

LA HISTORIA SINIESTRA DE LOS "COMET"

La "escuadrilla de la muerte" está preparada para la investigación de los extraños accidentes

Allo! Yoke-Yoke... Allo! Yoke-Yoke... Roma os llama... Roma os llama... ¡Contestad!

Erán casi las nueve de la noche. Treinta minutos antes del enorme fracaso de los reactores, el "Comet" Londres-Johannesburgo había despegado del aeródromo de Roma-Ciampino vía El Cairo. Sus alas transportaban catorce pasajeros y siete tripulantes.

A las veinte horas cuarenta y cinco minutos, la radio había señalado: "Volamos sobre Nápoles. Seguimos tomando altura." Después, a partir de este segundo, el silencio se cernió sobre el gran pájaro de plata. Ahora, Roma, lanzaba, inútilmente, su llamada al espacio.

—Allo! Yoke-Yoke... Roma os llama... ¡Responded!

Desgraciadamente, Yoke-Yoke no recibía ya aquellos mensajes angustiosos. Transformado en calor y luz, el "Comet" Londres-Johannesburgo, con sus 21 vidas humanas, dispersaba sus restos en las aguas azules del Mediterráneo a muy pocos kilómetros de Capri, la isla encantada.

Al día siguiente, 10 de abril, dolorosamente, sir Miles Thomas, presidente de la B. O. A. C. (British Overseas Airways Corporation) ordenaba, por segunda vez en tres meses, la suspensión de todos los servicios realizados por los "Comet" y veinticuatro horas más tarde, los accionistas de la casa de Havilland perdían 600 millones de francos en la Bolsa de Londres. Pero, aparte de estas consideraciones puramente materiales, aparte aun de los cuerpos desgarrados de las víctimas de la catástrofe, el accidente afectaba a toda Inglaterra con la misma fuerza como si cada inglés hubiera perdido a un pariente o ser querido.

DOS FECHAS FATÍDICAS

Este drama está escrito entre dos fechas: 2 de mayo de 1952 y 9 de abril de 1954. Cuando el 2 de mayo de 1952, el primer "Comet", construido por la casa de Havilland, transportó a pasajeros desde Londres a Johannesburgo en veintitrés horas 30 minutos, fue un grito de admiración el que llegó a través de todo el mundo. Era el único avión de transporte comercial a reacción puesto en servicio en una línea regular. En la euforia de un éxito aparentemente desbordador, nadie dudó que había llegado el fin para los aviones de hélice. La Prensa mundial, salvo quizá la Prensa del otro lado del Atlántico, agotó los elogios sobre el nuevo aparato, y cada uno se las ingenió para descubrir las anécdotas más significativas de la superioridad del "Comet". La Reina madre Isabel, estando a bordo de uno de ellos con motivo de su primer viaje, y después de haber tenido durante algunos instantes los mandos en sus manos, dijo a su constructor, Geoffrey de Havilland:

—¡Es un aparato fantástico! Un periodista inglés, después de desayunar en Londres "spagheetti", según la moda británica, marchó a almorzar a Roma y volvió a su despacho por la tarde. La ausencia total de vibraciones permitió—decían—el mantener en equilibrio sobre cualquier canto una moneda durante todo el vuelo. Por último se hacía constar que el "keroseno" empleado como carburante por los reactores era poco inflamable, lo que parecía excluir el enorme peligro que representaban los milia-

res de litros de gasolina almacenados en los depósitos de los aparatos clásicos.

EL GOLPE DE AUDACIA

Para los especialistas de la aviación comercial, las cosas estaban lejos de poseer un aspecto tan romántico. Ciertamente el "Comet" era una bella realidad, pero otra cosa era el adquirir sus cuarteles de nobleza: su nacimiento tenía una significación bien diferente a la leyenda "Conquistadores del cielo", que, quizá demasiado pronto, le habían asignado.

Para permitir a Inglaterra el volver a ganar el terreno perdido durante la guerra, le era preciso un hombre audaz, un Churchill de la aviación. Lo encontró en la persona de Geoffrey de Havilland, este extraño personaje, cuya vida no consistía más que en una terrible y devoradora pasión por todo lo que se refiere a máquinas volantes. Tenía ya su leyenda, la de un hombre de hielo, que ningún golpe del destino podía hacerle desviarse de la línea ya trazada. A él se le debe el famoso bombardero "Mosquito", que sembró el pánico en el cielo alemán. Fue, ensayando un "Mosquito" cuando su hijo John se estrelló contra el suelo en 1943. Tenía entonces 23 años.

Geoffrey de Havilland decidió que su país debería poseer un aparato comercial a reacción que le daría veinte años de ventaja sobre todos los otros constructores y, desde 1946 los primeros prototipos destinados a estudiar el futuro "Comet" salían de las fábricas. Este mismo año, uno de estos prototipos, el "De Havilland 108", pilotado por el hijo segundo de Geoffrey y de Havilland estallaba en pleno vuelo, en la desembocadura del Támesis. Poco tiempo después moría la mujer del constructor, minada por la pena.

Estas llamadas previsoras y reiteradas del destino, no impidieron nada. Fue necesario que la Gran Bretaña tuviera el "Comet", y que el 2 de mayo de 1952, su afilada silueta de escualo despegó de Londres con su cargamento humano, la ovación del pueblo saludara con fervor esta obra nacida de la tenacidad, pero también de la sangre y de las lágrimas.

Los pedidos no afluyeron inmediatamente, pero ante el aspecto del nuevo aparato, las compañías aéreas empezaron a acusar una seria inquietud. La B. O. A. C. ponía simultáneamente en servicio varios "Comet". Desgraciadamente, la gran aventura del "Comet" estaba en sus comienzos.

¿QUE OCURRIÓ?

El 26 de octubre de 1952, cinco meses después del vuelo triunfal de Yoke-Peter (así era llamado el primer "Comet", puesto en servicio), un "Comet" de la B. O. A. C. despegando del aeródromo de Roma perdía su "emp plumadura". No hubo ninguna víctima, y una rápida encuesta concluyó asegurando que había sido un error de pilotaje. El piloto había encabritado demasiado al aparato en su despegue. El accidente pasó casi inadvertido para el gran público, y los "Comets" siguieron su carrera triunfal.

El 3 de marzo de 1953, otro "Comet" se estrelló al despegar en Karachi. Pertenecía a la Canadian Pacific Airlines y hacía su primer viaje a Australia. La tri-

pulación era canadiense, pero los 6 pasajeros eran ingenieros de la casa de Havilland. Todos resultaron muertos. El accidente se había producido, una vez más, en el momento de elevarse, es decir, en el momento en que el avión es aún tributario del suelo y, por consiguiente, vulnerable hasta el máximo. Se le achacó a uno de esos miles de accidentes imprevisibles que acechan a los aparatos muy próximos a la tierra.

