

Un promedio de ochenta aparatos, propiedad de cincuenta Compañías, despliegan y aterrizan diariamente

un millón de metros, y entre los áridos consumidos se han empleado nada menos que 549.976 metros cúbicos de grava y piedra y 283.882 metros cúbicos de arena y mezcla. El cemento invertido ha superado los ciento cuarenta y tres millones de kilos y el agua derramada, «a pesar de las sequías», en las construcciones del Aeropuerto se eleva a 351.634.419 litros. Por último diremos que el asfalto consumido se aproxima a las quinientas toneladas.

El número de obreros que han trabajado, incluyendo manuales y administrativos, es el de mil seiscientos. A éstos se les ha facilitado la comida por la increíble cantidad de ¡una peseta!, y además se les suministraron medicamentos y se les pagaron las operaciones quirúrgicas (los que estaban excluidos del peyoratorio del Seguro de Enfermedad), con prestaciones voluntarias. Es decir, que en la labor realizada por la Jefatura de Obras del Ministerio del Aire se ha sabido conjugar cristianamente el bienestar y el trabajo. Prueba de ello es el orgullo con que ponen de manifiesto de que, a pesar de tan elevado número de «productores», jamás se ha visto sancionada por la Magistratura del Trabajo.

Como no puede faltar la nota humana en las más prosaicas escenas de la vida, referimos a continuación dos hechos dignos de estimarse en todo su valor por lo que tienen de lección y de poesía:

En uno de los inviernos más crudos, cuando estaba cenando con su familia el operario de las obras del Aeropuerto, Juan Fernández, recordó de repente que no había desocupado el agua que refrigeraba la máquina allanadora que él servía. Sin titubear ni un momento dejó su cálido hogar para recorrer 16 kilómetros a pie, evitando de esta suerte, con su ejemplar y noble conducta, averías graves en su máquina.

El autor del otro hecho es José González, capataz de máquinas, ex mecánico de aviación, que montó una excavadora sin otra ayuda que la de un simple catálogo comercial en inglés. ¡Y José González no sabía ni una palabra de este idioma!

EL TRAFICO AEREO

Es indudable que Madrid precisaba, por su rango de gran ciudad, de este gran Aeropuerto, hoy por fortuna ya construido. Su tráfico aéreo es en la actualidad intensísimo: un continuo despliegue y aterrizaje. Más de 20 líneas de tráfico regular y 30 irregulares nos ponen en contacto con diversas ciudades españolas y con el Extranjero.

Las principales líneas son: la T. W. A. (norteamericana), K. L. M. (holandesa), F. A. M. A. (argentina), B. E. A. (inglesa), SABENA (belga), AIR FRANCE (francesa), S. A. S. (escandinava), y las españolas IBERIA, C. A. N. A. y AVIACION Y COMERCIO, que dan un contingente de medio centenar de aparatos desplegando o aterrizando diariamente en el Aeropuerto de Barajas, sin contar con esos días cuyo movimiento sobrepasa a los ochenta.

La nación de la que proceden más viajeros es Estados Unidos, y la ciudad española que da el mayor porcentaje es Barcelona. Después de estas cifras no nos extrañará que los madrileños percibamos mañana, tarde y noche el ruido monocorde de los pesados «trenes del espacio».

España posee, como ya hemos dicho, líneas propias que gozan de justo prestigio, en razón al escaso número de accidentes, y el Estado Español subvenciona a la Compañía Iberia, que el año 1953 no registró ningún accidente, a pesar de sus veinte mil tres-

cientos ochenta vuelos, con los que transportó un total de cuatrocientos ochenta y un mil setecientos ochenta pasajeros; de ellos, ocho mil ciento en vuelo transoceánico con trescientas doce travesías. El tráfico mayor ha sido realizado en la ruta aérea de Barcelona a Palma de Mallorca, con noventa y ocho mil trescientos viajeros.

VISION DE CONJUNTO

Abandonamos las cifras para dar una somera visión panorámica desde la Estación Terminal del Aeropuerto.

