
Centenario de la independencia de la República de Santo Domingo

Solemne fiesta conmemorativa en el Ritz



El generalísimo Trujillo

Los señores de Morel, que gozan en Madrid de los mayores afectos, hicieron muy amablemente los honores a sus invitados.

Hizo antesayer exactamente un siglo que un puñado de patriotas dominicanos pusieron fin al dominio de Haití, proclamando la independencia de su Patria, y desde el primer momento, el Gobierno constituido, pese a toda clase de dificultades, consiguió consolidarse y se preocupa de que la independiente República sea reconocida por el mundo, enviando representaciones diplomáticas a todas partes. Como es natural, las relaciones con España, siempre tan estrechas, se intensificaron en seguida.

Santo Domingo, a donde arribó Colón en su primer viaje, y cuya capital, Trujillo, al ser reconstruida en recuerdo de su Presidente, y fundada por Bartolomé Colón, hermano del intrépido navegante y descubridor de las Indias occidentales, está ligada a España por los fuertes lazos de la lengua, religión, costumbres y sentimientos.

En tan histórica fecha, hacemos votos por la prosperidad de la nación hermana y testimoniamos a su ministro, excelentísimo señor Morel, nuestra admiración y simpatía.

Combate entre unidades de protección alemanas y lanchas rápidas inglesas cerca de Dunquerque

Bombarderos aliados atacan objetivos del norte de Francia

LONDRES 28.—Oficialmente se anuncia que 26 bombarderos medios "Marauder" del noveno Cuadro aéreo de los Estados Unidos han atacado esta tarde los objetivos militares del norte de Francia. Los bombarderos fueron escoltados y cubiertos por cazas.

EL TENIENTE GENERAL MARTEL, HERIDO DURANTE UN BOMBARDEO SOBRE LONDRES

LONDRES 28.—El teniente general Giffard Lequense Martel, jefe de una reciente Misión militar británica enviada a Moscú, ha resultado herido en uno de los ataques aéreos sufridos por Londres la pasada semana. Su estado actual es satisfactorio, según se declara. (Efe.)

Llegan a Inglaterra nuevas tropas norteamericanas del Ejército de invasión

LONDRES 28.—Mucho millar de soldados norteamericanos han desembarcado en la Gran Bretaña para reforzar al Ejército de invasión, según revela el "Evening Standard". Estos soldados cruzaron el océano en pérdidas de hombres y navíos. No se señaló ningún ataque ni tentativa de ataque por parte de los submarinos alemanes. (Efe.)

LA LUCHA EN ITALIA



Soldados alemanes, protegidos contra el frío con uniformes especiales, vigilan el horizonte para defender la línea ferroviaria a su cuidado de los ataques de la Aviación enemiga

El general Mason anuncia que la Argentina observará todas sus obligaciones internacionales

Se anuncia otra crisis ministerial en Chile

BUENOS AIRES 28.—El general Mason, que desempeña las funciones de ministro de Relaciones Exteriores, ha anunciado que la Argentina observará todas sus obligaciones internacionales. (Efe.)

SE PREVE UNA NUEVA CRISIS MINISTERIAL EN CHILE

SANTIAGO DE CHILE 28.—Después de reanudar sus tareas el Presidente de la República, se vuelve a comentar la posibilidad de cambios gubernamentales. Elementos de la mayoría dan por segura la crisis, hallando los ministros liberales y reincorporándose al Gobierno los socialistas. Sin embargo, la impresión más extendida es que no se plantearán cambios políticos hasta después de las elecciones municipales, que se celebrarán en próximo mes de abril. El Presidente de la República conferenció extensamente con el coronel Tobias Barros, ex embajador de Chile en Berlín. (Efe.)

CRUCES PRO MARTIRES VALENTIN MOLINERO

Progreso, 10.—Teléf. 70153 (134 P)

Magna concentración de ferroviarios en Sevilla

Estatuto de Empleados y Funcionarios, que ha de beneficiar a 110.000 familias españolas

SEVILLA 27.—En los andenes interiores de la estación de Madrid-Zaragoza-Alicante se verificó esta mañana una magna concentración de obreros y empleados ferroviarios. En la tribuna instalada para asientos el Gobernador Civil y Jefe Provincial del Movimiento; el Gobernador Militar, que representaba al Capitán General de la región, y los Procuradores en Cortes camaradas Ríos,

Jefe de Sector Ferroviario, y Zayas, Jefe del Sindicato Nacional del Transporte. Los amplios andenes se hallaban totalmente abarrotados de público.

Abrió el acto el Delegado Provincial de Sindicatos, camarada Ramírez, que explicó lo que son los Sindicatos Verticales, y saludó a las jerarquías nacionales asistentes al acto, pidiendo la colaboración de todos para hacer la Revolución Nacional Sindicalista.

Después habló el camarada Vicente García, afirmando que se está en la actualidad elaborando el Estatuto para el personal ferroviario. "No somos—dijo—enemigos de los obreros ni de los empresarios que cumplen con su deber. Franco nos ha devuelto la libertad, el amor a Dios y a las instituciones; nos ha concedido aumentos en los jornales y ahora nos promete un Estatuto que recogerá las aspiraciones sociales del personal de ferrocarriles, con lo que más de cien mil familias en toda España resultarán beneficiadas." Terminó afirmando que, o se aceptaba nuestra Revolución o la opuesta, que representaba el caos y la anarquía.

A continuación hizo uso de la palabra el camarada Zayas, diciendo que el Estatuto sería una próxima realidad porque el Caudillo así lo había ordenado. Añadió que en el Ministerio de Trabajo se estaba elaborando este Estatuto con todos los asesoramiento técnico, y que tardaría dos o tres meses en promulgarse, con lo que resultarían beneficiadas más de ciento diez mil familias españolas.

