

VICEDIRECCIÓN DE EDUCACIÓN POPULAR
DELEGACIÓN PROVINCIAL DE
LA CORUÑA
VISADO

El Ideal Gallego

Año XXVII.—Número 8.306.—Avenida de Rubine, 10 LA CORUÑA, MIERCOLES, 14 DE ABRIL DE 1943 Precio: 25 céntimos ejemplar

A SANTIAGO, POR FERROCARRIL

Hoy circulará el primer tren

PALABRA DE CAUDILLO

Se debe a Franco la rápida terminación de las obras

Un gran paso para el resurgimiento de Galicia



El día 23 de junio de 1939, el Caudillo colocaba el primer carril de la línea de La Coruña a Santiago. Prometió entonces que pronto los coruñeses podrían visitar en tren al Apóstol. He aquí sus promesas cumplidas. A pesar de las enormes dificultades, derivadas de las actuales circunstancias, las obras se realizaron con ritmo creciente hasta ser la magnífica realidad que hoy llena de alegría a toda Galicia. Esta es la verdad de la nueva España que ha buscado los caminos del trabajo y del esfuerzo para lograr la conquista de una Patria unida, fuerte y respetada en la que todos sus hijos gocen del máximo bienestar. ¡Galicia, por Franco! He aquí la consigna rotunda de hoy y de siempre.

Jornada trascendental para Galicia. El Caudillo inaugurará hoy el ferrocarril de La Coruña a Santiago, vieja y justísima aspiración de esta tierra gallega durante tanto tiempo olvidada y preterida. Tantos años de espera bien merecen la recompensa de esta alegría que hoy sentimos con motivo de la terminación de uno de los trozos de la línea férrea de Zamora a La Coruña que ha de situar la vida de nuestra región, con los abundantes caudales de su riqueza agrícola, pesquera y ganadera, próxima al centro geográfico, político y económico del país. Nada menos que allá por el año 1916 fueron iniciados los trabajos preparatorios y se comenzó la propaganda para conseguir la construcción de este ferrocarril, pero los continuos azares de la política para la que los intereses nacionales y regionales nada significaban, malogró las más fervorosas iniciativas y campañas. Fué la Dictadura del General Primo de Rivera, auténtica representación de la vida nacional, nacida para hacer recorrer a nuestra Patria a marchas forzadas las etapas perdidas en la empresa de nuestro resurgimiento, la que comprendió la razón que nos asistía para pedir que fuese una realidad a la mayor rapidez posible el ferrocarril que haría el milagro de revelar a muchos españoles el secreto de los tesoros gallegos, olvidados y relegados, en grandísima parte, a este bello rincón de incomparable atractivo.

En 1927, merced al decidido empeño de un alcalde y de una Corporación conscientes de la trascendental importancia que para Galicia entrañaba este problema, se consiguió que el ferrocarril Zamora-La Coruña fuese incluido en el plan

El Ministro de O. Públicas en La Coruña



Acompañado de diversas personalidades y técnicos, llegó ayer a nuestra ciudad el Ministro de Obras Públicas, don Alfonso Peña. (Información en la plana octava).

de construcciones ferroviarias. Tuvo que ser en aquellos días inolvidables en que unos hombres meritorios, sin otra ambición que la de servir a España, trabajaban sin descanso, cuando las aspiraciones de Galicia obtuvieron la hidalga y entusiasta acogida que no había sido posible lograr durante el régimen liberal, desconocedor de todo cuanto no fuesen sus inconfesables intereses de partido. El Marqués de Estella, Calvo Sotelo, Martínez Anido y Guadalhorce prestaron desde el primer día la máxima atención y ayuda a las justas aspiraciones de Galicia, y en septiembre de 1927 fué el propio Alfonso quien en compañía de su augusta esposa inauguraba las obras. Si la Dictadura no hubiera caído víctima de las traiciones e intrigas políticas, el ferrocarril

tan anhelado por Galicia hace tiempo que constituiría una espléndida realidad. Calcúlense los millones perdidos por la economía nacional. Ha sido preciso que el Movimiento, aventando los restos de la vieja política de partido, diese lugar a la actual situación en la que todos los esfuerzos van encaminados a lograr el engrandecimiento de la Patria y de todas sus regiones sin diferencias irritantes o inadmisibles en un concepto justo y recto de la comunidad nacional, para que las obras interrumpidas, o desechadas totalmente, como ocurrió durante la nefasta República, recobren, a pesar de las desfavorables circunstancias actuales, creciente ritmo hasta verse realizadas en el plazo más breve posible. Hoy es el trozo de La Coruña a Santiago. Es de esperar, estamos seguros de ello, que no tarde mucho tiempo en estar terminado el tramo de Santiago a Orense para que cuanto antes sea una fecunda realidad el ferrocarril que Galicia quiere y necesita.

La terminación del ferrocarril de La Coruña a Santiago constituye una nueva demostración de la pujante política de reconstrucción nacional emprendida por el nuevo Estado. El 23 de junio de 1939, cuando Franco llegaba a nuestra tierra por primera vez después de su victoria plena y gloriosa en los campos de batalla a recoger el magno plebiscito de adhesión y de amor de su pueblo, colocó el primer rail de la línea que hoy se inaugura. Entonces pronunció un memorable discurso que fué una clara y magnífica exaltación del trabajo como base y medio para realizar la gran empresa revolucionaria del Movimiento. Y a esa consigna de laboriosidad ha ajustado todos sus actos de Gobierno traducéndolos en realidades que, como la de hoy, están labrando la grandeza y el porvenir de la Patria. Aquí en Galicia existen fuentes de riqueza apenas explotadas que comenzarán pronto a dar fecundo rendimiento. Y esto se lo deberemos al Caudillo, que conociendo mejor que nadie las posibilidades de

El Caudillo inaugurará hoy el ferrocarril a Santiago

Anoche llegó, con su esposa, al Pazo de Meirás

Su Excelencia el Jefe del Estado, acompañado de su esposa, llegó a las nueve de la noche de ayer al Pazo de Meirás. Fué cumplimentado a su llegada por todas las autoridades de la provincia.

El Caudillo, que procedía de Madrid, se detuvo a almorzar con su séquito en el Parador de La Bañeza, continuando después el viaje a Meirás.

En todos los pueblos del trayecto el Generalísimo fué acogido con grandes pruebas de entusiasmo y cariño.

Su Excelencia ha realizado su viaje para inaugurar el ferrocarril de Santiago a La Coruña, para lo que hoy se trasladará a la citada ciudad y al Puente del Pedrido. También inaugurará en su viaje de regreso el viaducto sobre el río Esla.

(CONTINUA EN OCTAVA)

LA CORUÑA

A Y E R

A primeras horas de la noche llegó S. E. el Jefe del Estado al Paso de Meirás.

También llegó el Ministro de Obras públicas, don Alfonso Peña, acompañado de diversas personalidades y técnicos.

Procedente de Tenerife entró en puerto el v. por "Romeu", que trajo pasajeros e importante cantidad de plátanos y tomates.

En la parroquia de Gándara, un muchacho resultó muerto al dispararse una escopeta.

H O Y

El Caudillo inaugurará el Ferrocarril de La Coruña a Santiago. El primer tren salará de Compostela a las cinco y media para llegar a La Coruña a las ocho de la tarde.

Santo del día

SAN JUSTINO EL FILOSOFO
MARTIR

Justino, llamado el Filósofo, padeció en Roma en la persecución de Marco, Antonino Vero y Lucio Aurelio Commodo. Este insignie varón, habiendo presentado a los mismos emperadores la segunda apología que escribió de la Religión Católica, y defendiéndola en presencia de ellos acérrimamente, por fraude de Crescente, filósofo cínico, cuya vida y abominables costumbres había reprendido, fué acusado de que era cristiano y en premio de su defensa recibió la corona del martirio.

Ejemerides

14 DE ABRIL DE 1912.-NAUFRAGIO DEL "TITANIC"

Una de las mayores catástrofes habidas en el mar, en nuestro siglo, fue la de la pérdida del gigantesco paquebote "Titanic", en su primer viaje. Había salido el buque de Southampton el miércoles 10 de abril, llevando a bordo más de dos mil quinientas personas, entre pasajeros y tripulantes. Aquel año, los mates de la ruta de Terranova, por un retraso en el deshielo, se hacían muy peligrosos para la navegación por la gran cantidad de témpanos que descendían de los mares polares. Dos buques que precedían al "Titanic" cablegrafiaron a éste el peligro que corría si no se desviaba de la ruta, pero el capitán Smith, a quien por su pericia se le encomendó el mando del coloso, no creyó tan grande el riesgo y fiado en la seguridad de su navio, dotado de compartimientos estancos contra todo riesgo, prosiguió el camino más corto, con objeto de establecer una nueva marca en la travesía a América. A las dos y media de la madrugada del domingo 14, cuando unos viajeros se hallaban descansando y otros disfrutando de una gran fiesta a bordo, sobrevino un formidable choque contra un témpano de hielo, obstáculo que había sido señalado por un vigía y que hubiera podido ser evitado de no cegar al capitán la confianza en la fortaleza del navio, que, sin embargo, comenzó a hundirse rápidamente de proa. Las escenas de salvamento narradas por los escasos supervivientes—mujeres y niños tan sólo—fueron en extremo patéticas. Imperó el espíritu de sacrificio de los hombres, que se quedaron en el barco para morir por dejar los puestos de los botes a las mujeres y los niños, no siendo los españoles que viajaban en el navio los últimos que renunciaron a su propia salvación. Cerca de dos mil víctimas ocasionó esta tragedia, y los que murieron dieron a su gesto un cierto matiz poético, ya que todo el buque fué iluminado y la orquesta interpretó himnos patrióticos mientras el coloso se hundía para siempre con todas sus riquezas.

El tiempo

Datos facilitados por el Observatorio de La Coruña, a las 19 horas del día de ayer:

Presión media 0 grados y al nivel del mar en mm., 764'8.

Temperatura máxima, 20'2 a las doce.

Id. mínima, 9'5 a las 5'30.

Id. media, 12'4.

Humedad media, 83 por 100 to, 83.

Dirección más frecuente del viento, variable.

Velocidad media en kms. por hora, 13'3.

Recorrido total del viento en 24 horas en kms., 319'2.

Visibilidad media en kms., 13.

Lluvia registrada en 24 horas, por metro cuadrado, 9'5.

Estado del mar, marejadilla.

MADRID 13.—Solo se han producido algunas tormentas locales en el centro de España, con pequeñas precipitaciones en forma de agüeros, y en el resto de la península conti-

NOTAS LOCALES

CUPON DE CIEGOS.—064, premiado ayer.

REGISTRO CIVIL.—Juzgado municipal núm. 1.—Nacimientos: José Luis González Chao, Manuel Martínez San Luis, Mercedes Bardal Benavides, María Consuelo García Fernández, Pilar González Ramos, Santiago Méndez Díaz.

Defunciones: Manuela Crego Mosquera, 15 meses; Celestino Louzao Varela, 28 años; Aurora Souto Castiñeiras, 25 días; Andrea Antona López y López, 65 años; Victoria León Espinosa, 12 años; Juan Sardiña Bello, 72 años; Carmen Carlota Couceiro Muñios, 1 año.

Matrimonios: Jesús Fidalgo López con Carmen Blas Ramos.

Juzgado núm. 2.—Nacimientos: María de la Encarnación Muñoz Pardo, Germán Loureiro Deza, Angel José Pardo Ares, María de la Adoración Ramos Gómez, Juan Manuel Peiteado Serantes, Alfonso Fernández Mariño, Antonio Mariano Ruz Garzo, María Teresa Visiers Mazquiarán.

Defunciones: Manuel Remuñán Conchado, 16 años; Ramón de la Iglesia Feal, 63 años; Mariano Martín Martín, 40 años; Manuel Rodríguez Matros, 4 días.

Matrimonios: Ninguno.

TELEGRAFOS.—Próximo a recibir sellos de 5 pesetas del Colegio de Huérfanos, conmemorativos de la creación del Cuerpo de Telegrafos, se ruega a las personas que les interese, hagan las peticiones en las oficinas de este Centro de La Coruña.

PALACIO DE JUSTICIA.—Señalamientos para hoy.—Salas de lo civil.—Betanzos: Doña Ramona López con don Andrés Lodeiro, sobre pago de lotes expensa. Letrado, Méndez Gil Brindón.

Pontevedra: Doña Juana Baamonde con don Bernardo Pallas, sobre retrato. Letrado, Pedreira Ríos.

Ferrol: Don Pedro Rey con doña Juana Fernández, sobre declaración de pobreza. Letrado, Pérez Berreiro.

Salas de lo criminal.—Sección primera.—La Coruña: María Sanjuán, por corrupción de menores. Letrado, Jiménez de Llano.

Sección segunda.—Santiago: María Sánchez, por daños. Letrado, Gila Lamela.

La Coruña: Jaime Purcalla y otro, por coacción. Letrado, don Juan Fernández.

PASAPORTES.—Autorizaciones de paso de fronteras, recibidas en el negociado de pasaportes y extranjeiros: D. José Manuel Lueliro Guimaras.

EL PUERTO.—Entró "Romeu", de Tenerife. Trajo seis pasajeros de aquel puerto y tres del de Cádiz. También trajo un importante cargamento de fruta y general. Este buque salió ayer tarde para Santander con general y psaje. Fué despachado el "Cabo Menor", para Villagarcía con general. Se espera el "Amador" con carga.

MAREAS.—Pleamares: a las 11'20 horas, 2'82 metros de altura; a las 23'56 horas, 2'84 metros. Bajamares: a las 5'02 horas, 1'68 metros; a las 17'38 horas, 1'68 metros.

nuó el buen tiempo de cielo más nuboso que en días anteriores, según comunica a las 18 horas el Servicio Meteorológico Nacional del Ministerio del Aire, que anuncia se extenderá a toda España el área de inestabilidad aparecida esta tarde y continuarán las tormentas locales en el interior durante la tarde de mañana. Las temperaturas extremas en Madrid fueron 21'9 y 9 grados.—(CI-FRA.)

La Coruña expresará esta tarde su gratitud al Caudillo

El pueblo en masa acudirá a recibir el primer tren de Santiago

Hoy miércoles, es el día señalado para la inauguración del ferrocarril que ha de unir la ciudad hermana de Santiago de Compostela con la capital de la provincia.

Inútil nos parece recordar a todos los coruñeses la importancia vital de esta trascendente mejora, así como la enorme repercusión que ha de tener, en sentido favorable, en el desenvolvimiento económico de ambos pueblos y de Galicia entera.

Esta vieja aspiración va a convertirse en realidad dentro de unas horas y en la memoria y en el corazón de todos los coruñeses estarán grabados los nombres gloriosos de las insignes figuras que se han hecho acreedoras a nuestra profunda y constante gratitud.

Ante tal hecho, esta Alcaldía espera confiadamente que esta tarde a las 19 horas en que llegará el primer tren procedente de la ciudad del Apóstol, La Coruña entera, sin una sola excepción, acudirá a la nueva estación de Santiago para recibir con el entusiasmo y fervor que se merece a S. E. el Jefe del Estado y Generalísimo del Ejército ya que ha de ser el momento más oportuno para hacerle presente nuestro inmenso reconocimiento.

Asimismo esta Alcaldía espera que durante todo el día luzcan colgadas los balcones y galerías de la ciudad rogando que la tarde de hoy sea considerada como festiva, con cierre del comercio y suspensión de las clases en los centros de enseñanza y en las Escuelas Nacionales, a fin de que todos puedan acudir a cumplir este deber de gratitud.

Y mientras llega esa hora, gritemos, más fuerte que nunca:

¡ARRIBA ESPAÑA! ¡VIVA FRANCISCO!

La Coruña 14 de abril de 1943.

El Alcalde accidental, Diego Delicado Marañón

ADVERTENCIAS DE LA ALCALDIA

Esta Alcaldía hace presente a cuantas autoridades y personas estén invitadas para asistir a la inauguración del ferrocarril de Santiago de Compostela a esta capital deberán encontrarse en la ciudad del Apóstol a las 16 horas 30 minutos del día de hoy debiendo situarse en la estación de donde ha de partir el tren para La Coruña.

Estando fijada la hora de llegada del primer tren procedente de Santiago de Compostela para las 19 horas, y al objeto de evitar perjuicios innecesarios, deberán suspenderse las operaciones de trabajo a las 17 horas a fin de dar tiempo suficiente a todos los productores para que puedan trasladarse a la nueva estación de la línea de Santiago.

En cuanto al comercio en general insiste esta Alcaldía en que debe considerarse como festiva toda la tarde por lo menos, del día de hoy.

La Coruña, 14 de Abril de 1943.

El alcalde accidental, Diego Delicado.

UN RUEGO DE LA CAMARA OFICIAL DE COMERCIO

Motivo de júbilo y gran alegría para el comercio y la industria de La Coruña, especialmente, tiene que ser el día de la inauguración de un servicio que exigió tantas actuaciones desde el momento en que se sintió la gran aspiración de que fuera implantado para satisfacer necesidades intensamente sentidas.

El señor alcalde, sin duda por no lesionar intereses económicos, dispuso solamente el cierre de establecimientos durante la tarde de hoy para solemnizar tan magno acontecimiento, pero esta Corporación ruega al comercio e industria en general, que suspendan sus actividades por todo el día, para hacer posible que La Coruña entera pueda, no sólo rendir su homenaje de gratitud a las altas personalidades que honrarán nuestra ciudad con su estancia, sino también para que no quede ni un solo coruñés sin participar de la alegría propia de unos momentos de tanta significación y trascendencia para nuestra economía.

NOTA DE LA INSPECCION DE PRIMERA ENSEÑANZA
Con objeto de contribuir a dar el ma-

yor realce a los actos organizados por esta Alcaldía, con motivo del magno acontecimiento de la inauguración del ferrocarril de Coruña a Santiago, deberán suspenderse las clases en las escuelas, tanto nacionales como privadas, concurrendo los maestros de la capital y pueblos próximos a esperar el primer tren procedente de la ciudad del Apóstol.

La Coruña, 14 de abril de 1943.

Secretaría comarcal de Sindicatos

INVITACION DE LA C. N. S. PARA EL ACTO DE HOY

La Secretaría Comarcal de Sindicatos de esta ciudad, invita a todos los productores a la inauguración oficial de la línea férrea Santiago-La Coruña, cuyo primer tren hará su entrada en esta ciudad a las ocho de la tarde del día de hoy.

Vendrán a La Coruña en el tren expresado, altas personalidades que con gran interés y cariño hicieron realidad en breve plazo tan deseada línea. A todas ellas los productores deben dispensar un recibimiento apoteósico, pues la extraordinaria importancia que para los coruñeses supone tan importante servicio, ha de patentizarse todavía más en las masas de nuestros Sindicatos, ya que los productores son los representantes por excelencia de la economía nacional, y a la vida económica de nuestra provincia más que a ningún otro aspecto de la misma afecta tan indiscutible mejora.

Productor, Empresario, Técnico y Obrero, la C. N. S. local tiene reser-

Orden de la Jefatura Provincial del Movimiento para los actos de hoy

Todos los camaradas militantes y adheridos de esta capital deberán concentrarse a las seis de la tarde de hoy en los lugares que a continuación se indican al objeto de asistir al recibimiento a S. E. el Jefe del Estado.

Primer distrito, en los soportales del Palacio municipal.

Segundo distrito, en el Salón de Actos de la Casa de la Falange (Edificio La Terraza).

Tercer distrito, en el Gimnasio del SEU, calle de Emilia Pardo Bazán número 21.

Cuarto distrito, en Fernández La Torre 73 (Almacenes de la Mercantil Cívico-Militar).

Este acto de servicio es obligatorio para todos los militantes, exceptuándose únicamente aquellos afiliados que por su condición oficial hubieran de formar parte de comisiones.

SECCION FEMENINA

Todas las afiliadas a la Sección Femenina deberán encontrarse a las siete menos cuarto de la tarde en la Estación de Santiago. El sitio reservado para ellas es la parte interior 'andén principal).

LUGAR RESERVADO PARA JEFES Y OFICIALES

La Jefatura provincial se complace en manifestar a todos los señores Jefes y Oficiales de la guarnición, que ha ordenado se acote un espacio preferente, al objeto de que tengan lugar reservado en el andén y vestíbulo de la estación.

ORDEN A LA SECCION FEMENINA

Todas las camaradas de la Sección

Más de 1.000 obras presentadas a la Exposición Nacional de Bellas Artes

MADRID 13.—Esta mañana ha quedado constituido, bajo la presidencia del Marqués de Lozoya, el Jurado y la Comisión de colocación de obras de la Exposición Nacional de Bellas Artes. El Jurado comenzará sus tareas en el día de mañana. Se han presentado más de 1.000 obras, cerca de 200 más que el año anterior. Entre los candidatos a la Medalla de Honor parece figurar hasta ahora los artistas Vázquez Díaz, Viala Puig, Enrique Marín y Gutiérrez Solana.—(CI-FRA.)