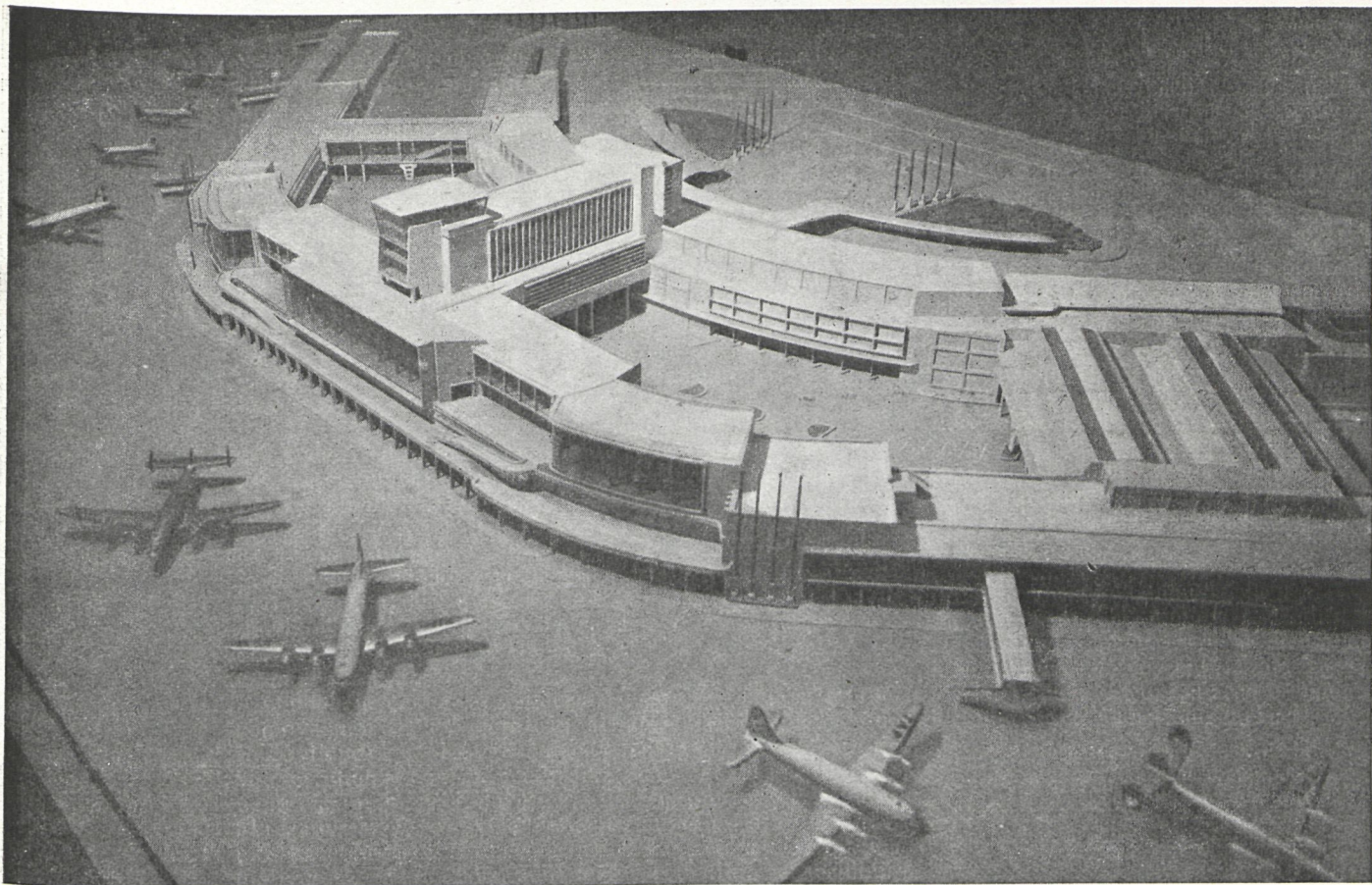
La decoración es sobria y sencilla, como correspondiente al estilo arquitectónico de su conjunto. Abundan los grandes ventanales que facilitan una mayor visibilidad del campo de aterrizaje con la llegada y salida de los viajeros.

En el pasillo central tienen su representación la mayoría de las líneas aéreas acreditadas en España; vitrinas que exponen en «tecnicolor» nuestras características regionales, con símbolos de botellas, muñecos, objetos damasquinados, etc., etc.; en fin, todo lo que es propio de nuestra artesanía, con el sabor provincial que las diferencia, y que actúan de caprichosas tentaciones para todo aquel que las contempla, muy especialmente para los extranjeros.

