

# EL ESPAÑOL

3 Ptas.

SEMANARIO DE LOS ESPAÑOLES PARA TODOS LOS ESPAÑOLES

Madrid, 11-17 junio 1961 - Dirección y Admón.: Av. del Generalísimo, 39-7.º - II Epoca- N.º 654 Depósito legal: M. 5.869 - 1958

## ESTABILIDAD Y CONTINUIDAD



FRANCISCO FRANCO INAUGURA LA  
VII LEGISLATURA DE LAS CORTES





Los hombres  
lo usan... porque  
también lo

## **NECESITAN**

...Tanto o más que las mujeres. Sus ropas son más gruesas, sus trajes más cerrados, sus ejercicios más bruscos... Y menores sus cuidados de tocador. La transpiración es, por lo tanto, más abundante e impregna más las telas de uso. También sus efectos son más desagradables y molestos por razón de su actividad social.

ODO-RO-NO, el famoso desodorante y desodorante norteamericano, tiene ahora, además de sus modelos conocidos, una presentación ideal para hombres, por su perfume masculino y su forma sólida, en barra, acondicionada a un elegante estuche giratorio para facilitar la aplicación cómoda, rápida y eficaz.



DESODORANTE

# ODO·RO·NO

CON PERFUME VARONIL



Concesionarios: FEDERICO BONET, S. A. - Edificio Bonet - Madrid



# ESTABILIDAD Y CONTINUIDAD



## FRANCISCO FRANCO INAUGURA LA VII LEGISLATURA DE LAS CORTES

EL Palacio de las Cortes Españolas está situado en la madrileña carrera de San Jerónimo. Poniéndonos en su puerta central, a

la izquierda queda Neptuno, y más allá el Museo del Prado y la iglesia de los Jerónimos, hasta topar con la verja del Retiro. Si mira-

mos de frente, están los jardincillos de la plaza de las Cortes, el hotel Palace y, subiendo, la calle del Prado. Ya puestos a mirar a



la derecha, enfilamos la carrera de San Jerónimo, para llegar, en línea recta, hasta la misma Puerta del Sol.

Con ello queremos decir, para los que por casualidad no lo conocen o no estuvieron nunca en Madrid, que el Palacio de las Cortes se encuentra en el mismo corazón de la capital. Y la ubicación, que, naturalmente, no es de ahora, sin embargo, responde a la realidad: las Cortes, situadas en el corazón de Madrid, también están situadas en el corazón de la Patria. Porque las Cortes son cabeza y corazón, nervio y riego de la vida nacional.

Si por fuera es conocido el edificio, por dentro no tanto. Por dentro lo que más el salón del Pleno, semicircular todo él, ahora tapiado en azul, donde los Procuradores se colocan por orden alfabético en las sesiones reglamentarias. En el salón, la presidencia, sitial del Presidente de la institución o del Jefe del Estado cuando la importancia del acto lo requiere. Junto a la presidencia, las vicepresidencias. Abajo, los presidentes de Comisiones, y más abajo, el banco del Gobierno. Colocados así, en este orden, no para el antagonismo, sino para la armonía, para la colaboración común.

Después, por los pisos están las salas de Comisiones, donde los Procuradores elaboran y estudian las leyes; las salas de Ponencias, donde se computan minuciosamente todas las enmiendas presentadas; las Secretarías, la Redacción del «Boletín» y los taquígrafos, donde se lleva puntual y exacta referencia de todo lo que se habla, de todo lo que se discute.

#### REGLA Y ORDEN EN LA INAUGURACION DE LA LEGISLATURA

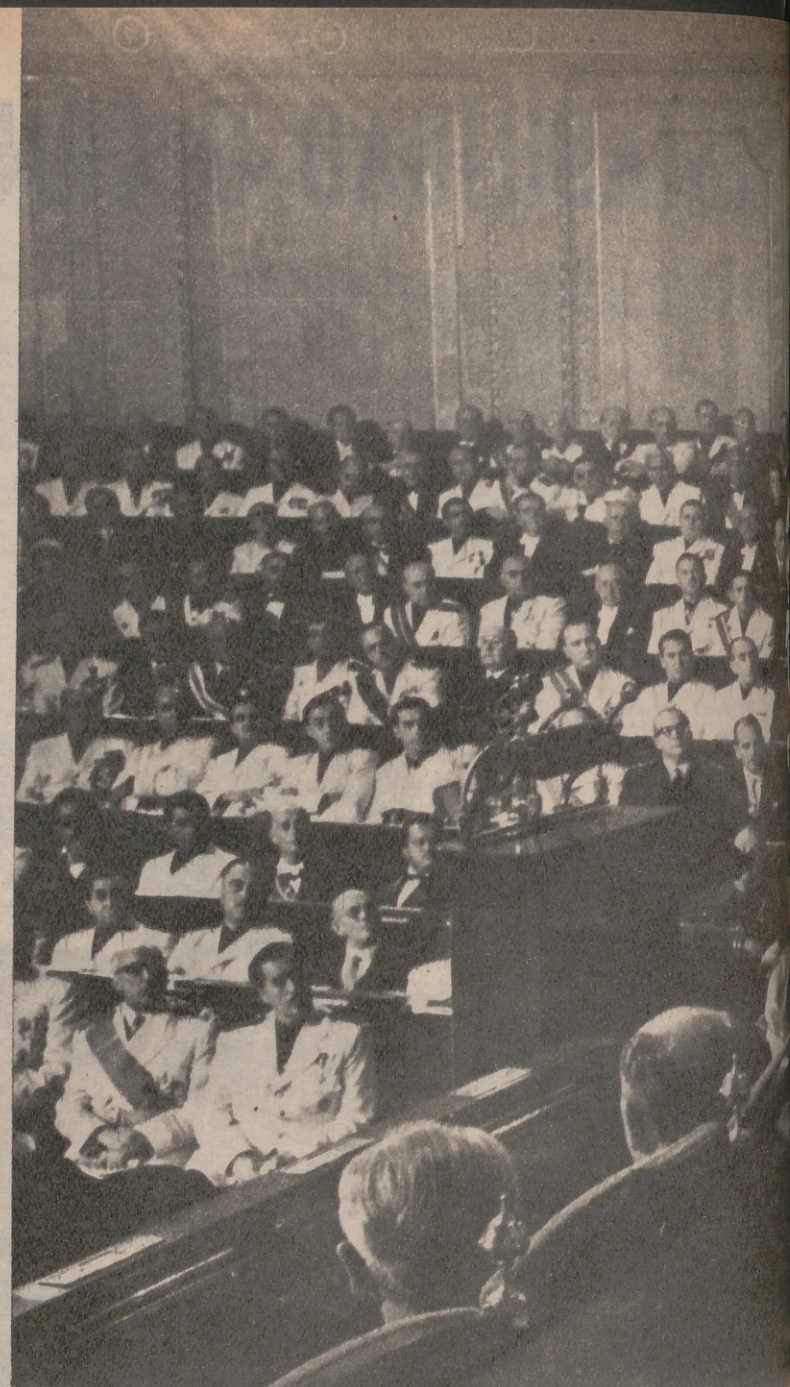
Las Cortes Españolas han iniciado séptima etapa, la séptima legislativa. Desde el año 1942, en que se promulgara la ley constitutiva de la institución, hasta este 3 de junio, en que por la suprema autoridad del Estado, al igual que en las anteriores, se inaugura la etapa reglamentaria, hay una larga biografía de trabajos, de entendimiento, de armonía, de unidad, de beneficio en pro de la comunidad.

Mas toda etapa inaugural tiene también su historia, una historia reglamentada, porque el cauce del orden es la ley, que empieza así. De dos sesiones constó el acto. Una, el viernes, 2; otra, el sábado, 3.

La primera es como si dijéramos preliminar; preliminar, pero necesaria, porque en ella se saludó a los que estaban anteriormente y a los que llegan por primera vez.

A las cinco y diez de la tarde del viernes 2 de junio de 1961, el Presidente de las Cortes Españolas, don Esteban Bilbao, abrió la sesión. En sus puestos, los vicepresidentes, señores Lequerica y marqués de la Valdavia; los secretarios, señores Romojaro, Vivar Téllez y Pagoaga, y el oficial mayor, señor De la Rica. En su banco, el Gobierno, y en sus lugares, todos los Procuradores.

El Reglamento especifica que se lea el acta de la sesión anterior. Leída que fue y aprobada en su caso, el primer acto de la nueva etapa legislativa es presentar a la Cámara la relación de los nuevos



Procuradores. Ciento sesenta y cuatro nuevos Procuradores que prestaron juramento, con la mano sobre los Evangelios, uno a uno, ante el Presidente de las Cortes como notorio testigo.

Ya está constituida la Cámara, y también, cual corresponde a la tradición y a la costumbre, el Presidente da la bienvenida. No una bienvenida formal, sino una bienvenida enraizada con la historia, que sirve a la vez de memoria y de análisis, de fundamentación y de línea para el porvenir.

El Presidente de las Cortes subraya cómo han pasado los tiempos en que la vida política se reducía a la lucha enconada de los partidos; cómo han llegado los tiempos en que la vida de las naciones se centra en la resolución de los grandes problemas sociales.

El Presidente hace historia de la triste etapa del parlamentarismo liberal que comenzó despojando a la Iglesia de su patrimonio multi-secular y cercenó, cuando no negó,

muchos de los sagrados derechos inherentes a su espiritual soberanía; de cómo el parlamentarismo liberal a base de partidos despojó a los Municipios de sus bienes comunales y de sus bienes de propios, de cómo aniquiló a los gremios, de cómo persiguió a toda propiedad corporativa y, lo que es aún más, de cómo arrebató a todos los estamentos sociales el derecho a intervenir en la elaboración de las leyes, de su derecho a designar directamente a sus representantes en Municipios y Cortes y su aquiescencia obligada antes de la imposición de los nuevos tributos y su conformidad necesaria en las reformas de las leyes fundamentales.

#### CARACTER REPRESENTATIVO DEL ORDEN POLITICO

Si algún sustantivo ha de aplicarse a las actuales Cortes Españolas, ninguno mejor que el de la



S. E. el Jefe del Estado pronuncia su trascendental discurso de inauguración de la séptima etapa legislativa de las Cortes Españolas

representación y la garantía. El punto octavo de la ley fundamental de los principios del Movimiento Nacional establece: «El carácter representativo del orden político es principio básico de nuestras instituciones públicas. La participación del pueblo en las tareas legislativas y en las funciones de interés general se llevará a cabo a través de la familia, el Municipio, el Sindicato y demás entidades con representación orgánica que a este fin reconozcan las leyes. Toda organización política de cualquier índole al margen de este sistema representativo será considerada ilegal. Todos los españoles tendrán acceso a los cargos y funciones públicas según su mérito y capacidad».

Quiere esto decir que el mandato de un Procurador en Cortes tiene su asiento en el mismo Derecho Natural, en la misma entraña fecunda y viva de la propia nación. Quiere esto decir que el Procurador en Cortes ha llegado a ocupar

su asiento en el hemisferio del salón de sesiones o en los bancos de la sala de Comisión no por una presión de partido, sino por pertenecer a esas células básicas y fundamentales de la sociedad que son la familia, el Municipio y el Sindicato. Y llega a las Cortes no en virtud de una propaganda más o menos artificialmente montada, sino en razón directa de su prestigio, de su honradez, de su valía. Unos ciento cincuenta Procuradores lo son por razón del cargo, pero cerca de cuatrocientos Procuradores son elegidos por todos los españoles. He aquí, pues, que este sistema representativo constituye, para ejemplo de los pueblos, la más auténtica democracia.

Con palabras del propio presidente, no hay otra democracia que supere a la nuestra. «Nació de una victoria, de una sagrada victoria del pueblo contra una república expoliadora de todos los derechos ciudadanos, perseguidora de las conciencias, aliada de las demago-

gias, cómplice del crimen y que a poco estuvo de acabar con la existencia de la patria. La ratificó un solemne referéndum nacional, casi la unanimidad del censo electoral; la apadrinó y la apadrina el pueblo con sus clamorosas manifestaciones; la consagran cuatro lustros de una paz en constante progreso; la sublimó la defensa de la dignidad nacional frente al cerco de todos sus adversarios; los unos, víctimas del engaño; los otros, autores de la calumnia; se manifiesta en el culto de la más avanzada justicia social; brilla en Municipios y provincias, en lo que llamaba Azaña los burgos podridos, ahora regadíos, ahora obras públicas, ahora pantanos, ahora nuevas industrias; resplandecen en estas Cortes Españolas, ejemplo de fecundidad y



de escrupulo legislativo; y un día y otro día, como se ha visto hace pocas semanas, aclama a su Caudillo a su paso triunfal, sembrando riquezas, fecundando nuevos poblados, despertando el frenético entusiasmo de multitudes inmensas que le vitorean como al genuino salvador de la patria.»

### TODOS LOS ESTAMEN- TOS DE LA SOCIEDAD

Dice la Ley de Cortes:

«Las Cortes son el órgano superior de participación del pueblo español en las tareas del Estado. Es misión principal de las Cortes la preparación y elaboración de las leyes, sin perjuicio de la sanción, que corresponde al Jefe del Estado.»

Las Cortes se componen de Procuradores natos y electivos, que son los Ministros, los Consejeros Nacionales, el presidente del Consejo de Estado, el del Tribunal Supremo de Justicia y el del Consejo Supremo de Justicia Militar; los representantes de los Sindicatos Nacionales en número no superior a la tercera parte del total de los Procuradores; los Alcaldes de todas las capitales de provincias, los de Ceuta y Melilla y un representante por los demás Municipios de cada provincia, elegido entre sus miembros por los propios Municipios, junto con un representante por cada Diputación Provincial y Mancomunidades interinsulares canarias, elegidos entre sus miembros por las Corporaciones; los rectores de las Universidades; el presidente del Instituto de España y los representantes, elegidos entre los miembros de las Reales Academias que lo componen; el presidente del Consejo Superior de In-

vestigaciones Científicas y dos representantes del mismo elegidos entre sus miembros; el presidente del Instituto de Ingenieros Civiles y otro representante del mismo, elegido por los presidentes de las Asociaciones de Ingenieros que lo constituyen; dos representantes de los Colegios de Abogados, un representante de los Colegios Farmacéuticos, un representante de los Colegios de Veterinaria, un representante de los Colegios de Licenciados y Doctores en Ciencias y Letras, un representante de los Colegios Notariales, un representante del Colegio Nacional de Registradores y un representante de los Colegios de Procuradores de los Tribunales, que serán elegidos por las Directivas de los respectivos Colegios Oficiales; tres representantes de las Cámaras Oficiales de Comercio, elegidos por las Directivas de las Cámaras de Comercio, y aquellas personas que por su jerarquía eclesiástica, militar, administrativa o social o por sus relevantes servicios a España designe el Jefe del Estado, en número no superior a 50.

Basta leer el artículo de la Ley de Cortes en el que se especifica la composición de las mismas para comprobar que la gestión de sus miembros, idóneamente designados, es la perfecta. Y es la perfecta no sólo en el orden político —comunidad absoluta con los principios del Movimiento Nacional—, sino en el orden técnico y del bien común. La perfección de la Ley es, ante todo, el objetivo de todo Procurador.

Una perfección a la que se llega hablando libremente, por medio de enmiendas, exponiendo sin trabas ni cortapisas absolutamente todos aquellos conceptos

que, en opinión del Procurador, deben ser modificados o anulados. No por afán de victoria personal, de triunfo individual, sino porque, en conciencia, el Procurador estima —por su conocimiento o su posición en el problema de que se trate— que así debe ser.

Y éste es el mejor título de la perfección, de la seguridad y de la garantía de las Cortes Españolas.

### UN AUTENTICO ESTADO DE DERECHO

A las seis y cinco en punto de la tarde del sábado 3 de junio, Francisco Franco llegaba a la puerta principal de las Cortes Españolas. Fuerzas del Ejército de la primera región militar cubrían la carrera. La escolta del Jefe del Estado se encontraba formada frente al edificio. Un inmenso gentío aclamó incesantemente al Caudillo de España cuando, acompañado por el Presidente de las Cortes, revistó a las tropas que le rendían honores y saludó a los miembros del Gobierno, que le esperaban en la escalinata principal.

El Jefe del Estado subió pausadamente la escalinata. En el descansillo fue cumplimentado por la Mesa de las Cortes y se dirigió al salón principal. Atravesó el salón de Conferencias, donde numerosas personas aplaudieron al Jefe del Estado, y penetró en el salón de sesiones, ocupando el sitial de la presidencia. España entera, entonces, por vía de la representación de los Procuradores, aclamó al Jefe del Estado.

Franco entonces dirigió la palabra a la Cámara. Y Franco dijo: «Abrimos hoy la séptima legislatura del Régimen, que coincide con el año jubilar de nuestro Movimiento Nacional. Un Régimen cuya vigencia alcanza un cuarto de siglo constituye el arranque de una nueva época de nuestra Historia, que contrasta con la inestabilidad y discontinuidad características de los que le precedieron. Nuestro Estado significa la sustitución total de los viejos moldes por otros radicalmente distintos; no constituye una simple situación de hecho, sino un auténtico estado de derecho.»

Franco, conforme también a la tradición de las etapas inaugurales, expuso después un resumen del pasado y unas líneas del porvenir. La política nacional, respaldada por veinticinco años de unidad, de paz, de espléndidas realizaciones materiales; los problemas internacionales, ante los cuales la postura de España sigue siendo la misma; la significación y trascendencia de nuestra Cruzada, la estabilidad económica y la estabilidad social; la permanencia en todas nuestras realizaciones de los principios y doctrinas del Movimiento Nacional fueron explicados por el Caudillo. Franco, físicamente, se dirigía en ese momento a los Procuradores presentes. Pero había treinta millones de españoles que estaban escuchando sus palabras. Unos, por los medios técnicos de la transmisión; otros, porque estaban allí, en las Cortes, representados.

Y como el pueblo español estaba allí, Franco, una vez más, explicó el sentido, el alcance, la misión y la perfección de las Cortes Españolas.



El Caudillo da lectura al discurso de apertura de la nueva etapa legislativa. En primer término, los miembros del Gobierno





### TODO EL PUEBLO ESPAÑOL, ARTICULADO EN LAS CORTES

«Un Estado como el nuestro, nacido de un Movimiento verdaderamente nacional, no podía vivir de espaldas al pueblo, no podía admitir que nadie le gane en el terreno de la verdadera y limpia democracia; a esta idea responden nuestras Cortes, que son, por definición de su Ley constitutiva, el órgano superior de participación del pueblo español en las tareas del Estado. En el mundo actual la política no puede ser ya patrimonio exclusivo de unas minorías intelectuales extraídas de la clase media, y menos aún de la plutocracia. Hoy todo hombre tiene conciencia de su fuerza y de su derecho a intervenir en las tareas públicas.»

El Caudillo significa claramente cómo todo el pueblo español se halla articulado en las Cortes. Los cabezas de familia eligen a una tercera parte de los concejales de nuestros Ayuntamientos; los Sindicatos, otro tercio, y las Entidades culturales y corporativas, el tercio restante. De esta forma fueron elegidos no hace mucho tiempo 32.571 concejales, correspondientes a la mitad que ahora se renovó, mas las vacantes producidas desde la anterior elección.

Concurrieron a las elecciones municipales, por el tercio familiar, 19.198 candidatos para 9.399 concejales, y fueron convocados a las urnas 8.241.308 cabezas de familia. Por el tercio sindical se presentaron 27.712 candidatos para 11.556 concejales, y por el ter-

cio de Entidades, 35.912 candidatos para 11.616 concejales.

Los Municipios de cada partido eligen un diputado provincial; así, los 9.212 Ayuntamientos españoles han elegido este año 487 diputados provinciales; además, los Municipios de cada provincia, excluidos el de su capital, eligen un Procurador en Cortes, de donde resulta que 53 escaños de la Cámara ostentan la representación de los Municipios, elegidos entre los 55.413 concejales de los respectivos Ayuntamientos, a los que hay que añadir los 53 alcaldes de las capitales de provincia y los 53 Procuradores elegidos por los 681 diputados provinciales. Cada provincia elige, además, un Consejero Nacional, que es también Procurador en Cortes.

De otra parte, conforme señala el Caudillo, cada uno de los veinticuatro Sindicatos Nacionales ha elegido tres Procuradores, correspondiendo uno a los empresarios, otro a los técnicos y otro a los obreros. Las Hermandades de Labradores y Ganaderos eligen seis Procuradores, de los que dos representan a los propietarios cultivadores directos, dos a los arrendatarios, aparceros, medieros y colonos y dos a los trabajadores agrícolas asalariados. Las Cooperativas del campo, los gremios de artesanos y las Cofradías de pescadores eligen también sus Procuradores respectivos. Por último, según hicimos notar antes, tienen igualmente Procuradores electivos los Colegios profesionales, las Cámaras de Comercio, las Reales Academias y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

«En resumen: todo el pueblo es-

Los Procuradores de las Cortes Españolas, representantes de todas las instituciones de la vida española, durante el importantísimo discurso pronunciado por el Caudillo

pañol, articulado en sus entidades naturales y profesionales, está representado en las Cortes, cuya composición ofrece una imagen más fiel de la realidad del país que la resultante de un sufragio inorgánico. España no es una simple masa de individuos dispersos. Por eso reconocemos junto a la vida individual la vida social, en la que el hombre se vincula a una Familia, un Municipio, un Sindicato, un Colegio profesional y otras Corporaciones científicas, culturales, etcétera. Para la acción política que persigue el bien común no importa tanto el individuo aislado, entregado a sus egoísmos personales, cuando las necesidades colectivas representadas por las entidades naturales y profesionales, de cuya integración resulta el interés nacional. Existen diversos modos de articular la representación en los distintos países, pero lo que podemos asegurar es que el seguido por nuestro Régimen, fiel al derecho público tradicional de España, se halla mucho más adelantado y cerca de las concepciones políticas futuras que pugnan por abrirse paso en el mundo que los que en las coyunturas históricas han venido sucediéndose.»

En ese fin, el mantenimiento de la unidad y de la concordia entre todos los españoles, que señalaba el Caudillo, las Cortes son, por esencia y por rango, pieza decisiva.

José María DELEYTO



# LECCION POLITICA PARA LA HISTORIA

UNA lección para España y el mundo es la frase que mejor pudiera definir el trascendente Mensaje pronunciado por el Caudillo ante las Cortes, al iniciar éstas su VII legislatura. En plena madurez de una vida excepcional, al frente de un pueblo rehecho en una patria recobrada por el milagro de una paz fecunda, Franco ha pasado revista con el máximo rigor intelectual a todas las cuestiones de orden nacional y mundiales que, en la presente coyuntura, tan feliz para España como sombría para el resto del planeta, permiten señalar con trazo firme la clarividencia política del estadista y la magnitud de su obra.

He aquí una relación sucinta de los temas examinados, discutidos e iluminados por la meridiana luz del pensamiento de Franco: la trascendencia internacional de la Cruzada española, los supremos objetivos de toda política, la legitimidad del régimen instaurado en 18 de Julio, sus rasgos fundamentales, los problemas de la representación política y la solución española, la obra realizada en los últimos veinte años, los puntos clave de la debilidad de Occidente, las exigencias políticas y sociales de nuestra hora frente a la amenaza comunista, características más peligrosas de dicha amenaza, los problemas de la información en el mundo, postulados básicos para la convivencia de los pueblos, nuestra política internacional, el colonialismo, las integraciones económicas y su olvidada repercusión política, el futuro perfeccionamiento del Estado español, los rasgos de una fidelidad auténtica a la institución monárquica y sus desviaciones, la meta propuesta por el régimen y nuestra voluntad inquebrantable de continuidad. Esta simple enumeración de temas abordados y resueltos da idea de la magnitud y densidad de un discurso cuya tónica fue la sencillez de planteamiento, la concisión expositiva y la serenidad de juicio. Lección magistral, en suma, que si entre los españoles no puede provocar asombro, habrá de causar serio impacto en la conciencia de los hombres más responsables de todo el mundo.

Para todos cuantos lean este discurso de Franco, en efecto, las reflexiones en él contenidas deben de inspirar serias meditaciones. A los españoles, sin duda alguna, porque todos los conceptos y juicios de la pieza oratoria se encuentran avalados nada menos que por el argumento decisivo de las realizaciones de una obra en marcha que exhibe frutos inéditos en el solar de la patria. Las palabras, aquí, no enhebran ideas para teorizar, sino para rendir cuenta de hechos, para mostrar perfiles de unas verdades tangibles, materializadas en todos los rincones de esa faz nueva de la patria, de sus instituciones, de sus hombres. A los no españoles, pero miembros también de la comunidad occidental, el pensamiento de Franco inducirá igualmente a la meditación, puesto que en sus respectivos países vienen experimentando desde hace largos años las dificultades inherentes a un falso concepto de la democracia, soportan las insidiosas arremetidas del enemigo común sin soler contar con las armas políticas más adecuadas para combatirlo y, en muchos casos, sin siquiera haberse planteado con claridad y rigor los supuestos verdaderos y la índole auténtica de dicha batalla. Por último, en el seno del campo enemigo de la cristiandad y de los valores humanos, no dejará de activarse la herida que el comunismo internacional sufre desde que España lo desenmascaró y derrotó, ya que uno de los méritos más relevantes del reciente discurso del Caudillo ha sido su oportunidad en el presente capítulo de «guerra fría» que el mundo vive.

Después de varios siglos de ostracismo nacional, apartada España de la vanguardia de la civilización y sumida en el olvido las pruebas fehacientes que dio de un destino histórico providencial, el 18 de

Julio volvimos a ser protagonistas de una empresa de trascendencia supranacional. Sobre nuestro suelo comenzó entonces la gran contienda para salvar los valores fundamentales de la civilización cristiana. A ello nos entregamos dispuestos a quemar hasta la propia existencia por la causa indeclinable de la fe, del derecho y de las libertades reales, frente a la negación que de la verdadera libertad, de la ley y de la moral suponía la concepción materialista de la vida y de la historia, tan conatural del capitalismo liberal como de su última y legítima consecuencia, el marxismo, hoy imperante en la mayoría de los lugares al servicio del imperialismo paneslavista soviético.

Son estas palabras de Franco nada menos que el planteamiento exacto, con ilación perfecta, del gran problema del mundo actual. No falta ni sobra un concepto, un dato, un hecho. Lo que hay, cuanto ocurre, su porqué, el cómo y el cuándo... Por añadidura, Franco aporta la definición de aquella extraña guerra española del treinta y seis, que miopemente se calificó de civil cuando en realidad vino a marcar un hito histórico universal. Han transcurrido veinticinco años, un cuarto de siglo, y ahora, al distinguirse ya con nitidez los matices de la fisonomía auténtica del comunismo al precio horrendo de millones de víctimas que perdieron vida o libertad, muchos se preguntan con imperdonable ingenuidad dónde residen los errores y dónde hallar las soluciones. Había que proclamar: España es una solución. Porque, como ha dicho Franco, «la debilidad del mundo occidental está en su política. No bastan para corregirla los remiendos de una asistencia económica a las naciones en peligro, si no va acompañada de una renovación política, de una nueva fe que arrastre y que captive y que no se abandone ninguno de los resortes para conseguirlos. Siendo Occidente mucho más poderoso económica y militarmente, a pesar del grito de alarma y del holocausto español del 18 de Julio no ha cesado de perder terreno, de retroceder en consideración y respeto, de replegarse y abandonar tierras y vidas en manos de su implacable enemigo. No obstante su fuerza, su poderío y el constante enarbolar de una bandera tan seductora cual es la libertad y el respeto a los derechos humanos, que en otros tiempos arrastró ciegamente a las multitudes, el hecho real es que Occidente ve socavada peligrosamente su subsistencia y aquella bandera de ideales flamea con tristeza y mustia, cuando no es vilipendiada y escarnecida.

La explicación de este drama tan angustioso, sin embargo, es sencilla. Cabalmente la ha expuesto muchas veces el Caudillo de España, aunque sus palabras de ahora ofrezcan el mayor rigor intelectual de todos los tiempos y se vean respaldadas por los ejemplos de un acontecer fatal. Occidente padece el lasire del capitalismo, la carcoma de las concepciones liberales, y las muchedumbres ansian una justicia social que ciertas cegueras culposas no permiten distinguir, como los pueblos y naciones anhelan independencia y progreso que se pretende ignorar. Entre las soluciones posibles hay que supeditar a estas premisas cualquier concepción política. Los caminos a seguir, por tanto, dentro de su variedad a tono con la idiosincrasia de los pueblos, con su nivel cultural, con sus recursos de todo orden, con sus tradiciones y sentimientos; todos los caminos, sin duda alguna, resultarán fecundos mientras se hinquen las raíces de la acción política en aquellos postulados reales que constituyen la médula de la conciencia histórica contemporánea. Por el contrario, el fracaso, la derrota, el exterminio y la eliminación suicida de la humanidad esperarán irremisiblemente al final de toda ruta que se siga a base de eclipsarlos por una supervaloración de elementos tan adjetivos e incluso erróneos como son el sufragio uni-



versal inorgánico, el juego de partidos políticos profusionados, la entrega sin tasa al liberalismo informativo, económico y de cualquier otra índole.

España es una solución. Y la que España adoptó hace veinticinco años es, por otra parte, la única válida para nosotros. Cuando Francisco Franco recordaba ante los representantes de la nación que en nuestro país hemos experimentado todas las fórmulas habidas y por haber, repúblicas y monarquías, dictaduras y democracias, regímenes personalistas y liberales, sin lograr otra cosa que el hundimiento progresivo de la Patria, la descomposición nacional y la guerra misma entre hermanos, un murmullo impetuoso se alzó hasta traducirse en adhesión en-

jervorizada, que no era sino adhesión aclamatoria del pueblo entero, ante esa incontrovertible exposición del hecho histórico español que explica también los éxitos de la política actual. El proceso institucional sigue su marcha y nuevas leyes se anuncian para rematar el edificio de un Estado nuevo, hecho posible porque poseemos un acervo doctrinal consecuente con las necesidades de los tiempos en su doble vertiente de reforma, progreso y desarrollo social y de defensa contra los enemigos de la cristiandad. La fidelidad a la doctrina, como a las instituciones de ella surgidas, no tienen por ello más que una sola expresión verbal: fidelidad a Franco y a su obra.

«La principal conquista de estos años ha sido la unidad de un país dividido antes por los separatismos y por la lucha de clases, convirtiéndole en un pueblo unido y en orden que se afana por su prosperidad espiritual y material.»

«El fin primordial de toda comunidad política: el de asegurar la colaboración de sus miembros y no el enfrentamiento de unos contra otros. Por eso este supremo órgano representativo que constituyen las Cortes Españolas no aparece dividido en partidos, sino que refleja la unidad dentro de la variedad y la diversidad dentro de la comunidad de ideales.»

«Repudiar el sistema de partidos por lo que tiene de disgregante y envilecedor no es desconocer la diversidad de opiniones, sino hacer que se expresen por sus legítimos cauces representativos en vez de enfrentarse de modo irreductible.»

«Queremos libertad de opiniones, pero no al servicio del antagonismo permanente de los partidos, sino libertad para llegar a un entendimiento y solución.»

«La razón de ser de los partidos políticos estriba justamente en lo que divide, no en lo que une. Nosotros, en vez de hacer crónicas las disordias, buscamos la unidad dentro de la libertad responsable y de la crítica fundamentada y solvente.»

«Una nación en pie de guerra es un referéndum inapelable, un voto que no se puede comprar, una adhesión que se rubrica con la ofrenda de la propia vida. Por eso yo creo que jamás hubo en la Historia de España un Estado más legítimo, más popular y más representativo que el que empezamos a forjar hace casi un cuarto de siglo.»

«En el mundo actual, la política no puede ser ya patrimonio exclusivo de unas minorías intelectuales extraídas de la clase media y menos aún de la plutocracia. Hoy todo hombre tiene conciencia de su fuerza y de su derecho a intervenir en las tareas públicas.»

«Existen diversos modos de articular la representación en los distintos países, pero lo que podemos asegurar es que el seguido por nuestro Régimen, fiel al derecho público tradicional de España, se halla mucho más adelantado y cerca de las concepciones políticas futuras que pugnan por

abrirse paso en el mundo, que los que en las coyunturas históricas han venido sucediéndose.»

«Entre tantos ejemplos de confusión mental, de anfibia y de error como proporciona la política contemporánea, ninguno tan grave como el desconocimiento o el olvido de lo que la estabilidad y la continuidad políticas, como supremo objetivo del quehacer público, reclaman de todos.»

«Esta estabilidad y continuidad ni se mencionan siquiera en las construcciones de teorías y de doctrinas políticas. Sin duda, se ha considerado objetivo político fundamental, tan indiscutible y manifiesto, que no se ha juzgado preciso formularlo expresamente. Con olvido progresivo e insensible del fin a alcanzar, se ha buscado lograr la atención y el interés en torno a disquisiciones de todo género sobre los diversos medios y procedimientos hasta dejar desatendido básicamente aquello mismo que ni siquiera se consideró preciso mencionar o formular, y que constituía el más alto objetivo político.»

«Por eso ahora nos ha sido necesario desandar y rehacer el camino, comenzando por establecer en la estabilidad y la continuidad política, dentro de las transformaciones de la vida histórica, una suprema y máxima razón de estado.»

«De poco nos serviría cualquier hallazgo, por valioso que queramos suponerlo, si su coste ha sido la continuidad y la estabilidad. La continuidad y la estabilidad políticas dentro de las transformaciones y de la evolución histórica, reclaman de todos un servicio directo, una preocupación expresa y constante.»

«Hemos de decir que la continuidad y la estabilidad se sirven manteniéndonos alerta y oponiéndonos resueltamente a cuanto pueda malograrnos, en vez de olvidar que ése es el objetivo de una maraña de cuestiones verbales y secundarios con relación a él.»

«Se asumen funciones rectoras para cumplirlas con altura y autenticidad, no para ejecutar mandatos de censuros ni para obrar al dictado de grupos turbios y ajenos a los riesgos y sacrificios que pesan sobre los embarcados en una empresa de alta envergadura que nadie podrá soslayar ni volverle la espalda, refugiándose en la crítica disolvente, mientras los demás seguimos fieles al compromiso contrario con nuestras ideas y nuestro pueblo de montar la guardia junto a la bandera del

engrandecimiento de la Patria hasta el último día que Dios nos conceda la vida.»

«No podemos incidir en el fácil panorama de estimar que es, al cumplir los veinticinco años de existencia, cuando el Régimen sienta plaza en el exterior. Ya el instante mismo de su alumbramiento representó uno de los momentos estelares del pueblo español.»

«De acuerdo con nuestros destinos históricos, el 18 de julio de 1936 volvimos a ser protagonistas de una empresa de trascendencia supranacional. Sobre nuestro suelo comenzó entonces la gran contienda para salvar los valores fundamentales de la civilización cristiana.»

«Nos entregamos dispuestos a quemar hasta la propia existencia por la causa indeclinable de la fe, del derecho y de las libertades reales, frente a la negación que de la verdadera libertad, de la ley y de la moral suponía la concepción materialista de la vida y de la historia, tan connatural del capitalismo liberal como de su última y legítima consecuencia el marxismo, hoy imperante en la mayoría de los lugares al servicio del imperialismo paneslavista soviético.»

«Estaba en juego el ser o no de España, la sustancia de la Tradición y el futuro cristiano de uno de los pueblos más nobles del Viejo Continente, y algo igualmente decisivo para la estirpe europea, por lo que lógicamente no podían sentirse indiferentes el resto de los países.»

«De ahí que la profundidad, dimensiones y significaciones de nuestra guerra de Liberación rebasara desde la primera hora el área territorial española y que por sus motivaciones más radicales, por su contenido religioso y signo espiritual por la voluntad explícita de servicio militante a lo que es y representa en lo universal la cristiandad, fuera autorizadamente definida como Cruzada la guerra justa por excelencia.»

«Sin nuestra victoria, España entera sería comunista y la Península Ibérica hubiera constituido en los cinco últimos lustros el factor más eficaz y estimulante para la proyección del comunismo sobre Hispanoamérica y la base de lanzamiento del marxismo internacionalista sobre el Continente africano, como consta documentalmente en los textos del Komintern sobre las sucesivas fases previstas para la expansión del comunismo ruso, que al ser derrotado en España se vio forzado a re-



visar sus bases lógicas y sus esquemas operativos.»

