

CARTA ABIERTA AL CAUDILLO

Zamora, 11 de junio de 1962.
Excelentísimo señor don Francisco Franco, Caudillo de España.
Madrid.
Señor:
He leído la crónica de Munich. Personalmente hubiera preferido desconocer la alevosía y seguir enseñando a mis hijos vuestra obra de gobierno.

UN POLITICO NEFASTO

Los que hemos conocido la actuación de Gil Robles desde sus comienzos como diputado y jefe de la CEDA en las primeras Cortes de la segunda República española, no podemos por menos de molestarle de político nefasto, inconscientemente, trasnochado, que representa mucho menos de lo que él y algunos se han creído aun en la política de viejos partidos, y que lo mejor que podría hacer era relegarse a la vida privada, como ya todos lo tenemos relegado, que es el castigo que suele darse a los malos políticos, o tener valor para cargar de una vez con el sambenito de traidor a la Patria.

LA BOLSA

Cotizaciones de Madrid
Madrid, 12. — Cotizaciones de la Bolsa. — Fondos Públicos: 4% Interior, 88,5; 0,50; 4% Exterior, 103 -0,25; 4% Amortizable 1949, 104 -0,50; 1951, 103,75 -0,50; 1952, 102; 3,5% 1951, 100 -0,50; 3% 1949, 95,50.

EL DIA Y EL TIEMPO

Chubascos dispersos
HOY, MIÉRCOLES, 13 DE JUNIO DE 1962
SOL.—(Tómporas). Santas Aguilina y Felícula, Santos, Anonio de Padua, Fortunato, Luciano, Peregrino, Fándila y Trifilo.
EL SOL sale a las 4 horas 44 minutos y se pone a las 19 horas 45 minutos.

EN BILBAO

Bilbao 12. — Cotizaciones de la Bolsa:
FONDOS PUBLICOS. — Noviembre 103; Amortizable 3,5%. 99,50; Reconstrucción. 102,50; Ayuntamiento. ordinarias. 69; Puertos, 90.

Comentarios

Acaba de editarse un nuevo volumen con textos de José Antonio Primo de Rivera. El trabajo metódico y apasionado de Agustín del Río y Enrique Pavón ha recopilado en el mismo una serie de textos, fruto de hallazgos posteriores al libro «Textos inéditos y epistolario de José Antonio Primo de Rivera», volumen de cerca de seiscientas páginas, que se publicó en 1956. Como dice Agustín del Río en el prólogo a este volumen, lo que en él se ofrece es una gavilla entrañable de recuerdos de sus ideas, de sus expresiones y de sus actos, que perfilan la elegancia —síntesis de finura y de vigor— de su estilo inconfundible.

Biografía de la Guerra de Liberación española

Los temas, tratados en su salsa, fueron argumento para centenares de autores
En la «Guerra como Cruzada» estrenaron su pluma diversos sacerdotes y preados
Se escribió mucho, aunque en las librerías de lance no se ha e hoy na la

Antonio Aranda Mata, Francisco Moreno, Francisco Baster eche, Joaquín García Morato, José Gomá, Miguel Sanchis, Juan Zavala, etcétera.
Abundan las biografías de héroes de la Guerra Civil. Están las que sobre Franco han escrito Joaquín Arrarás, Millán Astray, Luis de Galinsoza, Claude Martini, Emilio Esteban Infantes y otras de otros generales y marinos escritas por Acedo, Jorge Vigón, José María Ibarren, Agustín de Foxá, Antonio Omedo, Cuesta Monr y otros. Y el gran libro de Castro Albarrán: «Este es el Cortijo. Héroes y Mártires de la Cruzada Española».

LOS ¿POR QUÉ? DE "SP"

¿Por qué en algunos establecimientos parece que le perdonan a uno la vida a la hora de ir a comprar cualquier cosa? ¿Por qué en ciertas cafeterías el cliente nunca tiene razón? ¿Por qué, con la excusa de que «se reserva el derecho de admisión», atienden sólo a quien les viene en gana y desprecian lo que les parece? ¿Es que todavía hay clases sociales, o qué?

