

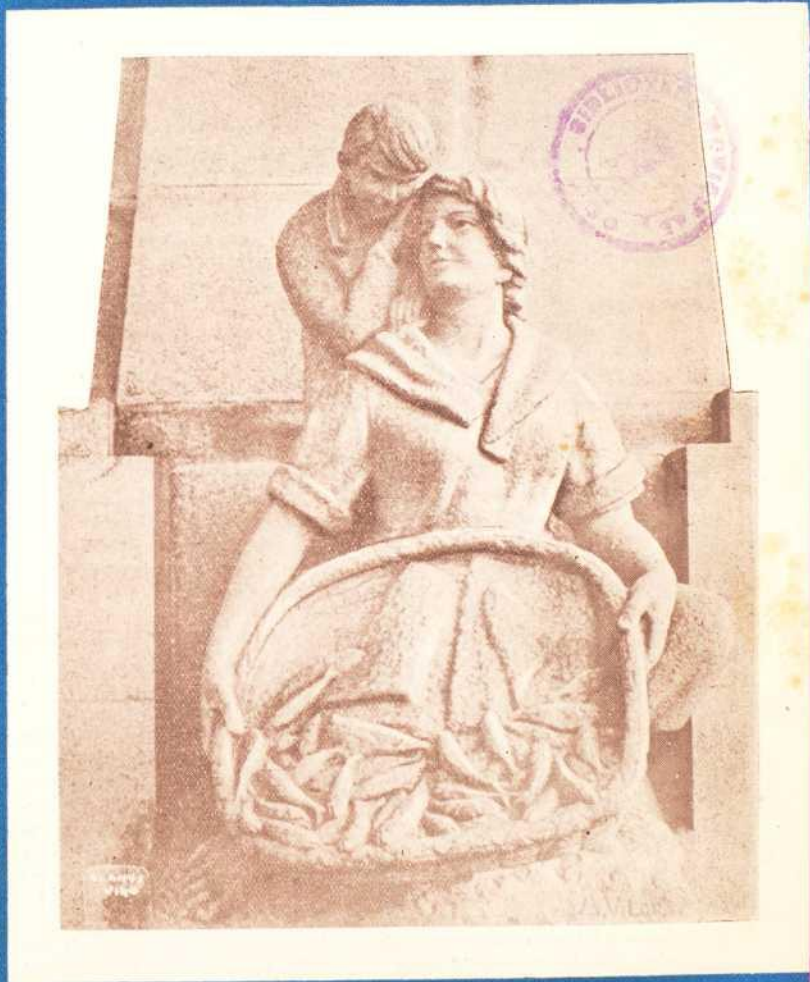
REV. 1034



★

NUMERO
EXTRAORDINARIO
DEDICADO
AL HOGAR
DEL
MARINO

★



ORGANO OFICIAL DEL A. DEL MAR
EN ESPAÑA

LA TEOLOGIA DE LA MUJER

Por Félix Eguía Budiño

Dios pudo darle a la flor el don de la palabra para conversar con el hombre sólo ante la fresca y riente creación de las cosas. Pudo bajar las estrellas al alcance de sus manos hechas en forma de patena. Pudo volver a su primitivo origen cuanto poesía había esparcido en la copa vacía del Universo. El mismo pudo bajar, entonces, y llenar, con su presencia, la soledad confortante, no enfermiza, del alma de Adán. Porque Adán era feliz, pero no inmensamente feliz. Y creó la mujer. Y la hizo hermosa. Puso en sus ojos la serena belleza de los cielos; en sus labios el color y la frescura de la planta recientemente creada; en su voz, el timbre de los pájaros; en sus cabellos, el brillo complaciente de la luz; y a su cuerpo, la silueta de un junco florido. Cuesta creer que la haya hecho de barro. Más que barro parece hecha con el aliento de su esencia mística. La hizo, en fin, reina del corazón del hombre.

El primer enamorado fué Adán. El mismo que, olvidándose de cuanto le deaba, se anonadó en la belleza de la mujer que venía a ser el colmo de la poesía creada. El primer milagro de Dios se llama MUJER. Y fué, precisamente, en este instante, cuando nació el problema del amor. Antes, desde todos los tiempos, existía el amor, pero era un amor místico, etéreo, impalpable, racional. Era un amor cuyo inicio y término nacía y acababa en Dios mismo.

Pero faltaba el amor del corazón. Y éste surgió libre y espontáneo, cuando, después del sueño, Adán vió, junto a sí, otro que latía unísono y armónico con el suyo. Dios se sintió satisfecho de su obra. Y los astros, las plantas el viento y las aguas, el pájaro y la flor pasaron a ocupar un puesto secundario en la vida romántica del hombre, en la escala de sus afectos, en la categoría del amor.

Desde entonces, existiría una extraña inclinación del hombre a la mujer y viceversa. Era el empuje inicial de la voluntad que comenzaba el canto primero del amor hacia una felicidad que tenía apariencias de agotamiento absoluto.

De Adán la humanidad ha recibido algo más que los efectos de una culpa; también ha recibido las fórmulas del amor y el modo y manera de conquistarlo. Y es, precisamente, en este instante de mutua aceptación, cuando la luna deja de ser un planeta, compañera del nocturno, para convertirse en motivo de inspiración poética; el rizo de las aguas, canto de amanecer y serenata crepuscular, para trocarse en blanca espuma de expresión sentimental; la brisa, abanico abierto a todos, en la confidente de secretos íntimos. Nada tenía razón de ser fuera de toda comunicación abierta al amor humano.

Este apartado de las cosas del hombre no era un desastre en los planes divinos. La mujer había conseguido su ideal femenino. A su belleza poética, a esa apretada síntesis de esencias teológicas y perfiles humanos con que Dios la había creado, ella misma añadía otra categoría del amor que rayaba en la locura de lo divino, con la nota tremendamente sencilla y portentosa de la maternidad. El triunfo de la belleza había sido absoluto. Adán, que no se había maravillado de la luz temblorosa de las estrellas, ni del repentino estallido floral, ni del canto de la alondra mañanera, sintió quebrarse su cuerpo lo mismo que un vaso de cristal al contacto del líquido ardiente, cuando la mujer, la diosa de su corazón, elevaba el grado de su poesía con su función materna. Esta vez, era el triunfo del amor sobre la misma belleza.

Así comenzó la gran obra de la procreación, el misterio de la maternidad.

Por un momento, Adán debió dudar de la malicia de su culpa, al ver a la mujer elevarse prodigiosamente desde la simple condición femenina a la cúspide de la maternidad, que era, algo así, como el delirio del amor. Más aún, hubo de reconocer a la mujer, el hecho de que en el cuerpo más delicado de la creación, Dios hubiese infundido un alma de exquisita sensibilidad para que compartiera con él la misteriosa obra de la redención de sí mismo y de su descendencia. No en vano, la Biblia certifica cómo la salvación de la humanidad no procederá del esfuerzo muscular o cerebral del hombre sino del talón de la mujer.

Adán jamás llegó a comprender la fuerza teológica de aquel fruto carnal que guardaba como reliquia sagrada en el seno de la mujer de sus sueños. El, que nunca le sorprendió la fuerza del viento, la delicadeza de la flor, la inmensidad de los mares, se vió confundido ante aquella hostia diminuta que hablaba de una realidad que sobrepujaba su mente caótica por tantas maravillas vividas. Y, de esta manera, la mujer empezaba a vivir la vida de redención que se prolongaría a lo largo de la historia humana, devolvía al hombre con su fruto materno, la lesión de su cuerpo, causa material de su ser. Era la reparación justa a su debilidad de conciencia y pecado de vanidad; una forma maravillosa de correspondencia al amor; era todo un misterio teológico que Dios había creado en la sensible naturaleza de la mujer. Ella misma, jamás sabrá comprender con claridad y evidencia, la razón de su grandeza en la obra de la redención.

Los astros, las aguas, el viento y la luz se ordenaron entre sí y se alejaron del hombre redimido por la mujer que supo ganarle con el travesaño horizontal de la belleza y con el travesaño vertical del amor.



Año 1 * Núm. 3

MAYO - JUNIO - JULIO

EJEMPLAR, 7 pts

DEPOSITO - LEGAL. VG - 35-1939

DIRECTOR: Xavier de Esquíbel

JEFE - REDACTOR: Félix Egúia Budiño

JEFE - ADMINISTRATIVO: José Trigo Díaz

SUMARIO:

HOGAR, Director Nacional del A. del Mar.
LA TEOLOGIA DE LA MUJER, Félix Egúia Budiño.
MAR Y HOGAR, Xavier de Esquíbel.
IDEA BREVE DE LA MUJER MARINERA, J. Calasanz.
RESPONSABILIDAD DE LOS PADRES EN LAS ESCUELAS, J. Thomas.
DE LA MAR AL HOGAR, M.^a Magdalena Martinie.
HOGAR FELIZ, M.^a Rosa de Larralde.
¿QUE ES LO QUE HACE A LAS NIÑAS SER BUENAS?, Jhan y June Robbins.
FORMACION Y TRADICION, Xavier de Kresalutz.
CARNET NUMERO UNO EN PESCA SUBMARINA, F. Vasco.
LA ENERGIA ATOMICA Y LA MAR.
"MANU" UN BARCO MERCANTE EN EL PUERTO, Font-Elen.
REALIDADES, Jaime Budiño.
ANTE EL XIII CONGRESO MUNDIAL DEL A. DEL MAR, F. de Valois.
PROGRAMA DEFINITIVO.
SINTESIS DE PRENSA MARINERA.
LOS DOMINGOS DE MAR, Capitán Muñoz.
POR ESOS SIETE MARES.
LA IGLESIA Y EL MARINO, Peter Anson.
LA LEY DEL MAR, José María Franco.
CRITICA LITERARIA.
LA CANGION DEL MARINERO, F. J. Alcántara.
EL APOSTOLADO DEL MAR EN EL MUNDO.
PASATIEMPO.

HOGAR

En muchas de las páginas de nuestra Revista ha aparecido el tema del hogar del marino, tanto del hogar donde le esperan su esposa y sus hijos, como del hogar donde le aguardan, a lo largo de todas las costas, su familia del Apostolado del Mar.

Este número correspondiente al mes de mayo, mes de las Flores, al de julio, mes de la Virgen del Carmen, es decir a la Madre de todos los hogares, y más si cabe de los hogares marítimos, ha sido dedicado por su director a temas de hogar predominantemente. Y nos ha parecido que en este tema, más que en ningún otro, tenían mucho que decirnos las mujeres que, contando con una preparación adecuada, poseen una penetración especial para detectar detalles que a los hombres nos pasan fácilmente desapercibidos.

El Marino, pese a lo que muchas noveluchas de pésimo gusto han dicho en contrario, no sólo necesita sino que ama, acaso como nadie, a su propio hogar, entre otras razones porque se da cuenta perfecta de su valor al faltarle la noche sosegada de los demás mortales, que no viven en la mar, el amanecer tranquilo en el ambiente de una casa perfumada por el cariño de esposa e hijos, o padres y hermanos...

Todos, tanto ellos como ellas, se quejan de su triste situación, pero nadie se preocupa de buscar una solución eficiente que trate, al menos, de aminorar los graves males que dimanan de tal situación. El Apostolado del Mar trata de llegar a los hogares marítimos a través de su organización nacional G.F.M. (La Gran Familia del Mar) y este número de «STELLA MARIS» pretende ser el comienzo de una amplia labor al servicio de nuestros hogares.

EL DIRECTOR NACIONAL DEL
A. DEL MAR

García Barbón, 33-1.º - VIGO

EL disco es cubano, y en ritmo de "merengue" canta con letra henchida de relajo irónico, muy propio de la isla bella, los peligros del hogar marinero:

*"El hombre marinero no se debe casar
porque al zarpar el barco
lo pueden engañar.
La mujer queda sola
y el hombre en alta mar..."*

El disco cubano hace las delicias de los marinos en uno de los clubs Stella Maris, del Apostolado del Mar, entre otras cosas porque nadie lo toma en serio. Sin embargo, creemos que el disco se presta a una larga reflexión.

*"La mujer queda sola
y el hombre en alta mar"*

He aquí una situación que no ha sido estudiada debidamente aún ni por moralistas ni por pedagogos. Una situación de la que dimanan graves problemas, ineludibles, que es preciso resolver a toda costa.

El fin primario de la sociedad conyugal es la procreación y la educación de la prole; el fin secundario es la ayuda mutua de los esposos y el remedio de la concupiscencia. He aquí una sociedad conyugal—la marítima—que se desenvuelve en unas circunstancias en que lo excepcional, lo accidental de la sociedad conyugal en general, se convierte en cosa corriente. Una sociedad conyugal en la que marido y mujer deberán estar separados durante la mayor parte de su juventud. Una sociedad en la que resulta harto difícil cumplir con los fines del matrimonio mismo. Una sociedad en la que los deberes de la mujer, de la esposa, del hombre de mar, crecen y se multiplican como en ningún otro ambiente profesional. Esta situación de excepción requiere medios y preparación excepcionales también. Cuando se profundiza en los graves problemas planteados, queda uno estupefacto al contemplar y comprobar que, a pesar de la nula preparación de la inmensa mayoría de los matrimonios marítimos, tanto por parte del esposo como de la esposa no se producen, en general, las tragedias que eran de prever lógicamente. La "eterna luna de miel" de los matrimonios marítimos es, sin duda alguna, la maravillosa panacea que mitiga las tragedias, pero queda en pie la difícil educación de los hijos criados en ausencia de su padre, con una madre, muchas veces, incapaz de ocupar un puesto difícil que requiere, aparte de una sólida formación religiosa, una cultura pedagógica que se salga de lo vulgar, suficiente por otra parte para hacer frente a los problemas cotidianos en un matrimonio de "tierra".

LA MUJER, EJE DEL BIENESTAR FAMILIAR MARÍTIMO. — En Corinto se había producido un movimiento "feminista", capitaneado por un grupo de corintias que interpretaban mal las enseñanzas de San Pablo. Las corintias abogaban

por una igualdad de derechos entre hombre y mujer que llegase, incluso, al campo social y al culto religioso. Llegaron a presentarse en los templos con la cabeza descubierta, sin velo, símbolo de su natural sujeción. San Pablo las reprende por el abuso y aprovecha la coyuntura para indicar que no fué el hombre creado para la mujer sino la mujer para el hombre, como se lee en la Sagrada Escritura. Este es el orden natural querido por Dios. De ahí la sujeción de la mujer, simbolizada por el velo que cubre su cabeza en los actos del culto. El hombre es cabeza de la mujer, como Cristo lo es del hombre. Pero no termina aquí San Pablo sino que, refiriéndose a los derechos del hombre, insiste en que éste no tiene derecho a despreciar a su mujer. Nunca puede el hombre arrogarse el derecho de esclavizar a la mujer ni considerarla un ser de menor valía. Enseñanzas estas que deben meditar todos los matrimonios, pero sobre todo los marítimos. Familias marítimas conocemos en las que el marido, hombre de mar, se ve forzado, por su esposa, a vivir en tierra un ritmo social para el que no ha nacido. Esposas débiles, versátiles y superficiales, que cuanto tienen de debilidad para la educación de sus hijos lo convierten en dureza insustancial para sus esposos. Esposas desocupadas, nacidas de la nada, que ante la mediana abundancia de medios económicos conseguidos con el exilio marítimo de su esposo, pierden la cabeza y se creen en la necesidad de llevar un tren de vida superior, a ser posible, a sus vecinas de otro rango y otra condición social. Hogares que caminan a pasos agigantados a una tragedia de terribles proporciones, única y exclusivamente porque la esposa no ha sabido estar a la altura de las circunstancias marítimas.

