



075

# Jefatura Nacional de Defensa Pasiva

CURSO DE ESPECIALIZACIÓN PARA  
SECRETARIOS GENERALES DE LAS  
JEFATURAS PROVINCIALES Y LO-  
CALES DE DEFENSA PASIVA :-:

Conferencia del Señor Jefe de la Primera Sección de  
Estado Mayor de la Jefatura Nacional de Defensa Pasiva,  
Comandante Don **EDUARDO PÉREZ ORTEGA**

T E M A :

ALARMA Y OSCURECIMIENTO



MIÉRCOLES. 11 DE MARZO DE 1942

IMPRESA Y ENCUADERNACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD.-MADRID

E-29, exp3



# Jefatura Nacional de Defensa Pasiva

---

---

CURSO DE ESPECIALIZACIÓN PARA  
SECRETARIOS GENERALES DE LAS  
JEFATURAS PROVINCIALES Y LO-  
CALES DE DEFENSA PASIVA :-:

Conferencia del Señor Jefe de la Primera Sección de  
Estado Mayor de la Jefatura Nacional de Defensa Pasiva,  
Comandante Don EDUARDO PÉREZ ORTEGA

T E M A :

ALARMA Y OSCURECIMIENTO

MIÉRCOLES, 11 DE MARZO DE 1942



R. 21503



# Jefatura Nacional de Defensa Pasiva

CURSO DE ESPECIALIZACIÓN PARA  
SECRETARIOS GENERALES DE LAS  
JEFATURAS PROVINCIALES Y LO-  
CALES DE DEFENSA PASIVA

Conferencia del Señor Jefe de la Primera Sección de  
Estado Mayor de la Jefatura Nacional de Defensa Pasiva.  
Comandante Don EDUARDO PÉREZ ORTEGA

T E M A

ALARMA Y OSCURECIMIENTO

MIRCOLES 11 DE MARZO DE 1942

SEÑORES:

En la serie de conferencias que se están desarrollando en este curso de Secretarios de Jefaturas de Defensa Pasiva me corresponde dirigirme hoy de nuevo a ustedes para hablarles acerca de los temas ALARMA Y OSCURECIMIENTO, que forman parte de la serie de fases en que hemos considerado dividida la Defensa Pasiva.

Ambos temas son muy interesantes e importantísimos, y acerca de ellos ya tienen Instrucciones que fueron publicadas y remitidas por la Jefatura Nacional a todas las Provinciales de España.

Las Jefaturas Provinciales deben copiar estas Instrucciones para repartirlas entre los distintos señores que constituyen dichas Jefaturas y además para enviarlas a las Locales dependientes de cada una de ellas. Como en este curso han venido algunos señores que son Secretarios de Jefaturas Locales, les agradecería me manifestasen si no las tienen, para entregarles inmediatamente unas copias, lo que la Jefatura Nacional hará con mucho gusto, pero bien entendido que quien tiene obligación de proporcionárselas es la Provincial correspondiente.

Volviendo al tema de mi conferencia hablaré primero de la Alarma y a continuación del Oscurecimiento.

### **ALARMA.**

Es la señal potente e inconfundible que indica, con la mayor anticipación posible, a las poblaciones la probabilidad de un ataque enemigo, ya sea éste por tierra, mar o aire.

Vamos a referirnos a la alarma producida por el ataque aéreo, que es el que tiene más carácter de generalidad.

¿Cómo sabemos que la Aviación contraria va a atacarnos y cómo se señala la probable presencia de sus aviones en el cielo de nuestras poblaciones?

Esto se consigue por medio de una vigilancia cuidadosamente preparada y distribuida por todo el territorio nacional, y que constituye lo que se llama Red de Acecho, cuyo servicio no pertenece a la Defensa Pasiva. Además de esta red, no hay inconveniente ninguno en establecer puestos de observación y vigilancia civiles y dependientes de las distintas Jefaturas de Defensa Pasiva, si es que éstas disponen de medios para ello y así se considera necesario

para la mayor seguridad de las poblaciones de cuya defensa tienen que responder.

La Red de Acecho establece puestos de vigilancia y observación y éstos transmiten sus noticias con arreglo a un plan convenido a un centro receptor y el Jefe de éste a su vez lo retransmite al de la caza propia, al de la Defensa Antiaérea y al de la Defensa Pasiva en su Puesto de Mando.