Llegó el 2 de mayo de 1953, día aniversario del primer vuelo del "Comet". Por una trágica coincidencia, esta fecha habría de ser fatídica.

Este día, a las once de la mañana, el "Comet" Singapur-Londres, despegó como de costumbre del aeropuerto de Calcuta. Transportaba 37 pasajeros y seis tripulantes. Seis minutos después de su marcha, la torre de control perdía el contacto por radio. Algunas horas más tarde, los oficiales, aterrados, descubrían en un campo cerca de Ishanagar, un espantoso enredo de tela hecha jirones y carbonizado, entre los cuales yacían algunos restos humanos, no identificables. A algunos kilómetros de allí se descubrió un ala; después, uno de los reactores. Por primera vez una pregunta angustiosa se planteaba, a la que nadie podía dar respuesta. ¿Qué había sucedido?

Ningún testigo ocular. Ningún aparato de a bordo estaba intacto.



to, ni podía suministrar el menor indicio. Aparentemente, el aparato se había desintegrado en el aire, cuando alcanzaba en su vuelo una altura de 8.000 metros, lo que explicaba que sus pedruzcos estuvieran repartidos en una zona tan extensa. Pero ¿cuál era la causa de la desintegración? Durante algunos meses, los ingenieros de la Havilland examinaron, en vano, cada resto, cada larguero retorcido. Finalmente, se dijo que la catástrofe se había producido por una perturbación atmosférica, de tal violencia, que el aparato no había podido resistir el esfuerzo a que había sido sometido. Por escrupulo, se reforzó el nervio número 7 del ala, que parecía haber cedido, y la B. O. A. C. anunció que los "Comets" continuarían en servicio.

¿QUE ES LO QUE NO ESTÁ DE ACUERDO EN LOS "COMET"?

La administración civil de la aviación de los Estados Unidos se negaba a dar a los "Comets" el certificado de navegabilidad, invocando la fragilidad de la cabina, y M. Douglas, presidente de la firma a la que se le debe el "D. C.-4" y el "D. C.-6" declaraba: "Siempre sostuvo la opinión de que los aviones deben producir dinero. Actualmente, un avión de transporte a reacción, no es rentable."

Por su parte, G. T. Baker, presidente del Consejo de Administración de la National Airlines, afirmaba: "Cuando las Compañías americanas adopten los modelos a reacción, gracias a su superioridad en los métodos de construcción respecto a los británicos, entonces les entrará la prisa. En Inglaterra se interpretó esta actitud como un signo de despecho, y sir Miles Thomas replicó agriamente: "La explotación de los "Comets" en nuestras líneas es muy beneficiosa. El 70 y 80 por 100 de las plazas están ocupadas en todos los viajes. Pagamos como las otras Compañías nuestros impuestos, sostenemos nuestro material como debe hacerse y, además, logramos beneficios. No haciendo caso de estos diálogos grabados por preocupaciones comerciales, los técnicos del mundo entero guardaban, no obstante, una sorda inquietud, nacida del inexplicable accidente de Calcuta. Muchos de ellos se preguntaban:

—¿Qué es lo que no va bien en los "Comets"?

El futuro no tardaría mucho en justificar esta inquietud. Por una coincidencia, verdaderamente extraordinaria, el 10 de enero de 1954, el Yoke-Peter, el mismo que había realizado el primer viaje comercial, estallaba en el aire y se abismaba en la proximidad de la isla de Elba, arrojando en su muerte a 35 personas. El aparato acababa de abandonar el aeródromo de Roma-Ciampino, sobre el que había tenido lugar, dos años antes, el primer accidente ocurrido a un "Comet"...

SABOTAJE

Esta vez el ruido de la deflagración fue oído por todo el mundo, e Inglaterra comprendió que si no daba una explicación satisfactoria a esta nueva catástrofe, cuyo escenario era igual al de Calcuta, todo el trabajo para asegurar esta ventaja aérea se derrumbaría.

Se pusieron en juego todos los medios humanos para rescatar los restos del Yoke-Peter. Los cuerpos de las víctimas fueron examinados con todo cuidado. Casi todos los pasajeros tenían heridas en la parte inferior del cuerpo. En seguida se puso en marcha la tesis del sabotaje. Sir Miles Thomas declaró:

—La posibilidad del sabotaje no debe de ser desechada. Técnicos especializados se es-

forzaron en reunir todos los elementos de información sobre este aspecto.

El inventor del motor a reacción, sir Frank Whittle, fue más afirmativo aun.

—El sabotaje—dijo—, y por este término entiendo una bomba escondida, es una importante probabilidad, dado el estado actual de la información que poseemos sobre el accidente.

La Prensa inglesa no dejó de establecer una unión cierta entre la explosión de un "D. C.-6", filipino, en Roma, pocos días antes, y la del "Comet". Este "D. C.-6" también había hecho escala en Beirut, como el "Comet". El "Comet" había estallado cinco horas treinta y ocho minutos después de haber abandonado Beirut, y el "D. C.-6", cinco horas treinta y ocho minutos...

El doctor Peiffers, encargado de la autopsia de las víctimas, observó que algunos trozos de metal habían herido a los pasajeros en las piernas, y que del examen de los cuerpos se podían deducir, por lo menos, dos conclusiones:

- 1.ª Que la explosión tenía un origen químico.
- 2.ª Que se trataba de una deflagración "caliente" y no de una explosión debida a la destrucción rápida de la cabina.

¿QUIEN? ¿COMO? ¿POR QUE?

Sostenida por toda la Prensa Inglesa esta tesis, era evidentemente más apaciguadora para el



PUEBLO

El Fin de Sabotaje

MADRID, 1 DE MAYO DE 1954

amor propio inglés que la de cualquier defecto de construcción. Pero no pudo mantenerse durante mucho tiempo.

En efecto: los investigadores especializados de la B. O. A. C. fueron incapaces de responder a estas preguntas primordiales: ¿Quién sabotó el "Comet"? ¿Cómo y por qué?

Más plausible pareció la explicación técnica de la ruptura de una aleta de la turbina, que da quince mil vueltas por minuto. A esta velocidad, un simple trozo de metal posee una fuerza comparable a la de una bala de ametralladora, y puede causar al aparato tales estragos, que éste es susceptible de desintegrarse, como si se tratara de un simple avión de tela.

A finales de marzo, los "Comet", que habían sido suspendidos en espera del resultado de la encuesta, reanudaron su actividad. Los ingenieros ingleses declararon haber aportado cerca de cincuenta modificaciones en los aparatos, pero esto equivalía a reconocer que, prácticamente, no se había descubierto ninguna causa cierta que justificara la catástrofe de la isla de Elba. El misterio seguía impenetrable.

Estaba escrito, desgraciadamente, que la adversidad no había soltado su presa. Tres meses, casi día por día, después del accidente de Roma, el Yoke-Yoke, en las mismas circunstancias y casi en el mismo lugar, añadía sus 21 víctimas a una lista ya demasiado larga. Como el Yoke-Peter, el Yoke-Yoke estalló justo en el segundo preciso en que, en plena ascensión, alcanzaba una altura de 26.000 pies.