NECESIDAD DE UNA PREPARACIÓN PREMATRIMONIAL. — En España estamos muy atrasados en este aspecto con relación a otros países como Canadá, Estados Unidos, Francia, etc. En 1943 comienza en el centro católico de la Universidad de Ottawa el servicio de preparación al matrimonio con clases orales y por correspondencia. El programa seguido se refiere a estudios de sicología, amor y bondad, administración financiera, anatomía, higiene, etc. En el año 1946 se inaugura otra obra similar en los Estados Unidos, llegando a beneficiarse de ella cuarenta mil parejas el año 1957. Una obra similar se estableció en Mallorca en el año 1952, con magníficos frutos.

La felicidad del hogar no puede improvisarse, y mucho menos la felicidad del hogar marinero. Sabemos que la Dirección Nacional del Apostolado del Mar en España trata de realizar un vasto plan de cultura prematrimonial juntamente con las Direcciones Nacionales de otros países. Pero para llevar a feliz término deseo tan laudable y necesario, será preciso contar con la colaboración de las parroquias marítimas de la costa española. No podemos contemplar impasibles la actual situación y creemos que es deber de todas las familias marítimas secundar tan feliz iniciativa.

MAR Y HOGAR

Por XAVIER DE ESQUIBEL

IDEA BREVE DE LA MUJER MARINERA

Par J. CALASANZ

Es sabido que el paisaje tiene un poder excepcional sobre el temperamento humano. A base de contacto y de contemplación el paisaje se mete dentro del hombre y lo modela de un modo secreto, pero eficaz y decisivo. El Greco pintó así porque vivió el paisaje castellano, de una extraña firmeza y de una madurez exhaustiva. Murillo quedó aprisionado en la dulzura del campo fecundo y fué pintor de niños y corderos.

El mar es el más complicado paisaje que pueda el hombre contemplar. Y en el caso de la mujer que habita junto al mar, el mar no es únicamente un contorno geográfico, variable sí, y dinámico. Es, ante todo, un clima que se vive, un lastre que se hereda, una forma de vida que equivale al destino terrenal hasta la muerte. El mar imprime sus virtudes y sus vicios con la misma naturalidad que el campo y la montaña. Hay una diferencia. El mar deja una idea más perdurable de su paso por el hombre.

La mujer marinera tiene un concepto más realista y universal de la vida. Vive casi siempre a lo lejos con el esposo y los hijos que ven el mundo y se ganan su vida en los puntos más apartados de la geografía. "El lobo de mar" no conoce fronteras. Y puede fechar sus cartas con naturalidad en el Gran Sol, en Nueva York, en Londres o en Vigo. El mar es patrimonio de los hombres y cualquier marinero tiene más conocimientos de primera mano sobre la vida actual internacional que el hombre científico o el profesional que se enteran de las cosas por la prensa, la radio y la televisión. La mujer del marino conoce los problemas del mundo y suele ser más universalista que la mujer del labrador y la del artesano.

No se habla ahora más que del dato histórico. La mujer marinera vive hacia afuera y está más capacitada para comprender los problemas mundiales que la mujer campesina, cuyos horizontes acaban con el ocaso de cada jornada y empiezan con la misma monótona grandeza y naturalidad de siempre. La mujer ejemplar del campo está arraigada a esa su realidad existencial que es el laboreo, el ganado, la lluvia, el viento. La mujer marinera ejemplar no conoce este angostamiento. Tema el mar, pero tiene que imaginárselo grande, muy grande, con contornos imprecisos. Y casi sin intentar lo a sus problemas una auténtica importancia humana, puesto que queda sólo el mar con su grandeza, con su riesgo, con su inmensidad.

El ambiente da un perfil típico a la devoción. La mujer del marino es buena, pero de modo distinto a cualquier mujer del campo. Su devoción va unida de continuo a una petición urgente de socorro. Cuando el mar niega su fruto, la mujer lo pide a Dios. La mujer campesina espera en el sol de Dios. Pero deja una gran parte del porvenir al quehacer humano: "El hombre siembra y Dios manda la lluvia y dora la espiga sazónada". La mujer de mar sabe que el hombre— el marido, el hijo, el hermano—, es un juguete del mar. Toda mujer marinera sabe historias tremendas del mar. Y el temperamento se va endureciendo porque la tribulación y el dolor dan esa madurez vital que no enseñan los libros. No obstante en el momento de la tempestad el corazón se encoge y brota densa y nerviosa la confianza. La mujer marinera es sinceramente piadosa. Y se explica fácilmente sabiendo que cuando el mar es criminal como un bruto fiero no queda más remedio que Dios.

La mujer marinera es el tipo de mujer que ha llegado a una madurez humana a fuerza de soledad y de autoformación. Porque se le puede enseñar a una joven el oficio de ama de casa—quitando a esta expresión su carga de ironía y ordenancismo—. Lo que no puede suponerse nunca en la educación de la joven que ha vivido junto al mar es una modalidad fija de existencia. Quiero indicar con esto al carácter de "improvisación" que sitúa la vida marinera en las manos de Dios, sin saber del día de mañana o de la próxima salida y del futuro retorno al hogar más que su posibilidad. Esto exige una fuerza serena de carácter y una madurez del sentimiento femenino para enfrentar dignamente la prueba de un naufragio o, lo que es peor, la sujeción de infidelidades afectivas. La mujer no puede echar por la borda su vida y el destino de su hogar por las clamaciones del marido, borracho, pendenciero, mujertejo. Y la soledad propia es una probación del grado de lealtad a los principios básicos del amor y de la moral cristiana. Madurez que no tiene nada que ver con los "modos" antifemeninos. Porque corre el peligro de que la mujer que desempeña funciones de hombre vaya perdiendo estas notas eternas del alma femenina: la delicadeza, la ternura, el buen gusto. Y no hay peor espectáculo—en la fauna feminista—que la mujer "desgarrada", la libertina o, sencillamente, la frívola. Esta madurez que da calidad al corazón femenino puede degenerar en pa-

labrotas y gestos hombrunos de "pescantina".

Del lado humano de la sensibilidad marinera advertimos en la mujer una mayor capacidad para la simpatía, el diálogo y la alegría. Quizá más disponibilidad para ser "madres" en toda la extensión de la palabra. Se da el caso de que los puertos de mar son casi siempre pueblos de mucha natalidad. Aún en los tiempos modernos los pueblos marineros hierven de niños y de voces infantiles y de verdadero sabor de hogar. Es fácil que no se ignoren ya los medios anticonceptivos. Con toda seguridad se conocen los pecados que "no castiga la ley". A pesar de ello, la mujer sigue amando la familia numerosa. Lo cual viene a poner en el primer plano de la vida marinera "el sentido de Dios, la vivencia evangélica de la Providencia". La mujer marinera, pobre, modesta, sobria, se entrega a su misión de dar hijos a Dios con un valor digno, muy superior en todo a la espiritualidad brillante de tantas señoras de ciudad que alardean de religiosidad y de Catolicismo.

La mujer marinera ha de llegar a una convicción de transcendencia. Si la vida a bordo es siempre arriesgada, el hombre del mar necesita un tratamiento de serenidad y de paz en sus temporadas de tierra. Es entonces cuando empieza su verdadero papel de "señora de casa". Y esto sin apelar para nada al clasismo, ya definitivamente enterrado, a Dios gracias. "Señora", por el sentimiento, por las influencias del corazón, por la convicción de su ejemplaridad. Que el marido llegue a ver de cerca la felicidad que no pudieran ofrecerle las mercenarias en los puertos. "Señora", por la exquisita higiene y limpieza del hogar. "Señora", por todo un comportamiento selecto, atractivo, femenino, a secas.

La mujer marinera—abierta al mundo, madurada por la soledad, ejercitada en la vida de oración por la ausencia—tiene una última palabra que decir: El mundo se embravece como el mar en la galerna. Pero queda Dios como piloto, como ángel y como auxilio. Mientras haya un Padre no ha de faltar el sustento—la vida—eso que tienen a pasto los infieles. Y en abundancia la presencia del amor. Y además—para los temporales del mar y del corazón—una Virgen que está siempre despierta sobre las olas: Nuestra Señora del Carmen.

Y junto a Ella—en el hogar—un cirio bendito, para que se vea bien el camino.

LOS padres son los primeros responsables de la educación de sus hijos. En esta tarea que les asombra a veces, pueden contar con la ayuda, al menos en ciertos aspectos, de las escuelas y movimientos educativos. Pero no deben considerar esta ayuda como un relevo completo e incondicional de sus deberes. Deben sentir una continua inquietud por la educación de sus hijos; esta inquietud se concretará, entre otras cosas, manteniendo contacto con sus profesores y educadores.

Es conveniente leer el precepto doctrinal de la Iglesia, y especialmente, la Encíclica de Pío XII «*Divini illius magistri*», sobre la educación cristiana de los hijos.

Este afán de los padres debe ser aún más fuerte en las familias de los marinos. El marino debe aprovechar sus permisos en tierra para poner en orden estos asuntos con los profesores de sus hijos. Durante los viajes de su marido, la esposa debe seguir estos progresos. Si le parece inútil llenar las cartas a su marido con detalles cotidianos de notas, o importunarle enumerándole los castigos, es, sin embargo, necesario informarle completamente de las tendencias del niño, de su evolución progresiva y de las conclusiones obtenidas en las conversaciones con los profesores.

¿En qué ocasiones se debe hablar con los maestros?
Lo mismo que se inspecciona el estado de un buque con visitas periódicas y a veces especiales, se debe charlar con los profesores periódicamente. Estas visitas se pueden hacer trimestralmente, después de los exámenes, o a mediados del trimestre, para saber en qué asignatura debe apretar más el niño para prepararse a los exámenes.

Las conversaciones especiales con los profesores, serán las que debe mantener el padre a su llegada de permiso, o bien antes de su partida. Tampoco debe dejar de consultar a los profesores sobre todas las variaciones en el comportamiento de sus hijos: malas notas repetidas, castigos de disciplina anormales, retroceso en la clasificación general, y también la evolución de su carácter; en fin, todo aquello que signifique una modificación brusca o anormal en el comportamiento del niño.

En estas entrevistas los padres—tanto como los profesores—no deben tener en cuenta sólo la perspectiva del rendimiento escolar, de estudios o de disciplina, sino mirar hacia la formación en conjunto, instrucción educativa individual o colectiva.

Es preciso señalar aquí un detalle: Los padres suelen juzgar a sus hijos, a los profesores, a los compañeros por lo que les cuentan los primeros. Debemos descartar dos efectos en estos juicios, en los que resulta muy difícil permanecer objetivo. El primero es considerar a su propio hijo como a un dios, y darle siempre la razón, dando acto seguido a los hechos una interpretación desagradable, quejándose. Esto es de un efecto educativo deplorable, para el niño, que le predispone contra los profesores y compañeros. El segundo es también negativo para el niño; es no prestar ninguna atención a lo que él dice; muchas veces se queja y si no se siente apoyado por sus padres para buscar la justicia, pierde su confianza en ellos. De todas formas es preciso saber escuchar, discernir entre lo falso y lo verdadero, enderezar los juicios del niño, y si hay lugar para ello ir a hablar con el profesor.

RESPONSABILIDAD PADRES EN LA

Es muy notable que los niños, a menudo, observan un comportamiento diferente en la familia y en el colegio. La confianza con el profesor permitirá, tanto a uno como a otro, informarse de las diversas actitudes del niño y buscar las causas.

Este contacto con los profesores es muy importante, sobre todo, al terminar el año escolar. De este cambio de impresiones, a menudo, surge la orientación que debe dársele al niño el siguiente curso.

Para ayudar a los profesores y a los padres, la Orientación profesional es de gran importancia, y viene a ser una ciencia cada día más precisa. Los padres prudentes no dejarán de completar las informaciones de los profesores con las de los orientadores.

Cuando se trata de niños que están internos se plantea un problema especial; la vida en familia es muy reducida, por tanto la necesidad que tienen de estar al corriente es mayor. Completarán las advertencias que les hagan los profesores con las de los vigilantes, inspectores o prefectos. Deberá solicitarse que se les tenga al corriente de la evolución intelectual, síquica y física de sus hijos, que se les informe sobre su salud, sus necesidades afectivas y sus sentimientos.

Para poder seguir de cerca la educación de sus hijos, los padres cristianos deben conocer más detalles todavía, que les proporcionarán los sacerdotes y catequistas encargados de su educación cristiana; también con los jefes o responsables de los diversos movimientos de la juventud, agrupaciones deportivas o artísticas a los que el niño pertenezca.

No olvidemos, cuando se trata de charlar con los pro-

LIBERTAD DE LOS LOS COLEGIOS

Por J. THOMAS

fesores, que éstos pueden tener un concepto diferente del nuestro sobre la educación de los niños. Nuestra actitud, en el curso de la conversación, debe hacer comprender al educador cómo concebimos nosotros la misión de educar, qué esperamos de los profesores, y por su parte ellos nos explicarán sus métodos, sus fines, sus dificultades. Estos cambios de impresiones serán provechosos para todos, especialmente para el niño.

☆ ☆ ☆

Hasta ahora sólo hemos hablado de los contactos individuales, de unos determinados padres, con unos determinados profesores refiriéndose a su hijo. Pero esta exposición sería incompleta si no fijáramos la atención

de los padres sobre la necesidad de cambios de impresiones colectivo, sobre un plano institucional.

Si, por ejemplo, vuestro hijo se interesa por una materia, si notáis que se desmoraliza, o si trae del colegio ideas tendenciosas sobre ciertos puntos, puede ser, a veces, que el profesor de esta materia no posea las cualidades necesarias para enseñar. Por eso algunos compañeros se convierten en «ovejas negras», y por esto, también, los profesores no respetan el neutralismo como debieran. La solución a estas dificultades no surge de los contactos individuales. Es preciso hacer una gestión colectiva para que se puedan tomar medidas que beneficien a todos.

De aquí la necesidad de ASOCIACIONES DE PADRES DE ALUMNOS. No solamente deben existir estas Asociaciones, sino estar vivificadas por todos. Su tarea es muy vasta y muy variada, y pide la ayuda de todos. Estos grupos, que deben ser el alma de las escuelas, son a veces raquíticos, por negligencia de los padres, y sin embargo, son ellos los que deben imprimir a la escuela el soplo que constantemente necesita. Sin descanso, deben nacer ideas nuevas, sugerencias, etc.