PULSO DE LOS DIAS DEL MODO DE SER CASTELLANO

Por JUAN CARLOS VILLACORTA

El rasgo indudablemente más profundo del modo de ser castellano es su conformidad. Pero, no nos equivoquemos; conformidad con la verdad; conformidad con la justicia. Lo que ocurre es que su innato señorío le hace distinguir con exquisitos pudores su conformidad o su disgusto. Pero lo siente y lucha. Entonces el hombre de Castilla es implacable.

Para mí, ese modo de ser me parece un modo de altas calidades, un modo de ser ejemplar. Un modo de ser para la responsabilidad y para la eficacia, pero escasamente idóneo para la literatura.

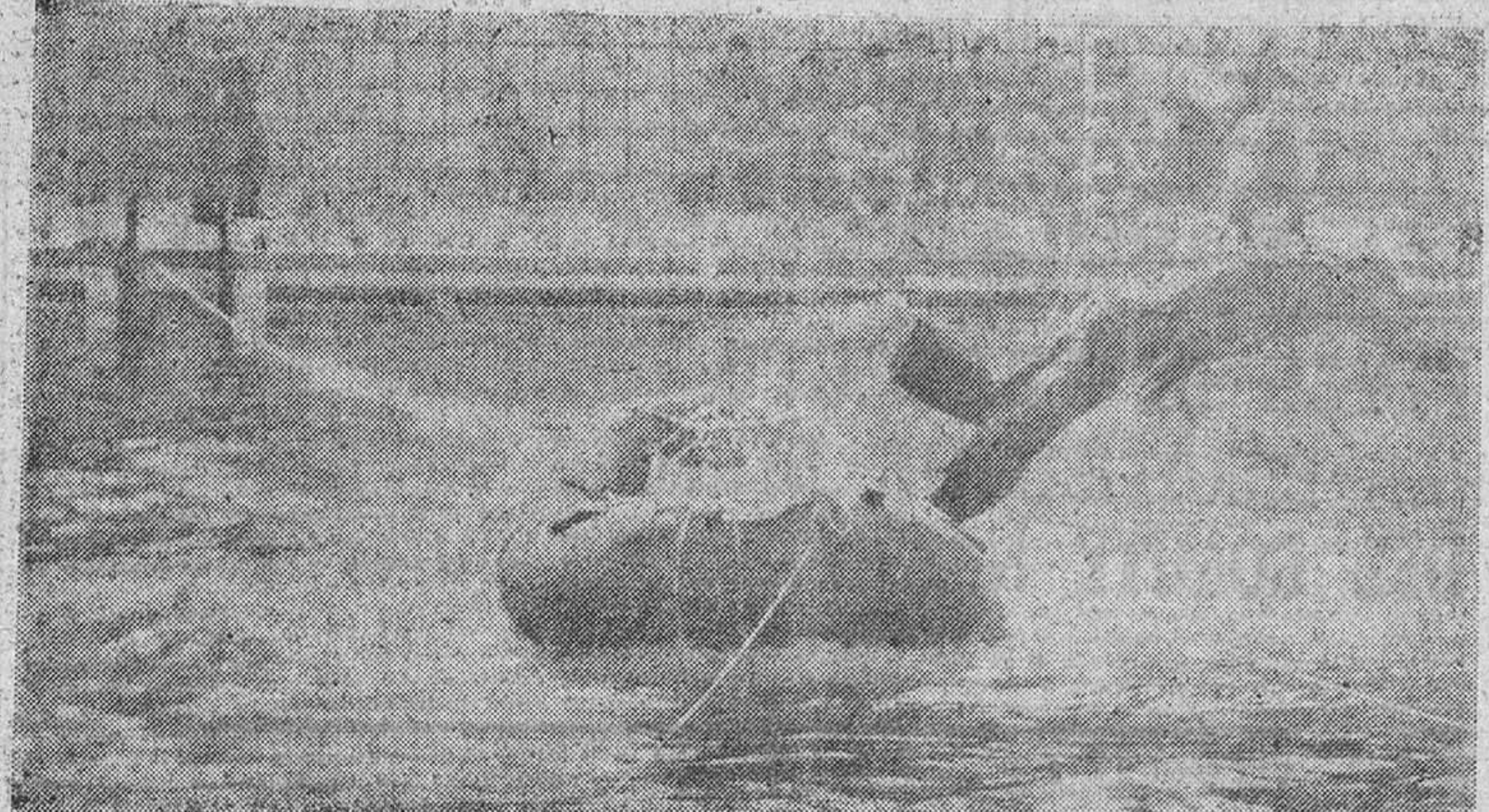
Su más íntima trama amada fuertemente los tejidos vitales de la Patria. En la hora decisiva de la Cruzada ese tejido se mantuvo firme y sirvió para fabricar banderas de heroísmo. Y cuando, superada la guerra, llegó la hora más delicada aún de la paz, esos tejidos han sostenido los brazos trabajadores y los han armado de valor frente a todo desaliento. Son los tejidos de la perseverancia. Cuando el hombre castellano se sintió llamado para la empresa de defender a la Patria con las armas y decidió alistarse, perseveró en la lucha sin deserciones, hasta el final. Cuando, reintegrado a su trabajo del pan de cada día, volvió a coger el arado, perseveró en la recta un día y otro cosechando el pan de España y mereciendo con su conducta laboriosa y creyente el respeto universal. Pero para ello ha comenzado por merecer el respeto de los suyos, por hacer de su hogar iglesia y forja, esperanza y poesía.