EL "FORCING" DE LA MUERTE

Es imposible no sentirse alarmado por la exacta repetición de los tres accidentes: el de Calcuta y los dos de Roma. Inglaterra, aterrada, no quería entregarse a la desesperación, y, al igual que tres meses antes, buscó febrilmente una explicación. En el lugar de las pruebas de la casa de Havilland, en Hatfield, los directivos, reunidos, se preguntan: "¿Seremos víctimas del sabotaje?"

Hemos examinado todo en los "Comet", centímetro por centímetro, y no hemos encontrado nada. Se encontrarán nuestros aparatos a ocho y nueve mil metros de altitud con una corriente aérea de fuerza tan prodigiosa, cuya existencia no se conoce, y que es suficiente para convertirlos en piezas. Sin embargo, los "Comet" han sido construidos pa-

ra resistir a las perturbaciones más violentas.

¿Existirá algún defecto en nuestros reactores? Durante varios años han dado vueltas sin uno ocurriera ningún accidente. El keroseno, sometido a la depresión de las grandes alturas, será menos inflamable de lo que se supone?

Pero el comandante Russell, médico del portaaviones "Eagle", que examinó los cuerpos, no ha descubierto huella alguna de quemadura en sus víctimas. Por el contrario, los pasajeros tenían en las piernas las mismas heridas que habían sido comprobadas en las víctimas del "Yoke-Peter". Luego sí hubo explosión, de ninguna manera fue "caliente".

¿Qué pudo ocurrir en la estructura interna del metal sometido durante cientos de horas a vibraciones supersónicas? ¿Qué infimo detalle se nos escapa? ¿Qué grano de arena se ha deslizado en los trabajos de nuestros ingenieros? ¿Dónde está la fisura?

Por el momento, dos hipótesis retienen la atención: la perturbación atmosférica imprevisible o la formación en los depósitos de una mezcla gaseosa explosiva. La turbulencia asesina de la atmósfera no es ningún mito: está atestiguada por muchos pilotos que, habiéndose enfrentado con ella, creyeron que había llegado su última hora. Uno de ellos, Eric Hyde, que ha llevado a cabo más de 300 vuelos estratosféricos con el "Canberra" (homólogo militar del "Comet"), cuenta que, junto a ciertas nubes, el piloto debe de estar sólidamente atado al asiento, si no quiere herirse chocando contra las paredes de la cabina.

"Durante uno de estos accidentes—dijo Hyde—, los aparatos de a bordo están terriblemente sacudidos, que es imposible leer en ellos. Me ha ocurrido también el padecer las peores dificultades para mantener el control del aparato en estas condiciones, y esto a pesar de que las nubes parecían alejadas y aparentemente inofensivas."

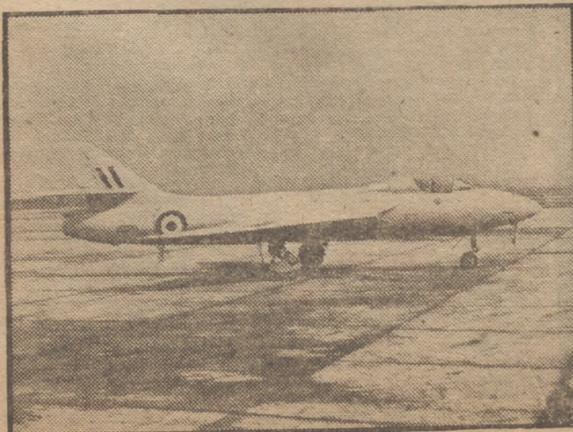
Los "Comet" estarán más amenazados que los otros aviones por su volar más rápido y a una mayor altura?

LA ESCUADRILLA DE LA MUERTE

Una vez más, los "Comet" del mundo entero han recuperado su puesto en el silencio de los hangares, haciendo perder en ello algunos millones a quienes los utilizaron. Pero Geoffrey de Havilland no renuncia aun. Sus mejores pilotos, entre los cuales se encuentra John Cunningham, el especialista del "Comet", van a formar una especie de escuadrilla de la muerte. Equipados con paracaídas especiales y asientos proyectables, va a llevar a los "Comet", especialmente equipados, a una vuelta infernal. Se situarán en las condiciones exactas de los accidentes anteriores; harán todo lo posible para que el "Comet" revele al fin su secreto.

Este "forcing" costará todavía algunas vidas humanas. Pero aun si el aparato estalla en pleno vuelo, las máquinas registradoras y las cámaras colocadas en todo lugar, un poco quizá como los espías, descubrirán su punto flaco. Estos testigos mudos estarán dispuestos para resistir a la destrucción, y su mensaje, a pesar de todo, llegará a los técnicos.

Geoffrey de Havilland, y con él Inglaterra entera, van a librar la última batalla del "Comet". La puesta es enorme; el final será Hastings o Waterloo.



Los "ARTISTAS Contemporáneos" van a poder entrar en todas las casas de España



Eugenia Serrano recoge para PUEBLO opiniones sobre la Colección de Monografías que publica Editorial Gallades

HA terminado el pequeño re-
vuelo producido por las ne-
cas para artistas jóvenes. Hay su
poquito de expectación por lo que
se fallará en la Nacional de Bel-
las Artes. Y en el intermedio, pa-
ra complicar un poquito más las
cosas, nuestros pintores y escul-
tores hacen con irritada alegría
comentarios extraños.
—Que no, hombre; que no... Que
yo no salgo... Que uno está ya
muy pasado de moda...
—Pues a mí me consideran ya
de segunda división...

No se trata de una película,
como podía parecer. Ni del par-
tido de Liga, ya fallado. Es que
a dos chicos jóvenes, Manolo Ga-
llego y Enrique Estades, se les
ha ocurrido fundar la editorial
Gallades. Una colección de mono-
grafías, sobre artistas españoles
contemporáneos, que dirige Ma-
nolo Gallego.

Y como es la primera vez que
la empresa se realiza en España,
y que podremos conocer, en serie
de preciosos libros, todo el arte
nuestro contemporáneo, este arte
está un poco inquieto.

Los pintores están muy revuel-
tos y los escultores un poquito
menos. Los arquitectos, que, aun-
que vayan al café Gijón, son
siempre menos levantiscos, como
Arniches, Fernández Shaw y La-
brada, por ejemplo, se limitan a
sonreír y a decir:

LOS ARQUITECTOS

—Bueno... Nosotros comprare-
mos todo lo que salga en la co-
lección. Ya era hora de que al-
guien se ocupara en serio de re-
frescar la arquitectura española.
Fernández Shaw se lamenta que
él intentó esto con sus "Corrillos
y rascaelos". Pero hace falta
algo que llegue en contacto di-
recto y constante al público.