El Jefe Provincial del Movimiento cerró el acto diciendo que el nuevo Estado trabaja incesantemente por conseguir mejorar el nivel social y económico de los ferroviarios, y explicó en qué consiste la Revolución Nacional Sindicalista, y terminó afirmando que esta Revolución sólo podía tener por norte la justicia, ya que antes del 18 de julio se había hecho una política negativa y una labor antiespañola, y nuestro Movimiento había nacido con la consigna fundamental de alcanzar el polo opuesto, o sea el servicio a España y a sus esenciales intereses, que José Antonio proclamó y Franco defendió en la guerra y defendiendo ahora en esta ardua batalla de la paz.

Todos los oradores terminaron su intervención con los gritos de ritual. El acto, que resultó de gran esplendor y mucho fervor patriótico, fué presenciado por una gran multitud. (Cifra.)

HUERFANO TRABAJADOR! ¿Sabes los derechos que se te conceden por el Subsilio Familiar? Sus beneficios se extienden a tu madre y hermanos.

Crónica de la expedición científica al Sahara Español organizada por el Instituto de Estudios Políticos.—VIII

«GLEIBAT» TUAMA

Sobre "el barco del desierto".--Una caída.--La molesta andadura de un camello.--Polvo, sudor y sol.--La escasez de agua.--Un refrigerio entre nómadas.--El montículo.--Plantas y flores.--Piedras negras, caldeadas.--Lagartos y reptiles.--Visión de infierno.--Crepúsculo

Por Emilio GUINEA

Ya abandonamos Tichla, jinetes en gallardos camellos. Debemos renunciar al relato moroso de nuestro nomadeo, pues de otro modo correríamos el riesgo de ser pesados. La extensa duración de nuestra empresa y la monotonía de las penosas jornadas que estamos viviendo ahora resaca como un sirco ardiente el escaso frescor de nuestra pluma.

El animoso oficial Herce, que ahora manda nuestro grupo de meharistas, tuvo el acierto de invitarnos a montar en camello lejos del poblado de Tichla para evitarnos el ridículo espectáculo de una posible caída de alguno de los europeos, ya que dos de nosotros éramos inexpertos en el difícil y nada cómodo arte de jinetear el "barco del desierto".

En efecto; hubo una caída aparatosa, no por defecto del jinete. Si porque se rompió la cincha de la "rájala" (montura), a pesar de que era nueva y se estrenaba entonces.

Supusimos que las dolorosas contusiones del afectado pondrían punto final en el viaje que comenzaba en ese momento; pero de la entereza y valentía de nuestro compañero nació la orden de continuar adelante pese a todo. A riesgo de incurrir en la desaprobación de su vez modesta, escribimos sin titubeos que esta dolorosa prueba es un testimonio más del espíritu científico deportivo de nuestro ejemplar compañero de equipo, uno de los más prestigiosos hombres de ciencia españoles.

Imagine el lector el derrumbamiento de la moral de equite de los otros dos miembros, inexpertos. Especialmente yo, debo confesar un inevitable temblorillo, que duró largo rato, al verme a tal altura del suelo sobre una base inestable y desconocida. Sin un asidero, con el cuello de cisne del camello allá abajo, sin ninguna garantía de solidez.

Otra sorpresa desagradable fué la andadura del animal. Si va al paso, malo, y si al trote, también mal. Para colmo de bromas, a uno de los beduinos (el Mami), advertido de mi inseguridad como jinete, le pareció divertido situar su camello detrás del mío, al mismo tiempo que le hostigaba con su palo. Muy serio me volví al oficial Herce y le pedí que "el Mami" pasase a vanguardia, que yo necesitaba toda mi atención para examinar la flora del país.

El trocillo corto, que es la marcha más tolerable para un jinete novato del camello, tiene estas características: en el interior del cuerpo se sienten saltar las vísceras como si fueran a desprenderse; en el exterior, la zona donde la espalda pierde su nombre, en este constante subir y bajar, tiene un estrecho roce con la "rájala" (montura), hecha con madera durísima de "talja", protegida, es cierto, con una manta y encima una piel de cordero, pero que hace inevitable una lesión en la región del coxis (que con frase gráfica llamamos en el argot meharista "la cruz del sur"). Ante nuestros comentarios se nos hizo observar que si el jinete cae bien a



Pancratium trianthum en las rocas negras

plomo en la "rájala", nada de esto se padece; pero lo cierto es que nuestro botiquín iba bien provisto de polvos de talco y que nosotros, por más intentos que hicimos, no acertamos a caer bien a plomo.

Hoy nos proponemos ascender al "gleibat" (montaña) Tuama.

Como todos los días, madrugamos. El primer rdyo de sol nos sorprende en marcha. El campamento, desmontado, ha quedado atrás y los españoles, a pie, nos adelantamos, pues es costumbre dejar que los animales se desentumescan en las primeras horas de la mañana, después de haber pasado al aire libre las frías noches. Es animal que no admite la estabulación; pero, aunque la admitiera, no vemos la forma de proveerlo de establos.

A lo lejos, entre la neblina, se advierte la cumbre airosa del Tuama, de silueta parecida al casco de un guerrero. El viento incesante que ahora sopla de cara (caminamos hacia el Norte) nos obliga a marchar encorvados, con la cabeza baja, postura que nos viene muy bien para observar el suelo. En nuestros rostros una máscara de polvo, sudor y soles, producto de los días que llevamos sin lavarnos y a la intemperie. Debemos prescindir de esta costumbre europea, porque es preciso economizar agua al miligramo. La carga útil de la caravana, sólo consistente en agua para la bebida y preparación de las comidas. Cuando alcancemos el pozo de Zug, a mitad de nuestro nomadeo, tendremos agua fresca y limpia en abundancia; pero hasta que se produzca este feliz acontecimiento hemos de resignarnos y olvidarnos de los útiles de afeitar.