Creo que en nuestros campos de Castilla hay todavía muchos conquistadores. Conquistaron el por desgracia todavía lejano, territorio de la convivencia. De esta forma van ensanchando los límites espirituales de la Patria y engrandeciéndola.

Se diría, en fin, que es un modo de ser inagotable. De él podría predicarse lo que reza el brocal de un pozo, también castellano. Eso de que cuanto más doy, más tengo.

Para la seguridad de la vida humana en el mar van a probarse en Madrid los dos modelos más modernos de balsas de salvamento

Están adaptadas por la Marina británica y su principal característica es la de estar cubiertas con un techo hinchable



Madrid. (Servicio especial de PYRESA).—Un gran porcentaje de graves naufragios no lo serían tanto si los equipos de salvamento fueran remozados y puestos a punto con arreglo a las modernas técnicas y adaptación de los nuevos adelantos, especialmente de las balsas de emergencia, en particular por los barcos mercantes y de grandes travesías, los pesqueros de gran altura.

Como saben, está realizándose un ambicioso plan de renovación y modernización de la Marina mercante española y, naturalmente, dentro del mismo se cuidan estos importantísimos aspectos que atañen a la seguridad de la vida humana en el mar. En esta línea van a probarse, en algunos puntos del litoral de la nación, dos de los últimos adelantos en balsas de salvamento de invención inglesa y también fabricadas en el Reino Unido. Pero antes, en la capital de España, el lunes próximo, día 11 del actual, se llevará a cabo una homologación en presencia de las autoridades del Ministerio de Marina, probándose la calidad y utilidad de dichos equipos de salvamento.

LOS DOS MODELOS

El comodoro Mr. Keene hará la presentación de las pruebas de las balsas, que están adaptadas por el Ministerio de Transportes Marítimos de Gran Bretaña y por otros países de distintos continentes.

—Son dos los modelos que van a presentarse. El primero, el más sencillo, puede lanzarse desde la embarcación sin estridido al mar simplemente a mano, inflándose inmediatamente de hacer contacto con el agua. El segundo, más grande, se hincha en el mismo buque entre la altura de la línea de flotación y la cubierta y es descendido con grúa.

CARACTERÍSTICAS

—Algunas de las características más importantes: —El material de ambos modelos es similar. La balsa manual está

asegurada en un envase especial colocado a bordo. Contiene una solución de dióxido de carbono que a su contacto con el agua le hace inflar dos cámaras y un toldo que protegerá a los naufragos de temporales e inclemencias, lo cual es quizá uno de los más importantes logros. Naturalmente, cuenta con un tejido muy resistente y completamente impermeable. Están científicamente calculadas para poder soportar el peso que, en las mismas se indica y contienen accesorios que van de la luz interior, asegurada por varias secas, a los viveres con paso por palas para remar; cubos, también del material de la balsa, para achicar, si es necesario; bolsa para depósito de agua y otro utillaje de urgencia.

