piezas que fueron calurosamente aplaudidas por todos los asistentes a este simpático acto.

Conferencia de comisarios del Ejército del Centro

Bajo la presidencia del comisario general del Ejército de Tierra se ha celebrado una importante asamblea de todos los comisarios del Ejército del Centro.

En esta reunión se presentaron interesantísimos informes por los comisarios del Cuerpo de Ejército, Servicios, División, Brigada, Batallón y Compañía.

El comisario de Transportes, camarada Barranco, presentó un magnífico informe pidiendo la total militarización y centralización del transporte, haciendo resaltar los grandes beneficios que supone, tanto en el orden militar como en el económico, el estar todo el transporte bajo una misma dirección.

Este informe fué acogido favorablemente por toda la asamblea, que mostró sus deseos de que cuanto antes sea una realidad la militarización y centralización del transporte.

La asamblea fué cerrada con un interesantísimo discurso del Sr. Ossorio Tafall, después de haber in-



tervenido el comisario del Grupo de Ejércitos, el general Miaja y el coronel Ortega.

Esta importante reunión ha servido para comprobar la gran labor política y cultural que los comisarios vienen realizando dentro de sus unidades y entre la población civil de la retaguardia, siempre bajo las normas trazadas por el Gobierno de Unión Nacional, al que todos acatan y ayudan con todo entusiasmo en su difícil labor.



BASES DE LA EDUCACIÓN FÍSICA

Al estudiar las normas a seguir en el funcionamiento de un plan metódico de Educación Física, en especial para los conductores del S. T. E., debemos tener en cuenta todos aquellos datos que nos sugiere la especialidad de la profesión, su preparación anterior y actual, así como los medios de que disponen las distintas unidades para la eficaz realización de las clases de Gimnasia y la práctica de los deportes.

Siguiendo el orden fijado, haremos notar con razón fundamental que la labor a realizar estará en consonancia con la profesión, edad, aptitudes físicas, preparación cultural, alimentación, etc., por lo cual lo primero que tendrá en cuenta el profesor de Educación Física será—aparte de la ejecución en cierto modo sistemática de las clases de Gimnasia, así como las sesiones dedicadas a las distintas ramas del deporte, más asequibles a individuos que en su mayoría los desconocen y para los que están faltos de preparación—el estado de aptitud física en que se encuentren. Para ello, y conjuntamente con el servicio médico de la unidad, deberá efectuarse un reconocimiento previo de los conductores, para lo cual puede confeccionarse una ficha médica.

De tenerse en cuenta el aminoramiento por las actuales circunstancias de la alimentación, por lo que el índice del estado de nutrición del soldado es necesariamente más bajo de lo normal y menor la capacidad de resistencia a la fatiga, estado en que pueden caer más fácilmente cuando se realiza una labor de conjunto. Esto, unido a la poca preparación en que se hallan los soldados en su mayoría, hace pensar en la necesidad de que las clases sean de corta duración y los ejercicios de agradable realización y gran movilidad, procurando cuando se realicen deportes y juegos no se ajusten a las duraciones de tiempo reglamentarias, para de esta forma eliminar la aparición del cansancio excesivo, por un lado, y por otro, que los ejecutantes poco habituados encuentren en las clases solaz y distracción, no cayendo en lo árido de una sesión monótona y pesada. De este modo los conductores acudirán con interés y gusto, evitando la realización de los ejercicios con desgana y de forma obligatoria.

El instructor deberá dar preferencia a la enseñanza de ejercicios que vayan más en consonancia con la índole de trabajo que desempeñan los alumnos; atenderá, por tanto, en modo principal al desarrollo de los arcos reflejos de los ejecutantes, haciendo ejercicios en los que las voces de mando vayan casi seguidamente de las preventivas, para educar el reflejo auditivo de los conductores y adiestrarlos a responder con la máxima rapidez a distintos estímulos o impresiones.