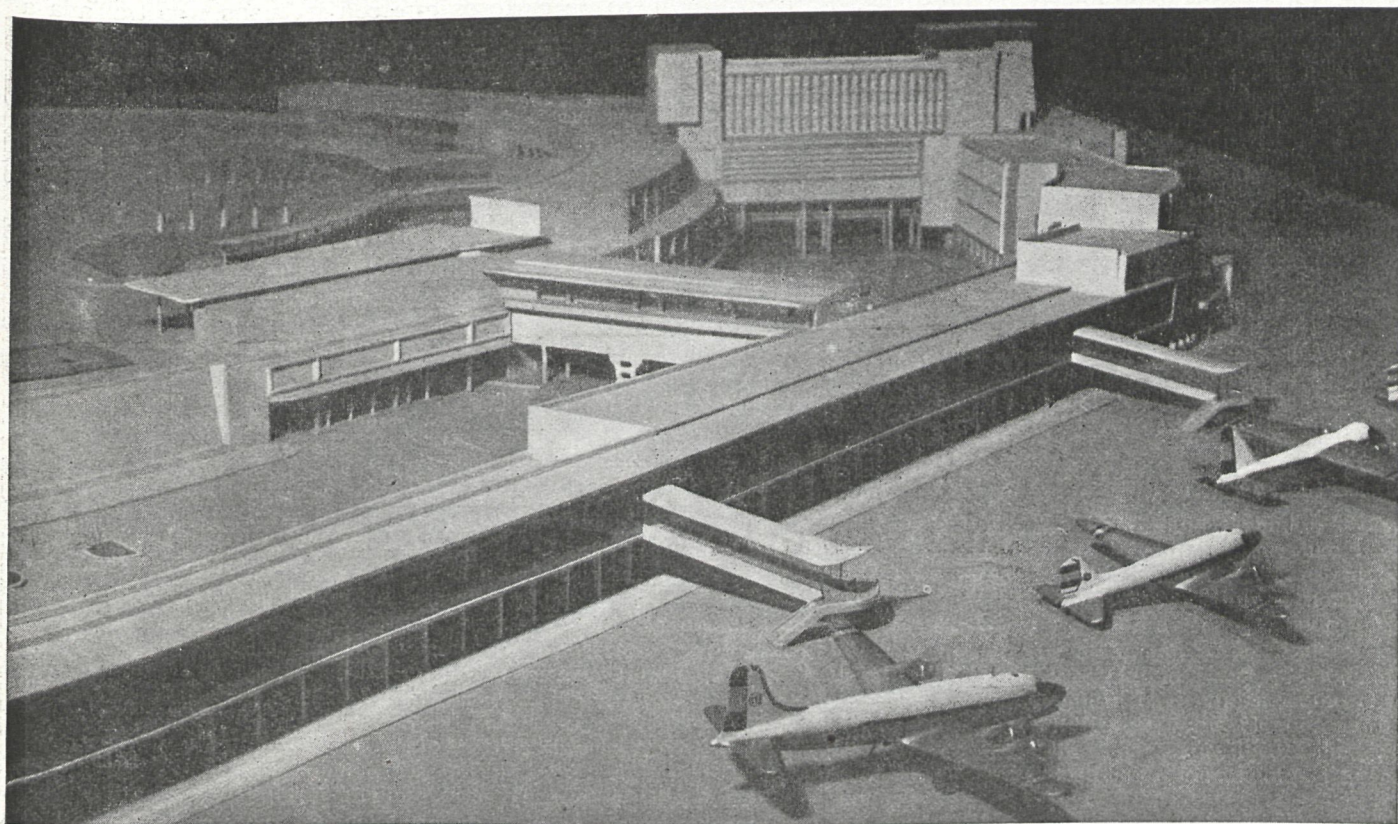
Y al entrar en el Bar-restaurant, donde los camareros van de un lado a otro con la diligencia que



Mientras llega el viajero, o espera uno el avión que puede conducirnos a Venezuela, China o al Japón, en la terraza del Bar-restaurant se admira de cerca a los «trenes del aire». Las vías del ferrocarril se han sustituido aquí por unas inmensas pistas que miden dos mil seiscientos metros de longitud por sesenta de ancho. Al mismo tiempo que se toma un café, una caña de cerveza, el paisaje nos hace a la idea de estar en la proa de un navío cara a las nubes...



En esta fotografía que nos ha facilitado la Oficina Técnica del Ministerio del Aire podemos apreciar una vista general de la futura Estación Terminal de Barajas, hoy día en construcción, con la que el lector puede forjarse una idea de la magnitud de esta obra, orgullo justo de nuestros ingenieros y arquitectos.



La misma maqueta aparece ahora en un fragmento para que el detalle sea más amplio y la vista parcial que ofrecemos contribuya a nuestros propósitos de «descubrirles» el aeropuerto madrileño del futuro. Un futuro, afortunadamente, muy próximo.