Como sea, una revolución en
el mundo artístico. La están pro-
moviendo dos jóvenes: Manolo
Gallego, profesor de Derecho Pro-
cesal de la Universidad de Ma-
drid y Enrique Estades, joven ge-
rente de "Estades, Artes Gráficas".
Al primero le conocemos,
por su actuación como director de
la Casa de América, en Granada.
Por esta Casa, Manolo Gallego
hizo desfilár exposiciones de Váz-
quez Díaz, Benjamín Palencia, Pe-
pe Caballero, Gregorio Prieto, Pa-
co Arias, Eduardo Vicente, Tere-
sa de la Campa...

JULIAN PEMARTIN

Del segundo, el madrileño En-
rique Estades, nos da informes el
director del Instituto del Libro,
don Julián Pemartín.

—Estades es un buen editor...
Le dimos, en 1948, el Primer Pre-
mio Nacional de Artes Decorati-
vas del Libro. Por una hermosa
edición del "Tenero", ilustrado
por Sáinz de Tejada. En 1949,
1950, 51, 52, etc., muchas de sus
ediciones han sido nombradas en-
tre los 50 libros mejores del año
—Entonces...

—Puede volver a presentarse...
Está claro... A mí me gustan mu-
cho los gallitos de la viñeta, que
son símbolo de la colección...
—Es que se llama Gallades
—aclara Enrique Estades—, Cole-
cción de Artistas Contemporá-
neos.
—Me parece que vuestros gal-
litos salen con aire de pelea...
Veréis... Vosotros, editores, aleja-
ros.

EDUARDO VICENTE

Pasa Eduardo Vicente, como
escapado de sus dibujos de Na-
vidad. Y siempre sonriente... Le
llamamos Evaristo Acevedo y yo.
—Oye, Eduardo... ¿Qué te pa-
rece la Colección de Artistas Con-
temporáneos...?
—Pues verás: yo... se queda
un poco titubeando. Eduardo es
receloso, como buen personaje
barojano... ¿Te interesa mucho
saber esto?
—Es para PUEBLO.

—¡Ah, bueno!—sonríe más y se
tranquiliza; yo me doy cuenta de
que Eduardo tenía que le hiciese
la pregunta para la Okrana, la
Gestapo o la G. P. U.—. Enton-
ces...

Evaristo Acevedo sonríe:
—Ya se va encauzando...

—Mira... Ya era hora de que
alguien tuviese el valor y el en-
tusiasmó de hacer esto. El artis-
ta extranjero se ve siempre ja-
leado por los suyos... Aquí, en Es-
paña, nada. Yo estoy encantado
con la idea... Y con el ensayista
que me presenta dentro de la
Colección: Gerardo Diego.

—Claro, a un pintor literario
como tú le va muy bien un crí-
tico poeta... y que conste que los
dos sois de primera categoría...

PEDRO BUENO

Ahora vamos con Pedro Bueno.
Pedro Bueno, ya saben, es todo
lo contrario en intención artística
y social que Eduardo Vicente.
Cuando Eduardo Vicente, con su
aire de madrileño del Rastro a
Maravillas se fué a Nueva York,
ni pensó en alojarse en el Wal-
dorf. ¡Qué val! Se fué a un hotel
de Harlem, para negros. Luego,
como en todas partes hay discri-
minación racial, pues no le admitie-
ron con ellos los negritos, por
ser él blanco.

Pedro Bueno, este buen pintor
cordobés, es todo lo contrario.
Cuando se le ve en Inglaterra se
le presiente como en una novela
de Morgan, con casacas rojas y
mujeres etéreas. En la actitud
desmadrada de sus personajes
pictóricos, Pedro Bueno a soma
una faceta de posible retratista,
de un Dorian Grey. Pero cuando
habla, el cordobés campero le sa-
le a fondo.

—Claró que está estupenda la
idea de esos de Gallades... Pero,
¿yo cuándo saldré? Porque, claro,
siempre salen los de primera
división... A mí me han situado en
segunda, verás...

—¡Por qué, Pedro? Estás equi-
vocado.

—Uno se pasa de moda...
La moda. Una preocupación de
este elegante atildado de la pin-
tura, Solana era un elegante des-
harrapado... Y una gran elegan-
cia espiritual.

—Díes a los de Gallades que
hagan una monografía sobre el
pintor Luis Castellanos. Fué una
pena que se muriera tan joven...
Valía mucho... Y tiene mucha
obra...

—Y tanta. El Martes Santo, el
"Arriba" representa Madrid con
una ilustración—frescos del bar
Flor, de Luis Castellanos—. Sin
citar su nombre. ¡Ay!...

CRISTINO MALLO

El asunto de la Colección de
Artistas Contemporáneos tiene en
ebullición el mundo de los artis-
tas. Han conseguido hacer hablar
al buen escultor Cristino Mallo.
Cristino es tan delgadito, que
siempre está de perfil. Parece un
milagro que se le sostengan las
gafas sobre su nariz de pájaro.
Pide el café por señas. Por él
hablan, y prodigiosamente, las ta-
nagras del mundo moderno que
salen de sus manos. Deliciosas la-
vanderitas, pantorrilladas adoles-
centes. Y, ¡oh prodigio de la let-
ra de la Colección Gallades!
Cristino Mallo habla. Se acercan
a presentarle el prodigio el pin-
tor Paco Arias y el dueño del ca-
fé, don José.

—Tiene razón Pedro Bueno en
lo de Luis Castellanos... No se
puede olvidar una obra interesan-
te... A mí me parece muy bien
las monografías... Pero... Hay que
tener una edición popular al al-
cance de todos. Que hagan de lu-
jo la de los consagrados... Pero
a nosotros... nos hace falta una
edición barata.

Cristino Mallo tiene la noble
obsesión del arte, llegando al
pueblo. Y luego, la modestia.

JOSE PLANES

De los escultores pasamos a
uno de esos que Cristino Mallo
dice que merecen edición de lu-
jo: José Planes. Las cosas de
Planes son como si el Mediterrá-
neo, con todo su vigor y su gra-
cía caliente, se hubiese hecho tie-
rra o mármol. En la obra de Pla-
nes abre sus ojos una sirena fuer-
te y bellamente misteriosa.

—Escuche, Eugenia; todo lo
que diga de esta Colección es po-
co... Si Manolo Gallego y Enrique
Estades no la hubieran hecho, no
tendríamos que haber reunido es-
cultores y pintores para lanzar
una serie de monografías sobre
los que somos el arte español
contemporáneo... Por eso la in-
iciativa de Gallades es estimabilí-
sima. Yo estoy encantado con lo
que sobre mí ha escrito Antonio
Oliver Beimás.

ANTONIO OLIVER

Antonio Oliver es otro caso si-
milar al de Gerardo: poesía y orí-
tica.
—Oiga, Planes... Sin embargo,
no fallará quien proteste.