Si la observación y vigilancia está formada por puestos civiles y dependientes de la Defensa Pasiva, estos puestos transmitirán sus partes al de Mando de dicha Defensa, que a su vez lo retransmitirá al de la Red de Acecho, y ésta dará las órdenes correspondientes a la Caza y Artillería Antiaérea.

En el Puesto de Mando de la Defensa Pasiva, y por su Jefe, se ordena el toque de alarma, transmitiéndose la orden de dicho toque a los demás (aparte de que todos deben tocar al sonar la señal en el puesto principal), e informando a las Autoridades locales y pueblos de su provincia. Los pueblos más próximos o con mejor comunicación con otra provincia inmediata transmitirán a ésta el peligro próximo.

La rapidez del ataque es muy grande y en los puntos y localidades fronterizas mucho mayor, siendo por eso necesaria una gran vigilancia y la mayor prontitud en la acción.

De lo que llevamos dicho se deduce la gran importancia que tienen en la alarma las transmisiones, pues de que éstas sean buenas o malas dependerá que el servicio también lo sea.

¿Qué medios de transmisión habrá que emplear? Podemos decir que todos y aún no serán bastantes; sin embargo, los más corrientes son el telégrafo, el teléfono y la radio.

El telégrafo tiene el inconveniente de que no es rápido, y esto ya es importante para este servicio, pero hay que usarlo, porque en España hay muchas poblaciones que sólo tienen este procedimiento de comunicación como el más rápido.

El teléfono es más usado, pero tiene el peligro de que pueda cortarse a consecuencia de los bombardeos; por eso hay que procurar vayan enterradas las comunicaciones más importantes. El empleo del teléfono quedará para los usos de la Defensa en los casos de peligro, prohibiéndose para todo otro que no tenga relación con la misma, dictándose severas medidas contra los que no cumplan esta disposición.

Para el mejor servicio se podría hacer como en Budapest, que tiene una red telefónica para él, completamente independiente de la pública.

El mejor medio de transmisión sería la radio, pero solamente con aparatos especiales. Los transmisores pueden dar las señales de alarma sin que las capte el enemigo y hacer éstas perceptibles al receptor mediante un selector unido a éste y que hace entrar en acción automáticamente a un aparato emisor de sonido; una vez recibida la señal, tanto los transmisores como los

receptores vuelven a radiofonía y envían y reciben las instrucciones que sean precisas.

### **Medios de alarma.**

La alarma ha de ser, como hemos dicho en la definición, un sonido potente y capaz de ser oído, lo mismo de día que de noche, en sitios abiertos y cerrados y además que no se pueda confundir con ningún otro.

Generalmente se emplean las sirenas que reúnen estas características.

Así vemos cómo en Roma hay instaladas cien para la alarma.

En Moscú no se usan sirenas especiales, sino las de las fábricas y toda clase de silbatos de vapor, como los de los trenes, prohibiéndose para otro servicio que no sea el de la alarma. También se emplean altavoces colocados en las calles y en las casas.

Generalmente las sirenas son de posición fija y deben tener potencia suficiente para ser oídas sobre el más intenso tráfico de las ciudades. Debe llegar su sonido a mil metros por lo menos con aire tranquilo.

Tendrán tres bocinas fijas colocadas a 120 grados para la emisión del sonido o bien cuatro colocadas a 90. Caso de no poder ser así se instalará una giratoria.

Las sirenas pueden ser de distintos modelos y clases, siendo las mejores las electro-magnéticas, pues resisten mejor a la intemperie y son más seguras.

Hay otros medios de alarma, tales como campanas, cornetas, silbatos de vapor, claxons y, además, aparatos de sonido. Estos, que son automáticos, son muy convenientes para las oficinas y también para ser colocados en los pisos de las casas durante las horas de reposo. Durante el día se pueden colocar en las cajas de las escaleras.

### **Posición de la sirena.**

En poblaciones pequeñas puede bastar para dar la señal de alarma la colocación de una sola sirena, pero esto será una excepción, siendo lo corriente el tener que colocar varias para que no quede ninguna zona de silencio.

Esta colocación ha de ser objeto de un estudio muy detenido para que no existan las zonas referidas.

En primer lugar habrá que tener en cuenta la estructura de los edificios, debiendo colocarse en los más altos y observando los que puedan ser un obstáculo para la propagación del sonido.