Nuestra sociedad

NUEVOS DESTINOS.—Ha sido designado para el mando del Regimiento de Artillería núm. 48, de guarnición en esta plaza, el coronel don Javier Judel Peón.

—A la Jefatura de Artillería de la octava región ha sido destinado el coronel de la misma Arma, don José Bermúdez de Castro Feijóo.

Con motivo de sus nuevos cargos reciben muchas felicitaciones los distinguidos militares.

VIAJEROS.—Llegó de Madrid don Jorge Quiroga.

—Está pasando una temporada con su distinguida familia el teniente aviador don Esteban Martínez Gil.

—Salió para Madrid, donde pasará una temporada con sus hijos los señores de López Delgado, doña Dolores R. Losada Rebellón de Ramírez.

—También para la capital de España salió la señorita Marita Somoza Blanco-Rañov.

—Llegaron de Orense el ingeniero don Benigno Quiroga y su esposa doña Carmen Piñeyro Caramés, hija de los condes de Canillas.

—Se encuentran en esta ciudad, procedentes de Madrid, las señoras de Aguirre y Cavestany.

—Con su hija Lolita, regresó de Viervo, a donde había ido con motivo del fallecimiento de su madre política, el ex-gobernador don Ramón Bermúdez de Castro y Piá.

vado puesto para que realces con tu presencia la jornada patriótica de hoy.

Por Dios, España y su Revolución Nacional-Sindicalista.

La Coruña, 14 de abril de 1943.—El secretario comarcal de Sindicatos.

SECRETARIA COMARCAL DE SINDICATOS

Se pone en conocimiento de todos los productores encuadrados en los Sindicatos locales, que el lugar reservado para el solemne acto de hoy, será el ala Oeste de entrada a la Estación, y a cuyo objeto deberán concentrarse en el expresado lugar a partir de las seis de la tarde con sus jefes respectivos.

Para mayor orientación se colocarán rótulos indicadores del sitio señalado.

Por Dios, España y su Revolución Nacional-Sindicalista.

La Coruña, 14 de abril de 1943.—El secretario comarcal de Sindicatos.

Femenina se presentarán hoy a las 7 de la tarde, correctamente uniformadas, en la estación del ferrocarril de Santiago, para asistir a su inauguración.—La delegada local.

CARTELERA DE ESPECTACULOS

CINE AVENIDA
HOY, a las 4, 6, 8 y 10'45

La deliciosa comedia en español

EL HIJO DE LA ARMADA

Por los incomparables artistas JEAN PARKER, JAMEN DUNN MARTIN ESPELLMAN

VIERNES: Gran estreno

EL SOBRE LA CRADO

Pepe ISBERT, Luisita GARGALLO

KIOSCO-HOY

ALTO: 4, 6, 8 y 10'45

BAJO: 3'45 5'45 8'15 y 10'30

ULTIMO DIA de la grandiosa película dramática RADIO

EL IDOLO DE NUEVA YORK

(EN ESPAÑOL)

CARY GRANT, FRANCES FARMER, JACK OAKIE

GRAN CINE CORUÑA

HOY: EXITO

El negro que tenía el alma blanca

ANTONITA COLOME

4, 6, 8, 10'45

YA-VOY HOY

EXITO. EXITO

SONAR

NO CU SIA NADA

Interpretada por las GEMELAS LEGRAND y FRANCISCO ALVAREZ

4, 6, 8, 10'45

Pronto: TE ESPERO

TEATRO ROSALIA CASTRO

HOY a las 4, 6, 8 y 10'45

La simpatísimas y formidable actriz JANE WITHERS, en la comedia de gran acción

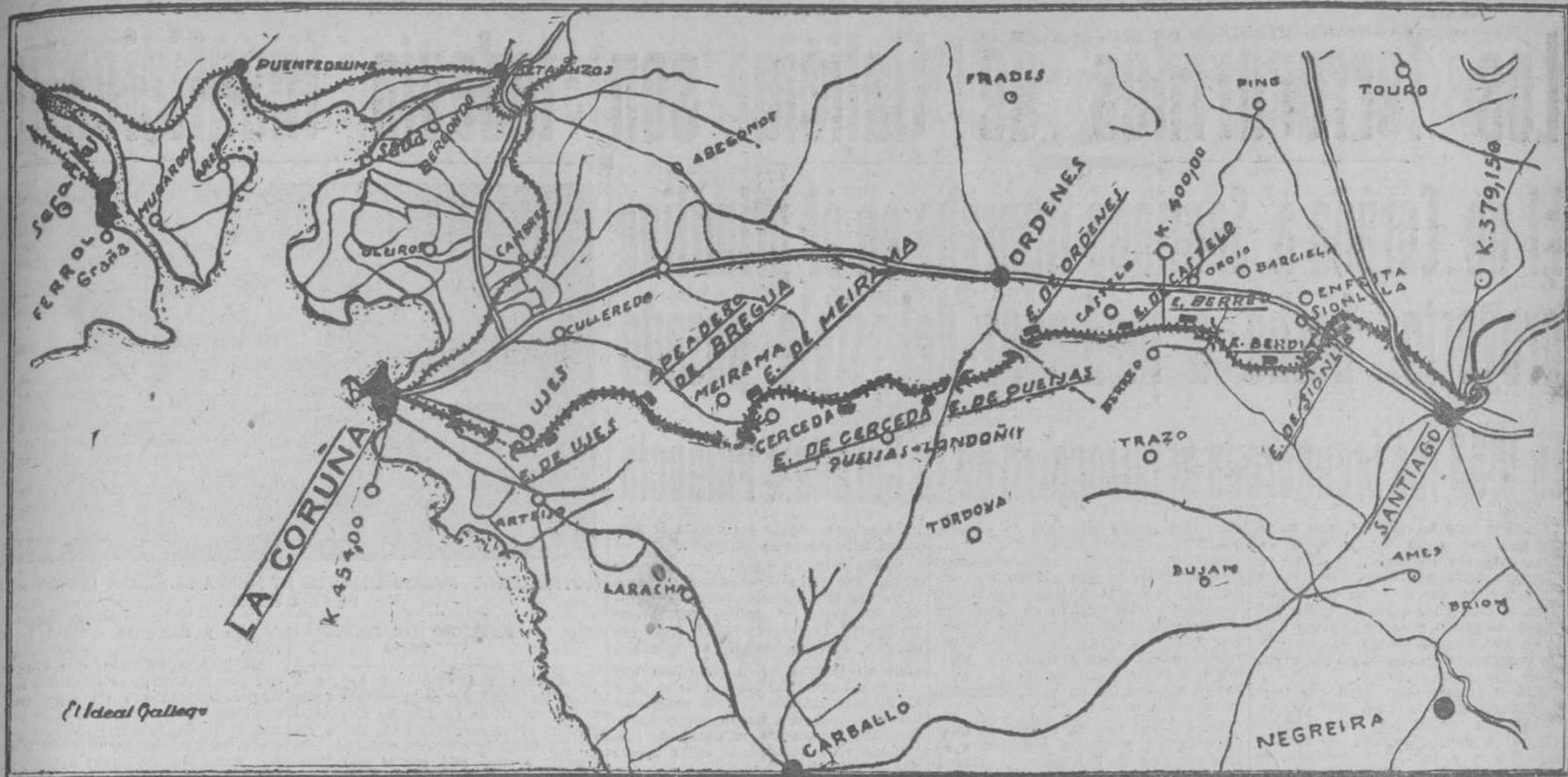
Corazón de niña

Con Ralph MORGAN y Sara HADEN

ESTRENO VERSION EN ESPAÑOL Tolerada para menores

RECORDATORIOS DE PRIMERA COMUNION

ULTIMOS MODELOS y Precios y Muestras en EL IDEAL GALLEGO



CUATROCIENTOS CUARENTA Y DOS MILLONES COSTARA EL FERROCARRIL ZAMORA - LA CORUÑA

Todas las obras de fábrica, túneles y pasos superiores están construídos para doble vía

Entre Compostela y la Ciudad herculina fueron tendidos 114.000 metros de carril

En 1862 tuvo su origen este camino de hierro, tan importante para Galicia

Los últimos serán los primeros. Y el último fué el primero en prestar servicio. Porque es curioso observar que de los cuatro trozos en que se dividió el Ferrocarril Zamora-Puebla de Sanabria-Orense-Santiago-La Coruña, sea precisamente el último, el primero en ser inaugurado. Para la economía gallega, la nueva vía de comunicación representa un beneficio de muchos millones de pesetas anuales, y no porque el ferrocarril sea por sí mismo fuente de riqueza sino porque constituye la arteria vital canalizadora de la inmensa producción que esta Galicia. Sólo el trozo La Coruña-Santiago constituye un ferrocarril de verdadero interés local, pues, además de unir los dos puertos más importantes del Noroeste como son La Coruña y Vigo, las características de su trazado posibilitan una explotación económica a la vez que permiten un rápido y tan frecuente como se quiera, servicio de viajeros, y un transporte de mercancías de capacidad limitada.

Santiago. Y el 26 de Junio de 1927 dan principio las obras.

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

Haremos la descripción a grandes rasgos de este nuevo camino de hierro: ancho normal; las obras de fábrica, túneles y pasos superiores están construídos para doble vía, y el movimiento de tierra en trincheros y terraplenes para simple vía. La longitud de la línea es, exactamente de 456 kilómetros y 131 metros. Enlaza en Zamora con las líneas a Medina del Campo y de Plasencia a Astorga; en Orense, con la de Monforte; y en Santiago con la de Vigo. El radio mínimo de las curvas es de 400 metros y la pendiente máxima de 0,015 (quince milésimas). El Ferrocarril sale de Zamora a 639 metros sobre el nivel del mar y muere en La Coruña a 32 metros sobre el nivel marítimo.

LOS CUATRO TROZOS

Como decimos al principio, el Ferrocarril está dividido en cuatro trozos:

- Primero.—De Zamora a Puebla de Sanabria.
- Segundo.—De Puebla de Sanabria a Orense.
- Tercero.—De Orense a Santiago.
- Cuarto.—De Santiago a La Coruña.

El primero tiene una longitud de 108 kilómetros y comprende las estaciones de Zamora, Hiniesta, Andavia, Carvajales, Losacios, Abejera, Saracín, Pobladora, San Pedro, Robredo y Puebla de Sanabria. Este trozo está casi terminado en su totalidad. Presupuesto: 45 millones de pesetas.

El segundo, con un trayecto de 143 kilómetros. Las estaciones son: Puebla de Sanabria, Pedralba, Requejo, Lubián, Villaverde, La Gudiña, La Cabilla, Campos de Becerras, Cerdedelos, Alberguería, Villar de Barrios, Baños de Molga, Paderne, Taboadela, Orense (local) y Orense-Canedo (empalme). La cantidad presupuesta ha sido de 185 millones, de los cuales se gastaron la mitad aproximadamente, hallándose la obra en la mitad de su construcción.

El tercero tiene una longitud de 130 kilómetros y comprende las estaciones de

Orense, Santa Cruz de Arrebaldo, Maside, Carballino, Brunés, Irija, La Gesta, Lalin, Taboada, Silleda, Bandeira, Puente Ulla, Susana y Santiago. En los trabajos ejecutados se han invertido 40 millones de pesetas, y falta por ejecutar obra por valor de otros 40 millones. Es decir, que prácticamente está en condiciones análogas al trozo Puebla de Sanabria-Orense. El cuarto tramo es el más pequeño, pues sólo tiene 75 kilómetros y 840 me-

tros. Comprende las estaciones de Santiago, Sionlla, Berdía, Berreo, Castelo, Ordenes-Pontraga, Queijas, Cerceda, Meirama, Bregua, Ujes, La Coruña. Las obras de infraestructura importaron unos 60 millones y las de superestructura 28 millones. El carril tendido a lo largo del trayecto y en las estaciones tiene una longitud de 114 kilómetros.

La cantidad total presupuesta para el Ferrocarril Zamora-La Coruña ascien-

de, en números redondos, a 442 millones de pesetas.

VENTAJAS DE LA NUEVA LINEA

Las ventajas de este Ferrocarril son grandes, como verá el lector por el estado comparativo que damos a continuación:

	A La Coruña		A Vigo		A Pontevedra		A Santiago		A Orense	
	Por León	Por Zamora Orense	Por León	Por Zamora Orense	Por León	Por Zamora Orense	Por León	Por Zamora Orense	Por León	Por Zamora Orense
De Madrid	837	738	830	665	837	673	912	664	698	533
" Salamanca	708	520	780	447	708	455	783	440	568	313
" Zamora	727	454	713	381	727	380	796	380	581	249
" Valladolid	595	386	587	313	595	321	670	312	455	381
" Medina del Campo	637	544	629	471	637	479	712	470	497	339

Teniendo en cuenta el acortamiento en distancia y la mayor velocidad comercial, derivada de las condiciones modernas de este trazado, que permitirán una velocidad en las rampas de 55 kilómetros hora, tendremos una reducción, en el recorrido, de cinco horas de Madrid a Orense, cinco horas de Madrid a Coruña, cinco horas de Madrid a Vigo, cinco horas de Madrid a Pontevedra y ocho horas de Madrid a Santiago.

ALTERNATIVAS EN LA CONSTRUCCION

No hubo ritmo uniforme en la construcción de esta línea. Durante los dos primeros años se trabajó con intensidad, demostrativa del propósito de terminar el Ferrocarril en el plazo de cuatro años, pero los avatares políticos frustraron tan noble deseo. Cayó la Dictadura y el volumen de trabajo disminuyó en proporción considerable, hasta quedar reducido a la mínima importancia al advenir la República. Fue entonces cuando el Ferrocarril Zamora-La Coruña quedó prácticamente relegado al olvido. Incluso llegaron a paralizarse las obras en los trozos primero, segundo y tercero, no sucediendo lo propio en el de La Coruña-Santiago debido al altruismo de un contratista que afrontó el riesgo de perder su dinero. Al surgir el Movimiento libertador de España, el Ferrocarril languidecía en el ostracismo; pero aun no habían transcurrido dos años de aquella fecha gloriosa y el Caudillo, que atendía a la guerra y a la paz, ordenó la reanu-

dación de las obras, y en diciembre del año 1938 ya eran abonadas certificaciones mensuales que importaban cientos de miles de pesetas. El día 5 de octubre de 1939 quedaba terminada la infraestructura del trozo cuarto, La Coruña-Santiago, cuyas obras de fábrica más importantes son el puente sobre el río Tambre y un viaducto sobre el Reconco.

Por diversas circunstancias de tipo político, se pretendió más de una vez abandonar el trozo comprendido entre Orense y Santiago, truncando así la línea con perjuicio de los intereses generales de Galicia y aun de la Nación, pero tales maniobras fracasaron siempre y hoy está completamente desechado semejante peligro.

MERECIDO ELOGIO

No queremos terminar este reportaje sin expresar la más profunda gratitud hacia los señores don Francisco Castellón y Ortega, Consejero Inspector e Ingeniero Jefe en Comisión de la 4.ª Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles; don Francisco Gómez Sains, Ingeniero encargado del trayecto La Co-

ruña-Santiago y que ha trabajado infatigablemente, con una inteligencia y un tesón que acrecientan el prestigio de que ya goza; y don Luis Zamora Bañón, patrio colaborador de los anteriores. Ellos hicieron posible que el acto inaugural de hoy no sufriese nuevas y prolongadas demoras. Merecen, pues, el elogio que pública y gozosamente les tributamos.

J. F. M.

EL IDEAL GALLEGO

Se vende en MADRID, en el Kiosco "Las Calatravas", Calle Alcalá y en la Biblioteca del Metro (Puerto del Sol)

PINTURAS

Rótulos - Obras - Fachadas - Decoración - Habitaciones
PROYECTOS Y PRESUPUESTOS GRATIS
PERILLANA 15. TELEFONO 1251
TALLERES BIANCHI

EL MEJOR LICOR DE POSTRE
PONCHE ASTURIANO

Los ferrocarriles de Galicia son todavía insuficientes

El de Coruña a Santiago figuraba en el primitivo proyecto, hecho a mediados del siglo pasado

En 1883 fué inaugurado el ferrocarril de La Coruña a Palencia

Celebra hoy La Coruña, con natural entusiasmo la inauguración del ferrocarril de Santiago, y llama el suceso nuestra atención para hacerla fijar en todos los que con aquél forman la Red de los ferrocarriles gallegos, trayendo a estas páginas algo de su historia, evocadora de situaciones y personas que quizá no sea exento de atractivo recordar.

Fué el primer ferrocarril que tuvo La Coruña el de la línea de Palencia, inaugurado por el Rey Don Alfonso XII, el 4 de Septiembre de 1883, y llega ahora, a tan larga distancia en el tiempo, este de Santiago, del que ya se hablaba desde muchos años antes de aquella fecha memorable.

Veamos, muy por encima, el proceso del establecimiento de todos ellos, que al final nos hará pensar en su sazón para esta región extensa y productiva.

PRIMEROS PROYECTOS

Los años 1845 y 46 son pródigos en la concesión por el Gobierno de las primeras líneas de ferrocarril, y durante ellos la iniciativa particular desarrolla una gran actividad sobre estudios y proyectos, que como tal quedan en su mayoría. Son los años durante los cuales, después del parentesis que establece la guerra civil sostenida del 33 al 40, entra en España una fiebre de negocios ferroviarios, que poco fruto deja como caminos construidos. Pero en ninguna de las concesiones otorgadas aparece el nombre de poblaciones o recorridos de Galicia. Son la gran línea del Mediterráneo, la de Andalucía, de Madrid a Irún, de Madrid a Zaragoza y Barcelona, a la frontera portuguesa y otras de menor importancia, y de Galicia no se habla sino remotamente como derivación de la línea del Norte. Tenemos que llegar a 1852 para encontrar noticias que a nuestra región afectan, aunque sólo sean de ideas y propósitos que entonces no encontraban base firme para conducir a realizaciones tangibles.

En un periódico llamado "Los Ferrocarriles", que fomentaba el interés de las empresas y daba calor a sus trabajos, se decía en Octubre de ese año 1852: "El Sr. Braña, capitán de La Coruña, parece se ocupa del proyecto de una línea que desde dicho punto cruce por Cortián y la provincia de Orense, hasta enlazar en Zamora con el Ferrocarril de Valladolid". Todo ello era vago y algo fantástico, porque ni el ferrocarril de Valladolid estaba construido ni definido, ni había de pasar por Zamora. Pero revela el esfuerzo plausible de una importante casa, de cuya descendencia conocimos a aquel caballeroso y simpático D. Román Braña, que vivió en La Coruña hasta su fallecimiento, hace pocos años.

Pasa el tiempo, y en 1857, el señor Martínez Picavea presenta a la aprobación oficial el estudio de un camino de hierro desde San Isidro de Dueñas a La Coruña; pero el año anterior ya había dado comienzo la construcción de la línea del Norte, de Madrid a Irún, y estaba concedido el ramal de San Isidro de Dueñas a Alar, lo cual motivó que la línea de Galicia fuera la de Palencia a La Coruña, que se dividiría para su construcción en varias secciones: Palencia - León - Ponferrada - Quiroga - Lugo - La Coruña. Mucho entusiasmo producía en las provincias interesadas este ferrocarril que, a instancia de aquéllas, se llamaba el año 58 el ferrocarril del Príncipe Don Alfonso, y fué objeto de diversas concesiones, a partir de 1861.

COMIENZAN LAS REALIDADES

Muy largo habría que hablar de todas las vicisitudes por que pasó su construcción, bajo la Compañía del Noroeste, que luego fué de Asturias, Galicia y León. En 1864, estaba en explotación de Palencia a León, y concedida la parte de León a Ponferrada. No era entonces la línea de Palencia a La Coruña la única de que se trataba en Galicia, pues se estaba construyendo la de Santiago al Carril, concedida en Enero de 1862, y había sido objeto también de concesión la de Orense a Vigo, en Marzo de 1863. Los estudios de esta última fueron efectuados por el Ingeniero de Caminos don José Elduayen, que al salir de la Escuela se había encargado, el año 45, de la construcción del camino de hierro de Langreo, en Astu-

rias, uno de los primeros de España, pasando después del año 56 a Galicia, donde se ocupó del proyecto de aquel ferrocarril de Orense a Vigo, quedando ligado a esta última capital por afectos que luego había de demostrar en diversas ocasiones; porque Elduayen, como es sabido, después de ferroviario fué político ilustre y hombre influyente, gran amigo de Cánovas y su auxiliar en la restauración monárquica del 74.