El deber de los padres cristianos en el seno de estas Asociaciones es de capital importancia, sea que los niños estén en una escuela pública o en un colegio privado.

En el sector del Estado (escuelas públicas, Institutos, universidades, etc.) los padres cristianos deben aportar, sin rencor, sus convicciones sobre la educación de sus hijos. No deben titubear al exigir el respeto del neutralismo que debe ser una norma en estas escuelas: evitar las novatadas en consideración a una u otra categoría de alumnos; prohibir la propaganda de cualquier ideología o filosofía; hacer que se respete la libertad de cada uno en los hechos cotidianos. Y, aún, tratar, en el curso de las reuniones, de hacer comprender a los demás padres sus verdaderas obligaciones hacia sus hijos. Suscitar medios, hacer proposiciones para obtener una solución institucional sobre tal o cual problema particular; organización de orientación profesional; nuevas disciplinas que estén más de acuerdo con las ofrecidas; mejoramiento en la concesión de becas, problemas de diversiones, etc...

Los padres podrán, de este modo, reflexionar sobre sus deberes de participar, efectivamente, en la educación de sus hijos, tarea inmensa y diversa. Si comprenden cual es su papel, individual y colectivamente será un gran adelanto para las generaciones que crecen.

DE LA MAR AL HOGAR

Los niños y la correspondencia

Por M.^o Magdalena MARTINIE

Una carta, cuando no se recibe con frecuencia, es siempre un poco misteriosa, y a los niños les encanta el misterio.

También les gusta todo aquello que les da importancia. Así, pues, un sobre a su nombre es el símbolo de su personalidad.

Les gusta escribir cartas aún antes de poder leerlas por sí mismos.

Una vez escribí a un niño de dos años. Todas las mañanas le pedía a su abuelita que, al menos, le leyese una vez su carta. Meneaba la cabeza para responder a las preguntas, sonreía a las bromas y, al cabo de varios días, acababa la frase que se sabía de memoria. Al final, cuando le llegaba al "Te abraza", daba un beso al papel.

Si no había comprendido todo, sin duda le había gustado todo. ¿Comprendemos, acaso, a esta edad, todas las canciones? Sin embargo, repetimos con placer todas las palabras.

Una carta que no hemos comprendido del todo, es un poco como las fábulas de La Fontaine que aprendemos más tarde en el colegio. Lo que se alcanza a comprender hace que amemos lo que no hemos entendido. Así es como se comienza la cultura de la sensibilidad y de la inteligencia.

Pero una carta no debe ser un jeroglífico. Las personas mayores deben esforzarse para adaptarse al destinatario, no solamente en el estilo y pensamientos, sino, cuando se trata de niños mayores de 6 años, en la escritura.

Los pequeños no tienen secretos. Pero los niños sensibles tienen muy pronto su jardín secreto, no se puede hacer entrar a cualquiera en él, ni de cualquier modo: Entre el niño que recibe la carta y la persona que la ha escrito, aquella que se la lee puede estar de más. Una advertencia, un consejo, o simplemente una palabra cariñosa no se escriben así como así. Y su efecto puede quedar anulado por el malestar que siente el niño al oírsele repetir a una persona que no lo siente hacia él.

También creo que las personas que escriben a menudo a los niños y que no pueden hacer que su letra sea legible perfectamente, deben aprender a escribir con letra de imprenta. El aprendizaje se hace rápidamente, y estas pocas horas de trabajo se ven bien pagadas por la alegría de los niños al recibir una carta "para ellos solos".

"No sé que escribe a Catalina—me decía su madre—, pero sus cartas están gastadas de tanto leerlas".

¿Qué escribía a Catalina? Pues lo que creía que sería interesante para una niña de siete años. Historias de gatos, de pájaros, de bebés. Proyectos que tenía para cuando viniera a verme. Algunas veces pequeños consejos (pero que no lo parecían).

Estos pequeños consejos, sin duda alguna, le han sido útiles, puesto que los ha leído tanto por sí sola y por propia iniciativa.

Esta es la utilidad de las cartas en la educación.

La advertencia, la exhortación que hacemos a un niño, de pie delante de nosotros, la sufre, o al menos se resigna a escucharla. Pero la que insertamos en una carta, en la que hay otras muchas cosas que le gusta releer, se puede decir que hace mella cada vez que la lee. Estáis ahí, ante él, con vuestro cariño y vuestra exigencia. Y él también, sin vergüenza y sin irritación.

Repetimos a los niños, incansablemente, los mismos reproches, los mismos consejos y, a veces, apenas nos comprenden porque nos escuchan mal. Pero cuando les escribimos todo cambia: no hablamos más que una vez, ¡y nos escuchan varias veces!

Con la condición, claro está, que merezcamos que nuestras cartas sean releídas. ¿Habéis leído, de buen grado, más de una vez una carta aburrida?

Los cuestionarios, los sermones, los breves resúmenes de diversos hechos no se leen más de una vez. Las cartas que se vuelven a leer son aquellas que hacen reír, soñar o que hacen pensar.

Habría mucho que decir sobre las personas que viven con los niños que reciben cartas. Deben ser discretas y no abrir las cartas, jamás, antes que el niño, por supuesto. Tener tacto suficiente para no pedirles estas cartas, que no han sido escritas para ellas, es casi tan importante como lo anterior. Nunca se les dirá demasiadas veces: un niño necesita estar sólo con aquellos a quienes ama.

Salvo algunas excepciones, no hay tampoco que caer en un exceso de discreción y resultar indiferentes. Es conveniente hacer alguna pregunta: "¿Has recibido carta de la abuelita? ¿Está bien?", y así dar pie para las confidencias.

Sobre todo hay que animarles, de manera indirecta, para que contesten estas cartas. ("El jueves, quizá, tengas tiempo para contestar a papá" o bien "La abuelita se pondrá muy contenta si le contestas, ya que yo no tengo tiempo de escribir estos días"). Si el niño no contesta, tanto peor.

Convertir una carta de la abuelita en un deber suplementario es contribuir a que adquieran costumbres rutinarias, que escriban sólo por escribir y no para comunicar algo que interese. Papá o la abuelita deben decir, en la carta siguiente, su alegría o su decepción.

Nunca imaginemos que el niño ha dejado sin contestar una carta porque no le ha gustado. Siempre me acordaré de una larga carta que escribí a una interna en su 13 cumpleaños. No recibí ninguna respuesta. Pero después de muchos años me dijo: ¿Te acuerdas de la carta que me escribiste cuando cumplí 13 años? La ponía debajo de la almohada todas las noches durante mucho tiempo. ¿Cuánto me gustaba! Muchas veces me reprochaba no haberte contestado, pero no me atrevía a decir mi emoción, y preferí no decir nada.

Los niños que se hacen rogar para contestar las cartas son, casi siempre, los escolares. Los otros, los chiquitines que no saben todavía lo aburrido que puede resultar el papel y la pluma, siempre están prontos para hacerlo.

Varias veces al año recibo cartas de Loren. Su mamá escribe, debajo de sus garabatos, la traducción: "Te invito a comer el domingo o lunes y te enseñaré mi gato. O bien: "He tenido el sarampión y tengo los ojos malos, me gustaría verte". La última vez ya no había garabatos, sino oes e ies. El próximo año, seguramente, sabrá escribir todas las letras y ya no necesitaré traducciones para poder contestarle. Pues siempre contesto, sobre todo si me invitan a comer (a 600 kilómetros de la casa). Gracias a estas cartas, Loren y yo no somos extrañas, a pesar de nuestros raros encuentros. Loren es mi ahijada; si fuese mi hija, sin duda alguna tendría muchas más cosas que decirle. Por un lado, yo la conocería mejor, y por otro, ella conocería mejor a las personas y las cosas de que trato en mis cartas, todos los detalles concernientes a estas personas hablarían, al mismo tiempo, a su corazón y a su imaginación.

Todas las cartas nos hacen vivir algunos instantes con la persona que las ha escrito. Los internos olvidan el patio bullicioso o la sala de estudios para encontrarse "en casa" cada vez que leen y releen las cartas de mamá. Y mamá deberá acordarse de contar "todo". No todo lo que le interesa a ella, sino lo que interesaría al niño si estuviera en casa.

En cuanto al papá marino, debe demostrar que todo lo que pasa en casa le interesa. Y pedir noticias del partido de fútbol, de la pesca de las ranas, lo mismo que pregunta por la composición de geografía o por el comportamiento en la mesa.

Debe dar, también, muchos detalles de su vida a bordo, y de los países en que hace escala. No todo el mundo recibe cartas de Nueva York o de Caracas... Poder decir que las ha recibido es una ocasión de hablar al padre. Para los niños que viven "sin padre" las tres cuartas partes del año, esto es muy importante. ¿Sus compañeros van a pasear los domingos con sus padres, mientras que Francisco se queda en casa con mamá y con la hermanita? Sí, pero el martes Francisco reci-

(Pasa a la página 29)

MI marido y yo volvíamos a casa, un domingo por la tarde, con el ánimo abatido y desilusionado. Habíamos estado fuera para ver otra casa, aprovechando los escasos días de permiso que, ¡por fin!, le había concedido la Compañía a mi marido. La casa en cuestión la habíamos visto anunciada en la prensa y nos habíamos hecho la ilusión de que sería precisamente la que nos hacía falta.

Nos encontrábamos todavía bajo la impresión de haber sido cogidos en la trampa por algún novelista o poeta frustrado, que son quienes actualmente redactan los anuncios, a pesar de que estábamos, al fin, empezando su dialecto. Por ejemplo: habíamos comprendido que "Cansado de cuidar un terreno grande" significaba que la casa estaba construida al ras de la acera de la calle y que no había ni una brizna de hierba en toda la propiedad. La expresión "Limpio como un broche" quería decir que al escritor del anuncio, a pesar de estar contemplando la casa, no se le ocurría ningún otro calificativo. Era limpia, eso sí, pero repulsiva. "Propietario de las afueras de la ciudad, Medidas drásticas contra los precios" quería decir que se estaba librando una batalla entre las termitas y el propietario. ¿Cuál de los dos terminaría antes con la casa? Yo apostaría por las termitas. Una "Casa ideal para criar niños" significa que el lugar está tan deshecho que ni aún los "niños de la calle" podrán estropearlo más. ¿Por qué no dejar a vuestros hijos dándole el último puntapié y luego contemplar como se viene todo abajo?

Bueno: volvíamos a casa aquel domingo por la tarde, pensando infinitad de cosas de los redactores de anuncios cuando, de repente, "la vimos". Un cartel escrito a mano se vendía "estaba colgado del tronco de un magnífico tilo, enfrente de una casa blanca. Era una modesta y apartada casita que, sólo con una ojeada a aquel fantástico lugar, me encantó. A pesar de ello, apenas nos detuvimos. Teníamos entonces una casa con cuatro habitaciones y estábamos buscando otra mayor, no más pequeña, naturalmente. Además queríamos un imposible: una habitación grande en el primer piso para mi madre, de 79 años de edad, con cuarto de baño al lado. A los 79 años no iba a andar subiendo y bajando escaleras.

Nuestra primera equivocación fue no seguir adelante, y echamos un vistazo al lugar. Equivocación número 2 fue dar la vuelta a la casa y echar otro vistazo. Equivocación número 3 fue decir: "Bien, nunca puedes decir de esta agua no beberé; a veces las apariencias engañan". Y entramos.

En el momento en que puse el pie en aquel increíblemente espacioso cuarto de estar, el corazón empezó a latirme fuertemente. "Tómalo con calma", me dije a mí misma, recuerda que tus muebles no son como éstos. Quitales estas alfombras orientales y ese precioso sillón amarillo y ¿qué queda?" Pero llegó la respuesta: "Queda bastante".

Flotaba algo en el ambiente, alegría, ternura... que me hizo pensar con la mayor convicción: "El hogar es el marino. Hogar del mar" "Es aquí donde deseo pasar mis últimos días. Amén".

Tenía largas ventanas de estilo francés, con pequeños balconcitos, y la chimenea, de mármol, más bonita que había visto en mi vida, con una librería blanca que llegaba hasta el techo. Desde una ventana baja podía verse un peral chiquitito. A través de una puerta de entrada se divisaba un rincón agradable y más librerías. Todas las cortinas y alfombras estaban incluidas en el precio que nos pidieron. Y el precio nos parecía razonable.

HOGAR FELIZ

Por

M.^a Rosa de LARRALDE

Recorrimos la casa de parte a parte, de habitación en habitación, con la boca abierta. Era cierto que el cuarto de estar era la "habitación resistente" de la casa, la única grande. Pero, ¿qué importaba? No se necesita un dormitorio del tamaño de un salón de baile ¿verdad? Y, ¿qué importaba que en la cocina no cupiese más que una persona? Al fin y al cabo era yo la única persona que cocinaba.

Lo más importante era que todo, pero todo, estaba en magníficas condiciones para tratarse de una casa vieja, y podía sentirse todo el cuidado y felicidad que habían vivido en ella. ¡No me digáis que las casas no pueden hablar! ¡Sí que pueden! Me dieron ganas de acariciar los hombros de la pobre viuda con un gesto

de compasión. ¡Qué horrible para ella tener que abandonarla y dejármela a mí!

"Esta es la casa que deseo", dije firmemente, plantándome delante de la chimenea. Mi marido no trató, siquiera, de hacerme callar. Estaba mirando fijamente a las librerías y estantes.

Si no cabíamos todos en el comedor para comer al mismo tiempo, ¿qué más daba? ¿Qué importaba que sólo hubiese un cuarto de baño en el primer piso y ninguno en el otro? ¿Qué importaba que aquellos dormitorios pequeños, con el techo inclinado, no tuviesen suficiente ventilación? ¿Qué importaba que el sótano fuese tan grande como un sello de correos? El lugar estaba lleno de encanto, y por una vez estuve de acuerdo con aquella frase de que "existen cosas que deben comprarse con el corazón y no con la cabeza". Podía imaginarme a mí mismo ofreciéndole a la viuda mi corazón en una bandeja de plata en pago de su casa.

"Bueno; puede que podamos dormir en ella", murmuró mi marido, como si volviese después de la anestesia.

Lancé una mirada larga a la viuda y le rogué, al traspasar la puerta principal: No se la venda usted a nadie".

Una vez de vuelta en casa, mi marido, cuya cabeza parecía haberse despejado antes que la mía, cogió un lápiz y un papel y empezó a escribir, como le había visto hacer con demasiada frecuencia en nuestra juventud, en las interminables cargas de los puertos, dos columnas de "Ventajas e Inconvenientes". No sé por qué razón la columna de inconvenientes empezó a crecer, mientras la de ventajas no fue más allá de "Encanto, Librerías, Chimenea de mármol".

"Esto no es justo—exclamé apasionadamente—. ¡No has mencionado las cortinas amarillas ni el peral que se ve desde la ventana de abajo! ¿Cómo puedes comparar "Encanto" con Cuarto de Baño?"