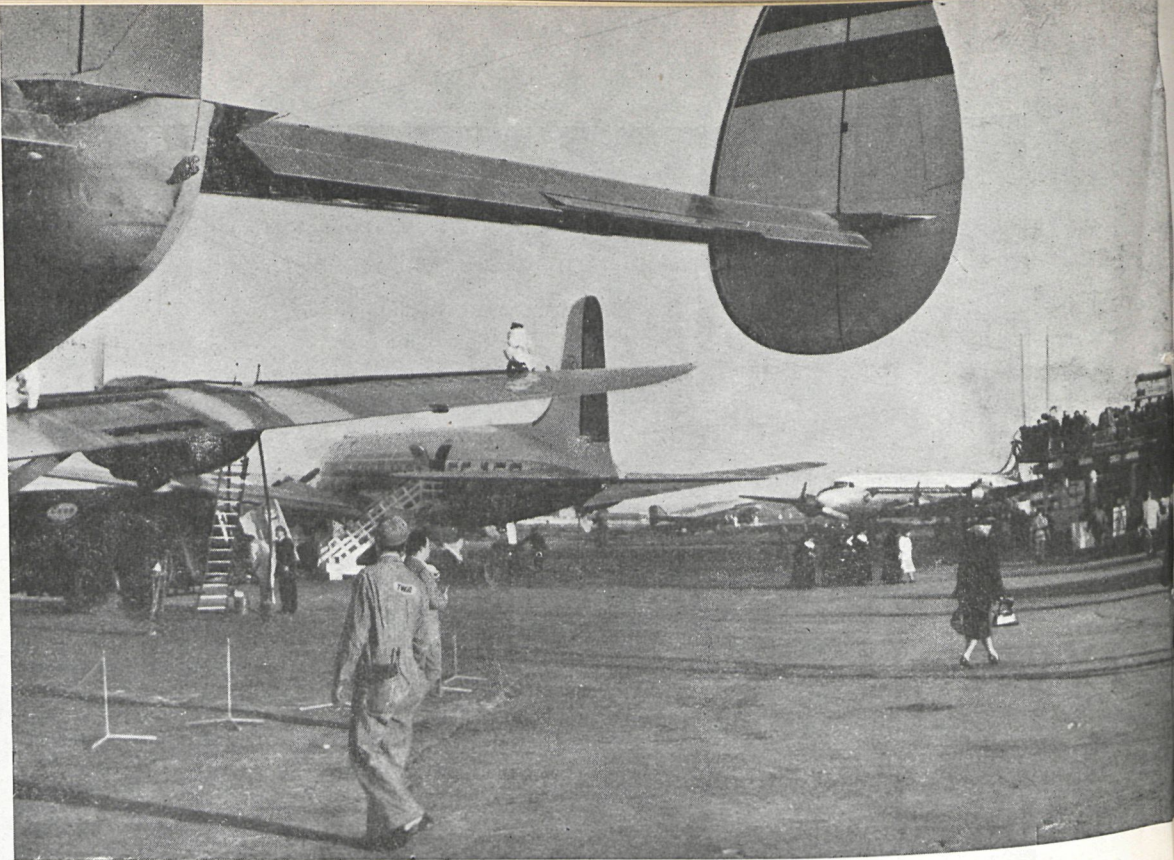


exige el atender a un numeroso público, vemos en una de las mesas al matrimonio que se reparte la dulce y leve carga del hijo dormido, y en otras, a personas de múltiples fisonomías que acusan la diversidad de su origen. Se puede asegurar —cualquiera que se dé una vuelta por Barajas comprenderá la razón de esta afirmación— que en el edificio del aeródromo madrileño se dan cita todas las razas del mundo.

Ya hemos dicho que los grandes ventanales dan vista a las cuatro inmensas pistas, que miden dos mil seiscientos metros de longitud por sesenta de ancho, y también a la de vuelo sin visibilidad, que tiene tres mil cincuenta metros de longitud por noventa de ancho. Al observar desde este mirador que es la gran terraza del Aeropuerto, nos surge la idea de que estamos en la proa de un navío cara a las nubes...

Finalmente, vemos recortados en el cielo los mástiles metálicos de la estación de radio, y nos detenemos a contemplar el esqueleto del edificio en construcción de la nueva Estación Terminal, que promete ser una obra colosal por sus dimensiones y por su moderna estructura, como podrá apreciar el lector en las fotografías que publicamos, gentilmente cedidas por la Jefatura de Obras del Ministerio del Aire.

Por la puerta de fondo penetra, casi tumultuariamente, un grupo heterogéneo de personas. Parecen como liberados de una penosa fatiga. Pronto sabre-



mos de quiénes se tratan; el altavoz nos lo ha dado a conocer con voz femenina: «Atención, viajeros de Caracas, Puerto Rico y Las Bermudas: Pasen por favor al autobús que está esperando fuera». «Atención, atención: Se ruega al viajero que se ha dejado olvidado un maletín en la Aduana, pase a recogerlo...»