Las gafas oscuras nos defienden del vivo sol y del sutil polvo que se levanta en la atmósfera a mucha altura. A media jornada pasamos por delante de una especie de pequeña mampara de junco, donde hallan abrigo dos pobres mujeres acurrucadas, que guardan un contado rebaño de cabras. A mediodía alcancemos un lugar donde hay unos rebanoes de camellos y un par de "jaimas". Fatigados de nuestra marcha, decidimos esperar aquí nuestros camellos, mientras charlamos con estas buenas familias indígenas.

Para apagar un poco la sed nos dan a beber leche de camello en una "kira" o "jira", especie de cuenco de madera de una sola pieza y grandes dimensiones, utensilio importado de la Mauritania, muy empleado en este país. La leche tiene una nata de polvo y arena, que apartamos cuidadosamente soplando. También el borde de la "kira", en el que se han debido de posar miles de labios, tiene más

bién vive el "teílún", el pancratio de las rocas negras ("Pancratium trianthum"), siempre con tres flores blancas como de muselina, muy bienolientes. Es de ver la belleza con que destacan sobre las rocas negras. Y la "támara" ("Sclerocephalus arabicus"), de frutos espinosos, que se clavan en los pies descalzos de los beduinos, y "el tielma" ("Plantago ciliata"), numerosas especies de "aritada", etc., etc. Mentras ascendemos, vamos recogiendo todo esto.

En menos de veinte minutos estamos en la cumbre, y eso que hemos subido despacio, herboteando. Es que su altura no sobrepasa los doscientos metros sobre la llanura. Aquí, en el desierto, como manda la línea horizontal, resulta que cualquier elevación, por pequeña que sea, se nos antoja un Himalaya, y luego el barómetro aneróide se encarga de desengañar nuestra fantasía.

Gran espectáculo el que gozamos ahora. Como en una isla, nos rodea la superficie amarilla del desierto por todos lados. La vegetación leñosa forma un moteado a veces claro, a veces denso. A lo lejos, diversos "kudias" (sierras), de elevaciones parecidas a las del Tuama. Las principales son: "Kudia" Timigui, Imozlan, Igazeren, "gleibat" Tamarat, "Kudia" Zug, etc., etc.

Como el sol besa ya la línea de la tierra, decidimos bajar para acudir al té.

Al descender, me separo de mis compañeros para gozar más intensamente el gran aire de tragedia que respiran estas piedras.

El sol proyecta sus rayos moribundos inyectados de rojo sobre esta ladera cara a Oriente, al socaire. El color negro bronco de las rocas disformes toma un matiz cárdeno que hace más interesante el lúgubre paisaje. Apoyo mis manos trémulas en la superficie berroqueña. Está caliente. De grieta en grieta se escurren lagartos negros y pequeños reptiles de cabeza aplastada, que parecen iguanas minúsculas. También hay "viboras cornudas", llamadas así por el par de apéndices aguzados que exhibe su cabeza. Piedras negras calientes, reptiles con colores y arbustos espinosos; nos figuramos que así debe ser la entrada del infierno. A cada rodeo que damos en nuestro descenso se nos figura ver surgir un agujero ténico iluminado por las llamas lívidas del azufre. El silencio absoluto de estos canchales resulta impresionante. Sólo falta el pálido espectro del Dante y la silueta de un diablo rojo. Pero la decoración permanece inerte a nuestros deseos y yace yerta, insensible, como la propia muerte.

Hemos llegado a la llanura. Un camino de paz nos conduce a nuestro campamento, donde empezamos a brillar las primeras hogueras de "askaf". Lejos se oye una canción árabe de suave melodía. Todo se desmaterializa y se vuelve irreal. No detenemos sobrecogidos. Dudamos de si, verdaderamente, estaremos en el desierto. ¿No será que estamos fantaseando y que nunca hemos venido al Sahara? Unos pellizcos ciertos nos devuelven a la real irrealdad del fluir del tiempo. No soñamos, vivimos.



Moro de El Argub

muy ceremoniosos, nos invitan a tomar el té por la tarde, cuando se ponga el sol.

Comemos a las tres de la tarde y seguidamente iniciamos la ascensión al montículo.

Su aspecto es grandiosamente imponente. A lo que más se parece es a un gigantesco montón de carbón en grandes bloques. El color de esta roca, mejor que negro, es cobrizo oscuro, con un brillo especial debido al lento y largo pulimento milenar de la intemperie. De entre las grietas de este peñascal salen matujas y hierbas que nos arrancan exclamaciones de entusiasmo. Aquí vive "el kancho", la célebre "rosa de Jericó" ("Anastática hierocunticha"), matilla leñosa de medio palmo, que tiene la virtud de revivir con la lluvia. Por ella suspirábamos desde que pusimos nuestro pie en el Sahara, y aquí se nos entrega abundante. Tam-

En la cumbre del Tuama.—Señores Herce, H. Pacheco y Guinea, de la Misión al Sahara español (Foto-Vidal.)

La voz de Alemania para España

El hacer girar los botones de vuestro aparato de radio, encontrareis la claridad informativa de la voz de Alemania.

PROGRAMA DE LAS EMISIONES

8.00 a 8.15	Primer servicio informativo, Marsella - Toulouse,	400,5 m,	749 khz
11.00 a 11.15	Segundo " " " " " "	400,5 m,	749 khz
	DZE —	24,73 m,	12.130 khz
13.00 a 13.15	Tercer " " " " " "	400,5 m,	749 khz
	DZE —	24,73 m,	12.130 khz
16.00 a 16.15	Cuarto " " " " " "	400,5 m,	749 khz
	DZE —	24,73 m,	12.130 khz

19.30 a 23.00 Programa especial variado dedicado totalmente a España por la emisora de Marsella - Toulouse, 400,5 metros, 749 khz

Durante el transcurso de este programa se transmiten varios servicios informativos con comentarios políticos que se pueden escuchar junto, con Marsella-Toulouse, por emisoras de onda corta.