Para establecer un sistema eficaz de clases tendremos en cuenta el régimen interno de las Compañías, la situación de las mismas y el material con que pueden contar.

Las naves o garajes pueden utilizarse como gimnasios, transformándolos con poco coste y sin gran esfuerzo en espaciosas y buenas salas, siendo imprescindible un buen servicio de duchas y aseo.

Respecto a los juegos deportivos y deportes en general se deberá adaptar a los medios materiales con que se cuente y a los terrenos utilizables para su práctica, principalmente. Por la escasez de materiales, los deportes y juegos que más intensamente pueden ponerse en práctica son el balón medicinal, tracción de cuerda, balón-cesto—practicable instalándolo en los garajes y de gran utilidad en el período invernal—, atletismo, pelota, boxeo y fútbol, teniendo especial cuidado en no convertir las Compañías en Club de fútbol, dando como resultado que los soldados practiquen únicamente este deporte sin preparación ni método y sin dirección y control experimentado.

Como ejercicios especializados o de aplicación en dicha profesión tenemos distintas pruebas en las cuales pueden entrenarse los conductores: montaje y desmontaje cronometrado de ruedas, deslizamientos de las cabinas con las puertas cerradas, a través de las ventanas; subidas y bajadas a las carlingas, con puesta en marcha y parada de motor, respondiendo a señales imprevistas, con carreras cortas y posiciones de cuerpo a tierra, etc.

He aquí, en líneas generales, lo que debe ser la Educación Física en el S. T. E., y la forma de llevar a feliz realización la implantación sistematizada de ésta en relación con los profesionales del automóvil.

INSPECCION DE CULTURA FISICA
Y DEPORTES DEL S. T. E.

¿Qué es y qué debe ser un conductor de automóviles?

Pocos conductores de automóviles ven el complicado problema del transporte desde el punto de vista presente; por esta y por otras causas voy a tratar de plantear a todo el transporte en general el verdadero puesto que éstos han de representar dentro del vehículo y la importancia que éste tiene, mirado tal y como a continuación se ve.

Aunque diminuto para la comparación, complicado es el motor de un automóvil con todos sus accesorios, al igual que una gran central eléctrica que abastece de fluido la mayor de las poblaciones del mundo. Es el conductor del automóvil, por tanto, el director de esta diminuta central, creada en esta estructura para los fines que el hombre la aplicó, al igual que otras de naturaleza semejante, pero que fueron aplicadas para realizar, dentro de su campo de acción, una función que desarrollase fuerzas mayores que la del automóvil; pero no por ello de mayor valor específico.

Esta diminuta central, dirigida por una sola cabeza, que ha de pensar y accionar al mismo tiempo los mandos directrices que mueven y accionan simultáneamente todos los complicados aparatos de que se componen, es tanto más delicada por sus escasas dimensiones como lo son por sus elevadas las de una gran central eléctrica.

Si hacemos un estudio superficial de ello y analizamos cualitativamente la una y la otra, veremos:

Que si la central toma su fuerza de un manantial hidráulico y acciona sus turbinas, que simultáneamente producen una fuerza eléctrica por medio de sus generadores,

en el automóvil toma su fuerza de tracción de otro manantial análogo: la gasolina (como también lo suelen hacer las centrales movidas por motores de gas pobre u otros), que igualmente produce una fuerza eléctrica por mediación del generador (dynamo).

Que si en la central esta energía producida está continuamente controlada por aparatos de alta precisión que la miden: amperímetros, etc.,

en el automóvil también está controlada por aparatos de la misma índole, que continuamente velan la buena marcha del vehículo.

Que si en la central existen baterías estacionarias de gran potencia para almacenar reservas de corriente,

en el automóvil también existe una batería, o más, de una fuerza proporcional a su consumo.