En 1864 se construía, pues, la línea de Palencia, y estaba próxima a su inauguración de Santiago a Carril. Con esta última se iniciaba la de La Coruña a Vigo, que era una de las incluidas en el plan general de ferrocarriles estudiado ese mismo año 1864. Se había dictado, en efecto, una Real Orden para que se realizase una clasificación de los ferrocarriles que, con los ya construidos y autorizados, debieran formar la red de caminos de hierro; es decir para que se estableciese un plan de estos caminos, y en el estudiado figuraba para la red del Noroeste una línea de la costa que iría de Vigo a La Coruña.

UN VIEJO PROYECTO

De esta gran línea ya estaba en construcción, como decimos, el trozo de Santiago a Carril, y había de tardar en completarse, según después veremos. Pero queda desde entonces concebida toda la línea, de la que formaba parte el trozo de Coruña a Santiago que aun a estas alturas se inaugura.

La de Orense a Vigo tenía la concesión aludida, de 1853, y fué construida por la empresa catalana llamada Compañía de Medina a Zamora y Orense a Vigo, tras no pequeños inconvenientes. Primero la sección baja, de Tuy a Vigo, en la que dió bastante que hacer el túnel de los Vaíos, con varios derrumbamientos, por el año 1876, y después el resto, abriéndose en total a la explotación en 1880. La misma Compañía obtiene la concesión de Gullarey al Miño, en 1880, realizándose al poco tiempo, salvo el gran puente sobre dicho río; y también obtiene, en el mismo año, la de Redondela a Pontevedra, que inaugura en 1884. Al siguiente, de 1885, completa la construcción de Orense a Monforte, con lo que queda unido Vigo a la línea del Noroeste.

La de la costa, de Vigo a La Coruña, tenía por esa fecha en explotación, a más del antiguo trozo de Santiago al Carril, el de Redondela a Pontevedra; y en 1889 se concede el de Pontevedra al Carril, que construye a poco la Compañía Inglesa del West Galicia. Quedaba con esto completo el recorrido Vigo a Santiago, faltando el de Santiago a La Coruña, sobre el que había fracasado el intento de 1880, que habremos de referir luego.

EL PRIMER TREN EN LA CORUÑA

De la gran línea de Palencia a La Coruña, que entra en Galicia por Queoño, siguiendo el Sil, hacían elogiosas descripciones, por su atrevimiento y por la belleza de los paisajes recorridos, los periodistas que en 1883 vinieron de Madrid para asistir a la inauguración. En gran parte estaba desde antes terminada, pero no fué sino en ese año cuando llegó a la capital de

los Cantones, hasta los cuales el mar pocos años antes se extendía.

Se hacía lucida fiesta, y no era para menos tan gran acontecimiento como el de ver por primera vez la locomotora de vapor, y quedar unidos por ferrocarril con Madrid. No todo resultaba, sin embargo, satisfacción, pues no faltaba quien recordara que con la facilidad del transporte se irían al interior muchos de los productos del país que con tanta abundancia, facilidad y baratura se obtenían, inspirando estos temores aquellas copias que se cantaban:

Veñen levar as pescadas,
deixando as cabezas pra nos comer.

... ..
Pero las naturales corrientes de tráfico, consecuencia inevitable del progreso, serían precisamente las favorecedoras del aumento de riqueza y sólo exagerándolas las tomaba la masa popular, maliciosa y festiva, como motivo para unos cantares que no entibiaban el entusiasmo de las gentes.

Vino primero un tren conduciendo multitud de invitados y periodistas, que llegó el 3 de Septiembre, y después otro, el mismo día, con el Rey Don Alfonso XII, los Ministros de Marina y Fomento, el Duque de Sexto, Marqués de Santa Cruz, General Blanco y otras personalidades.

También este lucido acompañamiento dió motivo a que alguna de sus personas lo aludieran las copias, como la intencionada que empezaba diciendo:

Erache o Duque de Sexto,
que veu a ver esto
por primeira vez.

... ..
Las calles de La Coruña estaban animadísimas, y en algunas de ellas se levantaban arcos decorados con buen gusto. Dedicábanlos el Ejército, el pueblo, la Diputación y el comercio, en honor de los Reyes y de la empresa concesionaria del ferrocarril. En la bahía, la escuadra anclada y otros barcos, todos engalanados, daban al puerto soberbio aspecto. Por la mañana, músicas y gaitas del país, con gigantes y cabezudos, recorrían las calles.

El Rey se instaló en el edificio de la Diputación, y fué muy obsequiado.

Estuvo a punto de deslucir la fiesta un fuerte viento que se levantó, alarmando a los forasteros que, sin duda, habían oído hablar de las suadas famosas.

En los brindis del banquete celebrado en el Círculo de Artesanos, lo mismo que en los del ofrecido por el Ayuntamiento a la prensa e invitados, se abogó por la construcción del ferrocarril de Santiago. Fué uno de los que en ambos habló Don Aurelio Linares Rivas, prometiendo a los coruñeses que mientras él viviera no se haría otro ferrocarril de Santiago que el directo a La Coruña. Estas palabras tenían su alcance, pues no eran unánimes, ni mucho menos, las opiniones respecto al trazado, en las dos ciudades cuya unión se propugnaba. El ferrocarril de Santiago, por la Tieira, y el ferrocarril a La Coruña habían de dar aún mucho que hablar y discutir, por la preferencia de uno o el otro. Tenían estos trazados antecedentes que ahora vamos a recordar.



MONUMENTAL MARQUESINA DE LA NUEVA ESTACION FERROVIARIA DE LA CORUÑA

ESTUDIO DE ITINERARIOS

Puesto que empresas de fuera de la localidad no se interesaban por el ferrocarril de La Coruña a Santiago, que debía cerrar la línea hasta Vigo, los mismos coruñeses trataron de llevarla a cabo allá por el año 1880. Algunos de los más entusiastas vecinos tomaron la iniciativa de convocar una reunión para tratar del asunto, y la Diputación provincial y el Ayuntamiento, que patrocinaban la idea, ofrecieron sus locales para que aquélla pudiera celebrarse.

De esa reunión o junta salió el acuerdo de que el ferrocarril, para que resultase económicamente factible debía de ser de vía de un metro de ancho, y que había de estudiarse cuanto antes y hacer lo necesario y para su construcción, nombrándose con tal objeto una Comisión para que se encargase de todo. La componían Don Luis Miranda, Don Joaquín Bellido, Don Julio Montero, Don Félix Sesmeros y D. Domingo Puga, personas todas de relieve en la vida local, cuyos nombres sonarán gratamente en la memoria de muchos de los que esto lean.

Quedó constituida el 12 de Diciembre de 1880, y encargó el proyecto al ilustre Ingeniero de Caminos Don Juan Manuel Fernández Yáñez, que había servido en la Jefatura de Obras Públicas de La Coruña, y que con toda su gran competencia puso mano al trabajo, realizándolo de modo muy satisfactorio.

Para el trazado había ya antecedentes, pues en el plan general de ferrocarriles estudiado el año 64 se comprendía, como ya hemos dicho, la línea de Vigo a La Coruña y se hablaba del último trozo, que debía unir en Cambre con la línea de Palencia.

Tres eran, en suma, las soluciones a considerar: la del directo Santiago-Coruña; la del trazado por la parte occidental de la provincia y país de Bergantiños, o sea por Carballo, y la del trazado por la Tieira, a empalmar con la línea de Palencia entre Cúrtis y Cesuras.

La primera era el objeto del proyecto de Yáñez, que dejaba a un lado las ideas desarrolladas en el plan de 1864, consistentes en hacer arrancar la línea de Santiago, para descender al Tambre por la Enfesta y Misantes, cruzando el río cerca de su unión con el Langulle; y acercándose a Ordenes hasta ganar la divisoria principal en Cerceda, desde cuyo punto cambiaba de dirección, faldeando el valle del Barcés, hasta Carral y descendiendo a buscar el Mero, que se cruzaría cerca de Brejo, uniendo en Cela o Cambre con la línea de Lugo.

El trazado de Bergantiños, que era la segunda solución y no se llegó a estudiar, parece que al salir de Santiago iría por el collado de la Peregrina y, después de cruzar el Tambre tomaría el valle del Dubrá, para ganar la divisoria principal por el Monte Castelo; desde allí se dirigiría a Carballo, por el vallecito de Ardaña y luego, paralelo a la costa, iría por

Arteljo y Pastoriza, hasta La Coruña.

La tercera solución, que era enlazar por la Tieira, se examinó en varias ocasiones; por un ingeniero inglés, Mr. Meiss, en 1874, que proponía descender desde Santiago por la divisoria del Sar al Tambre y subir por la cuenca del Samo hasta su origen; y por otro concesionario de estudios, el Sr. Astray Caneda, cuyos técnicos aconsejaban cruzar el Tambre y el Samo junto a su unión, seguir por la margen derecha del Maruzo y rodear el alto de Santa Cristina para ir al mismo empalme de los montes de Tieira, entre Cúrtis y Cesuras.

SE ELIGE EL CAMINO DIRECTO

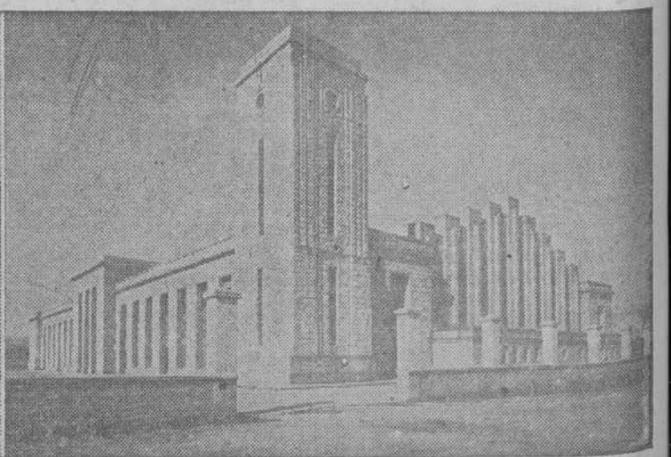
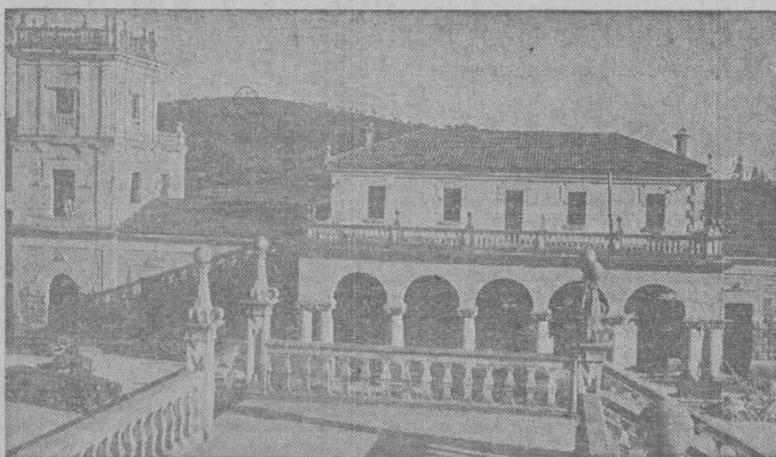
El proyecto de Yáñez, terminado en 1882, era el directo y con arreglo a él la línea tendría 77'6 kilómetros, y fué el que sirvió de base a la Comisión encargada de promover el asunto, que no pudo ver coronada por el éxito su gestión. Se propuso reunir cinco millones de pesetas, que era el capital que juzgaba necesario, y por más que lanzó un escrito de propaganda, anunciando una suscripción popular, y que se movió intensamente para dar clima a la empresa, tuvo al fin que abandonar, no habiéndose más del ferrocarril en muchos años.

Volvió luego a tener actualidad alternativa, renovándose en cada ocasión las aspiraciones encontradas de los partidarios de la línea directa y la de la Tieira, sin que nunca se pasase de campañas en favor de unas u otras ideas. Ya muy entrado este siglo, se produjo otro intento para la construcción del directo, con iniciativa coruñesa que el Banco Pastor patrocinaba y encontró desarrollo en un proyecto del ingeniero de caminos Don José Fernández España, sin duda inspirado en el del Sr. Yáñez. Pero aún no había de ser entonces cuando se arribase a la realización, y fué como desarrollo del plan de Guadalupe, de 1926, para construcción de ferrocarriles por el Estado, cuando al fin, llegó la hora al de Santiago a La Coruña de ser construido, con vía ancha, como debía de ser, y constituyendo así la prolongación del que viene de Vigo.

TODAVIA SON INSUFICIENTES LAS LINEAS DE GALICIA

Ya tiene, pues, Galicia los ferrocarriles concebidos en remotos tiempos, y aun no todos ellos, pues en el plan de 1864 se incluía también una línea de Lugo a Ribadeo. Está, en cambio, en construcción el de la costa Norte, que ha de unir Ferrol con Gijón; pero con todo no es mucho.

Los actuales de vía ancha que se explotan, suman 672 kilómetros de longitud, para una región de cerca de 30.000 kilómetros cuadrados de superficie, con una población que rodea a los tres millones de habitantes. No hace falta hacer números que indiquen a cuánto de kilómetros de ellos (CONTINUA EN LA PAGINA SIGUIENTE)



HE AHI LAS DOS ESTACIONES DE LA LINEA CORUÑA-SANTIAGO QUE HOY COMENZARA A PRESTAR SERVICIO PUBLICO—A LA IZQUIERDA, LA DE COMPOSTELA, CUYA ARQUITECTURA ARMONIZA CON EL ESTILO SANTIAGUES; A LA DERECHA, LA DE LA CORUÑA, SEVERA Y ALTIVA COMO UNA FORTALEZA MEDIEVAL

EL FERROCARRIL DE COMPOSTELA cambiará el aspecto económico de Galicia

Dará salida a los productos de regiones ricas que sólo necesitaban vías de comunicaciones

La Coruña y Vigo, con Ferrol van a formar beneficiosa unidad portuaria

Los ferrocarriles de Galicia son todavía insuficientes

(VIENE DE LA PAGINA ANTERIOR)

nea sale por habitante o por unidad de superficie, para que salte a la vista la escasez de medios de comunicación ferroviaria en relación con otras regiones de España y con las necesidades de la gallega.

Es cierto que en ella los ferrocarriles llevaron hasta ahora una vida lánguida, y que la falta de núcleos industriales y de fuentes concentradas de tráfico no favorecen, orígenes y destinos; pero las circunstancias en esto van cambiando, y, en todo caso, como sustitución de los potentes focos de irradiación industrial y comercial, se ofrece una gran extensión rica y productiva, a veces muy poblada, que se encuentra en condiciones de llevar al ferrocarril su vida, como de él recibirla por los medios que las vías de comunicación de esta clase proporcionan.

No puede tampoco ocultarse que la lejana región gallega va en ciertos aspectos, un poco a la zaga de otras de España, pero también lo fue en el establecimiento de sus ferrocarriles.

Desde que, en 1858, se abrió al servicio toda la línea de Madrid a Alicante, y en 1864 la de Madrid a Irún, sin contar con otras, pasaron muchos años hasta el 83, en el cual llega a La Coruña la línea de Palencia, los mismos años que puede suponerse que tardan los ferrocarriles gallegos en alcanzar el desarrollo de tráfico que los otros aludidos.

Hoy tienen una importancia muy estimable y reclaman las mejoras que en ellas se introducen con el freno que las circunstancias imponen, y admitirán sin gran riesgo para su existencia y desarrollo que la red se vaya ampliando. Como lo está siendo con la línea de Zamora a Orense, que tiene un complemento obligado con la de Orense a Santiago, ya empezada.

Para La Coruña, como para Santiago, es esta última línea de capital interés, lo mismo que para las zonas de las provincias de Orense y Pontevedra, que habrá de recorrer.

Otros ferrocarriles tienen también figurado en intentos y en estudios, como el de La Coruña a Corcubión, que se pensó realizar con arreglo a la ley de estratégicos, cuando por la iniciativa particular y las empresas se construían. Hoy esto ya pasó a la historia, pero queda la idea como una posibilidad para nuevos planes, en los que Galicia no puede ser olvidada. Porque si no tiene que solicitar del poder público grandes inversiones para la construcción de pantanos, de canales, de obras de riego, le ofrece en cambio, ocasión de emplearlas en las obras públicas que inmediatamente necesita, como son los caminos de todas clases, en su establecimiento y mejora.

FRANCISCO WAIS
Subdirector de la RENFE

El ferrocarril es indudablemente el medio de transporte más barato de los terrestres. Equivale al buque en los medios de relación comercial entre continentes. Un tren puede transportar hasta cuatrocientas toneladas de cada viaje. Una línea férrea es capaz de muchos trenes y tantos más cuantas estaciones intermedias tenga llegando al máximo si la vía es doble en todo su recorrido. Multiplicada la cifra de cuatrocientas toneladas que como media puede transportar un tren por el número de trenes que diariamente pueden circular por la línea, se obtienen cantidades crecidas que otorgan una capacidad de traslación importante a la zona que el ferrocarril atraviesa.

Una zona como la que atraviesa el ferrocarril de La Coruña a Santiago recibe tal potencial de transporte que por sí solo será capaz de transformar su fisonomía económica. Es verdad que entre Santiago y La Coruña existe una excelente autopista. Pero la capacidad de la carretera es infinitamente inferior y mucho más cara. Por unidad de transporte y por unidad de potencia motriz empleada en él, se obtiene solo una alcuota muy pequeña de tonelaje transportado. De ahí, la importancia que el ferrocarril recién construido otorga a la región norteña de la Provincia de La Coruña que puede considerarse multiplicada por diez en todos sus aspectos económicos y de relación.

La línea férrea que une las dos capitales—administrativa y espiritual de Galicia—atraviesa tres Partidos Judiciales importantes: La Coruña, Ordenes y Santiago de Compostela. Bordes otro partido, el de Carballo, pasando muy cerca del Ayuntamiento de Laracha. Y proporciona un medio de comunicación de primera magnitud especialmente al Partido de Ordenes que desde tiempo inmemorial ha resultado el más pobre de vías de comunicación.

La consecuencia más inmediata que el ferrocarril va a proporcionar será la de transformar la vida económica no sólo de los Partidos que cruza sino también de toda la región Norte y Oeste de Galicia.

Por de pronto, abre amplio cauce de salida a los productos de la tierra de tres Partidos riquísimos de posibilidades—Ordenes, Santiago y La Coruña—y proporciona una mejor salida de productos al de Carballo, si bien hace necesario un ramal hasta Carballo que sirva de completo cauce a sus productos agrícolas. La comarca de Bergantiños—de las más óptimas de Galicia—puede dar en tiempos normales hasta ochocientos vagones de habichuelas y doscientos vagones de trigo—ocho millones y dos millones de kilos respectivamente—cuya salida natural ha de ser este ferrocarril y más concretamente el ramal de Carballo cuando exista o la estación más próxima al Ayuntamiento de Laracha mientras tanto.

RIQUEZA AGRICOLA Y LECHERA

Las actividades de la zona que el ferrocarril va a cruzar son especialmente de tres órdenes: agrícola, ganadera y forestal, que hoy existen en forma comprimida dadas las dificultades de medio de transporte de que antes adolecían para poder situar económicamente sus productos en el mercado. Buena prueba de esto es la diferencia que existe entre cualquiera de los ayuntamientos interiores y el de Cerceda que por estar próximo a La Coruña y fácilmente comunicado con la capital ha adaptado sus cultivos a las necesidades de la Plaza que es su mercado principal y toda su tierra es hoy aprovechada al máximo para producir riqueza.

Ordenes especialmente habrá de experimentar este mismo fenómeno. Era la comarca más "cencienta". Y una de sus primeras fuentes de riqueza será la ganadera y lechera. La Coruña es un gran mercado para la leche. Hasta ahora viene de Cesuras y de Curtis en una parte, pero el resto había de ser traída por la carretera de Santiago—sistema pneroso y difícil porque limita mucho la cantidad a transportar—razón por la cual gran parte se transformaba en queso en origen para salvar estas dificultades. Desde que el ferrocarril funcione, podrá venir en cantidades importantes leche fresca que en dos horas como máximo podrá situarse a precio muy económico desde las aldeas productoras hasta La Coruña.

El incremento de producción y fá-

cil salida de la leche llevará consigo un incremento semejante en la riqueza ganadera. Y no se olvide que la comarca que este ferrocarril atraviesa es afamada desde hace largo tiempo por sus magníficos cebones. Carne que no solo buscará el mercado de La Coruña sino que podrá ser encauzada también al mercado más importante de Madrid que consume cifras fabulosas.