Son las siguientes:

19.30 a 19.45	Quinto servicio informativo. Por onda DXU	9, 31,28 m,	9.590 khz
20.00 a 20.15	Sexto " " " " " "	DXU	9, 31,28 m, 9.590 khz
21.00 a 21.15	Séptimo " " " " " "	DXU	9, 31,28 m, 9.590 khz
22.00 a 22.15	Octavo " " " " " "	DXU	9, 31,28 m, 9.590 khz
	DJI	41,15 m,	7.290 khz
22.50 a 23.00	Noveno " " " " " "	DXU	9, 31,28 m, 9.590 khz
	DJI	41,15 m,	7.290 khz

Desde la 1.00 a las 2.00 de la madrugada se transmite además diariamente un programa de baillables por la ya citada emisora de Marsella-Toulouse.

"El Ayuntamiento de Barcelona ha reconstruido todos los servicios públicos y los transportes destruidos por los rojos"

Hace ahora escasamente un mes se cumplían los cinco años de la fecha en que las tropas nacionales entraban en Barcelona. El espectáculo de suciedad y abandono de la capital, sometida durante casi tres años al yugo revolucionario del marxismo, no es para describir. Las calles más céntricas eran un auténtico vertedero, donde se acumulaban montones de basura junto a los adormecidos levantados. Contribuían a dar mayor realismo impresionante los edificios derruidos o incendiados, no tanto por la pura destrucción bélica como por la desidia y el descuido de los elementos que habían dominado la ciudad por el terror y el crimen. Las gentes, famélicas, mal vestidas, completaban el cuadro deprimente y marxista.

Al cabo de los cinco años transcurridos Barcelona ha vuelto a recobrar su fisonomía espléndida de gran capital española. Se ha terminado la pura labor de reconstrucción; funcionan perfectamente todos los servicios urbanos, limpieza, agua, gas, electricidad, sanidad pública, etc.; se han iniciado grandes obras de embellecimiento y engrandecimiento de la ciudad; nuevas y grandiosas vías de acceso aparecen ya trazadas y construidas en gran parte; los servicios públicos de transporte han superado los de las épocas mejores que conoció Barcelona. Por ser toda esta labor harto interesante y ejemplar hemos creído oportuno entrevistarnos con el Alcalde de Barcelona, señor Matéu, y obtener un reportaje de la labor realizada por el Ayuntamiento que él preside en los cinco años transcurridos desde la liberación de la ciudad por las tropas de Franco.

—¿Quiere usted darnos una impresión-resumen de la labor realizada en Barcelona por el Ayuntamiento desde la liberación hasta hoy?

—A simple vista puede apreciarse la gran labor de reconstrucción realizada en los cinco años transcurridos desde la fecha de la gloriosa liberación de Barcelona, el 26 de febrero de 1939, labor que crece en importancia si tenemos en

"Cuatrocientos coches-tranvía, treinta y cinco trolebuses y quince autobuses sirven cuarenta y una líneas, con noventa y seis kilómetros de recorrido"

"Pese a las dificultades actuales, las Compañías concesionarias van a poner inmediatamente en circulación setenta coches-tranvía nuevos de gran capacidad, treinta y cinco trolebuses y veinticinco autobuses reconstruidos"

"Más de setenta y siete millones de pesetas empleados en la urbanización y mejora de zonas devastadas"

Declaraciones del Alcalde de Barcelona, señor Matéu, a nuestro redactor Santos ALCOCER

cuenta las difíciles circunstancias en que ha tenido que hacerse. Estas dificultades han impedido dar el ritmo y el empuje que deseábamos a la ejecución de muchas de las obras realizadas.

Hoy Barcelona—continúa diciéndonos el señor Matéu—ya no es una ciudad depauperada, carente de servicios públicos, sin transportes, sin Hacienda Municipal, como era al cesar la dominación roja. El Ayuntamiento, desde la feliz entrada del Ejército Nacional, ha cooperado con las autoridades al renacimiento de la vida ciudadana, y siguiendo las normas emanadas del Caudillo, ha impulsado la marcha de los servicios que le están confiados.

TRES ASPECTOS DE LA RECONSTRUCCION
—¿Quiere concretarnos algunos de los aspectos de la labor realizada?

—Tres aspectos u órdenes distintos pueden señalarse en la labor de

reconstrucción realizada hasta conseguir la normalización urbana de Barcelona: Fueron primero las obras de descombro y reparación de las calles, que se hallaban abandonadas, con montones de tierras y basuras; adecentamiento de la vía pública, tapado de bocas de acceso a refugios, y también, en casos apremiantes, apuntalamiento y reparación de algunos edificios particulares. El volumen de los montones de tierra y escombros retirados de la vía pública asciende a sesientos mil metros cúbicos, habiéndose invertido en estos trabajos 7.794.000 pesetas.

En segundo lugar, se llevaron a cabo las obras de urbanización en las zonas donde era aconsejable aprovechar las circunstancias para realizar determinados proyectos, tales como la nueva urbanización de la barriada de la Barceloneta, cercana al puerto; los alrededores de la catedral, la avenida de García Morato, que cruza la parte izquierda del casco antiguo, etc.

Y, en último término, las obras de reconstrucción del Patrimonio municipal, restableciendo los elementos que lo constituyen en estado idéntico o parecido al que tenían antes de la guerra, con restauración de muchos edificios municipales dañados durante la guerra.

VEINTE KILOMETROS DE CALLES LEVANTADOS

—¿Puede darnos algunas cifras sobre las calles afectadas, edificios...

—Sí. Pero antes le diré que la actuación del Ayuntamiento no se limitó a la tarea expuesta en líneas generales, tarea que podemos calificar específicamente de reconstrucción, sino que todas las Ponencias municipales, cada una dentro de su esfera, han contribuido además a las obras de mejora de la ciudad.