“Sin nuestra victoria, el curso de la última conflagración internacional hubiera sido bien distinto, como dijeron claramente los aliados en momentos que pudieron ser decisivos, aunque en sus palabras y en sus obras no hayan luego correspondido suficientemente para saldar la deuda que ellos en particular y el mundo cristiano en general, continúan teniendo con España. No somos deudores sino acreedores. Desde este punto de vista, el saldo a nuestro favor es incuestionable.”

“Los caminos por que en cada pueblo discurre la política son en sí respetables y no tiene derecho ninguna nación a inmiscuirse en la vida interna de los otros. El estado de avance y de progreso político de las naciones suele ser distinto, y por ello es aventurado el juzgar a otros por lo que ocurre en casa.”

“La situación de cada Estado suele ser peculiar. En ella influyen su fe, su cultura, su historia y hasta su geografía. El pretender exportar o imponer sistemas es siempre expuesto a ruidosos fracasos, que todo pueblo viril, por otra parte, rechaza.”

“Muchos de los males que la sociedad internacional moderna padece, se deben a querer imponer a los otros los conceptos propios, cuando muchas veces por viejos y fracasados no ofrecen la menor confianza ni porvenir a sus receptores.”

“Lo que es bueno y eficaz no necesita de imposición ni de propaganda. Los propios pueblos lo buscan y temprano o tarde acaban implantándolo. Pero no todos llegamos a la meta a la misma hora.”

“Nuestras diferencias en lo político con muchos países del Occidente no es porque persigamos distinto objetivo, sino que por haber vivido más de prisa nos encontramos mucho más adelantados y, como otras veces hemos dicho, nosotros volvemos cuando ellos todavía van. Ellos se encuentran prisioneros de los intereses de los partidos. Intentan apuntalar la casa que se les viene encima, mientras nosotros levantamos la nuestra nueva sobre la amplitud de nuestro solar.”

“La debilidad del mundo occidental está en su política. No basta para corregirla los remedios de una asistencia económica a las naciones en peligro, si no va acompañada de una renovación política, de una nueva fe que arrastre y que captive y que no se abandone ninguno de los resortes para conseguirlo.”

“Una gran parte de la Prensa y de la difusión se encuentran bajo los tentáculos de la acción comunista. Se sirve al mundo lo que al comunismo conviene. Se silencian sus fracasos y se ensalzan sus realizaciones, y ese mundo desazonado por los fracasos, condenado a una política de ineficacia, acaba dejándose engañar por el señuelo

de unas realizaciones y por el patrocinio de una ayuda que las minorías comunistas y sus afines se encargan en cada nación de jalear.”

“Aunque el impulso de la revolución sea muchas veces exterior, no suele haber revolución sin causas, y la de Cuba debe invitar al Occidente a la meditación. El hecho es: que por envilecimiento de una política y por falta de previsión de Occidente, se la ha dejado caer en manos del comunismo, que va a encontrar en ella un campo fertilísimo para su propaganda.”

“¿Qué le importa a una nación tan grande y con tantos medios como tiene Rusia echarse encima la responsabilidad de transformar a un pequeño país de seis millones y medio de habitantes, adquiriéndole sus producciones, transformando su economía, creándole, como ya está en vías de ejecución, instalaciones industriales para producir una gran gama de productos que necesita, aumentándole, a su vez, muchos miles de puestos de trabajo?”

“Todo esto no se puede atajar con la vieja política capitalista que a la masa del pueblo repugna. Es necesario renovar la política, crear nuevas ilusiones, implicar al pueblo en ella, salvar la dignidad y la libertad del hombre, reforzar los valores espirituales que caracterizan a nuestra civilización, impulsar el progreso social y económico, responder a la batalla del comunismo en su propio terreno.”

“Constituye un error suicida el creer que únicamente siendo muy liberales en política pueden los países nuevos o subdesarrollados combatir al comunismo soviético en la guerra fría.”

“Aunque en la pugna entablada, uno de los supuestos sea la libertad de la persona humana y su espontánea determinación, no puede olvidarse que al amparo de unas limitadas libertades que León XIII llamó libertades de perdición, la organización comunista enquistada en Occidente y arrojada por los compañeros de viaje, ha destruido ya en muchos países la concepción libre y cristiana de la vida y pretende subvenir la paz y la convivencia social en otros muchos, para una vez alcanzada la victoria, destruir la libertad de la persona, torturar por el terror la dignidad humana y levantar un estado satélite de Moscú, única fuente de derechos y de deberes.”

“Por eso las organizaciones comunistas y sus afines se muestran partidarias del liberalismo político en el mundo no comunista y combaten con saña y sin reposo a los Estados que no caen en la trampa.”

“El comunismo soviético no teme a los Estados liberales, porque la debilidad congénita del sistema le permite ir deshojando la alcachofa. Se irrita en cambio ante los Estados confesionales anticomunistas, que por conocer su filosofía y sus métodos imperialistas y agresivos oponen ideas a

idea, disciplina a disciplina, eficacia a eficacia, soluciones concretas a promesas utópicas y fronteras libres a telones de acero.”

“No podemos despreocuparnos de lo que en el mundo ocurre. El aislamiento tiene sus propios límites. La marcha del mundo nos afecta. Por ello nuestro Movimiento político no sólo ha de orientarse a satisfacer nuestras necesidades internas, sino que ha de responder en todo momento a la situación internacional.”

“En política lo interesante es saber prever el futuro, el no convertirse en sujeto pasivo de los acontecimientos, sino el adelantarse y poder encauzarlos y dirigirlos.”

“Asistimos hoy a una pugna entre un mundo político que muere y otro que nace. Si examinamos los movimientos políticos que han surgido en los últimos años en los distintos continentes, en todos se acusan unos puntos comunes: los anhelos de independencia, la repulsa hacia el capitalismo e imperialismo, los afanes de renovación política, el repudio de los partidos políticos profesionales, el anhelo de justicia social, de progreso económico, de elevación del nivel de vida, la necesidad imperiosa de eficacia.”

“Pretender, rebasada la mitad del siglo XX, vivir bajo sistemas y organizaciones políticas concebidas siglo y medio antes, es desconocer el avance considerable del pensamiento humano.”

“Los pueblos quieren caminar y renovarse, pero no aciertan a encontrar el camino. El pretender a estas alturas el predicarles con el espantajo capitalista y liberal, es como ofrecerle agua a un ahogado. Hay que ofrecerles nuevas fórmulas políticas, sinceras y eficaces.”

“Vivimos tiempos difíciles que no admiten la duda, la división ni las luchas intestinas. Se requieren poderes fuertes. Por todo esto resulta suicida el estancarse en la política cuando lo que amenaza es la destrucción, no ya de una libertad, sino de todas las libertades, no de un solo aspecto de la vida, sino de toda la vida.”

“El momento no admite mixtificaciones. Defender la civilización occidental no es defender el capitalismo. El capitalismo es, precisamente, la carga que el mundo occidental padece.”

“La civilización descansa en la libertad compatible con el orden, es el predominio de la fe, la defensa de la familia, la guarda de nuestras tradiciones, la justicia social, el progreso económico, la cultura, la perfección de las costumbres, la nivelación de las desigualdades sociales; no se trata de un problema de España, sino de un gran problema universal. Por ello no nos basta con la anterior satisfacción de haber acertado. Queremos también que los demás aciertén.”

“En grandes obras hidráulicas se han invertido 37.384 millones. En transformación de cultivos, 6.183



millones. En la repoblación forestal, 4.517 millones. En concentración parcelaria, 2.808 millones. En obras de colonización, 9.335 millones. El crédito agrícola ha facilitado a los labradres préstamos por un valor de 7.100 millones y el Servicio Nacional del Trigo 1.591 millones.»

\*\*\*

«En carreteras, puertos y ferrocarriles se han invertido 27.237 millones. En viviendas, 44.633 millones. En construcciones docentes, 7.149 millones. En edificios religiosos, 3.106 millones.»

\*\*\*

«En realizaciones industriales, 75.096 millones. En edificaciones destinadas a la administración pública, 7.400 millones. En instalaciones deportivas, 873 millones. En abastecimientos de agua, 5.700 millones. En instalaciones telefónicas y telegráficas, 1.431 millones. En urbanizaciones, 12.000 millones, y en instalaciones benéficas y sanatorios, 7.436 millones.»

\*\*\*

«Un cálculo aproximado del total importe de las inversiones de interés público durante veinte años, puede cifrarse en 310.000 millones de pesetas. Por su parte, las inversiones del sector privado, no comprendido en la autofinanciación, se estiman en más de 650.000 millones de pesetas, cantidad que demuestra, contra tantas apreciaciones y juicios infundados o interesados, que no existe el desfase ni el desequilibrio que con tan torcidas intenciones algunos han pretendido airear, y de otro lado que las posibilidades que espera nuestro trabajo y nuestro coraje son tan amplias que hay campo más que suficiente para la acción pública y la particular.»

\*\*\*

«Entre los objetivos alcanzados en estos veinte años de paz destaca el del saneamiento de nuestra balanza de pagos, que arroja hoy, tras el éxito indudable del plan de estabilización, un elevado superávit que nos permite contar ya con sustanciosas reservas en divisas y nos hace contemplar con fundada esperanza y sin agobios las próximas etapas de expansión.»

\*\*\*

«Nos encontramos, ciertamente, en condiciones de acometer la importante y sugestiva tarea de la programación a largo plazo con arreglo a técnicas y experiencias mundiales contrastadas. El programa de desarrollo, actualmente en avanzada fase de elaboración, asegurará el óptimo desenvolvimiento de la economía nacional sobre la base de su estabilidad y con la mira puesta en la elevación del nivel de vida de los españoles.»

\*\*\*

«En relación de mi obra de Go do en el frontispicio de su arquitectura el principio de la justicia social, y dedica todos los esfuerzos a nivelar las desigualdades corregibles y a que ningún principio injusto sobreviva. Propugna y está dispuesto a la transformación de la sociedad capitalista en la medida y al ritmo que le permita el estado de nuestro complejo económico, ya que el desarrollo económico es básico para toda transformación social. Y en este campo de lo económico no

basta con querer, es necesario poder.»

\*\*\*

«Hemos de considerar que por habernos planteado estos problemas hace veinticinco años, y por la continuidad de los esfuerzos desarrollados en este tiempo, España es la nación que puede mostrar al mundo una solución moderna y eficaz para asegurar la paz permanente entre los estamentos sociales. Si para fuera podemos presentarnos como una solución, para los españoles somos la solución. Yo me atrevo a afirmar que la única solución.»

\*\*\*

«Es en el campo de la información en el que incide con mayor intensidad la acción subversiva de la guerra revolucionaria que el comunismo viene planteando al mundo libre. Desde esta plataforma se preparan y lanzan contra España desde hace veinte años y reiteradamente oleadas de insidias y campañas cuyo origen es siempre el mismo.»

\*\*\*

«El envejecimiento progresivo que se observa en una gran parte de los órganos de opinión extranjeros, el cinismo y el descaño con que se falta a la verdad, se forjan novelas, se explotan las pasiones, se injuria y se calumnia, se difama a instituciones, se fomenta la delincuencia o se ensalza el vicio y la inmoralidad, produciendo el naufragio de los valores del espíritu, ha pasado a ser uno de los grandes problemas de nuestro tiempo.»

\*\*\*

«Una de las colaboraciones más eficaces que el comunismo encuentra en la batalla que viene dando al Occidente la constituye la facilidad de que disfruta para irse infiltrando y adueñando de los órganos de opinión de los países, ya sea a través de sociedades ficticias o con personas interpuestas. El hecho es que más de la mitad de la Prensa y de las radios del mundo vienen recogiendo las consignas que antes han lanzado las emisoras soviéticas, y callan y silencian cuanto puede oponerse a sus designios.»

\*\*\*

«Grande es la preocupación de muchos de los hombres de gobierno ante la anarquía en que la información se desenvuelve, pero retroceden y se acobardan cuando los pontífices del liberalismo se rasgan sus vestiduras ante la legislación de cualquier nación que roza el mito trasnochado de una libertad, de que en la realidad sólo disfruta el reducido sector de los propietarios, ya que la Prensa toda obedece las órdenes y consignas de sus amos, a cuyas pasiones o intereses subordina el servicio de la verdad y del bien común.»

\*\*\*

«Antaño el eco de la calumnia y la mentira quedaban reducidos al área local del órgano que las promovía. Hoy, con los adelantos de los medios de comunicación y difusión, la infamia levantada en un lugar da la vuelta al mundo en pocas horas, que como piedra lanzada no puede detenerse, haciendo el daño irreparable. Esto explica que las naciones que no quieren naufragar en esos mares de ignominia, se cuiden de la re-

glamentación y de la moralidad de sus órganos de opinión y cierran con su legislación el camino a que éstos puedan caer en manos de los enemigos de la moral o de su patria.»

\*\*\*

«No permitir la infiltración del enemigo o de sus compañeros de viaje en el complejo y delicado mecanismo de las técnicas informativas y el que éstas sirvan ante todo y sobre todo al bien común nacional, constituye hoy una necesidad vital para el mundo. Les va en ello a las naciones del Occidente algo tan sagrado como su propia existencia.»

\*\*\*

«La salud espiritual de España se debe en gran parte a la prudente labor realizada en este orden de acuerdo con las disposiciones vigentes y las exigencias de cada coyuntura. Sin embargo, la experiencia adquirida en los años transcurridos y un conocimiento y estudio más profundo de las necesidades nos va a permitir en esta nueva legislatura el someter a vuestro estudio una nueva ley de información más moderna, perfecta y adecuada al momento en que vivimos.»

\*\*\*

«De acuerdo con nuestra doctrina queremos una sociedad vigorosa y libre, pero somos conscientes de que es un estado de derecho fuerte y ágil lo único que puede permitir y fomentar el juego ordenado y fecundo de libertades reales, que no han de reducirse exclusivamente a las llamadas libertades civiles y políticas, pues el campo de la manifestación y proyección libre de la persona que vive en el seno de una comunidad es mucho más amplio que al que dichas libertades civiles se ciñen.»

\*\*\*

«La doctrina que sirve de norma, orientación y fuerza motriz al Régimen no puede ser el conducto de un republicanismo sin horizontes. Esto sería empujarnos a horizontes cernos y desarticulados caprichosamente la densidad y anchura ideológica del Movimiento.»

\*\*\*

«La distancia que nos separa de 1935 no puede desdibujar ni oscurecer la precisión y la claridad con que el pueblo español percibió, desde el primer instante, que al mismo tiempo que se rompía con una República atea, antinacional, agraria, sectaria, irresponsable y en último grado de disolución, igualmente quedaba descartado y condenado cualquier sistema liberal, cortésano, ineficaz y parlamentario.»

\*\*\*

«Era mucho más rico, ambicioso, actual y depuradamente tradicional el propósito que en este orden movió nuestro pensamiento y la decisión y voluntad del pueblo en armas junto a su Ejército. No era un pronunciamiento en que se alzase banderita personalista o de simple restauración. Se abría un proceso fundacional en cuya continuidad radicaría para el futuro toda legitimidad. La fidelidad al Movimiento sería esencia para la legitimidad sucesoria. Se fundaba un nuevo Estado, un orden social nuevo y un orden político inserto



en la Tradición histórica viva, pero actual.

No era un puente que provisoriamente se tendía sobre el caos y la anarquía. No era una solución transitoria y de emergencia. Era una nueva creación histórica acorde con las esencias de España y las urgencias propias de nuestro tiempo. No había otros condicionamientos ni otras obligaciones que las de dar permanencia y desarrollo adecuado a lo que nacía, a lo que se fundaba.»

«En cuanto a la forma concreta, se estableció, conforme a las exigencias más populares de la doctrina del Movimiento, un sistema monárquico que en virtud de la coyuntura y de la empresa acometida plasmó en la figura jurídica e histórica del caudillaje, con el que engendra y da paso a un sistema político por la decisión unánime de un pueblo que con su adhesión absoluta en torno a una capitánía se dispone a mantener vigentes y a seguir realizando sus destinos históricos. Esto es exactamente lo que tuvo lugar en 1936.»

«Los que simulando fervores institucionales intentan precipitar al margen de lo establecido el curso normal previsto y regulado de este proceso con especiosas y artificiales preocupaciones, son los que practican y se mueven en el ámbito de una concepción personalista, descubriendo así una propensión a la infidelidad y a la deslealtad, los dos vicios más contrarios a los valores que caracterizaron siempre a los auténticos servidores de la institución.»

«Antes de la consolidación y fortaleza de la institución les importa situarse junto a lo personal, dañando y debilitando así el enraizamiento de los principios y valores que dicen profesar. Péximo ejemplo e incitación muy peligrosa para las generaciones que han de sucedernos.»

«El respeto profundo y serio a las instituciones se enseña y se difunde manteniendo con las obras lo que se proclama con las palabras, norma a la que nos hemos atenido y nos atenderemos siempre.»

«El proceso de institucionalización de nuestro Estado no se ha interrumpido, y siguiendo la vitalidad jurídica del Movimiento Nacional en esta nueva legislatura que hoy se abre, espero que tengáis ocasión de continuar la labor de las Cortes precedentes y de completar nuestra legislación fundacional con la ley orgánica del Estado, que complete y encuadre en un armónico sistema las instituciones del Régimen y leyes fundamentales ya promulgadas. Y que aseguren de una manera eficaz para el futuro la fidelidad por parte de los más altos órganos del Estado a los principios del Movimiento Nacional.»

«La terminación de nuestras leyes básicas no detendrá el proceso de perfeccionamiento que el correr del tiempo exija a nuestras instituciones políticas, pero

si garantizará, en la medida de las previsiones humanas, la permanencia de un Estado y la realización de una revolución por los que tanto nuestra nación ha sacrificado.»

«La paz, el orden y el bienestar del pueblo portugués nos interesan a todo el conjunto peninsular, que no podría ya concebirse con situaciones dispares o encontradas en cada una de las naciones. Sus enemigos son nuestros enemigos, y cuando una de ellas es atacada, es difícil de distinguir cuál sea su verdadero objetivo.»

«Reiteramos la doctrina que es común a los dos pueblos ibéricos y cuyo olvido está desencadenando en el mundo situaciones de agudísimo peligro. La de no confundir colonización con coloniaje. Nunca practicó nuestra nación el coloniaje, y nada hay tan elocuente como nuestras Leyes de Indias y nuestra conducta durante siglos en América.»

«Los otros ejes de nuestra política exterior, América, Europa y el mundo árabe, permanecen invariables. Si los lazos que nos unen a alguna de sus áreas pueden ser en ocasiones variables, conviene, sin embargo, señalar que sobre lo peculiar de cada zona destaca hoy un denominador común que se compendia y resume en que todos ellos son pueblos cuya tradición cultural e intereses espirituales y económicos son interdependientes, y su inclinación y gravitación lógicas, aun desde el ángulo más utilitario, son manifestaciones occidentales. A este superior entendimiento ha obedecido nuestra relación política con ellos, sin caer en las fáciles fórmulas de las terceras fuerzas, hoy estériles, ineficaces y prácticamente inviables.»

«Consideraciones políticas y económicas vienen empujando a los grandes Estados hacia la integración. La racionalización y unión de esfuerzos es siempre base para la fortaleza. Y en esta gran lucha económica y política pueden obtenerse progresos favorables. Pero el caso es que estos acuerdos patrocinados por los grandes y convenientes, desde sus particulares puntos de vista, afectan también e intensamente a la vida económica y a los intercambios de los países medios y pequeños, a los que se coloca ante la realidad de los hechos consumados.»

«Las consecuencias que pueden derivarse para estos otros países son de todo orden, pues no solamente afectan directamente a sus intercambios comerciales y a las posibilidades de su desarrollo industrial, sino que también pueden afectar a la situación interior y exterior de su política.»

«En muchos períodos de la historia contemporánea hemos visto aflorar en el pensamiento de las grandes potencias industriales el concepto egoísta de que unas naciones deberían ser industriales y otras exclusivamente agrícolas, con las que intercambiar sus productos y asegurar unos mercados. Esto, que pudo ocurrir en tiempos pasados, cuando no existían

los crecimientos tan grandes de población y la industria no había tenido un gran desarrollo, es inexplicable hoy ante el crecimiento de la demografía y la necesidad para todos los Estados de una progresiva industrialización.»

«Por cuanto estos movimientos de integración económica europea afectan a nuestra nación y a nuestro comercio exterior, es evidente que condiciona en cierta parte nuestra proyección comercial en el extranjero, aunque gracias al grado de industrialización ya alcanzado, a la modernidad de muchas de sus instalaciones y a las renovaciones en proyecto, sus consecuencias han de ser menores. Nuestros servicios técnicos trabajan intensamente sobre la integración en estos procesos, sin perder de vista las realidades de nuestra economía.»

«La meta que nos proponemos y que ya es posible cubrir en un tiempo muy estimablemente inferior al que como es lógico hemos necesitado para disponer de las bases necesarias y de las que prácticamente carecíamos casi en su totalidad, es situar a los españoles en un nivel de vida igual al de los pueblos similares más avanzados, mediante un impulso acelerado y expansivo de nuestro progreso económico y de la equitativa participación de los españoles en la distribución de la renta de la nación.»

«Observad hasta qué punto en todas nuestras realizaciones y en las que nos proponemos, están presentes los principios y doctrinas del Movimiento Nacional y cómo en la configuración y regulación de todas ellas se conjugan el sano sentido de la ley y de la autoridad y la activa participación de la sociedad. Los caracteres específicos del régimen católico, social y representativo despliegan su preponderancia de un modo ostensivo.»

«España es un país abierto. Los millones de extranjeros que nos visitan ya vienen dando en las cinco partes del mundo testimonio fidedigno de lo que es un pueblo embarcado en la tarea de bajar en orden y en paz por la unidad, la libertad y la grandeza de la Patria.»

«Ved ahora por qué afirmábamos que el Régimen nacido de la Cruzada entró desde su aparición en el ancho campo de la Historia. Estar en ella es hacerla día a día, viviendo con rectoría de aciertos y con ejemplaridad en acción recta. Frente a los aforantes, somos iconoclastas y desarraigados, somos continuadores de la tradición operante; frente a los mercaderes de la política somos servidores de los ideales; frente al intelectualismo crítico y estéril somos realizadores; frente a los escépticos somos creyentes; frente a los pragmáticos sin principios somos leales a una doctrina; frente al anacronismo liberal somos actuales.»



# CITA EN VIENA

## KENNEDY AL HABLA CON KRUSTCHEV



### SIGUEN EN PIE TODOS LOS PROBLEMAS ENTRE EL ESTE Y EL OESTE

**S**IETE mil hombres protegiendo la vida de dos. Mil quinientos periodistas tratando de conseguir la más pequeña noticia que permita predecir cuál va a ser la suerte del mundo en los próximos meses. Otro intento para acabar con la guerra fría, y esta vez en Viena, avanzada de Europa durante muchos siglos y ahora tierra neutral.

El día 3 en la Weidlichtrasse, el 4 en la Reicherstrasse, y entre ambas reuniones, el palacio de

Schönbrunn, donde el Presidente de la República austriaca ha recordado a los dos dirigentes del mundo, Kennedy y Krustchev, que las iniciales "K y K" eran ya conocidas hace siglos por los austriacos, porque son las palabras "Kaiserlich y Koeniglich" (Imperial y Real), títulos de la monarquía austrohúngara.

En Schönbrunn, como en otros tiempos, problemas de protocolo. Pero ahora no se trata de reinos o títulos de nobleza y, sin embar-

go, son más graves. Krustchev ha dado a entender que no está dispuesto a ceder el sitio de honor —la derecha del anfitrión— a Kennedy. Y Schaerf resuelve salomónicamente: a la derecha, ni Krustchev ni Kennedy, pero para dar satisfacción al dirigente soviético, allí se sentará Nina Krustcheva.

Aquella noche, la del sábado al domingo, son 250 los invitados. Menos un centenar, el resto son los consejeros de Kennedy y





Antes de dirigirse a Viena, el Presidente Kennedy fue recibido en París por el general De Gaulle

Krustchev. Muchos, porque en Viena se están tratando los problemas del mundo, con la tranquilidad y la serenidad que proporciona saber de antemano que no se va a llegar a ningún acuerdo. En los salones donde en otras épocas se habló de Montenegro, de la Sublime Puerta o Valmy ahora se habla de Laos o del número de bombas atómicas que puede hacer estallar cada potencia sin poner en peligro la ya débil seguridad del globo terrestre.

Los dos "K" han dejado Viena, una capital de Europa entre el Este y el Oeste, porque así lo disponen los Tratados internacionales, pero más occidental que nun-

ca, porque así lo dispone la propia Viena.

#### EL MONUMENTO A LOS RUSOS

Todo se ha realizado conforme a los planes previstos menos la llegada y salida de Krustchev, que tras una modificación de última hora redujo considerablemente su estancia en la capital austríaca, más larga, sin embargo, que la del Presidente Kennedy.

Krustchev llegó a las cinco de la tarde del viernes en un tren especial compuesto exclusivamente por coches-cama y coches-salón. Los últimos accidentes de los

reactores soviéticos de pasajeros le habían hecho sentir, al parecer, una cierta desconfianza por los viajes aéreos, aunque después se fuera en avión. A las diez y cincuenta minutos de la mañana del día siguiente, 3, la "Casa Blanca" volante trajo a Kennedy de París.

Veinticinco minutos más tarde, el Presidente norteamericano acudía a visitar al Presidente austríaco, que le había recibido en el aeropuerto. A las doce y cuarto llegaba a la residencia del embajador de los Estados Unidos. Media hora después, Krustchev, que no había abandonado hasta entonces su alojamiento, llegaba hasta la puerta del edificio y era recibido por Kennedy. Desde la una menos cinco hasta las dos se desarrolló la primera de las entrevistas en presencia de los consejeros y los intérpretes de ambos dirigentes. A las dos iniciaron el almuerzo juntos, y a las tres y veinte dieron un corto paseo por el parque de la residencia. A las cuatro menos veinte, y mientras los consejeros de los dos "K" se reunían en una sala, Kennedy y Krustchev reanudaban sus conversaciones en el salón de música con la exclusiva presencia de los intérpretes. A las seis y media se dio por terminado el diálogo por aquel día.

Se reanudó a las once del domingo en la Embajada soviética. Comieron juntos a las dos y media y reanudaron las conversaciones a las cuatro y media. A las seis y siete minutos de la tarde del domingo Kennedy abandonó Viena.

Según todas las observaciones, y a pesar del hermetismo lógico dada la índole de la Conferencia ha podido traslucirse que fue durante el segundo día, precisamente en las conversaciones desarrolladas en la Embajada soviética cuando se registraron los momentos más difíciles del diálogo. La comida del domingo se inició con un evidente retraso y la suntuosidad desplegada no fue suficiente para evitar que estuvieran ensombrecidos los semblantes de los dos dirigentes.

Kennedy y Krustchev habían llegado con sus respectivas esposas. Separadas y juntas, ambas mujeres han permitido a los informadores llenar los vacíos que dejaban las escasas noticias de la Conferencia con la descripción detallada de su visita a Viena. En ese capítulo cabe anotar también las raras apariciones de los dos dirigentes. La que provocó mayor afluencia de curiosos fue la de Kennedy a su llegada a la catedral de San Esteban en compañía de su esposa para asistir a la misa dominical. El menos concurrido fue el acto de depositar Krustchev una corona de flores en el monumento a los muertos del Ejército soviético. Ese monumento no fue, naturalmente, levantado por los austríacos, sino por los propios rusos. El recuerdo que guardan los austríacos y especialmente los vieneses de la llegada de las hordas rojas y de los largos años de la ocupación no es precisamente agradable.

Nadie sabe cuál ha sido la suerte que corrió la carta recibida por Nina Krustcheva. Es la carta de una madre que reclama la libertad de su hijo prisionero en Rumanía.



El "premier" británico, Harold Macmillan, y su esposa ofrecieron al matrimonio Kennedy una cena de gala durante su estancia en Londres





Está dirigida a Krustchev. Casi los únicos aplausos que recibió su esposa durante su estancia en Viena fue cuando permitió que los policías que la vigilaban dejaran pasar a esa pobre mujer que acechó durante muchas horas el momento de entregar la misiva.

#### COMO NACIO LA CITA

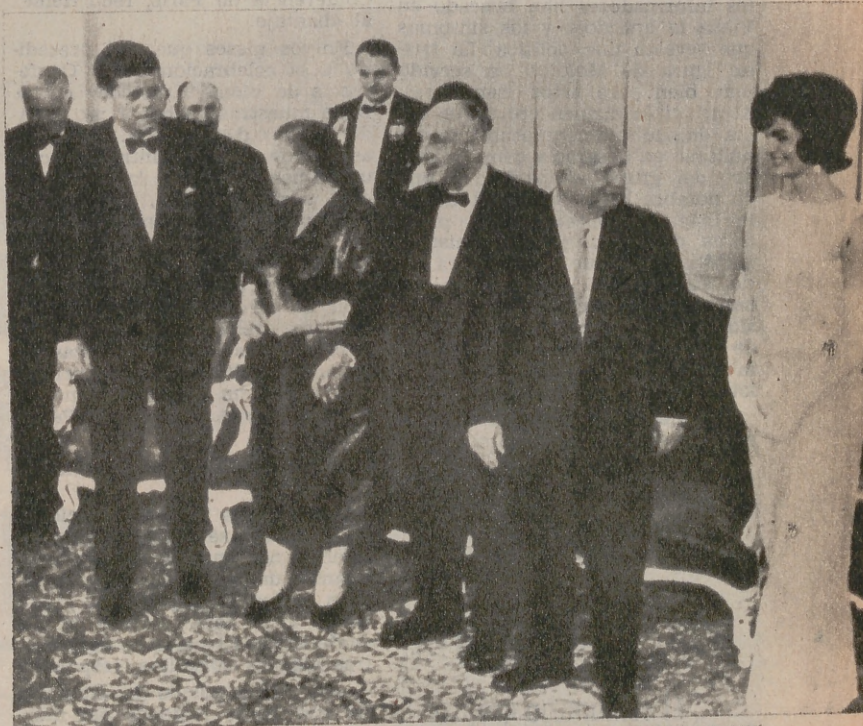
Antes y después de su victoria electoral, el Presidente Kennedy manifestó repetidas veces su propósito de negociar sobre bases firmes y decididas de antemano. La Conferencia de Viena, por su misma naturaleza, ha sido, naturalmente, todo lo contrario: un simple «cambio de impresiones». Son muchos los que en Washington y en otros lugares del mundo siguen preguntándose ahora qué es lo que verdaderamente ha determinado la celebración de la Conferencia de Viena, siquiera sea por el lado norteamericano.

Durante la campaña electoral de Kennedy, Krustchev no se recató de ofrecer la posibilidad de una Conferencia tetrapartita apenas hubiese sido investido de su cargo el nuevo primer magistrado de los Estados Unidos. Era, naturalmente, imposible en esas condiciones que se celebrara ninguna Conferencia; pero hay indicios de que Kennedy sugirió a Krustchev una reunión como la celebrada. Cuando a finales de marzo Andrei Gromyko visitó Washington, después de haber asistido a las sesiones de la Asamblea General, trató con el Presidente de esa Conferencia, cuya aceptación por parte de Krustchev le entregó Menchikov en la primera quincena de mayo.

Las crisis de Laos y Cuba han debido pesar en el ánimo del Presidente, y los consejeros, empujándoles a tratar de lograr una disminución en la tensión internacional mediante una serie de contactos personales. Entre los amigos de cultivar el enigma no

Saludos a Kennedy en Viena y buenos deseos en relación con el problema de Berlín. Silencio para Krustchev

falta quien supone que John F. Kennedy ha ido a Viena empujado por un objeto nuevo y desconocido que no ha sido ninguno



Recepción en honor de los dos dirigentes de los bloques occidental y oriental en el Palacio Nacional de Viena



de los problemas que actualmente se hallan planteados entre el Este y el Oeste. La hipótesis no parece, sin embargo, muy afortunada.

«Si se exceptúa la eficacia, por otra parte problemática, del contacto personal y humano entre John Kennedy y Krustchev, se convendrá en que no se habría perdido nada con remitir la Conferencia a tiempos más oportunos.» Esto es lo que ha escrito Roger Massip, de «Le Figaro», después de haber asistido a la publicación del comunicado conjunto de las conversaciones.

Los norteamericanos han calificado de «tres veces peor» a la famosa reunión de los «cuatro grandes» en París. Era, según ellos, la reunión celebrada en el peor sitio, a la peor hora y de la peor manera. No ha habido esos calificativos para la de Viena, dada la diferencia de propósitos de las dos reuniones; pero se ha subrayado que la coyuntura internacional no era, precisamente, como para que Occidente pudiera presentarse con un balance de éxitos en la cartera.

Kennedy se ha presentado ante los ojos de gran parte del mundo como el hombre que necesita que la reunión con Krustchev le permita resolver unos cuantos problemas inaplazables, pero no como el político dedicado a conseguir una paz estable con la potencia y la garantía que significaría disponer de un bloque de países sólidamente unidos tras él.

#### LA SOMBRA DE MOLOTOV

A falta de detalles sobre la verdadera Conferencia de los dos «K», los informadores han buscado en Viena la anécdota y los síntomas que revelan una política. La triste figura de Molotov ha servido muy bien para estos menesteres. Al principio alguien creyó que había dejado momentáneamente de hallarse en desgracia como miembro del grupo antipartido y que su nombre había sido incluido en la lista de consejeros del presidente del Consejo de Ministros soviético. Aunque así hubiera sido, su presencia en una lista tan numerosa difícilmente podría considerarse como síntoma revelador de un ascenso. Además, quien estaba no era Molotov, sino Molotchkov, jefe de protocolo.

A la llegada de Krustchev a Viena, Molotov, como segundo jefe

de la Delegación soviética en la Agencia Atómica Internacional, se hallaba en la estación, como tantos otros rusos, y como ellos fue saludado por Krustchev del mismo modo impersonal. Sólo algún periodista, quizá con demasiada imaginación, creyó ver en la enrojecida nuca de Krustchev el signo de la violencia que le producía aquella escena. Después ha sido también señalada la ausencia de Molotov en banquetes y otros actos celebrados al margen de la Conferencia.

La reiteración de la desgracia de Molotov no ha sido en muchos casos casual. Se trataba de subrayar que el feroz «Mr. Niet», el Molotov que constituyó la desoperación de los secretarios de Estado Byrnes y Acheson, estaba definitivamente hundido, y con él la política que realizó. Las amenazas e intemperancias de otros tiempos estaban ya tan debilitadas como ese anciano encorvado y triste que tiene que defender fuera del «telón de acero» los intereses de Nikita Krustchev.

Es una teoría muy simplista, que, naturalmente, ha hallado partidarios por su fundamental comodidad. Krustchev, según ella, es distinto. No hay ningún peligro de que vuelvan los años en que los diplomáticos soviéticos sólo sabían decir «no». La mencionada teoría olvida, o querría olvidar, que Krustchev no sólo ha dicho «no» cuantas veces ha querido y en la forma que le ha parecido conveniente, sino que es el «renovador» de los modos diplomáticos, como pudo demostrarlo en la XV Asamblea General de las Naciones Unidas recurriendo al zapato, o tres meses antes, en la Conferencia de París, recurriendo al chantaje.

En los meses que han precedido a la celebración de la Conferencia de Viena, Krustchev no ha dado muestras de haber modificado su modo de actuar. En el asunto de Cuba se introdujo con una amenaza para la población civil norteamericana, y si en el de Laos pareció plegarse a las bases formuladas por los Estados Unidos, fue porque en esas mismas bases se incluía la constitución de un Gobierno neutralista, que era, precisamente, el objetivo perseguido por los comunistas en Laos, naturalmente, como primer paso hacia un Gabinete sometido completamente a Moscú y Pekín.

#### EL RECUERDO DE YALTA

Quando tras las conversaciones del domingo se celebró una Conferencia conjunta de rusos y americanos, un periodista de esta última nacionalidad preguntó a Jaramov si se había tratado del caso de Cuba. El portavoz soviético, tras algunas consultas, respondió:

—Se ha estudiado la situación de numerosas regiones del mundo. No juzgamos oportuno entrar en más detalles.

Esta vaguedad se corresponde perfectamente con la del comunicado final de las reuniones. Se señala en el mismo que ambos

políticos han pasado revista a las relaciones entre los Estados Unidos y la URSS, así como a todas las demás cuestiones de común interés para los dos países. Pero, por tratarse de las dos potencias mayores del mundo, esas cuestiones son, precisamente, las que oponen a los dos bloques, y son tantas...