Es común, en ambos modelos, la impregnación, sobre el techo hinchable de la balsa, de una materia fluorescente que hace visible a cada balsa desde alguna distancia, lo cual es también importante para la localización, tanto marítima como aérea.

FLOTABILIDAD

—¿Qué porcentaje de flotabilidad tienen las balsas? —Un cien por cien. Siempre que el peso que la ocupe sea el que ya se ha previsto.

—¿En qué se diferencia uno de otro modelo? —Prácticamente en sus dimensiones. El manual es menor, y el que es utilizable con la grúa, mayor. Este se asemeja a una tienda de campaña del Ejército, de las llamadas cónicas, cuando está en funcionamiento. Como la operación de inflarlo se hace a bordo pueden penetrar las personas cómodamente y luego bajarlo lleno con la grúa al mar.

CARTAGENA Y BILBAO, CAMPO DE PRUEBAS —Además de Madrid, en qué puntos será probado este material de salvamento? —En principio se ha pensado, una vez finalizada la demostración en la capital de la nación, realizar las pruebas en Cartagena los días 13 y 14 del actual, y después en Bilbao entre el 15 y 17 siguientes.

Ahora precisamente se ha cumplido el cincuentenario de aquella gran catástrofe marítima en aguas glaciares, la del "Titanic", que conmovió a todo el mundo por el número de víctimas originadas a consecuencia del inesperado accidente que hizo hundirse, en pocas horas, al gran trasatlántico. Si los equipos de salvamento hubieran estado a la altura de los actuales descritos, qué duda cabe, la tragedia no hubiera sido tan grave.

VERTICALES

1: Preparados. 2: Quereros. En femenino, plantigrado. 3: Cierta flor. Roedores. 4: Al revés, artículo. Desafío. 5: Paredes. Musibles para comer. 6: Cierta carta de la baraja. Vencer. Nombre de letra. 7: Aspecto. Terreno para edificar. 8: Al revés, palabra. Afirmación. 9: Caballerosos. Entregar. 10: Al revés, atrevi. Uso. 11: Partes en las que da el Sol.