Dará una idea de la labor realizada si decimos que las calles afectadas por obras de refugios construidos en época roja son 327, con 485 bocas derribadas; que la longitud total de los refugios que afectaban a la vía pública era de 20.000 metros lineales.

Por lo que respecta a los edificios dañados durante la guerra, ascienden a 320 los destruidos totalmente, a 547 los destruidos parcialmente y a 931 los que sufrieron desperfectos; forman, pues, un total de 1.808 los edificios particulares que sufrieron siniestros durante la Cruzada.

COMO SE RESOLVIO EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE URBANO

—Hemos observado que los transportes urbanos de Barcelona son magníficos. ¿Quiere decirnos cómo han llegado a resolver este problema?

—El problema de los transportes urbanos ofrecía en Barcelona unos caracteres que obligaban a una rápida solución. El centro vital de la actividad ciudadana es el casco antiguo, con el puerto, Gobierno Civil, Delegación de Hacienda, Casa Central de Correos y Telégrafos, Diputación, Ayuntamiento, Palacio de Justicia, etc., casco que tiene sus dos arterias de comunicación: Vía Layetana y las Ramblas, que desembocan en la plaza de Cataluña, cuya fama no ha de ponderarse, y que sirve de unión entre el casco antiguo y el Ensanche, circundando a éste los núcleos de los antiguos términos hoy agregados. Esta contextura explica fácilmente que diariamente deban desplazarse gran número de vecinos de Barcelona desde sus domicilios a otros centros, siendo relativamente pequeño el porcentaje de los que ejercen sus actividades cerca de su residencia habitual.

CUATROCIENTOS COCHES-TRANVIA, CON OCHENTA Y CINCO KILOMETROS DE RECORRIDO

Por otra parte —sigue diciéndonos el señor Matéu—, como consecuencia de las colectivizaciones efectuadas, al igual que en otras ramas, en el sector de transportes durante la época roja, las Compañías concesionarias del servicio de transportes se hallaron el día de la Liberación con un material fijo en malas condiciones por falta de conservación y con escaso número de vehículos en disposición de reanudar normalmente el servicio. Esto, agregado a las condiciones

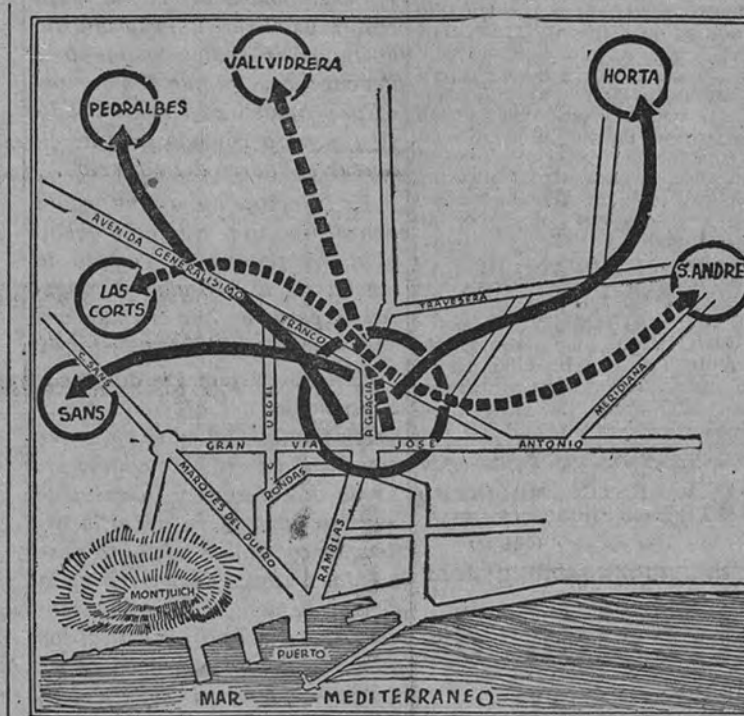
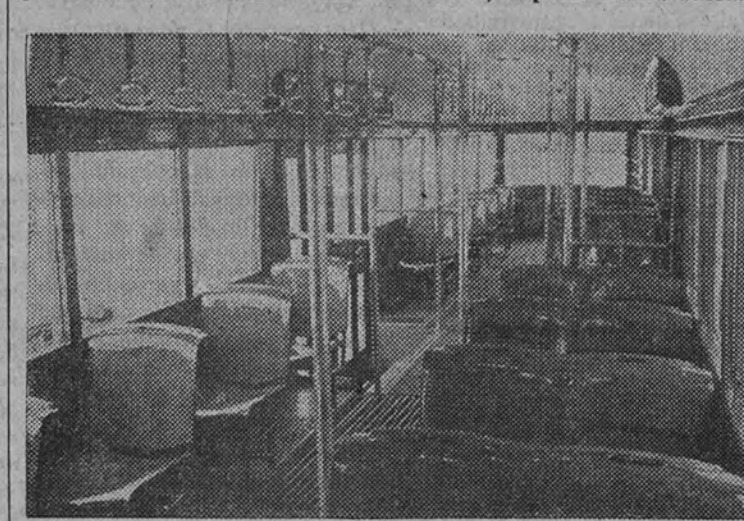


Gráfico de las principales comunicaciones interurbanas de Barcelona, en el que queda demostrado el perfecto servicio de tranvías y trolebuses, mediante el cual quedan comunicadas con el centro de la capital todas las grandes barriadas de la periferia. Las flechas de trazo continuo son líneas de tranvías. Las flechas de puntos indican las líneas servidas por trolebuses.

jurídicas de las concesiones, como plaza de reversión, trazados y otras, nos hará comprender que era forzoso resolver el problema, y después de múltiples estudios se llegó al acuerdo de 4 de septiembre de 1940, restableciendo un plan de mejora de las líneas de transportes urbanos por la superficie, de las que es concesionaria «Tranvías de