Mas no para ahí. El cultivo de huerta depende de la proximidad del consumidor. El interior de la zona que hoy encuentra medio rápido de comunicación por este mismo hecho queda prácticamente acercada a los mercados principales en función de la capacidad de transporte ferroviaria. Y en consecuencia, aumentará el cultivo hortícola que es uno de los que más riqueza produce en esta tierra tan pródiga en rendir beneficio cuanto mayor esfuerzo se haya invertido en hacerla producir.

Nada digamos de la riqueza forestal que encuentra su natural salida. Por su peso y dificultades de remoción, la madera es la que más inmediatamente depende del ferrocarril hasta el punto que abrirá horizontes insospechados donde antes sólo se

obtenían rendimientos modestos. Y este ferrocarril atraviesa una comarca forestal muy importante.

SANTIAGO, LUGAR CENTRAL

Hemos visto cómo especialmente Ordenes va a sufrir una profunda sacudida hacia la prosperidad al encontrar el medio de relación de que antes carecía. Hemos esbozado en general la nueva savia de vida que por toda la región nordoccidental gallega va a correr desde que una nueva arteria riega su organismo.

Pero nos queda por hacer notar el modo como Santiago de Compostela afirmando más aún si cabe su posición central de Galicia que le da carácter de capital espiritual del antiguo Reino gallego, va a ser el mercado central de los productos gallegos y el punto de nase obligado de todos los caminos de la Región. De ser una de las poblaciones más hondamente hundidas en el interior, pasa a ocupar una posición envidiable de centro comercial e incluso distribuidor para el resto de Galicia.

He aquí una faceta más que añadir a las de orden religioso e intelectual: la de orden económico, que la ciudad santiaguesa y su comarca sabrán aprovechar. Santiago de Compostela

al recibir una nueva vía de comunicación, se ha acercado todavía más el resto de España.

LOS PUERTOS QUEDAN ENLAZADOS

Por último, queda por tratar en este ligero estudio un aspecto de más hondo sentido económico porque trasciende en mayor grado al resto de España. El ferrocarril de La Coruña a Santiago de Compostela, enlazando con el de Vigo desde la capital jacobea, establece una íntima unión entre los dos puertos atlánticos de Galicia—puertas de España abiertas hacia los caminos de América—que refuerza la capacidad de tráfico de cada uno de ellos en beneficio del otro. No sólo en su sentido amplio sino también en el de intercambio y regulación de la industria pesquera. Este ferrocarril viene a complementar los dos puertos formando con ellos—y con el de Ferrol del Caudillo ya enlazado por ferrocarril a través de Betanzos—un conjunto íntimamente enlazado que dará unidad de tráfico marítimo a Galicia con el exterior y con el resto de España. Es la comunicación interior que establecen dos



VISTA GENERAL DE LA ESTACION DEL FERROCARRIL EN SANTIAGO DE COMPOSTELA (Foto Arturo).

EN SEPTIEMBRE DE 1927 FUERON INAUGURADAS LAS OBRAS DEL FERROCARRIL A SANTIAGO

El comienzo de las obras del ferrocarril La Coruña-Santiago, fué revestido de la máxima solemnidad. Este proyecto, acariciado durante tantos años, iba a ser puesto en marcha, y para ello llegaron a nuestra ciudad los reyes de España el 24 de septiembre de 1927. Después de los diversos actos celebrados en honor de los augustos huéspedes, llegados por la mañana, procedentes de El Ferrol, a las cuatro de la tarde se trasladaron don Alfonso y doña Victoria al lugar de la Farrameira, donde se había levantado una tribuna al efecto. Allí esperaron a los soberanos el Consejo de Administración de la Compañía de Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo. Ingenieros, autoridades y representaciones. Una gran muchedumbre se había congregado en aquellos alrededores y aclamó a los reyes. Don Alfonso recibió las explicaciones que el ingeniero-jefe de las obras le fué dando, ante un plano de las mismas. Le fué expuesta la enorme ventaja que significaba el acortamiento que este ferrocarril suponía en el trayecto de Galicia a Castilla.

El presidente de la Compañía de Ferrocarriles, señor Masó, pronunció unas palabras, en las que se congratuló del camino de realidad que tomaba un sueño acariciado durante tantos años y que era propósito de ellas llevarlo a cabo desde hacía más de 50 años, cuando fueron construídas las demás líneas.

Habló también el Rey, para decir que aun cuando era enemigo de asistir a colocación de primeras piedras, hacía una excepción en ese caso, por tratarse de obra de tanta importancia para

los intereses de Galicia y de España toda.

Luego, el gobernador eclesiástico, señor Peña, ayudado por los canónigos señores Barro Lage y Prego, procedió a la bendición. Terminada esta ceremonia, la reina oprimió el botón que conectaba la corriente para hacer estallar los primeros barrenos, colocados a 600 metros de la tribuna, en la entrada del primer túnel en el monte de San Cristóbal.

Seguidamente fué descubierto un pequeño bloque de granito en el que figuraba la fecha de inauguración y los nombres del malogrado ingeniero señor Fernández España, autor del proyecto,

y de las personas que intervinieron directamente en la realización de esta obra: Primo de Rivera, Martínez Anido, Calvo Sotelo y Guadalhoroe. Por último, habió el alcalde, señor Casas, pronunciando un breve discurso en el que recordó que Alfonso XII había inaugurado el primer ferrocarril que unía a La Coruña con Madrid, y su hijo presidía el comienzo de las obras de otro, que iba a acortar aquella distancia.

Con ese acto sencillo se iniciaron las obras que hoy han tenido feliz coronación al comenzar su funcionamiento este ferrocarril, que tanto representa para la región gallega.

Prensa Oficial

MADRID, 13.—El Boletín Oficial del Estado publicará mañana, entre otras, las siguientes disposiciones:

Presidencia de las Cortes Españolas—Modificaciones y adiciones, por los motivos que se expresan, a las relaciones de señores procuradores insertas en el Boletín Oficial del Estado en los días 12 de febrero y 5 de marzo de 1943. A los efectos del artículo segundo del Reglamento provisional de las Cortes y por haber sido nombrado alcalde presidente del Ayuntamiento de La Coruña, se incluye en la lista a don José Pérez Arda López Valdivieso. Cesar en el cargo de procurador en Cortes, por haber cesado en el de al-

caldes: don José Crespo López, que fuera de La Coruña, y don José María de Miguel y González, que lo era de Albalcete.

Presidencia.— Ordenes imponiendo sanciones, según acuerdos del Consejo de Ministros, a las personas que se indican, por contravenir las disposiciones dictadas en materia de tasas.

Gobernación: Orden por la que se cambia la denominación de la actual Junta de construcciones y conservación de edificios para Correos y Telégrafos y se amplían sus atribuciones para intervenir en lo referente a alquileres de locales y sus obras para ambos servicios.

ricos industriales cuyas fábricas tienen salidas opuestas al exterior...

Para que este entrelazamiento de los tres puertos de Galicia sea un hecho acabado falta solamente la última parte del proyecto de este ferrocarril, cuyo estudio está ahora en pleno desarrollo: Que la estación terminal de La Coruña enlace con la vía férrea de Madrid y con el ferrocarril del puerto coruñés.

Hemos de congratularnos de que sea un gallego ilustre, el Caudillo Franco, quien haya dado cima a la va largo tiempo sentida necesidad de este ferrocarril que abre a Galicia una fuente de riqueza en momentos de resurgimiento y de reconstrucción española. Riqueza que revertirá al resto de España ofreciéndole con mayor abundancia los productos que nutren las despensas de los españoles, pues no se olvide que Galicia es uno de los principales abastecedores de carne, pescado, patatas y productos de la leche para el resto de España.

A Galicia le faltaban solamente medios de comunicación que pusieran en inmediato valor sus productos. El Caudillo—gallego al fin y por tanto conocedor mejor que nadie de su tierra—ha dado el instrumento de producción que faltaba. Ahora queda en manos de los gallegos. Déjarles laborar y utilizarlo que muy pronto sus efectos trascenderán al resto de España centuplicados en energías vitales de que es pródiga la paciente, silenciosa y dura raza gallega... C. R.

La obra de Calvo Sotelo, coronada por Franco

El nombre de José Calvo Sotelo, por tantos conceptos inolvidable y glorioso, irá perpetuamente ligado al ferrocarril de Zamora a La Coruña, cuyo cuarto trozo será hoy solemnemente inaugurado—a tal obra tal honor—por las más altas autoridades del Estado español.

Fue una de las supremas ilusiones de aquel eximio hijo de Galicia, eterno iluminado por la ilusión, la construcción de un ferrocarril que, al atravesar nuestra región de punta a punta, acrecentara su riqueza económica y facilitara su más directo y pronto contacto con el centro de la Nación.

Aquel cerebro prodigioso, inflamado, como su corazón, de amor a la Patria única y grande, abarcó automáticamente toda la enorme trascendencia de la iniciativa, hizo la suya, la patrocinó, la defendió con apasionado ahínco y no cesó un instante, mientras fué Poder, en hacerla realidad entera y tangible.

No lo consiguió del todo: fueron tan sólo cuatro los años que mediaron entre la exposición de la iniciativa y la caída de la Dictadura. Pero logró la aprobación del proyecto, la financiación de la empresa, la inauguración de las obras y la ejecución de importantes trabajos en los cuatro trozos de la línea. Alimentó de realidades—que no de esperanzas—los pechos de todos sus paisanos, proporcionó trabajo a miles de gallegos empeñados en las obras, y alcanzó a convencernos de que lo que todos considerábamos una quimera... debía de serlo.

Hay que imaginarse la cálida verborragia de Calvo Sotelo, propagando tesorosamente la construcción de su ferrocarril—del ferrocarril gallego—, en la intimidad severa de los Consejos de Ministros. Porque en aquella etapa de florecimiento y es-

PROTEGER LA GANADERIA ES MISION DE CULTURA.



plendor de las Obras Públicas de España, había ministros castellanos, y ministros catalanes, y ministros andaluces... Y es evidente que, a la hora de favorecer a las distintas regiones, cada una de ellas tendría su valedor ferviente en el Gobierno.

Pero Calvo Sotelo triunfó en su empeño—¿qué no era él capaz de conseguir?—y el ferrocarril de Zamora a La Coruña empezó a construir, a despecho de las bajas intrigas y de los millones que su presupuesto exigía.

Dejó de ser ministro... Se expatrió... La República malogró las obras—y su obra—, calificándolas de improductivas... Y cuando, transcurridos algunos años, pudo retornar a la amada región natal, todavía hablaba y hablaba del ferrocarril de Zamora a La Coruña. ¡Seguía siendo su obsesión!...

Dios no quiso ofrecerle la satisfacción de vivir la triunfal jornada de hoy, pero en las alturas de la gloria que ganó con su martirio, sentirá el gozo del fruto propio y sonreirá a Francisco Franco, su paisano, coronador feliz de su magna obra.—José Luis BUGALLAL.

Actividades del Consejo Nacional

Se constituye la ponencia que estudiará el proyecto de decreto sobre la personalidad de los organismos sindicales

MADRID 13.—El Ministro secretario general ha designado a los camaradas que componen esta ponencia.

A propuesta del camarada Fermín Sanz Orrio, vicesecretario de Obras Sociales, con fecha 10 de abril han sido designados por el Ministro secretario general, camarada Arrese, los miembros de la ponencia que estudiará el proyecto de decreto fijando la personalidad de los organismos sindicales.

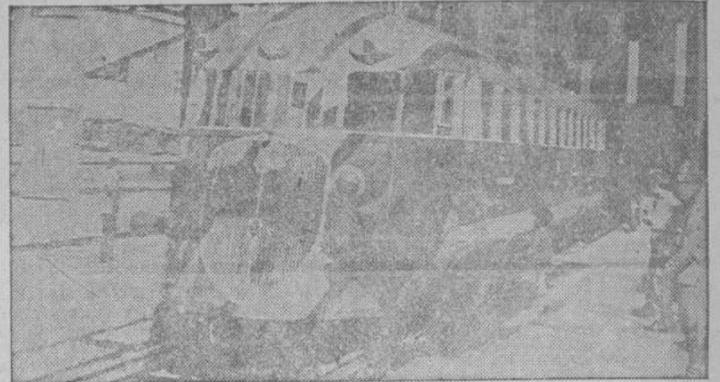
La primera reunión tendrá lugar en el Consejo Nacional el próximo jueves, a las cinco de la tarde, y a este fin han sido nombrados: presidente de la misma, el vicesecretario de Obras Sociales, camarada Sanz Orrio; secretario, camarada Carlos María Olazábal, vicesecretario de Ordenación Social; y como miembros, camarada Pedro González Bueno, exministro; el excelentísimo señor don Camilo Alonso Vega, subsecretario del Ejército y los camaradas Gumersindo García Fernández, Federico Mayo Gayarre director del Instituto Nacional de la Vivienda y Tomás Boada Flaquer.

De inconfundible paladar «PONCHE ASTURIANO»

Detenido por fingir un atraco

SEGOVIA 13.—Por fingir un atraco para quedarse con 1.300 pesetas de la Sociedad de que era cobrador, ha sido detenido Armando Barrachina Ruesca, natural de Valencia, que fué encontrado desvanecido en una carretera a consecuencia de unas lesiones que él mismo se había producido, con objeto de simular que había sido atracado por un desconocido que le sustrajo la citada cantidad.

AYER Y HOY



Ayer... y hoy. La tradición... y la civilización. La "carrilana" y el automotor

Ayer... ocho horas de carretera acidentada y polvorienta. Paradas en todas las "estaciones": Vilaboa, Albedro, Tabeayo, Carral, Puente Lago, Her-ves, Mesón del Viento, Ordenes, Sigüeiro, Enfesta... e ainda mais. Cambios de troncos para dar descanso a las caballerías fatigadas. Aperturas e incomodidades en la berlina y en el interior. Algarabía estudiantil en la boca, Gritos e imprecaciones del mayor, encaramado en el pescante. ¡Ay, tiempos de "La Casa de la Troya"!

Hoy... una hora de vía pulida y deslizante, en la grata mollicie del automotor ingravido que vuela de punta a punta de la línea férrea, dejando en el viajero la grata impresión del placer fugaz. Estaciones y apeaderos que el tren soslaya displicentemente, a celebridad de vértigo, sin tiempo para admirar la belleza arquitectónica de los "pazos" ferroviarios que jalonan la línea. Viaje cómodo y rápido, sin polvo, sin carbonilla, sin maldiciones del maquinista.

¡El tren de La Coruña a Santiago! ¡Qué maravilla!—CORZANES.

Fiscalía Provincial de la Vivienda

Con objeto de formalizar el registro sanitario de pensiones, casas de viajeros y de huéspedes, dispuesto por la Fiscalía Superior de la Vivienda, en 22 de agosto de 1942, con aprobación del Ministerio de la Gobernación, de 9 de septiembre de igual año, los propietarios de dichos establecimientos, instalados en esta capital, o sus representantes legales, pasarán por esta Fiscalía provincial, entre 4 y 5 de la tarde, los días laborables (excepto los sábados) a recoger el correspondiente impreso de la Declaración jurada que, convenientemente cubierto, deben presentar en el término de quince días, contados a partir del 15 del corriente, con el fin de que se pueda extender la ficha sanitaria del establecimiento y concederles, posteriormente, la debida CÉDULA DE HABITABILIDAD, cuando los mismos reúnan las reglamentarias características sanitarias exigidas por la vigente legislación; Cédula que se expedirá con completa independencia de la otorgada al propietario del inmueble.

Espero que todos los industriales afectados por esta disposición, cumplirán, dentro del plazo señalado, lo que en ella se ordena; con ello evitarán además de incurrir en la responsabilidad consiguiente el tener que lamentar las sanciones que por mi Autoridad habian de tener que ser necesariamente impuestas.

La Coruña 13 de abril de 1943.—El Fiscal provincial de la Vivienda Juan Teijeiro Flores.

LA GANADERIA ES ORO DE ESPAÑA.



Quando su estómago funcione mal...

...no tome productos que tengan substancias que puedan ser peligrosas. Recurra siempre a los que se usan para ancianos y niños de pecho.

En los casos de acidez y dolor de estómago es maravilloso el

DIGESTÓNICO

del Dr. Vicente VENTA EN FARMACIAS

Autorizado por la Censura núm. 750 provisional

Luchas e incidencias en la realización de las obras del ferrocarril Zamora-La Coruña

En el momento en que, por fin, Galicia ve realizada una de sus más justas aspiraciones, como es la del ferrocarril de La Coruña-Santiago, creemos interesante recordar sucintamente el curso de las gestiones realizadas hasta lograr el comienzo de las citadas obras.

Como es sabido, el problema de Galicia y particularmente en el de La Coruña estriba en la comunicación rápida con el centro. Somos aun el Finisterre, y entretanto no se acorta la distancia con Madrid, reduciéndola a doce o catorce horas, viviremos aislados de zonas importantes de la nación. Así se consideró siempre que el porvenir de Galicia está ligado a la construcción del ferrocarril Zamora-Orense-Santiago-La Coruña, aparte del enlace con Castilla, que reportaría extraordinarios beneficios a muchos pueblos gallegos de fecunda vida agrícola e industrial. Basta saber la diferencia de distancias en kilómetros por las líneas actuales y por la línea en construcción Zamora-La Coruña para comprender lo que esto significaría y en condiciones de ventaja para Galicia. De Madrid a La Coruña por León hay una distancia de 837 kilómetros, y por Zamora-Orense, de 738. A más de esto, el puerto de La Coruña, que de antiguo tuvo carácter internacional, adquirirá a la hora de la paz una mayor categoría como ciudad atlántica por ser el puerto de Europa más cerca de Nueva York.

Comprendiéndolo así, e interpretando los anhelos de toda Galicia, y especialmente de La Coruña, el alcalde coruñés don Manuel Casás, entusiastamente secundado por la Corporación, inició en 1925 las gestiones para lograr la realización del citado ferrocarril. Afortunadamente, había en el Gobierno un gran gallego, el malogrado Calvo Sotelo, que había ayudado al citado alcalde a obtener una buena cantidad de millones para edificios públicos en La Coruña y obras de interés para Galicia a quien acudieron los representantes coruñeses en demanda de su eficaz apoyo para el ferrocarril Zamora-La Coruña. Una entrevista de cinco minutos fué suficiente para el éxito de las gestiones que Calvo Sotelo sometió seguidamente a la tutela del ministro de Obras Públicas, conde de Guadalhorce interesando que atendiera a los coruñeses con toda solícitud. Así lo hizo el ilustre ingeniero. Ofreció Guadalhorce su decidido patrocinio a la demanda y aun apuntó

la conveniencia de que se adoptase el sistema general de tracción del proyecto el que se hallaba en estudio en 1923, del prestigioso ingeniero coruñés don José Fernández España. A los dos meses éste había realizado los trabajos oportunos en tal sentido, y cuando le fueron presentados a Guadalhorce, éste afirmó su resuelta voluntad de activar los trámites del proyecto Zamora-La Coruña. Con tal celeridad se hizo, que en febrero de 1927—un año después de la entrevista del señor Casás con Calvo Sotelo y el conde de Guadalhorce—se recibió en el Ayuntamiento coruñés un telegrama del ministro gallego, felicitando a La Coruña por el próximo anuncio del concurso para las obras del ferrocarril Zamora-La Coruña, acordado ya por el Gobierno. La noticia fué recibida por toda Galicia con enorme júbilo; al fin, tan antigua y legítima aspiración iba a tener realidad. Adjudicado el concurso, era necesario apresurar los trámites sucesivos, para lo que se presentaron no pocas dificultades.

Anunciada la inauguración oficial de las obras del trozo de La Coruña-Santiago, se quiso dar a ésta la mayor solemnidad. A dicho efecto el alcalde coruñés se trasladó a Santander, en agosto de 1927, donde se hallaban los Reyes, para invitarles a dicha ceremonia. El general Primo de Rivera dió toda clase de facilidades para lograr que don Alfonso accediese a la petición de La Coruña, y en la tarde del 24 de septiembre se verificó la inauguración, con un entusiasmo indescriptible, acontecimiento que recordamos en otro lugar de este número.

PARALIZACION DE LAS OBRAS

Fecha memorable la del 24 de septiembre de 1927.

Pero las albricias jubilosas pronto se trocaron en dolorosas contrariedades durante el trámite de ejecución de las obras especialmente en los trozos Orense-Santiago y Santiago-La Coruña.

El Poder público representado por la llamada Segunda Dictadura y más tarde por la República no fué propicio a las ansias de Galicia en orden a su fundamental problema de comunicaciones ferroviarias.