"Bien; pero no podemos colgar nuestra ropa del peral", dijo mi marido, no sin razón, y dejó caer su lápiz con un pequeño suspiro. Era un suspiro triste y terriblemente decisivo. Paseando arriba y abajo, comprendí que el "Encanto" había perdido la partida. Mi corazón empezó a partirse despacio, en pedazos pequeñitos, pero fue para mí una de las grandes lecciones de la vida. Mi marido me había dejado, casi siempre, tomar las decisiones familiares, entre otras razones porque desde la mar, le era imposible hacerlo. Las esposas de los marinos nos vemos obligadas a tomar nosotras mismas las decisiones, con frecuencia graves, que la vida nos plantea, sin que hayamos recibido, generalmente, la preparación necesaria para ello. Nos cuesta ceder nuestro derecho, que, pensándolo bien, no deja de ser un derecho accidental, de emergencia. No hace falta decir que me dolió mucho la actitud de mi marido. Pero el tiempo, ese viejo médico del alma, me curó por completo y me hizo aprender la moraleja: Si no era del todo feliz en la casa en que vivía actualmente, mucho mejor y más capaz que el "Encanto" de mi capricho, era tan sólo porque no había puesto todo mi corazón en ella.

Las estadísticas de delincuencia juvenil son verdaderamente espeluznantes. Los jovencitos cometen el 53 por ciento de los robos en casas habitadas en los Estados Unidos, así como el 66 por ciento de los robos de automóviles y el 18 por ciento de los estupros. No piense usted que estos malhechores son producto de la miseria exclusivamente; en las colonias más respetables y en los nuevos y soleados suburbios, aumenta pavorosamente la cantidad de jóvenes que se convierten en delinquentes violentos y vandálicos.

Sin embargo, hay que hacer notar el hecho de que "casi todos los delinquentes juveniles son varones". De los 300.000 delitos cometidos por jóvenes en 41 Estados de Norteamérica, las muchachas cometieron menos de 60.000. El muchacho tiene cuatro veces más posibilidades de delinquir que la muchacha; y cuando ésta se pone al margen de la ley, las estadísticas demuestran que probablemente su delito será pequeño, como el de "irse de pinta". Sin embargo, son los varones los que comenten casi todos los delitos juveniles contra la vida o propiedad.

Veamos, por ejemplo, 122 casos de delincuencia juvenil, tomados al azar de los archivos de la justicia, para un estudio que hizo el Consejo de Seguridad del Area de Denver. 114 delitos fueron imputados a muchachos y ocho a muchachas. Los daños en propiedad ajena y robos de aquéllos importaron más de ochenta mil dólares. Los ocho delitos de las muchachas causaron daños por doscientos cuarenta dólares.

Los Tribunales para Menores de los Estados Unidos, que son 374, ventilaron 122.240 de muchachos y 21.611 de muchachas. A continuación damos una estadística parcial de los delitos cometidos, clasificándolos y separando los de uno y otro sexo:

Clase de delito	Varones	Niñas
Robo	38.610	2.269
Vagancia	6.164	2.517
Daño en propiedad ajena	17.779	1.462
Lesiones	2.828	396
Infracciones de tránsito	9.659	193

Como automovilistas, las muchachitas han establecido tales marcas de seguridad, que las compañías aseguradoras les cobran las mismas cuotas que a las personas adultas; por el contrario, los muchachos conducen en una forma tan temeraria y peligrosa, que las primas de seguros que se les aplican son más altas que las que pagan todos los demás conductores.

Los maestros, padres de familia y policías de todo el país, se quejan de que no pueden controlar a los adolescentes actuales. Esto significa que en general no pueden controlar a los varones, sin decir que las niñas sean del todo ajenas al problema. Hace poco tiempo, en Nueva York, cuatro muchachitas, de 12 a 15 años, saltaron sobre una discípula que llevaba un bebé en su carrito, la golpearon, la derribaron y la abarrieron con la hebilla de un grueso cinturón,

¿Qué es lo que hace a las niñas

ser

Buenas

Por

Jhan y June
ROBBINS

todo porque la víctima se había negado a incorporarse al club social de las agresoras.

Las autoridades se apresuraron a señalar que ese caso causó sensación, por tratarse de "muchachas". Esos casos ocurren entre varones en todas las calles de las grandes ciudades, con tanta frecuencia, que ya pasan casi inadvertidos.

Según el juez Paul W. Alexander, del Tribunal de Relaciones Hogareñas y Juveniles de Toledo (Ohio), "si los muchachos se portaran siquiera la mitad de bien que se portan las niñas, casi podríamos olvidarnos de la delincuencia juvenil.

Sería muy conveniente hacernos esta pregunta: ¿Por qué son tan buenas las niñas? Si nos ponemos a investigar hallaremos varias pistas de la delincuencia juvenil. ¿Reciben las niñas nuestra ayuda? ¿Es culpa nuestra que los muchachos se porten mal?

Muchos responderían: "Son cosas naturales. Los varones son bestiales por naturaleza y las niñas son buenas. Eso es todo".

Estos puntos de vista tienen algún apoyo. El Dr. Ashley Montagu, del Departamento de Antropología de la Universidad de Rutgers, cree que existe una superioridad natural en favor de las mujeres. Cree que ambos sexos cuentan con amortiguadores mentales naturales, que nos ayudan a resistir determinada cantidad de contrariedades. Asegura el docto Montagu que casi todas las mujeres nacen con mejores amortiguadores mentales. De esta manera, casi todas mujeres se pueden resignar con mayor serenidad, a situaciones exasperantes que un hombre normal lo sacarían de sus cables; y lo que es peor, provocarían en él la necesidad de desquitarse con alguien.

Asimismo, Clarence G. Moser, experto de la Asociación Cristiana de Jóvenes, reporta que: "aún en la primaria es fácil notar que los varones se enojan más pronto y que tiene más tendencia a usar las manos y los puños para atacar. Las mujercitas son más pacíficas y afectas a las actividades sociales.

Si es cierto que existen esas diferencias innatas, poco podemos hacer para remediarlas. Sin embargo, no son las únicas causantes, ya que desde el momento en que nacen las criaturas comienza el medio ambiente a influir sobre ellas. En la familia, en la escuela y en la comunidad, se tiende a fomentar lo bueno de las niñas y lo malo de los niños. Veamos:

Las niñas temen más el castigo. Esto no quiere decir que sean cobardes. Hay innumerables pruebas científicas que demuestran la capacidad de la mujer para el sufrimiento, las incomodidades y las privaciones; sin embargo, las mismas pruebas demuestran que el sufrimiento de la mujer es mucho mayor que el del hombre cuando se le impone un castigo, aún cuando, por lo regular, se le aplican castigos menores que a los muchachos si cometen la misma falta que éstos. Dicen los maestros de escuela que un varón puede resistir descaradamente el más fuerte regaño, mientras que con una leve llamada de atención una niña se deshace en llanto.

Una prueba reciente que hicieron los científicos de la Universidad de Purdue, lleva-

da a cabo entre millares de adolescentes, confirmó haber encontrado corazones sensibles en un 39 por ciento de las niñas, pero sólo en un 19 por ciento de los niños. Interesante es saber que el 45 por ciento de los varones se mostraron partidarios de las palizas por desobedientes, mientras que este método sólo fue aprobado por un 27 por ciento de las niñas.

Las niñas pueden llorar. El Dr. Edward A. Strecker, ex-presidente del Departamento de Psiquiatría de la Escuela de Medicina de la Universidad de Pensilvania, da otra razón del buen comportamiento de las niñas: que pueden llorar, sollozar y gritar, sufrir accesos de cólera y, en casos extremos, desmayarse. Todos estos escapes emocionales son negados a los varones, pues si llegan a tenerlos se les conceptúa poco hombres. Si bien no estamos hablando de lo más encantador de las niñas, por lo menos nos referimos a válvulas de escape para el coraje y otros sentimientos.

La muchacha que sufre un desaire de sus compañeros de escuela, o que es excluida al repartir invitaciones para alguna fiesta, puede encerrarse en su recámara, llorar de coraje y humillación, y al rato sentirse bien. En el mismo caso el hermano se encogería de hombros y diría: "me tiene sin cuidado"; sin embargo, es muy posible que al rato estropee la fiesta o que arroje piedras a las ventanas de la casa. Se desquitó.

Los padres gustan de los niños malos, pero no de las niñas malas; si le parece ridícula esta afirmación, recuerde que a los padres de familia les agrada que sus niñas sean "muy femeninas" y sus niños "muy varoniles". Muchas veces sienten gran alegría interior cuando el niño sufre su primer arañazo, y el padre dice: "Es todo un muchacho; una astilla del mismo palo", mientras la mamá mueve la cabeza risueña y aprueba: "los muchachos son muchachos".

Cuando el niño se abstiene de hacer malidades y lo consideran como la "mascota" del maestro, los padres se preocupan. Si este niño llega a sentir el menor interés en los poemas o el ballet, la preocupación se torna en pánico. Casi cualquier padre de familia podría tolerar que su hijo fuese el terror del vecindario, pero se alarmaría si viese que le gusta jugar con su hermanita. Según un psiquiatra, "preferir Huckleberry Finn a Little Lord Fauntleroy".

En cuanto a las niñas, lo primero es que no tienen un margen tan amplio para escoger. Sus padres sonríen con satisfacción cuando la ven vestida de organdi color de rosa, jugando a la comidita con su muñeca o rondando con los zapatos de tacón alto de mamá. Si se inclina por el fútbol, romper vidrios en la vecindad o hincharle un ojo al vecinito, es un "marimacho". A diferencia de la "astilla del mismo palo", la palabra "marimacho" dista de ser afectuosa. Para que una niña cuente con la aprobación de sus padres, debe ser de carácter agradable, y de buenas y delicadas maneras. Merece elogios por traer buenas notas, tener su cuarto bien arreglado y escribir cartas de cortesía a tiempo. En resumen, los padres esperan que las niñas se porten bien y lo consiguen; y esperan que los niños se

porten mal, aunque a veces lo consiguen con exceso.

Las niñas no son pandilleras. Muchos adultos reconocemos actualmente que cuando vemos una banda de adolescentes caminando por la calle, nos sobresaltamos. Muchos jóvenes, que individualmente actuaría como personas responsables, en pandilla se convierten en irresponsables, antisociales y aún viciosos. Por el contrario, las niñas muy rara vez forman pandillas, y cuando lo hacen es generalmente en barriadas muy pobres; escogen a sus amistades para otros fines. El prototipo del jefe de pandilla es fanfarrón, pequeño delincuente, mozalbete que se desvela en la calle, quebranta todos los reglamentos y se caracteriza por su egoísmo. Por el contrario, las niñas buscan amistad de otras niñas, bonitas, bien vestidas y bien vistas por los maestros y padres de familia.

Las niñas se sienten menos inclinadas a seguir las multitudes. Pueden imitar los tonos de lápiz de labios de sus amigas, los zapatos sucios y los impermeables pintados; pero cuando se necesita guardar compostura y buenos modales, es seguro que tendrán más tendencia a imitar a su mamá. Para ellas es más fácil decir "no" que para los varones.

¿De dónde saca una niña la habilidad para decir "no", y los rasgos que la caracterizan? Hemos hablado con personas autorizadas que nos dicen que se debe a un conjunto de cualidades morales que adquieren mucho antes de ponerse el primer traje de noche. Dice la doctora Elizabeth Douvan, del Instituto de la Universidad de Michigan, que "la niña desarrolla sus normas internas y controla su carácter mucho antes que el varón; acepta las normas de sus padres y las adapta a su propia manera de ser. En cambio, el muchacho discute las reglas, se revela contra ellas y trata de dictar nuevas normas de su invención".

Hace poco tiempo se preguntó a un grupo numeroso de muchachos y muchachas, lo que sucedería si sus padres no implantaran normas. Las respuestas estuvieron acordes en que si eso sucediera se presentarían problemas. En lo que difirieron fué en la "clase" de problemas que surgirían.

Los niños contestaron que sin el control de sus padres "los niños crecerían salvajes, tomarían malas compañías y que nadie iría a la escuela".

Las respuestas de las niñas fueron diferentes: "nuestra salud sufriría. Se sentirían defraudadas, pensarían que a sus padres no les importa lo que les pase a ellas.

Las niñas se adaptan mejor a las familias incompletas. Cerca de un 20 por ciento de las familias norteamericanas no cuentan con la presencia del padre. Algunos viajan, otros están en el ejército, los hay que trabajan horas extraordinarias o que tienen dos empleos. Además, muchos están divorciados.

¿Quiénes sufren más en estos casos en que puede decirse que la familia sólo cuenta con la presencia de la madre? Los expertos señalan que la falta del padre afecta por igual a todas las criaturas. Sin embar-

Casi todos los delincuentes juveniles son varones

go, tenemos evidencia que la falta del padre, ya sea por muerte, divorcio o exceso de trabajo, repercute más sobre los niños que sobre las niñas. Salvo aquellos casos en que el niño tiene una suerte excepcional por lo que se refiere a tíos y abuelos, parece de un hombre que le sirva de modelo y de alguien que le enseñe lo que significa ser hombre y cómo sortear los problemas de la juventud masculina. También la niña pierde mucha orientación por no tener a su padre cerca, pero de todas maneras tiene a su madre, que la guiará para sufrir las experiencias emocionales, a veces dolorosas, de la adolescencia femenina. Las niñas confían a su madre. Los niños, a falta de un padre realmente comprensivo, muy rara vez confían en otra persona.

Una prueba de Purdue, relacionada con este aspecto, reveló que el 42 por ciento de los varones interrogados contestaron que, suceda lo que suceda en las citas, es cosa que nunca debe tratarse en el hogar. Sin embargo, de las niñas, sólo el 19 por ciento sostuvo este punto de vista.

Las niñas son más necesarias. Muchas personas que hacen estudios sobre delincuencia opinan que, en parte, los muchachos se meten actualmente en muchas dificultades, porque ya no necesitamos de ellos. Generaciones atrás, cuando el sustento de la familia se ganaba en el rancho, o en algún pequeño negocio de la ciudad, el padre necesitaba de todos sus hijos. Segaban heno, ordeñaban vacas, cortaban leña, hacían caminatas; en una palabra, ayudaban a la familia. Actualmente hay millones de muchachos rebosantes de fuerza, energía e imaginación, y sin tener nada importante que hacer. Siente que salen sobrando—y tienen razón—. Por el contrario, aún se necesita mucho de las niñas. La industria de las guarderías infantiles, se está convirtiendo rápidamente en una industria de millones de dólares. Actualmente, en muchos hogares norteamericanos, una hija adolescente debe tener la casa en orden, cuidar de los hermanos menores, pelar patatas y servir la mesa. Esas jovencitas sienten la dignidad y el respeto propio de la persona que está haciendo algo útil; y esto las ayuda a sentirse bien.

En esto se basan las evidencias sociológicas y psicológicas. Las niñas se buscan menos problemas, porque su radio de acción es más restringido cuando son pequeñas; porque están mejor durante su crecimiento; y porque cuando llegan a la adolescencia, están mucho más libres de decisiones embarazosas en cuanto a su manera de actuar; de esta manera, adquieren una sensación de seguridad que sus hermanos nunca llegan a tener.