Que si en la central existen transformadores de corriente de alta potencia,

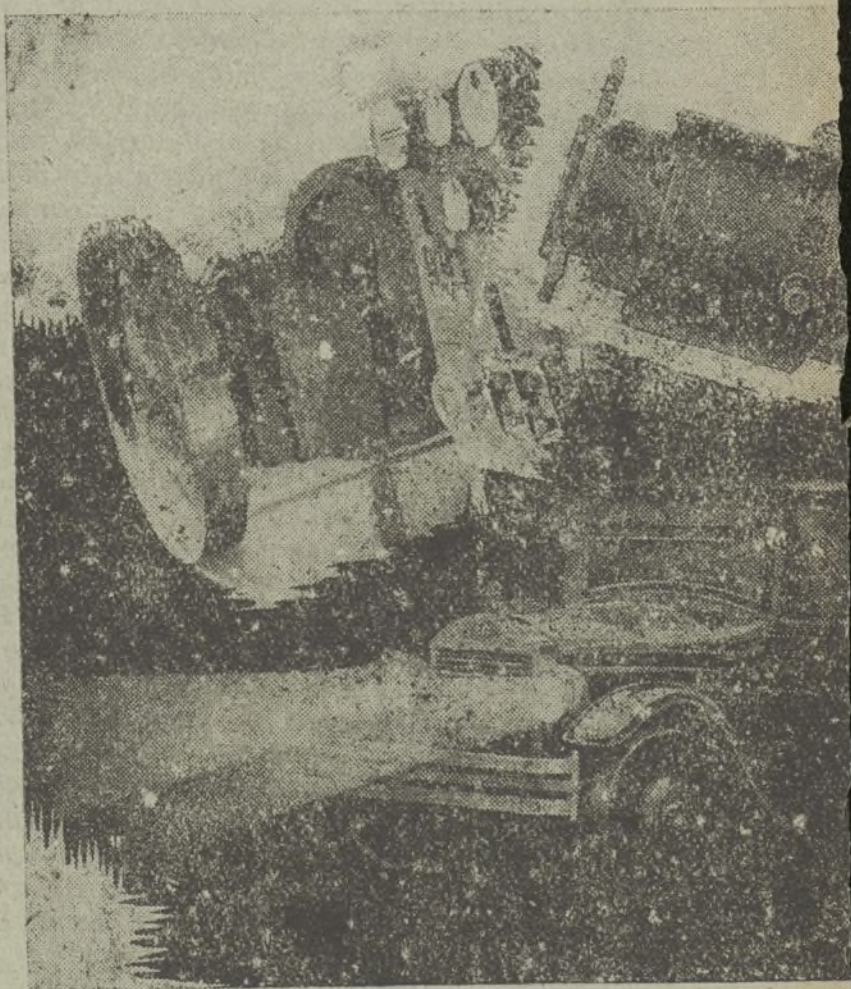
en el automóvil también existe un transformador (bobina) que eleva la corriente a miles de voltios.

Y así seguiríamos dando detalles demostrativos de que el automóvil es verdaderamente una pequeña central de analogía similar a las que proporcionan alumbrado y fuerza para toda una ciudad, con la única diferencia de su estructura, más o menos mejor adaptada para cada uno de los dos.

Resumiendo todo esto hemos de reconocer que, efectivamente, existe esta analogía, y que, por tanto, al existir el cuidado del automóvil parece requiere mucha más meticulosidad de lo que en sí se le presta.

El verdadero conductor, compenetrado de la importancia de su labor a realizar, tiene que ser el que, al igual que el director de las grandes centrales, vele de continuo por la buena marcha de la suya, que, aunque pequeña, tiene tanta o mayor importancia progresiva como la primera.

Ha de ser, por tanto, el conductor para poder ocupar ese puesto un conocedor profundo de todo aquello que acontece en el automóvil y conocer ampliamente sus debilidades, con el fin de llevar un cuidado y conservación que por su valor práctico es merecedor el automóvil.