—Claró, los no incluidos... Pe-
ro esto son palabras amistosas de
veterano; los jóvenes deben pen-
sar que, para hacer una mono-
grafía sobre ellos, es preciso una
obra sobre la que escribir y que
presentar... Gallades dará los que
han llegado... Y en arte se está
empezando y llegando siempre.

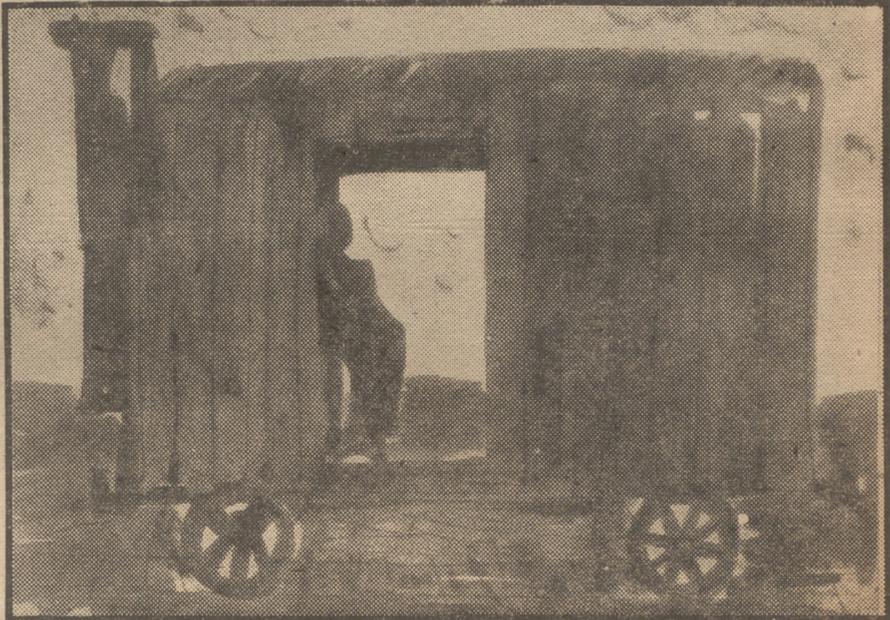
PANCHO COSSIO

Uno que ha llegado, sin duda,
es el pintor Pancho Cossio, con
su técnica lenta, minuciosa, y sus
bodegones y marinas fantasmales,
en las que la pintura se desdob-
la en su espectro. Con su bastón
al lado y su aire de buho simpá-
tico en que las canas rejuvenecen
y dan dulzura, sonrío contento.
Se debe acordar de la época en
que en París se llamaba a un gris
"gris Cossio". Entonces en Espa-
ña aún no se había escrito una
monografía ni sobre Pancho Cos-
sio ni sobre ningún otro pintor
en actualidad viviente.

—Ya era hora... Es la mejor
iniciativa que en este particular
ha habido en España. Era tan ne-
cesario. Aquí no se ha hecho na-
da. El color... ¿Tú crees que Ga-
llades? El color es la obsesión de
Pancho Cossio.

ARIAS Y MOZOS

Luego viene Arias, sonriente...
y Pedro Mozos, dichosamente re-
trepado en la madurez de su fe-
nomenal exposición, que coque-
ta sobre sí él tiene talla o no
para entrar en seguida en la Co-
lección. Y el grupo de pintores
jóvenes. Es curioso que tengan
inquietud por no perder el tren
de las monografías de Artistas
Contemporáneos todos ellos.



Aourela de José Caballero, ilustración de la monografía por E. Lafuente Ferrari sobre este pin-
tor. (Serie A, volumen III de la Colección de Artistas Contemporáneos de EDITORIAL GALLADES.)

VAZQUEZ DIAZ

Don Daniel Vázquez Díaz, a
quien suponemos que ya, ¡al fin!,
le otorgarán su merecidísima me-
dalla en la Nacional, sonrío:
—Mire... Mi opinión es gráfca...
Publique usted una foto, ésta
Cuando Manolo Gallego, en el curso
de un homenaje que me die-
ron, me comunicó su proyecto
editorial.

MANOLO GALLEGO Y ENRIQUE ESTADES

Creo que va siendo hora de ha-
blar con los editores. Enrique Es-
tades, tan rubio como serio, re-
cege hasta los reparos:
—Tiene razón Cristino Mallo, en
lo de que hace falta una edición
popular... Por eso hemos pensa-
do, Manolo Gallego y yo, en hacer
unas carpetillas, sin texto, sólo
con las ilustraciones en color. Del
mismo modo que se venden re-
producciones, siempre extranje-
ras, de pintores también extranje-
ros... ¿Por qué no vender de
los nuestros?
Parece imposible que el cromó-
malo sea destronado por la ilus-
tración buena en tantos hogares
modestos. Pero es que los hogares
modestos no podrían, hasta que
la Colección Gallades salió a
la palestra, comprar bellas ilus-
traciones para decorar sus casas.
—En cuanto al color, ya verá,
Cossio... Con los nuevos elemen-
tos de maquinarias modernas po-
dríamos, por lo menos, igualar las
reproducciones extranjeras que
tanto admiramos. Hoy esto es una
realidad, ¡afortunadamente!
Ahora es Manolo Gallego quien
habla, como director de la Cole-
cción.
—Pensamos que el arte de

nuestros días, tan inquieto y apa-
sionante, merecía un estudio de
conjunto.

No sólo pintores y esculto-
res, sino además los arquitectos.
Como la arquitectura es arte más
hermético, que, para ser enjuicia-
da completamente, necesita un co-
nocimiento técnico, los arquitectos
serán ellos mismos los expo-
sitores de su propia obra.

Además los músicos. Naciona-
les y extranjeros. En España hace
falta una bibliografía sobre estos
temas. En total, cuatro series: A,
B, C y D: Pintura, escultura, ar-
quitectura y música, que apare-
cerán periódicamente ilustradas a
por veinte reproducciones cada
monografía. Los primeros en apa-
recer son: Pancho Cossio, por
Gaya Nuño; Joaquín Sunyer, por
Sebastián Gasch, en pintura. An-
gel Ferrati, de Luis Felipe Vi-
vaco y José Planes, de Antonio
Oliver, en escultura. Secundino
Zuazo y Francisco Prieto Moreno,
vistas por ellos mismos, en ar-
quitectura. Stravinsky, de Federi-
co Sopena, y Atalúfo Argenta,
de Fernández Cid, en música. Pe-
ro aparecerán todos con los me-
jores colaboradores: el doctor
Marafón, Lahn Entralgo, Blanco
Soler, Lafuente Ferrari, Eugenio
Montes, Leopoldo Panero, D'Ors...

Bueno, he de decir etcétera... Tú
sabes lo que el etcétera significa...
"los demás en Colección de Artis-
tas Contemporáneos"; esto ver-
dad...
Como se ha de tener en cuen-
ta que el orden es caprichoso,
pues es muy difícil determinar
qué artista es mejor que otro
dentro de la gran diversidad del
buen Arte. Todos los de nuestra
Colección son de primera división.
—Díselo a Pedro Bueno.