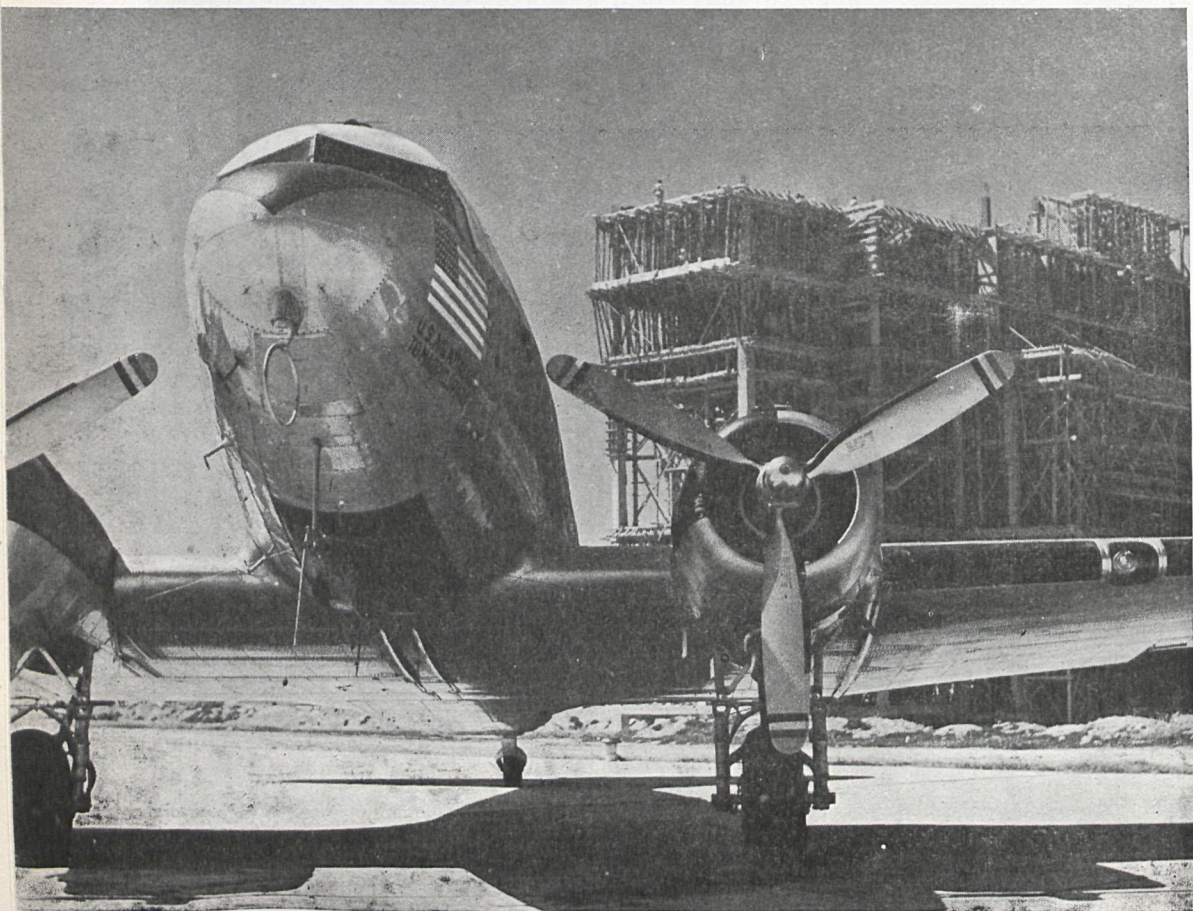
¡Con razón se ha dado en llamar al Aeropuerto de Barajas el ombligo del mundo turístico y comercial!

Oímos de nuevo el altavoz anunciando la próxima salida de un avión: «Viajeros de Lisboa...» Y aunque el Aeropuerto se encuentra casi lleno de gente, no todos embarcan en las aeronaves, ya que en tierra firme quedarán amigos, parientes, empleados y ese gran número de curiosos que con frecuencia se traslada a Barajas con el solo fin de pasar el día contemplando el

despegar y el aterrizaje de los aviones. Vienen por distracción, por placer. Nosotros lo comprendemos, ya que a nuestros contemporáneos inspira un gran respeto todo lo relacionado con la aviación. Ráfagas de aire levanta uno de los aparatos en marcha; se van arrastrando las ilusiones viajeras abiertas a las rutas del aire... Así es la Estación Terminal de Barajas. Unos que salen, otros que llegan; pero para Madrid el Aeropuerto es algo más: es la gran puerta que abre a España para que la comprendan y la conozcan mejor, porque es incuestionable que todo viajero que llega comprobará por sí mismo cuál es nuestra paz y cuál es nuestro progreso.

ARTURO MERELO

(Reportaje gráfico de Loygorri)



Si alguien me preguntara así, como vulgarmente se dice, de *sopetón*: «¿Qué es la Radio?», creo que, al mismo aire, respondería: «El periódico que llega antes». Aunque luego, tras espacio de meditación, agregase: «La Radio es la fuente informativa más rápida y persuasiva».

Huelga insistir sobre el primer aspecto. La Radio da la noticia, a veces, en el mismo instante en que se está produciendo. Es el caso, por ejemplo, de las transmisiones directas de actos, sean éstos religiosos, políticos, culturales, deportivos, etc. Y en cualquier otra ocasión la noticia siempre tiene una celeridad y ámbito de difusión superior a la de la Prensa.

Un último dato sobre el tema bastará para fijar lo expositivo del párrafo anterior. Los días

LA OBRA DE LA DIPUTACION

de «Pleno» de la Diputación suele concluir el acto sobre las dos de la tarde, y diez minutos después está en el aire, a través de los micrófonos de la «Última Hora de la Actualidad» de Radio Nacional de España, la información minuciosa y detallada de lo tratado, estudiado y aprobado en el referido Pleno.