«También al 2.º Batallón

de Transportes el triunfo le está

esperando impaciente»



¡Soldados del Transporte! Nadie es ya capaz de contener la ola arrolladora de nuestro empuje libertador. Ningún Ejército extranjero, fascista y asesino podrá evitar ya que nosotros reconquistemos por entero a nuestra querida España. Es nuestra, sólo nuestra; la queremos para la civilización y el progreso y nadie podrá arrebatárnosla.

En las batallas pasadas nuestro Estado Mayor nos ha felicitado, porque se han hecho a tiempo los convoyes y los demás servicios auxiliares de primeras líneas. Si nosotros sabemos cumplir en las operaciones futuras tan bien y mejor que las libradas ya, estas felicitaciones volverán a repetirse, y, además que nos honrarán como antifascistas, habremos mejorado el cumplimiento de nuestro deber con un sólido provecho para nuestra República.

¡Conductores! En los nuevos y decisivos combates que se avecinan, todos, absolutamente todos los soldados del Transporte, deben tensar sus nervios fuertemente y acrecer su valentía para no retroceder nunca ni pararse ante ningún obstáculo. Todas las órdenes que el Mando nos dé serán cumplidas por encima de todas las dificultades, porque del cumplimiento de las órdenes que recibamos los del Transporte depende, en la mayoría de los casos, el triunfo de nuestra infantería, artillería, etc.

¡Vamos a ganar la guerra, conductores! Hoy se están viendo más claras que nunca nuestras ventajas sobre el enemigo. Tenemos que aprovecharlas haciendo que los transportes militares sean cada día más perfectos.

Aunque la pelea sea muy violenta y la aviación enemiga vuele sobre nuestros camiones, los conductores del 2.º Batallón deben trabajar con toda la serenidad de los héroes, puesta al servicio del deber, y toda la seguridad que presta al soldado del Transporte su capacidad profesional y su leal antifascismo para llegar siempre, cueste lo que cueste, al lugar o destino con el cargamento de nuestros camiones. Cuanto más arriesgado sea el servicio que se nos encomiende, mayor honra y satisfacción hemos de sentir después de haberlo cumplimentado.

Que no pase un solo día, soldados del 2.º Batallón, sin que hayáis repasado el motor de vuestros camiones. Mejor aún, si podéis mirarlo varias veces al día o después de efectuar cada servicio. No debe faltar nunca gasolina en los depósitos, ni aceite y grasas en el «cárter», en las cajas de cambios, en la diferencial y en las demás secciones del «chasis» y motores. No debéis olvidar tampoco el proveeros, siempre que lo haya, del rancho en frío correspondiente. Debéis tener todo previsto para que no falle jamás, a la hora de efectuar un servicio, ninguno de los resortes de vuestra voluntad o del material entregado a vuestros cuidados de conductores leales y defensores ardientes de la patria.

Entre los conductores del 2.º Batallón no puede haber negligentes. Una avería que se produce en un camión, por abandono del que lo conduce, puede costar la vida a muchos hermanos nuestros o puede ser un factor que ayude a los criminales que tenemos enfrente de nuestras trincheras, desde las que nuestros soldados luchan prodigiosa y magníficamente para defender a la verdadera España.

También es muy importante que preguntéis a los Mandos medios y jefes a cuyas órdenes lucháis, que os expliquen, de la manera más comprensible, cuáles son las rutas de evacuación o abastecimiento, principalmente aquellas veces que el Mando, por tener más confianza en vosotros, crea buenos ordenamientos un servicio en pleno campo de operaciones, así como cuando por necesidades de la guerra debáis quedaros destacados haciendo trabajos de municionamiento o traslado de heridos, víveres, etc., entre las líneas combatientes. El conductor en campaña debe estar bien enterado de todo lo que haga falta, para que sus trabajos nunca se produzcan en sentido contraproducente.