SIEMPRE A DIETA



La vida: actualidad y reportaje

SENEGAL, SOBRE LA ENCRUCIJADA DE LOS TRES CONTINENTES

I.-DAKAR, UNA CIUDAD MODERNA DE COSTUMBRES PRIMITIVAS

No hay segregación racial, pero sí económica

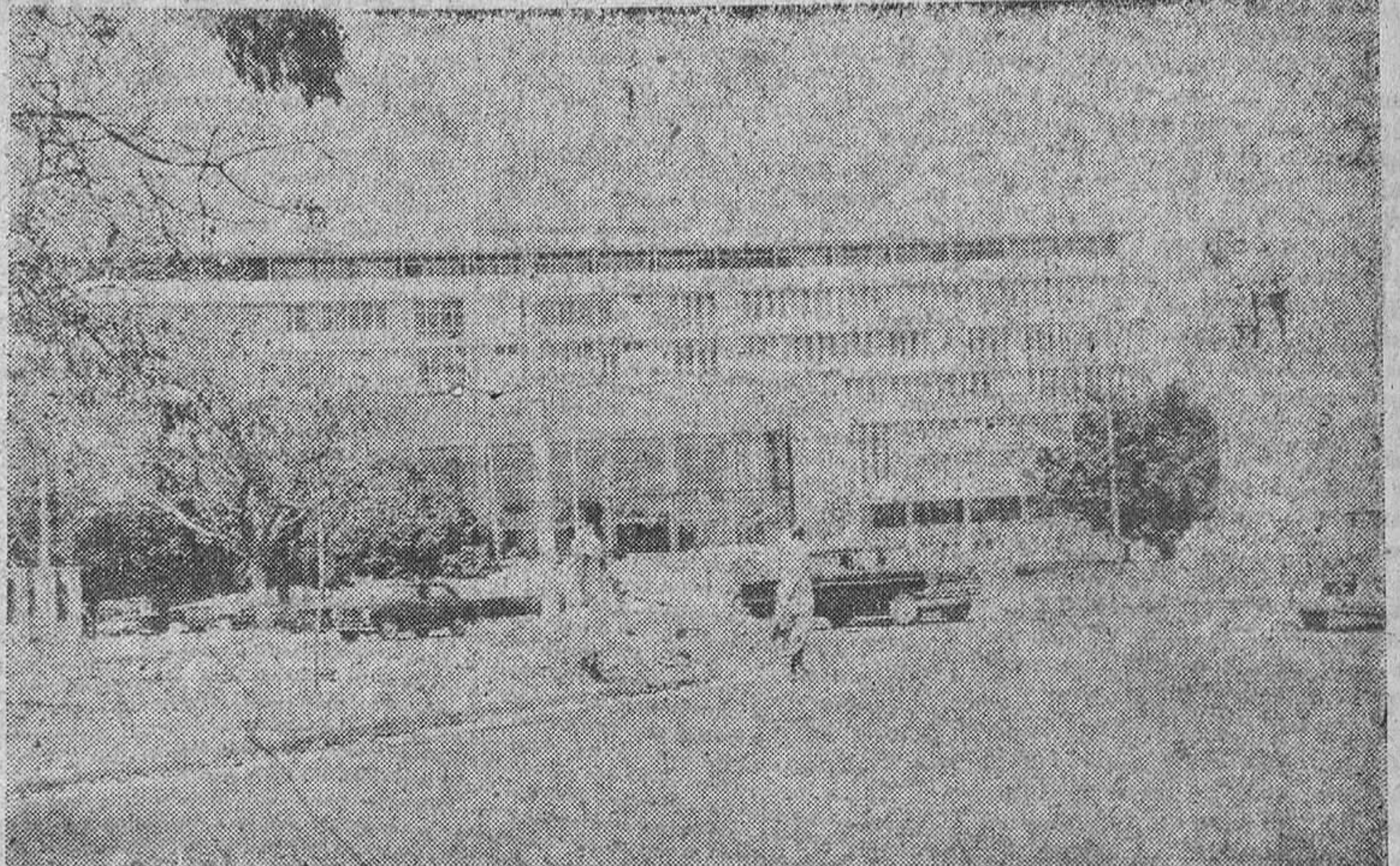
Los blancos dicen de los indígenas que no son ahorrativos

Los negros responden que los blancos no les dejan serlo

Dakar, Senegal.—(Del envío especial de PYRESA, JULIO DE LA RASILLA.)

Abandonar Madrid en un día lluvioso y fresco de primavera, para encontrarla poco más tarde en África bajo un sol de auténtica canícula, me ha parecido una forma muy apropiada para tomar contacto con el continente que ofrece al europeo un mayor número de contrastes.

Ya en Dakar, comienza uno por sentirse rodeado de un medio humano tan distinto del habitual, que resulta preciso realizar un verdadero esfuerzo para convencerse de que todos los rostros no son auténticos. Más tarde, un simple paseo por sus concurridas calles nos proporciona a un desconocido espectáculo del más vivo color: mujeres negríssimas, tocadas con vaporosos pañuelos y dentro de amplios y brillantes "boubous", caminan pausadamente cruzándose con hombres cuyos largos vestidos acaparan toda la gama de tonalidades, incluido el rojo más intenso.



Edificio de la Asamblea Nacional senegalesa en Dakar.

(Foto PYRESA)

Hombres acostados en el suelo de las grandes avenidas

Desde el grupo que descansa placidamente tumbado en la más céntrica avenida, hasta el creyente postrado fervorosamente en la acera, tan indiferente entre la multitud como si se hallara en el lugar más desierto, todo aquí resulta de un exotismo excepcional. No obstante, considero que la sensación más acusada de contraste la proporciona el modernísimo marco en que se mueve este elemento humano de exterior tan tradicional: Dakar.

Capital de la antigua Federación del África Occidental Francesa, y desde el 20 de agosto de 1960, de la entonces naciente República del Senegal, la hermosa ciudad de Dakar ha visto triplicar el número de sus habitantes en los últimos veinte años. Con 300.000 almas, en posesión de magníficos edificios públicos y privados, prestigiosa Universidad, excelente puerto y concurrido aeródromo internacional, su aspecto refleja la importancia de una envidiable situación geográfica que le ha valido el calificativo de "encrucijada de los tres continentes".