En las calles rectas, con plazas amplias, el sonido se propagará, y en cambio en las estrechas y tortuosas será más difícil; esto hay que tenerlo muy en cuenta.

La dirección de los vientos también será objeto de estudio, principalmen-

te en las ciudades de la costa, así como las diferentes condiciones climatológicas.

Influye también la estructura del terreno, pues el sonido en el llano se propaga, no siendo lo mismo en el montañoso, aunque muchas veces las montañas lo reflejen.

Es de todo punto necesario que las sirenas instaladas en las grandes ciudades sean probadas en las horas del más intenso tráfico.

Su uso queda prohibido para otro que no sea el de la alarma.

### **Mando de las sirenas.**

Lo mejor es desde el mismo Puesto de Mando de la Defensa Pasiva, bien todas desde el mismo y a un tiempo o por grupos, o cada una con mando independiente.

Como esto no será posible, generalmente habrá que instalar enlaces telefónicos con trayectos independientes y convenientemente enterrados desde el Puesto de Mando al sitio donde estén instaladas y más cuidadosamente con la que consideremos como principal.

Debe establecerse también el enlace con las sirenas de los establecimientos industriales cuando vayan a ser usadas para esta misión y para los casos en que el enlace del Puesto de Mando con la sirena principal o las otras sirenas se interrumpa.

En el caso de que el Puesto de Mando pudiera quedarse sin comunicación telefónica con los puestos donde estén instaladas las sirenas, se enviará la orden del toque a la que esté más próxima y por el medio de comunicación más rápido y seguro, y las demás, al oírlo, deben a su vez emitir el que esté convenido.

### **Señales de alarma.—Sirenas.**

La señal de alarma con sirena ha de ser el mismo en toda la Nación y será el siguiente:

Cuatro toques de veinte segundos cada uno con interrupciones de diez segundos.

Esta alarma es para la población en general; pero los talleres y fábricas no han de parar su trabajo, ni ningún obrero separarse del mismo si no suena a continuación el toque que así lo determine. Este será el siguiente:

Pasados los diez segundos últimos de silencio se darán tres toques de cinco segundos de duración con cinco de silencio de intervalo.

El objeto de esta última señal es que el trabajo no se interrumpa por el paso de aviones de reconocimiento o caza, los cuales, aunque atacasen con ametralladora sus efectos serían menos perjudiciales que el trastorno que puede acarrear una detención del trabajo en los momentos de guerra.

### **Campanas.**

El toque de alarma con campanas será:

«A rebato», con el mismo número de toques, pero de medio minuto de duración cada uno, con igual tiempo de intervalo.

### **Cornetas y trompetas.**

Se escribirá un toque especial para cornetas y otro para trompetas, que será transmitido a los distintos maestros de banda, y otro para la cesación de la alarma.

### **Silbatos de vapor.**

Igual que las sirenas.

### **Claxons.**

Estos podrán ser usados por los motoristas que recorran las calles de la población.

Todos estos procedimientos para dar la señal de alarma se entiende son para las poblaciones en las cuales no hubiera servicio de sirenas.

Los toques de alarma por cornetas y trompetas en los cuarteles se darán en todas las ciudades, aunque en las mismas haya servicio de sirenas.

La conducta a seguir por la población civil durante la alarma será la consignada en la Instrucción número 2, Fase 4.<sup>a</sup>, de fecha 23 de diciembre de 1941.

### **Fin de la alarma.**

El final de la alarma será dado por un toque de sirena que indicará el alejamiento de la Aviación contraria o el cese del peligro que se anunciaba; este toque será el siguiente:

Un toque de sirena continuado de dos minutos de duración.

La misma duración tendrá el toque de fin de la alarma cuando sea hecho por campanas, silbatos de vapor, etc.

### **OSCURECIMIENTO.**

Las luces son buen medio de orientación para los aviones en sus vuelos nocturnos y dada la gran velocidad de éstos se debe reducir la iluminación en las ciudades desde el momento de entrada en la guerra.

Por esta reducción no puede creerse que las ciudades y pueblos se encuentren ya libres del ataque enemigo, pues sabemos que la Aviación, sin

ver nada por causa de las nubes o por otra cualquiera que le impida la visibilidad, bombardea las poblaciones, aunque, como es natural, con esta medida de precaución perderá un buen dato para su orientación y sobre todo será muy difícil pueda precisar sus objetivos, aunque utilice bengalas, si se dispone de buena caza y defensa antiaérea.