Interior de uno de los modernos tranvías puestos en servicio en Barcelona hace casi un año, cómodos, amplios, rápidos y de gran rendimiento

Nuevas Juntas de Mandos de la Asociación de la Prensa de Santander, Zaragoza y Sevilla

Las presiden don Francisco Cáceres, don Rafael Pastor y don Ramón Resa

SANTANDER 28.—De acuerdo con las normas dictadas, se ha procedido a la renovación parcial de la Junta de mandos de la Asociación de la Prensa. Ha quedado constituida de la siguiente forma:

Presidente, don Francisco de Cáceres, director de «Alerta»; vicepresidente, don Manuel González Hoyos; secretario, don Francisco Lama; tesorero, don Alejandro Quintana, y vocales, don Antonio Morill, don Telesforo de la Vuelta y don José Pérez Palacio. Se acordó enviar telegramas de adhesión al Caudillo, al Delegado Nacional de Prensa y al Delegado Nacional de Sindicatos. (Cifra.)

LA NUEVA DIRECTIVA DE ZARAGOZA

ZARAGOZA 28.—Ha sido renovada la Junta de mandos de la Asociación de la Prensa. La nueva Directiva la componen: Presidente, don Rafael Pastor; vicepresidente, don Victoriano Navarro; tesorero, don Antonio Martínez; secretario, don Adrián Guerrero; secretario segundo, don José Perla; vocal primero, señor Ruiz

Torres; vocal segundo, don José Molina. (Cifra.)

NUEVA JUNTA DE LA ASOCIACIÓN DE SEVILLA

SEVILLA 27.—En el local de la Asociación de la Prensa se ha procedido esta tarde a la proclamación de la nueva Junta de mandos.

agregada a la capital. Las dificultades en el suministro de determinadas materias han impedido la inmediata realización de otras mejoras. No obstante, podemos manifestar que diariamente circulan cuatrocientos coches-tranvía, con ochenta y cinco kilómetros de recorrido; treinta y cinco trolebuses, con ocho mil metros de recorrido, y quince autobuses, con tres mil metros de recorrido, distribuidos todos ellos en cuarenta y una líneas de tranvías, dos de trolebuses y cuatro de autobuses, todas a cargo de «Tranvías de Barcelona, S. A.» y sus filiales, las que transportan noventa y seis viajeros diariamente.

SETENTA COCHES-TRANVIA NUEVOS A PUNTO DE ENTRAR EN SERVICIO

Ahora mismo se hallan a punto de concluir, para entrar en servicio, otros setenta coches-tranvía nuevos de gran capacidad y líneas modernas, que, a pesar de la restricción en otros servicios públicos, permitirán en breve plazo hacer los viajes rápidos y cómodos. Hay treinta y cinco trolebuses a punto de terminar y veinticinco autobuses en reconstrucción, aunque tanto unos como otros por la falta de neumáticos se hará demorar su puesta en servicio.

La Empresa «Autobuses Roca», que antes de 1936 explotaba dos largas líneas, presta, por las circunstancias actuales, sólo servicio en la línea de Marqués del Duero a San Andrés de Palomar, distante entre sí las cabezas de línea 3,750 kilómetros de recorrido y utilizándose quince coches en esta línea.

Prescindimos en los anteriores datos de las líneas de los dos Metropolitano y del ferrocarril de Sarriá a Barcelona, también subterráneo en su casi totalidad y que presta, como los dos Metropolitano, servicio urbano.

No puede olvidarse que el término municipal de Barcelona tiene una extensión superficial de 98,8 kilómetros cuadrados, sin contar la parte recientemente segregada de Santa Coloma de Gramenet y agregada a Barcelona, y que la población asciende a 1.081.175 habitantes. Estas solas cifras serían suficientes para comprender el alcance y volumen de la misión encomendada al Ayuntamiento; pero otras cifras servirán todavía más para ofrecer una síntesis de cuanto indicamos.

SETENTA Y SIETE MILLONES DE PESETAS INVERTIDAS EN LA RECONSTRUCCION

—¿Qué cantidad se ha invertido en la reconstrucción?

—El presupuesto extraordinario de reconstrucción del Patrimonio municipal, perjudicado por la guerra y nueva urbanización y mejora de las zonas devastadas, aprobado en 24 de enero de 1940, asciende, en números redondos, a 77.440.000 pesetas, a las que ha contribuido el Estado con 6.210.000 pesetas por medio de la Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones, como auxilio en cuanto afecta a cegamiento de refugios y descombro de calles.

Del presupuesto extraordinario de reconstrucción señalaremos, como partidas de gastos más importantes, en cifras redondas, las siguientes:

MAS DE CINCUENTA MILLONES GASTADOS EN EXPROPIACIONES Y ENSANCHE DE VIAS PUBLICAS

Noventa y siete millones de pesetas para reparación de desperfectos en las instalaciones de alumbrado por gas y electricidad; 1.365.000 pesetas para obras de reconstrucción y reparación de mercados; 1.920.000 pesetas para reparación y reconstrucción de desperfectos en cementerios; 2.361.000 pesetas para reparación y reconstrucción de edificios municipales de Higiene, Sanidad y Beneficencia; 4.450.000 pesetas para reparación y reconstrucción de Grupos Escolares, edificios de Museos y análogos; 3.820.000 pesetas para reparación y reconstrucción de edificios municipales y edificio anexo al Archivo Histórico; 1.300.000 pesetas para la Tenencia de Alcaldía de la Barceloneta y escuelas anexas; 43.360.000 pesetas para las expropiaciones necesarias para apertura y ensanche

de vías públicas; 10.880.000 pesetas para urbanizaciones en la vía pública, y 1.500.000 pesetas para reparación y reconstrucción de parques, jardines y arbolado.