Más explícito se muestra el comunicado respecto del problema de Laos: «El Presidente de los Estados Unidos y el presidente del Consejo de Ministros soviético han reafirmado su apoyo a un Laos neutral e independiente, bajo un Gobierno escogido por los mismos laosianos y en favor de los acuerdos internacionales destinados a asegurar esta neutralidad y esta independencia.»

Pero, evidentemente, de poco ha servido la Conferencia si éste ha sido el único acuerdo obtenido. Los Estados Unidos y la Unión Soviética, tras la grave crisis provocada por el avance de las fuerzas comunistas, estaban de acuerdo en lograr un Gobierno neutralista... que si algo no lo remedia no tardará en dar pronto paso a otro de muy subido color rojo.

El comunicado también indica que han discutido los problemas de las pruebas nucleares, del desarme y el de Alemania; pero no hay mención de que se haya conseguido el más ligero resultado positivo sobre los mismos. Sobre el de Alemania se ha revelado oficialmente que no se había realizado ningún progreso.

Se advierte, sin embargo, su acuerdo para mantenerse en contacto, lo que podría servir de base para una futura entrevista Gromyko-Rusk, a su vez preparatoria de una verdadera Conferencia de alto nivel. Pero en esas fases posteriores no podrían estar ausentes las potencias occidentales, que no se contentarían, probablemente, con unas entrevistas previas y posteriores, tal como ahora ha sucedido con la visita de Kennedy a París y Londres.

De la misma manera que en Viena, en una futura reunión internacional, Kennedy no podrá hablar como representante occidental con plenos poderes. Siempre existirá el recelo de que las grandes potencias quieran pactar en detrimento de algunos de sus aliados.

En Viena se han distribuido octavillas recordando que en Yalta un Presidente americano entregó Europa oriental a los rusos. No es posible establecer un claro paralelo entre ambos momentos de la Historia. Tras la Conferencia de Viena, la mayor parte de los observadores coinciden en afirmar que ni siquiera se ha alcanzado el optimismo del famoso «espíritu de Camp David», cuando Eisenhower y Krustchev celebraron unas conversaciones también para «intercambiar sus puntos de vista». Siete meses después, la tensión internacional había alcanzado uno de los peores momentos de la guerra fría.

Guillermo SOLANA

Lea usted

«El Español»

El semanario gráfico  
literario de mayor  
actualidad





Momento solemne en que el doctor Modrego procede a la bendición del recinto de la Feria de Muestras, en el día de su inauguración

# BARCELONA: FERIA INTERNACIONAL

Más de diez mil expositores  
en los quince pabellones  
de Montjuich

“AL cumplirse en este año el XXV aniversario de nuestro Movimiento, podemos sentirnos orgullosos de la labor realizada; pero ahora, vencidos difíciles obstáculos, tenemos la seguridad que manteniendo la paz y unidad conquistadas por Franco para todos avanzaremos aún más rápidos en el engrandecimiento económico de la Patria, para llevar aún a una más exacta justicia social a todos los españoles.

En nombre del Jefe del Estado queda inaugurada la XXIX Feria Internacional de Muestras de Barcelona.»

Estas palabras finales de un breve pero sustancioso discurso de José Solís Ruiz abrían oficialmente la Feria de Muestras barcelonesa. Durante meses enteros los paseantes por el recinto de Montjuich habían venido obser-



vando los trabajos de reforma y ampliación de pabellones expositores. El suelo agreste de la montaña, domado por el cemento y el asfalto hacia 1929, volvía a salir como a jirones, despellejado de adoquines y gravilla. Pero en ese momento, tras las palabras del Ministro Secretario General del Movimiento, la Feria estaba a punto.

Esa retina brillante, de viveza tan peculiar, de Solís Ruiz, se enfrentó a la maravilla policrómica de la Feria. Desde la plaza de España, las escalinatas van ascendiendo hasta escalar la explanada donde se levanta el Palacio Nacional. En este peculiar ascenso el visitante va sorteando, a derecha e izquierda, pabellones de exposición de productos. Los de más pabellones conservan los nombres que merecieron en la nunca bastante citada Exposición del año 1929: Palacio de Alfonso XIII, Victoria Eugenia...

Desde aquella primera Feria de Muestras de Barcelona, que inauguró el Rey, acompañado de don Miguel Primo de Rivera, han pasado treinta y dos años y veintinueve Ferias; tantas como años,

menos los tres de la guerra. De la importancia de aquella primera Feria puede dar fe un dato a considerar: a partir de la misma, Barcelona comenzó a sufrir problema de la vivienda... Fue tanta la mano de obra que requirió y tanto el poder asimilador de la ciudad, que gentes de toda España venían contratadas para trabajar en la «conquista de la montaña» y después se quedaban.

Hoy, en 1961, la Feria tiene ese aire de institución segura que marcha movida por una especial mecánica... Como en los versos de Machado, cada año...

**La Feria ha venido;  
nadie sabe cómo ha sido...**

Si; la Feria ha llegado, con un mensaje de verano, esta vez algo pasado por agua.

#### INNOVACIONES

No por tener una estabilidad garantizada, la Feria se ha anquilosado. Este año mismo se han llevado a cabo construcciones de nuevas naves marginales en el palacio número 1; también

han aparecido como por milagro piscinas en todas partes, destinadas a refrescar la mirada del errabundo espectador, y sobre cuyas aguas estancadas se mecen motores de variados tamaños sosteniendo marcas publicitarias.

La participación extranjera sigue teniendo el mismo relieve que en años anteriores, con una sola variación: Estados Unidos no tienen «stand»... ¿Razones? Los americanos han dado la siguiente: fueron tan costosos los gastos de la campaña electoral, que el país debe hacer economías. Uno de los aspectos más afectados por estas economías son las representaciones comerciales e industriales del país... En la XXIX Feria de Muestras, los Estados Unidos han montado solamente una oficina de información.

Este año son los marinos la nota destacada de la Feria. Pero no los ya conocidos marinos americanos, sino los franceses. En el puerto han varado buques de la Escuadra francesa y la ciudad se ha inundado de marineritos blancos, con gorra de plato con una borla roja en el centro. Los marinos entran en la Feria y husmean con la mirada hasta encontrar la bandera tricolor de «la patrie»; entonces se arremolinan en el pabellón francés, como estableciendo un oasis de aire protector...

#### UN VISTAZO

Los periodistas también hemos tenido un regalo de Reyes en la XXIX Feria Internacional de Barcelona. Nos han construido una nueva sala de Prensa. Por otra parte, la oficina de Información funciona mejor que nunca.

Allí nos señalan los puntos clave de la Feria, las curiosidades que ésta exhibe. Una por adelantado: coja usted un sillón y siéntese; recline suave y lánguidamente la cabeza sobre el respaldo y aguarde; empezará entonces a sentir aladas músicas, los más celestiales sonidos, y con la particularidad de que los oirá usted solito. No; no se trata del «sillón de la locura», sino del sillón estereofónico, desde el que, cómodamente, podrá oír música sin molestar a nadie.

Un ordenador y clasificador eléctrico de fabricación alemana ha hecho las delicias de los buscadores de simplificaciones burocráticas. Por fuera, el archivador es un inmenso armario lleno de numeritos y de color verde. Por dentro es muy práctico; eso dicen.

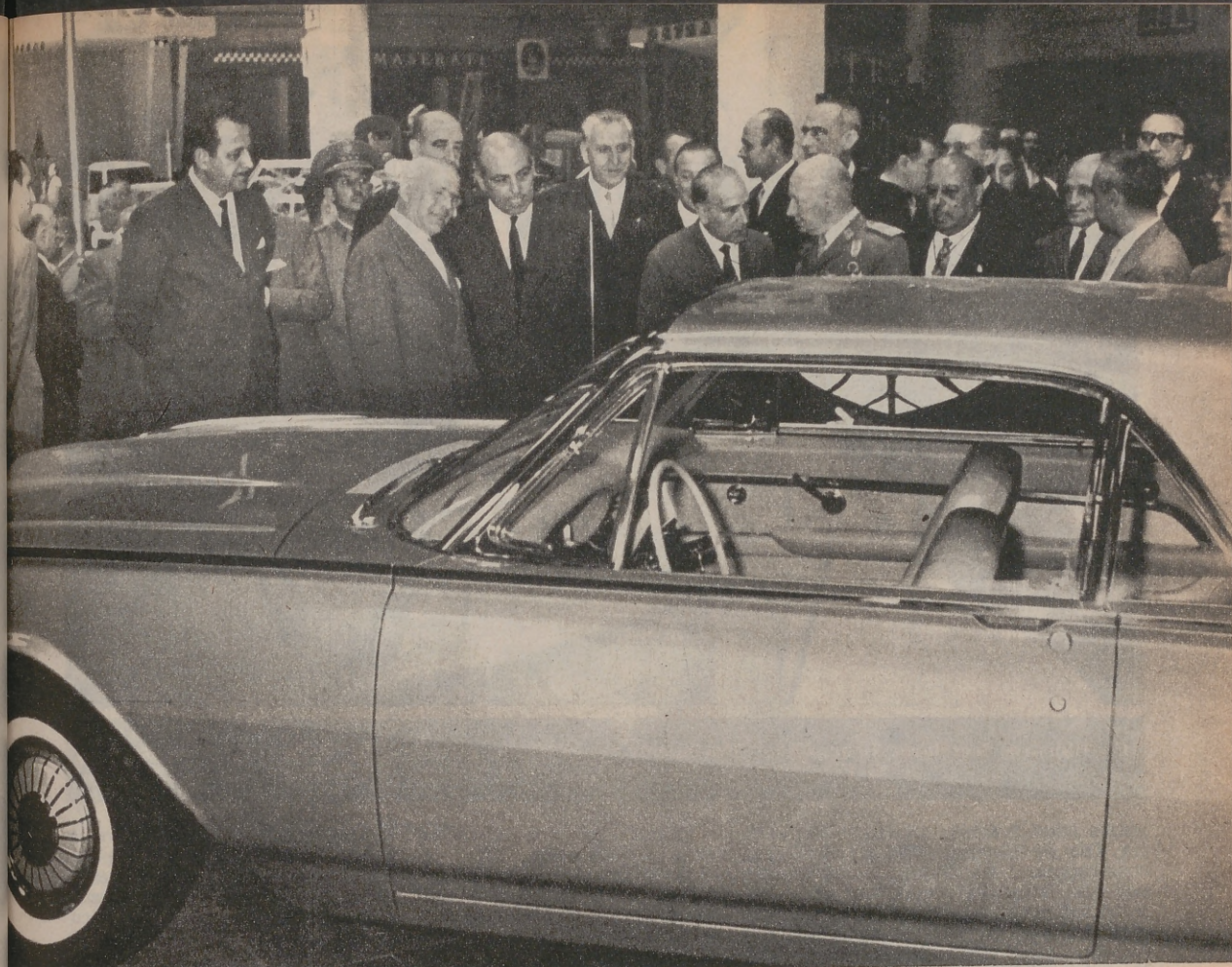
Con estas novedades aparecen objetos ya «más vistos», pero de rara perfección. Todos los pabellones son un modelo de concisión y distribución. Si consideramos que en el Alfonso XIII exponen hasta 120 industriales, y que se mueven con holgura, daremos una idea no sólo de la capacidad de la nave, sino del acierto de los constructores de los «stands».

El mundo iberoamericano tiene una importante participación en la Feria... Sobre las peculiaridades de producción común a toda Iberoamérica (productos agrícolas y artesanía...) destaca el gráfico de producción de nitrato presentado por Chile. Cuando el señor Solís Ruiz llegó a la altura



Todas las ramas de la producción industrial están presentes en Barcelona. He aquí una exhibición de material contra incendios





El Certamen barcelonés es también un verdadero "Salón del Automóvil". Las más importantes marcas internacionales concurren con sus modelos

del pabellón chileno se hizo explicar detalladamente el cuadro de producción de nitrato de Chile...

rojo de las carrocerías al sosiego del verde de las macetas.

importante del mundo, y el proyecto tardará varios años en llevarse a la práctica.

#### AUTOBUS MADRILEÑO

En el Salón del Automóvil, sito en el palacio Victoria Eugenia, y en el "stand" de la Pegaso, figura un modelo de autobús construido por dicha Empresa y adquirido por el Ayuntamiento barcelonés. También aparece en este Salón un modelo de trolebús eléctrico, primero que se expone en la historia del certamen.

El mundo de las máquinas de locomoción también tiene un espacio para el "utilismo" de las máquinas de locomoción y producción: los tractores huesudos, con su mensaje de tierra próspera y de fabricación nacional, se emplazan junto al modelo de turismo más aparatoso.

Todo lo agrícola tiene una mayor religación con el ambiente de la Feria. Quizá sea por el emplazamiento de la misma entre la jardinería de la Montaña de Montjuich. En una gran margen del palacio número 1, un entoldado cubre un recinto repleto de trilladoras, tractores, separadoras. Todo de fabricación nacional. La decoración se ha montado aquí a base de geranios y césped, y la vista del paseante se ve impelida del

#### CEREBROS ELECTRONICOS

La cuestión de los cerebros electrónicos ya no sorprende a nadie, pero la visión de un cerebro electrónico, sí. Porque casi todos pueden aceptar que un muñequito, que, en definitiva, se nos parece, se ponga a pensar y nos resuelva el más arduo problema logarítmico; pero un cerebro electrónico en serio no pasa de ser un cajón mas o menos grande con agujitas e indicadores.

En la Feria hay uno de fabricación inglesa. Pese a que sería difícil emplazarlo en algún rincón de la casa, sorprendimos la siguiente conversación entre un anciano y el encargado del "bichejo" electrónico:

—Y eso, ¿cuánto puede valer?

El encargado sonrió suficientemente y respondió, consciente de la importancia de su respuesta:

—Unos cinco millones.

—¡Lo que cuesta pensar!

Los objetos de artesanía también atraen la curiosidad de la gente, y en este sentido tal vez sea el pabellón marroquí el más rico.

Los ingleses exhiben una maqueta de la nueva planta de la TV de la BBC. Según nos explican, se trata de la emisora más

#### GENTES Y SALCHICHAS

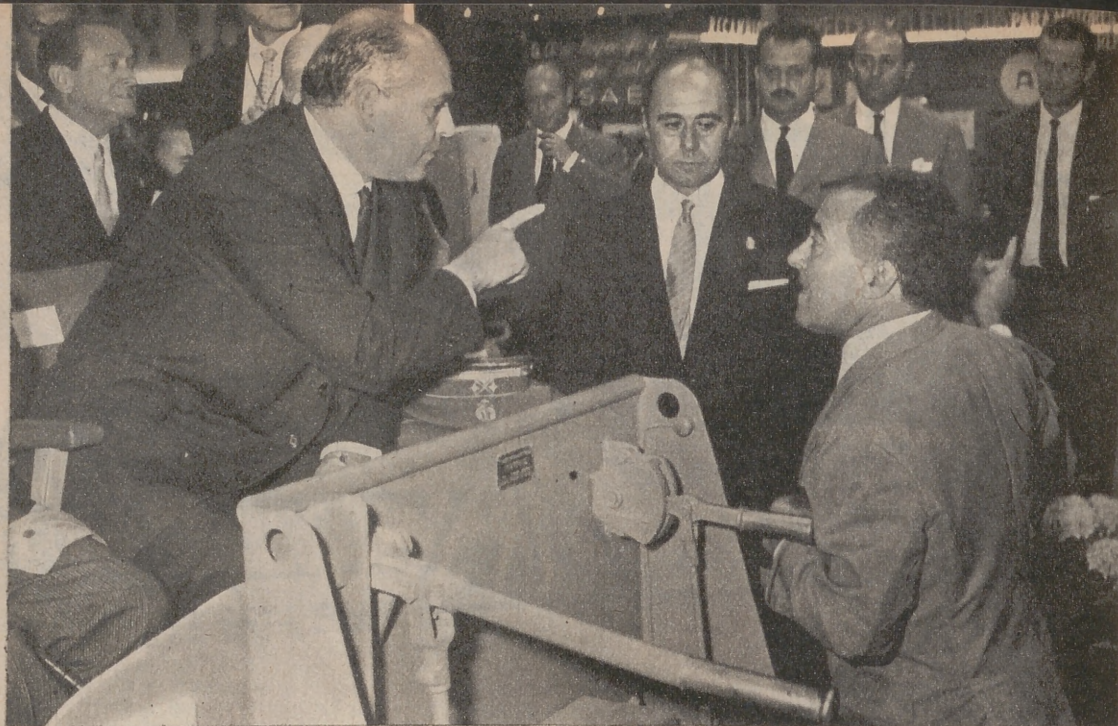
El inmenso surtidor diseñado por Buigas arroja sus chorros de blanca espuma contra un cielo de donde cae un sol pajizo y a hurtadillas.

Las gentes reposan unos instantes del largo recorrido y se concentran en una explanada "ad latera" del palacio número 1, donde se multiplican los puestos de venta de bebidas, helados, bocadillos. El aire huele allí a salchichas de Francfort y mostaza... En las barras de los improvisados chiringos se bebe sidra asturiana, champagne, horchata, limonada, agua... De todo.

Esta explanada tiene un colorido especial. Pasean por ella los vendedores de globos y los niños esparcen el color de los racimos de globos.

Por invisibles altavoces llega una música alegre de carrusel; es el trasfondo de la Feria... Las manos de los visitantes están llenas de prospectos propagandísticos, de sombreros publicitarios, de "tickets" peticionarios de tal o cual producto que nunca rellenarán... En los mástiles ondean las banderas de los países participantes. Es costumbre en la Feria dedicar un día a cada uno de los





El Ministro Secretario General del Movimiento, después de inaugurar la Feria en representación de S. E. el Jefe del Estado, recorre los "stands" del Certamen

países concurrentes: Día de Francia, Día de Noruega, Día de Checoslovaquia... La Feria adquiere por ello densidad social. Los mejores salones de la ciudad se abren entonces para recibir la caravana feriante, y el "todo Barcelona" y lo más selecto del "todo industrial y comercial" del mundo entero penetra en la sutileza delicada de la cortesía social de la ciudad.

Pero ahora la Feria no admite más tertulia que la entablada alrededor de los chiringuitos..., con la helada horchata quemando las yemas de los dedos.

Un niño pasa mientras dice a su padre que quiere un oscilador modulado por placa. Nos llevamos un pequeño susto... Luego comprobáramos visualmente qué era aquello del "oscilador modulado por placas": se trata de un aparato de aplicación práctica de estudios de física electrónica.

—Es material al alcance de la Enseñanza Media—nos dijo el amable dependiente, y a continuación nos largó la explicación técnica del asunto—: Circuito oscilador de onda corta de cuatro vatios de potencia. Equipado con ondámetro o aro de Herz móvil..., etcétera, etc., etc.

#### OTROS AÑOS...

La Feria tiene historia y cada año realiza un balance que supera del año anterior; 1960 fue un año cenit para el certamen barcelonés. La cosa está clara con cifras, eso sí, no calculadas por cerebros electrónicos...:

2.604 expositores extranjeros.  
1.700.000 visitantes.  
260.000 metros cuadrados.  
10.123 expositores (totales).  
750.000.000 de pesetas en mercancías expuestas.

Este año se mantiene la tónica

de crecimiento de todos esos aspectos. Los 15 pabellones cobijan desde aparatos de uso doméstico hasta aparatos deportivos, pasando por la alta industria y la agricultura... La importancia de la Feria la mide su ola turística correspondiente. Los hoteles de la ciudad saben perfectamente qué significa la veintena primera de junio: el lleno casi completo.

Estos días un hecho dramático que ha conmovido al mundo ha tenido una trascendencia remarkable en la farándula ferial: la muerte de Trujillo.

La estancia del político dominicano en Barcelona coincidió con los días de feria.

El Presidente Trujillo visitaba la Feria con su esposa y el hijo menor, y al llegar ante la grúa expuesta a la entrada de la Feria, el niño tiró de la manga del hombre de Estado y le señaló la grúa... Trujillo se inclinó hacia el muchachito y eruzaron algunas palabras... Después se dirigió a uno de sus acompañantes y señalando la grúa no dijo más que esto:

—¿Cuánto vale?

El hizo ademán de llevarse la mano a la cartera o al talonario de cheques...

Sí, la Feria tiene su anecdotario, incluso sus tristes accidentes. Pero hoy es un día normal... Pasan y repasan vagonetas de alquiler donde privilegiados visitantes pueden aunar la comodidad con la curiosidad...

Y así durante más de veinte días.

M. VAZQUEZ MONTALBAN



Más de diez mil expositores concurren a la Feria. He aquí una de las naves de los pabellones



# ¡este...!

... o cualquier otro modelo de **CEPILLOS DENTALES PROFIDÉN** puede ser el que prefiera.

Entre todos ellos encontrará el cepillo dental más apropiado a sus gustos y necesidades, la forma, tamaño y dureza que mejor se adapten a su boca.

- Un equipo completo de técnicos especializados
- Diseños científicos
- Una escrupulosa selección de materiales
- Las más modernas instalaciones
- Un riguroso control de fabricación
- Cerdas importadas de las genuinas zonas asiáticas



PROFIDÉN

ESTAS SON LAS GARANTIAS QUE OFRECEN LOS

## cepillos dentales PROFIDÉN



**PROFIDÉN... Y YO!**  
es la emisión que los viernes, a las once menos cuarto de la noche, por Radio Madrid y su Cadena de Emisoras, presenta el nuevo repertorio del humorista GILA, que dedicamos a todos nuestros consumidores.

Además, todos los Cepillos Dentales PROFIDÉN, van equipados con una cápsula de Solución Antiséptica Superconcentrada, de alto poder desinfectante, que le asegura la total asepsia del Cepillo Dental antes de su utilización.

LABORATORIOS PROFIDÉN

investigaciones y preparaciones odontológicas

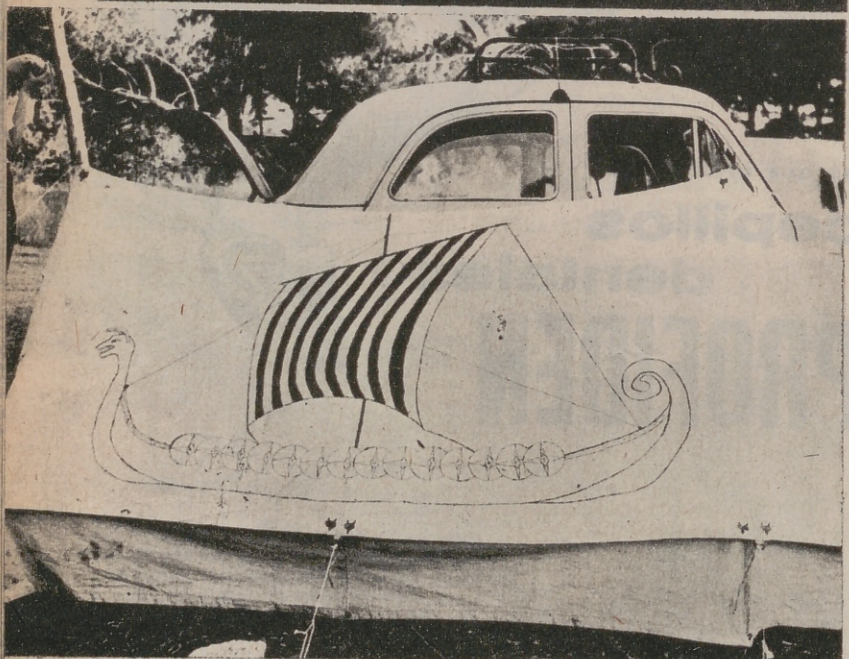


# CAMPING: REVOLUCION EN EL TURISMO

157 terrenos de acampada abiertos este año en España



En el remolque tienen cabida todos los elementos indispensables para el confort del campista, desde la silla plegable al receptor portátil de TV



El campista no ha podido resistir la tentación de proclamar su procedencia. La nave vikinga en la lona de la tienda es un motivo de decoración para el turista nórdico



CUANDO el europeo medio tuvo que salir de sus ciudades y refugiarse en el campo para huir de los bombardeos de la segunda guerra mundial, se encontró con un doble descubrimiento: aprendió en parte a esquivar los horrores del «Napalm» y del NTL... y se dió cuenta de que era posible no sólo pernoctar, sino vivir en el remolque de su automóvil. Fue entonces cuando nació el camping.

Y desde entonces ha venido en auge esta original forma de turismo, que constituye uno de los fenómenos sociales más curiosos de nuestro tiempo. Solamente en Francia practican el camping actualmente unos 11 millones de personas; es decir, la quinta parte de la población.

Claro, que el turista francés se ha decidido por el camping como forma adecuada de turismo, debido a su probada fama de inteligente y de sentido práctico. Realmente, cuando se viaja o se hace turismo, lo que en definitiva cuenta es lo que se ve, la forma de verlo. Por eso se ha impuesto el camping como mejor solución para «alargar» considerablemente el presupuesto y obtener del mismo dinero un rendimiento mucho más provechoso.

Pese a ello y pese a lo que digan los detractores del camping, los 382.000 campistas extranjeros que visitaron España en 1960 se dejaron en nuestro país la considerable suma de 1.400 millones de pesetas. Como dicen los técnicos en turismo, quizá lo menos importante es lo que los campistas abonan en los terrenos de acampada: lo que realmente supone una buena aportación a la economía espa-



ñola son los gastos que estos turistas realizan aquí, al margen de las cuotas de acampada, que no son excesivamente caras.

## TURISTAS DE PANTALÓN CORTO

Los españoles experimentamos la primera avalancha extranjera poco después de finalizar la guerra mundial. Fue un turismo menos pródigo, de personas que quizá nos escandalizaron con el poco gusto de su atuendo y que acampaban donde Dios les daba a entender. Erar turistas de «tercera clase», que entraban por Hendaia en pantalón corto y se marchaban por Gerona con algunos buenos trajes en su reducido equipaje. En realidad venían a resarcirse aquí de la carestía de la vida, que también se sentía en su país con bastante acusados caracteres. Pero en fin, esto es ya historia.

De una forma acusadamente progresiva fue en aumento el número de nuestros visitantes. Los motivos, ya los saben ustedes: el sol de España, las bellezas naturales de nuestro paisaje, su variedad, el «duende» de Andalucía... Y así comenzaron a sonar en el mundo con una fuerza irresistible los nombres de la Costa Brava, la Costa del Sol y esa lista interminable de pueblecitos que hoy tienen perfiles cosmopolitas y que figuran en la primera página de las guías turísticas de las grandes agencias de viajes.

La predilección por España demostrada por el turismo internacional ha merecido, ciertamente, una adecuada respuesta por parte española. Nuestras instalacio-

nes hoteleras se han multiplicado y se han puesto a la altura de las exigencias internacionales, contando para ello con una acertada y bien dirigida ayuda estatal. Ha mejorado considerablemente nuestra red de carreteras y todo el sistema español de comunicaciones ha experimentado un auge extraordinario, con la finalidad de dar facilidades a los turistas extranjeros.

No podía, pues, faltar el camping con sus instalaciones correspondientes. Realmente son muchas las personas que no quieren desistir de hacer turismo por el simple hecho de no poder resistir las elevadas tarifas de los grandes centros de hostelería surgidos en los núcleos turísticos. Y tampoco faltan las que, al margen de toda consideración económica, prefieren el contacto directo con la Naturaleza y gustan más de acampar junto a la playa mediterránea o en la tranquilidad de un bosque que en el más lujoso de los hoteles. Para ellos el camping es la forma ideal de conjugar el deporte con el turismo.

## CIENTO CINCUENTA Y SIETE CAMPINGS EN ESPAÑA

Quando en marzo de 1958 fue autorizada la creación del Camping Club Internacional de España existían en nuestro país solamente 36 terrenos de acampada turística. Al año siguiente eran ya 79. En 1960 había 135 campings, cifra que se ha elevado a 157 durante el presente año.

De hecho es toda la geografía española la que está jalonada de

estas modernas instalaciones, aunque, como es lógico, se encuentran en los centros turísticos preferidos por los extranjeros. Gerona va en cabeza, con 40 campings; seguida por Barcelona, con 30, y Tarragona, con 15. Es consolador comprobar cómo España, uno de los últimos países en sumarse al movimiento campista internacional, es actualmente uno de los primeros en cuanto a técnica, buena organización y posibilidades. Buena prueba de ello es que de 165.000 campistas se ha pasado en sólo dos años a 382.000.

Sería curioso ensayar una sociología del camping como elemento de convivencia humana. A la comprensión internacional que está fomentando el turismo en general, se añade en este caso la ventaja que supone la utilización conjunta de determinados servicios, lo que exige llevar al máximo el sentido de responsabilidad de cada cual para no resultar molesto a los demás compañeros del camping. Hay en este último extremo un gran cuidado por parte de los Clubs internacionales de camping para controlar el comportamiento de los campistas, mediante la adecuada documentación, de modo que pueda garantizarse siempre la condición cívica de los mismos.

Y es así como entramos en el «quid» de la cuestión. Porque no hacemos camping si usted y yo, querido lector, nos decidimos cualquier fin de semana a oxigenarnos un poco y nos acercamos hasta el primer terreno de acampada que encontremos. Como tampoco lo hace el señor que instala sus reales en el sitio que



más le plazca. No, el camping no es eso. El camping es un moderno sistema de hacer turismo que se caracteriza por el hecho de que el viajero transporta su propio albergue. Este viajero ha de tener terrenos donde instalarse —terrenos de camping—, garantías de selección que le libren de compañías entrometidas o pelligrosas —carnets de presentación internacional, con seguro— e información adecuada sobre los terrenos de acampada que encontrará en su recorrido turístico y las instalaciones de los mismos; es decir, que necesita también estar relacionado con algún Club internacional.

#### LO PRINCIPAL, LA TIENDA

Surgen así, pues, las tres características fundamentales del moderno movimiento campista: el propio viajero que transporta su albergue, es decir, el campista; los terrenos, al servicio de la comodidad de los campistas, y los Clubs, que vienen a ser lazos de unión, centros de información y fuentes de garantías y de numerosas ventajas accesorias.

El campista no es en realidad un turista de precaria condición económica, como algunos pretender ver, sino un hombre decidido, que tiene mayor sensibilidad para gozar del paisaje y, sobre todo, que quiere obtener el mayor rendimiento posible a la inversión que realiza. Presenta fundamentales diferencias con el excursionista ocasional, a quien tan sólo mueve una finalidad deportiva.

El sistema tiene numerosas ventajas. El campista sabe que tiene prácticamente resuelto el problema de alojamiento, ya que en las proximidades de cualquier centro turístico de interés encontrará un camping en el que podrá pernoctar a un precio reducido. Allí dispondrá de los servicios adecuados. Según el reglamento vigente en los campings españoles, elaborado conjuntamente por los Ministerios

El camping permite al turista el contacto directo con la naturaleza. Los más bellos parajes han sido habilitados para la acampada turística

de la Gobernación y de Información y Turismo, deberán éstos disponer de todos los servicios de una instalación hotelera, excepto la habitación; es decir, bar, restaurante, vigilancia y los correspondientes servicios higiénicos, así como de una tienda de ultramarinos, donde los acampados puedan efectuar las compras normales. De hecho, los campings españoles no tienen nada que envidiar a los extranjeros, y en muchos casos les superan con creces en la perfección de las instalaciones, disponiendo la mayoría de ellos de amplias zonas deportivas que les prestan nuevos alicientes.

El campista no tiene más que preparar su propio equipo. Lo fundamental, aparte del coche, claro está, es disponer de una buena tienda, que sea alta y lo más herméticamente cerrada, de buen saco de dormir o una cama plegable y de una cocina de butano. Es sorprendente la perfección que se ha conseguido en los equipos de campings, ya que el campista tiende a aumentar su equipo en peso y en comodidad, según se lo permita el coche. Sucede aquí lo contrario que en los excursionistas cuyo ideal es encontrar un equipo lo menos pesado posible, naturalmente. La tienda de camping viene a pesar, por término medio, unos 45 kilos.

En España puede equiparse un campista con un presupuesto de ocho a quince mil pesetas, aunque es cierto que se encuentran en el mercado equipos cuyo presupuesto no alcanza las cinco mil pesetas.

Se destacar entre los aparatos utilísimos para el campista las lámparas y cocinas de butano, en las que se ha conseguido una notable perfección. Hay en el mercado nacional una cocina sumamente ligera y manejable, que con una carga de veintiséis pesetas permite cocinar durante quince o dieciocho días para cuatro personas. Entre las lámparas las hay que proporcionan con la misma carga de gas hasta setenta y cinco horas de luz potente, con un gasto de 34 céntimos por hora.

Por lo demás, el campista sólo



«Aterpe-Alai», el nuevo camping de Madrid ofrece el atractivo de una grandiosa instalación deportiva. La piscina es indudablemente una de las mejores de Europa

suele cargar con lo que realmente sea de propia utilidad o comodidad, pues tiene la certeza de que en el camping encontrará cuanto necesite a precios completamente normales.

#### SUIZA, PARAISO DEL CAMPING

Ha sido la aparición del camping lo que ha cambiado notablemente el panorama del turismo internacional. Los propios españoles, que, según una reciente estadística, gastaban en el extranjero, por término medio, cinco veces más que cada extranjero en nuestro país —lo que abiertamente evidenciaba que estaba en mantillas nuestra ingeniosidad para hacer turismo o al menos para sacar el máximo rendimiento al dinero gastado— están optando por el camping como fórmula ideal. En 1958 fueron 1.600 los españoles que utilizaron los campings extranjeros, cifra ésta que se elevó a 3.100 durante el año pasado. Para los españoles hay inmensas posibilidades en el extranjero, pues a la intensísima red de camping francesa se une la red suiza —proporcionalmente la más intensa del mundo—, con sus 360 terrenos de camping. Las tarifas no son muy elevadas, y en Suiza varían entre los 0,80 y 1,40 francos por persona y noche.

También en Bélgica son muy numerosos los terrenos de acampada turística, y sus instalaciones, prácticas y limpias, aunque sin el lujo de los buenos campings centroeuropeos o de la costa mediterránea. Su precio no suele ser superior a los diez francos por persona y noche, encontrándose los más caros en Flandes occidental, donde existen

50 campings. Otros 15 hay en Flandes oriental, 17 en Amberes, cuatro en Limburgo, 27 en Brabante, cuatro en Henao, 26 en Namur, 48 en Lieja y 30 en el Luxemburgo belga.

El camping ha servido en otros casos como base a una excelente ordenación turística. El experimento se ensayó en Yugoslavia, donde no se disponía de medios suficientes para proceder al montaje de instalaciones hoteleras de rango internacional. Una bien distribuida red de campings atrajeron a los turistas, con lo que se pudo contar con el elemento fundamental antes de iniciar la construcción de la cadena hotelera. Ahora, el turismo es una saneadísima fuente de divisas para este país.

#### «ATERPE-ALAI» CAMPING DE MADRID

Pero los españoles, si bien somos los últimos en decidimos por el camping, hemos conseguido una merecidísima consideración entre los campistas extranjeros, merced a la perfección de nuestras instalaciones de acampada, difícilmente superadas en el extranjero. Destaca el admirable emplazamiento de nuestros campings, así como la perfección de las instalaciones anejas, que progresivamente van aumentando, principalmente en lo referente a zonas deportivas.

Y ahí está como un ejemplo de la seriedad con que en España se está procediendo al montaje de los terrenos de acampada turística, el último de los campings españoles, pero el primero, seguramente, por la excepcional calidad de sus instalaciones. Es el «Aterpe-Alai», el «Refugio Alegre», según su traducción del

¡Mucho ojo!

aspirina  
SOLO HAY UNA  
**ASPIRINA**

«Bayer»

El producto de fama mundial  
Contra, dolores, gripe,  
resfriados, reumatismo

Cada tableta contiene 0,5 gr. de Aspirina



vasco. Cercano a Madrid, en el kilómetro 25 de la carretera de Irún, el «Aterpe-Alai» es una invitación al descanso o a la práctica de los más variados deportes. Su emplazamiento es magnífico, en una extensísima finca junto al río Jarama.