El teléfono del doctor Blanco
Soler, teléfono de médico, está
comunicando siempre. Hay que
hacer un minuto de pausa para
que, entre los afanes de la Me-
dicina, pueda asomarse el huma-
nista escritor Blanco Soler, en-
tendísimos en cosas de Arte. Ha-
bla con esa voz simpática, cor-
dial, que invita a la intimidad.
Voz limpiamente profesional. Hoy,
de escritor.

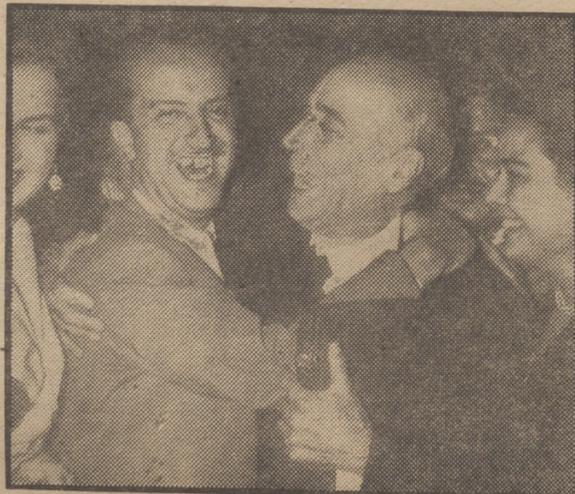
Me parece admirable la in-
iciativa de Gallades. Es un acto
de justicia que alguien tenía que
hacer a los artistas españoles. Yo
encuentro que no son lo sufici-
entamente conocidos. Las Mono-
grafías les darán la populari-
dad que, injustamente, en Espa-
ña, en el aspecto editorial, sólo
disfrutaba, hasta hoy, la pintura
francesa. Si, puede decir que me
parece simplemente admirable.
CACION AZNAR

Y para final, como broche de
oro, la opinión de un crítico,
Camón Aznar. Hay dos Camón
Aznar; uno, barroco, y otro, de
chispazo tremendo ultraveraz y
baturro.
—¿Lo de Editorial Gallades?
¿La Colección de Artistas Con-
temporáneos? Algo muy necesar-
io. Porque en España hay siem-
pre la costumbre de hablar sólo
de Arte muerto... Y urge más ha-
blar vivamente del Arte vivo
y el que no figure en la Cole-
cción, que no se enfade, sino que
se enmiende y piense que
éstas son Monografías de artis-
tas vivos, no de los que se obs-
tinan en hacer Arte muerto.

EUGENIA SERRANO

ENRIQUE LAFUENTE FERRARI

Aquí, para el periodista, la pre-
gunta va sopesada por la carga-
ción de la nostalgia. Hay ya va-
rias generaciones en España que
han sido iniciadas en el mundo
de la inquietud artística por un
profesor que hablaba en medio
tono, entre un silencio de fuego.
Clase de Lafuente, a las nueve
de la mañana, en la Ciudad Un-
versitaria, con un lleno fervoro-
so y una atención ritual, ¡Y qué



Don Daniel Vázquez Díaz abraza a Manolo Gallego, director de
EDITORIAL GALLADES

De mujer a mujer

por NURIA MARIA



Mi querida amiga: Recibi su cariñosa carta y le agradezco muchísimo los consejos que en ella me da, tomando buena nota de los mismos y, desde luego, sin duda de ninguna clase, pienso hacer todo, tal como usted manifiesta.

Le uno el franqueo que de su pequeño particular puso para contestarme.

La sección del periódico PUEBLO que usted dirige, titulada "De mujer a mujer", cada día es más bonita, por lo que la felicidad de corazón y el ruego extendida también esta felicitación a la Dirección de PUEBLO, diciéndole que este periódico es el mejor que se publica y ya pueden estar orgullosos de lo mucho que gusta y de las asiduas lectoras que tiene. ¿Le gustaría poseer una foto mía de mantilla? Si salgo bien, se la enviaré.

Bueno, querida, no la molesto más, y dándole por todo mis más sinceras y expresivas gracias, le envía un abrazo su buena amiga,

Mary-Carmen.

CONTESTACION

Tu fotografía la guardaré yo con inmenso cariño, pequeña, y cuando la mire me diré: "¡Qué linda que es esa simpaticísima andaluza..." Mándame, pues, que yo consideraré prueba de afecto y una gentileza más que añadir a la de tus cariñosas palabras para mí y para la Dirección de PUEBLO, que me encarga de darte en su nombre las gracias. Desde luego, nos sentimos muy honrados teniendo lectoras como tú.

Reconocida también por haber acordado el franqueo.

Finalmente, un beso muy cariñoso para ese diablillo encantador de Mary-Carmen.

CONTESTACION A DOS ASTURIANAS

Los cuidados que deben adoptar ustedes con su cutis son los siguientes: Todas las mañanas, después del lavado de su cara, con agua simplemente, pásense un trocito de hielo recubierto con una gasa, p. o. r. el rostro, particularmente donde se notan los poros dilatados. Después de secarse muy bien, aplíquense una crema consistente en manteca de cerdo fresca, que fijarán al benjuí, y que deben hacerse preparar todas las semanas por el farmacéutico, para que siempre sea fresca. Es un astringente excelente y a la par suave. Transcurridos unos minutos, se pasan un trapo de hilo para quitar el exceso y a continuación ya pueden darse los polvos a que estén acostumbradas.

Un par de veces por semana, por la noche antes de acostarse y después de haberse limpiado el cutis con un buen coldcream, aplíquense con un algodón la siguiente fórmula y le dejan secar por sí misma:

Eter sulfúrico, 50 gramos; alcohol de 90 grados, 50 gramos; tintura de benjuí, 1 gra-

mo; alcanfor en solución, 1 gramo.

Las noches restantes límpiese a limpiarse el cutis con un buen coldcream.

Es indispensable que cada quince días se den un baño de vapor. Escríbanme si no saben como se efectúa.

CONTESTACION A ANA MARY, DE CORDOBA

Las mujeres somos muy intuitivas, querida, y cuando usted presente que algo ha cambiado rotundamente a su novio, es porque así ha sucedido. El comportamiento de él lo demuestra también.

Tiene razón. Aunque sea usted joven todavía, no está en aquella edad en que puede permitirse el lujo de cruzarse de brazos y aguardar a ver qué sucede. Hay que salir al paso a los hechos antes que acaben de realizarse y sea tarde para atajarlos. Hable con su novio. Pregúntele lo que le ocurre y explique su intención de dejar sus relaciones si sigue como de un tiempo a esta parte. Podría tratarse de una crisis en la que usted no tuviera arte ni parte, y al comprender que puede provocar la ruptura, le diga a usted la causa, rogándole paciencia y comprensión. No dude en expresarle su deseo de contraer matrimonio pronto, y si en su novio todo son excusas, vaguedades, sin vacilar lléguele al fin de ese capítulo que no ha de tener, por su bien, segunda parte.