Segregación económica

Sin embargo, no todo es atrayente tipismo en esta ciudad de altos edificios y gran profusión de modernos automóviles. Sin pretender indicar que aquí exist-

ta una consciente segregación racial entre blancos y africanos (en el África actual se esquivan cuidadosamente el adjetivo negro) y, mucho menos, que se aprecie una efectiva animadversión entre ambos grupos, lo cierto es que entre ellos las diferentes posibilidades económicas representan una separación mucho más radical que la derivada del color de sus rostros. Excepcionando una minoría formada por los actuales dirigentes políticos y altos cargos de la administración pública, a la que habría que añadir un pequeño número de empleados bien situados, el resto de la población africana me parece estar muy lejos de aproximarse siquiera al nivel de vida de que disfrutaban los europeos residentes en el Senegal.

Después de comprobar que el comercio al detall se realiza casi exclusivamente por libaneses y que los establecimientos lujosos, restaurantes y espectáculos son patrimonio de europeos, así como la consignación de buques, transportes marítimos, etc., me parece obvio indicar que, en términos generales, a los africanos les queda solamente la pequeña venta en mercados de frutas, pescado fresco y objetos de artesanía local. Junto a estos vendedores se observa la existencia de un gran número formado por sirvientes —los "boys" útiles para todo servicio doméstico—, artesanos menores, pescadores, braceros y una cantidad bastante considerable de mendigos.

Los motorizados y los de a pie

Naturalmente, esta marcada diferencia económica explica perfectamente el que un grupo utilice para sus desplazamientos coches propios, mientras que el otro los realice por sus propios pies, o bien con la ayuda de unos pequeños autobuses —los aquí famosos "cars-rapides"— en los que he buscado en vano la presencia de un solo blanco. Asimismo, y por idénticas razones, las lujosas villas y pisos confortables de los europeos ofrecen el contraste más señalado con las modestas construcciones y extensos suburbios habitados por africanos.

Los indígenas no son ahorrativos, según los blancos

He pedido a varios residentes europeos su opinión sobre el hecho de una semejante desproporción económica, especialmente notabile en una ciudad perteneciente a un municipio cuyos habitantes nativos gozaron de la consideración de ciudadanos franceses desde el año 1916. Todos coincidieron en que a los africanos no han conseguido inculcarles un mínimo de sentido del ahorro y previsión, indispensable para mantener negocios de una cierta importancia. Al parecer, no controlan sus posibilidades y gastan todo el dinero conforme llega a sus manos.

Los blancos no brindan oportunidades de ahorrar, dicen los indígenas

Hablando sobre el mismo tema con algunos naturales me han venido a decir, con muy li-

tas variantes, que los "toubans" —para ellos los blancos— no les han brindado nunca la oportunidad de ejercitar sus posibilidades de ahorro. Quizá algún día pueda decirles de qué lado se halla la verdad.



Aula de Licenciatura de España en la Universidad de Dakar. (Foto Info-Senegal-PYRESA)

CADA DIA ES MAYOR EL NUMERO DE VIAJEROS AEREOS

El tráfico aéreo del Atlántico Norte ha aumentado un 18,5 por ciento en los cuatro primeros meses de 1962.

Francia.—El número de personas que viajan en avión es cada día mayor. Una reciente estadística dada a conocer en esta localidad por el departamento de aviación civil señala que en los cuatro primeros meses de 1962, el tráfico aéreo de la ruta del Atlántico Norte se ha incrementado en un 18,5 por 100 con respecto al año anterior.