El «Aterpe-Alai» es una instalación que realmente se echaba en falta en Madrid. Se trata de un complejo de instalaciones para que el campista o simplemente el excursionista ocasional disponga de todos los servicios que pudiera proporcionarle la mejor de las instalaciones hoteleras. Y una cosa fundamental: los precios de «Aterpe-Alai» son extremadamente razonables, más bajos en muchos casos que en el propio Madrid.

Situado en una extensísima finca, en la que destaca la abundantísima agua de su propio manantial, «Aterpe-Alai» dispone, además del terreno de acampada, de una preciosa piscina —la mejor de Madrid— de 33 por 25 metros, con una profundidad entre los 0,5 y los 3,75 metros y con una modernísima instalación depuradora, que mantiene el agua transparente. Otros servicios son el bar, restaurante, parque infantil, en el que la policromía de los columpios y los toboganes contrastan con el purísimo verde del césped, frontón, mimi golf y pistas de tenis, patines y bicicletas. Hay una belleza incomparable en los macizos de flores y en los bien cuidados jardincillos que separan las distintas instalaciones para dar a todo el conjunto una serenidad acogedora. Porque el «Aterpe-Alai» es, como indica su nombre, un refugio alegre.

#### AMBIENTE VASCO EN EL "REFUGIO ALEGRE"

Hay una adecuación exacta entre el ambiente vasco que domina en los elementos decorativos del «Aterpe-Alai» y las más exigentes demandas del turismo internacional de acampada. Lo

vasco se unen aquí al cosmopolitismo cubano. No en vano su creador, don Manuel García, ha vivido largos años en la isla del Caribe y se ha traído bajo el brazo un especial sentido de responsabilidad para hacer las cosas completamente bien hechas. Claro que es el propio don Manuel García quien nos ha confesado el secreto de esta perfección que se advierte a primera vista en el nuevo camping de Madrid, y que no repercute en modo alguno con las tarifas vigentes para las distintas instalaciones.

—He construido el «Aterpe-Alai» —nos dice— pensando precisamente en mis hijos.

Don Manuel García tiene cinco chicos, que al igual que otros miles de chiquillos madrileños y de las más distintas nacionalidades, harán sus delicias en el incomparable parque infantil que se les ha preparado en el Refugio Alegre.

Para la acampada turística dispone el «Aterpe-Alai» de una extensa zona, con capacidad para 616 tiendas con sus correspondientes vehículos. Los campistas tienen a su disposición excelentes servicios sanitarios e higiénicos, además de un economato en el que desde la pastilla de jabón o la lata de espárragos podrán adquirir a precios de supermercado todos los artículos básicos para la práctica del camping. Las tarifas de acampada son internacionales: quince pesetas por persona y noche. Las otras tarifas también son normales, cuando no más bajas que lo normal. La piscina, 35 y 50 pesetas para los adultos, según se trate de día laborable o festivo, con todos los servicios incluidos. Los niños, siete y diez pesetas, respectivamente, con derecho a utilizar las instalaciones del parque infantil, de 1.000 metros cuadrados de superficie.

Cuantos bañistas lo soliciten pueden utilizar el frontón durante una hora sin pagar nada.

Por lo demás, querido lector, podrá usted comprobar las excelencias del nuevo camping de Madrid, que se encuentra casi a la orilla de la capital, un poco más allá de la colonia de Encinar de los Reyes, en el marco incomparable de la vega del Jarama. Salubridad, amplitud, comodidad, son las tres características del «Aterpe-Alai», quizá el mejor camping de España.

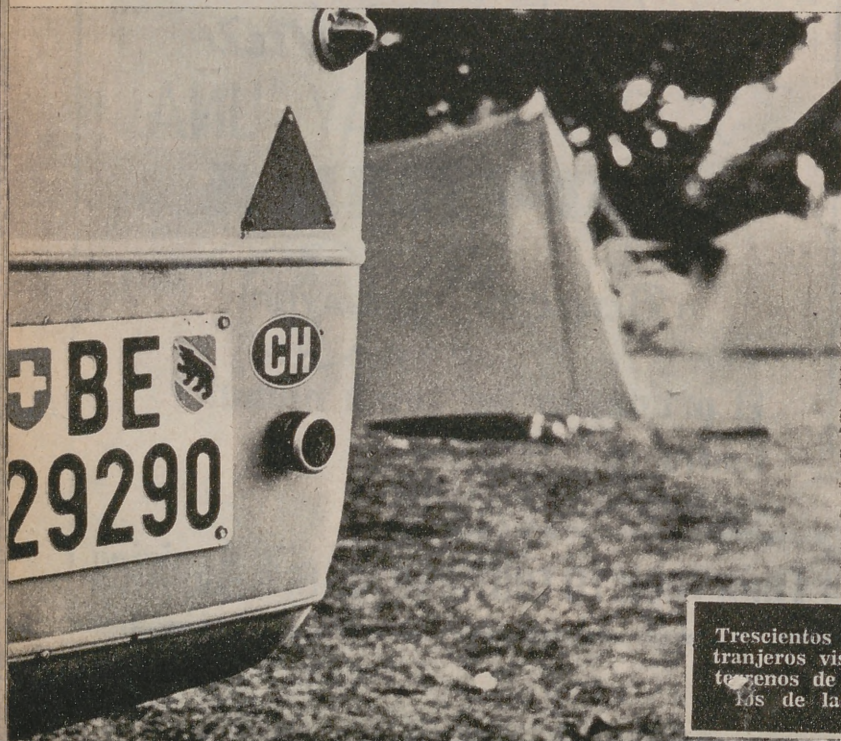
#### GARANTIA, BASE DE ÉXITO

Este es el panorama que ofrece en España la acampada turística. Se ha impuesto el camping en nuestra Patria, como en todas las naciones europeas, y en los más incomparables rincones de nuestra geografía se alzan estas modernísimas y asequibles instalaciones del nuevo turismo. Por otra parte, se ha avanzado muchísimo en la selección y garantía de los campistas. Van éstos, en su mayoría, provistos de un carnet internacional de la Federación Internacional de Camping, con sede en Innsbruck, de modo que en cualquier momento puede garantizarse la seriedad de los modernos turistas, que llevan su propio albergue en el portaequipajes o en el remolque de su vehículo.

En España existen los carnets internacionales expedidos por el Camping Club Internacional de España, que tiene expedidos más de 12.000 carnets. Presenta esto una ventaja, ya que el poseedor de los mismos ha satisfecho incluso un seguro de responsabilidad civil valedero para todos los países. Imagínese usted que un excursionista ocasional provoca por cualquier tipo de descuido un incendio forestal. Si no tiene espíritu de responsabilidad, lo más probable es que desaparezca al darse cuenta del daño provocado. A veces, en estos casos, cuando se pretende atajar el desastre es poco menos que imposible, y las pérdidas son considerables. Si, por el contrario, el causante del involuntario incendio tiene un seguro de responsabilidad civil, no dudará un momento en dar cuenta de lo sucedido a las autoridades, y el desastre podrá incluso evitarse o al menos reducir sus dimensiones.

El camping tiene un ordenamiento de tipo internacional, que es la mejor manera de conseguir que este tipo de turismo ofrezca las máximas garantías. Es así como gran cantidad de médicos, abogados, ingenieros y otras muchas calificadas personas han elegido el camping como la mejor forma de hacer turismo. A cada acampada se les podrá ver instalando su propia tienda y disponiendo sus enseres con un admirable espíritu deportivo que no desmerece ni de su nivel económico ni de su elevada calificación profesional o social. Porque el camping es, sencillamente, un curioso fenómeno social de nuestro tiempo.

R. CASTILLO MESSEGUER  
(Fotos Alonso.)



Trescientos ochenta y dos mil campistas extranjeros visitaron España en 1960. Nuestros terrenos de acampada han albergado vehículos de las más distintas nacionalidades.





En todas las partes del mundo vigilan incansables los aparatos del SAR hasta encontrar el náufrago

## ALERTA A CUALQUIER S. O. S.

*El S. A. R., una organización aérea internacional de búsqueda y salvamento*

LO mismo podía ser un avión que un barco. Las primeras señales de alarma, los primeros S. O. S. habían llegado a las estaciones costeras. Un pesquero sufría una avería importante, navegaba a la deriva, una vía de agua amenazaba con hundirlo. Los cables angustiados, las palabras nerviosas del radio solicitando una ayuda evidente, precisa, llegaban una y otra vez, machacaban los oídos de los escuchas, rebotaban en sus auriculares con una insistencia que hacía ver el peligro en que se encontraban. Pocos minutos después dejó de oírse la voz, la señal de peligro del telegrafista del barco. Se tenían algunos datos sobre su



Un helicóptero español del SAR en un ejercicio de entrenamiento en nieve





Ejercicios de adiestramiento en la bahía de Pollensa. Los "náufragos" esperan



Un "Grumman" se acerca hasta los "náufragos" en la bahía de Pollensa

emplazamiento en la inmensa planicie del mar. Pero nada más. El barco, con su cargamento preciso de material, sacado de las entrañas de las aguas a fuerza de trabajo y sacrificio, con sus hombres, quizá naufragase de un momento a otro. Inmediatamente se dio aviso al SAR. Un rápido entrecruzarse de aviones y señales y los técnicos del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo prepararon y sacaron los aparatos. Los pilotos se enfundaron las guerreras y se cubrieron la cabeza con el gorriño de vuelo, se apresuraron a montar en los aparatos. La hélice de los aviones comenzó a girar y los aparatos se levantaron hacia los altos cielos, lo mismo en Canarias que en Malta, en Sicilia que en Gando, en Francia que en Alemania, en Nebraska que en Baleares. Los pilotos del SAR

son como los bomberos del aire, en todo momento preparados y en cualquier instante dispuestos a prestar una ayuda que significa salvar vidas humanas, a emprender el vuelo para buscar al que está perdido o sufre peligro. Verdaderos ángeles de la guarda sobrevolando llanuras de tierras o mar. Y ya en el aire, los ojos afanosos intentando ver alguna señal, rastreando una y otra vez a quien está a punto de perecer.

#### EN MADRID, LA XII CONFERENCIA INTERNACIONAL

Ahora en Madrid acaba de celebrarse la XII Conferencia Técnica Internacional del SAR del Mediterráneo occidental, del cual forma parte España en virtud del Convenio tripartito de Madrid de

1949, integrado por Francia, Italia, además de nuestra Patria. En esta asamblea, que cada año se celebra en uno de los países que forman este triple pacto, se han reunido altos jefes militares de aviación de Alemania, España, Estados Unidos, Francia, Inglaterra, Italia y Portugal. Siete naciones unidas para un noble fin, y que aunque algunas de ellas no son signatarias del Convenio, aportan su valiosa colaboración hasta el extremo de haber ampliado "de facto" la base del Convenio.

#### SU LEMA: "VETE Y HAZ TU LO MISMO"

El mandato evangélico "vade et tu fac similiter", de la parábola del samaritano —por cierto, lema que campea en el escudo del SAR de España—, tardó muchos siglos en ponerse en práctica de una manera racional y organizada. Ciertas asociaciones filantrópicas, que sepamos, y las Sociedades de Salvamento de Náufragos, abrieron marcha en la pasada centuria.

La Convención de Bruselas de 1910 estableció ya normas internacionales de salvamento en el mar, que sustituyeron a los Tratados bilaterales existentes en aquel entonces, de los cuales España tenía suscritos con Francia, Italia, Alemania, Bélgica, Países Bajos, Estados Unidos y Grecia.

Al tomar carta de naturaleza la navegación aérea, el concepto de salvamento de náufragos se extendió a las víctimas de accidentes aéreos, y así, en 1932, la Dirección General de Aviación Civil española consideró la necesidad de estudiar la seguridad de la vida humana con ocasión del establecimiento de líneas de navegación aérea que cruzaban el Mediterráneo occidental, interesando en ello a Francia e Italia. A tal fin se celebraron las Conferencias tripartitas de Madrid en 1933, y Argel, un año más tarde.

#### HUMANITARIA LABOR ESPAÑOLA DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Durante la segunda guerra mundial Alemania ofreció vender a España, con el beneplácito de las naciones beligerantes, material de salvamento con el fin de socorrer a las tripulaciones aéreas que pudieran caer en aguas del Mediterráneo. El Ejército del Aire español cumplió esta humanitaria labor desde su base aérea de Pollensa, realizando innumerables servicios de salvamento, sin distinción de nacionalidades ni circunstancias.

En 1944 la OPACI redactó en Chicago el primer Convenio internacional de aviación civil, y en 1947, constituida ya la OACI, se creó el departamento SAR (búsqueda y salvamento), que confeccionó en 1950 el anexo 12, por el que se establecen las reglamentaciones internacionales de búsqueda y salvamento aéreo, que a su vez entraron en vigor en el año 1951. Internacionalmente, el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo se conoce por la sigla SAR (Search and Rescue), y los Centros Coordinadores de Salvamento se conocen por RCC (Rescue Coordination Center).

Por el párrafo 2.1.6 del anexo 12 se recomendaba a los Estados miembros de OACI coordinar



sus operaciones SAR con los de los Estados vecinos no contratantes. Como España no era entonces miembro de la OACI, Francia e Italia, conocedoras del eficaz servicio de salvamento español de Pollensa y salvamento del Mediterráneo occidental, cuyo contenido y posterior realización ha constituido un paradigma en la historia y las realizaciones internacionales.

Análogamente, el SAR inglés de Gibraltar interesó del Gobierno español establecer contacto con el Servicio de Salvamento de Pollensa, llegándose a un acuerdo y realizándose ejercicios conjuntos en el Mediterráneo.

Terminado el bloqueo diplomático, y tras la firma del Convenio con Estados Unidos, se recibieron, procedentes del Programa de Ayuda Militar (MAP), los primeros anfíbios «Grumman SA-16» y helicópteros «H-19» para misiones de salvamento.

#### HACE SEIS AÑOS QUE NACIO EL SAR EN ESPAÑA OFICIALMENTE

Felizmente, el 17 de junio del año 1955, y por decreto de la Presidencia del Gobierno, se crea en España el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, dependiente del Estado Mayor del Aire, con arreglo a las normas internacionales contenidas en el citado anexo 12 al Convenio de la Organización Internacional de Aviación Civil.

El decreto de 17 de junio del año 1955 invocaba la obligación de organizar, de acuerdo con normas y procedimientos internacionales suscritos por España, la búsqueda y salvamento cuando una aeronave esté en peligro o se produzca un accidente aéreo de responsabilidad española, así como también la de cooperar con otros Organismos civiles y militares en ocasiones de catástrofes o calamidades públicas.

En la parte dispositiva, el Servicio quedó establecido en dependencia del Estado Mayor del Aire e integrado por la Jefatura y los Centros Coordinadores de Salva-

mento, señalándose misiones a aquella y a éstos, que fueron ampliadas en la orden ministerial de 16 de enero de 1959, por la que el SAR español adquirió su fisonomía actual.

El Servicio así creado quedó organizado con su Jefatura, instalada en el Ministerio del Aire, y con los Centros Coordinadores siguientes: Madrid, en la base aérea de Getafe; Sevilla, en el Centro de Información y Vuelo de El Judío; Baleares, en el Centro de Control de Área de Palma, Son Bonet, y Canarias, en el Centro de Información de Vuelo de Gando.

De esta forma, y con la excepción provisional del de Madrid, quedaron yuxtapuestos a los órganos del ATS conforme a las recomendaciones de OACI en su anexo 12.

Con anterioridad a la creación del SAR español, diverso personal volante y especialista de nuestro Ejército había sido enviado a Estados Unidos a recibir instrucción adecuada. El material aéreo procedente de la ayuda había comenzado a llegar a España, y así, cuando el Servicio quedó constituido, contó con las unidades siguientes: 57 escuadrilla, en Getafe, con tres «H-19», helicópteros tipo «Sikorsky», dependiente del RCC de Madrid; 55 escuadrilla, en Pollensa, con cuatro anfíbios «Grumman SA-16», dependiente del RCC de Baleares; 56 escuadrilla, en Canarias, mixta, con dos anfíbios «SA-16» y dos helicópteros «H-19», dependiente del RCC de Canarias.

#### UNA EJECUTORIA HUMANA, BRILLANTE, DESINTEGRADA

Posteriormente se ha constituido la 58 escuadrilla, con cuatro hidros «Do-24», en Pollensa, dependiente del RCC de Baleares; se ha destinado un avión «T-8», semiespecializado, al RCC de Sevilla, con base en Tablada, y la 55 escuadrilla ha sido trasladada a la base de Son San Juan (Palma).

Como unidad de Salvamento de

Superficie se organizó una sola escuadrilla, con base en Madrid, Ministerio del Aire, hoy desdoblada en cinco patrullas, con bases en Madrid, Granada, Valencia, Zaragoza y León.

La ejecutoria del SAR español puede quedar reflejada en el siguiente cuadro:

Operaciones de búsqueda.	987
Evacuaciones (supervivientes y pacientes) ... ..	198
Escultas ... ..	166
Ejercicios combinados... ..	79
Horas totales de vuelo ...	12.784

Una historia que se resume, con el laconismo militar característico, en esas cinco líneas, pero tras las cuales se esconde el sacrificio de aviadores, incansables hasta dar con el hombre que estaba en peligro; infatigables al desaliento, después de muchas horas de vuelo; animosos siempre de llegar a punto para prestar el auxilio decisivo. Pero todo esto merece ampliarse, rebuscar por los papeles de lo que ya es brillante historia, para saber las realizaciones de cada escuadrilla.

#### SALVAMENTO DE BARCOS Y AVIONES EN EL MAR

La de Baleares se fundó en agosto de 1954, con base en Pollensa y una dotación de seis aviones anfíbios «AD-1». Su primer servicio fue la búsqueda del pesquero «María de las Nieves», en aguas del Mediterráneo, que fue localizado. El avión llevó hacia él un barco de socorro. Pero, entre otros servicios hechos hasta ahora, hay que destacar la localización de un piloto canadiense, el 2 de febrero de 1955, que se había lanzado en paracaídas al mar y que fue rescatado por un barco.

El 5 de agosto del mismo año, en las proximidades del cabo Formentor, fue localizado un «Do-24» y salvados sus tres tripulantes. El 30 y 31 de diciembre, también del año 1955, en las costas catalanas, se buscaron los pilotos de dos reactores franceses que chocaron en



Una patrulla de salvamento en una lancha en el mar, en coordinación con los aviones para la búsqueda de naufragos



el aire; localizado uno de ellos, pudo salvar su vida. El 1 y 2 de enero de 1956 se buscaron dos pilotos de reactores que habían chocado en vuelo, también en la costa catalana. Igualmente fue localizado uno de ellos por el SAR, si bien fue salvado esta vez por barco. El 19 del mismo mes y año, un «AD-1» descubrió a un Guardia Civil que se había despeñado en un acantilado de la costa Norte de Mallorca; tomó agua y lo rescataron vivo en un bote de goma; recuperado a bordo, fue llevado en vuelo directamente a la enfermería de la base de Pollensa.

Durante la búsqueda de un mercante panameño en peligro entre Marsella y Menorca, los días 2, 3 y 4 de diciembre del mismo año 1956, las condiciones meteorológicas fueron tan adversas que desapareció un avión «Languedoc» del SAR francés, que cooperaba en la operación; tres aviones de la 55 escuadrilla rastrearón en busca del barco, y luego del avión, durante más de veinticinco horas de vuelo.

Con ocasión de los accidentes que perdieron la vida los tenientes coroneles Frutos y Ripollés, en febrero de 1957, la 55 escuadrilla realizó más de noventa horas de vuelo de búsqueda. El 18 de abril del mismo año un avión de la escuadrilla localizó los restos de un yate danés desaparecido en el Mediterráneo y se recuperaron dos cadáveres.

En la operación de los días 25, 26 y 27 de junio, con ocasión de la búsqueda de los pilotos de dos reactores españoles de Son San Juan, un «AD-1» de la escuadrilla descubrió uno de ellos y tomando agua en mar abierto, lo recuperó vivo. En septiembre y noviembre, personal de la escuadrilla realizó unas notabilísimas pruebas de supervivencia en el mar y en la montaña, que hubieron de alcanzar resonancia y cuyas consecuencias han tenido la debida trascendencia dentro y fuera de España.

En 1958, el 13 de julio, y en el Atlántico, al oeste de las Azores, se cooperó eficazmente en la búsqueda de un bombardero de la USAF y se recuperaron sus tripulantes. En los días 25, 26 y 27 de noviembre, en aguas del Mediterráneo, se buscaron dos reactivistas de Son San Juan que habían chocado en vuelo, localizando y recuperando uno de ellos. En el año 1959, un «AD-1» de la escuadrilla localizó el 5 de julio un mercante italiano ardiendo y radioguio barcos de socorro que acudieron a salvarlo; sin esta asistencia el buque se hubiera perdido. El pasado año, hasta el 30 de junio, cabe resaltar en el mes de enero la cooperación en los temporales de Levante para evacuar personas bloqueadas por la nieve. Los trabajos muy laboriosos de búsqueda del avión alemán «Nordatlás», perdido en los Alpes en el mes de marzo, y las operaciones que hubieron de montarse para la búsqueda de un reactor español de Son San Juan los días 10 y 11 de junio. La escuadrilla destacó en un principio dos aviones a Canarias (que más tarde pasaron a integrar la 56 escuadrilla SAR), quedando, por tanto, constituida a base de los cuatro «AD-1» que tiene en la actualidad. En 1959 cambió de ba-

se, abandonando Pollensa para asentarse en Son San Juan, con el mantenimiento en el aeropuerto de Son Bonet. En 1961, enero y febrero, tomó parte en la infructuosa búsqueda del avión «HE-111», del coronel Ansaldo, y en la recuperación del cadáver del reactivista brigada Guerra en aguas de Denia.

#### RESCATE DE ENFERMOS Y HERIDOS GRAVES

La 56 escuadrilla SAR, de Canarias, se organizó en enero de 1955, primero con dos helicópteros y luego con éstos y dos «AD-1». Su base fue Gando, con destacamento en Los Rodeos, y así continúa en la actualidad. La extensión del área de su responsabilidad y su especial fisonomía geográfica hacen también muy destacable la labor realizada, entre la que cabe destacar la constante demanda de servicios a que se ve sometida por las autoridades civiles, referente a evacuaciones de enfermos y heridos, sobre todo entre las islas menores del archipiélago y el hospital de Tenerife.

Las características del Atlántico Sur hacen prohibitivas las tomas de agua en mar abierto de los «AD-1», y las operaciones de rescate han de limitarse a helicópteros y barcos. Es por eso por lo que el número de vidas humanas salvadas por los dos helicópteros de Canarias alcanza cifras sorprendentes. A finales de 1959, la 56 escuadrilla vio mermadas sus posibilidades operativas ante la pérdida de uno de sus dos «Gramman» anficios «AD-1» en accidente en el mar, afortunadamente sin consecuencias para su tripulación, no obstante lo cual fue la primera en acudir a la catástrofe de Agadir, antes que nadie, y fue capaz de realizar operaciones de salvamento tan brillantes como el rescate de los tripulantes de una avioneta francesa perdida en el desierto y el salvamento de todos los pasajeros de un avión bimotor hundido en el trayecto El Aaiún-Gando.

Desde 1955 a 1960, el resumen de servicios prestados por la escuadrilla de Canarias es el siguiente. En 1955, dos evacuaciones de enfermos graves. Al año siguiente, búsquedas de un pesquero y de una falúa a la deriva, además de 19 evacuaciones de heridos y enfermos graves y cinco servicios varios más. En 1957, búsqueda y socorro del barco liberiano «Los Caribes», búsqueda de la avioneta danesa «Elaao» y de un pesquero. Rescate de los supervivientes y cadáveres en la riada en la isla de Palma. Búsquedas de una falúa, de un tripulante caído al agua del «Bahía Thetis», doce servicios en guerra durante las operaciones de Sidi-Ifni, Sahara, diez evacuaciones de heridos y enfermos graves y veinte servicios diversos.

Al año siguiente localizó y escoltó a un avión militar con averías, búsqueda de naufragos del pesquero «Pilarica» y auxilio al pesquero «Virgen de la Mancha». Búsqueda de una avioneta en el AOE, rescate de un pescador en la costa norte de Tenerife y cuarenta servicios en guerra durante las operaciones de Ifni-Sahara. Cuarenta y una escoltas de aviones, treinta y una evacuaciones de enfermos y heridos graves y veintinueve servicios diversos.

La escuadrilla de Canarias siguió con sus valiosos servicios, y en 1959 realizó la búsqueda y socorro del pesquero «Carmita Sánchez», prestó auxilios al pesquero «Playa Santa Pola», buscó al avión militar «36-62», localizó y auxilió al pesquero «Mary Merche», buscó al avión militar «29-22» y ayudó además a tres avionetas civiles perdidas en el AOE. Además, búsqueda del pesquero «Luz Marina», localización del barco «F. R. T.», cuarenta escoltas de aviones, doce evacuaciones de heridos y enfermos graves y veintidós servicios diversos.

Durante el pasado año, rescate de la tripulación de una avioneta francesa perdida en el A. O. E. Búsqueda de la tripulación de la avioneta «Ec-ALQ», caída al mar. Un avión y una tripulación de esta escuadrilla fueron los primeros extranjeros que tomaron tierra en Agadir a las pocas horas de producirse el terremoto que destruyó aquella ciudad: informaron, sacaron las primeras fotografías, trasladaron el primer equipo quirúrgico, medicinas y evacuaron heridos. Debido a estas informaciones se adelantó la ayuda de España. Búsqueda de dos avionetas francesas. Ejercicio «Arrui» en pleno desierto. Ejercicio en helicóptero de lanzamiento y rescate del mar de paracaidistas. Búsqueda y localización de la avioneta francesa «Fdfaw». Localización y salvamento de los naufragos de la avioneta bimotor «EC-AJV». Localización del barco pesquero «Josefa Santos»; evacuación por helicóptero del patrón del mismo en estado grave. Evacuación de 24 heridos y enfermos graves y veintidós escoltas de aviones.

#### TRES LUGARES DONDE EL SAR ESTUVO PRESENTE: LLOBREGAT, VALENCIA, RIBADELAGO

La 57 escuadrilla SAR en Getafe se organizó en octubre de 1954 con tres helicópteros. Entre los muchos servicios prestados merecen especial mención los siguientes: el salvamento y evacuación de supervivientes y cadáveres del accidente sufrido por un «C-47» de la U. S. A. F. en febrero de 1956 en la sierra de Guadarrama, en condiciones meteorológicas y geográficas muy difíciles. El rescate de cuatro personas aisladas en el río Llobregat, en septiembre del mismo año. La brillante actuación en la catástrofe de Valencia, en octubre de 1957. Los servicios prestados en Africa occidental con ocasión de las operaciones militares de 1958. Los socorros a la población civil en la catástrofe de Ribadellago, y, por último, el salvamento de los pasajeros de un autobús en el puerto de Carrasqueta y el de la parturienta de la presa de Cofrantes, con ocasión de los temporales de nieve de Levante en enero de 1960, que por las circunstancias que en ellos concurrieron y el arrojo puesto en juego por la tripulación actuante, adquirieron extraordinaria resonancia nacional.

#### HACE DIECISIETE AÑOS QUE COMENZO EN BALEARES

Por el año 1944, cuando acababa la segunda guerra mundial, Alemania ofreció vender a España





Santa Cruz de Tenerife es una de las bases españolas del SAR

doce hidros "Do-24" para que, como país neutral y en atención al prestigio adquirido en materia de hidros por la base de Pollensa, se pudiese prestar un servicio de Búsqueda y Salvamento en aguas del Mediterráneo occidental en beneficio de tripulaciones derribadas en acciones de guerra o accidentes.

A pesar del esfuerzo económico que ello suponía, España aceptó la labor humanitaria que ello implicaba, y fiel a su neutralidad en la contienda, lo hizo saber así a todos los beligerantes, disponiéndose a operar sin distinción de banderas ni circunstancias. Así lo hizo —no sin riesgo—, prestando infinidad de servicios de salvamento, la mayoría en condiciones adversas, pues en ocasiones no todos respetaban los colores de los aviones españoles de Salvamento. El grupo de Salvamento de Pollensa dio mucho juego hasta finalizada la universal conflagración, pasando después a formar parte del regimiento mixto basado en Mallorca y por último a constituir él mismo el 52 regimiento de hidros de Pollensa. Desaparecida ya esta unidad, en julio de 1958, la Jefatura del S. A. R. español propuso la creación de una escuadrilla integrada por cuatro de aquellos hidros "Do-24" que fueron reconstruidos y actualizados para fines exclusivos S. A. R.

Así, esta nueva unidad del Servicio viene a reforzar los medios aéreos de que se dispone, mediante aviones que reúnen excelentes condiciones para operaciones en el mar y que, si bien todavía no han entrado en la plenitud de su rendimiento, contribuye ya eficazmente a las operaciones reales y ejercicios multipartitos que tienen lugar en el área de responsabilidad del R. C. C. de Baleares.

#### AUXILIO A LOS MONTAÑEROS Y EFICAZ LABOR EN TIEMPO DE NIEVES

La primera escuadrilla de salvamento de superficie (Madrid) se

creó durante el verano de 1955. La misión de esta escuadrilla es la de prestar servicios de búsqueda y salvamento por tierra, especialmente en terrenos montañosos, para lo cual se la dotó de equipos especiales aptos para operar en la montaña y sobre la nieve. Durante estos años la escuadrilla ha intervenido en muchas operaciones en diversas cordilleras de España, entre las cuales cabe destacar dos importantes: la primera el 5 de octubre de 1958 con motivo del accidente de un avión "Junker" que se dirigía de Teruel a Madrid y se estrelló contra el pico del "Águila", en las proximidades del embalse de Buendía. Dicho avión fue localizado por la escuadrilla sin supervivientes. Se operó bajo los efectos de un temporal de nieve y agua que hizo muy difícil el transporte de los cadáveres desde el referido pico al pueblo de Buendía.

La segunda, el 4 de diciembre de 1958, la unidad intervino eficazmente, utilizando todos los medios de que está dotada, para localizar un avión de Aviaco "Languedoc EC-ANR", que se estrelló contra el pico de la Mujer Muerta, a 2.200 metros de altura, en la sierra del Guadarrama. Cerca de cuarenta y ocho horas duró la búsqueda de dicho avión, debido a las duras condiciones de ventisca y nieve que dificultaban su localización. No hubo supervivientes. Los 28 muertos fueron descendidos a hombros de los soldados de la escuadrilla desde el lugar del accidente hasta el puesto de socorro, situado a tres horas de camino de montaña.

El 4 de abril de 1959, con motivo del accidente del avión de Iberia "DC-3-EC-ABC" en la Sierra de Valdemeca (Cuenca), la escuadrilla estuvo presente en dicha zona, sin llegar a intervenir por haber sido localizado previamente el avión por un guarda forestal y no haber supervivientes. La escuadrilla ha intervenido,

además, asiduamente durante los períodos de prácticas que realizan los inviernos en el Puerto de Navacerrada, en auxilio de montañeros perdidos, autobuses bloqueados por la nieve, ayudas al ferrocarril eléctrico del Guadarrama para evitar su bloqueo y demás acciones de socorro a la población civil.

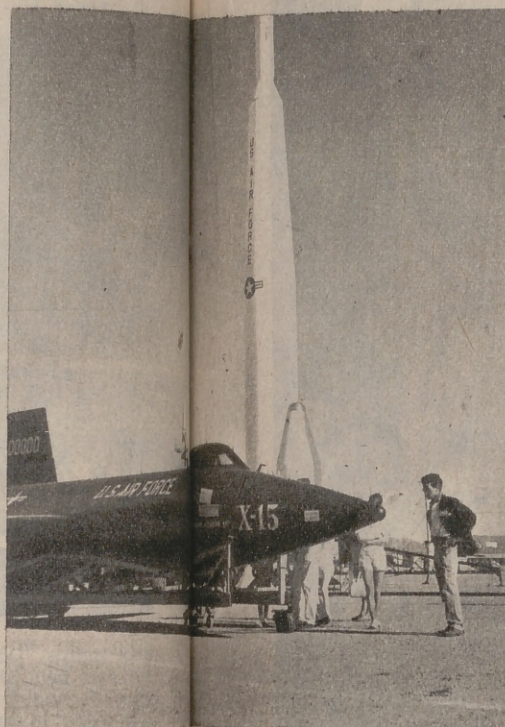
Ultimamente esta escuadrilla ha sido desdoblada en cinco patrullas de contingente reducido, repartidas por España, constituidas todas ellas a base de cinco pelotones de salvamento con un médico al mando de un oficial especializado.

Esta puede ser la pequeña historia del SAR español reducida a una sucesión esquemática de datos. Hay algo más importante bajo todo esto en el interior de la relación fría de datos. Lo que entraña el espíritu del lema que tienen los hombres que la altura del hombre en su uniforme gris azulado llevan estas letras: SAR. El lema, ya lo dijimos antes, es: "Vete y haz tú igual". Son las palabras evangélicas de hacer el bien a quien necesite de él, es el refrán castellano de "Haz el bien y no mires a quien". Los pilotos del SAR, cuando desde su puesto en el avión buscan y rebuscan por la superficie del mar el pesquero humilde o el yate lujoso que navega a la deriva, otean el horizonte intentando salvar la vida humana del montañero perdido entre la nieve o las que consumen su angustia en el interior del autobús bloqueado por el temporal, se han jugado muchas vidas y se han acercado hasta los límites de la misma muerte. Sin embargo, no hay el menor borrón en las páginas que han escrito las diversas escuadrillas españolas ni han sufrido el menor percance. Saben lo que hacen y a dónde van. Son ángeles y a ellos, a los hombres del SAR, les protege otro ángel con mano suave y segura.

Pedro PASCUAL



# A los cincuenta años del "raid" París-Madrid, el insasacional vuelo del «X-15» y el record del «B-58»



De izquierda a derecha: Vedrines, volando en la etapa Angulema-Bastían. El "X-15", a punto para realizar su hazaña. El "B-58" en pleno vuelo

## LA CONQUISTA DEL AIRE



El aeroplano en que Vedrines ganó la carrera París-Madrid, a su llegada

EN estos mismos acontecimientos de aeronáutico han coincidido plenamente. De una parte el "raid" de París-Madrid, de otra, el vuelo del "X-15", por último también, la extraordinaria del "B-58" que travesía record sobre el cielo.

El "raid" París-Madrid merece perfectamente nuestro recuerdo. Cincuenta años en la historia de la aviación prácticamente todo el pasado siglo. Hace cincuenta años, la aviación estaba en pleno balbuceo. Los más grandes de ella. Parecía una carrera de peligros, con un futuro que oscurecía. La hazaña verdaderamente de Vedrines, sin embargo, el vuelo del canal de la Mancha, con su rudimentario motor, provisto de un motor de cinco cilindros!, y en cuya travesía el piloto francés tardó unos minutos, que le costaron más que amargos, según confesó. Latham, el "Antoinette", el mismo que estableció un record de altura, y el "Chasseur", en su intento de salvar los Alpes y volar a



Vedrines rodeado de las personalidades del Real Aero-Club, Cruz Roja y autoridades, así como periodistas españoles y extranjeros cuando llegó a Madrid

sufrió un accidente mortal, ya en un país italiano. Y, en fin, en el mismo año también, Julio Vedrines realizó en el mes de abril su vuelo París-Pau, que resultó un gran éxito. ¡Así andaba por entonces la conquista del aire! La referencia es necesaria para que quien lee comprenda el alcance de cuanto sigue, que antaño fue una proeza singular, y que ahora, sin duda alguna, pudiera antojársele a

alguien, sin este antecedente, hasta ridículo.

Vedrines había nacido en Saint Denis el 29 de diciembre de 1881. Fue mecánico de oficio y carecía de bienes de fortuna. Con los ahorros que pudo reunir obtuvo su título de piloto en 1903 porque Vedrines soñaba con hacerse aviador. Gastados sus recursos en la adquisición del título, debió de trabajar luego al servicio de otros

aviadores hasta reunir nuevamente medios para actuar por su cuenta. Su éxito antes citado le consagró definitivamente a los treinta años de edad. Y el "raid" París-Madrid, organizado para el mes de mayo del citado año 1911, debió proporcionarle después la oportunidad de obtener su máximo triunfo. Por entonces, en efecto, se organizaron una serie de "raids", entre los cuales el París-





Uno de los pilotos que tripulan los "X-15", disponiéndose a volar

Madrid fue el primero, pero al que seguirían el de París-Roma y otra especie de marathon aéreo, que comprendió un vuelo por el norte de Francia, Bélgica, Holanda y parte de la Inglaterra occidental.