En ese primer período dos ministros, Matos de Fomento, y Argüelles, de Hacienda, quebrantaron el compromiso del Gobierno de ejecutar a igual ritmo las obras en toda la continuidad de la línea.

Con pretexto de economías, se dieron órdenes de suspensión de obras y se lanzaron a la huelga importantes masas de obreros, abandonándose trabajos que habían costado no pocos millones. Y empezaron las jornadas tristes para Galicia; y los choques con la fuerza pública produjeron víctimas y zozobras, y las calles de algunas ciudades sirvieron de escenario a escenas de infortunio. Más tarde con la implantación de la República se reprodujeron asimismo lamentables sucesos, y otra vez nuevas suspensiones de obras y otra vez el hambre en muchos hogares.

Pero Galicia supo ponerse en pie y formuló enérgica protesta contra el reiterado atentado a sus intereses. En Orense, Santiago, en Lalín y en Carballino y en La Coruña sonaron voces fuertes.

En mayo de 1930 se trasladó a Madrid el alcalde coruñés y acudió al ministro de Hacienda a hacerse eco de las demandas formuladas en una manifestación de protesta de todo el pueblo de Santiago contra la supresión de las obras. El señor Argüelles estaba nervioso y malhumorado por los términos de violencia que según sus informes, se habían proferido en un mitin celebrado en la Plaza de la Quintana. Al fin de insistentes gestiones, se logró que se reanudasen las obras en el trozo Orense-Santiago y se modificase el acuerdo absurdo que se había adoptado de alterar el primitivo proyecto, convirtiéndolo en vía sencilla en todo su recorrido.

Ya en paz, transitoriamente, los espíritus vino después, recrudescida, la campaña de Prieto con su lema: "Ni un céntimo más para ferrocarriles" y el más castigado era el nuestro, no sin antes patrocinarse por el Ministro de Hacienda de la República el famoso tubo, que habría de necesitar un sacrificio para el Tesoro público de una buena carga de millones.

Y otra vez las inquietudes, y otra vez las protestas, entre las cuales debe recordarse la Magna Asamblea celebrada en La Coruña el 16 de septiembre de 1935, con las representaciones parlamentarias, Diputaciones, Ayuntamientos y corporaciones de la región. Entre los parlamentarios figuraba el señor Amado, fraternal amigo de Calvo Sotelo, que ostentaba su propia representación y la del malogrado hijo de Galicia.

Allí se formuló solemnemente el voto de todos los pueblos interesados en la construcción del ferrocarril Zamora-La Coruña, que se sin-

tetizó en las siguientes conclusiones reproducidas en el Manifiesto que fué profusamente distribuido por todos los pueblos de las zonas comprendidas en los trozos tercero y cuarto del proyecto.

"Galicia quiere y necesita el Ferrocarril Zamora-La Coruña completo. Galicia no puede conformarse con un ferrocarril Zamora-Orense y otro Santiago-La Coruña que haría inútil el proyecto de continuidad Zamora-La Coruña."

Lo demás es bien reciente y está en la memoria de todos. Triunfante el Movimiento Nacional, por el empuje heroico de los españoles, el Caudillo acometió con tesón y entusiasmo la reconstrucción y engrandecimiento del país. Conocía perfectamente como gallego el problema de nuestro ferrocarril, y en su realización ha puesto un interés continuado y constante. Uno de los actos más importantes y significativos celebrados durante su viaje triunfal a La Coruña fué la colocación del primer carril de la línea que ahora va a ser inaugurada en presencia de altísimas representaciones de España.

La fecha que hoy conmemoramos al inaugurarse el servicio ferroviario entre La Coruña y Santiago, ha de ser seguramente anuncio venturoso de que en breve plazo veremos realizado el sueño de tantos años, acortando la distancia con Madrid, y dando ocasión a que alumbren y expandan la vida y las riquezas de Galicia a la mayor gloria de España, renacida al cumplimiento de su histórico destino.

EL IDEAL GALLEGO

se vende en Miño, en el Kiosco de Quintas.

El Ministro de Obras Públicas llegó ayer a La Coruña

Visitó el Puente del Pedrido y hoy se trasladará a Santiago



El Ministro pasando revista a las fuerzas que le rindieron honores a su llegada a La Coruña

El ministro de Obras Públicas, Excmo. Sr. don Alfonso Peña Boeuf, se encuentra desde ayer por la mañana en La Coruña, con el fin de asistir a las inauguraciones del ferrocarril a Santiago y del Puente del Pedrido sobre la ría de Betanzos.

El ministro llegó a La Coruña en el tren expreso, procedente de Madrid.

EL RECIBIMIENTO

Desde las once de la mañana comenzaron a llegar a la estación del Norte las principales autoridades, jerarquías del Movimiento, ingenieros y representaciones oficiales.

Para rendir los honores de ordenanza al ministro, formó en los andenes de la estación una compañía del Regimiento de Infantería de Zamora número 29, con bandera y bandas de música, cornetas y tambores.

El capitán general, Excmo. Sr. don Luis Soláns Labeledán, a su llegada a la estación, a las once y diez minutos, pasó revista a dichas fuerzas.

Con el capitán general de esta Región militar esperaban al ministro, el gobernador civil don Emilio de Aspe y Vasamonde; jefe provincial del Movimiento y consejero nacional, camarada Diego Salas Pombo, con el secretario provincial, camarada Trillo; alcalde accidental señor Delicado Marañón y concejales con el secretario de la Corporación, señor Reboilo; presidente de la Diputación, señor Romay con varios gestores de la misma; comandante de Marina, señor Suanzes; presidente de la Audiencia territorial, señor Covián Fréres; fiscal de la Vienda, señor Teijeiro; decano del Cuerpo consular, señor Lagorio (cónsul de la Argentina), en representación de sus compañeros; Asociación de la Prensa; abogado don Manuel Casas Fernández; párroco de San Pedro de Mezozzo, don José Toubes; capitán de navío don Aquiles Vial; directiva del Casino de La Coruña, y del R. C. Deportivo; presidente del Colegio de Agentes de Aduanas, don Filo del González; presidente de la Junta de Obras del Puerto, don Federico Fernández Sar; señor Rodríguez Rincón, en representación de la Junta de Armadores de Buques Pesqueros; secretario de la Cámara de Comercio, señor Fuga Ramón, por dicha entidad; gerente de la Compañía de Tranvías, señor Agudín, y otras representaciones de diversas entidades coruñesas.

También se hallaba en la estación el ingeniero jefe de Obras Públicas, señor Molezn, con todos los ingenieros de dicho servicio; ingenieros de la Diputación, del Ayuntamiento, de Obras del Puerto, de la Compañía de Tranvías, etc.; ingeniero jefe de la Cuarta División de Ferrocarriles, don Francisco Castellón, y el jefe de Explotación, don Alfredo Moreno, con los técnicos de la RENFE.

Esperaban asimismo la llegada del ministro, otros ingenieros y técnicos de la Red Nacional de Ferrocarriles, que habían llegado por la mañana a La Coruña en un autovía.

Tanto los andenes, como los alrededores de la estación, presentaban un brillante aspecto, pues además de las autoridades, esperaba al ministro gran cantidad de público.

El tren expreso entró en agüjas a las once y veinte minutos. En aquel momento, las bandas de música, cornetas y tambores que con la compañía de Infantería formaban en los andenes, interpretaron el Himno Nacional, mientras el público saludaba brazo en alto.

Acoplado en cabeza del convoy, venía el coche-salón de Obras Públicas en el que viajaban el ministro y destacadas personalidades.

El señor Peña Boeuf, al descender del tren, fué cumplimentado por el capitán general, gobernador civil, jefe provincial del Movimiento, alcalde accidental y demás autoridades, y seguidamente pasó revista a las fuerzas que le rindieron honores.

A continuación lo cumplimentaron todos los ingenieros y representaciones coruñesas.

El Excmo. Sr. D. Alfonso Peña Boeuf, después de saludado y cumplimentado, se dirigió al Hotel Atlántico, en su coche oficial. Lo acompañaron desde la estación, su esposa, el alcalde accidental de La Coruña, y doña Pilar Franco Bahamonde, viuda de Jarraiz.

El ministro se retiró a las habitaciones que se le habían reservado, y ya no salió hasta la hora del almuerzo.

PERSONALIDADES QUE ACOMPAÑAN AL SEÑOR PEÑA

Desde Madrid, el ministro venía acompañado en el tren por su esposa doña Pilar Navarro; por doña Pilar Franco, viuda de Jarraiz; director general de Ferrocarriles y Tranvías, don Pedro Benito Barrachina; director general de Caminos, don Manuel Rodríguez; jefe nacional del Sindicato de Comunicaciones y Transportes, señor Marqués de Zayas; presidente del Consejo de Administración de la RENFE, don Gregorio Pérez Conesa; y director general de la RENFE, don Javier Marquina y Borra.

En el mismo tren venían acompañando al ministro, el coronel jefe de los Servicios militares, de Ferrocarril, don Matías Marcos; director de la Comisaría de material ferroviario y miembro del Consejo de la RENFE, teniente coronel don Rafael Rubio; consejero y jefe de la Agrupación de Batallones en prácticas de Ferrocarril, teniente coronel don José María Rivero de Aguilár; ingeniero jefe de la División Inspectora de la Red Nacional, don Juan Barceló; subdirector de idem, don Faustino Villamil; subdirector, don Domingo Mendizábal; don José María Folache, secretario particular del ministro, y los señores Agustina, Ballesteros, Jiménez del Yerro, Helguera, Casso, Fernández Casado y don Luis López Jamar, de la Compañía Internacional de Coches Camas, y otras destacadas personalidades. También llegaron de Madrid varios periodistas. El total de personas que acompañan al ministro es de 32.



El Ministro de Obras Públicas con el Gobernador Civil don Emilio de Aspe Vasamonde

En la estación, el alcalde accidental, señor Delicado Marañón, obsequió con ramos de flores adornados con cintas de los colores nacionales y del Movimiento, a la esposa del ministro, doña Pilar Navarro, y a doña Pilar Franco Bahamonde.

Luego, en el Hotel también fueron obsequiadas con artísticos ramos de flores, por la Diputación provincial y por el Casino de La Coruña, y otras entidades locales.

EL ALMUERZO

El Ministro almorzó ayer al mediodía en un restaurante céntrico, con el Capitán general, Gobernador civil, Alcalde accidental de La Coruña. También almorzaron con el señor Peña Boeuf, su esposa doña Pilar Navarro, y a las siete de la tarde con sermón, por el R. P. Manasés Carballo, de la Residencia de Paúles de Orense.

SAN JOSE DE LA MONTAÑA (PP. Capuchinos).—Del 11 al 13, Ejercicios espirituales para la Congregación establecidas en la capilla. Por la mañana, a las ocho menos cuarto, ofrecimiento de obras, lectura, acto eucarístico y plática; por la tarde, a las siete, visita al Santísimo, examen, viacrucis, meditación y rosario.

OBSEQUIOS DE RAMOS DE FLORES

En la estación, el alcalde accidental, señor Delicado Marañón, obsequió con ramos de flores adornados con cintas de los colores nacionales y del Movimiento, a la esposa del ministro, doña Pilar Navarro, y a doña Pilar Franco Bahamonde.

Luego, en el Hotel también fueron obsequiadas con artísticos ramos de flores, por la Diputación provincial y por el Casino de La Coruña, y otras entidades locales.

EL ALMUERZO

El Ministro almorzó ayer al mediodía en un restaurante céntrico, con el Capitán general, Gobernador civil, Alcalde accidental de La Coruña. También almorzaron con el señor Peña Boeuf, su esposa doña Pilar Navarro, y a las siete de la tarde con sermón, por el R. P. Manasés Carballo, de la Residencia de Paúles de Orense.

SAN JOSE DE LA MONTAÑA (PP. Capuchinos).—Del 11 al 13, Ejercicios espirituales para la Congregación establecidas en la capilla. Por la mañana, a las ocho menos cuarto, ofrecimiento de obras, lectura, acto eucarístico y plática; por la tarde, a las siete, visita al Santísimo, examen, viacrucis, meditación y rosario.

Un "trust" para la destrucción de Europa

En un libro publicado en Londres se reclama el aniquilamiento de Europa



OSLO, 13.—"El Aftonposten" reproduce extractos de un libro publicado en Inglaterra y en los Estados Unidos por el periodista judío-soviético Ehrenburg, bajo el título "Trust para la destrucción de Europa".

Ehrenburg reclama el aniquilamiento de Berlín, Viena, París, Estocolmo y Roma, ciudades que, según él, deberán ser reducidas a cenizas. "Europa debe desaparecer", proclama Ehrenburg, que describe en la forma siguiente un asalto bolchevique contra Berlín: "Tanques de diez metros de altura aplastan implacablemente casas, hombres, mujeres y niños".

En el mismo libro se lee textualmente: "En Copenhague no hay supervivientes. En Estocolmo la calma es tan completa como en el Paraíso... En el momento en que las nubes de gas caen sobre París, la población huye a los túneles del Metro. Pero todo en vano. El bolchevismo golpea duramente. París y toda Francia deben perecer".

Ehrenburg llega a la siguiente conclusión: "Un solo año bastará para aniquilar al Continente con sus 350 millones de hombres. Los restos de los pueblos europeos que puedan escapar a nuestros tanques, a nuestro gas y a nuestros lanzallamas—y no sólo los alemanes—serán enviados a Siberia, donde tendrán que trabajar como esclavos en las minas".—(EFE).

EN EL PUENTE DEL PEDRIDO

A media tarde, el Ministro de Obras Públicas abandonó la capital al objeto de conocer el puente del Pasaje del Pedrido, que mañana va a ser inaugurado.

Fuó acompañado de su esposa y de la señora doña Pilar Franco de Jarraiz; del gobernador civil, señor de Aspe; director general de Caminos, director general de Ferrocarriles, de su secretario particular y del ingeniero jefe de Obras Públicas de la provincia, señor Molezn, y del ingeniero de Caminos, señor Crespo.

En el puente del Pedrido al que llegó por la carretera de Betanzos a El Ferrol del Caudillo, era esperado por los ingenieros jefe y secretario de la Jefatura de Puentes y Estructuras.

El señor Peña inspeccionó la grandiosa obra, legítimo orgullo de la Ingeniería española, y seguidamente regresó a la capital, con sus acompañantes.

EN EL AYUNTAMIENTO

El Ministro se trasladó directamente al Palacio Municipal, en donde le esperaban el alcalde accidental, don Diego Delicado, la comisión gestora municipal, en pleno, y los altos empleados de la Casa.

Acompañado del alcalde accidental, del gobernador civil y del resto del séquito, el señor Peña recorrió las principales dependencias del Ayuntamiento, pronunciando frases de admiración y elogio al contemplar la suntuosidad del salón de sesiones. En el salón de la Alcaldía, el señor Delicado le rogó que honrase con su autógrafo el Libro de Oro de la Ciudad, y el Ministro accedió a ello, estampando las siguientes palabras: "Recuerdo de una visita gratísima a La Coruña, cuna de hombres muy ilustres.—La Coruña, 13 Abril 1943.—Alfonso Peña Boeuf".

Al abandonar el Palacio Municipal, y antes de subir al coche, el Ministro de Obras Públicas conversó breves momentos con los representantes de la Prensa local, para quienes tuvo frases de exquisita amabilidad que muy vivamente agradecemos.

Acto seguido, el señor Peña se trasladó a "La Solana", en donde fué obsequiado con un agasajo íntimo por todos los ingenieros residentes en La Coruña, y una vez terminado este acto, se trasladó al Pazo de las Torres de Meirás para esperar la llegada de S. E. el Generalísimo.

HOY VISITARA EL ESTADIO

El señor Peña, probablemente hará hoy por la mañana, una visita al Estadio municipal.

A SANTIAGO, por ferrocarril

(CONTINUACION DE PRIMERA)

su país no cesa de trabajar para convertirlos en fuente de poderío y de bienestar para todos los españoles. El Caudillo cumple sus promesas. En su histórica visita del año 39 afirmó que pronto circularía el tren de La Coruña a Santiago. Y el tren será inaugurado hoy, a pesar de las dificultísimas circunstancias actuales que a nadie es lícito olvidar ni dejar de ponderar debidamente.

Sirva éste, como otros tantos ejemplos que a diario nos llegan de la labor incansable del Gobierno, para demostrarnos lo que podremos lograr el día en que la paz normalice la vida interior de todos los pueblos y se restablezcan las relaciones internacionales.

Ahí están los hechos. No necesitamos estimular a los gallegos para que tributen al Jefe del Estado el recibimiento fervoroso a que es acreedor por tantísimos conceptos que nadie desconoce. Es el artificio de estas grandes victorias de la paz, tan gloriosas como las de la guerra, que han de conquistar para España la grandeza, el poderío y el bienestar con que soñaron nuestros Caídos. Corresponde hoy a Galicia sentir en su propio corazón la realidad de una política que no quiere saber nada más que de los grandes afanes de laborar por la Patria y por la felicidad de todos los españoles. Alacemos hoy el Caudillo con mayores bríos que nunca, poniendo en el grito todo el entusiasmo de nuestras almas: ¡Franco! ¡Franco! ¡Arriba España.

El recibimiento fervoroso a que es acreedor por tantísimos conceptos que nadie desconoce. Es el artificio de estas grandes victorias de la paz, tan gloriosas como las de la guerra, que han de conquistar para España la grandeza, el poderío y el bienestar con que soñaron nuestros Caídos. Corresponde hoy a Galicia sentir en su propio corazón la realidad de una política que no quiere saber nada más que de los grandes afanes de laborar por la Patria y por la felicidad de todos los españoles. Alacemos hoy el Caudillo con mayores bríos que nunca, poniendo en el grito todo el entusiasmo de nuestras almas: ¡Franco! ¡Franco! ¡Arriba España.

El recibimiento fervoroso a que es acreedor por tantísimos conceptos que nadie desconoce. Es el artificio de estas grandes victorias de la paz, tan gloriosas como las de la guerra, que han de conquistar para España la grandeza, el poderío y el bienestar con que soñaron nuestros Caídos. Corresponde hoy a Galicia sentir en su propio corazón la realidad de una política que no quiere saber nada más que de los grandes afanes de laborar por la Patria y por la felicidad de todos los españoles. Alacemos hoy el Caudillo con mayores bríos que nunca, poniendo en el grito todo el entusiasmo de nuestras almas: ¡Franco! ¡Franco! ¡Arriba España.

El recibimiento fervoroso a que es acreedor por tantísimos conceptos que nadie desconoce. Es el artificio de estas grandes victorias de la paz, tan gloriosas como las de la guerra, que han de conquistar para España la grandeza, el poderío y el bienestar con que soñaron nuestros Caídos. Corresponde hoy a Galicia sentir en su propio corazón la realidad de una política que no quiere saber nada más que de los grandes afanes de laborar por la Patria y por la felicidad de todos los españoles. Alacemos hoy el Caudillo con mayores bríos que nunca, poniendo en el grito todo el entusiasmo de nuestras almas: ¡Franco! ¡Franco! ¡Arriba España.

El recibimiento fervoroso a que es acreedor por tantísimos conceptos que nadie desconoce. Es el artificio de estas grandes victorias de la paz, tan gloriosas como las de la guerra, que han de conquistar para España la grandeza, el poderío y el bienestar con que soñaron nuestros Caídos. Corresponde hoy a Galicia sentir en su propio corazón la realidad de una política que no quiere saber nada más que de los grandes afanes de laborar por la Patria y por la felicidad de todos los españoles. Alacemos hoy el Caudillo con mayores bríos que nunca, poniendo en el grito todo el entusiasmo de nuestras almas: ¡Franco! ¡Franco! ¡Arriba España.

El recibimiento fervoroso a que es acreedor por tantísimos conceptos que nadie desconoce. Es el artificio de estas grandes victorias de la paz, tan gloriosas como las de la guerra, que han de conquistar para España la grandeza, el poderío y el bienestar con que soñaron nuestros Caídos. Corresponde hoy a Galicia sentir en su propio corazón la realidad de una política que no quiere saber nada más que de los grandes afanes de laborar por la Patria y por la felicidad de todos los españoles. Alacemos hoy el Caudillo con mayores bríos que nunca, poniendo en el grito todo el entusiasmo de nuestras almas: ¡Franco! ¡Franco! ¡Arriba España.

El recibimiento fervoroso a que es acreedor por tantísimos conceptos que nadie desconoce. Es el artificio de estas grandes victorias de la paz, tan gloriosas como las de la guerra, que han de conquistar para España la grandeza, el poderío y el bienestar con que soñaron nuestros Caídos. Corresponde hoy a Galicia sentir en su propio corazón la realidad de una política que no quiere saber nada más que de los grandes afanes de laborar por la Patria y por la felicidad de todos los españoles. Alacemos hoy el Caudillo con mayores bríos que nunca, poniendo en el grito todo el entusiasmo de nuestras almas: ¡Franco! ¡Franco! ¡Arriba España.