VEINTIUN MILLONES DE PESETAS INVERTIDAS EN 1943

En el presupuesto extraordinario de obras del año 1942-43 figuraban 5.100.000 pesetas para mercados; 1.000.000 de pesetas para fincas destinadas a felatos y zonas de reconstrucción; 2.500.000 pesetas para construcción de nuevas sepulturas en los cementerios; 3.500.000 pesetas para terminación del Hospital de Incurables; 1.650.000 pesetas para edificios de instituciones benéficas municipales; 6.950.000 pesetas para escuelas e instituciones culturales, y 15.400 pesetas para obras públicas en general.

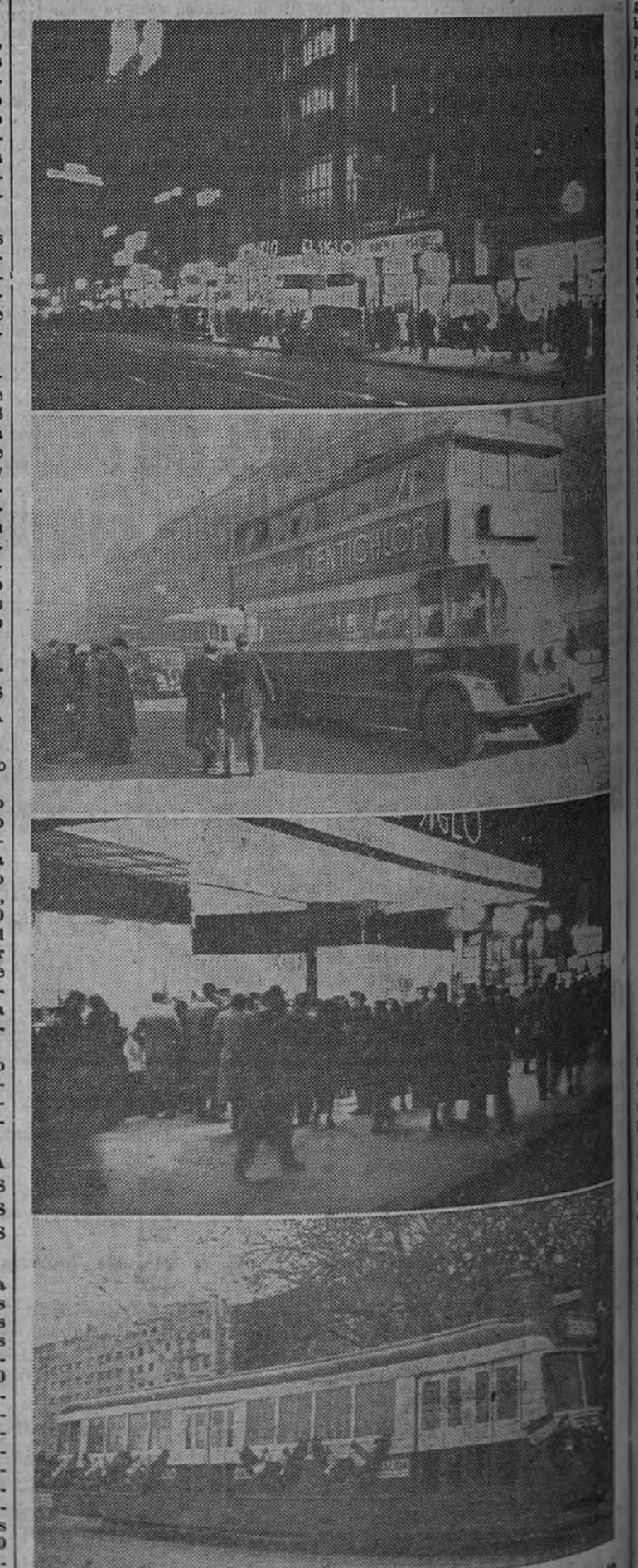
PROYECTOS EN CONSTRUCCION

—¿Qué proyectos tiene actual-

mente en marcha el Ayuntamiento?

—El 25 de enero último, en vigilia del quinto aniversario de la Liberación, el Ayuntamiento inauguró nuevas obras de urbanización, tales como la plaza de Gala Placidia y Vía Augusta; las obras de enlace entre la avenida del Generalísimo Franco con la carretera de Esplugas, que constituirán una soberbia entrada a la ciudad; el paseo de Colón y Puerta de la Paz; la plaza de San Agustín y unas viviendas para funcionarios. Pero no se limitó a estos actos la conmemoración municipal del día de la Liberación. Restaurada por completo la normalidad en la Hacienda municipal con la conversión de la Deuda, la liquidación de créditos y los pre a su puestos extraordinarios, el Ayuntamiento inauguró en su Salón de Ciento, de las Casas Consistoriales, una Exposición de los tapices adquiridos para la decoración de la «Sala del Tiniebla», a la que acompañaban una exhibición de los proyectos redactados por los servicios técnicos municipales y relativos a las obras que se iniciarán en el corriente año. De entre ellas destacan la urbanización de los alrededores de la catedral y de la plaza del Padró, con la capilla de San Lázaro; la terminación de la transformación del F. C. de Sarriá a Barcelona; una estación central de autobuses interurbanos en la plaza de España; los nuevos mercados de Horta y la Sagrada Familia, y la prolongación de la calle de Aragón hasta el río Besós, que, de acuerdo con la Jefatura de Obras Públicas, formará una nueva entrada de Barcelona de la actual carretera a Francia, por La Junquera, con supresión de un paso a nivel. Cooperará y colabora también el Ayuntamiento con el Estado a la nueva entrada de la carretera de Ribas por la avenida Meridiana, el magnífico problema de los enlaces ferroviarios y a la construcción del Aeropuerto Nacional. En dicha Exposición ocupaba lugar preferente el nuevo plano de la ciudad, recientemente publicado, y en el que aparece con todo detalle cuanto interesa conocer de nuestra urbe.