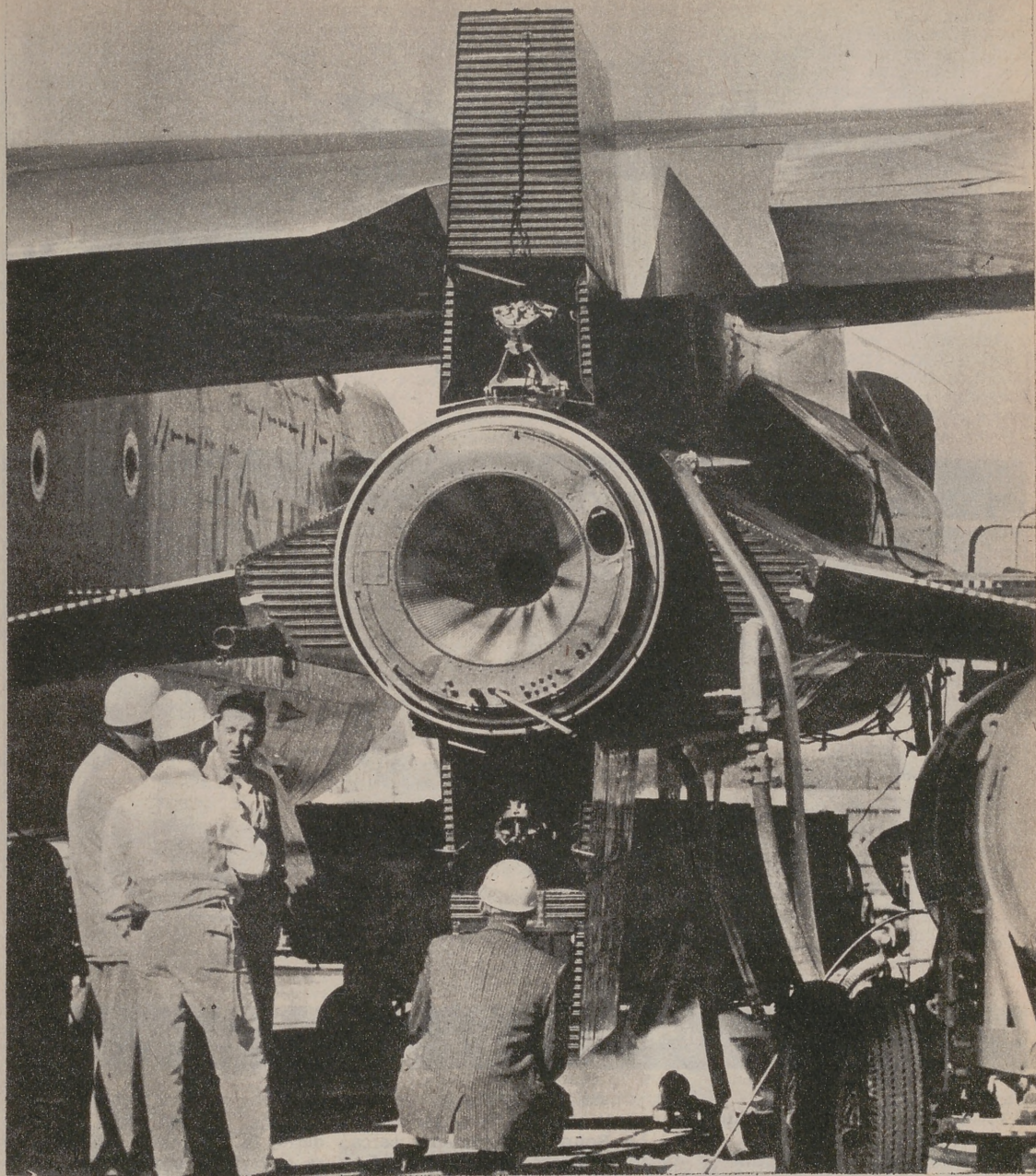
#### PARIS-MADRID, 33 HORAS, HACE CINCUENTA AÑOS

El "raid" París-Madrid se inició en el viejo aeródromo de la capital francesa de Issy-les-Molineaux, sito en los arrabales de esta población, justamente en donde acaba de ocurrir una catástrofe en estos mismos días al hundirse el suelo. El "raid de villa a villa" —como se le denominó— estaba previsto en tres etapas: Issy-les-Molineaux - Angulema, Angulema-San Sebastián y, en fin, San Sebastián-Madrid. Pero las cosas debieron luego alterarse en extremo. Por de pronto, la salida de París (Issy-les-Molineaux) fue ya trágica.

Se habían inscrito varios aviones: en total, 21. Pero no tomaron la salida más que 11, entre ellos los del propio Vedrines, Garros—que dos años después se haría famoso con la travesía del Mediterráneo—, Beaumont, los hermanos Morane, Vidart, Frey, Gilbert y Train. Este último fue el que con su avión se precipitó sobre el público, que por entonces acostumbraba a invadir los campos de aviación, con tal mala fortuna, que en el choque contra la multitud al intentar despegar resultó muerto nada menos que el ministro de la Guerra, Barteaux, y herido de gravedad el propio presidente del Consejo, Monis. Bajo tan lamentables auspicios comenzó el "raid" el 21 de mayo de 1911. A nadie podrá extrañar que en tan incipiente estado la aviación, la prueba París-Madrid resultara excesivamente dura y difícil pa-

ra los pilotos que en ella intervinieron. Cuando los aviones entraron ya en España, sólo tres pilotos entre los que toman parte en el "raid" pudieron continuar el esfuerzo: Vedrines, Garros y Gilbert. Pero desde aquí en adelante sólo va a poder seguir el primer piloto citado. Los otros dos no pudieron franquear las primeras estribaciones de los Montes Cantábricos y el régimen de la meteorología hispana, aunque, a decir verdad, no existieron por aquellos días vientos de cierta violencia. Sólo Vedrines, pues, continuó el viaje hacia la capital española con su aparato "Morane", un monoplano pequeño que hoy se nos antojaría casi una cometa si no fuera porque, naturalmente, estaba provisto de un motor "Gnome" de 50 caballos. Vedrines debió de pernoctar también en Burgos, y, al fin, pudo tomar tierra en Getafe, en donde, por





Los técnicos comprueban la instalación de un motor en un "X-15"

cierto, fue recibido por el propio Monarca español, el Gobierno y numeroso gentío, que quiso presenciar la inaudita proeza que para la fecha significaba el vuelo. La llegada se verificó el día 26, es decir, que en la travesía entre París y Madrid, Vedrines, con su aparato, invirtió nada menos que seis fechas. Por ferrocarril se tardaba a la sazón dos. De aquí que el primer correo aéreo que, de modo simbólico, condujo entre las dos villas el "Morane" de Vedrines invirtió en el trayecto bastante más que el transportado en ferrocarril. Sin embargo, se trataba de una experiencia nueva que, a la postre, abriría luego el camino del aire y que seguiría, andando el tiempo, el correo internacional habitualmente. Desde luego, las seis fechas citadas no las invirtió Vedrines en volar tan sólo. Los aparatos tenían a la sazón muy escasa velocidad y una

autonomía pequeñísima. En realidad, en el aire estuvo Vedrines solamente catorce horas, cinco minutos y cincuenta y ocho segundos. Un tiempo que ahora asombraría, pero que a la sazón maravilló a todo el mundo. Vedrines, hombre de estatura pequeña, arropado en un jersey gris de cuello alto y tocado con una gorra bisera, añadió una fantástica aventura a su viaje, asegurando que al pasar Somosierra había sido atacado por un águila. Lo más probable es que esto fuera una fantasía del piloto. Pero la historia quedó. Vedrines prestó luego, al llegar la primera guerra mundial, importantes servicios militares a su país y, en plena popularidad, hasta fue elegido diputado.

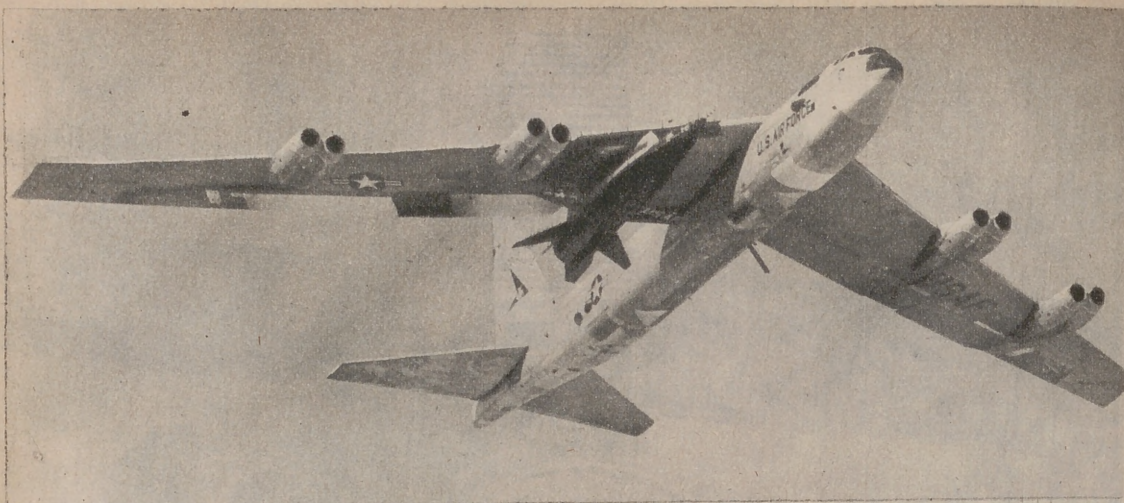
Tal fue, a grandes rasgos, el resultado del "raid" París-Madrid, que acaba de cumplir su cincuentenario en la historia de la aviación y del progreso. Un vuelo que

resultó maravilloso para la época y en el que se invirtieron, como hemos dicho, casi exactamente catorce horas y seis minutos. Esta misma distancia en 1939—al terminar nuestra guerra de Liberación—la cubrían normalmente los aviones de línea en seis horas, y en 1945—al terminar esta vez la última gran guerra—, en poco menos de cuatro horas—tres horas y cincuenta y ocho minutos—, mientras que hoy la cubren los propios aviones modernos apenas en una hora y cincuenta y cinco minutos, esto es en siete veces menos tiempo que el que empleara Vedrines en el mismo recorrido.

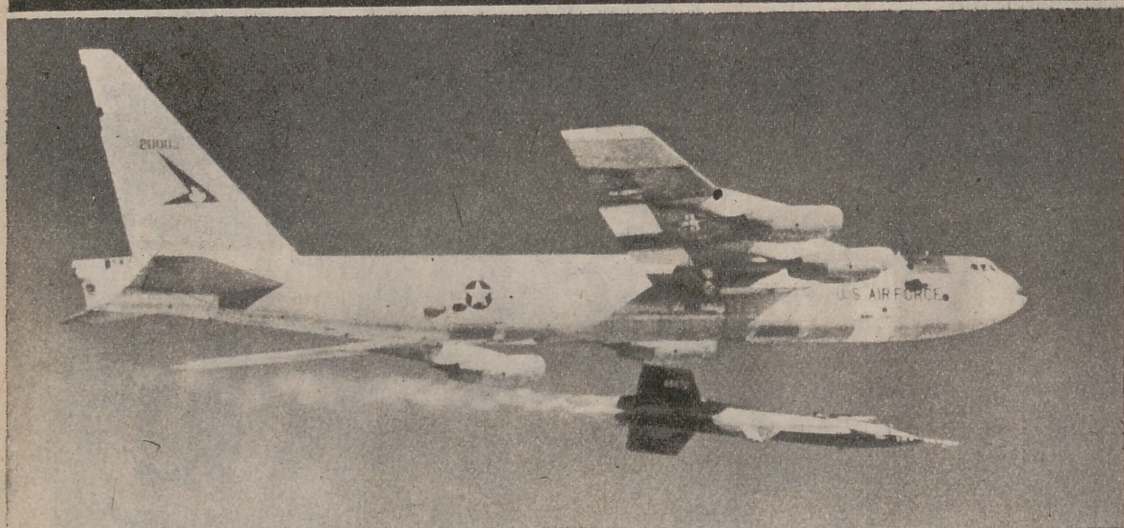
#### TREINTA Y CUATRO AÑOS DE LA HAZAÑA DE LINDBERGH

Otro aniversario importante, y aun diríamos mejor trascendente, se ha recordado ahora con oca-





El "X-15" es remontado debajo del ala de un bombardero a reacción "B-52"



A 10.000 metros de altura, el "X-15" se despegó del avión nodriza y emprende solo el vuelo

sión de inaugurarse en París el XXIV Salón de la Aeronáutica Internacional.

Hace ahora, en efecto, treinta y cuatro años que, exactamente, entre el 20 y el 21 de mayo de 1927, Lindbergh realizó la gran proeza de cruzar en avión el Atlántico Norte. La primera guerra mundial había significado en el campo de la aeronáutica una serie de notables progresos. Grandes éxitos y grandes triunfos se habrían logrado después de aquella fecha, entre ellos los notables de nuestra propia aviación con los famosos "raids" del "Plus Ultra", Filipinas, Guinea, del "Jesús del Gran Poder" y del "Cuatro Vientos". Pero el Atlántico Norte, por su inmensa anchura y su régimen meteorológico propio, constituía un obstáculo difícil de franquear. Mereció Lindbergh el honor de conseguir en la fecha indicada, utilizando en el intento su famoso aparato "Sprit of Saint Louis", que salió de Nueva York a las doce horas y cincuenta y dos minutos del día 20 del mes citado. El día 21, tras de volar treinta y tres horas, veintinueve minutos y treinta y dos segundos—esto es, casi exactamente en treinta y tres ho-

ras y media—, Lindbergh tomaba tierra en el aeródromo parisiense de Le Bourget, justamente cerca de donde ahora se celebra el Salón de Aeronáutica citado.

#### EL «B-58» INVIERTE TRES HORAS EN EL MISMO RECORRIDO

La hazaña fue asombrosa y su héroe adquirió en el acto fama universal. Su nombre está en la historia de las proezas aéreas en lugar preeminente; pero todo es perecedero en el mundo y la marca mundial de la travesía del Atlántico ha sido superada sucesivamente y sin cesar. Luego después, naturalmente. La última proeza en este orden mismo de cosas nos la ha brindado asimismo la aviación americana. Ha sido realmente el vuelo reciente del «B-58 Hustler», el gran avión de guerra de la Air Force de la U. S. A., el que ha traído ahora el recuerdo de este otro treinta y cuatro aniversario del otro vuelo del «Sprit of Saint Louis». Esta vez el «B-58» ha salido en su viaje de los Estados Unidos a Europa —con objeto de estar presente en el Salón de Aeronáutica— de la base de Carswell, en Tejas. Desde allí ha vola-

do a Nueva York, sobre cuya vertical ha pasado, para dirigirse desde la gran urbe estadounidense a París y tomar tierra, como decimos, en Le Bourget. Entre Washington, por donde también pasó, y Nueva York, el «B-58» comenzó por ganar una marca. Invirtió en el recorrido entre estas dos ciudades apenas diecisiete minutos y cuarenta y ocho segundos —menos de veinte minutos—; pero donde su éxito alcanzaría luego máxima resonancia fue entre Nueva York y París. Este recorrido, realizado —recordamos— por Lindbergh en treinta y tres horas y media, Payne, Pilhemus y Wegener —el piloto y los tripulantes del «B-58»— lo han realizado tan sólo en tres horas, diez minutos y cuarenta y un segundos, esto es, en diez veces menos tiempo que aquél. La distancia recorrida ha sido de 5.879 kilómetros, y la velocidad horaria media, de 1.763 kilómetros, esto es, 500 y pico más que la del sonido. El Atlántico se ha visto así de pronto reducido, si no en su magnitud, sí al menos en su dimensión tiempo. Tres horas y once minutos, que es lo que ha invertido el «B-58» en ir de Nueva York



a París, es apenas lo que tardamos en ir desde Madrid, en ferrocarril o en automóvil, a una localidad inmediata a Aranda de Duero, por ejemplo, a Valladolid o a Alcázar de San Juan. El mundo, sin duda alguna, se hace chico. La primera travesía del Atlántico, que realizaran los españoles de las carabelas de Colón, costó setenta días. Los modernos triunfadores del «gallardete azul», el «Normandía» o el «United States», no han logrado reducir este tiempo a menos de cuatro o cinco fechas. El «B-58» ha tardado, sin embargo, tan sólo tres horas y media en efectuar el mismo recorrido.

Inesperadamente, la extraordinaria hazaña del «B-58» ha tenido un epílogo catastrófico. El sábado último, cuando el aparato realizaba un vuelo de exhibición en los alrededores de París, estalló en el aire, destruyéndose. Tripulaba el avión en aquel instante tan sólo el piloto Murphy, que resultó muerto en la prueba. El bombardero a reacción cayó cerca de Goussinville y Louvres, a unos 15 kilómetros apenas de la capital francesa. Se ignoran, al escribir, las causas de este siniestro.

#### EL «X-15», LA ÚLTIMA PALABRA EN AVIACIÓN

Pero quizá lo más inaudito en este instante de la lucha por la conquista a gran velocidad del aire, y lo más sorprendente a la vez, sean las pruebas de ese ingenio americano que se denomina el «X-15». Si la hazaña de Vedrines, con su «Morane», fue el «ayer», y esta otra del «B-58 Hustler» es el hoy, el vuelo del «X-15», aunque actual, interesa sobre todo por su perspectiva del «mañana».

He aquí, en efecto, la gran hazaña que ha realizado este «avión-cohete» yanqui en la última de las experiencias que se han llevado a cabo en la base aérea de Edwards, en California. Como es sabido, este avión singular es levantado en el aire hasta una gran altura por un bombardero corriente, del que se desprende para seguir luego conducido por su piloto, en plena autonomía y a gran velocidad. En esta ocasión el «X-15» ha sido tripulado por el piloto Joe Walker, de cuya destreza y temple vamos a darnos cuenta a través del relato de esta sorprendente maravilla. El «X-15» ha sido esta vez remontado por un bombardero hasta los 14 400 metros de altura y lanzado en este momento al espacio. Como se sabe, el «X-15» es el ingenio —salvo, naturalmente, los satélites— más veloz entre todos los que la técnica de la conquista del espacio ha creado hasta la fecha. A su lado las proezas del propio «B-58 Hustler» resultan menguadas y hasta insignificantes. Tanto como las del avión de Vedrines o del de Lindbergh comparados con éste.

En efecto, esta vez, en su crecientemente velocidad de siempre, el «X-15» lanzado, como hemos dicho, por el superbombardero que lo tomó a su cargo, en la base de Edwards, alcanzó a la altura

de 35.200 metros —esto es, casi cuatro veces la del Everest— la máxima velocidad del recorrido. Fue ésta nada menos que de ¡5.392 kilómetros por hora! Como la del sonido es, según es bien sabido, de 1.234 kilómetros por hora, el «X-15» desarrolló, pues, una velocidad entre cuatro y cinco veces la de aquél, es decir, que el ingenio tiene una velocidad entre cuatro y cinco «mach». A semejante velocidad, Walker habría ido de Nueva York a París, no en las tres horas y media invertidas por el «B-58», y no habríamos de las treinta y tres y pico que invirtiera Lindbergh, sino solamente en una hora y cinco minutos escasamente.

Pero lo más satisfactorio del viaje y experiencia de Walker con su «X-15» fue la perfecta manejabilidad del aparato, siempre dócil y siempre maniobrero, de tal modo que aunque para volver a tierra tuvo que «calarse» a través de una espesa masa de nubes, Walker tranquilizó a todos los que, anhelantes, seguían la experiencia, diciéndoles por radio. «Salvo las nubes. Veo perfectamente la pista. No teman por mí.»

#### EL «X-15» ALCANZA MIL CUATROCIENTOS KILOMETROS POR HORA

La velocidad del «X-15» ha sido la máxima alcanzada en estas experiencias. Ha batido todas las marcas propias. Pero aún queda lo más importante por decir. Los técnicos no están aún completamente satisfechos. Esperan ganar más velocidad, incluso hasta llegar a conseguir la de ¡7.400 kilómetros por hora!, esto es, más de seis «mach», lo que permitirá al «X-15» dar la vuelta a la Tierra apenas en cinco horas y veinte minutos, y llegar de Nueva York a París apenas en cuarenta y siete minutos.

Durante el vuelo efectuado últimamente en Edwards, el piloto Walker estuvo un instante bajo la sensación extraña de la ingravidez. Lo notable del caso es que apenas si el piloto parece notar

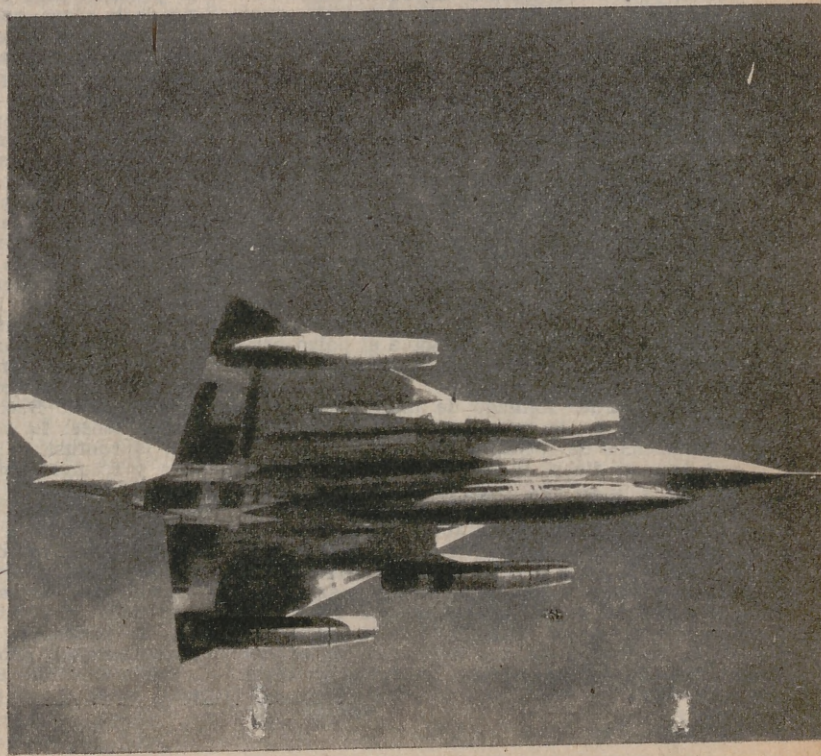
novedad alguna cuando vuela el «X-15». Preguntado, en efecto, aquél en cierta ocasión sobre la diferencia de sensaciones que experimentaba volando en el ingenio citado, en vez de en un avión sencillamente supersónico, Walker contestó: «Ninguna. No hay una diferencia apreciable entre la velocidad del «X-15» y la de 1.000 kilómetros por hora que logran los cazas ordinarios. No hay más límites para la velocidad que los que impone la ciencia. El hombre puede volar por el espacio a cualquier velocidad. Nada lo impide.»

El «X-15» es una creación de la N. A. S. A. El prototipo definitivo que se busca tras estos ensayos no tendrá más que un solo motor cohete, que desarrollará una fuerza de empuje tres veces superior a la que desarrollan actualmente los dos motores que actúan a través de las cuatro toberas de las que de momento está equipado. Entonces el aparato logrará su velocidad máxima.

El «X-15» es ahora tan sólo un ingenio en experimentación, por cuanto vemos. Y por esto mismo también un ingenio llamado a las más inauditas posibilidades. El «X-15» tiene una aplicación fundamentalmente militar. Pero bien pudiera ser que, como con otras conquistas aéreas ha ocurrido ya, el «X-15» puede tener un día aplicación comercial. Cuando tal cosa ocurra —y, sin duda, algún día ocurrirá—, el mundo, decididamente, se habrá empequeñecido al mínimo. Ir desde Madrid a Damasco en media hora, o desde Nueva York a Quito en cuarenta minutos, y desde Barcelona a Atenas en un cuarto de hora, será normal entonces. Las distancias y las fronteras habrán desaparecido prácticamente para la navegación futura del «X-15». El mundo, para los hombres de mañana, parecerá, en efecto, así de chiquitito.

HISPANUS

El «B-58» ha volado durante más de hora y media con una velocidad superior a la del sonido







# EL NEOFITO

NOVELA. Por Eduardo TIJERAS

Pío va a escribir un cuento hermoso. No está inspirado, pero va a escribir un cuento hermoso. Todos saben que eso de la inspiración son ganas de tontear. Enciende un cigarro y se sienta a la máquina de escribir. Y hay toros en la isla de las "cañallas". Hubiese ido con gusto, va que su amigo Valldres empieza ahora la lucha por los ruedos y siempre alegría gritar cosas buenas a los amigos que arriesgan el pellejo. Mas no puede. Necesita escribir un cuento, y hermoso, aunque Valldres, con el tiempo, puede convertirse en figura o puede convertirse en nada. Actualmente es incógnita.

Pío rebusca temas. Sí, el tema hay que sacárselo de la manga. Intenta reconcentrarse. Pasan por su mente dos millones de pensamientos estúpidos y otros dos millones de pensamientos dudosamente estúpidos. Luego hay veces que no pasa nada. Entonces chupa el cigarro negro y sopla el polvo acumulado en la mesa. Ya habrán soltado el primer novillo.

Cinco de la tarde, domingo de julio, calor pegajoso. Los niños en la calle, nadie sabe por qué, cantan villancicos de Navidad. Pío vive en un bajo y cuarto, mejor dicho, el de sus hermanas, da a la calle. Es el único cuarto de la casa donde entra luz. Así es que tiene a los niños como encima de los sesos. Y no paran los benditos de desgarrarse la garganta a fuerza de alaridos. Lo confiesa sin rebozo: odia a estos niños. Algunas veces traen un tambor y otras juegan a la pelota o arrastran adoquines por la acera, en calidad de vehículos. También ocurre que el hecho de haberse instalado Pío en la habitación de sus hermanas no es del agrado de ellas y aprovechan cualquier ocasión para zaherirlo.

Vaya, va pareciendo a Pío que no es el momento propicio para escribir un buen cuento. Esta lacio de la playa, achicharrado y tonto del sol, como si todos los puñetazos de aquellos amateurs se los hubiesen asestado en la cabeza. Nadie noqueo a nadie, pero se pegaron de firme. Utilizaban guantes de reglamento y uno de los contendientes tenía la nariz hinchada y sangrante. Los bañistas habían formado corro. Era el cuarto corro de la mañana: mujer ahogada, novios capturados, rifa de fotógrafos y pugilato de afición. También apareció un aguarnala gigantesca, y más temprano se había visto claramente, no lejos de la orilla, una manada de bichos. Algunos dijeron que eran atunes de las almadrabas de Barbate y otros afirmaron que no, que eran marrajos. En la terraza del hotel había bullanga de baile y martinis; en la arena, bajo garitas de mimbre o al sol tremendo, almorzaban centenares de familias, y Pío vio a dos viejas encorvadas, temblorosas, comiendo tortilla, bebiendo tinto y riendo desdentadas, y las mujeres jóvenes tan... Bueno, el caso es que la atmósfera estaba tensa. La marea llena, el apetito descomunal, la confusión, los colores, el griterío y lo vitalista y rotundo del paisaje y la gente asustaban a Pío, que discurría fascinado por lo que a él se le antojaba la vena trágica del ambiente. Esperaba de un momento a otro que la riente multitud se arremetiera a mordiscos y que una montaña de espuma cayera contra el hormiguero humano y el tinglado del balneario o que toda la pasión física o el pulso hinchado del color estallaran en millones de partículas y que luego los arrastrara un viento antiguo. Esperaba todo eso.

Había por allí un americano empeñado en boxear, rubio y de piel dorada. Claro que los mu-



chachos no se atrevían con él. Los papanatas sentían admiración cada vez que el americano insistía en boxear y sonreían como pensando: "¡Qué tic! Debe ser un fenómeno." Pío casi se embarcó en pensar de dónde vendría al americano tal aureola, pero entonces llamaron a éste y le ofrecieron los guantes, aunque no se veía claro quién iba a enfrentarse con el rubio. Por lo de rubio recordó a su amigo Silvio, un producto de playa, gimnasio y cabaret, con dos ideas fijas clavadas en su hermosa cabeza: pegarle a la gente e irse a Suecia. No pegó a nadie ni se fue a Suecia, sino a París, contratado por seis meses en una fábrica de automóviles en serie. Y recordando mejor, sí pegó a alguien: al hijo de Carrasco, al menor, y riñó con Pepe, el representante, por un págame allá esas copas. Pero resultó una actuación poco afortunada la de Silvio. Era un inadaptado social con mil experiencias sobre sus costillas, desde chófer a guardia civil pasando por señorito nocturno sin blanca, metido en trances de castigar a cuatro hambrientas que liquidaban la noche provinciana a fuerza de bostezos y coba a un doble de coñac con sifón; deportista, paseante y apasionado de Gershwin. Lo del hijo de Carrasco motivó su separación del grupo, que lo despidió con frialdad. Silvio se sentía socialmente acorralado y por eso se expatrió, con una chispita de utipía y romanticismo en sus ojos grises. Carrasco, el maestro literario de Pío, carrero, flaco, sensual y analfabeto, ha comprado ahora un coche de caballos y está deseoso de que la pandilla organice un buen jaleo. Carrasco habla como un Hemingway andaluz y sin técnica.

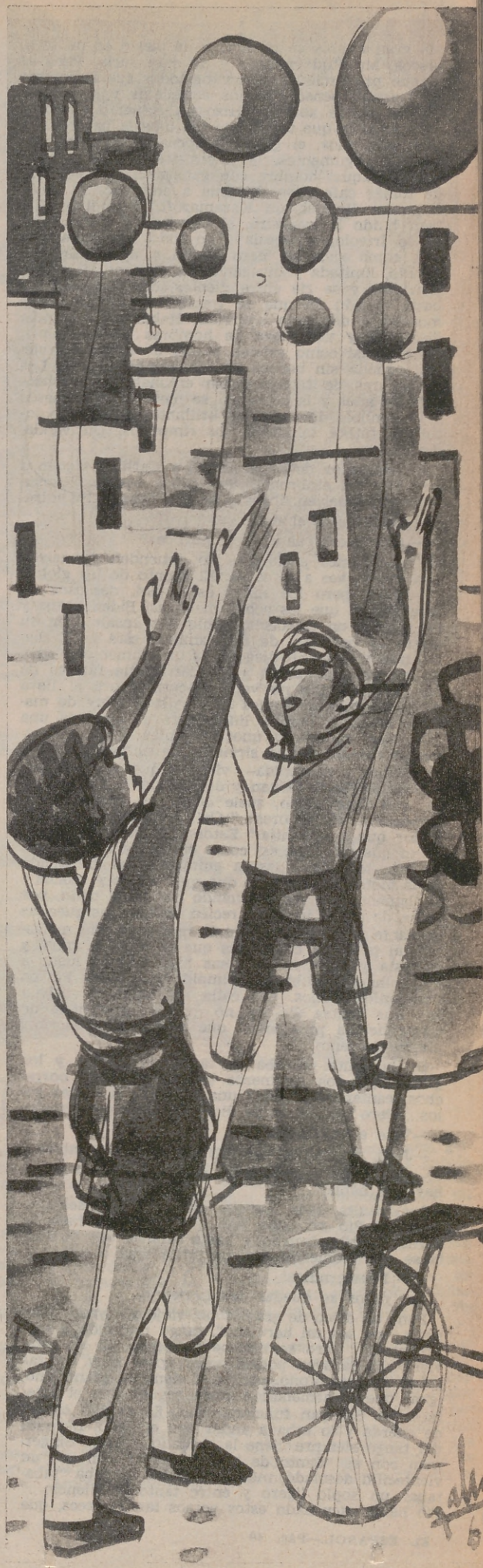
Por fin, otro muchacho, amarillento, en camiseta —la gente se arremolinó y algunos dijeron: "Es Pepín"—, salió del corro y peleó con el americano, y éste se rajó en seguida y se tocó las muelas.

Luego Pío se puso a nadar. Bastante lejos de la orilla le llegaba nítido el clamoreo de la gente. Nadó más y más hasta sentir sólo el ruido del mar. A intervalos las grandes olas ocultaban el balneario y parecía que el Océano, definitivamente, se había tragado al mundo. Entonces empezó a ver en el agua unas manchas oscuras; se acordó de los marrajos y regresó aprisa, asustado.

Así es que está rendido. Sin embargo, debe escribir un cuento, porque lo de la inspiración no convence a Pío. Vuelve a mirar los apuntes y acaba pensando que ninguno vale. Cuando tiene ideas u observa algo interesante se limita a una anotación breve, creyendo que más tarde recordará detalles y circunstancias. Luego no recuerda nada. Tiene cosas como éstas: "El ciego con la lluvia dijo: Mujer, ¿me vas a llevar chorreando?" "Los globos huyeron y la gente se extasió." Pío siente debilidad por los globos. Intentará recordar, puede salir el cuento. Otro cigarro. A ver, sí; fue la tarde de invierno en que a un vendedor ambulante se le escaparon los globos. Aquel día estaba Pío comido de tedio, mal dispuesto y harto de la calle. No tenía empeño en amontonar detalles agrios, claro; pero nadie negará que existen días malos, monótonos, de gallinácea angustia, en que se tiene el pecho como vaciado a estilete y la cabeza amorfa, igual que una pera de agua podrida. Es como una corrida de toros con sangre de serrín, cuernos de estropajo y sol de bujías. Un muerto es una tragedia rotunda, el peligro incita. A veces no hay muertos ni peligros ni nada. Mañana quizá todo se remozará, pero hoy las cosas vienen así y esto no se comprende hasta el final. Entre tanto ha habido un debatir estúpido, sin consuelo.

Le pide dedicarse a los globos; cree que tienen cierta capacidad alegórica. Era un atardecer triste, húmedo y morado. Hoy es un atardecer de verano y se ve avanzar la luz del sol por la fachada blanca e ingenuamente barroca de la iglesia de enfrente; también se ven muchachas camino del paseo, con sus brazos morenos y sus vestidos de colores. Pío se niega a todo eso. Debe pensar —si es verdad que los escritores se hacen con los codos— en aquella tarde triste de invierno, de multitud bloqueada por altos edificios. Y Pío sabe con absoluta precisión que si se va ahora mismo a la calle y tuerce a la izquierda puede apoyar el cuerpo en una muralla ruinosa, ver el mar, las barcas y a un cura viejo que pasea las tardes dulces, manos atrás y descolorida la sotana.

La gente aquella otra tarde discurría despacio, arrastrando niños y bostezos, dejándose los ojos





sin gran interés en un abrigo de piel o en un toca-discos. Multitud cansada y de cara seria. Pero es la que proporciona al escritor todos sus elementos de trabajo, pensó Pío, los complejos y exclusivos pilones donde abreviar. Hizo un esfuerzo entonces para admitir que tenía ante los ojos la cantera del odio, los celos, el genio, la locura... ¿Dónde estaban los argumentos, las ideas frescas? ¿Era posible que aquel hombre con gabardina que acababa de tomar café y se disponía a embrogar la moto fuera un Hamlet, un Karamazoff, un Edipo? Habían huido la aventura, el ingenio, la gracia sutil de lo frívolo, la poesía... ¿o todo aquello estaba allí, como siempre, pero oculto a la sensibilidad de Pío, limitada y divagante? Se impone rigor, objetividad, y se ríe entre dientes, con desgana, y... basta. Quedó en que se trataba de un atardecer morado y de gente aburrída. Había una tómbola disonante y una plaza de hombres solos, de pie, quietos. Así como existen plazas de niñas y viejos, aquélla sin bancos era de hombres solos. Los vendedores de tabaco rubio entonaban su sonsonete de años y la humedad se metía en los huesos y la tómbola de cacerolas brillantes pro-equipo local de fútbol taladraba los tímpanos. Un vendedor de...

Un vendedor de nada. Felisa y Carlitos vienen a que Pío los embrome. Son niños vecinos. Tocan papeles, revuelven libros y se rien cuando los mira.

—¿Dónde está el uno?

—¿Qué haces cuando te equivocas?