Cuanto más profunda es la oscuridad mayor es la visibilidad desde el avión de los puntos iluminados.

El ataque contra Inglaterra en las noches claras se hace bastante fácil, pues las costas, ríos y demás accidentes del terreno orientan muy bien a la Aviación del Reich en sus ataques.

El efecto moral entre la población por el oscurecimiento es deprimente, y en los talleres supone gran pérdida de trabajo; por eso para éstos hay que dar una señal especial de alarma y estudiar bien el oscurecimiento de ellos, a fin de que este efecto que busca la Aviación contraria con sus ataques sea contrarrestado con la necesaria previsión en las medidas y disposiciones que se dicten.

Otro procedimiento que se ha propuesto, pero no empleado, para despistar, como si dijéramos, a la Aviación contraria, es el sistema opuesto al oscurecimiento. Se trata de una gran iluminación, conseguida con grandes reflectores, faros de automóviles puestos en los tejados y, en fin, de toda clase de luces, cuanto más potentes mejor, que dirijan sus rayos hacia el cielo. Las ventajas que tendría tal sistema y que exponen los defensores de la idea, son: que la población no sufriría el efecto deprimente de la oscuridad; no se interrumpiría el trabajo en fábricas y talleres; se evitarían las señales luminosas que pueden hacer los espías y, por último, que los aviadores se desorientarían y no podrían precisar sus objetivos, es decir, sufrirían la misma o, mejor dicho, una mayor desorientación que cuando marchamos de noche por carretera en coche y nos encontramos con otro que viene en dirección contraria con unos potentes faros encendidos. Esta idea no ha sido puesta en práctica y el oscurecimiento se ha empleado y creemos se seguirá empleando.

Pero no se puede tener a toda una Nación en la oscuridad durante todo el tiempo que dura la guerra y por eso hay que adoptar dos grados de oscurecimiento: parcial y total.

*Parcial.*—Este durará lo que la guerra, suprimiendo todas las luces que no sean verdaderamente necesarias, dejando las indispensables para el desarrollo de la vida en las poblaciones, pero disminuyendo su intensidad cuanto sea posible y tratando de evitar la dispersión de la luz hacia lo alto.

*Total.*—En éste se suprimirá toda clase de luces o, por lo menos, si se dejan algunas han de ser de manera que no sean visibles desde cierta altura. Este oscurecimiento durará el tiempo señalado por la alarma.

### **Oscurecimiento parcial.**

Debe ser ordenado cuando la movilización, o antes si así lo considera el Gobierno, y como ya hemos dicho durará todo el tiempo de la guerra, es decir, tendrá carácter permanente.

Las luces que se autoricen serán las indispensables para que la vida normal de la Nación no se interrumpa, pero teniendo cuidado de que el rayo de luz que despidan no lo hagan hacia lo alto ni por encima de la horizontal.

Esta reducción del alumbrado comprende, por lo tanto, no sólo el alumbrado de la vía pública, sino el del comercio en general, luces de vehículos, trenes, puertos, aeropuertos, talleres, fábricas y alumbrado particular.

*Alumbrado público.*—Desde luego, como primera medida principal, se recomienda la supresión del alumbrado de gas, que no permite ser apagado rápidamente.

Podemos poner los ejemplos de dos poblaciones: Oviedo y Madrid.

En la primera, el alumbrado que tiene es de onda a presión y se puede apagar en un tiempo de tres minutos, y en cuanto a Madrid tiene parte que puede apagarse rápidamente, pero, aparte de éste, tiene 18.000 faroles que se encienden y apagan ellos solos por medio de un mecanismo especial.

En el caso de la primera población hay que suprimir dicho alumbrado porque la capital está a unos veinticinco kilómetros de la costa en línea recta y muy expuesta, por lo tanto, al ataque más probable que provenga del mar, y en cuanto a la segunda, también debe suprimirse, puesto que sería necesario cambiar el sistema mecánico de encendido y apagado de los faroles por el sistema a mano y encargar de este servicio a los porteros que estuviesen más cerca de cada farol. Se comprende las dificultades y faltas que se cometerían con este sistema.