La Barcelona de hoy, a los cinco años de su liberación



Esta es la Barcelona de hoy, cinco años después de su liberación. Bajo el Régimen que acandilla Franco, la vida barcelonesa, sus modernos servicios de tranvías y automóviles, reflejada en las cuatro fotos que anteceden, dan una idea aproximada de la pujanza y la normalidad alcanzada por la capital catalana, orgullo del nuevo Estado

La Barcelona que dejaron los rojos



En estas fotografías tenemos un ejemplo vivo del estado en que encontraron la espléndida capital barcelonesa las autoridades nacionales, poco después de la entrada en Barcelona de las tropas de Franco. En la primera, la miseria; en la segunda, el abandono. Las fotografías tres y cuatro muestran a las gentes de Barcelona esperando turno para recoger las comidas calientes con que Auxilio Social comenzó a socorrerlas inmediatamente después de liberada

Refuerzos aliados continúan llegando al frente

La revista «RADIO NACIONAL» publica interesantísimas páginas sobre actualidad mundial. En ella el hombre, la mujer y el niño encuentran secciones servidas por las mejores plumas españolas. A esto hay que añadir sus completísimos programas de radiodifusión.

BERLIN 28.—"Al sur del Berezina—comunica la Oficina Internacional de Información—los bolcheviques prosiguieron sus tentativas de ruptura en dirección a Bobruisk. A pesar de la intensa preparación artillera, los ataques fracasaron ante las líneas alemanas. Solamente consiguieron abrir una brecha local, con el empleo de importantes formaciones acorazadas, pero fué más tarde eliminada.

En el sector de Rogachev, los

alemanas al sureste y al noreste de Krivoi Rog—comunica la Oficina Internacional de Información—. En estos dos puntos los ataques fueron realizados en un amplio frente y las divisiones de tiradores, llegadas recientemente, se lanzaron al ataque de las líneas alemanas después de una violenta preparación artillera. Cuando la primera oleada de asalto quedó contenida por el fuego eficaz de las armas automáticas alemanas, los bolcheviques lanzaron al ataque a varios grupos de tanques

FRACASADAS
BERLIN 28.—"Al sur del Beresina—comunica la Oficina Internacional de Informaciones—, en estos dos puntos los ataques fueron realizados en un amplio frente y las divisiones de ruptores, llegadas recientemente, se lanzaron al ataque de las líneas alemanas después de una violenta preparación artillera. Cuando la primera oleada de asalto quedó contenida por el fuego eficaz de las armas automáticas alemanas, los bolcheviques lanzaron el ataque a varios grupos de tanques

BURGOS 27.—En la Academia de Ingenieros del Ejército, bajo la presidencia del ilustre teniente general Yagüe, Capitán General de la región, se ha verificado hoy la entrega de despachos a los nuevos oficiales del Arma de Ingenieros. Asistieron al acto los generales La Llave, Gil Verdejo y Durán; el director de la Real Nacional de los Ferrocarriles Españoles y otras autoridades y jerarquías del Movimiento, así como representaciones de centros, unida-

El general De Diego asiste al acto de Avila

AVILA 27.—En la Academia de Intendencia se ha efectuado a mediodía la entrega de despachos a cuarenta nuevos tenientes del Cuerpo.

Para asistir al acto llegó de Madrid el general De Diego, con el que presidieron el comandante jefe de las fuerzas de Aviación; el teniente coronel jefe del regimiento de Defensa Química; Gobernador Civil y Jefe Provincial

El capellán de la Academia ofició una misa rezada en un altar instalado en la sala-biblioteca, y a continuación juraron la bandera algunos oficiales que aún no lo habían secho.

El general Sánchez Gutiérrez y el coronel director de la Academia, Sr. Pérez Montero, hicieron entrega de los despachos.

Después de unas patrióticas palabras del director del referido centro militar, los nuevos tenientes se despidieron de la sagrada enseña. (Cifra.)

Las bajas entre la población civil son también muy elevadas. No se conocen aún cifras definitivas, pero los cálculos más modestos hacen sufrir a 100.000 el número de víctimas.

La Marina de guerra perdió 342 unidades, de ellas, 83 submarinos. La Flota mercante, que al comenzar la lucha estaba integrada por unos tres millones de toneladas, ha desaparecido en su

El periódico especifica después las pérdidas infligidas al adversario, y entre las cuales figuran 200 mercantes británicos, con 1.474.000 toneladas; 160 navíos de guerra hundidos y 69 averiados; 3.258 aviones derribados y 838 destruidos en tierra.

Finalmente expone los planes de armamento que estaban en vías de realización al sobrevenir la escisión política de Italia, y dice que

La Marina de guerra perdió 342 unidades, de ellas, 83 submarinos. La Flota mercante, que al comenzar la lucha estaba integrada por unos tres millones de toneladas, ha desaparecido en su

Finalmente expone los planes de armamento que estaban en vías de realización al sobrevenir la escisión política de Italia, y dice que

Regresa a Madrid el director general de la Guardia Civil

BARCELONA 28.—Esta noche ha emprendido el viaje de regreso a Madrid el director general de la Guardia Civil, general Alonso Vega, (Cifra.)

el aceptar la preeminencia de los derechos de la vida misma en cualquier caso de oposición irreducible con cualquier otra de las supervivencias de la especie. Lo fundamental no es la éxtasis ante la estela del genio en las artes, como en la Historia, sino el culto al carácter y a la actividad que les dieron vida, intentando repetir la hazaña o superarla si fuera posible. De nosotros, pues, no había de salir un lagrimoso anhelo de doble de tales escándalo ante la

y Madre de Dios

El excelentísimo y reverendísimo fray Sabas Sarasola, O. S. A., obispo y vicario apostólico de Urubamba y Madre de Dios (Perú), ha fallecido a la una de la tarde, madrugada en Madrid, en la residencia de los Padres Dominicos del Oratorio del Olivar, después de haber recibido todos los Sacramentos.

La muerte sobrevino a consecuencia de un ataque cardíaco.

1892