¿Podría servirnos esta información que tenemos sobre las niñas, para ayudar a los varones? Los especialistas en ciencias sociales lo creen posible.

Si usted tiene un hijo, hágase estas preguntas:

1) ¿Le permito más libertades y peor comportamiento que a su hermana, sólo porque él es un hombre?

2) Le permito, por la misma razón, que se esté en la calle hasta más tarde, que conduzca su bicicleta por caminos peligrosos, y que se suba a los árboles más altos?

¿Hasta qué punto son culpables los padres?

3) ¿Le permito más rudeza, desobediencia y falta de aplicación que a su hermana?

4) ¿Me limito a decirle "aguántate como los hombres", o "hay que ser valiente, hijo" cuando se lastima, en vez de hacerle saber mi tristeza por lo que le duele?

5) ¿Cuando tira su sombrero, se lo pongo con más dureza de la que empleo cuando ella "deja" que se le caiga el suyo?

6) ¿Trato de influir sobre sus gustos en juegos, deportes y cosas intelectuales, más que en los gustos de sus hermanas?

7) ¿Me muestro más dispuesto a comprarle una pelota de fútbol que un libro nuevo?

8) ¿Me pongo a relatarle las maldades que yo mismo cometía cuando tenía su edad, sin aclarar al mismo tiempo que hacía muy mal en cometerlas?

9) ¿Tiene mi hija más facilidad que mi hijo para decir frases como "me da mucho gusto" y "muchas gracias"?

10) ¿Me olvido de señalar a mi hijo que es más importante el respeto a uno mismo que el éxito?

En términos generales, si usted contesta afirmativamente la mayor parte de las preguntas anteriores, esto significa que usted está presionando para que su hijo viva de acuerdo con el concepto que tiene usted de la masculinidad y la hombria. Posiblemente está restringiendo más de la cuenta a su hija.

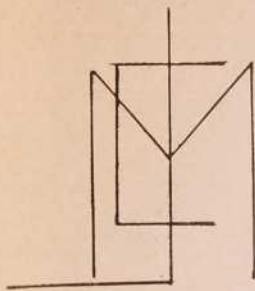
A pesar de ello, es cierto que no existen modelos de contestaciones a esas preguntas, pues fueron formuladas especialmente para ayudarle a hacer un inventario de su familia. ¿Deberían nuestros hijos ser mejores de lo que son? ¿Estamos restringiendo demasiado a nuestras hijas? ¿Estamos perjudicando a nuestros hijos e hijas con nuestras rancias ideas sobre el comportamiento masculino y femenino, que eran aplicables en la época de nuestros abuelos?

Una conclusión en la que estamos de acuerdo todas las opiniones autorizadas que consultamos, es de que generalmente nuestros muchachos se meten en dificultades con más frecuencia, debido a que se les restringe relativamente poco cuando son muy pequeños; y en cambio, cuando llegan a la adolescencia, se tienen que enfrentar a problemas demasiado difíciles para ellos. En cambio las niñas son "buenas", porque sus actos reciben estricta restricción en los primeros años de su vida, pero llegan a una adolescencia más fácil, más ordenada y menos espantosa, que la vida diaria de sus amigos y hermanos.

¿Qué pueden hacer los padres sobre el particular? Según opiniones autorizadas, son dos cosas las que pueden hacer: primera, animar a los jóvenes que se formen algunos valores interiores, especialmente el respeto propio y la consideración a las demás personas; tal como animamos a las niñas. Y segunda, ayudar a las niñas a que encuentren la iniciativa y los amplios horizontes que enseñamos a los jóvenes.

No es fácil cambiar las cosas actuales, pero afirmamos los científicos sociales que si nos esforzamos por hacerlo, lograremos que decrezca la delincuencia juvenil y tener más adolescentes dignos de las consideraciones que les guardamos.

("Ciencia e Industria Popular")



FORMACION Y TRADICION

Por Xavier de KRESALUTZ

La tradición en religión no es en manera alguna elemento despreciable. Gracias a la tradición se conocen y conservan en la Iglesia elementos de inestimable valor.

No tratamos aquí de esta tradición. Tratamos de la tradición como sinónimo de rutina en la práctica religiosa, rutina, si no irracional, si arracional, práctica religiosa que prescinde casi en absoluto de la formación y cultura religiosa, no ya superior sino elemental.

Recuerdo que en cierta ocasión asistí a una discusión de tipo religioso entablada entre dos amigos míos. Uno de ellos había leído todo lo legible, pero poseía un criterio católico "teórico" envidiablemente acertado. Y entrecomillo lo de "teórico" porque no vivía su catolicismo. Y no lo vivía conscientemente, llegando incluso a descolgar el crucifijo de su dormitorio, guardándolo con todo cuidado, envuelto en un terciopelo rojo. "No quiero engañarme a mí mismo, Padre—me decía—. Y no tengo el cinismo de tener ahí el Cristo y vivir la vida que vivo. Cuando cambie de vida lo colocaré en su sitio".

El otro interlocutor no había leído tanto no poseía su formación, pero gracias a un cursillo de Cristiandad vivía un catolicismo práctico.

La discusión resultaba interminable y veía con pena que el católico práctico llevaba las de perder. A no ser que su interlocutor estaba más convencido que él de las verdades que aparentemente atacaba, su labor hubiese sido desastrosa. ¿Por qué no convenía el católico práctico? Ved el nudo de la discusión:

—¿Pero usted, por qué es católico?

—En primer lugar, porque mis padres fueron católicos y mi niñez fué buena y cristiana. En segundo lugar, porque he visto claramente, he sentido sin lugar a dudas que Cristo me llama. ¡Aún recuerdo aquella noche del Cursillo...!

—Yo quiero razones. Un budista podría decirme exactamente lo mismo que usted. ¿Por qué debo creer lo que usted me asegura y no lo que él dice ver con la misma claridad que usted?

El siglo del espíritu hipercrítico. — Lo es sin duda el siglo en que vivimos. Ya no pesa ante los hijos, al menos con la intensidad de antaño, la autoridad del padre que habla "ex cathedra". Es preciso basar las afirmaciones en razones si no queremos ver mermada la autoridad paterna y, lo que es peor, desprestigiada en lo más íntimo de sus hijos.

No se ha librado de este espíritu de crítica la Religión, y el nuevo espíritu ha cogido desprevenidos a la inmensa mayoría de los católicos que practicaban una religión rutinaria que se basaba, casi exclusivamente, en el credo religioso de sus abuelos.

No hace falta demostrar que el marino es, por las condiciones de la vida en que se desenvuelve, una de las personas más necesitadas de una cultura religiosa básica y profunda. Un hombre con formación suficiente para hacer frente a los ambientes y credos religiosos más diversos. Y no se nos diga que en el catolicismo basta con una fe ciega, como hemos oído más de una vez a bordo. Hay verdades, naturalmente, que se escapan a la razón, verdades que jamás hubiésemos conocido de no haber sido reveladas por Dios; pero estas mismas verdades es preciso creerlas de una manera razonada, conociendo en cada momento los motivos por los que creemos.

Los oficiales de hoy, y en esto creo que están de acuerdo todos los hombres de mar, poseen la formación religiosa y cultural que no se poseía generalmente antaño, pero aún así su cultura religiosa no está a la altura de sus necesidades. Y es precisamente aquí donde la J.M.C. tiene la palabra. Equipos de jóvenes que estudien profundamente la religión que profesan, equipos que deben comenzar a funcionar en las Escuelas de Náutica y Máquinas, Escuelas Profesionales y Académicas. La Dirección Nacional del A. M. proyecta publicar periódicamente un boletín para uso exclusivo de estos equipos, a fin de que sus reuniones sigan un plan cíclico con la indispensable unión, no ya de todos los jóvenes de España, sino de todo el mundo. La misma Dirección organizará un intercambio epistolar entre los jóvenes marinos de todos los países hasta llegar, en los casos que sea preciso, a un intercambio personal.

CARNET NUMERO UNO EN PESCA SUBMARINA

Por F. VASCO

Natural de La Coruña, don Antonio Otero ejerce, entre otras profesiones, la de instructor de pesca submarina en inmersiones con scafandra. Para conocimiento de dicha especialidad ha recorrido varios países del extranjero, como Francia, Alemania, Lituania, Estonia y Letonia. Su don de gentes es poco común. Es dado a la conversación y su amabilidad no tiene precio.

El título de instructor de esta especialización lo alcanzó en La Coruña, consiguiendo el número uno de entre los examinados. Cuenta actualmente 36 años.

Al exponerle el interés de que sus conocimientos en esta especialidad de la pesca se convirtiesen en página de revista en forma de diálogo, se ofreció con ánimo entero a complacerme, por lo que la conversación se hizo amena y de gran utilidad.

Pluma en ristre.

—¿Qué se entiende por pesca submarina?

Don Antonio asienta con la cabeza el acierto de la pregunta, y contesta:

—Sencillamente, el pescar bajo el agua sin ningún aparato que permita respirar en inmersión.

—¿Qué diferencia existe entre pescador de bote y pescador submarinista?

—En que el pescador de bote es el que se dedica a la pesca con toda clase de aparatos legales desde la superficie, mientras que el submarinista ha de estar sumergido en el agua.

Le ofrezco un cigarrillo y entre espirales de humo sigo preguntándole como a un amigo de toda la vida:

—¿En qué regiones de la Península está más desarrollada la pesca submarina?

—En Baleares y en las Canarias, que, sin duda alguna, son las regiones en donde están los más expertos en esta especialidad de la pesca.

—¿Y por qué?

—Por razón del clima.

—Una curiosidad. ¿Este desarrollo de la pesca submarina se debe más bien por motivos económicos o por afición deportiva?

—Generalmente, por afición deportiva, aun cuando esté ligada también a beneficios de tipo económico.

Y sigue:

—Pero su radio de acción todavía se extiende más. Y es que apartando otros intereses, las Unidades Militares se sirven de los pescadores submarinos jóvenes para las Unidades Submarinistas de la Marina de Guerra.

En el cenicero posan los restos del cigarrillo. Hojeamos unas revistas y me siento como sumergido en el agua, lo que me obliga a seguir con el interrogatorio:

—¿Qué ventajas se conseguirían en la pesca, unidos en el trabajo estos dos grupos o tipos de pescadores mencionados en un principio?

—Entre otras, la principal sería que, unidos ambos, el submarinista adquiriría una mayor seguridad de vida; y viceversa, el pescador de bote conseguiría un beneficio económico más considerable.

—Considerados separadamente, ¿cuál de los dos tiene más posibilidades de éxito? ¿Por qué?

—El submarinista. Pues, por razones técnicas en la pesca. Un ejemplo: Aun cuando abunda el pescado, la mayoría de las veces éste no come, y por consiguiente con el fusil este factor no tiene importancia mayor a la hora de la pesca. Otro ejemplo más claro: En lugares roqueños, el pescado se esconde entre las mismas rocas y las redes no tienen utilidad alguna, mientras que para los submarinistas estos lugares son precisamente los más propicios.

Otro cigarrillo y otra pregunta:

—¿El pescador submarinista está apoyado y dirigido por algún Organismo Oficial?

—Por Educación y Descanso. El apoyo de este Organismo se hace indispensable, ya que, además de surtirnos, valga la palabra, de asesores técnicos en la materia, nos facilita los equipos técnicos que, por otra parte, sería imposible adquirirlos por su alto precio.

Don Antonio no se cansa de hablar. Noto como cierta satisfacción en el diálogo, y le hago una nueva pregunta:

—¿En qué países del extranjero se encuentra más desarrollada la pesca submarina?

—En Francia e Italia. Aun cuando se haya iniciado en el Japón, se puede decir que la verdadera cuna es Francia. La implantó el comandante Cocteau y su socio Dumas. No por ello se debe menospreciar a los países americanos, particularmente Brasil.

Miro al reloj. Pienso que tendrá otras obligaciones de mayor responsabilidad y pongo punto final a la charla, rogándole me narre la anécdota de rigor.

—Pues... Uno de los hechos más curiosos que nos sucede a varios y que nos hace creer en la capacidad de transmisión de pensamiento que se ejerce en el agua, es que, en la pesca, estando un rato en observación sin propósito de matar, encontrarnos rodeados de peces; por el contrario, en el momento en que nuestra mente elige una víctima, sin haber hecho movimiento alguno, desaparecer todos a una rapidez de vértigo.

Apretón de manos y agradecimiento mutuo por esta conversación tan jugosa e interesante.

—Gracias a usted, don Antonio.

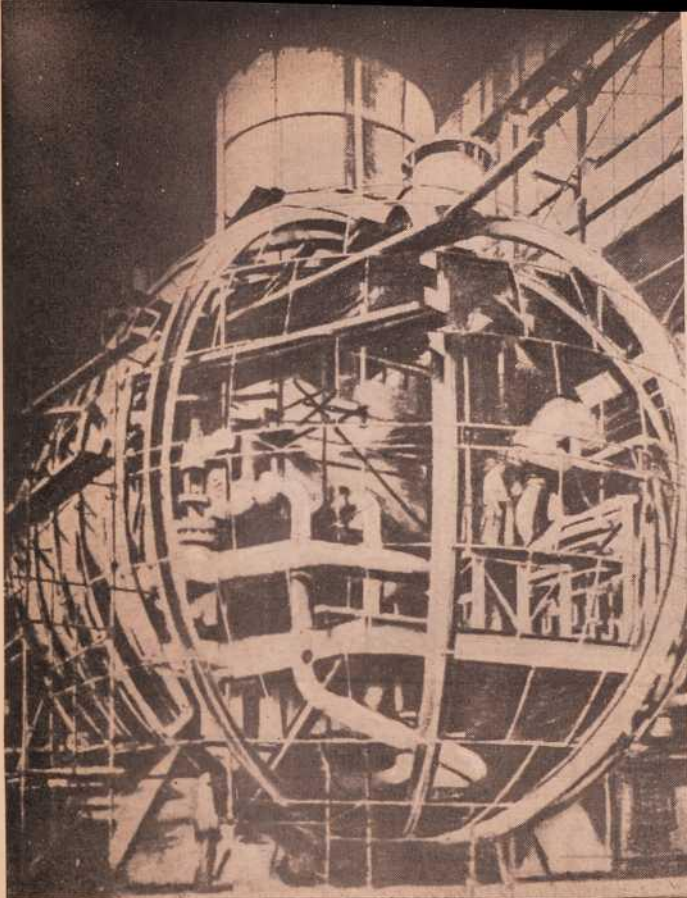
M. A. R.