Explicaciones pacientes. No entienden y vuelven una y otra vez a la carga. El asunto de los globos se diluye, pero los niños están ahí, deseosos de juegos y de que les echen mentiras. Piden libros y Pío agarra un catecismo como por ensalmo en su mesa. La hermana de Pío también está en la habitación y la madre llegará de un momento a otro. Su madre tiene pocas veces cerrada la fábrica de las palabras. Pío no va a discutir ahora si lleva razón o no; pero nunca está callada. Muy de mañana bregó la familia lindamente a causa de una rata, una cafetería y unos albañiles. En este momento resulta que la sirvienta de enfrente —moza guapetona y descarada— viene a que las dos hermanas de Pío la peinen y depilen las cejas. La chica, que tiene novio, suele decir con fruición refiriéndose a sus señores: “¡Oy!, a mí me tratan ahí mejor que a una hija.” Estos señores se le figura a Pío que son algo así como contratistas de obras. El hijo toca de oídas la guitarra y es aficionado a las motos y —como el que más y el que menos— al flamenco. De vez en cuando hay en el patio, por culpa de algún inocente recién nacido, juerguecitas de cante y baile. Bueno, a la madre de Pío molestan un poco las confianzas que se toma la niña, y protesta y pone fritas a sus hijas, dando lugar a interminable palabrería e impidiendo piense Pío en sus santos globos. Las calla mil veces y vuelven sus iras contra él, que no quiere saber nada de tan ridículos problemas, que sólo quiere escribir un buen cuento.

Si, la gente paseaba de tarde, en vierno, y los globos... y los marineros bajaron la calle porrachos, cantando, y había una plaza de hombres solos... Pero esto ya lo ha dicho. Está desconcertado.

—Vete a otro sitio.

—Jesú, no vamos a poder despegar los labios...

—Deja esas tonterías de escribir; en las casas hay que hablar.

Las insulta, soez. Aunque quizá escribir sea una tontería. Pío no sabe por qué escribe. Ahora le parece inútil, absurdo y hasta infantil eso de sentarse e ir poniendo una palabrita tras otra.

—¡Fuera, niños!

Los niños se quedan igual, riendo.

Pone un disco de gramófono, viejo y rayado: “Copetín, vos sos mi hermano”, tango retorcido y sentimentalón; pero se detiene a tiempo. Si no estuviere ahí Saroyan podría hacer cosas muy bonitas sobre un gramófono, porque él tiene un gramófono, igual que el armenio. A buen seguro que el artefacto de Saroyan funciona bien. El de Pío carece de cuerda y lo echa a andar con el dedo. Después del tango siempre viene la recitadora Berta Singerman con su “Canto de la angustia” y con su “un venticello desolado, más que soplar, tiritaba “tabataba” un soplo ligero y entre tanto el silencio...” Pío había escuchado estos versos tantas veces, que

cuandó los recitaba para sus adentros, nunca prescindía del bache del disco, del “taba-taba-taba”, encontrándolo armonioso y parte integrante del poema y de obligada recitación si no quería que la estrofa se le quedara coja.

La familia sigue discutiendo Pío quería escribir algo relativo a la gente que pasea un domingo de invierno. Mas ahora hace calor y cree oír a todo el mundo gritar. Fuma y pasea. Se quita la camisa, cae la ceniza del cigarro en su pecho desnudo, le sube al paladar la acidez del almuerzo... Otra vez al sillón. ¿Y su cuento? Otra vez el cuento. ¿Podrá realmente escribirlo algún día? Resulta que había un vendedor, mejor dicho, un repartidor de prospectos; —sí, eso era; pero (qué idiotez: un repartidor de prospectos), ¿cómo encaja este tipo? Cada imagen tenía hace un momento su alfilerito mental que la ligaba al cuerpo de la narración. Ya todo anda confundido. El otro distribuyó los prospectos de color verde e inmediatamente toda la masa de paseantes inclinó la cabeza para leer prospectos de color verde.

Su gente acentúa los gritos porque una hermana ha perdido el espejito de un bolso que la otra le prestó para ir a aquella boda en Lebrija. Cada palabra excitada, aguda, rasga a Pío una célula cerebral. El bolso es regalo del novio, no del novio del casorio, qué disparate; del novio de su hermana, naturalmente; pero, ¿qué importa todo este burdo lío, Señor? Mil millones de veces suena esto. Los marineros cantaban una canción gallega, dulce y triste, y el espejito valía cuatro pesetas; claro que no era por las cuatro pesetas, y el guardia de la esquina, como no circulaba nada con ruedas, permanecía quieto, muy serio, con su uniforme azul y su casco blanco.

De pronto suena en la calle un tumulto de gritos desesperados, desgafitados, violentos. Son los vendedores de caballas. Si se reúnen dos o más vendedores en una esquina arman atroz zarabanda y la chiquillería entonces se vuelca en un paroxismo de entusiasmo. Es la hora crítica en que las campanas de San Cristóbal pretenden arrancar de cuajo su torre, tanto es el estrépito desenfundado del repique.

Pío intenta una serie de flexiones musculares: aprieta los dientes, contrae el estómago. Combate por aislarse. Nada. Lo que consigue es bostezar brutalmente, hasta que se le llenan los ojos de lágrimas. Se mataba ahora mismo. Y el caso es que las caballas aliñadas con tomate y pepino están buenas, y los ostiones blancos, y las cigalas hembras, y el vino Reguera en la tienda “El Rincón”, con gitano beodos cantando jondo ronco, y con tranvías afuera cargados de bañistas. No obstante, a Pío le crujen los huesos de odio por todo. Machaca la “Pluma 22” a tontas y a locas. El sol corona ya el ingenuo barroco. Por la mañana procesionaron al santón gigante, al buenazo de San Cristóbal, y era de ver la calle inundada de sol y al Santo con sus barbas y cubierto de purpurina.

Tal como vienen las cosas hoy supone que es un día malo. Luego no tiene con quién andar. El pintor se peló al rape y se largó a Benaocaz, buscando la serrería; el otro, el de los relojes, andará con la guitarra clásica, que él dice que no le interesa, y que es verdad, y Pepe, el representante más tímido del mundo, pero que vende un aguardiente terrible, y autor, por añadidura, de la importante adquisición “Concierto de Aranjuez” y “Noches en los jardines de España”, en microsuro, es hombre con un plan inalterable de lavoteos y tráfico postal en días festivos. La novia de Pío quedó en Lebrija. El joven pudo haber ido a los toros de San Fernando, a la isla de las “cañailas”, pero se sacrificó para escribir un buen cuento, y el cuento no sale ya, no, no. Sigue lo del espejo. Haciendo sobrehumano esfuerzo, Pío se representa otra vez la calle morada, los marineros, el guardia serio, la humedad, la escapada lenta y triunfal de los globos... Irrumpen otras ideas: la boda en Lebrija, el calor y las mujeres, en la sobremesa, sacudiéndose las ropas y un poco abandonadas. ¿El calor? Tampoco. ¿Qué sabe de eso? Encima de la mesa tiene una carta de Briones, el escritor amigacho, que, pese a su juventud, ha gastado ya mucho zapato por Europa, y le cuenta desde Venecia que vivieron a la sombra 49, y que la gente se embestia por los trenes, y que una familia se suicidó, y que murieron diecinueve ancianos de asilo. También piensa Pío en





sus modestos y frustrados proyectos de ir a Benaoz, en el regreso de Lebrija, con el tren abarrotado y oscuro, y en la brisa, que empezó a suspirar cuando rebasaron el Puerto de Santa María; en la discusión con el hombre borracho y la maleta en el hombro, a la salida de la estación. La mujer del borracho, mal peinada adoptó un tono demagógico, llamando a Pío despreciativamente "señorito". Después no pudo dormir: mosquitos, cansancio. Su padre quemó unos papelillos desinfectantes y toda la casa olió mal. Los mosquitos salían en bandadas del aljibe y era imposible abrir las ventanas.

Sea usted escritor, piensa asqueado. Tanta estupidez, concatenación y complejidad lo hunden. A él le absorbe el afán de veracidad, y la verdad es difusa, enloquecedora.

No resiste más, su pobre cuerpo se vence. Luchó Ha perdido.

Y se va a la calle con una total depresión. Unos hombres comentan la novillada de la isla. Alguien quedó muy mal. Pío huye, no quiere saber quién.

En la ciudad hierve el verano. La gente anda, grita, ríe, bebe y hace más cosas. A Pío se le antoja todo raro, nuevo y fascinante, experimentando de golpe un recrudescimiento de sus anhelos vitales, un deseo impotente de agarrar el tinglado del mundo y meterlo en un papel, y que desde el papel brillaran los ojos y oliera el pelo de las muchachas, y que desde el papel se desbordaran los apetitos, la carnalada, la diversidad de gente y tanto inmenso lío como hay, cayendo en alud sobre calles y casas, impulsado por el caliente viento del verano.

Pío se consume, quisiera ser ubicuo. Piensa en los cines, en las iglesias, en la algarabía de los barrios populares y desconocidos en las salas de baile, en las tabernas; en Mabel, ausente; en el sudor y los vestidos blancos, en los comedores de los hoteles o en las pensiones tristes, en las residencias de estudiantes, en los conciertos musicales, en los buques, en los altavoces potentes con canciones de Antonio Molina, en la estación de ferrocarril, en el



verano noroeste, en los hospitales, en el piloto de avión, en los pastores, en los pueblos sin luz eléctrica, en las fogatas de la pampa, en la sensualidad, en las muchachas inglesas, en los frailes, en las catástrofes y en los dos mil setecientos millones de habitantes humanos que tiene el globo terráqueo: los chinos, los negros, los sinvergüenzas, el calor...

Fuma, anda y piensa. Ya no sabe lo que quiere, lo que siente, ni lo que él mismo es. De buena gana se tendía en el suelo, en el asfalto tibio, bajo las luces fluorescentes, justo frente a ese bar de asfiliados bebedores de cerveza, o se iba al desierto, igual que San Simeón Estilita, a sentarse cubierto de mugre y harapos cuarenta años en una columna, a purificarse y a pensar en Dios.

A Pío se le cae encima un fantástico complejo de inferioridad y acaba pensando en Mahoma, analfabeto, haciendo una religión; en Alejandro Magno destruyendo Sidón y Tiro, ya emporios en el siglo IV antes de Jesucristo, y en Edison, y en Kant, y en un teletipo, y en James Dean. Se desdobra él, Pío, y se ve a distancia de siglos, ofimesco, rodeado de mujeres habladoras, dispuesto al casorio, preocupado por los mosquitos y escribiendo cuentos con gran esfuerzo. Y es el siglo XX, y la Humanidad habla de guerra atómica. Y cualquier día es bueno además para que otro Schliemann se ponga a excavar y saque un cráneo extraño atribuible a alguna raza de hace quinientos mil o quizá un millón de años, un millón de años de corazones latiendo.

Todo esto es demasiado.

Entra en un bar y bebe vino. Suda, se pone flojo y lo suficientemente atontado para abandonar toda suerte de cábala. Camina arrastrando los pies y tarareando, abroncada la voz, el segundo tiempo de lo de Rodrigo.

En la plaza hay un puesto de melones bajo una deslumbrante bombilla; otro puesto de higos chumbos, con su botijo de agua; un carrillo de helados, una serie de bares puercos con mesas en la acera y gente estática, y un cine de verano popular y bulanguero. A Pío, que lleva la chaqueta al hombro, encanta todo esto, y se mete en el cine, abarrotado de fumadores en camisa, matrimonios modestos y muchachuelas de barrio. Y en el altavoz, canciones delirantemente estúpidas. La gente aguarda y habla sandeces (Pío ya empieza a pensar absurda y lamentablemente). Abarca con la vista el local y se queda asombrado. De pronto ve las cosas claras. Pero salta en la pantalla el No-Do: nuevo modelo de avión; carrera de bolidos, recepción de altos jefes; otra carrera, de caballos ésta; maniqués con resortes para sonreír, inauguraciones, etc., y el descanso. Más tabaco. Lancaster empieza a disparar y a

reír con dientes de lobo o de niño bobo, no se sabe bien, y Cooper, más serio, hace lo mismo. Acaba de comenzar la película; es del Oeste americano, una glorificación de tiradores de revólver. Allí los héroes son héroes enteros, y cualquier tipo se muere al primer tiro, sin rechistar. Qué bien delimitados los caracteres, limpios y concretos. Nada de relativismo ni confusión, complejidades e híbrides. Todo perfecto y bien construido. Los canallas tienen ojos de canallas y, qué demonios, llevan su merecido (Pío vuelve a pensar en los globos). Y los entendidos dicen que éstas son películas malas. Y lo son. ¿Acaso porque rezuman ansias instintivas de un mundo mejor, sencillo, claro, donde el Bien y el Mal ocupen sus respectivos, tradicionales y exigibles lugares, y la ley sea la ley? Un mundo con pasiones tiradas a cordel.

Al salir Pío de su casa renegaba de la manía de escribir, no encontrando el sentido, la eficacia. Ahora sí encuentra razones poderosas y encuentra también la multitud de invierno, aburrida, bostezante, arrastrando los pies. De aquella gente hay que ocuparse, es necesario redimirla del tedio infinito que se desplomaba sobre ellas. Es un deber del escritor. Y éste no va a empezar a dar consejos vanos ni a hacer cabriolas o a amagar los desdichados bostezos. Lo que debe hacer es poner manos a la tarea de hallar la incidencia, el acontecimiento, el principio oculto que absorba sus mentes y los eleve a la preciosa categoría de ilusos. Casi cierto, se dice Pío, el escritor debe extraer la fantasía. Y la gente del cine le ha dado la solución. Todos vieron elevarse los globos, todos dejaron las quijadas e ignoráronse unos a otros tres fantásticos segundos, y los globos ascendieron lentamente en el cielo morado, con una hermosa técnica natural, rebasando edificios, ya motas en el infinito, ya nada... Y poco antes habían estado sujetos a la tierra, participando del yugo tedioso de aquella horrible tarde. Hecho: era el corazón del mundo, era el símbolo de tanta conciencia cansada, llena de complicaciones, diluida.

Este público veraniego presencia las galopadas, los disparos, la risa brillante de Lancaster, igual que el otro miraba los globos. Todo es una ansia grande de escapar a la realidad incontrolable, anagadora.

Frente a la pantalla, por módico precio, se sueña despierto, un sueño sistemático, previsto, porque dormir y soñar de veras equivale a duplicar la realidad con todas sus malas consecuencias.

La tarde de invierno, la tarde de verano, los globos y el cine vienen a parar en lo mismo: Pío el neófito no escribe el cuento. Porque cuando llega a casa está ya borracho y termina por acostarse.







## EL HUMOR DE SUMMERS

“Me da mucha pena no haber pasado hambre y miseria, que entre los artistas se lleva mucho”

### 44 OBRAS NUEVAS EN SU PRIMERA EXPOSICION PERSONAL

HE observado que entre los dibujantes humoristas españoles predominan los rubios con ojos claros, lo cual vendría a confirmar la teoría de que el humor es una predisposición de origen céltico. El caso es que no abundan los morenos, color tan generalizado entre los toreros y los bailarines de flamenco, pongamos por ejemplo de dos profesiones bien españolas.

Otro detalle que también habrá podido observar el lector de este semanario es que desde hace unos meses a esta parte las Exposiciones personales de los humoristas también son de una frecuencia poco frecuente artes, valga la redundancia. Si de la primera observación no sacamos por el momento más consecuencias, si queremos resaltar la seguridad, porque ello viene a indicar que la tarea del que continuamente pone en los diarios una sonrisa entre toda la alarma del mundo en que vivimos, tiene la calidad precisa para que su labor

pueda ser considerada como una faceta específica del arte.

España ha tenido siempre muy buenos humoristas, con la ventaja sobre los de otros países que cada cual conserva su personalidad muy acusada, sin formar escuelas nacionales, como suele ocurrir entre gentes de otras latitudes. Para comprobar lo que decimos, sólo hay que mirar detenidamente las publicaciones españolas, tanto las de humor como las de los diarios en general; en sus páginas podemos apreciar la diversidad de sus dibujantes; si hay algo que los unifica es la predilección por lo sarcástico, actitud ésta también bien española desde aquel sangrante maestro de humoristas que se llamó Francisco de Quevedo.

#### PRIMERA EXPOSICION PERSONAL DE SUMMERS

Las salas de la librería Afrodisio Aguado parece ser se han

especializado en presentar Exposiciones personales de los humoristas más conocidos. La última fue la de Herreros, y, seguidamente, ésta de ahora, en la que Summers se presenta por primera vez al público en esta clase de exhibiciones.

Cuarenta y cuatro obras en las que el color y el gran formato hacen más ostensibles esos «monos» que Summers publica todas las roches desde las páginas del diario «Pueblo».

Es curioso observar también cómo en estas Exposiciones de humor las ventas, o por lo menos los cartoncitos de «adquirido», son muy prodigados, lo cual vendría a demostrar que existe una gran cantidad de compradores que prefieren tener en su ambiente privado una nota de humor, ligera o punzante, a cualquier otro problema estrictamente pictórico.

Manolo Summers es el autor de estas cuarenta y cuatro obras que no se pueden contemplar

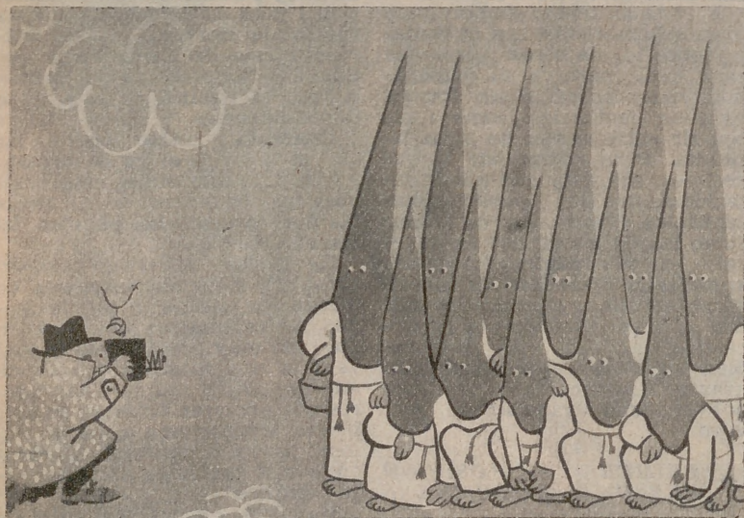




Los chistes de Summers son sin palabras, humor exclusivamente visual



Líneas simplificadas al máximo, de carácter infantilizado, directo



Entrañables personajes de Summers por los que el autor siente predilección

con indiferencia; la reacción del público va desde la carcajada a la sonrisa. Una Exposición reconfortante, sobre todo sabiendo el poder curativo de la risa para toda clase de dolencias humanas.

#### SUMMERS SIGNIFICA VERANOS

Es un vocablo inglés muy conocido: summer significa verano; por tanto, Summers viene a ser el plural. Así tiene el cabello nuestro dibujante: del color del trigo madurado por el verano. Ojos azules, también como esas flores que hacen entre los trigales. Todo esto no es que tenga mucha importancia en realidad; si lo consignamos es para abundar en nuestra observación hecha al principio.

La primera impresión es de tímido, casi de atontado. Es sólo la primerísima. Al poco rato de charlar con él podemos afirmar que se trata de un espíritu agudísimo, contradictorio y de gran personalidad.

Al contrario de como solemos narrar estas conversaciones con artistas, vamos a dar primero sus últimas palabras, no las primeras como parecería lógico. Cuando ya nos estamos despidiendo, Summers me ha dicho con lo más suave de su pronunciación andaluza:

—Me da mucha pena no haber pasado hambre y miseria, que entre los artistas se lleva mucho; pero ésta es la verdad y no puedo decir lo contrario.

#### TRAYECTORIA VARIA HASTA EL HUMOR

De lo dicho se deducen dos cosas: que Manolo Summers es nacido y criado en Andalucía y que lamenta no haber tenido esa infancia negra de la que parece ser tiene que salir todo o la mayor parte del arte y la literatura.

Sevilla, nacimiento y Bachillerato. Familia de nueve hermanos, entre los que hay escritores, científicos, pintores, etc.; el padre también pinta, dicen que bien. Digo dicen, porque desconozco su obra pictórica.

—Los libros de texto de las Matemáticas acababan el curso sin haber cortado las hojas. No sé ni cómo aprobaba, pues realmente lo que me interesaba era hacer dibujos y garabatos todo el día.

Mas a pesar de esta temprana dedicación, a Manolo Summers lo suspendieron también en una asignatura para la que parecía más vocacionado: el dibujo.

—Tiene su explicación en que me fastidiaba el estar copiando y copiando un yeso y dándole sombras por todos los lados. Yo lo que quería era crear mi mundo y no sujetarme a normas académicas.

El Bachillerato se acabó, aun contando con los tropiezos propios del caso. Viene después la elección de carrera para quien no se sentía inclinado por ninguna disciplina universitaria.

—Empecé a estudiar Derecho, como casi todos los españoles, y



arrastrado colas todos los veranos llegué hasta el cuarto curso.

### EN LA ACADEMIA DE BELLAS ARTES DE SAN FERNANDO

En el cuarto curso se atacó el carro de las leyes; no pude seguir adelante. Ya era más grande la afición pictórica que ninguna. Creyendo a ayudar la, Summers asiste a los cursos de la Academia de Bellas Artes de San Fernando como alumno libre.

—Sáez de Tejada, que conocía algunas pinturas mías me puso como libre, en el segundo curso. Para un muchacho de dieciséis años, el pintar desnudos del natural tenía su interés, pero al cabo de algunos meses ya no aguantaba los mismos modelos.

Tantos cambios de escuelas y Facultades alarmaba un tanto al padre de nuestro humorista dibujante, que por aquellos años era Gobernador Civil en Huelva. La condición que había puesto a su hijo para que siguiese dedicándose a la pintura si quería era la de terminar la carrera de abogado. Ante la desilusión de la Academia acudió al consejo de un verdadero maestro, que tantos pintores ha formado.

—Me fui a ver a Vázquez Díaz y le expliqué lo que me pasaba. El me dijo: «Yo soy académico, pero si quieres hacer algo en pintura la mejor academia es un papel y un lápiz y dibujar todo el día.»

Siguió fiel lo aconsejado; dibujaba constante con pluma, directamente, para no poder borrar lo que trazaba. Llenaba cuadernos y cuadernos de rápidos dibujos que dieron a Summers una gran facilidad y ligereza de trazo. Pero también de esto se cansó un día.

### PASADA POR LA ESCUELA DE ARTE DRAMÁTICO

Parece que el destino de Manolo Summers era conocer todas las escuelas y academias existentes. De la de Bellas Artes pasó a matricularse en la de Arte Dramático; no es que quisiera ser actor, pero como lo que le interesaba era el cine y no podía ingresar en la Escuela de Cinematografía por no haber cumplido la edad reglamentaria, quiso estar en contacto con lo que servía más de cerca su última vocación.

—Aquello era la lata padre. Nos pasamos un curso entero recitando la misma poesía. Yo tenía que aguantar unas broncas terribles de Fernández de Córdoba, que a cada momento se estaba metiendo con mi dicción andaluza. Pero al final me dieron sobresaliente.

De su paso por la Escuela de Arte Dramático sacó un conocimiento de los problemas de arte interpretativo que después habría de servirle mucho. Lo que no consiguió quitarle es su marcado acento andaluz, que aún conserva bien reconocible, a pesar de tanta bronca.

La Escuela de Arte Dramático no constituía una finalidad en sí; sólo un medio de esperar lo más adecuadamente posible la próxima etapa que Manolo Summers se había fijado, también en forma de

escuela, y esta vez la de Cinematografía, que acababa de ser inaugurada hacía poco.

### «EL MUERTIN», PRIMERA PELICULA DE UN HUMORISTA

Summers confiesa con toda sinceridad que cuando aprobó el ingreso en la Escuela de Cinematografía y se vio entre sus compañeros de curso se sentía avergonzado.

—Me ponía en los últimos bancos, procurando que no me vieran, porque me daba cuenta de lo poco que sabía de cine al lado de los otros. Tenía una afición enorme, pero casi nada más.

El primer film que realiza como ejercicio escolar se llamaría «El muertin», una película muda en la que se narraban las peripecias por las que pasaba el cadáver de un pobre hombre que diversas circunstancias impiden enterrar.

—Tenía que alquilar un coche de muertos, de los de caballos, y cada vez me costaba trescientas pesetas, que casi nunca tenía. El ataúd lo llevábamos encima de un taxi, cuando el taxista no se ponía muy pesado: «Que no, señor, que yo tengo mucho respeto a las cosas de los muertos y no llevo ese ataúd en mi coche.»

Las complicaciones no terminaban aquí; la más grande fue encontrar el toro que al final de la cinta se come al muerto en las últimas escenas.

—Ibamos por las vaquerías buscando para alquilarlo, pero en todas nos decían lo mismo: «Si fuese una vaca...», pero un toro no podemos servirle. Pregunte en otro sitio.»

Ante la imposibilidad de encontrarlo se le ocurrió una idea de pintor: pintar la vaca blanca y negra toda de negro. Pero tampoco esto convenció a los dueños de las vaquerías. A Summers lo sacó del apuro Luis Miguel Dominguín, que le prestó un toro para el rodaje.

—Al principio el toro no quería comer en el ataúd. Lo tuvimos dos días sin comer y salió como una fiera a comerse la alfalfa que allí le habíamos puesto, y que en la película parece que lo que se come es el muerto.

### MAS CINE, TELEVISION Y DIBUJO DIARIO

La segunda película realizada como ejercicio de alumno no tiene título. La tercera, trabajo final de carrera, se llamó «El viajecito», e insistía en la misma tónica que parece ser hasta ahora la temática preferida de Summers cineasta.

En estos días se empezará a rodar «El arca de Manuel», guión y dirección de Manuel Summers, producida por Sáez de Heredia. Primera película que aborda como profesional, dentro de la tónica imperante entre los realizadores más jóvenes del cine español: el humor amargo.

Manolo Summers, dibujante humorístico, guionista y director de cine

Paralela a su preparación cinematográfica fue la labor como dibujante de temas humorísticos en la televisión. Este trabajo lo llevó a las páginas del diario «Pueblo», donde le ofrecieron hacer un chiste diario.

—Después de haber dicho que sí es cuando me entró miedo. No me salían los temas y me pasaba las horas enteras en el balcón a ver si le ocurría algo a un perro o a un guardia de la porra. Después me fui soltando y había mañanas que me hacía ocho o diez chistes seguidos. Me ponía muy contento, porque ya tenía para toda la semana y podía irme tranquilo al cine.

Así fue como fueron apareciendo los personajes más queridos de Summers: los bomberos, los perros, los suicidas, los toreros, los curas, los colegiales terribles, los enamorados imposibles, los soldados, los ángeles, los mismos que ahora figuran en la Exposición de la librería Aguado, hechos con trazo conciso e intencionadamente infantilizado.

—Me achacan que soy irrespetuoso y de mala intención, pero no es cierto. En mis chistes no hay el menor veneno; al contrario, una gran ternura por todos los seres.

Este es, más o menos, Summers, hombre inquieto, como se habrá visto, que asegura muy serio que no aspira a estatua en el futuro, sino a poder seguir haciendo, como hasta la fecha, lo que le da la gana. Que siga.

RAMIREZ DE LUCAS

(Fotos: Basabe)

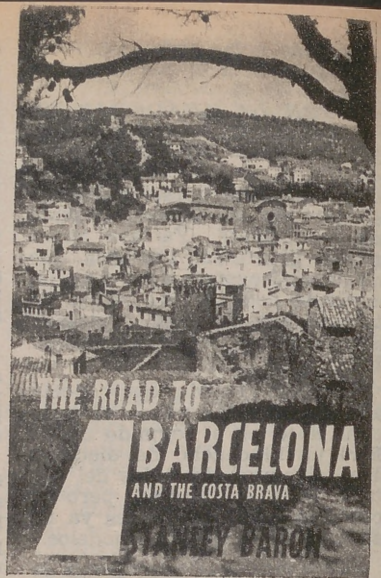




# EL LIBRO QUE ES MENESTER LEER

## LA RUTA DE BARCELONA y la Costa Brava

Por Stanley BARON



LA BUSQUEDA DE NUEVAS RUTAS  
TURISTICAS

**E**l turismo cuenta con una abundante y cada vez mayor literatura. Este número creciente de obras exige una progresiva depuración, donde la guía clásica, llena de lugares comunes, es superada con libros en los que firmas prestigiosas se entregan a la tarea de redescubrir nuevas rutas y caminos para esa nueva masa social que constituye el turista. Junto con esas multitudes que se introducen casi por obligación todos los años en un autobús para contemplar a fecha fija y tiempo previsto todo lo que se le marca en un programa propagandístico, hay también muchas gentes que desean, bien de una manera personal, bien por incitación de la lectura o de la conversación, descubrir realidades de los países que visitan más profundas que las de estos precipitados itinerarios. Un libro para estas gentes es el que hoy presentamos en nuestra sección, donde su autor ofrece a sus muchos compatriotas que visitan España una ruta que se sale del itinerario marcado por las guías oficiales, itinerario éste que más bien parece hecho para ganar una carrera automovilística que para conocer los países que se atraviesan. Stanley Baron pretende penetrar en la historia y las costumbres, descubrir lugares olvidados y dignos de visitarse por su pasado o por su pintoresquismo, y sobre todo despertar la curiosidad y la iniciativa personal. Naturalmente, sus observaciones no son siempre exactas; quizá en ningún otro género literario hay mayor riesgo de error que en los relatos de paisajes y costumbristas; pero ello no quita para que en su conjunto «The Road to Barcelona» sea una obra amenisima, bien escrita y sensiblemente comprensiva para las poblaciones que visita. Su simpatía por España, pese a algunas ideas preconcebidas, es algo que a nadie se le puede escapar, sobre todo una vez que lea las últimas páginas del libro, dedicadas precisamente a describir lo que es el objetivo final de su ruta, es decir, Barcelona y la Costa Brava.

**BARON (Stanley): "The Road to Barcelona".** Eire and Spottiswoode (en colaboración con BF Touring Service). Londres, 1961; 224 páginas; 21 s.

**E**STE libro no está hecho para los viajeros con prisa. Esta clase de gentes no encontrarán apenas cosas que les merezca la pena leerlo y sólo descubrirán algunos datos sobre ciertos lugares que por mucha que sea su premura no podrán evitar en su marcha hacia Barcelona desde las Islas Británicas. Nuestro criterio es completamente distinto al seguido habitualmente, ya que estimamos que las carreteras existen por los lugares que atraviesan, y no al contrario, como parecen creer la mayoría de los turistas y viajeros. Para mí, el seguir esas rutas esteoreotipadas puede constituir una forma de practicar el automovilismo, pero nunca viajar auténticamente.

Afortunadamente para los que buscan en sus viajes el alma de los países, hay muchas posibilidades para escoger carreteras que pasan por los grandes lugares históricos no sólo en el sur de Francia, sino también en el noroeste y centro. Algunas de ellas, muchas ciertamente, son también caminos directos, pero en ellas hay intimidad y proximidad. Uno puede imaginarse al carro y al caballo que van de la granja al mercado rural, y ciertamente son muchas las carreteras en que pueden verse todavía muchos carros. Lo peor que de estas vías se puede decir es que son como obras teatrales representadas sin escenario.

En una de estas carreteras galopó con inmortal pánico sir John Fastolfe después de la batalla de Patay. Sobre unos campos no muy cambiados marcharon los arqueros ingleses de Crecy. La ruta a Barcelona pasa también exactamente por lo que en lenguaje de guía turística se llamaría el país de Juana de Arco. En el marco del ambiente histórico en que ella se desarrolló no puedo resistir la tentación de volver a preocuparme de su figura y a profundizar en los aspectos menos conocidos de su existencia. La parte inicial de mi viaje se ha desenvuelto precisamente donde se constituyó la moderna Francia. Estos campos llanos y su amplio horizonte no son sólo paisaje, sino una gran parte de nuestra historia occidental.

### PLAN DEL VIAJE

Realicé mi viaje a principios del verano de 1959, compartiendo el volante de mi coche con una joven mujer, mi hija, cuya ambición inicial era la de alcanzar el Mediterráneo lo más rápidamente posible y tostarse allí lo más posible al sol. Ella descubrió, no obstante, como a mí me había ocurrido varias veces en viajes similares, que el clima de Francia se hace mucho más cálido una vez pasado el Loira. Esto fue algo que comprobamos sobradamente a partir de Beaugency, hasta el punto de que nos sentíamos sumamente complacidos si podíamos malgastar el tiempo en alcanzar nuestro punto final. Algunas veces he pensado si el entusiasmo anglosajón por las catedrales francesas no se debe principalmente a sus fríos interiores más que a la historia que en ellos se encierra. También hay que tener en cuenta que al lado de las catedrales hay siempre un jardín público. Bourges tiene uno delicioso, y también Barcelona, en España. Esta circunstancia me permitió llegar a un compromiso con mi hija sobre la tarea a realizar. Mientras yo estudiaba arquitectura española y francesa, Angela se paseaba y estudiaba a las gentes españolas y francesas con las que se tropezaba.

En cierta medida este libro no es más que el resultado de nuestras observaciones dobles. Por lo menos en lo que se refiere a las zonas del centro y sur de Francia, así como a la de las costas españolas, donde un par de ojos no es suficiente para ver todo lo que hay allí que ver.

En la mitad de nuestro itinerario hice desviaciones de gran amplitud, como las que nos llevaron a las faldas del macizo central, a las Georges du Tarn



y a Cevennes. Cada una de estas desviaciones podía ser considerada como un importante objetivo por sí solo. Su variedad es extraordinaria. Los elevados prados de la Auvernia producen narcisos a millones y aromatizan el aire hasta últimos de junio. En las tierras altas, las ardientes llanuras forman esas deprimentes mesetas que separan las Gorges du Tarn, y en las que maduran en mayo las flores del tardío verano.

Nada hay más distinto y contrapuesto que la bravura de un escenario natural como el de Montpellier-le Vieux —no se trata de una ciudad, sino de un macizo montañoso— y las suaves curvas de Cevennes, donde resulta difícil imaginar todavía el espíritu de Stevenson y su asno.

La tercera variedad del paisaje se produce cuando nos aproximamos al Languedoc, la Francia del hombre mediterráneo, la romana y la prerromana. Aquí son posibles muchas desviaciones, como, por ejemplo, la que nos lleva a las cuevas de Roquefort, el lugar de los famosos quesos, o a la excavada Enserune, un centro de civilización anterior a que llegasen los romanos, y, finalmente, la costa de Colliure, el viejo puerto de Perpignan, en la Cataluña francesa.

#### EL REMATE DEL VIAJE: LA COSTA BRAVA

Este encantador lugar es realmente anticipo de lo que va a surgir cuando se realice la etapa más notable de todas: la Costa Brava española. Y es que para muchos este es el auténtico objetivo del viaje. Se trata de un paisaje soberbio que hay que verlo antes de que cambie su carácter. La especulación de los terrenos y el desarrollo de los hoteles a un ritmo californiano han transformado ya por completo lugares tan pintorescos como Tossa. Si ha sido para mejor o para peor, esto es algo que va en cuestión de gustos. Naturalmente, no es necesario comprar los placeres de un escenario maravilloso, unas buenas playas y un clima deleitable a precio de la incomodidad. La capacidad de los hoteleros españoles para adaptarse a los deseos de los turistas anglosajones puede desalentar al romántico, que busca la virtud de la simplicidad, pero sólo puede agradecer al que ama a España y quiere que no sea pobre. Gracias al turismo extranjero, la pobreza ha desaparecido prácticamente de la Costa Brava, lo que no quita para que su simplicidad se pueda todavía descubrir en sorprendentes lugares. Yo he vivido en una pequeña fonda cuya amabilidad, hospitalidad y simpática consideración podía compararse con la de cualquier hotel Splendide entre Barcelona y Montecarlo y, sin embargo, era lo más barato de toda la costa.

Todas estas consideraciones me llevan al tema de los hoteles, restaurantes y zonas de vacaciones, que ha constituido siempre la principal preocupación del primer turista que salió al exterior. Hace ya más de cincuenta años que otros dos admirables viajeros, Joseph y Elizabeth Pennell, proclamaban su sentimiento desgarrado ante la seguridad de que el automóvil destruiría inevitablemente la personalidad de los hoteles de Francia. La verdad es que ha ocurrido precisamente lo contrario.