El recibimiento fervoroso a que es acreedor por tantísimos conceptos que nadie desconoce. Es el artificio de estas grandes victorias de la paz, tan gloriosas como las de la guerra, que han de conquistar para España la grandeza, el poderío y el bienestar con que soñaron nuestros Caídos. Corresponde hoy a Galicia sentir en su propio corazón la realidad de una política que no quiere saber nada más que de los grandes afanes de laborar por la Patria y por la felicidad de todos los españoles. Alacemos hoy el Caudillo con mayores bríos que nunca, poniendo en el grito todo el entusiasmo de nuestras almas: ¡Franco! ¡Franco! ¡Arriba España.

El recibimiento fervoroso a que es acreedor por tantísimos conceptos que nadie desconoce. Es el artificio de estas grandes victorias de la paz, tan gloriosas como las de la guerra, que han de conquistar para España la grandeza, el poderío y el bienestar con que soñaron nuestros Caídos. Corresponde hoy a Galicia sentir en su propio corazón la realidad de una política que no quiere saber nada más que de los grandes afanes de laborar por la Patria y por la felicidad de todos los españoles. Alacemos hoy el Caudillo con mayores bríos que nunca, poniendo en el grito todo el entusiasmo de nuestras almas: ¡Franco! ¡Franco! ¡Arriba España.

El recibimiento fervoroso a que es acreedor por tantísimos conceptos que nadie desconoce. Es el artificio de estas grandes victorias de la paz, tan gloriosas como las de la guerra, que han de conquistar para España la grandeza, el poderío y el bienestar con que soñaron nuestros Caídos. Corresponde hoy a Galicia sentir en su propio corazón la realidad de una política que no quiere saber nada más que de los grandes afanes de laborar por la Patria y por la felicidad de todos los españoles. Alacemos hoy el Caudillo con mayores bríos que nunca, poniendo en el grito todo el entusiasmo de nuestras almas: ¡Franco! ¡Franco! ¡Arriba España.

El recibimiento fervoroso a que es acreedor por tantísimos conceptos que nadie desconoce. Es el artificio de estas grandes victorias de la paz, tan gloriosas como las de la guerra, que han de conquistar para España la grandeza, el poderío y el bienestar con que soñaron nuestros Caídos. Corresponde hoy a Galicia sentir en su propio corazón la realidad de una política que no quiere saber nada más que de los grandes afanes de laborar por la Patria y por la felicidad de todos los españoles. Alacemos hoy el Caudillo con mayores bríos que nunca, poniendo en el grito todo el entusiasmo de nuestras almas: ¡Franco! ¡Franco! ¡Arriba España.

El recibimiento fervoroso a que es acreedor por tantísimos conceptos que nadie desconoce. Es el artificio de estas grandes victorias de la paz, tan gloriosas como las de la guerra, que han de conquistar para España la grandeza, el poderío y el bienestar con que soñaron nuestros Caídos. Corresponde hoy a Galicia sentir en su propio corazón la realidad de una política que no quiere saber nada más que de los grandes afanes de laborar por la Patria y por la felicidad de todos los españoles. Alacemos hoy el Caudillo con mayores bríos que nunca, poniendo en el grito todo el entusiasmo de nuestras almas: ¡Franco! ¡Franco! ¡Arriba España.

El recibimiento fervoroso a que es acreedor por tantísimos conceptos que nadie desconoce. Es el artificio de estas grandes victorias de la paz, tan gloriosas como las de la guerra, que han de conquistar para España la grandeza, el poderío y el bienestar con que soñaron nuestros Caídos. Corresponde hoy a Galicia sentir en su propio corazón la realidad de una política que no quiere saber nada más que de los grandes afanes de laborar por la Patria y por la felicidad de todos los españoles. Alacemos hoy el Caudillo con mayores bríos que nunca, poniendo en el grito todo el entusiasmo de nuestras almas: ¡Franco! ¡Franco! ¡Arriba España.

El recibimiento fervoroso a que es acreedor por tantísimos conceptos que nadie desconoce. Es el artificio de estas grandes victorias de la paz, tan gloriosas como las de la guerra, que han de conquistar para España la grandeza, el poderío y el bienestar con que soñaron nuestros Caídos. Corresponde hoy a Galicia sentir en su propio corazón la realidad de una política que no quiere saber nada más que de los grandes afanes de laborar por la Patria y por la felicidad de todos los españoles. Alacemos hoy el Caudillo con mayores bríos que nunca, poniendo en el grito todo el entusiasmo de nuestras almas: ¡Franco! ¡Franco! ¡Arriba España.

SECCION MEDICA

Dr. Agustín García Sancho
Medicina general. Enfermedades de la piel. Venéreo. Sifilis. Diatermia
Consulta: De 11 a 1 y de 4 a 7 tarde
F. San Andrés (La Espuma). Tel. 2756

Antonio Martínez Rumbo
ESPECIALISTA EN
Oídos, Nariz y Garganta
Consulta: De 10 a 1 y de 4 a 8
Teresa Herrera, 7 y 9. Tel. 2144

E. Purcellas
OCULISTA
Consulta: De 11 a 1 y de 4 a 7
Arzobispo Lago, 8, segundo
(Detrás del Palacio de Justicia)

J. Garrote Cruzado
Vice Urinarias (Rifón, vejiga y próstata). Cirugía general.—Linares Rivas número 35-2º. Izquierda. (Edificio Barrié) Consulta: De 330 a 7

José Suárez Baquero
MEDICO PUERICULTOR
Enfermedades de los niños
Juana de Vega núm. 19 2º
Consulta: De 4 a 7. Mañana mediante cita

Médico Núñez Cordero
Medicina general. Piel, Venéreo. Sifilis. Neurastenia y propias de la mujer. Electricidad médica. Consulta: De 10 a 1 y de 4 a 6, San Andrés, 117-2º

Dr. Roel Gerbolés
Especialista en Enfermedades del Sistema nervioso y mentales
Consulta: De 11 a 1 y de 4 a 6
Cañón Grande, 18-20 (Edificio del Cine Avenida). - La Coruña

L. Gullán
CIRUGIA GENERAL, ESPECIALISTA EN ENFERMEDADES DEL RINON VEJIGA Y PROSTATA
Real, 38-1º. Izquierda. Teléfono, 2486

F. Piñole Aramburu
Enfermedades del corazón y de los pulmones
RAYOS X. REAL, 83, SEGUNDO
Consulta: De 10 a 1 y de 4 a 6

A. Castiella Estévez
TRAUMATOLOGIA Y ORTOPEDIA
Huesos, músculos y articulaciones. Cirugía. Rayos X. (Radiografías a domicilio). Plaza de Galicia, 23.
Consulta: De 12 a 1 y de 4 a 7

Dr. J. G. Bengochea
Cirugía de la Tuberculosis. Ex Externos de los Hospitales de París Laureado de la Facultad de París y de la Academia de Medicina de Francia. Licenciado de la Facultad de Medicina de Santiago. Consultas: De 11 a 1 Edificio La Espuma, La Coruña

Sección Religiosa

DIRECTORIO DE MISAS
Día 14.—San Justino, mártir. Misa propia. Último Evangelio de la Feria.
Día 15.—De Feria. Misa propia. Prefacio de la Cruz.

CONFERENCIAS MORALES Y LITURGICAS
El jueves, día 15, se celebra el retiro sacerdotal, a las 11'30 y a las 4'30 de la tarde, en la capilla de San Andrés.
A las 12'30, conferencias morales y litúrgicas, disertando el P. Domingo Coello Márquez.

SAN NICOLAS.—Solemne novena a la Santísima Virgen de los Dolores. Ejercicios a las siete y once de la mañana, y a las siete de la tarde con sermón, por el R. P. Manasés Carballo, de la Residencia de Paúles de Orense.

PARA SIRVIENTAS Y OBRERAS
Ejercicios espirituales, en la iglesia del Sagrado Corazón (calle de Juana de Vega). Desde el 11 hasta el 17 de abril.
Horario: 7 mañana, meditación; seis y media tarde, conferencia.

SAN JOSE DE LA MONTAÑA (PP. Capuchinos).—Del 11 al 13, Ejercicios espirituales para la Congregación establecidas en la capilla. Por la mañana, a las ocho menos cuarto, ofrecimiento de obras, lectura, acto eucarístico y plática; por la tarde, a las siete, visita al Santísimo, examen, viacrucis, meditación y rosario.

Nápoles, otra vez bombardeado

EL CAIRO 13.—Comunicado de las fuerzas aéreas norteamericanas: "El puerto de Nápoles ha sido bombardeado, durante el día, por nuestros aparatos "Liberator" el 11 de abril. Se observaron impactos en el muelle Vittorio Emanuele y cerca de los astilleros.

Nuestros aviones Liberator atacaron también ayer Nápoles, Cosentia, Crotuna y Pizzo. Uno de nuestros aparatos no ha regresado.

La cotización será por tabla, haciendo constar el plazo de entrega, advirtiéndole que serán a cargo del licitador los gastos de anuncio.

OVIEDO, 10 de Abril de 1943.

EL JEFE DEL DETALL

Fábrica Nacional de Armas de Oviedo

Con el fin de adquirir DIEZ MIL tablas pino país, secas, machihembradas de buena calidad de 2,50 X 0,140 X 0,023 metros, se procede a la apertura de un Concurso por el plazo de DIEZ días, termina el 20 del actual, debiendo dirigir las ofertas al Sr. Coronel Director de esta Fábrica, en sobre cerrado y lacrado, señalando en punto visible del mismo "CONCURSO TABLA PINO" no admitiendo oferta alguna que venga sin dichos requisitos.

La cotización será por tabla, haciendo constar el plazo de entrega, advirtiéndole que serán a cargo del licitador los gastos de anuncio.

OVIEDO, 10 de Abril de 1943.

EL JEFE DEL DETALL

CONSIGA UN BUEN EMPLEO

bien remunerado y de gran porvenir estudiando cómodamente en su casa sin dejar sus ocupaciones, en sus ratos libres, con reducidísimo coste y con el mínimo esfuerzo nuestro curso de CONTABILIDAD POR CORRESPONDENCIA claro, sencillo, al alcance de cualquier inteligencia. Pídanos ahora mismo folleto gratis con detalles y condiciones.

ATECO-APARTADO 1043-MADRID

ROMMEL ha logrado hacer victoriosamente frente a las tentativas de cerco y destrucción

BERLIN, 13.—El redactor militar de la agencia DNB, trata hoy en el primer plano de sus consideraciones de la situación en Túnez y de los éxitos del arma submarina alemana en su lucha contra el abastecimiento adversario. Como consecuencia de no haberse producido en el frente del Este—dice—ningún combate notable, la atención de los centros militares berlineses se concentra en los acontecimientos de Túnez, haciéndose, por los mismos en particular, el examen de las noticias de fuente anglosajona a ese respecto, según las cuales, declara, ayer estaba haciendo el Eje preparativos de desembarco y hoy están llegando incesantemente fuerzas germano-italianas a Túnez.

En cuanto a los hechos en sí—continúan los centros militares berlineses—siguen sin pronunciarse; anticipan que las fuerzas del Mariscal Rommel han logrado hacer victoriosamente frente a todas las tentativas de cerco y destrucción de Montgomery, quedando por ello sin lograr los esfuerzos angloamericanos, y hacen resaltar que este particular es de suma importancia e influirá notablemente en la situación militar del Mediterráneo en general.

Pone de relieve que el adversario lleva cuatro meses utilizando fuerzas considerables en relación con las que se le enfrentan, y una masa grande de material de guerra y barcos de transporte, para no conseguir sino resultados precarios, máxime al ser el Norte un escenario de la periferia de la guerra europea propiamente dicha. El Eje—añade—sigue presente en África y el desgastamiento de los angloamericanos continúa. La tercera fase de la lucha de Túnez ha terminado y los generales Montgomery y Eisenhower se encuentran una vez más ante una situación completamente nueva. El adversario va a tener ya que asaltar posiciones, sino macizos montañosos, y tras ellos los dos "Bunkers" del continente africano Túnez y Bizerta, alrededor de los cuales describen un semicírculo las líneas germano-italianas". Por último, el redactor militar recuerda, en relación con la defensa del Eje la tenacidad del mariscal Rommel y el beneficio que los éxitos del arma submarina alemana le prestan, evidenciando los más recientes de la "ofensiva Doenitz" que no se continúa sino que se acrecienta la vigilancia submarina.—(EFE.)

Hoy comenzarán en Barcelona los actos conmemorativos de la llegada de Colón

Todo el Cuerpo diplomático americano en España estará presente en ellos

BARCELONA, 13.—Todos los buques surtos en el puerto serán empavesados durante los días 15 y 16, con motivo de los actos que se celebrarán en conmemoración del 450 aniversario de la llegada de Colón a Barcelona. Frente al monumento de Colón, brigadas de obreros han comenzado a instalar las tribunas que ocuparán las autoridades, jerarquías y demás personalidades que concurran a los citados actos.—(CIFRA.)

BARCELONA, 13.—El embajador de la Argentina en España, doctor Palacios Costa, ha invitado a almorzar en el hotel donde se hospeda a las primeras autoridades de Barcelona.—(CIFRA.)

MADRID 13.—El presidente del Consejo de la Hispanidad y ministro de Asuntos Exteriores, Excmo. señor Conde de Jordana, ha invitado al cuerpo diplomático americano acreditado en Madrid a las brillantes fiestas hispánicas organizadas en Barcelona para conmemorar el 450 aniversario de la llegada de Colón a Barcelona.

Con este motivo, mañana saldrán para la ciudad condal en tren especial dispuesto por el Consejo de la Hispanidad, los diplomáticos americanos. Acompañarán a los ilustres viajeros el canciller de la Hispanidad, don Manuel Halcón; el secretario, señor Suárez; el jefe de la sección política, señor Bedoya; el señor Luna, jefe de la sección jurídica, altos funcionarios del Ministerio de Asuntos Exteriores y del Consejo de la Hispanidad y varios señores consejeros.—(CIFRA.)

VALENCIA, 13.—Para asistir a la Exposición del Libro del Mar han salido los tenientes de alcalde y concejales del Ayuntamiento, acompañados de los maceros y banda de timbales y trompetas; mañana lo hará el alcalde. Llevan consigo el Códice del Consulado del Mar, aportación de Valencia a dicha Exposición, y que seguramente será una de las obras más valiosas e interesantes que figurarán en ella. Ha sido asegurado por una elevadísima cantidad de los riesgos que pueda sufrir desde la salida del Archivo municipal hasta su devolución al mismo. En Barcelona se encuentra ya la vitrina en la que habrá de exponerse, que se ha construido en Valencia. En la construcción de esta vitrina sólo se han empleado materiales invulnerables, tales como bronce, cristal y mármol. El traslado del Códice del Consulado del Mar se hace con todas las garantías de seguridad. Irá en una caja metálica construida ex profeso y llevará cuatro guardias de vista convenientemente armados que lo custodiarán hasta su entrega oficial en la Exposición. El alcalde y demás concejales regresarán a Valencia el viernes.—(CIFRA.)

BARCELONA, 13.—En el Colegio Alemán se han iniciado esta tarde los actos conmemorativos del 450 aniversario del regreso de Colón a Barce-

lona. Presidió el cónsul adjunto de Alemania, doctor Ruggenberg con el director del Colegio, Sr. Steckman, y otras personalidades. El director del Colegio pronunció unas palabras, en las que dijo que con estos actos el Colegio Alemán se adhería a las fiestas que con Barcelona celebraba toda España, conmemorativas del magno acontecimiento del regreso de Colón después de descubrir el nuevo mundo. Con ello—añadió—correspondemos a la hospitalidad que se nos ofrece en España, por la que estamos singularmente agradecidos. Seguidamente pronunció una conferencia, primera del ciclo, don Federico Schmit Vidal profesor de la entidad, quien desarrolló el tema "Gloria y desventura de Martín Alonso Pinzón". Fue muy aplaudido.—(CIFRA.)

BARCELONA 13.—La lápida conmemorativa del Bautizo en la Catedral de los seis indios que trajo Colón de América, será colocada en el baptisterio del templo en lugar destacado. El solemne Te-Deum se cantará a las once del día 16, y asistirán a él los ministros, cuerpo diplomático americano, jerarquías y personalidades. Oficiará el Obispo de la diócesis, doctor Modrego. La capilla de música de la Catedral cantará a gran orquesta el Te-Deum de Sancho Marraco, que dirigirá su autor. Los actos de la Catedral serán retransmitidos por radio a toda España.—(CIFRA.)

CADIZ, 13.—La carabela "Santa María", reproducción de la en que Colón realizó el viaje a América, que desde el sábado último se encuentra atracada al muelle "Marqués de Comillas", debió salir el domingo a primera hora de la mañana, remolcada por el "Ciclope", con dirección a Barcelona para permanecer allí durante los actos conmemorativos del regreso de Colón a aquel puerto. Debido al mal estado del mar en el Estrecho de Gibraltar, la carabela continúa en Cádiz sin poder salir, en espera de que mejore el tiempo.—(CIFRA.)

BARCELONA, 13.—En avión, de Madrid, ha llegado el presidente del Instituto Nacional del Libro Español y consejero nacional, camarada Julián Pemartín, que ostenta, además, la presidencia del Comité Ejecutivo de la Exposición Nacional del Libro del Mar. Fue recibido por el director del Museo marítimo, don Francisco Condeminas, vicepresidente del Comité Ejecutivo del citado certamen. Después de descansar breves momentos en el Hotel donde se hospeda, visitó el edificio de las Reales Atarazanas, donde presenció los trabajos de instalación de la Exposición, que se hallan muy adelantados. El camarada Pemartín es portador del documento autógrafo del Rey Carlos III por el que se instituye como bandera nacional de España para la Marina española, la roja y guada, y de un impreso sobre las Atarazanas, del siglo XVIII, de la Biblioteca central del Ministerio de Marina. A las doce el camarada Pemartín cumplimentó a las autoridades.—

Discurso de Roosevelt en la inauguración del monumento a Jefferson Norteamérica va a distribuir estatuas de Washington por las repúblicas del Sur

WASHINGTON, 13.—El Presidente Roosevelt ha pronunciado un discurso en el acto inaugural del monumento a Jefferson, cuyo bicentenario se celebra ahora, en el que comparó el espíritu de Jefferson ante las pruebas de la época y el espíritu que se necesita actualmente.

Roosevelt dijo: "Jefferson comprobó que los hombres que no quieren luchar por la libertad pueden perderla. Amaba la libertad y la paz y, sin embargo, más de una vez hubo de escoger entre las dos. También nosotros tenemos que hacerlo. Como nosotros, Thomas Jefferson tenía fe en el hombre y le creía capaz de gobernarse a sí mismo, en que para ello necesitara rey o tirano. Como nosotros tenía fe en ciertos derechos inalienables, y como nosotros hubo de combatir por esas libertades y esos derechos. En todos los pueblos de la tierra la generación actual sabe lo que significan. La lección aprendida con tantas dificultades no será olvidada mientras dure esta generación".—(EFE.)

TELEFONOS DE EL IDEAL GALLEGO ADMINISTRACION 1542 REDACCION 1177 y 1594 Redacción en el primer piso

Regresó a Madrid el Ministro de la Gobernación

MADRID, 13.—A las diez y media de esta noche ha llegado a Madrid el ministro de la Gobernación, don Blas Pérez, acompañado de las personas que con él han estado de viaje estos días.—(CIFRA.)



DON ANGEL B. SANZ Director General de Prisiones (Foto CIFRA.)

MADRID, 13.—El nuevo director de Prisiones, camarada Angel Bernardo Sanz de Nogués, ha tomado posesión esta mañana, a las once y media, en el antedespacho del ministro de Justicia.

El acto fue presidido por el titular del Departamento, señor Aunós, asistiendo el subsecretario, señor Gómez Gil; el director de Registros y Notariado, señor Porcioles; el de Asuntos Eclesiásticos, señor Puigdollers; el de Trabajo, señor Jarabo; el jefe provincial del Sindicato de Banca y Bolsa, señor Chantres; el jefe nacional del Sindicato de la Construcción, camarada Santos; representaciones diversas y alto personal del departamento.—(CIFRA.)

CASTELLON DE LA PLANA 13.—El ministro de la Gobernación, don Blas Pérez, con los directores generales de regiones devastadas y de Administración local, secretario político del Ministerio y secretario particular, llegaron a esta ciudad procedentes de Tortosa y Peñíscola, a donde fueron acompañados por el gobernador civil y jefe provincial del Movimiento y secretario provincial. A las once de la mañana el ministro y sus acompañan-

CRONICA DE VICHY

Las relaciones norteamericanas con Francia prepararon el desembarco en Africa

Por L. Méndez Domínguez

VICHY 13.—(Crónica radiotelegráfica del enviado especial de la agencia EFE.)