Podría cortarse el gas desde la fábrica, pero esto es muy peligroso para cuando se quisiera volver a dar luz de nuevo.

Queda, pues, sólo el alumbrado eléctrico, pero reducido a la menor cantidad de luces posible y, además, las que se dejen, reducida su intensidad, a ser posible por reducciones de voltaje.

En las calles deben dejarse nada más que las luces necesarias para los cruces y cambios de dirección, las que señalan obstáculos y las indicadoras de refugios.

Además, las lámparas que se dejen irán pintadas de azul y cubiertas con pantallas tronco-cónicas, con la base más pequeña en la parte superior y cerradas para que no dejen salir hacia lo alto la luz y evitando su reflejo sobre el suelo cubriendo la superficie iluminada con ceniza, polvo de carbón o pintura gris difuminada.

En Norteamérica se ha instalado un nuevo tipo de aparatos de luz, que están colocados en los mismos postes que estaban normalmente a una dis-

tancia de treinta metros. La intensidad de cada uno es de una bujía (en la calle donde se ha hecho la nueva instalación cada foco era de 4.000 bujías). Son de gas Argón, de dos y medio watsios y permiten ver a una persona a la distancia de siete metros, pero en cambio la luz no se ve a una distancia de cien.

Se recomienda que las aceras, faroles, refugios, etc., sean recubiertos de pintura blanca para su mejor visibilidad.

En Norteamérica los encintados de las aceras se hacen con bloques de cemento blanco, pero tienen el inconveniente de que cuando llueve no destacan lo suficiente para verse bien. Mejor es que estós encintados sean estriados en forma de sierra y la cara que da a la dirección del tráfico sea pintada de blanco, lo que permitirá se vean con más facilidad por el reflejo que produce la débil luz autorizada para el alumbramiento de los vehículos.

Como prueba del interés y entusiasmo despertado por todo lo que con la Defensa Pasiva tiene relación, y en particular en lo que hace referencia a esta Fase de que estamos hablando, debemos citar con encomio los trabajos desarrollados por la Jefatura Provincial de Salamanca, donde en un barrio de la capital ya se han hecho pruebas de oscurecimiento parcial y total.

Respecto al oscurecimiento no se pueden dictar unas reglas fijas, pues serán muy distintas las condiciones particulares de cada población.

Como medida general podemos decir que el alumbrado puede reducirse en unas cinco o seis partes, es decir, dejar una sexta de lo normal.

Con tiempo lluvioso o nuboso se puede autorizar un aumento de luz, pero solamente para la circulación.

*Alumbrado comercial.*—Todas las luces de los escaparates serán suprimidas, y únicamente se permitirán las del interior de los establecimientos, siempre que no proyecten luz hacia la calle.

Todas las luces de anuncio serán también suprimidas y son tan características que orientan mejor que de día a la Aviación y así, por ejemplo, las de los cines servían siempre de referencia a los pilotos de los aviones de correo y comerciales, en tiempo de paz, y les hacía decir: «viajaban de cine a cine».

*Alumbrado de automóviles, coches, camiones y demás medios de locomoción.*—El alumbrado permitido por las Ordenanzas Municipales para los automóviles, dentro de las poblaciones, será rigurosamente mantenido, no permitiéndose el encendido de faros de carretera dentro de ellas, aun cuando la luminación sea escasa, debiendo reducir su velocidad con objeto de evitar accidentes.

Llevarán los cristales de los faros pintado en azul la parte superior y además cuando salgan por carretera se impedirá que la luz pueda proyectarse hacia lo alto, por medio de pantallas o por otro procedimiento.

Es muy conveniente, y así se hace en Italia, pintar de color blanco los

bordes de las aletas de los coches, con lo cual queda la silueta del mismo perfectamente determinada.

El color azulado debe ser obligatorio para las luces de toda clase de vehículos, tranvías y trenes, que circularán con las cortinillas de los coches cerradas.

Cuando el movimiento de automóviles es grande en las carreteras que confluyen en una población, las luces de éstos indicarán la situación de élla, aunque no sea un dato muy preciso.

*Alumbrado de estaciones, puertos y aeropuertos.*—En todos ellos serán reducidas las luces al mínimo, dejando únicamente las indispensables para las necesidades del tráfico y que las Autoridades correspondientes determinarán en cada caso.