MOTOPESQUEROS DE ALTURA

REUNIDOS

VIGO

LA ENERGIA ATOMICA Y LA MAR



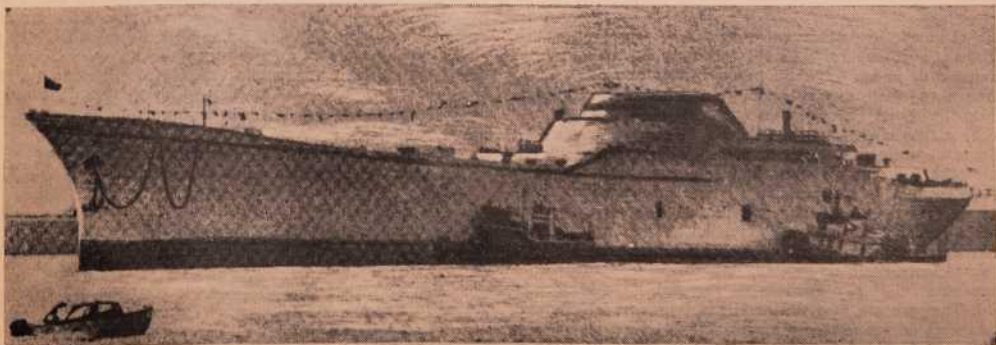
El centro de la instalación de la energía atómica que permitirá a los barcos efectuar un crucero de tres años, sin necesidad de volver a abastecerse. El sistema utilizado es similar al de los submarinos atómicos.

Una multitud, de unas 15.000 personas, en su mayoría trabajadores de los astilleros, sus amigos y familiares, vitoreaban con orgullo al primer barco de energía atómica, el día de su botadura en el río Delaware, en la estación de Candem de «New-York Shipbuilding Corp.» Cuando el barco entre en servicio, de aquí a un año, lo hará con la «States Marine Corporation».

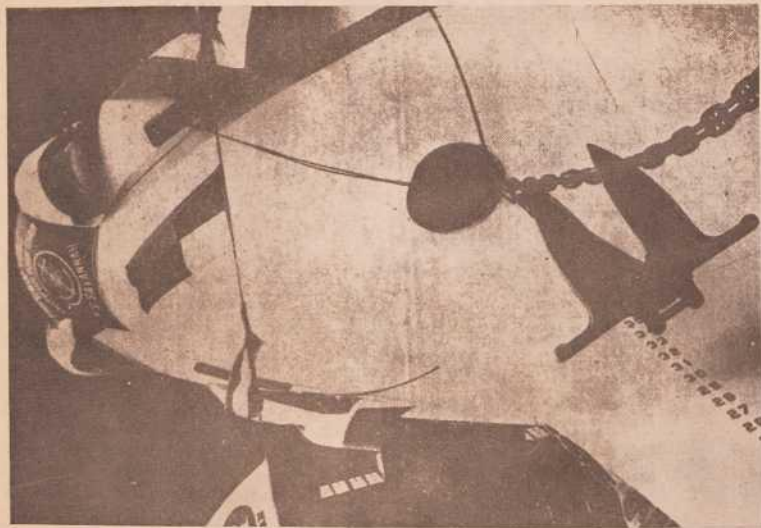
«Mamie» Eisenhower bautizó el buque nuclear «Savannah», otra honra para la historia de la Marina americana. Su nombre es el del primer buque de vapor que cruzó el Atlántico, hace 140 años.

En las ceremonias, antes de su bautizo, los oficiales del Gobierno y de la Marina aclamaron al «Savannah» como el precursor de un pacífico comercio internacional, en vez de un conflicto en esta era atómica.

Herbert C. Bonner, Presidente de la «House Merchant Marine Committee» instó a la nación a que mantuviese esta primacía en los barcos mercantes de energía atómica. Dijo: «No permitamos a nuestros competidores que nos lleven delantera, como hicimos en la época del vapor».



El «Savannah», recientemente botado, atracado en el muelle. Transportará 60 viajeros, una tripulación de 110 hombres, y 10.000 toneladas de carga, a una velocidad de 22 nudos.



Una mirada a la brillante y afilada proa del B. N. «Savannah», antes de su botadura. Está proyectado para resistir colisiones sin perjuicio de las instalaciones atómicas.

“MANU”, UN BARCO MERCANTE EN EL PUERTO

Por FONT - ELEN

En el muelle se destaca, entre otros barcos mercantes, uno de Bilbao, por nombre “Manu”. Su casco de acero resalta al contacto de la luz solar. Su eslora aproximada oscila entre los 104 a 105 metros, y su carga rebasa las 4.000 toneladas. Fue construido en Barcelona en 1921.

Muy atento el personal, me llevó a la cámara de oficiales donde se encontraba el Capitán, presentándose éste a su vez a su esposa y demás oficiales. Ambiente familiar y acogedor.

A lo largo de la conversación advierto un maravilloso contraste de caracteres entre los oficiales. A la reserva del Capitán, la facilidad de palabra abierta del telegrafista, don Armando Escudero; y al orgullo comprensible del primer oficial por su reciente título de capitán, don José Treus, madrileño, la inquietud interior y agudeza de pensamiento del segundo oficial. Tampoco me pasa desapercibida la mujer del Capitán, que a través de sus formas y modos deja entrever una recta y marcada personalidad femenina.

Don Armando Escudero se presta gustoso al diálogo y

pienso en la eficacia de su experiencia para los lectores de la Revista “Stella Maris”.

—¿...?

—Nací en Cuba. Cuento 62 años y soy telegrafista. En el 14 embarqué en unos barcos ingleses. Luego, más que por vocación, por razón de tipo temperamental, me dirigí a Buenos Aires. Y después de un largo paréntesis en tierra, volví nuevamente a la mar en el año 55 como telegrafista del barco “Manu”.

—¿Qué mejor época cree usted que es para embarcar?

—Sin duda alguna, la época de la juventud.

—¿Sólo?

—Pues... sí. Más aún, yo aconsejaría a los jóvenes que mientras estuviesen solteros se lanzasen a la mar con espíritu heroico.

—¿Por qué sólo a la juventud?

—Por su temperamento idealista y soñador. La mar cansa notablemente; sólo el ansia de conocer el mundo, de ampliar conocimiento y de vivir una aventura, puede resistirse la mar. Ahora bien, cuando se intenta formar un hogar, los inconvenientes que crea su desarrollo, sumado al sacrificio de una *op ortas un vudiao 'mud os spu onb of ap vprerpp vpusant* dificultades de tipo moral y psicológico, que no lo creo conveniente.

—Entonces usted no cree en la vocación de marino?

Se adelanta el segundo oficial a la respuesta:

—No.

—¿Razón?

—El hombre no se hizo para la mar.

—Estoy de acuerdo. Pero, ¿cómo me explica usted la vida de esos hombres marinos entregados febrilmente a ella?

—Son los menos. Y permítame que responda con otra pregunta. ¿Usted los cree normales?

—Pues... no. Tampoco le diría que son anormales.

—¿Entonces?

—Son supranormales.

Se guardan unos segundos de silencio. El oficial se encarga de romperlo con su punto de vista.

—Para mí, que a la mar se llegaría a amarla viviendo en ella solamente dos meses. Sólo así, ese instinto de la tierra que llevamos dentro como algo sustancial a nuestra naturaleza quedaría solucionado, y podrían resolverse todos los problemas de tipo social-humanos.

Disconformidad entre los presentes. El Capitán nos invita con amabilidad extraordinaria a una cerveza. Don Armando, que ha seguido fielmente la conversación, aclara puntos de vista:

—Yo creo en la vocación de marino. Ciertamente, no sé si esta atracción que siento por el mar obedece a una vocación innata o simplemente a una atracción temperamental. Sólo sé que, a los quince días de mi navegación, he sentido esa necesidad imperiosa de llegar a tierra, de visitar a mi esposa, de vivir una vida hogareña. Pero, una vez en tierra, como si en mi interior llevase el microbio del agua salada, ha vuelto a renacer el deseo de embarcar nuevamente. Yo he conocido un contramaestre que ha estado navegando durante 40 años. Cuando le retiraron, el hombre lloraba como un desconsolado. Quería morir en la mar. La mar, para él, era como un injerto en el corazón sin el cual no podía vivir. Y he de pesar que este efecto tiene una fuerza mayor que la de un simple sentimiento puramente poético o psicológico. La mar es muy dura, muy dura, repito, y no se la ama si no hay una fuerza innata, una vocación arraigada que empuje hacia ella.

Don Armando está casado, pero no tiene familia.

—¿De tener un hijo en la familia, haría porque fuese marino?

—¡Qué va...!

—¿Por qué?

—Parecerá un contrasentido a lo dicho más arriba, y, sin embargo, no lo es. Le crearía dificultades a la hora de formar un hogar. Luego hay que tener en cuenta las complicaciones de tipo psicológico. Es preciso, además, una capacidad de resistencia y de sacrificio poco comunes. En fin, porque, después de las experiencias vividas, me vería obligado a ofrecerle una vida mejor.

Hubiera seguido alargando el tema, si otras curiosidades se hubiesen apartado de mi programa, por lo que decidí cambiar de conversación.

—¿Qué diferencia hay entre embarcarse en un barco mercante y en un trasatlántico?

Pues diferencia de ambiente y de comodidad. En estos dos aspectos siempre han sido mejor vistos y deseados los trasatlánticos. Por otra parte, se ha superado enormemente la condición de vida, por lo que la travesía se hace más llevadera y fácil.

—¿Y entre la oficialidad de su época con la actual?

—Bastante notable, principalmente en lo que atañe a cultura, formación de conciencia y sueldo.

—Perdone que me haga un poquillo pesado, pero, puesto ya a conocer diferencias de personal, ¿cuál es la que existe entre marinista y oficiales?

Hace un gesto simpático; calla, mira a cuantos le rodean y, al fin, para no alargar el silencio de la charla, responde:

—¡Un problema, un problema...!

—¿Razón? ¿Acaso por motivo de orden cultural?

—Pues... no. Culturalmente se han superado unos y otros, y en lo que atañe a incompatibilidad de caracteres no es tan frecuente ahora como en mis tiempos. En verdad, no sé como contestarle. Yo diría que el factor principal está en el Capitán. Aun cuando existe esa diferencia, la ha habido desde siempre, aunque en la actualidad es menos acentuada.

—Le he oído antes decir que los oficiales de hoy están mejor remunerados que antes. Como telegrafista, ¿cree que está considerado acertadamente en su justo sueldo?

—No. Ni yo, ni los oficiales, ni el Capitán. La responsabilidad del trabajo es sumamente delicada y, sinceramente, no hay proporción entre el esfuerzo y la labor a realizar con la aportación económica a que estamos asignados.

Se oye un comentario:

—Y menos mal que no tiene familia...

Las risas no han despistado a don Armando de una realidad tan cruda y contestada, no sabría decir si con tono de humorismo andaluz o con aire de hombre conformista:

—Pues mi esposa no hace otra cosa que escribirme pidiéndome dinero...

—Nuevas risas y asentimiento interno a una verdad que habría que considerarla seriamente y lo antes posible. Don Armando siente necesidad de especificar este punto.

—Los ingleses, que en este aspecto tampoco están muy bien atendidos, al enterarse de nuestro sueldo, quedaron extrañados. En la actualidad, los americanos son los mejores remunerados en su trabajo.

Más cerveza. El Capitán escucha con complacencia este cambio de ideas que surge en medio de un cauce tranquilo y de mutua comprensión y simpatía. Luego abordamos temas todavía más profundos: el catolicismo en Irlanda; los clubs "Stella Maris" en Rotterdam y Liverpool; las necesidades apremiantes entre los marinos, bajo el punto de vista moral y económico. Estos temas ligeramente discutidos me abrieron paso al interrogatorio.

—¿Juzgan (me dirijo incondicionalmente a todos los presentes) interesante y de gran eficacia la labor del Apostolado del Mar?

Asentimiento general. Esta vez toma la palabra don José Trigo, que ejerce, acaso por última vez, el puesto de primer oficial.

—Sí. Por cierto que es una pena reconocer lo tremendamente desamparados en este aspecto concreto de la ayuda moral en España. En Liverpool, el Club Stella Maris es como un oasis de paz y de sana diversión, con facilidades a la solución de problemas de tipo interno. Su instalación supera al Club Stella Maris de Rotterdam; sin embargo, en este Club se ejerce una labor apostólica mucho más eficiente.

Y un mucho convencido ante una realidad tan triste:

—¡Sinceramente, se podrían hacer tantas cosas...!

Son las siete de la tarde y la hora de la cena se acerca. Pero antes de despedirme me dirijo a la esposa del Capitán, para que cierre con sus experiencias también vividas en el barco, esta conversación tan enjundiosa de contenido y de relaciones humanas.

—¿Viaja siempre a bordo con su marido?

—No. Únicamente hice un par de viajes a las Canarias y a Italia. Y está, claro está.

—¿No cree en la conveniencia de que vayan a bordo las esposas de los oficiales?

—Por lo que respecta a mí, sí; pero me doy cuenta de que sería un tema muy interesante para el estudio.

—¿De tener una hija, le aconsejaría que se casase con un marino?

La esposa del Capitán sonríe, abre los ojos y, después de una breve pausa, responde:

—Si tuviera la suerte que he tenido yo, claro que sí. Aun así, la vida de una mujer a bordo es muy dura, muy sacrificada, y estas virtudes tendrían que estar muy arraigadas al carácter de mi hija.

Seis de la tarde. Hubiera seguido más tiempo conversando. Hubiera embarcado con esta gran familia a Barcelona, pero por aquello de que "el dios del deber no admite ateos", tuve que despedirme con aire de tristeza al dejar a toda una íntima y acogedora familia que con su experiencia habría de enseñarme muchas cosas buenas. Porque los hombres de la mar son todos buenos.

REALIDAD



Un barco pesquero. La mar, con distintos matices de color. Y una estela. ¿Qué escribirá el lápiz de la quilla en el papel mojado de la blanca y espumosa estela? ¿El dolor de una despedida definitiva a tierra? ¿La euforia de una jornada de trabajo con éxito? ¿Tristeza de los hombres por la ausencia de sus hogares? ¿Optimismo? ¿Indiferencia? Acaso... ¿nada?

La mar es un misterio, y la estela, afilada sonrisa de la mar, un enigma. Lo que suceda no dejará de ser una sorpresa.

La proa del barco corta con sobrada euforia la eterna duda de la mar, como si profetizase un éxito rotundo en la pesca. Firme, como la voluntad pronta del marinero ante la realidad tremenda del trabajo, hunde su quilla con la esperanza de volver y gozar del lujurioso descanso en el puerto, en donde espera contar la aventura vivida entre olas de cuarzo y algas de cabello.

Contraste de luz y sombras, y mucho silencio en las aguas, que no quieren adelantar acontecimientos. ¿Quién pudiera decirle a la esposa del hombre marinero que, la estela que deja tras de sí el barco, no es un presentimiento de agonías, sino li firma profética de una jornada de trabajo felicísima. Pero he aquí el encanto de la mar, su misterio.



—Y este pescado, ¿cuánto cuesta?— parece decir la señora del cesto.