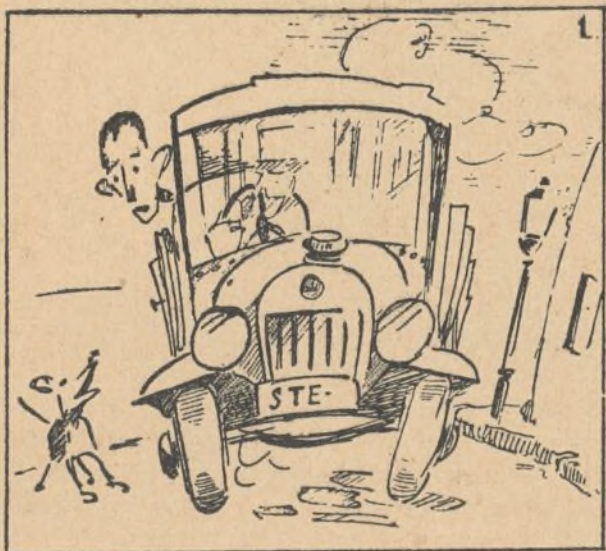
¡Hay que vencer, conductores del 2.º Batallón! Hay que dejar bien sentado después de otras batallas en las que vamos a aplastar a los invasores, que nuestros servicios se han mejorado de tal forma durante las mismas, que ya nuestras aportaciones a las victorias que se consigan son, por lo menos, tan útiles y tan grandes como las de nuestra infantería invencible. Consigamos con toda la abnegación que sea preciso, y poniendo en el servicio los mayores entusiasmos, que al terminar, al hacer el balance de la guerra, nuestra actuación haya sido tan valiosa y merecedora como la de esos maravillosos hermanos nuestros que, tripulando los tanques o los aviones de caza y bombardeo, no se aturden ante el peligro ni vuelven nunca la cara al enemigo, porque saben que defienden a un pueblo inmortal y están labrando con su valentía una España nueva y feliz, donde se van a poner en práctica ideales tan redentores y hermosos que van a servir de norte venturoso al mundo.

¡Conductores, siempre adelante! ¡A cumplir como los mejores! El resultado de esta guerra ya está bien claro y comprendido: cuanto más tesón y energías pongamos en la lucha, antes la ganaremos. No puede haber ni una indecisión. La duda no puede enturbiar nuestra confianza en la victoria. Al Ejército del pueblo, a los soldados

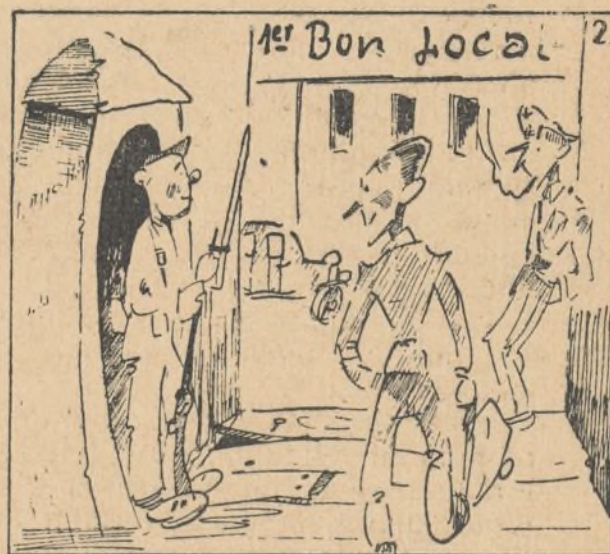
a todas las Brigadas de choque de la República, sólo les quedan ya laureles que ir conquistando. ¡Adelante, conductores! ¡También a los soldados del 2.º Batallón de Transportes el triunfo les está esperando impaciente!

Constantino CALZADA

Aventuras de Ceporro el héroe de Castor.