#### LAS NUEVAS POSIBILIDADES DEL TURISMO PARA REALIZAR LAS PARTICULARIDADES

Los mejores cuartos y las mejores cocinas se encuentran siempre en las zonas más populares. Es cierto que estas cosas no se dan siempre juntas, y así yo tengo el recuerdo de una exquisita sopa servida en un hotel que parecía arrancado de alguna sórdida mansión descrita por Dickens. Ahora bien, toda la culpa hay que achacármela a mí por haber pospuesto demasiado tarde la búsqueda de mi alojamiento. Algo que recomiendo a cualquier viajero es que se detenga a las seis, es decir, que interrumpa su jornada a esta hora en los lugares y regiones de gran importancia turística. Podrá siempre cenar, como regla general, hasta las diez en Francia y hasta medianoche o más tarde en España. En Francia siempre es posible alquilar el cuarto independiente de la comida. Así, pues, se puede comer y desayunar donde le venga en gana, aunque en los lugares pequeños es un detalle de cortesía comer algo en el restaurante del patrón.

En España es muy corriente concertar la comida y el alojamiento conjuntamente. En la alta temporada puede incluso ser necesario contratar la pensión completa. En la Costa Brava sería desacertado suponer que se encontraría fácilmente sólo una cama entre julio y septiembre.

Fuera de las zonas turísticas, la cocina francesa

es sana pero monótona, a no ser que uno esté dispuesto a pagar una libra por persona en cada comida. La solución que yo doy es la de la comida en frío a mediodía y buscar un restaurante por la tarde para la cena. De este modo se consigue una cierta economía. En España la comida resulta complicada para un viajero inglés; por lo que respecta a los vinos hay que ser sincero y reconocer que los que se sirven en la Costa Brava, procedentes en su mayoría de la zona de Figueras, una ciudad entre la frontera francesa y Gerona, son muy tonificantes. Yo he probado algunos que son capaces de producir el sueño a un caballo.

En mi opinión, el viajero entusiasta toma la ruta de Barcelona por razones muy distintas a las culinarias. Algunas de las ciudades por las que pasa parecen estar permanentemente abiertas; otras, por el contrario, son secretas y misteriosas. Barcelona, ciudad millonaria de hombres, es la personificación de la cordialidad popular. Solamente por esta razón la capital de la Cataluña española merecería convertirse en el objetivo de un viaje.

#### SEMBLANZA DE BARCELONA

Barcelona comparte con muchas grandes ciudades la calidad de su intimidad. Se puede recorrer esta ciudad, atravesando sus grandes avenidas, sin captar su alma. La auténtica Barcelona, el corazón de la Cataluña española, la ciudad tan querida por todos los catalanes, ocupa menos de una vigésima parte de la totalidad.

La vieja Barcelona difiere de sus modernos agregados en todos los aspectos. Sus calles no son trazadas a cordel. Son retorcidas y esquinadas como el paso de un marinero borracho. Las más de ellas son estrechas y repletas de gente. Los edificios históricos, la catedral, las iglesias, los restos del Palacio Real, aparecen modestamente, sin insistir en su importancia, sino aceptándola serenamente.

Se camina más a pie que sobre ruedas, y como resulta difícil encontrar espacio para nuestro coche, lo mejor que se puede hacer es olvidarse de él uno o dos días y llamar a un taxi si alguna vez necesitamos el transporte rodado.

La moderna Barcelona vive agitada por sus negocios; la vieja cree que es mejor sentarse, pasear y observar el mundo circundante. Y mientras la moderna ciudad, con su megalomanía por las grandes arterias y avenidas consagradas a la gloria de esto y aquello, sólo consigue nacerse provincial, la vieja, no haciendo ningún esfuerzo, se muestra triunfante, porque es el corazón y la cabeza de una gran congregación de seres humanos que ha sabido siempre mantenerse íntegra, amable y alegre, por dificultades que haya encontrado.

El paseo más popular es el de las Ramblas. Tiene la forma de bulevar, con una acera llena de espléndidos árboles, y a los lados, caizadas paralelas. Es al mismo tiempo paseo, interrumpido por una serie de plazas, y sus muchos puestos casi la convierten en un mercado. En estos puestos se puede comprar sucesivamente una jaula de pájaros, la mayor parte de todos los periódicos del mundo, flores, una nevera, un árbol, una librería o una bicicleta. Igualmente se puede usted limpiar los zapatos mientras está sentado en un café o hablando (ciertamente resulta, difícil que uno no acabe por terminar limpiándose, pues los limpiabotas se preocupan de los zapatos de uno hasta el extremo de decirles a las claras que los lleva sucios).

Cada Rambla tiene su carácter particular. La Rambla del Centro es el lugar apropiado para contemplar a las guapas mujeres que van a la Opera y también donde se encuentran los amigos que viven en el campo o en los arrabales. En la Rambla de las Flores, además de encontrarse el mercado que su nombre indica, hay también puestos de libros, y por ella vagabundea toda una población bohemia. La Rambla de los Estudios, cuando no está ocupada por los amigos de los pájaros, es el lugar de reunión para los entusiastas del fútbol. Marineros y charlatanes tienen su feudo en la Rambla de Santa Mónica, y en la plaza Real, los domingos por la mañana, se reúnen los filatélicos. También en las Ramblas hay muchos puestos de productos alimenticios, que van desde las fresas a las langostas.

Las Ramblas son, por encima de todo, un lugar de lo más delicioso, un paseo único en Europa, donde las familias pueden pasear tranquilamente gozando del placer de encontrarse con otras familias, donde el sol derrama sus rayos suavemente a través de las hojas de los grandes plátanos, donde



las palabras de los paseantes, apasionadas muchas veces, y el conjunto de cosas allí acumuladas se disuelven conjuntamente en una conversación ininterrumpida que va de la mañana a la noche, para comenzar nuevamente a la mañana siguiente.

Lo más importante de toda Barcelona es su humanidad. Este aspecto es algo que se puede aplicar incluso a su catedral. Cuando yo entraba en ella y caminaba a través de su densa oscuridad, había cientos de hombres, mujeres y niños que parecían decididos a mantenerse tranquilos o a moverse sólo lentamente bajo las bóvedas de sus capillas.

En el artificial barrio chino de Barcelona no es donde el turista debe ir para conocer el alma popular española, sino al llamado Pueblo Español, constituido por una inteligente reunión de casas típicas peninsulares que reproducen todos los estilos regionales. Una señorial puerta abre la entrada a una plaza cuadrada rodeada de arquerías, la que podría servir de plaza de mercado de cualquier ciudad del mundo, por la variedad de sus fachadas. Las escaleras, plazas y callejas, con sus celosías de hierro repletas de flores y puestos de venta, muestras auténticas de la artesanía española, dan a todo el pueblo el aire delicioso de un país imaginario en el que sólo cosas agradables pueden ocurrir.

#### ELOGIO DE LA GUARDIA CIVIL

La Costa Brava es la seda del umbroso pino, del acantilado provocador, del camino escarpado, del pintoresco pueblo de pescadores, de la bahía recogida, de la gruta caprichosa y del abigarrado café. Es la costa en la que la cosa más trabajosa que se puede hacer durante un día o dos es tumbarse sobre la arena y tostarse al sol una y otra vez.

La mayor parte de estos pueblos costeros, es conveniente saberlo, están llenos hasta reventar y es necesario buscar alojamiento muchas veces más interior, quizá en Figueras o en Gerona. Pero aun así, nada se ha perdido, pues la Costa Brava puede recorrerse en trayectos que aun en estos casos requieren sólo un suplemento de una hora o dos.

Es muy corriente encontrarse con la Guardia Civil, siempre con sus fusiles al hombro y observándole a uno con la esperanza remota de que algún gesto nuestro nos revele como asociados con contrabandistas o maleantes. Sería una buena oportunidad para romper las muchas semanas de aburrimiento y monotonía.

Los guardias civiles son generalmente jóvenes, pero ni mucho menos lo severo que podría suponer su aspecto y su uniforme verde, sus sombreros charolados y sus gafas negras.

Patrullan de dos en dos y se les ve en todos los pueblos, aun en los más pequeños. Se muestran extraordinariamente agradables por el más ligero reconocimiento de su existencia, algo que yo he podido comprobar una y otra vez. En repetidas ocasiones he hablado con estos jóvenes, compartiendo sus botellas de vino y fumado sus cigarrillos, sin que nunca haya podido penetrar en el fondo de sus inteligencias, salvo esporádicas referencias

a Gibraltar o al contrabando. También la mención al comunismo les irrita extraordinariamente. Aunque algún español no me haya hablado de ellos con simpatías, los que se me presentan como liberales, la verdad es que los guardias civiles montan guardia incluso en las propiedades particulares y que se les puede ver contemplando sus relucientes botas y vigilando solitarias playas en las que los más astutos y audaces contrabandistas les sería difícil burlar la guardia que montan estos hombres.

Los que pueden hablar algunas palabras en inglés o francés se sienten complacidos en dar direcciones locales de interés o también en permitir el paso libre por las propiedades que ellos parecen proteger.

#### LA BELLEZA DE CADAQUÉS

Desde todos los lados Cadaqués está coronado por su Iglesia, un edificio románico que posee una torre octogonal que sirvió de faro a muchos pescadores en este mar de tempestades que, sin embargo, puede parecer en determinados momentos depreciosamente tranquilo. Toda la costa, tanto española como francesa, que rodea el final de los Pirineos es azotada de vez en cuando desde las montañas, en los días de cielo gris, por un viento llamado tramontana.

En estas circunstancias la entrada del puerto de Cadaqués es doblemente peligrosa, pues la bahía está repleta de rocas y arrecifes y además mira al este, así que los barcos deben luchar contra un viento que viene de tierra.

Aunque todavía quedan algunos pescadores, el pueblo se ha volcado en el turismo, que aumenta cada año más. Esto no la ha estropeado del todo, tanto más cuanto que resulta difícil imaginar algo que pueda estropear una cosa tan bella como Cadaqués, tan extraordinariamente dotado por la Naturaleza en medio de su marco marítimo y costero. Los nuevos hoteles son alegres y limpios. No se trata, a mi parecer, de un lugar para todos los gustos. Las zonas que le rodean no son precisamente bonitas. Los colores que predominan son los grises, castaños y verdes; ahora bien, éstos contrastan con su mar de azul hiriente y los cambios continuos que a éste le produce el sol hiriente en el transcurso del día.

Los contornos de las desnudas colinas y las islas costeras tienen la inalterable belleza de los contrafuertes góticos, y si este tipo de arte se encuentra dentro de sus preferencias estilísticas, se sentirá más que complacido en Cadaqués.

He realizado varias veces el paseo a pie hasta la colina que divide el pueblo de la aldea marítima de Port Lligat. La casa que Dalí tiene allí está compuesta por varias viviendas de pescadores, extrañamente unidas con la ayuda de una arquitectura modernista nada agradable. La casa está en el lado derecho del camino que bordea el mar. Se distingue desde ella una perspectiva serena, donde las alturas e islas enmarcan el mar, dándole una apariencia de lago. Aunque sea otra cuestión, me atrevo a decir que este ambiente es lo más contrario al fondo de la pintura daliniana.

Todas mis preferencias me llevaban a pasar horas en algún peñasco de Cadaqués, abandonando el brillo del sol sólo para meterme en la iglesia, una cueva umbrosa en la que uno quedaba dos veces deslumbrado antes de ver el brillo del oro que posee un reluciente retablo que llena prácticamente toda la pared final.

Se me dice que fue muy dañado durante la guerra civil y que ha sido prácticamente reconstruido posteriormente. Otras muchas iglesias fueron también destruidas casi totalmente, y en algunas el altar está ahora protegido por una gran verja de hierro. Claro es que en las guías turísticas apenas si se menciona la guerra civil.

La Costa Brava no comprende toda la línea marítima que se inicia en los límites con Francia. En esta extensión se pueden descubrir muchas variedades de costas. La primera parte puede considerarse como una continuación de la costa bermeja francesa. Es unas millas más allá cuando se produce un cambio sensible. Es es el momento en que se alcanza un gran cabo, casi sin cultivos y expuestos a los vientos de tierra y mar. Allí precisamente es donde se encuentra nuestro pueblo de Cadaqués; que para mí, como ya he dado a entender anteriormente, tiene mis preferencias. Para Salvador Dalí, su enclave, Port Lligat, donde vive, es lo más bello del mundo, cosa que puede ser algo exagerada, aunque no excesiva.

Suscríbase

a

«El Español»

El semanario gráfico  
de mayor circulación





# EL CONGRESO BLANCO

SE HA REUNIDO EN LA CAPITAL DE ESPAÑA EL MUNDO DEL ESQUI

QUEDA APROBADO EL CALENDARIO INTERNACIONAL DE PRUEBAS PARA LA PROXIMA TEMPORADA

SE ha celebrado en la capital de España el XXIII Congreso Internacional de Esquí, que ha re-

unido a representantes de veinticuatro países, de los treinta y seis que componen la Federación In-

ternacional de ese bello deporte de la nieve.

Las sesiones de ese XXIII Con-





greso Internacional tuvieron lugar en los salones de un céntrico hotel madrileño, en un ambiente de alta comprensión y deportividad.

Es la primera vez que la F. I. S. se reúne en un país no alpino y de los noventa y ocho participantes en el Congreso sólo una tercera parte conocían ya España por haber estado en ella en ocasiones anteriores.

Si juntamos a las jornadas de las sesiones las de recepción y de despedida este XXIII Congreso Internacional de Esquí ha durado desde el 29 de mayo al 6 de junio y los congresistas han tenido ocasión de realizar visitas a los lugares típicos de Madrid y excursiones a Toledo, El Escorial y Valle de los Caídos.

### ESQUIADORES EN BUSCA DEL SOL

Los detalles de organización del Congreso han corrido a cargo de la Federación Española de Esquí, que desplegó toda su capacidad

de iniciativa y su sentido hospitalario para atender a los miembros de la F. I. S. llegados desde veinticuatro naciones distintas. Y la organización han sido un pleno éxito hasta en los imponderables como el del tiempo atmosférico, que si estuvo bastante lluvioso en los primeros días no ha faltado, en la clausura, la alegría del sol de España, que especialmente para los representantes escandinavos había sido un incentivo más para la asistencia a ese Congreso de esquiadores en Madrid.

No puede decirse que haya habido debates ni polémicas, sino que las reuniones han transcurrido, casi en todo momento, en una atmósfera de plena unanimidad de puntos de vista, que ha sido todavía mayor, al tratarse del profesionalismo que algunas veces estropea la pureza deportiva del limpio deporte del esquí.

### DE CUATRO CONTINENTES

Dos países americanos tuvieron su representación en el XXIII Con-

greso Internacional de Esquí, los Estados Unidos de América y el Canadá. El Asia estuvo representado por el Líbano y el Japón. Marruecos, que también es un país de deportes de nieve, tuvo la representación del continente africano y todo el resto de las delegaciones congresistas fueron de países europeos: Austria, las dos Alemanias, Checoslovaquia, España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Hungría, Italia, Noruega, Portugal, Polonia, Suecia, Suiza, Turquía, Unión Soviética y Yugoslavia integraron la copiosa representación europea en el Congreso, tanto por la cantidad de países como por el número de miembros de las delegaciones que los han representado oficialmente.

Chipre y Mongolia, que han solicitado formar parte de la Federación Internacional de Esquí, no estuvieron aún representados en este Congreso por no haberse formalizado aún su admisión definitiva a causa de que esos dos países no han presentado todavía su documentación completa, imprescindible para ingresar en la FIS.

Una de las cuestiones tratadas fue la del lugar y fecha de celebración del nuevo Congreso Internacional. Se presentaron las candidaturas de Atenas, Bucarest y Santiago de Chile, y efectuada la votación salió elegida Atenas, por cuarenta y cinco votos, en los que quizá influyese la tradición olímpica de la ciudad, acordándose que el próximo Congreso de la FIS se reunirá, en Atenas, a finales de mayo y principios de junio de 1963.

### ESTO ES LO QUE SE PREPARA

Para la próxima temporada quedaron fijadas las pruebas siguientes: Del 15 al 17 de diciembre de 1961 tendrá lugar un Critérium de nieve en Val d'Isère (Francia). En los días 7 y 8 de enero de 1962 habrá, en Adelboden (Suiza), una prueba masculina de esquí y, en el mismo mes, en Suiza también, un «Lauberhorn» masculino, en Wengen, durante los días 13 y 14, así como una prueba femenina, en los días 13, 14 y 15 de enero, en Grindelwald. En Austria se celebrará, en Bad Gastein, una prueba femenina durante los días del 18 al 20 de enero de 1962, y en los días 20 y 21 del mismo mes un «channenhahn» masculino, en Kitzbühel (Austria).

Durante los días 26, 27 y 28 de febrero y 1 de marzo de 1962 tendrá lugar una prueba masculina en Cortina d'Ampezzo (Italia), y en Sestriere, Italia también, unas pruebas masculinas y femeninas durante los días 9, 10 y 11 de marzo de 1962.

### CAMPEONATOS DEL MUNDO EN CHAMONIX Y ZAKOPANE

Los Campeonatos del mundo de todas las pruebas masculinas y femeninas se celebrarán en Chamonix (Francia), del 10 al 18 de febrero de 1962, y habrá también unos Campeonatos del mundo de fondo y saltos en Zakopane (Polonia), del 18 al 25 de febrero de 1962, después de disputarse, en Yugoslavia, la copa Kurikala.

También ha sido fijado, en el XXIII Congreso Internacional de Esquí, el calendario de las pruebas españolas de la próxima tempora-



Dos aspectos de las deliberaciones en el XXIII Congreso Internacional de Esquí, al que han asistido delegaciones de veinticuatro países de cuatro continentes





En el XXII Congreso Internacional de Esquí ha sido aprobado el calendario oficial de pruebas para la próxima temporada

da, que tendrán una participación internacional. El Derby Supermolina se correrá durante los días 2, 3 y 4 de febrero de 1962, y en Nuria (Gerona) se concederá el Tercer Gran Premio de España, después de las pruebas que tendrán lugar el 24 y 25 de marzo de 1962. En Sierra Nevada, en las pistas del Veleta y durante los días 20 y 21 de abril de 1962 se celebrará el Concurso Internacional Sierra Ne-

vada. Esas son las pruebas nacionales, de la especialidad alpina, que han quedado programadas. En cuanto a la especialidad nórdica o de fondo habrá, en España, una prueba internacional durante la próxima temporada. Tendrá lugar el 11 de febrero de 1962, en las pistas de Guadarrama, en las que se correrá el III Gran Premio Internacional de Fondo, con cinco kilómetros de recorrido para las da-

mas y quince kilómetros para los participantes masculinos.

En el resto de las estaciones españolas, las de Candanchú (Huesca), Puerto Pajares (Oviedo) y Valle de Arán (Lérida) habrá entrenamientos y pruebas de carácter nacional.



Tres esquiadores realizan unidos un salto de trampolín en una pista del norte de los Estados Unidos



## POPULARIZACION ESPAÑOLA DEL ESQUI

El número de esquiadores españoles asciende a más de cuarenta mil y los deportes de nieve, que parecían caros hace unos años, se hacen cada vez más populares en nuestro país, especialmente en las pistas que tienen acceso por ferrocarril y debido también a las facilidades que ofrece Educación y Descanso para la práctica del esquí por los trabajadores, así como a las enseñanzas de las unidades de alta montaña que tiene el Ejército.

Los deportes de nieve, que en algún tiempo parecieron cosa casi exclusiva de la juventud más adinerada, se popularizan en nuestro país donde existen lugares en Alto Pirineo y en los montes cántabro-astúricos, en los que los pastores practican el esquí habitualmente en invierno y pueden surgir, entre ellos, muy buenos corredores, como quedó demostrado en pruebas celebradas en Puerto de Pajares.

### POR ENCIMA DE OBSTACULOS

Hace relativamente pocos años que los deportes de nieve parecían algo exclusivo de los países nórdicos, que mantenían la práctica del esquí como algo peculiar y hasta folklórico, como si no quisiera que se escapara nunca de sus fronteras. Pero la difusión y casi generalización del esquí tenía que producirse entre las naciones. El esquí saltaría, de una manera suave, los obstáculos que se le opusieron y acabaría, no sin alguna dificultad, por ser incluido en los juegos olímpicos.

Desde que los modernos Juegos Olímpicos despertaron al mundo de su letargo deportivo, los deportes de nieve intentaron su inclusión en el programa de las Olimpiadas. Esto ocurría a principios de siglo; pero tenían que pasar bastantes años antes de que esa inclusión se produjera. Muchos consideraban que el resbalar sobre la nieve más que un deporte era una temeridad. Algo así como hacer méritos para romperse una pierna. Haría falta que el proceso avanzase lentamente y por su propio pie. Partiendo del patinaje artístico sobre hielo.

Cuando en el año 1908 se reunió en Londres la IV Olimpiada de los tiempos modernos, el sueco Ulrich Salchow sorprendió a una multitud con patillas con sus arriesgadas piruetas sobre el hielo en la pista del Prince's Skating Ring. Después de los gestos de admiración, una salva de aplausos premió la actuación de aquel sueco, al que le fue adjudicada la primera medalla de patinaje artístico. Se le reconoció a aquello un mérito de arte circense, pero nadie pensó que el patinar pudiera ser un deporte.

### COMO EL IMPETU DE UN RIO

Tenían que pasar bastantes años hasta que en 1920 fue ensayado en Amberes por primera vez el hockey sobre pista helada. Si el hockey era deporte, también tenía que serlo su práctica sobre patines. Ya vamos avanzando.

Pero todavía tenían que transcurrir otros cuatro años para que se celebrara en Chamonix (Fran-

cia) la primera prueba de deportes de nieve con esquíes. Una prueba que tuvo éxito pero que no rompió la oposición a considerar el esquí como una prueba de categoría olímpica.

Así como el impetu de un río no puede detenerse, tampoco se pudo frenar lo que iba a ocurrir de manera muy justa. La inclusión perfecta de los deportes de nieve en las Olimpiadas y hasta la celebración exclusiva de Olimpiadas blancas, que demostraron tener un gran público, que las seguía con gran atención.

En 1936 se organizaron unas pruebas de invierno en Garmisch-Partenkirchen que ya tuvieron plena categoría olímpica, demostrando la gran espectacularidad de las competiciones de esquí alpino, en el que la velocidad se alía con la audacia, el valor y la clase de los esquiadores de descenso y salto de trampolín.

### DE LO NORDICO A LO ALPINO

Pruebas de esquí nórdico son las de fondo, que constituyen un espectáculo interesante, pero que no despierta pasión en el público, que admira el ritmo y la resistencia de los participantes pero no se maravilla, como en las prácticas del esquí alpino, en las que el corredor inicia un descenso a pico, sortea los obstáculos y acaba lanzado al fondo de un valle como una flecha.

El esquí alpino es la espectacularidad, y el nórdico, la resistencia de gran fondo. La expectación y la variedad están, indiscutiblemente, en el primero, con sus pruebas de «slalom» y toda la serie de filigranas a que se presta. Uno es la gracia, y el otro, la resistencia y la fuerza. La primera vez que las gentes vieron el esquí alpino, las disciplinas nórdicas de la nieve perdieron la partida. La noticia influiría grandemente en la industria hotelera, que se dispondría a crear albergues junto a las pistas nevadas; influiría también en la industria de material deportivo y, naturalmente, también en la de transportes. Pronto nacerían los trenes especiales para los esquiadores.

### VELOCIDAD A CUERPO LIMPIO

Como ocurre con el atletismo, con la natación o con la gimnasia, tampoco el esquí, en su práctica de competiciones deportivas, permite las improvisaciones ni es posible el hecho de que el esquiador de competición nazca y no se haga a sí mismo con una constancia y entrenamiento muy reglados. Buena constitución física, buen temple de nervios, aguante, decisión y audacia; pero técnica también y entrenamiento, incluso sobre la lona y, si hace falta, con un saco de arena en la nuca, como hace el campeón francés Guy Perillat.

Los campeones logran una velocidad de promedio en pista libre que puede llegar a los ciento sesenta y nueve kilómetros por hora. Imaginemos lo que es un automóvil lanzado a ciento sesenta y nueve kilómetros por hora y pongamos esa idea en un hombre que se desliza, con el cuerpo libre, a esa rapidez.

En pistas de competición, con

sus pasos obligados, la velocidad media de los campeones no sobrepasa los ciento siete kilómetros a la hora.

### LAS MAXIMAS FIGURAS

Por lo que se refiere a los saltos, muchos creen que se mide la altura, que no puntúa para nada en las competiciones. El resultado de los saltos de trampolín lo da la constancia, que en los campeones ha llegado a los ciento diez metros. Eso es lo que se mide después de esos saltos en los que el hombre aletea como un pájaro.

Actualmente las máximas figuras mundiales del esquí son Guy Perillat (Francia), Roger Staub (Suiza) y François Bonlieu.

Los campeones españoles de la actualidad son Juan Garriga, Luis Sánchez, Javier Masana y, en las damas, Marian (María de los Angeles) Navarro. Esos son nuestros campeones de primera fila, pero existen en nuestro país muchos más, ya que España, sin ser alpina, tiene muy buenas estaciones de esquí y la práctica de ese deporte se ha desarrollado entre nosotros de una manera paralela a lo ocurrido en otros países europeos.

Nuestras pistas se prestan a la modalidad alpina mucho más que a la nórdica, ya que suelen ser limitadas en su longitud y no se pueden celebrar en ellas carreras de relevos de cincuenta kilómetros por corredor. Son buenas nuestras pistas para el descenso, las pruebas de habilidad, incluso la gigante, que tiene unos veinte pasos, y las de habilidad especial, que se corre en dos mangas que tienen unos cincuenta y cinco pasos obligados cada una de ellas.

### SOBRE EL COLOR DE LA PAZ

La Molina, Navacerrada, Nuria, Sierra Nevada, Candanchú, puerto Pajares y valle de Arán son las principales estaciones españolas para la práctica del esquí.

Muy larga es la lista de las principales estaciones de esquí que tiene el mundo. Lake-Placid, Squaw Valley y otras, en los Estados Unidos de América; el Fujiyama, en el Japón; Yajorina, en Yugoslavia; Garmisch-Partenkirchen y Bad-Wissee, en Alemania; St. Antón, Innsbruck, Kitbuhei y Bad-Gastein, en Austria; Bariloche, en la Argentina; Davos-Parson, Saint-Moritz, Grindelwald, Wengen, Adelboden y Villars, en Suiza; Cortina D'Ampezzo, Madonna di Campiglio, Sestriere y Cervina, en Italia; Chamonix, Châtel, Saint-Gervais, Alpe D'Huez, Font-Romeu, en Francia; El Portillo, en Chile..., que son lugares reparitados por ese blanco mundo de los deportes de la nieve.

Ese mundo blanco del esquí que acaba de reunirse en la capital de España, por encima de fronteras e incluso por encima de los coloridos de la política, como para demostrar que el blanco de la nieve es la reunión de toda la gama y es, además, el color de la paz.

F. COSTA TORRO



# UN OLEODUCTO PARA ANDALUCIA Y LA MANCHA



## DE MALAGA A PUERTOLLANO, 258 KILOMETROS DE TUBO Y DOS ESTACIONES DE BOMBEO

Los hortelanos de las vegas altas del Guadalhorce vieron llegar una pequeña caravana de «jeeps». Los coches, dando tumbos, abandonaron la carretera vecinal y, entre nubes de polvo, entraron por un camino de herradura; después, por una simple vereda, y, finalmente, a campo traviesa.

Los hortelanos vieron cómo de la pequeña caravana de «jeeps» descendían ocho o diez hombres, que al momento comenzaron a descargar pesadas cajas de los automóviles. Poco después, unos estaban en lo más alto de la cresta de la colina, enarbolando largos postes marcados con

frangas blancas y rojas. Otros, desde cierta distancia, manejaban aparatos sostenidos sobre tripodes, con los que enfilaban las balizas blancas y rojas. Finalmente, un tercer grupo se arrodillaba en el suelo, recogiendo muestras de tierra en tubos de ensayo o golpeaba con un martillo las rocas, cuyas lascas también eran recogidas en otros pequeños frascos de cristal.

No cabía duda. Se trataba de un equipo de geólogos y topógrafos que procedían a un estudio minucioso del terreno. Tomaban notas de todas las características geográficas y geológicas de la zona.

Esta escena se viene repitiendo en las tierras de Málaga desde hace un par de meses. Los hortelanos, los pequeños agricultores de las vegas, hoy convertidas en feraces huertas gracias a los regadíos, habían visto llegar caravanas de «jeeps» con ingenieros y topógrafos, que, días más tarde pasaban a otro lugar, y meses después llegaba el gran tren de las máquinas trazadoras de canales y acequias, las hormigoneras, serpeando el terreno de cuadrículas grises. Por último, el agua, rodando alegre, repartiendo riqueza a los sedientos campos. Pero ahora todo es distinto. Los topógrafos e inge-



neros no se limitan a estudiar la vegas, las tierras llanas de las cuencas de los ríos y arroyos. Ahora cabalgan por las colinas y las tierras de labor, por las cordilleras y los puertos, por encima de las carreteras y, hasta en ocasiones, tomando datos y referencias sobre alguna que otra casuca campesina.

Es una operación totalmente distinta a la de los regadíos la que actualmente está en marcha en Málaga. Es una operación que tiene un principio y tiene una meta. Ha empezado por el Sur, a la vera misma del Mediterráneo, de la playa de la Caleta, y terminará al pie de Sierra Morena, en tierras de Ciudad Real, en Puertollano, concertadamente.

Se podía haber empezado lo mismo por arriba que por abajo, por el Sur que por el Norte. Pero el azar, empujado por algunas razones técnicas no decisivas, hizo que la salida de la caravana de «jeeps» se hiciera en Málaga.

El derrotero, está previsto: Málaga, Crtama, Alosa, los campos linderos entre Campillos y Antequera, Molina y, ya en tierras cordobesas, Lucena, Monturque, las lindes entre Aguilár y Cabra y las de Montilla y Nueva Carleya, Castro del Río, Bujalance y Cañete de las Torres, Villa del Río, Montoro y, finalmente, en el término de la provincia de Ciudad Real, Fuencaliente, Cabezas Rubias del Puerto, Hinojosa y Puertollano.

Se trata de un oleoducto, el primer camino de tubos de hierro que va a construirse en España con dinero y técnicos españoles. Hasta ahora, el único camino de tuberías que existe en la Península es el famoso Rota-Torrejón - Zaragoza, construido al amparo de los acuerdos bilaterales entre España y los Estados Unidos de Norteamérica. Pero se trata sólo de una instalación con fines de defensa. Lo que los buques-tanque desembarca en los muelles de la base aeronaval hispanonorteamericana de utilización conjunta de Rota, como reza en los acuerdos y es en la realidad, son refinados de gasolina, concretamente queroseno para aviones, a reacción, aceites lu-

bricantes, gasolina de automóvil, etcétera.

Y lo que transportará el oleoducto proyectado desde Málaga a Puertollano serán crudos, como se dice en lenguaje técnico; es decir, petróleo sin tratar, tal como se extrae del fondo de la tierra. Los grandes buques-tanques españoles arribarán en uno de los muelles de Málaga ya construido, cuya zona ha sido prevista para ser destinada a estación primera de la tubería. Para que esto resulte posible será necesario dragar el muelle actual hasta los once metros, con lo que quedará habilitado para los grandes buques petroleros de hoy, concretamente hasta para los de cuarenta y tantas mil toneladas de desplazamiento.

La razón de haber sido elegido el puerto de Málaga como punto de partida del oleoducto obedece a poderosas razones financieras y técnicas. Cuando hace cuatro años, la Empresa Nacional «Calvo Sotelo», del Instituto Nacional de Industria, decidió iniciar los primeros estudios para la construcción de un oleoducto que enlazara a Puertollano con el mar, los técnicos estudiaron tres posibles caminos: uno, en dirección a Cartagena; otro, a Málaga, y un tercero, a Cádiz.

La economía española necesita de estas obras, hasta ahora inéditas en nuestra Patria con la excepción ya señalada de exclusivo interés militar. Desde que en 1895 se construyó el primer camino de tuberías del mundo, con menos de diez kilómetros de recorrido, puede decirse que no se ha detenido un solo momento el tendido de nuevos oleoductos en los grandes países industriales del mundo.

Hoy, sólo en los Estados Unidos existen más de 300.000 kilómetros de oleoductos, que transportan en total más de cuatro millones de barriles de petróleo o derivados al año. En Canadá, Inglaterra, Francia, Alemania e Italia, principalmente, en los últimos años se ha incrementado notoriamente el número de kilómetros de tuberías para el transporte de carburantes y lubricantes, así como el de gasoductos.

Esto en lo referente a los países industriales. Con la excepción de los Estados Unidos —país de gran producción petrolífera—, la mayor parte de las grandes tuberías establecidas en los países de

Europa corresponden a oleoductos de consumo, que suelen partir desde algún puerto hasta la factoría destiladora, y de aquí a los grandes centros consumidores.

Aparte están los oleoductos de producción, establecidos en los mismos campos petrolíferos en dirección al mar. El más colosal de todos es actualmente el llamado Transarabien, construido en 1952, con una longitud total de 1.700 kilómetros.

### TRES PROYECTOS Y UNA SOLUCION

En España se dejaba sentir la necesidad del establecimiento de «pipe-lines» con fines exclusivamente mercantiles. No obstante, sólo hasta nuestros días ha sido posible abordar con fundamentos económicos el estudio de un proyecto de este tipo. El consumo de carburantes en España no aconsejaba la construcción de ningún oleoducto, dado lo incierto de su futura financiación.

Desbrozar caminos, efectuar explotaciones, abrir zanjas y, finalmente, tender las tuberías con todo el complejo de problemas técnicos y económicos que lleva consigo sólo se justifica cuando existe un mercado consumidor que es capaz de absorber las miles de toneladas de petróleo que puede transportar un oleoducto.

Y en España, gracias al enorme incremento experimentado por el parque nacional de automóviles, camiones, tractores, etc., además de las crecientes necesidades de la nueva industria, aquel mercado consumidor ya existe. Resulta rentable el establecimiento de oleoductos, que abaratan los transportes de petróleo y sus derivados en cinco o seis veces en relación con los sistemas tradicionales más económicos.

La Empresa Nacional «Calvo Sotelo» encargó el estudio del proyecto al Auxini, el departamento de construcciones del I. N. I., quien en un primer esbozo sobre el mapa señaló los tres puertos marítimos que podían ser la base de partida del petróleo hasta Puertollano: Cádiz, Málaga y Cartagena.

Se trazaron tres caminos en el mapa, tres anchas fajas de terreno que, con eje común en Puertollano, se dirigían en dirección a los tres puertos citados. Naturalmente, las fajas de referencia no seguían un camino muy recto, dado que los ingenieros tuvieron en cuenta las cotas máximas que podría rebasar la futura tubería dentro de los límites normales y rentables.

Una Empresa de trabajos fotogramétricos recibió el encargo de efectuar el plano de los tres caminos elegidos en un principio. Durante meses, aviones dotados con cámaras fotográficas de gran precisión volaron ininterrumpidamente de Puertollano a Cádiz, de Puertollano a Málaga y de Puertollano a Cartagena.

Al fin quedó ultimada esta fase previa del proyecto. Tres carpetas, conteniendo cada una los mapas fotográficos de los tres caminos previstos para el oleoducto, fueron entregados en el Auxini. Había que decidirse rápidamente por uno de ellos.

Pronto de las tres incógnitas de las carpetas dos quedaban prácticamente desechadas. Desde todo-

La construcción de un oleoducto requiere un moderno tren de maquinarias





los puntos de vista interesa más construir el oleoducto a Puertollano partiendo de Málaga que desde Cádiz o Cartagena.

Se inició entonces la segunda fase del proyecto, la de traducir en datos más afinados lo que revelaban los mapas fotográficos. Un equipo de topógrafos comenzó a actuar en Málaga, para pasar a continuación a la zona este de la provincia de Córdoba y terminar su trabajo en Puertollano.

Con los datos obtenidos por este primer equipo «de descubierta», los ingenieros del Auxini pudieron trazar en el mapa, con lápiz grueso aún, el camino que seguiría la tubería del oleoducto.

En principio, arrancando de Málaga, se dirigiría hacia el Oeste, pasando por el norte de Cártama para torcer pronto en dirección Norte cerca de la localidad de Pízarra. A partir de este momento, en general, la tubería debería seguir prácticamente hacia el Norte, orientándose levemente hacia el Este al entrar en la provincia de Córdoba.