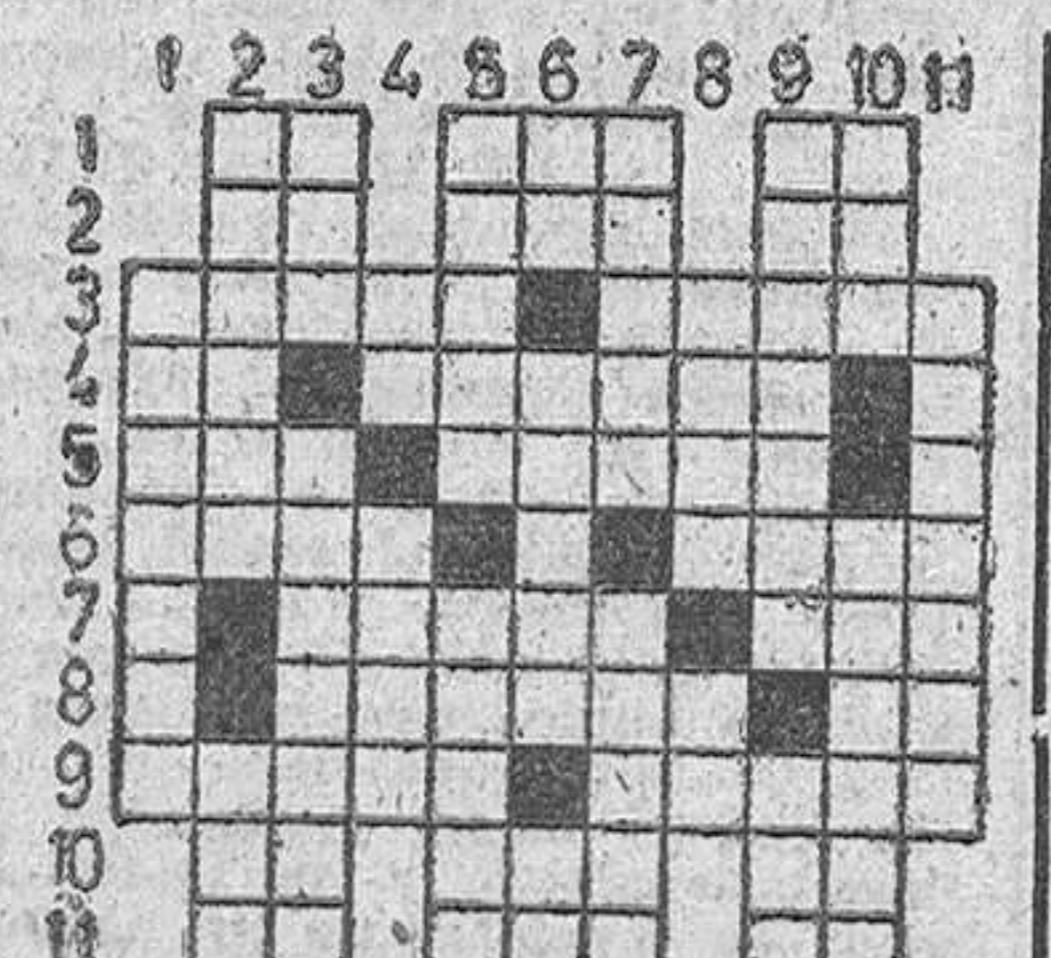
La estadística añade que de las diecisiete líneas aéreas que prestan servicio en el Atlántico Norte, el coeficiente más alto de crecimiento ha sido obtenido por Lufthansa, que alcanzó un 56,9 por ciento. Dicha compañía transportó en los cuatro primeros meses del año, y en la ruta de referencia, un total de 34.791 pasajeros; es decir, un 32 por 100 más que en el mismo período de tiempo del año 1961.

Con respecto al número efectivo de pasajeros, las líneas aéreas alemanas ocupan el sexto lugar en la lista total de compañías aéreas que mantienen servicio en el Atlántico Norte. Al parecer, el incremento de

A LA HORA DEL CAFÉ

DEGUSTE LAS ANTILLAS

CRUCIGRAMA



SOLUCION AL ULTIMO CRUCIGRAMA

Horizontales.— 1: Corazones. 2: Orin. Lodo. 3: Maléfico. 4: Ato. Adore. 5: Sora. Asolias. 6: Clavo. Asoma. 7: Ajdaba. Acal. 8: Olerá. Ase. 9: Adorados. 10: Asir. Mala. 11: Camaradas. Verticales.— 1: Mascá. Ac. 2: Añoli. Sa. 3: Colorado. Im. 4: Oré. Avalara. 5: Rifa. Obed. 6: Anla. Aroma. 7: Cosas. Arad. 8: Olorosa. Ala. 9: No. Alocadas. 10: Ed. Amaso. 11: So. Sales.

JEROGLIFICO

ESTA AUN AQUÍ PORQUE...



Solución al último jerooglífico: JIRA, RAFAEL