¡Pobre mujer! Aterida de frío; vestida con dos harapos; con las costillas marcadas al peso de una vida de miseria y de privaciones, prematura vejez de la vida, fija sus ojos en el dedo mágico de la compradora que, tal vez, consiga transformar en calderilla el pescado yacente en el ataúd del pavimento de piedra.

La señora del abrigo dirá que es caro. Y la mujer, de brazos cruzados, habrá de convencerla con su dialéctica aprendida del libro maravilloso de la vida.

El mercado es así de duro. La señora marchará con el cesto vacío, y ella seguirá allí de pie, con fe evangélica en la comprensión del prójimo. Y así un día y otro y otro, sin poder comprarse nunca un vestido, porque, acaso tenga que llevar el pescado a su casa y con el corazón, hecho esponja de tristeza, servirlo a sus hijos que no conocen otro fruto de la tierra.

¿Cuánto dolor abierto en la vida de esta mujer destinada a vivir entre el olor repugnante y salado del pescado! No importa. Volverá al mismo sitio, porque sabe que es ley de vida, y porque sólo con paciencia maravillosa, podrá transformar la rutina de su trabajo en ilusión soñada del dinero para poder comprar algo que le dé gusto y optimismo a la vida.



DADES

Por JAIME BUDIÑO



Con la misma delicadeza que si tuviese una flor en la mano, esta pescantina con canas, goza pesando en la balanza de su mano carnosa el fruto fresco de la mar.

Sus manos parecen recobrar una vida nueva al contacto maravilloso de lo que constituye su medio de vida. Los años no parecen contarse cuando viste el delantal blanco de las operaciones que con ciencia infusa ejerce sobre los bichos de la mar. Ha habido abundancia de pesca, y la jornada de trabajo se presenta fatigosa y dura, aunque, no por eso, menos deseada.

Igual que en una operación quirúrgica, habrán de usar del bisturí, en forma de afilados cuchillos, para abrir las entrañas del pescado y resucitarlos a la vida de la venta. ¡Qué intuición más sorprendente la de estas mujeres que no saben de gramática y que tan fielmente se adaptan al mundo problemático de unas operaciones que requieren capacidad de esfuerzo mental, sustituida por una capacidad extraordinaria de voluntad! La mujer con canas en el pelo, sabe bien que, sólo de esta manera, poniendo fe y corazón en el trabajo, podrá sentir las delicias de una vida llena de experiencias extrañas.



—Todo ha salido bien—dice uno.
—Hay que terminar pronto y llevarlo a la su-
basta—comenta el otro.

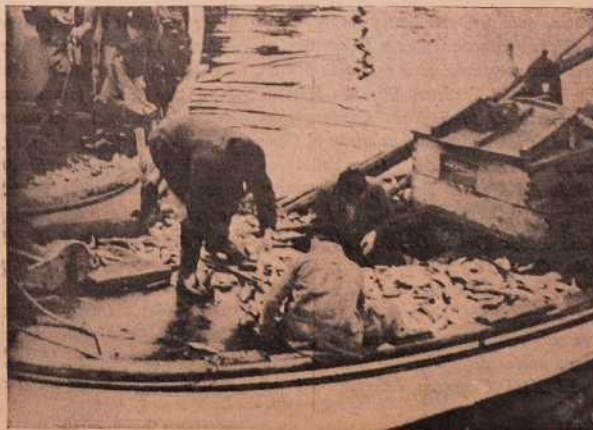
El tercero no dice nada. Piensa en lo que ha sufrido, y habla con los peces toda una historia de amor íntima que no puede callar. La mar, tersa y limpia, parece acercarse furtivamente al bou, para darle un beso y reparar de este modo la furia caprichosa de la mar lejana. "La gente no sabe nada del frío y de la desesperación de mi trabajo—piensa el hombre, meditabundo—. Vosotros, pececillos muertos, si sabéis y comprendéis mi dolor. Yo no quisiera tener que acabar con vuestras vidas, pero siento necesidad de ello si no queréis que se hunda la mía".

Calla, y luego sigue hablando con un silencio que sabe a oración: "¡Qué fría la noche de vuestro suicidio...! Mi mujer estaba encinta cuando me embarqué a la mar. ¿habrá arrimado puerto...? La gente piensa que yo, por ser hombre de pesca, no soy tan sensible como lo pueda ser un poeta o un enamorado; y, sin embargo, ¡qué desesperación romántica sufrí aquella tarde crepuscular...! Nunca tuve necesidad mayor de estampar un beso a mi esposa.

Esto os lo digo a vosotros, pececillos del mar, que con pena palpo vuestra epidermis tiesa y escamosa al choque prematuro de la muerte".

Los otros son más prácticos y deciden acabar cuanto antes. Mientras tanto, las aguas retornan mansamente a su puesto, para no alterar la honda alegría de tres hombres que parten al hogar, dichosos de poder comprar un capricho a sus esposas y un mendrugo de pan a sus hijos.

¡Maravilloso el milagro de la multiplicación de los peces!



(Fotos Llanos)

ANTE EL XIII CONGRESO MUNDIAL DEL APOSTOLADO DEL MAR

Por F. GARCIA MARTINEZ



Instituto de Santa Irene, lugar en donde se celebrará el Congreso del A. del Mar.

Vigo, ciudad eminentemente marítima, se prepara para el XIII Congreso Mundial del Apostolado del Mar, que se celebrará del 1 al 4 de Octubre. Este Congreso, que no tiene otra misión que la de tratar, analizar, estudiar y exponer los problemas concernientes a la comunidad cristiana marítima, será presidido por su Eminencia el Cardenal Marcello Mimmi, secretario de la Sagrada Congregación Consistorial. Asimismo, asistirán al Congreso el Presidente de la Obra del Apostolado del Mar en España, el Emmo. y Redmo. Sr. Cardenal Benjamín de Arriba y Castro, el Excmo. y Redmo. señor José López Ortiz, Obispo-Delegado de esta Obra en España, Arzobispos y Obispos de los países extranjeros de Italia, Francia, Inglaterra y Sudamérica, y los más eminentes congresistas de las cinco partes del globo.

El XIII Congreso Internacional del

A. del Mar va a ser organizado directamente desde Roma que, consciente de los graves y numerosos problemas que afectan al mundo marítimo, espera conseguir, mediante una clara y sistemática exposición de ideas, experiencias vividas y planes a realizar en el futuro, una unidad de voluntades, un arquetipo ideológico y una forma común de trabajo internacional para una más eficiente labor apostólica. Porque el mundo marítimo es, en el sentir de la Iglesia, una parte integrante de la humanidad redentora, y como tal, precisa de su apoyo y ayuda moral; y el XIII Congreso Internacional del A del Mar, no es más que la confirmación, no sólo de la nota esencial de la Iglesia, su universalismo, sino también el deseo de que los hombres del mar vivan sin problemas, bien sean de tipo humano-social como éticos-

psicológicos. De aquí que la temática sea muy compleja y encierre todo un apretado haz de tesis a estudiar que sería prolijo analizarlas ahora, sin antes haber sido propuestas al juicio y al ascetismo autoritario.

No será, pues, un Congreso organizado para un simple cambio de impresiones, sino todo un curso—brevisimo, sí, pero agotador y de grandes responsabilidades—, en el que se pondrá todo un empeño y una voluntad extraordinarias a fin de que se llegue a conclusiones prontas y sabias como exige la gravedad del momento.

El deseo de la unidad en el mundo cristiano está grabado no sólo con letras de oro pontificias, sino en el corazón y en la misma vida del Papa actual Juan XXIII, "Pastor et Nauta" tierra y mar, elementos que constituyen la esencia geográfica del globo. Si la acción apostólica exige, por su extensión, una preocupación y un empeño sin interrupciones como "Pastor" todo sería vano y dejaría de ser Iglesia, si existiese abandono y despreocupación por ese otro reducido mundo de la vida marítima para quienes también Jesucristo se ofreció como víctima redentora. Por eso, es esperanzador y verdaderamente providencial, el deseo ferviente del Papa, como "Nauta", que al año de su reinado pontificio, haya aprobado este XIII Congreso del A. del Mar. Sólo así, es posible la unidad de la Iglesia, la misma que, en la persona del Sr. Cardenal Marcello Mimmi, estará presente en la apertura del XIII Congreso del A. del Mar; para no cerrarse más las puertas a una Obra que ha dejado atrás una ingente labor de caridad y que, después de este XIII Congreso, volverá a seguir con más bríos y más fe que nunca, porque los hombres del mar así lo prefieren y desean.

Programa del XIII Congreso Internacional del "Apostolatus Maris"

bajo la presidencia del Emmo. y Rvdmo. Sr. Cardenal Marcello Mimmi, Secretario de la S. C. Consistorial

Tema: LA COMUNIDAD CRISTIANA EN EL MUNDO MARITIMO

1 de Octubre.

A las 8'30 horas.

Santa Misa, celebrada por el Excmo. y Rvdmo. señor Giuseppe Ferretto, Arzobispo titular de Sardica, Asesor de la Sagrada Congregación Consistorial, Presidente del Secretariado General del "Apostolatus Maris".

A las 10 horas.

Palabras de bienvenida por el Ilmo. y Rvdmo. Monseñor Jesús Espinosa Rodríguez, Director Nacional del A. M. en España.

Alocución de su Emcia. Rvdma. el Cardenal Marcello Mimmi, Secretario de la Sagrada Congregación Consistorial.

1.ª lección: "Etapas del Apostolatus Maris", por S. E. Rvdma. Monseñor Giuseppe Ferretto, Arzobispo titular de Sardica, Asesor de la Sagrada Congregación Consistorial, Presidente del Secretariado General Internacional del "Apostolatus Maris".

2.ª lección: "Riqueza y pobreza religiosa del mundo marítimo", por el R. P. Adriano Van den Burgh, S. C. J., capellán del A. M. en el puerto de Rotterdam.

Testimonio de marinos sobre la situación religiosa en el mundo marítimo.

A las 16'30 horas.

3.ª lección: "Elementos de una pastoral marítima que sea obra de la Iglesia", por el R. P. Frans Lambrechts, Director Nacional del A. M. en Bélgica.

4.ª lección: "El marino responsable de la obra de la Iglesia en su ambiente", por el R. P. André Lefeuve, Director Nacional del A. M. en Francia.

Testimonios de los marinos sobre experiencias de evangelización en su ambiente.

A las 21'30 horas.

Acto folklórico con la colaboración del grupo folklórico de Villagarciá.

2 de Octubre.

A las 8'30 horas.

Santa Misa, celebrada por S. E. Rvdma. Monseñor Iidebrando Antoniutti, Arzobispo titular de Sinnada di Frigia, Nuncio Apostólico en España.

A las 10 horas.

Presentación del trabajo a los grupos de la mañana (dedicado a temas pastorales), por el R. P. Frans Lambrechts.

1.ª serie de grupos:

a) Los capellanes y los jóvenes de las Escuelas: Monseñor Giovanni Musso.

b) Los capellanes y las familias de los marinos: R. P. Frans Lambrechts.

c) Los capellanes y los responsables de las parroquias marítimas: R. P. Domingo Cameselle.

A las 11'30 horas.

2.ª serie de grupos:

a) Los capellanes y los marinos en el puerto: R. P. J. J. O'Connor.

b) Los capellanes y el espíritu de los clubs: R. P. Harry A. C. Snelders.

c) Los capellanes del A. M. a bordo: R. P. Francisco de Otamendi.

A las 16'30 horas.

Presentación del trabajo a los grupos de la tarde (dedicado a problemas de la Acción Católica), por el R. P. André Lefeuve.

3.ª serie de grupos:

a) Acción Católica en las escuelas y en la juventud: R. P. Marc Person.

b) Acción Católica de marinos adultos: R. P. Joseph Borgers.

c) Acción Católica de colaboradores y colaboradoras: R. P. Hardy.

d) Acción Social Cristiana: R. P. Gouvers.

A las 18 horas.

Velada de oración.

Proyección de una película expresamente traída de Liverpool.

3 de Octubre.

A las 8'30 horas.

Santa Misa, celebrada por su Emcia. Rvdma. el Cardenal de Arriba y Castro, Arzobispo de Tarragona, Presidente de la Comisión Episcopal del A. M. en España.

A las 10 horas.

Trabajo de las comisiones. (Organización y programa de los diversos sectores, creación de comisiones de estudio).

1.ª serie de comisiones:

a) Problemas de la pesca: R. P. Xavier de Esquivel.

b) Regiones de reclutamiento: R. P. André Lefeuve.

c) Atención a los marinos en los puertos Internacionales: R. P. J. J. O'Connor.

d) Capellanes de barco: Ilmo. y Rvdmo. Monseñor Fernando Ferris.

e) El A. M. en los países de misiones: Sr. Don Arthur Gannon.

A las 11'30 horas.

2.ª serie de comisiones:

a) Acción Católica Internacional de los marinos: Prof. Carlos Vacca.

b) Welfare Internacional: R. P. Thomas A. Mc Donough, C. SS. R.

c) Acción social cristiana internacional. Ilmo. y Reverendísimo Monseñor Bernard Lefeuve.

A las 16,30 horas.

Reunión general.

Cambio de impresiones de las comisiones. Dimensiones internacionales del A. M.: Ing. Filiberto Guala.

El Secretariado Internacional de Roma y la Comunidad Cristiana marítima: Ilmo. y Rvdmo. Monseñor Emilio Rossi, Delegado para la Emigración.

Votos. Mociónes. Conclusiones.

4 de Octubre.

A las 9'30 horas.

Santa Misa solemne de clausura y alocución de S. E. Rvdma. el Cardenal Marcello Mimmi.

Peregrinación a Santiago de Compostela.