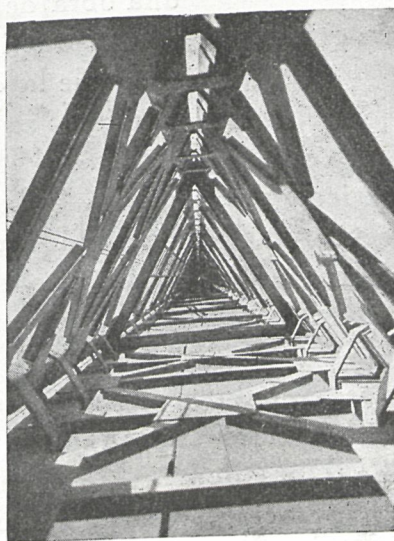
LA RADIO Y LA DIPUTACION PROVINCIAL DE MADRID

Tres redactores de Radio Nacional de España se honran con ser informadores provinciales: Rafael Chico y Francisco del Valle, por los diarios hablados —información de carácter nacional— y el firmante de este trabajo, por la «Última Hora de la Actualidad», emisión de carácter local, madrileño, retransmitida por todas las emisoras de la capital, y audible en toda España, al salir la emisión por las antenas de Arganda.

Por su especial significación y misión corresponde a los micrófonos de la «Última Hora»

la más trascendente tarea en orden a la labor difusora de todas las actividades de la Corporación Provincial de Madrid. Así, de un modo continuado y eficaz, a través del artículo, del reportaje, de la entrevista y de la crónica van presentándose al radioyente madrileño, al pueblo todo de Madrid, todo el esfuerzo, toda la inquietud y el afán creador de los diputados provinciales y de su Presidente el excelentísimo señor Marqués de la Valdavia.

Es lógico, desde cualquier punto de vista, este interés informativo de la «Última Hora de la Actualidad» de Radio Nacional. Primero, las actividades de la Corporación son noticia, y noticia, siempre, de destacada importancia local. Y en segundo y asimismo principalísimo término, son actividades que testimonian la ingente labor de



A TRAVES DE RADIO NACIONAL

un puñado de hombres de buena fe, constituídos en Corporación provincial, que luchan y se esfuerzan titánicamente por el presente y el futuro esplendorosos de Madrid y su provincia y el mejoramiento de sus Servicios.

AL HABLA CON EL JEFE DE LA SECCIÓN DE INFORMACIÓN Y ACTUALIDAD DE RADIO NACIONAL

La «Última Hora de la Actualidad» está integrada en la Sección de Información y Actualidad. Ocupa la jefatura de la sección un auténtico periodista, Jesús Martínez Tessier, cuya pluma prestigia habitualmente las páginas del diario madrileño «Arriba».

Y con Jesús Martínez Tessier, idóneo compañero y camarada, sostengo la siguiente charla:

Los micrófonos de la emisora oficial transmiten más de 75.000 palabras al año sobre la labor de la Corporación.—La «Última Hora de la Actualidad» y los «Diarios hablados» recogen habitualmente las actividades de la Diputación.

—¿Qué causas informan el destacado y manifiesto interés de la «Ultima Hora de la Actualidad» por las actividades de la Diputación Provincial de Madrid?

—Pues, muchas y de varia índole. De un lado tenemos que corresponde a la emisora nacional alentar, impulsar y apoyar toda esa magistral teoría del Gran Madrid, concebido por el Caudillo. Por otra parte, nuestra «Ultima Hora de la Actualidad» es, podríamos decir, el Diario Hablado de Madrid. La acertada hora de la emisión —dos y diez a dos y treinta de la tarde— y la conexión que el resto de las emisoras locales establecen con la «Ultima Hora», hacen que este periódico del aire tenga la más extraordinaria de las difusiones.

—De acuerdo, Tessier. ¿Hay algún otro nuevo aspecto?

—Sí; la emisión que nos ocupa es fundamentalmente periodística. Y lo periodístico es noticia, información. Por lo tanto, es lógico que el tema de la Diputación aparezca frecuentemente en el aire, ya que diariamente la Corporación Provincial ofrece nuevas y poderosas muestras de su vitalidad.

—Podrías hacer, de un modo aproximado, claro está, un balance de los «espacios radiofónicos» consumidos por la «Ultima Hora de la Actualidad» sobre el tema de la Diputación, en un año?

—Ese balance resulta un tanto difícil. Rara es la semana que no difundimos una glosa, una crónica, un comentario. Por ejemplo, la enorme labor que la Corporación que preside el señor Marqués de la Valdavia está haciendo

en repoblación forestal, nos obliga a constantes publicaciones de inauguración de cotos. Pero, en fin, para aproximarnos un poco a lo que deseas que te conteste, te diré que radiodifundimos todos los Plenos del alto Organismo, así como unos setenta trabajos periodísticos más —entrevistas, reportajes, crónicas, etcétera—; todo ello puede representar unas setenta y cinco mil palabras al año.