Encerrarse en la convicción de que si no es con ese joven puede que otro hombre no aparezca en sus horizontes, es un error. Es usted joven todavía y la esperanza se pierde sólo con la vida.

CONTESTACION A AZUCENA

Mire, querida, lo mejor que

SUDE SIN NOTARLO y... sin que nadie se lo note



Un producto de prestigio bajo una marca humorística EFICACES -- ECONOMICOS PTAS. 1,80

En droguerías y perfumerías Escuchen diariamente en "Radio España", a las 10,15 de la mañana, nuestra emisión "EL PASO DOBLE ESPAÑOL"

puede hacer su novio es no entretenerse con pruebas que no le darían resultado ninguno y dirigirse al médico especialista en enfermedades de la piel, el cual, poniéndole en tratamiento adecuado, es posible que detenga rápidamente la caída de su cabello. Es más, siendo reciente lo que le viene pasando, incluso es probable que logre hacerle salir de nuevo (si el folículo piloso no está destruido), el que se le ha caído.

CONTESTACION A M. V.

¡No se va a enfadar si le digo muy francamente lo que debe hacer! Pues bien, ¡Sentar la cabeza! Si, hijita, así, como sueña. Usted ha estado jugando con ese muchacho y comportándose como una mujercita muy informal, muy poco seria. Y yo sé que en el fondo no es así, que es una chiquita decentísima y cabal. ¿Verdad que no me equivoco? Si es así, si yo no yerro, demuéstrelome y en adelante sea digna del cariño que ese muchacho, con lo mejor de su corazón, le ha dado. Puede en realidad que sea ya un poco tarde, y él esté desilusionado. Pero usted debe intentar recuperar su cariño. ¿Cómo? Pidiéndole perdón, diciendo que obró como un chiquilla porque desconfiaba de él, pero que de pronto se ha hecho la luz en su cerebro y comprende que no lo merece, que es digno de toda su fe, que es un caballero de los pies a la cabeza, un hombre de bien como pocos, y si está dispuesto a perdonarla, usted, por su parte, se comportará de manera que nunca se arrepienta de haberla elegido.

Al escucharla, si la quiere todavía, sentirá una gran alegría y su amor aumentará un cien por cien, y, sobre todo, llegará al máximo cuando la vea cumplir su palabra, vivir pendiente de él, no ir al baile si él no la acompaña, no acordarse de que existe otro hombre en el mundo, ser comprensiva, preocupándose de los problemas de él, de su trabajo, de sus aspiraciones, alentándole en todo momento y siendo, en una palabra, amiga, novia, hermana, madrecita...

Siga mi consejo y jamás se arrepentirá, que yo sé mucho de los corazones, y no quisiera que uno bueno y noble como el suyo, experimentara un gran fracaso, por no haber comprendido cuál era la conducta que en realidad le convenía seguir.

CONTESTACION A SILVIA R.

Comprendo su intranquilidad ante el temor de que ese muchacho no esté divirtiéndose a costa de la ingenuidad de usted, y no veo otra salida que la de decirle que ha conocido la letra del joven que se escribe con su amiga y le sorprende mucho que después de haberle acusado él de mal amigo, etcétera, ahora se preocupe de buscarles correspondientes. Dígale que mientras no le explique con sinceridad el porqué no le escribió cuando le desplazaron, la intervención de su amigo, etcétera, etc., usted no volverá a darle respuesta a sus cartas. Mantenga su silencio si no le da una explicación verosímil, y mientras, a ver qué tal se comporta ese otro joven con su amiga. Si queda en dudas, deje definitivamente esta correspondencia que la prudencia no aconsejaría seguir.



LOS TRAJES CAMISEROS Y SU ANTECEDENTE: LA CAMISA ROMANTICA

El traje camisero, a pesar de su simplicidad, es el más importante en las colecciones presentadas esta primavera. Es como si los modistos quisieran con él representar toda la moda. Esa moda joven desenvuelta, elegante y de buen tono.

¿Qué es el traje camisero? Está inspirado en la camisa de los caballeros, de la que, de una manera u otra, reproducen bastante fielmente el cuello y los puños. Estas camisas, en algún tiempo, estaban adornadas con pliegues y pecheros. Hoy, nosotras, copiando todo aquello que nos puede poner "guapas", nos hemos quedado con ellos. Luego un poco de fantasía, y todo arreglado!

Estas variaciones permiten al traje camisero, al mismo tiempo que conservan su estilo, el evitar la monotonía. Siempre el mismo, pero siempre distinto.

Es importante saber elegir las telas y el color para confeccionarlos. En lana oscura tendrá un aspecto serio. Flores estampadas en tejido ligero, aire de fiesta; en shantung gris, distinguido; ingenio en tejido de jersey y confortable en algodón.

Los detalles tienen gran parte en el éxito de estos camiseros. Los hay de mil formas. Estudiar primero vuestra silueta, y luego adaptar a ella el que mejor vaya. No olvidéis que los guantes, los zapatos y el bolsillo tienen que armonizar con el modelo elegido.

CONTESTACION A A. V., BARCELONESA

Creo que aplicándose simplemente todas las noches, antes de acostarse, en los bordes palpables, una mezcla de aceite de ricino y aceite de almendras dulces, a partes iguales, mejorarán sus pestañas. Si no se confirmaran nuestras esperanzas, acuda al médico oculista.

No hay la menor incorrección en su carta para que yo considere que no se ha dirigido a mí convenientemente, querida.

CONTESTACION A MARIA DEL OLVIDO

Pues María del Olvido ha de ser, hijita. No hay nada imposible cuando se posee la firme convicción de que se desea aquello y se posee voluntad y libertad para alcanzarlo. Ese jovencito, de estar enamorado, no se contentaría con decir y decir, pero no hacer, exponiéndose a perderla a usted. Lo que le ocurre es que se ha acostumbrado a obstaculizar su vida y que usted se lo consintiera. No, hijita mía, no debe permitirle. La perjudicaría seriamente; prescindida de él. Encauce su vida por derroteros al margen de ese muchacho que formó parte de un pasado que tuvo que ceder su sitio a algo más interesante: el presente. Deje obsesiones a un lado. Usted puede volver a querer, porque, precisamente, lo que sintió antaño era sólo una ligera ilusión comparándola con los sentimientos de que es capaz, ahora que se acerca usted a la plenitud de su vida.

CONTESTACION A UNA IMPACIENTE

No es la diferencia de años, querida, sino la falta de cariño. Proseguir su noviazgo en ese estado de cosas sería perder perder el tiempo voluntariamente. No lo haga. No hay que dilapidar la juventud. Sobre esa época de su vida, me refiero a su noviazgo, haga borrón y cuenta nueva y dispóngase a empezar en el terreno sentimental otra vez, que a Dios gracias, esto es posible, sobre todo cuando se está en los veinte y pico.