*Alumbrado de talleres y fábricas.*—Es muy difícil dictar reglas para el oscurecimiento en fábricas y talleres, por la diversidad de trabajos en los mismos y por las clases tan distintas en sus edificaciones.

Los amplios ventanales de estos edificios hace que sea muy difícil el poder colocar en ellos cortinas manejables con facilidad y que no permitan la salida de la luz al exterior y al mismo tiempo la pintura azul de sus cristales impedirá durante el día el paso de la cantidad necesaria para el trabajo.

• No queda otro recurso que suprimir la mayor cantidad de luces posible y mantener las estrictamente indispensables, debidamente coloreadas y tapadas para que no sean vistas desde lo alto.

El oscurecimiento de los establecimientos metalúrgicos y en particular los de los hornos de fusión deberá buscarse principalmente en la reducción de las coladas nocturnas, si lo permiten las necesidades del trabajo y de la producción. En caso contrario podrá conseguirse el oscurecimiento protegiendo las bocas de emisión con pantallas opacas.

*Alumbrado particular.*—La luz dentro de edificios particulares, de cualquier clase que sean (casas particulares, oficinas, escuelas, teatros, cines, etcétera), podrá permitirse, siempre que no trascienda nada al exterior.

En las casas particulares hay que evitar salga luz al exterior por las ventanas y balcones, tapándolos con cortinas, maderas, persianas, etc., y no sólo las que dan a la calle, sino también las de los patios, debiendo de tener especial cuidado con las luces de las escaleras que por las claraboyas, que en muchas de éllas existen, proyectan su luz hacia lo alto.

El mejor procedimiento para probar si las ventanas o balcones de un piso quedan bien cubiertas y no dejan salir la luz al exterior es hacer dicha prueba de día, cerrándolas perfectamente con lo que se tenga dispuesto y observando si la luz del día penetra en el interior.

En Francfort, como en toda Alemania, se vigila cuidadosamente que la luz de las casas particulares no salga al exterior y en cuanto hay alguna que no se encuentra en las debidas condiciones de oscuridad la Autoridad pone

sobre élla un cartel que dice: «Esta casa está mal oscurecida», y aparte de las multas o penas que se impongan al propietario o inquilino, el cartel se mantiene hasta que después de tomadas todas las medidas para dejar completamente en condiciones de oscuridad el edificio o piso en cuestión, la Autoridad, previa la inspección correspondiente, decide quitarlo si merece su aprobación.

Con relación a lo que hemos dicho referente al oscurecimiento de las escaleras, podemos decir que el mejor procedimiento es poner la menor cantidad de luces de poca intensidad y además pintadas, ya que el otro procedimiento que se pudiera recomendar, que es el de pintar de azul la claraboya, tiene el inconveniente de la gran cantidad de luz que quita durante el día.

En teatros, cines, oficinas, etc., se puede decir lo mismo que para las casas particulares, y lo mismo en los cuarteles, colocando bombillas de poca intensidad en dormitorios, cuadras y patios y, sobre todo, las de estos últimos tener la precaución de pintarlas de color azul.

### **Oscurecimiento total.**

Al toque de alarma, en todo lugar se procederá al oscurecimiento de segundo grado, o sea el total.

Consiste en la supresión instantánea y total de toda luz.

El oscurecimiento total debe de estudiarse y ensayarse antes del parcial, pues con los modernos procedimientos de guerra el ataque pudiera ser repentino y habría que llegar a él, sin pasar por ese grado intermedio que hemos llamado parcial.

En la mayor parte de las poblaciones la red del alumbrado es única; pero sería muy conveniente el establecer una para el alumbrado público y otra para el particular o privado. Esto permitiría en los casos de alarma el apagar instantáneamente el alumbrado público, dejando para unos minutos más tarde el alumbrado particular, medida que no pudiera ser muy peligrosa si las disposiciones sobre oscurecimiento han sido debidamente tomadas. En caso de duda se deben apagar los dos al mismo tiempo.

En los pueblos pequeños que no disponen de bien montado servicio de alarma y el tránsito es muy reducido durante la noche, será muy conveniente el oscurecimiento total o casi total durante todo el tiempo de la guerra.

El mismo oscurecimiento debe hacerse en las ciudades y pueblos fronterizos.