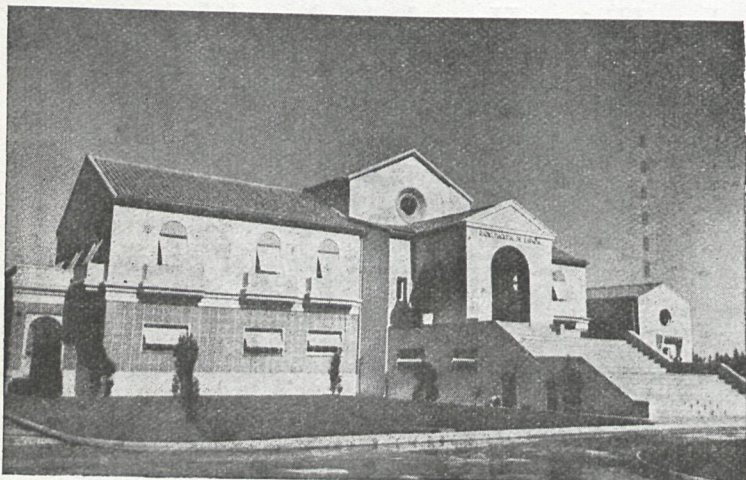
—¿Y qué labor, dentro de las múltiples que desarrolla la Diputación, es la que da a la Radio más trabajo?

—La obra de la Corporación, vista a través de nuestro prisma de meros observadores, viene a presentarse como un haz armónico, como una obra de conjunto, homogénea y enormemente práctica. Por eso, a través de los micrófonos de la «Ultima Hora de la Actualidad», lo mismo se proclama la trascendencia e importancia de la labor sanitaria que la de educación, que la de beneficencia en todos sus aspectos, que la de repoblación forestal, que la de construcciones, etc.

—Para terminar, como solemos decir en la Radio, quieres decirme, Tessier, qué es lo que más te agrada de todo ese caudal informativo que radiáis sobre la labor de la Diputación?

—Que se habla siempre nada más que de realidades, o cuando menos, de proyectos inmediatos, de obras y planes en inmediato futuro de resolución. Lo que demuestra la ingente tarea de la Diputación Provincial de Madrid, que tan digna y ejemplarmente preside el señor Marqués de la Valdavia.

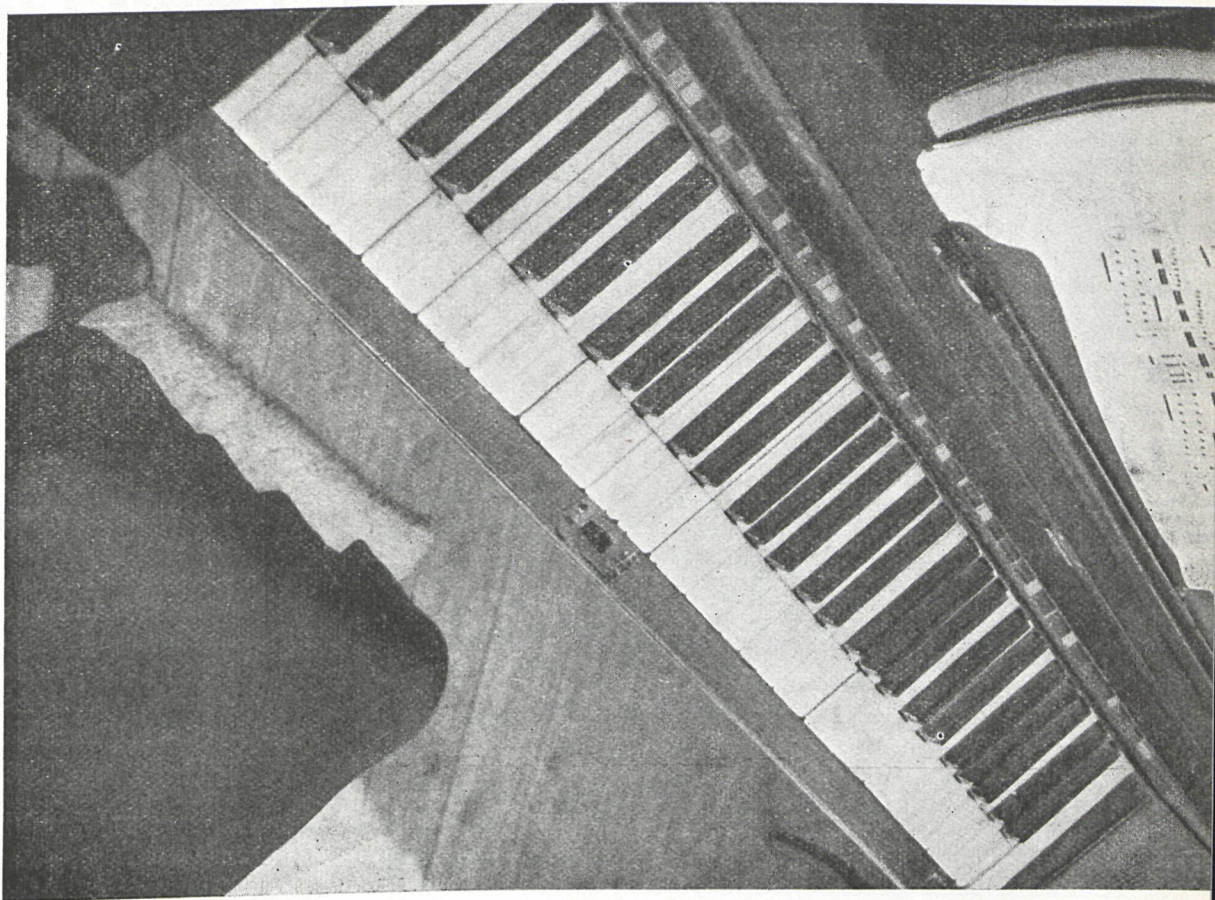
F. HERNÁNDEZ CASTANEDO



En Arganda, la emisora oficial ha instalado su sede técnica. En estas fotos vemos, a la izquierda, la entrada principal del edificio, y en la de la derecha, una sala de los estudios, en la que aparecen «radiando» los populares locutores Cubedo y Adolfo Parra; este último, compañero nuestro en la Corporación.