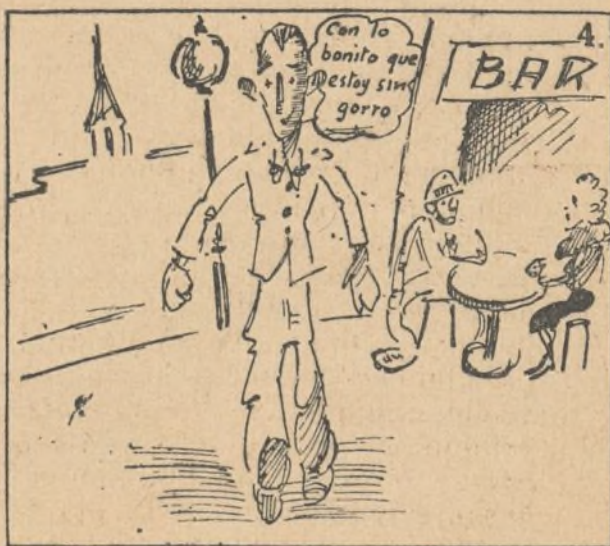
Núm. 1.
Va Ceporro a examinarse,
y consigue, al fin, quedarse.



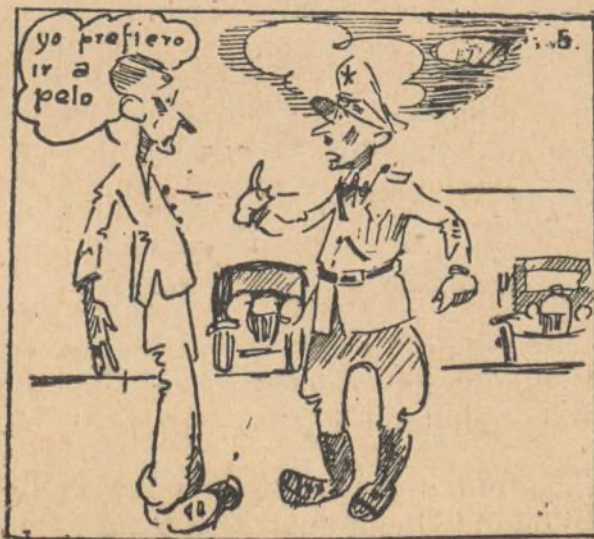
Núm. 2.
Conduciendo no está mal,
y va al Batallón Local.



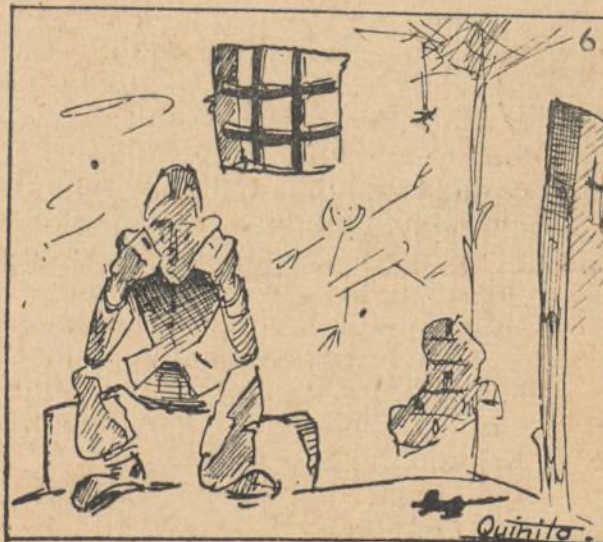
Núm. 3.
Allí entregan a Ceporro,
pantalón, guerrera y gorro



Núm. 4.
Mas como es muy presumido,
el gorro lo ha suprimido.



Núm. 5.
Llamándole la atención
el jefe de su Sección.



Núm. 6.
Y por indisciplinado
va ocho días castigado.



¡Salud, pilotos de la Gloriosa!

En las hélices que a diario surcan los aires de esta tierra calcinada por la metralla del crimen, lleváis la esperanza de millones de españoles y en el corazón el coraje de una raza que tuvo siempre guerra declarada a la esclavitud.

El día que se escriba vuestra gesta posaréis en las páginas de la Historia con nombre imperecedero como tantos y tantos héroes del Ejército Popular.