*Oscurecimiento total en estaciones, puertos y aeropuertos.*—La necesidad de que las estaciones queden ocultas a la vista del enemigo durante la noche hace que sus luces sean reducidas al mínimo, teniendo en cuenta lo que hemos dicho en el oscurecimiento parcial referente al color azulado de éstas marcando su número con gran cuidado los Jefes encargados de la Defensa,

de perfecto acuerdo con los de las distintas redes ferroviarias, a fin de que el tráfico de mercancías y viajeros no sufra interrupción.

En los puertos se tendrán en cuenta las prevenciones marcadas en la Instrucción ya publicada sobre oscurecimiento relativas a las luces que deben dejarse para la seguridad de la navegación, así como las que las naves deben conservar para dar su posición, excluyendo toda otra, teniendo gran cuidado de que las medidas tomadas sobre oscurecimiento en las poblaciones sean observadas en las edificaciones que rodean el puerto. Las Autoridades de Marina y Obras Públicas, en unión de las de la Defensa, determinarán las que deben conservarse para que las operaciones necesarias para la guerra no se interrumpian.

Las mismas medidas serán tomadas en los aeropuertos.

*Otros medios de iluminación.*—Cuando la interrupción de la luz pueda provenir de una avería de cualquier clase o producida por bombardeo, es necesario, sobre todo en los establecimientos industriales y fabriles, tener otros medios de iluminación que pueda sustituirla para continuar el trabajo una vez que la alarma haya cesado. Estas luces pueden ser de petróleo o acetileno, baterías de acumuladores, pilas secas o lámparas de otra cualquier clase.

Termino, señores, y no me queda por último más que volver a recordar a ustedes, como Jefe de esta Sección de Organización, la necesidad e importancia del trabajo que tienen que desarrollar, rogándoles al mismo tiempo hagan ver a todos los señores que constituyen las distintas Jefaturas la responsabilidad que contraen en el desempeño de su misión, misión abnegada y patriótica que no pretende, en suma, más que conservar la vida de nuestros compatriotas y salvaguardar las innumerables riquezas de nuestro suelo, y es evidente que si con las medidas y disposiciones que tomemos conseguimos defender todo esto, tendremos la base para trabajar más adelante por el engrandecimiento de nuestra Patria, que es al fin y al cabo a lo que todos debemos de aspirar.

de perfecto acuerdo con los de las distintas redes ferroviarias, a fin de que  
el tráfico de mercancías y viajeros no sufra interrupción.  
En los puntos se tendrán en cuenta las prevenciones marcadas en la In-  
strucción ya publicada sobre oscurecimiento relativo a las luces que deben  
dejar para la seguridad de la navegación, así como las que las naves deben  
conservar para dar su posición, excluyéndose toda otra, teniendo gran cuidado  
de que las medidas tomadas sobre oscurecimiento en las poblaciones sean  
observadas en las edificaciones que rodean el puerto. Las Autoridades de Ma-  
rinas y Obras Públicas, en unión de las de la Defensa, determinarán las que  
deben conservarse para que las operaciones necesarias para la guerra no se  
interumpan.  
Las mismas medidas serán tomadas en los ferrocarriles.  
Otros medios de iluminación.— Cuando la interrupción de la luz pueda  
provenir de una avería de cualquier clase o producto por bombas, es de-  
cesario, sobre todo en los establecimientos industriales y talleres, tener otros  
medios de iluminación que pueda sustituir para continuar el trabajo una vez  
que la alarma haya cesado. Estas luces pueden ser de petróleo o acetileno,  
baterías de acumuladores, pilas secas o lámparas de otra cualquier clase.  
Termino, señores, y no me queda por último más que volver a recordar a  
ustedes, como jefe de esta Sección de Organización, la necesidad e impor-  
tancia del trabajo que tienen que desarrollar ustedes al mismo tiempo  
hagan ver a todos los señores que constituyen las distintas Juntas la res-  
ponsabilidad que contraen en el desempeño de su misión, misión apurada y  
patriótica que no pretendo, en suma, más que conservar la vida de nuestros  
compañeros y salvaguardar las innumerables riquezas de nuestro suelo, y  
es evidente que si con las medidas y disposiciones que tomen consegu-  
mos detener todo esto, tendremos la base para trabajar más adelante por el  
engrandecimiento de nuestra Patria, que es al fin y al cabo a lo que todos re-  
damos de aspirar.







FU-40-29