LOS MUSEOS PEQUEÑOS

UNA INICIATIVA AL SERVICIO DE LA CULTURA



VIAJANDO por tierras de Francia y de Italia, caminando por aquellas otras de Alemania, el que tiene el acierto y la suerte de poder desdeñar el avión por el automóvil, y casi, casi me atrevo a decir que éste por el «dos», como dicen los castizos madrileños, es decir, por el caminar a pie y el equipaje a la espalda, son muchos los museos pequeños que encuentran en su peregrinar.

No son, naturalmente, ni el Prado madrileño, ni el Louvre parisiense; no están, a veces, en las Guifas, en donde todo se cita con minucia, se cita y a veces se equivoca, lo cual no deja de ser el menor encanto de las mismas.

Son museos pequeños aquéllos, museítos de una o de dos habitaciones en casitas humildes o viejos palacios. Una casita que en su cuidado parece que el hombre que la habitara acababa de salir de ella con los suyos por un lado del pueblo, en tanto nosotros entrábamos en el «dos» o en el «Packard» por el otro.

Son estos museos pequeños de los pueblos de Francia, de Italia, de Suiza o Alemania, algo que está enraizado —es preciso decir aquí la palabra raíz— a ellos y a su vida antigua y moderna. Cada villa o lugar o acaso lugarejo guarda con ellos para los tiempos futuros el recuerdo que es veneración por un lado, por otro orgullo de ser algo muy suyo aquel hombre o aquella mujer a quien el Museo está dedicado. Al hijo ilustre del lugar, cuyo nombre, pese al correr de los tiempos, suena por todo el ancho mundo con la mejor fama.

Nosotros los españoles somos demasiado olvidadizos, se nos va a la carrera de la memoria el pasado glorioso, ya sea el hecho de armas o la gloria literaria, y si pronto se olvida lo grandioso, no digamos nada de aquellas otras cosas que, sin tener grandiosidad, tienen un valor muy singular, una calidad como para sentir orgullo en exhibirla.

Cada ciudad, cada lugar en la hora de mostrar la belleza gótica o románica de su iglesia, el Zurbarán de su Museo de Arte, el viejo castillo, el puente, se olvida un poco que allí, o nació Fray Luis de León, o escribió *Las Moradas* Santa Teresa de Jesús; se olvida que allí en humilde hogar o señorial casona pasó horas de infancia o de vejez Pizarro o Góngora.

Es en estos recuerdos que se enraizan al nacer, el vivir y el morir en este o aquel pueblo, en donde está la creación de esos museos pequeños, que también saben crear gentes de otras tierras y tanto sabemos olvidar nosotros. Esos Museos que esmaltan los caminos franceses e italianos.

Y ahora, tras un largo exordio —demasiado largo para el lector apresurado—, hemos de llegar a la petición.

A pedir a nuestra Diputación Provincial que, rompiendo una lanza española, ponga en marcha esos Museos chicos en los pueblos madrileños de su regencia, que muchos serán los que, buscando en su historia, encontraremos con hombres con fama para en su torno formar el museíto que lo honre.

Reconstrucción de hogares organizados con buen gusto y tacto exquisito, con ese gusto y ese tacto que Mariano Rodríguez de Rivas ha puesto en el Museo Romántico —Museo grande con encanto de chico— y en el Hogar Museo Vega Inclán. Reorganizarlos —De Rivas podía ser el que lo hiciese— en aquella casita o casona. Allí recoger cuadros y libros, el piano o el violín, la paleta, los trajes y los muebles. Hacer de ellos algo bello y encantador, algo que a los que rinden culto a la memoria del poeta o el guerrero les ponga en movimiento para verlo, que les lleve a aquel lugar que sólo recuerda su hijo por una lápida medio rota en una pobre calleja.

Por un lado, será esto un itinerario curioso y bello; por el otro, un acicate más al turismo. A ese turismo que nuestros pueblos, todos los de España, necesitan más que nada; a ese turismo provincial que hay que organizar a buen ritmo, como pedía con acierto un excelente periodista, Rafael Ortega Lissón.

Museos pequeños que la Diputación Provincial de Madrid puede poner bajo su nombre, y que serán obra del espíritu y obra también que vendrá a redundar en beneficio de todos.

JUAN SAMPELAYO