En las proximidades de Montoro, nuevamente, el oleoducto debía cambiar algo su dirección hacia el Oeste para, ya una vez en tierras de Ciudad Real, salvar los obstáculos con algunas curvas y, finalmente, orientándose hacia el Este, en camino recto hacia Puertollano, ya en la provincia de Ciudad Real.

Efectuado el trazado general, comenzó la fase de estudio económico del proyecto. El recorrido de la tubería imponía el establecimiento de dos estaciones de bombeo; una, forzosamente debía estar emplazada en el comienzo del «pipe-line», en las proximidades de Málaga, y otra segunda, aproximadamente a mitad del recorrido, con capacidad suficiente para impulsar el petróleo hasta los depósitos de Puertollano.

La capacidad de bombeo de petróleo de las máquinas de los buques-tanque es, naturalmente, muy pequeña. Esta es la razón por la que la primera estación del oleoducto ha sido prevista en la finca «Duende II», muy cerca del puerto malagueño. En esta finca se construirán los primeros grandes depósitos destinados a almacenar el cargamento de los buques cisternas hasta el momento de su bombeo.

#### MÁS DE UN MILLÓN DE TONELADAS

Se pretende que el caudal de petróleo crudo que se envía a Puertollano sea constante, lo que permitirá el transporte de un millón y cuarto de toneladas al año. Para esto se necesitan grandes depósitos-almacenes de crudos, dado que las fechas de recepción de buques en Málaga, por causas diversas, pueden retrasarse o, por el contrario, hacer que coincidan dos o más a la vez.

La siguiente estación de bombeo será emplazada en las proximidades de Villa del Río, muy cerca del Guadalquivir.

En total, tres son los ríos importantes que tendrá que cruzar el oleoducto. Sin embargo, ni el Guadalquivir ni el Guadalhorce o el Genil ofrecen grandes dificultades. Aún no está resuelto el detalle de cómo serán superados por la tubería estos obstáculos geográficos, pero lo más seguro es que se rea-

licen aprovechando algunos puentes ya existentes.

Para establecer el trazado definitivo de la primera «pipe-line» construida en España por españoles se necesita antes conocer el informe minucioso que actualmente desarrollan los equipos de topógrafos y geólogos en la zona elegida entre Málaga y Puertollano.

Se necesita una planimetría minuciosa del terreno que recoja detalles casi insignificantes en apariencia. Todo ello completado con datos geológicos, climatológicos, etcétera.

Estos trabajos se calcula que estarán terminados, junto con las expropiaciones de terrenos, hacia finales del próximo verano.

Inmediatamente, los ingenieros del Auxini darán comienzo al trazado definitivo de la «pipe-line», perfilando todos sus detalles. Será necesario además recurrir al auxilio de expertos extranjeros. Existen problemas generales en el trazado de todos los oleoductos que pueden ser resueltos por cualquier ingeniero de caminos, pero hay otros pequeños detalles que necesitan el estudio, o al menos la supervisión, de hombres muy experimentados en estas cuestiones.

Y en España, no hace falta que se diga, se carece de experiencia en la construcción de oleoductos. Problemas como el de la electricidad estática que se produce en las paredes de las tuberías por el roce del petróleo sólo pueden ser resueltos en el mundo, con las debidas garantías de exactitud y éxito, por un reducidísimo equipo de expertos.

La electricidad estática acumulada se traduce en una corrosión prematura de la tubería. Para absorberla de la instalación se necesita de una «protección catódica», especial, de tramo en tramo. Y perfilar con detalles esta «protección catódica» es un decisivo problema para el que se necesita de una gran experiencia.

Además será necesario importar maquinaria especial para la construcción de la primera «pipe-line» española. Hacen falta excavadoras especiales, perforadoras, soldadoras de tubos, dobladoras, revestidoras de cintas bituminosas y fieltros de lana de vidrio, etc., etcétera.

#### SEISCIENTOS MILLONES DE PESETAS

En total son 258 kilómetros de tubos de un diámetro de treinta y cinco centímetros, cifra a la que se ha llegado después de minuciosos cálculos por los ingenieros. Posiblemente estos tubos no tendrán que ser importados, ya que actualmente se fabrican de excelente calidad en Barcelona.

Los cálculos arrojan en total un importe de 600 millones de pesetas para toda la obra del oleoducto, cantidad que no resulta excesiva si se tiene presente el abaratamiento que experimentará el transporte del petróleo. De no surgir obstáculos imprevistos, a principios del año próximo darán comienzo las obras. Y doce meses después, en las primeras semanas de 1963, las estaciones de bombeo comenzarán a funcionar y en Puertollano un líquido espeso y de olor fuerte—el «oro negro»—empezará a llenar los grandes de-



Este es el recorrido del oleoducto de Málaga a Puertollano: 600 millones de pesetas es el importe previsto para la gran obra

depósitos de la estación terminal del oleoducto español.

Para esas fechas ya estará dispuesta en la ciudad la factoría de petroquímica para el aprovechamiento de los derivados del petróleo.

Pero antes, durante varios meses, el gran carnaval de los instaladores del oleoducto habrá recorrido de Norte a Sur la geografía andaluza. Camiones orugas, tractores, tiendas de campaña, remolques, excavadoras, cocinas de campaña para los técnicos y obreros, oficinas ambulantes, grandes máquinas revestidoras de tubos, etcétera, etc., con una velocidad de dos a tres kilómetros diarios, irá levantando alambradas, cruzando sembrados, abriendo caminos entre las arboledas, incluso por encima de ríos, arroyos y colinas, para dejarlo todo después igual que estaba antes de su paso.

Debajo, escondido en tierra, quedará la tubería, el manantial que, doscientos cincuenta y ocho kilómetros más arriba, derramará su caudal de riqueza en Puertollano y en la economía española.

Federico VILLAGRAN



# ALERTA EN EL CARIBE

## LA MUERTE DE TRUJILLO ABRE UNA NUEVA INTERROGANTE EN EL HEMISFERIO OCCIDENTAL

### EL DIFÍCIL FUTURO DE LA REPUBLICA DOMINICANA



En la catedral de San Cristóbal, de Ciudad Trujillo, han recibido sepultura los restos del Presidente dominicano. A la izquierda, otro aspecto de los funerales. Debajo, el hijo del desaparecido político, Rafael Trujillo, que ha sido designado jefe supremo de las Fuerzas Armadas

**ALGUIEN** le vió salir y se precipitó a un teléfono. Marco un número e inmediatamente le respondieron al otro lado del hilo. Esperaban la llamada.

—Se ha puesto el uniforme. Y colgó. Su mensaje había sido comprendido. A aquellas horas de la noche y sin ningún compromiso oficial en perspectiva, el uniforme sólo podía significar una cosa. Trujillo estaba a punto de iniciar su visita semanal a San Cristóbal, su villa natal. Allí vive su madre en la espléndida finca del «Benefactor».

El automóvil de Trujillo enfiló la carretera Jorge Washington. Al volante iba el capitán Zacarías de la Cruz, un hombre de confianza. Era el único acompañante del Benefactor. Ni motocicletas, ni coches, ni siquiera un servicio de vigilancia en ruta. Trujillo confiaba en sí mismo, pero en la autopista Sánchez le esperaba la muerte.

En el cruce de las dos carreteras había dos coches con los faros apagados. El capitán Zacarías de la Cruz comprendió que le resultaría imposible lograr abrirse paso hacia San Cristóbal. Frenó violentamente, pero no tuvo tiempo de completar la maniobra. Por el espejo retrovisor avistó a un tercer coche que se precipitaba sobre ellos, dispuesto a cortarles la retirada. Casi inmediatamente la noche se llenó de fogorazos. Las balas de las metralletas barrían los costados del coche de Trujillo. El capitán Zacarías de la Cruz tuvo tiempo de deslizarse al suelo y coger la metralleta guardada pie visoramente bajo el asiento.

Trujillo no pudo llegar hasta la otra metralleta que había en el asiento posterior. Su revólver era poco eficaz contra el chorro de balas que le dirigían los asaltantes. Apenas podía hacer puntería. En esas condiciones la lucha tenía que ser breve, y lo fue. Las armas de Trujillo y su ché-





fer enmudecieron muy pronto, y casi inmediatamente los asaltantes detuvieron el fuego.

Trujillo había muerto. Sobre su cadáver se descargó la ira de los que le mataron. Después cargaron con su cuerpo hasta la maleta de un coche, y emprendieron el camino hacia San Cristóbal, lugar de destino del Benefactor.

En «Rhadamés», la finca de Trujillo en San Cristóbal, habían dado la alarma por teléfono. Todos se extrañaban del retraso. Casi simultáneamente se produjeron las denuncias de los que vivían próximos al lugar del atentado.

Fueron horas de búsqueda febril. Nadie esperaba ya otra cosa que el hallazgo del cadáver de Trujillo. Y apareció al amanecer, en una cuneta de la carretera de San Cristóbal, no lejos del lugar donde había sido asesinado. Empezaba un día caluroso, el último de mayo. Las aguas del Caribe estaban tranquilas, pero sus costas pronto empezarían a agitarse.

### EL FRACASO DE LAS INVASIONES

La primera reacción oficial de Washington ante la noticia del asesinato de Trujillo fue la suspensión del anunciado viaje de Dean Rusk a París. Sólo un día después, cuando se vió claro que la situación política en la República Dominicana no parecía abocada a una catástrofe inmediata, emprendió su vuelo el secretario de Estado norteamericano.

Mientras tanto, en el Caribe la orden de alerta a una gruesa fuerza aeronaval hizo considerar inminente un desembarco norte-

americano en las costas de la isla, con objeto de garantizar el orden y permitir la instauración de un Gobierno provisional democrático, que celebrara en el plazo más breve posible unas elecciones generales. Simultáneamente, George Smathers, senador demócrata por Florida, advirtió que si la Organización de Estados Americanos no intervenía en el plazo de cuarenta y ocho horas, sería necesario que se decidieran a actuar por cuenta propia los Estados Unidos.

A medida que han pasado los días se ha hecho más claro que la República Dominicana, si bien en una etapa transitoria hacia un futuro poco definido, no ofrece por el momento peligro para una situación anárquica. Balaguer cuenta con el apoyo de las fuerzas armadas, que manda Rafael Trujillo, uno de los hijos del Benefactor. Esta es al menos la declaración oficial del Gobierno de Ciudad Trujillo, si bien quizá sea más acertado suponer que quienes en realidad gobiernan son las propias fuerzas armadas dominicanas. Ha sido el Ejército quien ha acabado con los asesinos y quien en realidad mantiene en calma la situación.

Los intentos de invasión que sufrió en el pasado la República Dominicana fracasaron apenas comenzados. Los antitrujillistas han achacado estos fracasos a traiciones de algunos elementos de la oposición en el exilio, pero sea cual fuere la explicación, es evidente que no contaron en ningún momento con el apoyo si quiera pasivo de la población civil. Ahora, tras la muerte del Benefactor, no se ha registrado tampoco un solo conato de rebelión, fácilmente explotable en la confusión de esos días. Ambos hechos inducen a creer que Trujillo, al margen de sus excesos, contaba con el apoyo de determinados sectores de la población, quienes no olvidaban que al subir al Poder había encontrado un país prácticamente en bancarrota, y que en tres decenios había elevado de siete a 150 millones de dólares la renta nacional.

La muerte de Trujillo ha sido el comienzo de una larga serie de detenciones e interrogatorios de elementos de la oposición, a los que se sospecha en conexión con los hombres que mataron a Trujillo. Sobre esa represión se trata ahora de buscar un nuevo motivo para la intervención, pero la reacción norteamericana no ha sido hasta ahora favorable a esa actuación.

«Nos está llegando —ha dicho Lincoln White, portavoz del departamento de Estado— gran cantidad de información, en muchos casos rumores no confirmados, acerca de medidas extremas de represión sin garantías en la República Dominicana. Estamos seriamente preocupados por estas informaciones, pero esperamos nuevas noticias que las confirmen.»

### LA CONDENA DE COSTA RICA

Es posible que las balas de la carretera Jorge Washington hubieran tenido una más rápida reper-

cusión política en otros tiempos, en los años en que Trujillo contaba con el apoyo de los Estados Unidos y podía contar con Gobiernos amigos en América central y meridional. Pero desde hace casi un año la República Dominicana era un país a la defensiva preparado para lo peor: desembarcos, sanciones o presiones. La muerte de Trujillo no es el único acto de este largo proceso.

El 2 de agosto de 1960, Héctor Trujillo, hermano del Benefactor, dimitió de su puesto de Presidente de la República al mismo tiempo que varios miembros de la familia Trujillo dejaban diversos cargos en el Gobierno o la Administración. Poco después la VI Reunión Consultiva de Ministros de Relaciones Exteriores acordaba en Costa Rica la ruptura de relaciones diplomáticas de los miembros de la Organización de Estados Americanos. La condena respondía a la denuncia formulada por el Gobierno venezolano sobre la supuesta intervención de la República Dominicana en el atentado contra el Presidente Rómulo Betancourt.

Aquella reforma gubernamental marcó el retorno de Trujillo a la vida oficial. Se reservó el puesto de jefe de la Delegación dominicana en la O. N. U., tal como hizo en 1952. Joaquín Balaguer, que había desempeñado la Vicepresidencia, pasó a ocupar la que si quiera teóricamente era la primera magistratura de la nación. Ahora Balaguer ha anunciado elecciones para el 16 de mayo de 1962. Son muchos los acontecimientos que pueden desarrollarse en la antigua Hispaniola antes de esa fecha. El más previsible, el agudizamiento de la crisis económica como consecuencia de las medidas restrictivas de la O. E. A.

Los años felices de la República Dominicana fueron los que siguieron inmediatamente al comienzo de la segunda guerra mundial. El precio internacional del azúcar estaba alto y había interés en comprar. Como en el caso de Cuba, esa situación del mercado azucarero significaba sencillamente la prosperidad. Ahora, a una situación económica general menos próspera, ha seguido el aislamiento y un progresivo empeoramiento de la situación. Según algunos cálculos, más de 8.000 personas abandonaron el país en los cinco meses que siguieron a la declaración de Costa Rica. Trujillo ha realizado compras de material de guerra que evidentemente no eran proporcionadas a la economía dominicana, pero que le eran necesarias para conjurar posibles invasiones. Es además intensa la emigración de capitales, y se halla casi interrumpida la inversión de dinero americano en las explotaciones agrícolas de esta parte de la isla.

Balaguer desea acabar con esta situación, empezando por lograr el apoyo de Washington. «Mi deseo —ha dicho el día 4— es eliminar todos los obstáculos que se oponen al reconocimiento del régimen dominicano por parte de los Estados Unidos.»

### EL PLAN DE BALAGUER

No es precisamente fácil la tarea que le aguarda. Dos días después de la muerte de Trujillo se



El general Juan Tomás Díaz, supuesto dirigente del asesinato del Presidente Trujillo, que ha sido muerto a tiros por los agentes de Seguridad





En este automóvil viajaba el Presidente Trujillo cuando fue asesinado

comentaba oficiosamente en Washington que el Departamento de Estado deseaba para la República Dominicana una situación que permitiera al país desembocar en un régimen auténticamente democrático y en buena armonía con los restantes países de América. Es natural que los Estados Unidos consigan la implantación de un sistema democrático en esa parte de la isla; lo que es ya más difícil es lograr que esa democracia funcione correctamente. El país tiene alguna experiencia, sobre la materia. En su historia, y exactamente en la centuria del XIX, está registrado el paso de noventa y dos Gobiernos.

El propósito de modificar la situación política de la República Dominicana no es, desde luego, nuevo. Los agentes del F. B. I. en Caracas, San Juan, Miami y Nueva York están dedicados desde hace meses a la tarea de limpiar de fidelistas las filas de la oposición antitrujillista.

Todos los dirigentes políticos dominicanos se convierten auténticamente en sospechosos de fidelismo. Las precauciones no son excesivas si se recuerda el caso de Cuba. El Departamento de Estado y los servicios de inteligencia norteamericanos quieren impedir que, como los fidelistas, otros dirigentes del Caribe consigan el Poder para arrojarse en brazos del comunismo.

La oposición antitrujillista en el exterior carece de una sólida unión, y la expurgación de elementos fidelistas ha abierto considerables claros en sus filas. Sus dirigentes, en caso de regresar a la isla en fecha breve, tendrán que enfrentarse con el típico problema de los exilados políticos: su total desconexión con la realidad del país.

La declaración de Balaguer no se ha limitado a su deseo de re-

anudar las relaciones entre los Estados Unidos y la República Dominicana. Este es, en realidad, el primero. Los siguientes son éstos:

Segundo: Queremos colaborar plenamente con todas las naciones libres de la Organización de Estados Americanos.

Tercero: Nos opondremos al comunismo desde todos los ángulos. Es completamente falso y absurdo que tratemos de llegar a un entendimiento con Fidel Castro, que es enemigo de nuestro régimen.

Cuarto: El 16 de mayo del año próximo celebraremos elecciones completamente libres. El pueblo dominicano tendrá oportunidad de elegir a los que considere mejores. Estas elecciones se celebrarán siguiendo todos los procedimientos democráticos.

Quinto: Los miembros de todos los partidos de la oposición serán reconocidos y podrán participar en las elecciones siempre que no actúen en contra de nuestra Constitución.

Sexto: El Gobierno no consentirá que nadie se mezcle en la política exterior del país, que corresponde exclusivamente al Gobierno. Queremos seguir las líneas trazadas por el generalísimo Trujillo.

William Fulbright, presidente de la Comisión de Asuntos Exteriores del Senado norteamericano, dijo dos días después del asesinato del Benefactor: «Parece evidente que la muerte de Trujillo ha creado una situación que podría poner en peligro la paz y seguridad del hemisferio occidental.» Mientras se da la paradójica situación de que los castristas culpen del crimen a los Estados Unidos y algunos senadores norteamericanos a los castristas, el futuro de la República Dominicana es disputado por un sistema democrático y un sistema

castrista. Desagradable dilema, porque en la historia de la República Dominicana hay sobrados ejemplos de lo que ha significado en el país el régimen democrático.

#### PELIGROSO DILEMA

Trujillo no contaba con el apoyo de la opinión pública norteamericana, pero durante muchos años las relaciones entre los Estados Unidos y la República Dominicana fueron satisfactorias. Esa situación se quebró tras la reunión de la O. E. A. en Costa Rica. En el ánimo de Trujillo estuvo siempre la seguridad de que la condenación de su Gobierno, acusado de participación en el atentado contra el Presidente de Venezuela, fue sólo un pretexto para crear un precedente que permitiera condenar también a Cuba.

Desde entonces, y a pesar de la tensión con los Estados Unidos, Trujillo ha seguido prestandole la seguridad que representaba un régimen fuerte frente a la posible expansión del castrismo. Con el Gobierno de Cuba había llegado a un pacto tácito, pero los Gobiernos de La Habana y Ciudad Trujillo seguían esperando el momento adecuado para eliminar al otro.

Ahora su muerte abre un peligro claro en las filas anticomunistas del Caribe. No parece haber nadie en el país capaz de continuar durante varios años la política del Benefactor, y un régimen democrático, inclinado «moderadamente» a la izquierda, no parece tampoco ofrecer demasiadas seguridades de que los castristas no consigan nunca el control de la isla.

W. ALONSO





# DE BRUSELAS A MADRID A 18 KM. POR HORA

39 ANTIGUOS AUTOMOVILES EN UN  
DIVERTIDO "MARATHON" INTERNACIONAL

**POR** las carreteras belgas, francesas, españolas caminaban tranquilos, con aire resignado, los primeros «Ford», «Renault», «Mercedes», que un día ya lejano, cincuenta, sesenta años, asombraron a nuestros tatarabuelos, llenaron de pavor a nuestras tatarabuelas e hicieron correr despavoridos a los animales que campaban por sus respetos por aquellas carreteras de las que hoy no tenemos más que el recuerdo y alguna vieja estampa que ha perdurado olvidada por rutas apartadas de estos tiempos. Coches con carrocerías que no habían perdido el aire de berlina o carroza, con unas líneas duras y frías, con ruedas que hoy resultan viejas para los triciclos. En su interior, «pilotos» abrigados y abufandados como para ir a una expedición andina. A su lado pasaban los automóviles de carrocería brillante y líneas aerodinámicas, salidos de la misma fábrica que ellos, pero con una potencia de velocidad seis, ocho, diez veces mayor. Sus des-





Coches antiguos por las calles de Madrid. La paciencia, habilidad y buen humor de los conductores ha sido la nota más destacada del Rally

cientos miran en la preve-  
 de los segundos que corren a su  
 vera como se contempla el retra-  
 to del antepasado que vistió el  
 uniforme colorista de la guerra  
 de Cuba o Filipinas. Los conduc-  
 tores de estos vehículos nuevos  
 observan a los coches antiguos y  
 sonríen con un aire burlón, com-  
 pasivo. Los «pilotos» de los viejos  
 «Fiat» o «Hispano-Suiza» también  
 sonríen, pero con un gesto valien-  
 te, decidido. Cientos y cientos de  
 coches lanzados a toda velocidad  
 han pasado a lo largo del «mar-  
 rathon» de los automóviles anti-  
 guos, que comenzó en Bruselas el  
 día 23 de mayo y acabó en Madrid  
 el 6 de junio. Treinta y nueve co-  
 ches salieron de la plaza Real de  
 Bruselas y 39 llegaron al Parque  
 del Retiro de Madrid. Ni en las  
 pruebas oficiales deportivas que se  
 organizan actualmente con coches  
 capaces de alcanzar velocidades  
 superiores a los 200 kilómetros  
 por hora, con técnicos especiali-  
 zados que revisaron el motor con-  
 cienzudamente, se había podido

conseguir algo parecido. Es que  
 en todo momento ha habido un le-  
 ma: afán, ilusión, trabajo, espíri-  
 tu de equipo y unidad. Todos pa-  
 ra todos. Ha habido ocasiones  
 en que a algunos vehículos se les  
 habían roto las bielas. Pero a la  
 mañana siguiente estaban presen-  
 tes en el puesto de salida como  
 si nada hubiera ocurrido, a pesar  
 del trabajo de casi toda la no-  
 che reparando la avería.

#### 1.780 KILOMETROS EN DOCE ETAPAS

La cosa no es nueva en la his-  
 toria de los «rally» hechos por  
 vehículos antiguos. Ya se han ce-  
 lebrado varias en Europa, pero  
 ninguna tan larga como esta que  
 ha terminado en Madrid. Han si-  
 do 1.780 kilómetros cubiertos en  
 doce etapas, a una media de unos  
 150 kilómetros cada día: Bruse-  
 las, Reims, París, Tours, Angou-  
 lême, Burdeos, Biarritz, San Se-  
 bastián, Vitoria, Burgos, Vallado-  
 lid, El Escorial y Madrid

Un buen día, hace dos años, a

monsieur O. Herbosch, que, por  
 cierto mantiene él solo un club de  
 coches antiguos en Amberes lla-  
 mado «Les Diaboliques», se le  
 ocurrió esta aventura. Conseguir  
 animar a personas que tuviesen  
 automóviles de principios de siglo  
 en buen uso y dispuestos a lan-  
 zarse por las carreteras, no era  
 empresa fácil. Pero cuando hizo  
 la primera convocatoria, él mis-  
 mo se asombró de que sesenta y  
 cinco propietarios de antiguos co-  
 ches se inscribieran en el «mar-  
 rathon». De ellos hubo que eliminar  
 a varios que no reunían las con-  
 diciones precisas para tomar par-  
 te en la prueba. En todo momen-  
 to se exigió que los coches parti-  
 cipantes tenían que haber salido  
 de sus fábricas antes del año 1915.

El señor Herbosch, en cuanto  
 tuvo la confirmación de estos cua-  
 renta y siete valientes, se puso en





**BRUXELLES**  
23 MAI

**REIMS**  
23 MAI

**PARIS**  
24 MAI

**TOURS**  
25 MAI

**ANGOULÊME**  
26 MAI

**BORDEAUX**  
27 MAI

**BIARRITZ**  
29 MAI

**SAN SEBASTIAN**  
30 MAI

**VITORIA**  
31 MAI

**BURGOS**  
1<sup>er</sup> JUIN

**VALLADOLID**  
3 JUIN

**ESCORIAL**  
4 JUIN

**MADRID**  
6 JUIN

## MARATHON POUR ANCETRES de L'AUTOMOBILE BRUXELLES- PARIS-MADRID

23 Mai -  
6 Juin 1961



Impimerie Graphica Anvera

contacto con las entidades relacionadas con el automóvil. Así, «Les Diaboliques» y el «Veteran Car Club», éste de Bélgica, fueron los que organizaron el «marathon», con el patrocinio y ayuda desinteresada en todo momento de los Clubs Nacionales del Automóvil de Bélgica, Francia y España, y la colaboración de otras Sociedades: «Esso», «Renault», «Sabena», y los periódicos «L'Equipe», de París; «Les Sports», de Bruselas, y «Marca» y «Blanco y Negro», de Madrid. Fueron días de intenso trabajo hasta que los conductores de los 39 vehículos—a última hora ocho de los 47 seleccionados no pudieron salir—, y entre los cuales había señoras, una de ellas la esposa del ministro del Interior de Bélgica, madame Gilson, dieron vueltas a las arcaicas manivelas, y consiguieron que las hélices del motor comenzasen a girar. En la mañana del día 23 de mayo de 1961 se daba la salida a 39 coches construidos antes del año 1915 en diversas fábricas de Europa, que participaban en el «marathon» Bruselas-París-Madrid, el más grande e importante organizado en Europa desde la primera guerra mundial de 1914 para esta clase de vehículos.

### LA PRIMERA GRAN CARRERA EUROPEA, EN 1903

Cuando 120 millones de automóviles de cientos de marcas circulan en el mundo, 39 vehículos que nacieron entre 1898 y 1915 se lanzan desde Bruselas con la intención de llegar a Madrid. Repetían la hazaña de un grupo de conductores que en la noche del 23 al 24 de mayo de 1903 preparaban sus vehículos en París para lanzarse por las carreteras francesas. Era la primera carrera automovilística internacional, pues en ella participaban conductores y coches ingleses y franceses. A las tres y media de la noche se dio la salida, y Jarrott se lanzó por la carretera de Chartres. También en aquella ocasión una mujer, madame Camille du Gast, rigidamente erguida en la «carrocería» de su corsé, manejaba el volante. Entonces salieron de París 51 vehículos y llegaron a la Puerta del Sol 47. Aquella primera prueba, que ha quedado en el recuerdo y en la memoria de los hombres que conocieron los primeros pasos del automovilismo, que han pasado a la historia, tuvo una serie de vicisitudes en su recorrido. Los animales que se paseaban por las carreteras, los pasos a nivel. Y la gran cantidad de tribunas, de mástiles con banderolas y gallardetes que eran mojón de fiesta y sorpresa en San Sebastián y Vitoria, El Escorial y Madrid.

### EL MAS ANTIGUO, UN «RENAULT» DE 1898

Después vinieron otras pruebas, otras carreras y campeonatos, competiciones en las que lo que valía era la velocidad y potencia del coche. Los certámenes automovilísticos iban a la par y corrían con el mismo ritmo que los adelantos y descubrimientos en el mundo del automóvil. Pero nunca se había pensado en organizar una carrera de coches exactamente iguales a los que hicieron la primera gran carrera desde

Del 23 de mayo al 6 de junio, los veteranos automóviles han efectuado el recorrido de Bruselas a Madrid. He aquí el mapa de la ruta. Arriba, un «Clement» que ha participado en la prueba



la capital de Francia a la de España. Ahora se ha hecho. Con coches que tienen años y años sobre su carrocería. El número 1 es el más antiguo. Es un «Renault» de 1898, que ha venido pilotado por los señores Aragonés y Villalonga, dos españoles que han puesto todo su afán en entrar en Madrid. Y como éste, toda una serie de modelos de otras marcas que parecen robados de un museo romántico. Un «Mercedes» de 1902, propiedad de los señores Lightfoot, de Inglaterra; un suizo, Mr. Parein, ha traído hasta Madrid un «Sisair & Naudin», de 1906; dos españoles, Maluquer y Gorgot, manejaron el volante de un «Zebre» de 1910. Y ya más «modernos», el «Renault» de 1914, al que han pilotado los franceses Cadot y Massart; el «Fiat» de 1913, conducido por los condes italianos Castelbarco y Lurani; o el «Buchet» de 1914, sobre el que ha llegado a Madrid el francés J. J. Streit. El mayor grupo estaba formado por los belgas. Pero también había una representación numerosa y animada de españoles y conductores de Inglaterra, Suiza, Francia e Italia.

#### UNA MEDIA DE 150 KILOMETROS POR DIA

Cuando ya había pasado un buen tiempo —la media de algunos de estos modelos era alrededor de los 18 kilómetros por hora— salían la furgoneta-taller y los tres «jeeps» de auxilio, donde además iban los equipajes y material de oficina, pues los mismos participantes y organizadores de la vuelta actuaban de control, jurado y de todo lo que hubiese que actuar. Las etapas no podían ser muy largas, porque estar dieciséis o dieciocho horas al volante agotaba a cualquiera. Y lo curioso es que el volante de algunos de los vehículos iban verdaderos ases del volante: el conde Lurani, ganador de las Mil Millas, de las Veinticuatro Horas de Le Mans. Gente que sienten la pasión de correr, de apretar el acelerador y ver cómo la aguja sube silenciosa, pausadamente. Ahora nada de esto podían hacer, sino mantener la velocidad en una regularidad constante, pues de eso se trataba a la hora de apuntarse puntos para el final de cada jornada y el término de la prueba, que en el aspecto más deportivo nada tiene que envidiar a las más duras competiciones. A lo sumo, dedicarse a tejer una bufanda, como hizo una de las conductoras belgas. Cuando salió de Bruselas no sabía cómo pasar el tiempo, mientras se llegaba al final de la etapa, y comenzó una bufanda. Quizá por no pensar para quién iba a ser, por no tener a quien medir su obra o por no darse cuenta de que el tiempo pasaba y la bufanda crecía, lo cierto es que cuando llegó a Madrid había tejido cuatro metros de lana en una bufanda maravillosa, de 25 centímetros de anchura, con los colores de la bandera francesa, y que puede servir para una gran parte de los conductores de este «rally».

#### COMER, CUANDO SE PODIA

José Luis Romero y Leopoldo Huidobro son dos españoles que han seguido el viaje sin grandes incidencias. Lo comentan riendo

—No, nada. No fue nada. Apenas un susto. En los mil setecientos ochenta kilómetros no hemos tenido una sola avería. Lo único fue que se nos salió una rueda cuando íbamos lanzados a «toda velocidad».

—¿Cuánto han gastado, por término medio, estos coches?

—Unos diecisiete litros por cada cien kilómetros.

El señor Herbosch me dice que la etapa más larga fue la de Tours-Angoulême, de doscientos cinco kilómetros.

—Y la verdad es que además fueron de los más duros, pues no dejó de llover. Algo parecido nos ocurrió en diversos puntos de España. La mayor dureza, quizá de toda la prueba, fue desde Valladolid hasta El Escorial. Pasar el puerto de Los Leones es algo que se recuerda siempre.

—Y comer, ¿cuándo lo hacían?

—Si se podía, en alguna de las paradas que hacíamos. De lo contrario, en el mismo coche. Mientras uno conducía, otro cogía fuerzas.

La esposa del señor Herbosch, quien con la señora Flouvier condujeron un «Clement Bayard» de 1910, me dice:

—Eso del sol de España es para los carteles de turismo, pues durante casi todo el viaje hemos soportado temperaturas de puro invierno. A veces hasta agua-nieve. Pero estamos dispuestas a repetir la prueba otra vez.

Ha habido más señoras en el «rally». Madame Gilson, esposa del ministro belga del Interior, y madame Fardeau llegaron a Madrid sobre un «Rensuit» amarillo de hace cincuenta años, exactamente. Las señoras Niels y Dupre trajeron un «Braxier» de 1912. Y por último, una pareja inglesa, madre e hija, que con su «Rover» de 1911, vinieron a Madrid desde Suecia.

—Quisiéramos volver de la misma manera, pero por ahora nos quedaremos en Madrid durante unos días.

#### UNA RUEDA HACE DE FRENO

En la serie de anécdotas, la más curiosa quizá es la del coche número 1 en la prueba y el más antiguo de todos. Es el «Renault» de 1898, pilotado por los españoles Villalonga y Aragonés. Todos los días sufrieron una avería. Y para bajar las cuestas, como la potencia de los frenos era casi nula, ataban a la parte posterior del vehículo una enorme y pesada rueda de camión, y con un poco de suerte, habilidad y esperanza, volvía a coger el llano.

Pero no todo ha sido dureza en las etapas, aguantar frío y lluvia, reparar averías. Al final de cada jornada, en todos los lugares habían preparado una serie de fiestas y recepciones en su honor.

El señor Herbosch, comisario de la carrera, y el presidente del «Marathon», príncipe de Croy, me dicen:

—En España particularmente se han portado maravillosamente con nosotros.

—¿Dónde tuvieron la salida más espectacular?

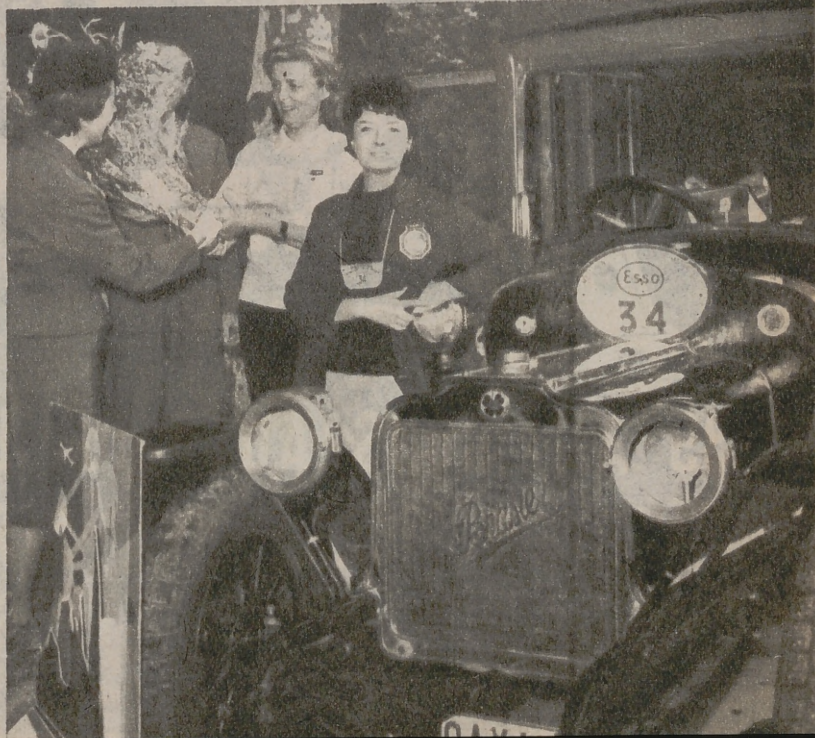
—Aparte de la solemnidad de Bruselas, en Biarritz, Luis Mariano agitó la bandera dando la señal de salida, y acudieron varias artistas de cine y «vedettes» de las salas de fiestas de la ciudad.

Y al final los premios. El primer premio de la primera categoría para el coche más viejo de la prueba, el «Renault» de 1898, pilotado por los españoles Villalonga y Aragonés. El primero de la segunda y tercera categorías para conductores belgas, pilotando vehículos de los años 1903 y 1911.

El «Marathon pour ancêtres de l'Automobile Bruxelles-Paris-Madrid» ha terminado. Treinta y nueve coches a la salida e igual número a la llegada. Pasaron por las campiñas francesas, por las tierras de Castilla y por las fuertes ondulaciones de varios puertos de España. Hubo lluvia, viento, frío; pero también alegría y espíritu de ayuda.

Pedro JARABO

En el Rally han tomado parte varias jóvenes conductoras





Tirada de este número: 47.500 ejemplares

# EL ESPAÑOL

SEMANARIO DE LOS ESPAÑOLES PARA TODOS LOS ESPAÑOLES

Precio del ejemplar: 3,00 ptas. - Suscripciones: Trimestre, 38 ptas.; semestre, 75; año, 150

DE BRUSELAS A MADRID  
A 18 KILOMETROS POR HORA



39 ANTIGUOS AUTOMOVILES EN UN  
DIVERTIDO "MARATHON" INTERNACIONAL