La última conferencia del doctor Fiedrich, radiada por la emisora de París, resucita la posibilidad del problema de un segundo frente en Francia, planteado ya hace un año. La prensa de ambas zonas francesas se abstiene de todo comentario, pero se palpa algo en el ambiente. Fiedrich no cree en un desembarco en las costas mediterráneas, pero, precavidamente, advirtió que "cualquier intento francés de participar en una posible operación angloamericana acarrearía a Francia consecuencias mortales".

Hacia tiempo que los alemanes no usaban un lenguaje tan claro y rotundo para dirigirse a un país al que "cuarenta años de historia nada han enseñado" y que ha obligado a Fiedrich a preguntar: "¿Qué necesitas para abrir los ojos?".

Se estima aquí que el segundo frente de Francia, motivo antes de conversaciones, entra ahora en el dominio hipotético y que "la salvaje preparación de la llanura costera", con el apilamiento de los puertos franceses del Oeste y el Noroeste bajo las bombas, puede constituir un preludio sintomático. Aunque se opina que es fácil establecer una cabeza de puente se considera inverosímil la probabilidad de mantenerla. Los alemanes trabajan bien y con rapidez, y yo mismo he sido testigo, al día siguiente de entrar en la zona libre las tropas de operaciones, de cómo se levantaban por arte de magia redes de fortificaciones en profundidad, se instalaban baterías costeras de fuegos cruzados y se organizaba un poderoso despliegue de los centros de abastecimiento, vías de comunicación, aeródromos, etc. Lord Mountbatten tendrá, ciertamente, trabajo.

Otra cosa es que haya habido el deseo de rescatar a Daladier, Blum y Gamelin, con el objeto de ponerlos a la cabeza del Gobierno "fantasma" y por encima de Giraud y De Gaulle. En efecto, Bourrassol, es un núcleo encastillado entre carreteras, cerca de Riom, donde se

tes hicieron su entrada en esta capital. Se detuvieron en las obras del estadio que para el Frente de Juventudes se construye a la entrada de Castellón, y después visitaron las obras de la nueva iglesia arciprestal, en cuya capilla de los Santos Patronos de la ciudad, recientemente inaugurada, el ministro oró breves momentos. Seguidamente, don Blas Pérez y su séquito emprendieron el viaje hacia Valencia, desde donde regresarán a Madrid.—(CIFRA.)

ha trazado más de una maniobra peligrosa. El Alto mando alemán supo lo que hizo cuando puso una guardia alemana en la vieja prisión donde estaban también Reynaud y Mandel. Allí se inició una acción secreta norteamericana en los años 40 y 42. "Fue una medida de elemental prudencia el traslado de Blum y compañía a Alemania", aprueba "Le Matin", de París. Se afirma aquí que la secretaria de Reynaud servía a éste de enlace con Heizen, corresponsal de la Agencia United Press en Vichy, secundado por King, quien se llamaba corresponsal norteamericano, pero era, en realidad, irlandés. Kling saludaba jovialmente y brazo en alto a los corresponsales del Eje y gustaba de jugar al billar conmigo. Ahora dicen que ambos facilitaban en el Hotel des Princes, donde se hospedaban, confugio al Hotel de la Paix, sede del Ministerio de Información, copias de importantes documentos de Darlán al enlace de Reynaud.

Allí celebraron reuniones ambos periodistas con e-parlamentarios, ex-ministros y ministros en ejercicio, y asistieron el de Justicia, Barthelemy, eliminado del Gobierno en la última crisis, y Herriot o Baudouin, ex-ministro de Asuntos Exteriores en el Gabinete Pétain. La rama colonial más importante de Francia secundaba estos movimientos con la mediación de René Mayer, el judío que forma hoy en el Gabinete Giraud.

Al mismo tiempo, el Almirante Leahy, Embajador de los Estados Unidos, consulta a Reynaud, Mandel y ciertos diarios como "Le Jour" y el consorcio del antiguo ministerio de Información derrota a Prouvost en sus diarios "Sept Jours" o "Paris-Soir", por ejemplo, que dan calor a este clima, apoyados por el "Petit Journal", órgano de La Rocque, defensor entonces de los procesados de Riom. Cuando Leahy partió de Francia dijo: "Pronto volverán los franceses a sus puestos de combate con Reynaud, Blum y Daladier". Actualmente unos y otros se encuentran concentrados bajo la vigilancia de la cruz gamada.

La declaración de Fiedrich es un aviso que coincide con las palabras de Eden ante los Comunes: "El Gobierno norteamericano hizo bien en mantener relaciones con Francia; este hecho abrió el camino a las tropas de desembarco en Africa". Se trata de imoedir que suceda aquí lo mismo, aunque algunos observadores recuerden la actitud hostil a los atacantes de la población de Dieppe. Se opina que "no es seguro" que un desembarco siembre entre la opinión popular de la región costera la menor confusión y que "habrá rincones" donde incluso se registre una defensa indígena. Así lo afirma "Aujourd'hui", de París.

Comienza el traslado de documentación y enseres a la Escuela Naval de Marín

CADIZ, 13.—Ha entrado en el puerto, procedente de Cartagena, el buque hidrográfico "Artabro", afecto a la Marina de guerra, que seguirá para el Arsenal de la Carraca, para embarcar los efectos, enseres y documentación de la Escuela Naval Militar para trasladarlos a Marín, donde en fecha próxima comenzará a funcionar el citado establecimiento de enseñanza naval.—(CIFRA.)

TOLEDO, 13.—Presidida por el Arzobispo Primado, doctor Plá y Deniel, se celebrará en el salón de conde de Palacios Arzobispal durante los días 16 al 17 de abril una jornada iniciadora de las fiestas organizadas por la Acción Católica en la diócesis de Toledo. Intervendrán en ella el magistrado provincial de Trabajo, el alcalde, el gobernador civil, el director general de Trabajo y el doctor Plá y Deniel.—(CIFRA.)

MADRID, 13.—En avión llegó esta tarde al aeródromo de Barajas el embajador de Portugal en España, don Pedro Teotónio Pereira.—(CIFRA.)

MELILLA, 13.—El Jefe ha concedido la placa de comandante ordinario de la Orden de la Medalla al prestigioso musulmán Sidi Mohamed Ben Mimun Mohater Ferhani. Este musulmán prestó relevantes servicios en la guerra de Marruecos, formando parte de la columna del general Sanjurjo el año 1921, por lo que se le concedieron las cruces rojas de primera clase, la del Mérito Militar y la Medalla de la Campaña. Fue el primer musulmán designado para formar parte de la corporación municipal y

es actualmente gestor del Ayuntamiento a más de desempeñar otros importantes cargos.—(CIFRA.)

Se espera una gran ofensiva japonesa contra Australia

MELBOURNE 13.—"Doseientos mil soldados de primera clase y una aviación escogida y numerosa han situado los japoneses en la cadena de islas que bordea el Norte de Australia y con esas fuerzas pueden intentar en cualquier momento una ofensiva de importancia", ha declarado el general Blamey, comandante en jefe de las fuerzas de tierra de Australia.—(EFE.)

WASHINGTON, 13.—En su conferencia de Prensa, el ministro de Marina, Knox, comentó la declaración hecha por el general Blamey sobre la presencia de 200.000 soldados japoneses y mucha aviación al Norte de Australia, y dijo, que para atacar ese continente necesitaban los japoneses una poderosísima escuadra, "que no creo tengan en esas latitudes". Por otra parte, Knox afirmó que aun cuando estaba conforme con Churchill en que los aliados mantenían su postura en la guerra submarina, repetía el pasado mes eran mayores que la cifra media de hundimientos ocurridos durante los seis meses últimos.

DEPORTES

Deportivo - Celta, en Riazor

La ofición coruñesa quiere despedir a No'lete

Como es sabido, el próximo domingo, correspondiendo a la visita que el R. C. Deportivo realizó el pasado día 11 a Vigo, para rendir homenaje a No'lete, el equipo del Club Celta se presentará en Riazor para jugar un partido con su "eterno rival", esta vez a beneficio de los clubs modestos coruñeses, cuya Delegación Local quiere recaudar fondos con destino a la construcción de un campo de deportes para uso exclusivo de aquéllos.

En dicho encuentro, célticos y deportivistas se disputarán una copa que, a tal fin, ha ofrecido el presidente del Real Club local, don Aurelio Ruenes.

Para mayor afluencia de la gran jornada futbolística del domingo, antes del Deportivo-Celta se realizará la ansiada presentación en Riazor del famoso campeón de las Mariñas, Hércules, de San Pedro de Nós, el cual tendrá como rival nada menos que al flamante campeón de la primera división local, Club Deportivo Ciudad, en partido final para el título de campeón absoluto de La Coruña.

No sabemos todavía qué equipo presentará el Celta—desde luego, el mejor de que dispone—, pero, por si no estuviese previsto, queremos interpretar el deseo de muchos aficionados coruñeses de que el gran No'lete se despidiera de la afición herculina, como tanto y tan sinceramente le admira. ¿Pueder?

HOMENAJE A NOLETE EN VERIN

ORENSE, 13.—Esta tarde se ha jugado en Verín un partido de fútbol entre los equipos Club Deportivo Verín, del Frente de Juventudes, y el Compostela, de Santiago. Con el Verín han jugado Nolete, Roig, Cons y Santoro. Antes de comenzar el encuentro fué entregado un banderín y un ramo de flores al jugador Nolete. El partido terminó con la victoria del Verín por 2 a 1. El primero en marcar fué el equipo santiagués, por mediación de Piñeiro. Los tantos del Club Verín fueron hechos por Cons y Roig.

El alcalde, que presidió el encuentro, entregó la copa del Ayuntamiento al capitán del equipo local, Vera. A continuación fué entregado un álbum de firmas y un cartón de piel al jugador del Celta Nolete, como homenaje de la afición verinense.

Los semifinalistas de Campeonato regional de baloncesto

En la segunda jornada del campeonato regional de baloncesto, se jugaron en la zona Sur dos partidos: en Orense, el Constitución, de Vigo, venció al Veloz, subcampeón orensano, por 21-3, y en Marín, el equipo de Acción Católica de aquella villa, derrotó al Galicia, de Orense, por 23-15, pese a lo cual no consiguió contrarrestar la ventaja anteriormente lograda por el "cinco" orensano.

Por lo tanto, quedan clasificados para las semifinales: C. D. Albatros y Liceo de Monelos, de La Coruña; Constitución, de Orense y Galicia, de Orense.

Cómo fué atacado un gran convoy a la altura de Terranova

BERLIN, 13.—El Alto Mando alemán da acerca de los éxitos de sus submarinos, registrados por el Comunicado de hoy, los siguientes detalles: "Al Este de Terranova había descubierto un grupo de sumergibles alemanes un convoy que con pesadanza se dirigía de América a Inglaterra; la ruta seguida por el convoy dotado de fuerte escolta, era la del Norte, con el fin de ir en busca de la protección de los aviones estacionados en Groenlandia. A proximidad del cabo Farwell, punta meridional de Groenlandia, el convoy puso proa al Este. Entretanto, los submarinos, que se hallaban muy dispersos, se concentraron y durante la noche iniciaron el ataque, a pesar de los contratorpederos y de las fuerzas aéreas adversarias. Fué opuesta una defensa particularmente violenta. Al hacer explosión el primer torpedó el cielo estaba ya iluminado como en pleno día por los cohetes, a la luz de los cuales fueron descubiertos algunos submarinos, quin inmediatamente fueron objetivo de la artillería.

Uno de los sumergibles, con el fin de librarse del contratorpedero que le perseguía, lo torpedó, pero la ma-

BREVEMENTE

En Zagreb, la selección nacional de fútbol de Croacia venció a la de Eslovaquia, por un tanto a cero, marcado por Antonkovic.

Terminado el campeonato catalán de hockey con palines, la clasificación final es la siguiente: Español de Barcelona, 37 puntos; Barcelona, 32; Gerona, 30; Unión, 27; Patín, 25; Sarriñena, 22; Patria, 13; Gerundense, 0.

Mañana, jueves, a las 8'30 de la noche, se reunirá la sección de natación del Club del Mar, para su inmediata puesta en marcha, con todos sus componentes, en la Residencia de Invierno de dicho Club, San José, 5-1.º (altos del Cinéculos). Se invita a todos los simpatizantes con esta rama del deporte y que deseen practicarlo.

El domingo contendieron en partido de desquite el C. S. Hércules y el Independencia F. C. volviendo a ganar el primero por 3-1.

Del equipo vencedor destacaron el portero Talbo; el delantero centro Iglesias, el interior izquierdo, Cagigas, y el interior derecho, Juncosa, autores de los tres tantos.

El Volante C. F., organiza un campeonato infantil para menores de 16 años e invita a los equipos Orzán, Observatorio y otros que lo deseen, a mandar un delegado a la reunión que se celebrará el día 21 a las 8 de la tarde, en la calle Campo Volante, 18-21-B.

Torneo de tenis en el Parque del Casino

Esta tarde dará comienzo, en el Parque del Casino, un torneo de tenis entre los equipos de Educación y Descanso y del Club V. H. G. S. Se juzgarán los siguientes partidos:

A las tres y media, Enrique Hervada Villar, del V. H. G. S., contra José Llorens y Arturo Rodríguez, de Educación y Descanso.

A las cinco, Eduardo Guimaraens, Federico Seoane, del V. H. G. S., contra J. G. C. Stevenson y Joaquín Guimaraens.

El Rayo C. F. organiza un campeonato e invita a todos los equipos de su categoría, especialmente al A. Coruñés, A. Orzán, Santa Margarita, Independencia, Santa Lucia y demás de su categoría. Las instrucciones serán dadas el viernes 16, por la tarde, en Orzán, 93.

El Rayo reta al Infantil del Sada para jugar el domingo en aquella localidad. La contestación, por este diario, o en la calle de San Andrés, 90, bajo.

Hoy, a las 11'30, se enfrentarán en San Diego los equipos Vencedor y Oriental.

El Director General de Contribuciones habla de la modificación del Ministerio de Hacienda

Se trata de coordinar las medidas de intervención financiera con las de la esfera fiscal

MADRID, 13.—Recientemente se ha introducido una modificación en la organización del Ministerio de Hacienda, suprimiéndose la Dirección General de régimen jurídico de sociedades anónimas y creándose la de contribuciones y régimen de empresas. Ante la importancia de la reforma y para informarse de la manera que podía afectar a las sociedades anónimas y restantes empresas, el redactor de economía de la agencia Cifra ha visitado al titular de la Dirección General recientemente creada, Ilmo. Sr. D. Alfredo Prados, cuyas declaraciones son estas: El Ministerio de Hacienda, como materia propia de su competencia, viene realizando una función interventora en relación con ciertos aspectos de la economía financiera de las empresas mercantiles, desenvolviendo y aplicando preceptos legales fundados en los principios del Nuevo Estado que, con profundo sentido social, ponen la riqueza del país al servicio de los altos intereses de la nación.

Nuestro Fuero de Trabajo dibuja ya claramente la función que a la Empresa corresponde y su subordinación al bien común; por ello, no obstante el respeto que la iniciativa privada merece como impulso vital de aquélla, se impone la necesidad de encauzar su actuación en el sentido que exija en cada momento el servicio a la suprema conveniencia nacional; y

esto, no sólo en virtud del dinamismo que trasciende de la declaración de principios de aquél, sino también por la misma fuerza de la realidad, que ha obligado a países de muy distinta ideología política a coincidir en la exigencia de las economías privadas de los servicios y sacrificios que también exigen, aunque en otro orden de relaciones, a las personas de sus ciudadanos.

Las ayudas funciones que, en aplicación de los mencionados principios, venía ejerciendo el Ministerio de Hacienda, hacían estrecho el cometido encomendado a la Dirección General de régimen jurídico de sociedades anónimas.

La misma denominación de este centro resultaba ya inadecuada para cubrir el contenido de la misión que cerca de las empresas corresponde realizar a este Ministerio, pues ni tal misión se circunscribe al aspecto jurídico de la mismas, ni se limita a las que adoptan la forma de sociedades anónimas.

Pero no es ésta la principal razón del cambio operado en este aspecto de la organización central del Ministerio de Hacienda al crearse la Dirección general de contribuciones y régimen de empresas—dice don Alfredo Prados—, sino la necesidad de coordinar las medidas de intervención financiera con las correspondientes a la esfera fiscal, pues dada la recíproca influencia que unas ejercen sobre las otras, era obligado que ambos órdenes de materias se atribuyesen a la competencia de una misma dirección.

Las propias disposiciones dictadas para regular aspectos financieros de las empresas demuestran con frecuencia, y bien claramente, el enlace que tales problemas tienen, por lo general, con la regulación tributaria. Exponente de ello son, por ejemplo, la Ley de 19 de septiembre de 194, y sus complementarias de 10 de noviembre del propio año y 6 de febrero del actual, en que, junto a la obligación, para las empresas, de constituir una reserva obligatoria, que habrá de quedar disponible para ser empleada por las mismas en fines de interés nacional, y la de solicitar autorización administrativa para poder ampliar su capital y—en determinados casos—constituirse o realizar operaciones en territorio español, se establecen, ya equitativas desgravaciones tributarias, parcialmente compensadoras del sacrificio que la aludida política financiera impone, bien medidas precautorias, tendentes a frenar operaciones de tipo francamente inflacionista, o manejos dirigidos a procurar evasiones fiscales.

—¿Va la Hacienda hacia la unificación de la tributación?

—En la propia ley en que se da vida a la Dirección General de Contribuciones y régimen de empresas se establece que los impuestos sobre emisión y negociación de acciones y obligaciones, que venían integrados en la ley del Timbre—más por circunstancias de hecho que por exigencias de técnica tributaria—habrán de

COLABORACION DE EL IDEAL GALLEGO

Sueño moderno

Por Manuel Pombo Angulo

¿Sabéis? Dormir no es muy agradable si os espera la alarma al despertar. En realidad todo el aparato que precede a los ataques aéreos, resultaría más que suficiente para poner los nervios de punta a cualquier mortal, aunque no estuviere, como lo estamos nosotros, trabajando por más de un año de racionamiento, inscripciones obligatorias y visitas a la policía. Yo comprando que el aviso personal, esa deliciosa llamada telefónica que suena anunciándoos, por ejemplo, que el coche pasará a recogeros dentro de diez minutos—resulta inaplicable cuando la vida da cuatro millones de personas corre riesgo, porque quinientas mil llamadas, sacando la proporción media, son mucho aún como "record" de organización alemana, pero no se puede negar que la sirena es un martirio para el oído y para el gusto musical. Aulla próxima, insistente, machacona... Vence todos los obstáculos, atraviesa paredes y almohadillados de obscuramiento y llega hasta vuestro lecho para sacudiros, agitados y haceros despertar por fin, entre el sobresalto de su clamor. Parece un apocalíptico fin del mundo en que todos los monstruos bromasen agonía. Y no me digáis que sirenas las hay en cada país combatiendo, porque las alemanas, quizá por influjo de Wagner, resisten todas las competencias.

La sirena inicia un repiqueteo de cañerías apesadumadas en todos los pisos. El profesor del segundo busca sus lentes, pierde sus tirantes, y termina por dirigirse al refugio en pantuflas y con los brazos estrechando el tesoro de sus libros. La bailarina del tercero, por contraste, sólo se preocupa de salvar su abrigo de pieles y su perrito pequinés. Los perros que en Alemania reciben trato de excepción—Alemania es el país de los jardines para niños y las clínicas para perros—complican también bastante ese traslado, suben, bajan, corren, y no alcanzan a palear el lugar más inoportuno porque para eso fueron educados en una escuela especial. Pero la sirena descomponese sus nervios, porque en la escuela no previeron la guerra aérea y no se cuidaron de acostumbrar sus oídos al estruendo de la alarma. Por eso los perros aullan. Imaginaos lo que puede ser un ataque en el que una bailarina duda entre su pequinés o sus zorros plateados; un profesor de filosofía baja la escalera abrumado por el peso de los textos de Horacio y veinte perros—sí, señores, veinte y no exagero—lanzan sus quejas al aire como si presintiesen la muerte que por el cielo pueda venir.