Dirigid vuestras consultas a Nuria María, apartado de Correos 12.141, Madrid.

VEA LA INTERESANTE COLECCION de LANAS - PANAS - TWEEDS que estamos recibiendo

Díganos lo que desea y le enviaremos las muestras que precise



MAYOR, 1.-MADRID

Robert Taylor se casa con una alemana

HOLLYWOOD, 1.—El actor cinematográfico Robert Taylor ha anunciado su matrimonio con la actriz alemana Ursula Thies.

El novio, que tiene cuarenta y tres años, se divorció de Bárbara Stanwyck el año 1951, después de once años de casados.

La novia, de treinta años, se divorció de su esposo, alemán, antes de venir a Estados Unidos. (Efe.)

COMPRA DE ALHAJAS ORO-PLATA-PAPELETAS MONTE ALEGRE ESPOZ y MINA, 3 ENTRESUELO



HUMOR



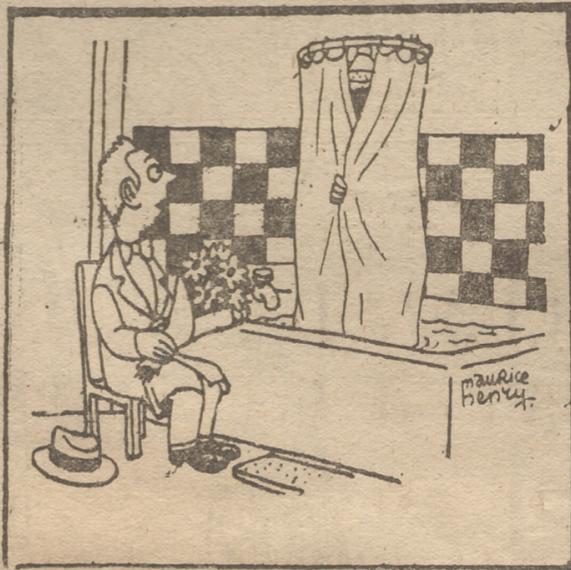
—¿Quién ha sido el saboteador que ha puesto verdaderos billetes en los fajos?



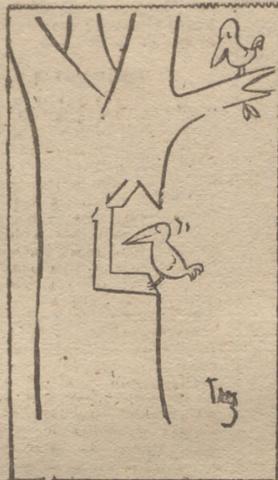
Sin palabras



—¿Tres hijos de un golpe?... ¡Bravo!... ¿Y ahora, cuáles serán sus proyectos?
—¡¡Cambiar de sexo!!!



—No me iré hasta que me hayas dicho si me amas.



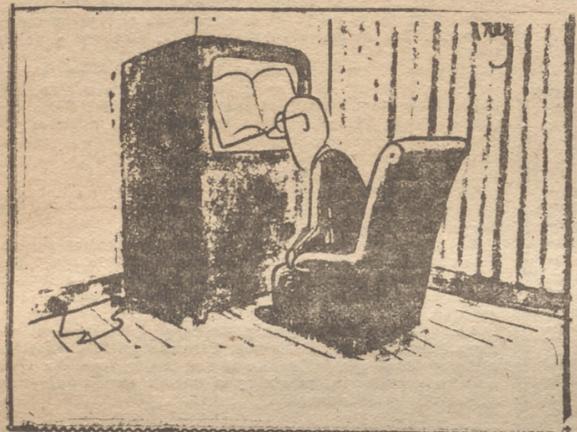
(El pájaro carpintero se va a casar)



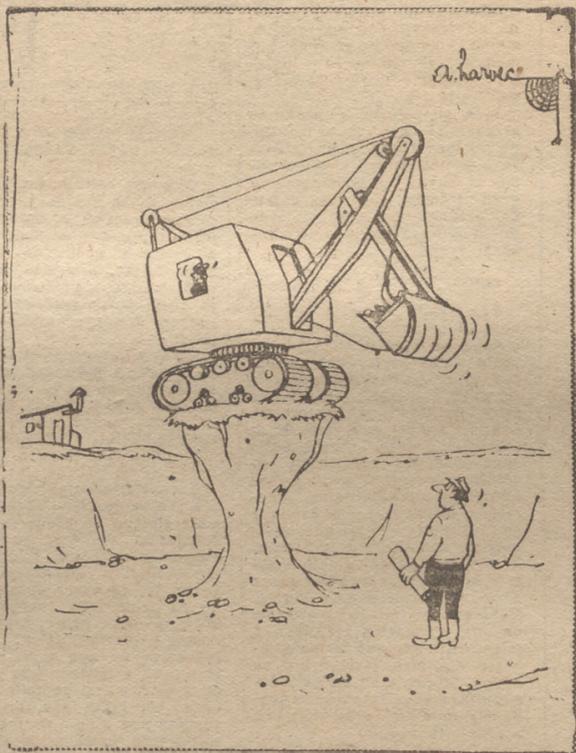
Sin palabras



—Con los entierros de estos últimos tiempos, ¿le será a usted difícil informarme sobre algún piso vacío?



—Día vendrá en que, gracias a la televisión, no tendremos que pasar las páginas. Esto será más higiénico.



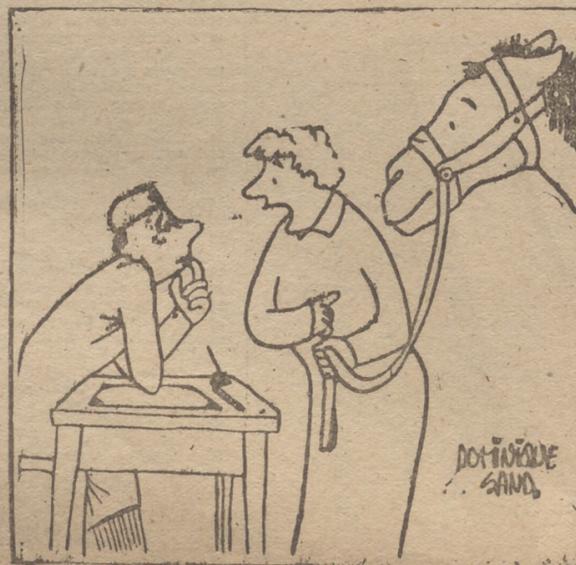
—Todavía do. pasaditas más y ya he terminado.



—¿Es usted un imbécil o un crápula?
—Estoy entre los dos.



—Y antes de que pudiéramos hacer el menor movimiento, mi secretaria y yo estábamos atados.



—Doctor, mi marido se cree que es un caballo.



Técnica.