Así hasta el refugio. Por la escalera vais solidando a vuestros vecinos que

llegan, somnolientos, desgredados, con sus maleas llenas de tesoros. Los tesoros alemanes, no son, ni mucho menos, joyas, brillantes, gemas o dorados doblones de Indias; los tesoros alemanes son vestidos, zapatos, medias... Si todo esto llega a arder, pese a los permisos especiales que se concedan a los damnificados, Fraulein Jaeger—una deliciosa estudiante que emplea, trabajando en una fábrica, sus horas libres—no podría, durante mucho tiempo, cubrir la anatomía de sus piernas con seda artificial. Por eso se salva lo más preciso y, como el avaro ocultaba en la cueva su montón de monedas, así los vecinos de Berlín—o de Hamburgo, o de Baden, porque el ataque aéreo no tiene preferencias regionales—bajan al refugio sus montañas, sus abrigos, su ropa interior... La respetable matrona del cuarto baja también su calentador eléctrico, ella sabrá por qué razones.

Si encontráis asiento, os sentáis, sino, apoyáis vuestra espalda en la pared y charlais con el que la suertera depara a vuestro lado. El refugio es bajo techo, fuerte de vigas y pintoresco de decoración. Todos los trastos viejos se han amontonado en él, camas cojas, sobre las que meditan duermen los afortunados; sillones de descubierto interior; una maravillosa cómoda rascocó que vence el polvo y la suciedad con la belleza de sus líneas. Cuando el bombardeo empieza, el sótano retumba a cada explosión y del techo caen pedacitos de yeso, como una lluvia fina que, poco a poco, va nevando nuestros cabellos. En una de las paredes descansan los picos y las palas de que debéis servirlos para, derribando el muro, pasar al sótano vecino en el caso de que una bomba os entere. La verdad, todo esto no es demasiado agradable. La gente procura reír y bromear, pero el ruido de la defensa anti-aérea sólo permite escuchar a voces y las gargantas muy susceptibles al cansancio cuando están encerradas y temerosas. El ruido de los ataques os coge siempre llamados, vencidos, pidiendo al cielo que, de una vez cese de temblar el recinto y de caer pedacitos de vuestro techo que, para tranquilidad vuestra, siguen cruzando las gruesas vigas protectoras. De pronto, los aparos se apagan, el ruido de los motores se aleja, la sirena suena y... nuevo...

Esta vez,—el fin de la alarma—el ruido tan insistente como al principio, casi os parece erizado y musical. Y es así, si bien se mira, hoy, o puede haber, cosas más molestas que el sonar de una sirena.

Avión Clipper para vuelo estratosférico Constituyó un gran éxito el estreno de 'Tríptico de la Pasión', en Madrid

GUATEMALA, 13.—Ha llegado en viaje de pruebas un avión "Clipper" de vuelo estratosférico. Se trata de un aparato tetramotor, de 1.200 caballos de fuerza, que puede transportar 30 pasajeros y seis tripulantes.

A su regreso del viaje que prosiguen hacia América del Sur, los tripulantes del avión informarán sobre las posibilidades y ventajas del establecimiento de una línea regular entre el Norte y el Sur del continente americano con aparatos de este tipo.

tener sustantividad propia. Este precepto no tenía otra significación inmediata que dar estado legal a lo que la propia naturaleza de la imposición desgloriosa exigía desde el punto de vista del progresivo perfeccionamiento del sistema impositivo.

La sustantividad propia a que se refiere la citada ley, tiene ya existencia real, por virtud de la recientemente dictada, con fecha 13 de marzo corriente, que regula lo referente al denominado "Impuesto sobre valores mobiliarios".

Pero lo hecho—termina el señor Prados—en relación con este extremo no significa más que una etapa en el camino que conduce a la unificación en la tributación de las Empresas, suprema aspiración de éstas, que coincide con la tendencia que se marca con la creación del mencionado centro directivo.

Así lo reconoce el preámbulo de la citada ley de 13 de marzo actual, al expresar que ésta tiene por objeto recoger en un texto independiente las normas reguladoras de dicho impuesto, "en tanto se encajan en la tributación uniforme de las Empresas." (CIFRA).

MADRID, 13.—En el Teatro Español, la compañía titular ha estrenado esta noche el inspirado "Tríptico de la Pasión". El texto literario se debe al ilustre escritor Nicolás González Ruiz; la música es de Manuel Parada; la escenografía de Emilio Burgos; los figurines de Manuel Comba y la realización y dirección de Cayetano Luca de Tena.

El "Tríptico de la Pasión" se ha concebido como un espectáculo teatral de carácter eminentemente religioso. Para ello se le ha sometido al texto evangélico, acentuando el rigor en relación a la proximidad del sublime protagonista de tal modo que cuando él habla lo hace sólo con palabras de los libros sagrados. La presencia de Jesucristo en la escena ha sido eludida de manera que girando todo en torno suyo no se llega nunca a enfrentarle físicamente con el espectador.

La Dirección del Teatro Español ha abordado un empeño difícilísimo y ha puesto a contribución todos los elementos de que dispone para conseguir un conjunto que ha servido al grandioso tema con la más fervorosa y humilde fidelidad. Todos los elogios son pocos ante la realización obtenida en este "Tríptico de la Pasión". Los figurines, respondiendo todos a un sentido y a un motivo tradicional han conseguido el mejor efecto escénico, así como el guión literario y la magnífica dirección de Cayetano Luca de Tena. El público premió con grandes ovaciones este espectáculo del Teatro Español. — (CIFRA).

AMAR A LA GANADERIA ES AMAR A LA PATRIA.

LA GUERRA

EL ÚLTIMO BALUARTE DE TÚNEZ

Por V. V. V.

El rápido repliegue de Rommel desde Susa al Norte ha sido debido, indudablemente, a la profunda amenaza lanzada por el V Ejército norteamericano en el sector de Keiruan. Aquel vigoroso ataque pretendía cortar hacia el mar dejando al Sur a las tropas blindadas de Rommel—lo mejor de su ejército—en pleno movimiento. De ahí que en un esfuerzo de contención de sólo veinticuatro horas impidiese Rommel aquella ruptura, retirase sus fuerzas motorizadas dejando Susa evacuada sin haber sido ocupada todavía por el VIII Ejército (Montgomery) y abandonase después Keiruan en la misma forma. Ni Susa ni Keiruan fueron ocupadas hasta que las columnas de humo de las destrucciones de depósitos y almacenes hechas por las fuerzas alemanas indicaron que el adversario no estaba ya allí.

Han repetido las Naciones Unidas en este caso la maniobra que realizaron con éxito en la ruptura de la línea Mareth. Un ataque de flanco amenazando llegar al mar y cerrando en una bolsa a los defensores de la posición. Este fue entonces el determinante del repliegue de Rommel y también lo ha sido ahora.

Pero, insistimos porque el caso lo merece, lo que llama la atención a los críticos del mundo—y especialmente a la prensa de sus propios adversarios—es el hecho de que Rommel, a pesar de las múltiples maniobras que en el mismo sentido se le han lanzado por fuerzas más numerosas que las suyas y con medios más potentes que los suyos, ha conseguido siempre evitar desde El Alamein—frente a Alejandría—hasta Túnez el ser envuelto y cogidas sus mejores fuerzas—su masa de maniobra—en una tenaza. De repliegue en repliegue ha recorrido varios millares de kilómetros en retirada que se hará histórica como la de Jenofonte salvando su masa de maniobra del incansable acoso.

¿Qué queda por hacer ahora al Ejército? Esta es la incógnita. Sentada la hipótesis de que Rommel ha estado ganando tiempo en sus múltiples defensas y saltos atrás cabe pensar que habrá de intentarse otra resistencia alrededor de la base naval de Bizerta para seguir ganando tiempo. Varios ejércitos enemigos están empeñados en esta acción y por tanto no son disponibles para otra en otra parte y esto en los comienzos de la época más favorable para comenzar la campaña de verano.

Pero son tres ejércitos los que atacan a las fuerzas unidas de Rommel y von Arnim. Al Norte, el I Ejército británico, que ataca en el sector de Beja y Meyed el Bab. En el centro, el ejército norteamericano (V Ejército), que atacó Keiruan y ahora opera codo con codo con el VIII Ejército (Montgomery), el cual sigue por pista oriental de la región tunecina y fue el que ocupó Susa.

Alrededor de Bizerta y de Túnez existe un conjunto algo caótico de montañas y barrancadas profundas que pueden permitir una buena defensa. Quien sabe si los sucesivos retardamientos hechos por Rommel en su retirada obedecían también a la necesidad de proporcionar a von Arnim tiempo suficiente para organizar el terreno y defender el último baluarte de la cabeza de puente del Canal de Sicilia. Porque el sector reducido que hoy ocupan los germanoitalianos es eso, el último baluarte.

En ese reducido sector hay una línea de penetración importante: el valle del río Meyerda, que penetrando por Meyed el Bab divide la zona en dos partes dejando en cada una de ellas a Bizerta y Túnez. Por Meyed el Bab atacan ahora los soldados del I Ejército británico.

Bizerta era la principal base naval francesa del Mediterráneo. Está formidablemente fortificada y artillada. Pero poco se sabe del estado de defensa en que se hallaba el frente de tierra. Sabido es que una base naval tiene dos frentes—el de mar y el de tierra—que necesitan ser defendidos independientemente ya que por ambos puede ser atacada. Pues bien, parece ser que el frente de tierra no estaba todavía suficientemente artillado ni organizado lo bastante cuando los alemanes e italianos penetraron en Bizerta a raíz del desembarco anglo-norteamericano en África del Norte. Varios meses han mediado entre aquella fecha y la actual. En ese lapso los germanoitalianos pueden haber reforzado aquel frente. Pero la batalla final se va a dar ahora y la misión de Rommel de

retardar al adversario lo más posible, en todo caso habrá sido cumplida.

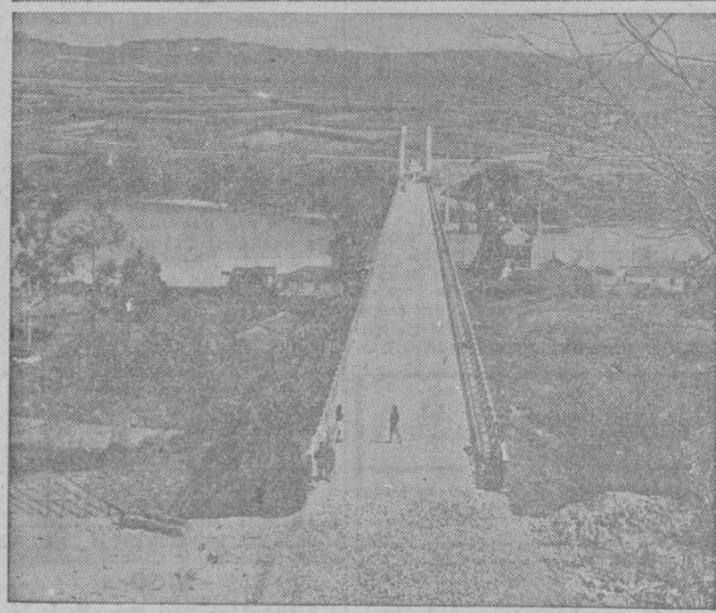
Recepción en el "Juan Sebastián Elcano" en honor de las autoridades de Buenos Aires

BUENOS AIRES, 13. — Cuatrocientas personas han asistido a la comida organizada por las Sociedades españolas en honor de la dotación del "Juan Sebastián Elcano"; entre ellas figuraban el general Martínez, jefe de la Policía, el contralmirante Suvro y otros altos jefes de la Marina argentina y numerosas damas. Hablaron el presidente de la Asociación Patriótica Española, Dr. Fraga, y el comandante del "Elcano", señor Blanco García, en elevados tonos patrióticos. El último declaró que la reanudación de los grandes viajes de prácticas hacia las costas americanas de los guardiamarinas es obra personal del Caudillo, lleno de fervor por la Marina española. Añadió que el del "Elcano" es asimismo una embajada de cariño para los españoles que aquí residen y para el pueblo argentino. El señor Blanco García recordó, por último, el viaje a España de la fragata "Sarmiento" en 1900, y dijo que si la Marina argentina es nueva, tiene en los marinos españoles una dilatada lista de gloriosos antepasados.

Este mediodía, el agregado de Prensa de la Embajada española, señor Ramos, ha reunido en el Jockey Club a la Plana Mayor del "Elcano" con un grupo de escritores e intelectuales argentinos para un almuerzo que transcurrió en un ambiente de la mayor intimidad y entusiasmo.

A las seis de la tarde se verificó en el buque-escuela español una recepción para retribuir las atenciones recibidas.—(EFE).

Mañana será inaugurado el Puente del Pedrido



El puente del Pedrido, obra de vital importancia, sobre todo en lo que afecta a las comunicaciones entre La Coruña y El Ferrol del Caudillo, tiene las características siguientes:

Los accesos del puente tienen una longitud de 247'21 m. en la margen izquierda, con una gran trinchera de 18 m. de cota, en roca dura.

La parte del puente propiamente dicha, tiene una longitud total entre estribos, de 520'40 m. y consta de 13 arcos de hormigón armado, de piso superior, de 32 m. de luz de cálculo cada uno, de rebajamiento medio y directriz parabólica de cuarto grado, situados, tres en la margen derecha y diez en la izquierda.

Los estribos de estos tramos van cimentados directamente en roca, así como los muros de acompañamiento y las dos pilas de la margen derecha. La armadura principal del arco es rígida, constituida con perfiles laminados, soldados eléctricamente. El tirante está formado por hierros cuadrados, soldados eléctricamente en sus empalmes, agrupados dentro del espesor de los ardenes.

COSTO DE LA OBRA

El costo de la obra ha sido el siguiente:

Primero.—Ejecución por contrato del puente propiamente dicho, con exclusión del tramo central, 2.031.525'45 pesetas.

Segundo.—Ejecución por administración del tramo central, 638.468'08 pesetas.

Tercero.—Ejecución por administración, de los accesos, 1.072.404'69 pesetas.

El total asciende a 3.742.398'22 pesetas.

IMPORTANCIA TECNICA

Respecto a la importancia técnica, podemos hacer resaltar que el tramo central es el tercero del mundo. Concretamos:

El primero.—Arco de Lucien Saint en el Meleque (Túnez), 92 metros.

El segundo.—Arco de Khel (Alemania), 80 metros.

El tercero.—Arco del Pedrido (España), 75 metros.

El ingeniero autor del proyecto y director de las obras, es don César Villalba Granda. Para la construcción de este puente, fueron hechos diversos proyectos, pero ninguno de ellos se llevó a cabo, porque de haberse realizado llegaría a interrumpirse el tráfico por la vía de Betanzos.

En el año 1933, el ingeniero señor Villalba Granda se encargó de esta obra, y para no interrumpir el tráfico fluvial con Betanzos, acometió la atrevida empresa de confeccionar un proyecto de tal envergadura, que, como acabamos de demostrar, fuese el arco central de este puente, el que ocupase el tercer lugar de semejantes obras, en todo el mundo.

Con la construcción del arco central en tal forma, pueden pasar por debajo buques que tengan hasta 35 metros de arboladura.

Dicha obra será orgullo de la España que renace bajo la sabia dirección de nuestro Caudillo Franco. La inauguración oficial del puente del Pedrido se celebrará mañana.

Continúa el avance de los aliados en Túnez

Las vanguardias de Montgomery han llegado a Eufidaville

Calma general en el frente del Este

ARGEL 13.—Comunicado del Cuartel General aliado de África del Norte: "Continúan los avances en la mayor parte de los puntos del frente de ataque del octavo ejército. El primer ejército ocupó ayer Susa, mientras el octavo ejército proseguía su avance hacia el Norte, entre la costa y las colinas."

Las fuerzas francesas persiguen al enemigo en las colinas orientales de la llanura de Ussentia.

Más al Norte, también se realizan avances en los sectores de Médyez El Bab y Munchar.

Durante la noche del 11 de abril, formaciones de bombas pesadas y ligeras atacaron Munchar, y formaciones de las aviaciones estratégica y táctica bombardearon el aeródromo enemigo de Santa María del Zid. Las bombas alcanzaron directamente los edificios y fueron provocados muchos incendios. Contra éste y otros objetivos fueron proseguidos ayer los bombardeos por formaciones de aviones Mitchell 25 y Boston 20. Las bombas estallaron entre los aparatos dispersos en el suelo y fueron provocados nuevos y numerosos incendios.

Fortalezas volantes prosiguieron sus intensos ataques contra los puertos y buques mercantes enemigos. En Bizerta fue alcanzado directamente un transportador y provocados incendios en el barrio del puerto. En el muelle de Trapani un gran petrolero resultó alcanzado. Otras varias bombas hicieron explosión entre embarcaciones de pequeño tonelaje; en el curso de este ataque fue provocado un incendio de gran extensión. Cuatro cazas enemigos han sido derribados por los Lightning de escolta de nuestros bombarderos.

Durante todo el día de ayer, los cazas de la aviación italiana destruyeron sus

ataques sobre las zonas de operaciones y derribaron un avión enemigo.

Nuestra aviación costera derribó dos aviones adversarios.

Dos de nuestros aparatos no han regresado a su base de todas estas operaciones.

Cinco aviones enemigos fueron destruidos el sábado último, según las informaciones recibidas hasta ahora, lo cual eleva a 63 el número de aparatos del Eje destruidos en dicha jornada.—(EFE)

ARGEL 13.—Las vanguardias del general Montgomery han llegado a Eufidaville, se anuncia oficialmente.

También se hace saber que el grueso de la división italiana "Victoria" ha sido capturado.—(EFE).

ARGEL 13.—Las fuerzas del mariscal Rommel se encuentran confinadas en el espacio Túnez-Bizerta, hacia el que avanzan con rapidez procedentes del Sur las fuerzas anglo-norteamericanas, anuncia Radio Argel.

Las fuerzas que ocuparon Kairuan han avanzado más allá de la población en unos 20 kilómetros.—(EFE).

PARTE ITALIANO

ROMA 13.—Comunicado del alto mando de las fuerzas armadas italianas:

"En Túnez, nutridas fuerzas de la retaguardia del Eje libraron combate con columnas norteamericanas. Los cazas alemanes derribaron dos aviones enemigos."

Formaciones aéreas germano-italianas han atacado los aeródromos de Argelia y bombardean eficazmente las instalaciones del puerto de Bona. Frente a las costas argelinas, nuestros aviones torpederos atacaron un convoy enemigo y alcanzaron un

mercante de 6.000 toneladas. El enemigo renovó ayer sus ataques contra centros y ciudades de Italia meridional e insular. En Cosenza y Vibolén se han señalado daños y víctimas: 60 muertos y 124 heridos. Tres aviones enemigos fueron destruidos, uno por nuestros cazas en Nápoles y dos por la D. C. A. en Messina. Un cuarto fue derribado en Ustica (Palermo).

En estas últimas semanas la Marina italiana ha perdido en acción aeronaval contra el enemigo tres torpederos, dos submarinos y un crucero. Gran parte de las tripulaciones fueron salvadas por nuestras fuerzas o capturadas por el enemigo. En el mismo período, nuestra Marina hundió dos submarinos enemigos.—(EFE).

PARTE ALEMANA

GRAN CUARTEL GENERAL DEL FUTRER, 13. — Comunicado del Alto Mando de las fuerzas armadas alemanas:

"Actividad local y calma general en el frente oriental."

La aviación alemana ha intervenido eficazmente contra las fuerzas enemigas y las instalaciones de su retaguardia y líneas férreas.

En Túnez se desarrollan metódicamente los movimientos de nuestras tropas al Norte de la línea Kairuan-Susa. Nuestra retaguardia retarda el avance enemigo. Nuestra aviación protege los movimientos de nuestras tropas de tierra. El puerto y los campos de concentración de refuerzos enemigos en Bona han sido bombardeados con eficacia.

Dos submarinos enemigos han sido hundidos por los cazas submarinos alemanes. Aviones enemigos han lanzado bombas explosivas e incendiarias sobre Ale-

Una anciana española cumplió los 148 años

LA HABANA, 13. — Los periódicos han cuenta de un magnífico caso de longevidad, el de la anciana española Guadalupe Sierra, vecina de la ciudad de Manzanillo, que ayer cumplió 148 años. La anciana nunca estuvo enferma y su actual familia se compone de 240 descendientes.—(EFE).

mania oriental, especialmente sobre Koenigsberg. Se registran daños.

Cuatro aviones británicos han sido derribados en la región costera de los territorios ocupados del Oeste y de Noruega.

En su lucha sin descanso, los submarinos alemanes han atacado en el Atlántico del Norte a un convoy muy cargado, en ruta hacia Inglaterra. En el curso de esta lucha y en el de las cazas aisladas en el mar de las Antillas y a lo largo de la costa de África del Sur, nuestros sumergibles han hundido total de 138.500 toneladas, y han torpedeado a otros seis buques.—(EFE).