- 1** Con esta fecha entran en vigor las nuevas condiciones que deben cumplir los buques autorizados para el transporte de emigrantes españoles, quienes en lo sucesivo se alojarán en camarotes, desapareciendo definitivamente dicho servicio con sollados corridos.
- 2** Un portavoz del Ministerio Británico de Asuntos Exteriores ha dicho que Gran Bretaña no reconoce ni el límite pesquero de cuatro millas anunciado por Islandia en 1952 ni el de doce millas del pasado año.
- 3** El almirante norteamericano Jerauld Wright, ha declarado que la Unión Soviética está construyendo submarinos atómicos capaces de transportar armas nucleares.
- 6** El buque de cabotaje argentino *Motomar* se ha hundido cerca de Bahía Blanca (Argentina), pereciendo en el naufragio quince de sus dieciocho tripulantes.
- 8** A unas 135 millas al norte de La Coruña, se ha declarado un incendio en la sala de máquinas del petrolero noruego *Tank-Prince*. A la llamada de auxilio del barco siniestrado acudió rápidamente el mercante norteamericano *Greenville Victory*, y, más tarde, el remolcador alemán *Seefalke*, con base en La Coruña, colaborando ambos en la extinción del incendio.
- 9** El trasatlántico de los Estados Unidos América, ha izado bandera amarilla en el puerto de Bremerhaven, pocos minutos después de su llegada de Nueva York, decretándose la cuarentena ante la sospecha de que haya estallado a bordo una epidemia de viruela.
- 10** Media hora después de haber salido de El Cairo el barco egipcio *Dandarah*, llevando a bordo 350 personas, pertenecientes en su mayor parte a una organización de trabajadores que se dirigían a un parque de recreo, la embarcación, que iba sobrecargada, "reventó materialmente", hundiéndose, en el momento en que en la cubierta se representaba una comedia burlesca entre el jolgorio y el regocijo de los espectadores. Doscientas personas, en su mayoría mujeres y niños, perecieron en la catástrofe.
- 11** Alcanzando una velocidad máxima de más de 22 nudos, efectuó sus pruebas oficiales el moderno trasatlántico español *Cabo San Vicente*, construido para la Compañía Ybarra por la Sociedad Española de Construcción Naval en su factoría de Sestao. El buque desplaza en carga 16.700 toneladas, con capacidad para 845 pasajeros y 273 tripulantes.
- 12** Informan de Lae (Nueva Guinea), que varios tripulantes del barco de cabotaje *Busenda*, de 225 toneladas, han muerto a consecuencia de una explosión producida a bordo cuando el barco se encontraba en el puerto de Wewack. La explosión convirtió el puerto en un mar de fuego al ser lanzado el combustible que transportaba.
- 14** En las costas de Suecia ha sido encontrada una botella conteniendo una llamada de socorro que se supone procede del navío danés *Han Hedtoft*, desaparecido el 31 de enero en el Atlántico Norte a raíz de un choque con un "iceberg", mientras realizaba su viaje inaugural, con 95 personas a bordo.
- 16** Los guardacostas argentinos han recuperado seis cadáveres del avión de las Aerolíneas Argentinas que se cayó al mar a un kilómetro de la costa de Mar del Plata. Conducía diez personas y se cree que no hay supervivientes.
- 20** Un submarino de revolucionaria concepción —está construido en tres secciones dispuestas en pirámide—, con la que se pretende hacerle menos vulnerable a las cargas de profundidad, ha sido botado en los astilleros de Rotterdam. Se trata de una de las dos naves de este tipo que la Armada holandesa tiene en construcción, y se espera que estará en condiciones de realizar su primera travesía de pruebas este mismo año.
- 21** Mientras caía una lluvia torrencial que impedía toda visibilidad, un transbordador chocó contra un remolcador en la bahía de Río de Janeiro y se hundió, pereciendo seis personas. Otras cinco pudieron ponerse a salvo.
- 22** En La Coruña, una mujer de 65 años que se asomaba desde el muelle, en el Muro, para pedir limosna a los tripulantes de un barco allí atracado, perdió el equilibrio cayendo sobre la cubierta del barco. Fué trasladada al Hospital Municipal de Labaca, donde se le apreciaron lesiones de pronóstico reservado.
- 26** Aprovechando la estancia en el puerto de Bilbao del cargo norteamericano *Southport*, dos obreros portuarios, el catalán *Jorge Pizcueta* y el bermeano *Juan Cruz Lezámiz*, se introdujeron clandestinamente en el barco, que zarpó al día siguiente, rumbo a Norfolk, llevando a bordo a los dos polizones. Descubiertos cuando el barco se encontraba en alta mar, fueron puestos a buen recaudo y, al regresar el *Southport* con nuevo cargamento de carbón a Bilbao, después de un mes de "idas y venidas" sin lograr su propósito, tuvieron que volver a pisar tierra firme... con todas las consecuencias del caso.
- 28** Comunican de Londres que la Compañía Cunard ha anunciado la construcción de un nuevo trasatlántico de la serie "Queen", de 80 mil toneladas. Para la propulsión de la nave se emplearán motores Diesel, en lugar de las nucleares como se creía, y dentro de cinco años sustituirá al "Queen Mary".
- 29** Desde Jasonvie (Florida) informan que un avión de la Marina que intentaba aterrizar a bordo del portaaviones *Essex*, chocó contra la cubierta, dando muerte a dos hombres e hiriendo a veintinueve.
- 31** El *Stockholm*, conocido por el trágico accidente que provocó el hundimiento del *Andrea Doria*, ha sido adquirido por el Gobierno de Alemania Oriental y será empleado para los cruceros por el Mediterráneo, el Báltico y el Mar del Norte. El navío, construido en 1947, fué adquirido por la suma de cuatro millones de dólares y queda incorporado a la pequeña flota de la Alemania Oriental, compuesta por 16 navíos en total.

3 Remolcado por la fragata **Magallanes**, ha entrado en Arrecife de Lanzarote el pesquero de la matrícula de San Sebastián **Virgen de la Paloma**, que días pasados, al norte de Sidi Ifni, había sufrido una importante avería en el tubo de la caldera, inundándose la sala de máquinas. Los 16 tripulantes del barco llegaron sin novedad

4 A Las Palmas de Gran Canaria llegó el navegante solitario francés **René Lescombe**, tripulando su pequeña balsa metálica, con la que pretende continuar viaje hasta las Antillas francesas. Desde Marín, donde inició la travesía, tardó veintidós días. (Hernández Aguirre, primer oficial del **Villafranca**, cuenta en el número 2 de **STELLA MARIS** el encuentro con René Lescombe al N.W. de las Islas Berlingas.

5 Un remolcador que había acudido en auxilio de una draga embarrancada en el lecho de un río en el distrito de Braca Maua (Brasil), chocó contra la dragadora, resultando muertos cuatro miembros de la tripulación de la dragadora y el capitán del remolcador.

9 El marinero **Alfonso González Meira**, natural de Cangas de Morrazo, tripulante del remolcador de la Marina de Guerra **RR-33**, afecto a la Escuela Naval Militar, resultó muerto al ser arrollado y arrastrado al fondo del mar por el cable del sumergidor de una mina, cuando el expresado barco efectuaba operaciones y prácticas. El cadáver fué recuperado.

10 Se informa que la situación del mercante bilbaíno **Monte Saja**, de 13.322 toneladas, que embarrancó en el puerto chileno de Iñique, es sumamente delicada. El barco, procedente de Antofagasta, conducía un cargamento de nitrato con destino a Alejandría, está mandado por el capitán señor Lapeyra y pertenece a la Naviera Aznar.

11 Despedido por centenares de personas, zarpó ayer en su balsa metálica con rumbo a las Antillas, el navegante solitario **René Lescombe**. El Real Club Náutico de Las Palmas levantó acta de las existencias de viveres que lleva, con objeto de que a su llegada a América se pueda conocer con exactitud la cantidad de alimentos consumidos en la travesía, pues su intención es no hacer uso de los mismos sino en casos extremos, por tener el propósito de alimentarse de los peces que pueda capturar durante la travesía.

14 El pesquero **Río Tea**, de la flota de Huelva, capturó en aguas del cabo San Vicente un elefante marino, de seis metros de longitud y 1.200 kilos de peso. Después de grandes esfuerzos para izarlo a bordo, hubo necesidad de trasladarlo a la lonja en una grúa.

15 Un matrimonio portugués y un español que viajaban de Dakar a Recife en el yate **Natalia Rosa**, y que desde hacía dos días se encontraban sin viveres ni agua, fueron localizados por el barco cisterna holandés **Vatinga**, que les abas-

teció de lo necesario, gracias a lo cual pudieron continuar felizmente la travesía.

17 Cuando el buque cablero inglés **Ocean Layer** estaba realizando el tendido de un cable trasatlántico entre Francia y América, a unas 800 millas al Oeste de la isla francesa de Quessant, se declaró un incendio en el departamento de máquinas, que se extendió rápidamente a otras dependencias del navío. Varios buques variaron de rumbo para acudir en auxilio del cablero, llegando el primero el mercante alemán **Flavia**, que recogió a los noventa y ocho hombres que forman la dotación del barco siniestrado.

18 Para ser amarrado en el puerto de Bilbao, sin duda debido a la crisis porque atraviesa el mercado mundial de fletes, llegó a este puerto el cargo **Sondica**, que arboła pabellón de conveniencia, concretamente la bandera de Liberia.

19 Se informa que el **Monte Banderas**, de la Naviera Aznar, ha varado en el puerto islandés de Olafsgard, cuando realizaba operaciones de embarque de bacalao con destino a Bilbao. La tripulación no ha experimentado daño alguno, y se espera que el barco, mandado por el capitán **Larrañaga**, pueda ser reflotado inmediatamente.

22 Los tres hombres que en un tonel llamado **Diógenes** trataron de cruzar el Atlántico, han tenido que abandonar su aventura a causa de un incendio declarado en la "embarcación", siendo recogidos por el buque de carga británico **Ramo della Larriniga**, que los conduce a Rotterdam.

23 En la playa de Sopelena, Bilbao, han perecido ahogados **Jesús Gómez** y **María Luisa Ibarra**, de 36 y 24 años, respectivamente, que pensaban contraer matrimonio dentro de quince días. La muerte les sobrevino a la hora de la resaca, sin que pudieran oírla varios bañistas que intentaron el salvamento de los infortunados novios.

25 El ya famoso **Junco Rubia**, que realiza la travesía Hong-Kong-Barcelona al mando de **José María Tey**, ha llegado a Suez con sus ocho tripulantes. Había salido de Hong-Kong el 10 de enero, habiendo estado seis veces a punto de naufragar.

26 Una intervención de la Comandancia de Marina de Santander ha dado lugar a la aprehensión de la cuestión planteada por los propietarios de embarcaciones de bajura, que solicitan autorización para faenar el arrastre durante los meses de invierno al Norte de España y Oeste de Francia.

27 Se reúne en Madrid el Consejo Ordenador de Subsecretaría de la Marina Mercante para sesión de una importante partida de contrabando a bordo del **Ocho Hermanos** y de otras embarcaciones: el **Alerta**, de Laredo, y el **Virgen de las Lanzas**, de Suances. El contrabando consistía en maquinaria, rodamientos de bolas, lúpulo concentrado en bote, planchas de metal, etc., todo ello, al parecer, traído de Francia.

1 En su "histórico" viaje desde Hong-Kong a Barcelona, llega a Suez el junco Rubia, cuyos tripulantes pasarán unos días en El Cairo, visitando al embajador español Sr. Alcover.

5 A consecuencia de una importante avería, se hundió a la altura del Cabo Finisterre el bonitero vigués Azarola, propiedad de don José Molares Alonso. Acudió en su auxilio el de igual clase Molares, que se hizo cargo de los 17 tripulantes del Azarola, después de varias horas de tentativas infructuosas para lograr el salvamento del barco.

6 Comunican de Cameron (EE. UU.), que el buque belga Anvers, de 9.800 toneladas, ha sido abandonado esta madrugada, cuando pudo comprobarse que no era posible apagar el incendio que sufría a bordo. Todos los tripulantes han sido salvados, y el barco ha sido remolcado por el Runeau hasta la playa, donde quedó embarrancado.

7 El pesquero García II, de Pasajes, encontró, a ochenta millas de San Sebastián, un extraño artefacto que flotaba sobre el mar y que se cree puede ser un proyectil teledirigido. Tiene unos mil kilos de peso y lleva una inscripción de las Fuerzas Aéreas norteamericanas.

9 Hombres ranas, trabajando árdidamente durante la noche, han recuperado seis cadáveres más, con lo cual las víctimas de la explosión del barco de recreo danés Turisten, ascienden a 53. Al parecer, el barco había salido de un restaurante junto al mar para regresar a Hedersley, cuando sobrevino la explosión.

10 En las primeras horas de la madrugada se ha declarado un violento incendio en los Astilleros Arrien, de Bilbao, que sembró el pánico entre el vecindario. Las llamas prendieron en algunas embarcaciones en construcción, quedando destruido un barco que se hallaba a punto de ser botado. Se calculan en varios millones los daños ocasionados por el incendio, sin que haya habido desgracias personales.

11 A las doce de la noche, cuando se hallaba dedicado a la pesca del bonito, a unas 120 millas de Vigo, el bonitero Limideiro, entró en colisión con el pesquero francés Marcel Yves, yéndose a pique el vapor español. La tripulación de éste, compuesta por 24 hombres, en su mayoría vecinos de Cangas, fué recogida por el barco francés, que la condujo a este puerto.

14 Informan de Quincy (EE. UU.), que el primer barco atómico de superficie del mundo, el crucero Long Beach, de 14.000 toneladas, ha sido bautizado por la esposa del congresista Hosmer, en la ceremonia de botadura. Armado con los más modernos proyectiles dirigidos de superficie a superficie, y de superficie al aire, el navío será inexpugnable frente a los ataques de aviones supersónicos.

16 En la mañana de hoy, festividad de la Virgen del Carmen, tuvo lugar en la Escuela Naval de Marín, la jura de la bandera por los aspirantes de las distintas promociones, con un total de 108 Caballeros Alumnos; así como la en-

trega de despachos a los nuevos oficiales de la Armada, entre los que figura el tailandés Kohik Charoenrook, que recibe el título de alférez honorario de nuestra Marina de Guerra.

17 En la playa de Morazón, cerca de Fontán-Sada (Coruña), el estudiante de Derecho don José María Fajardo de Andrada, de 21 años, dió muerte, después de dos horas de lucha, a una gigantesca corvina, a la que había clavado un arpón disparado por una pistola de aire comprimido. El ejemplar medía 1'77 metros de largo y pesó 65 kilos.

20 El barco español Monte Aurica, de 7.000 toneladas, se encuentra cargando en Veracruz (Méjico), después de haber completado su primer viaje. Se cree que este viaje sea el primero de un servicio regular entre España y Méjico.

21 Al puerto de Ayamonte (Huelva), llegó el pesquero de esta matrícula, Segundo Otero, trayendo a bordo los ocho hombres que formaban la tripulación del barco de la matrícula de Huelva Madre del Rosario, hundido a 140 millas al Noroeste de Chipiona a consecuencia de una vía de agua.

Un entusiasta deportista lucense, don Mario Zaera, inicia en Vigo el viaje a Tarragona tripulando una dorna de dos toneladas de registro bruto, 6'15 m. de eslora y 2'12 de manga. Le acompañan dos marineros de Canido, y calcula que invertirá en el viaje unos 20 días.

26 El yate real noruego Norge, a bordo del cual se encontraba el rey Olaf y su hija la princesa Astrid, ha estado a punto de abordar al buque de carga alemán Buenfelz, a causa de la niebla. Gracias a la pericia de los capitanes se evitó el accidente, pues los dos hicieron virar en redondo las embarcaciones, pasando sólo a unos metros una de la otra.

27 En el vapor pesquero Klis, varado en los astilleros Armada, de Bouzas, se declaró un incendio que, en pocos momentos, tomó gran incremento. A pesar de la intervención de los bomberos, fué necesario lanzar el barco al mar con los grifos de fondo abiertos para lograr su inmersión, lo que no fué totalmente conseguido a causa de la bajamar. Los bomberos lograron, al fin, dominar el incendio, pero el barco quedó casi destruido.

28 El pesquero coruñés "Cubanita" trajo del Gran Sol un extraño artefacto. Lo más probable es que se trate del cuerpo central de un proyectil dirigido. Demostrando una gran imprudencia, los marineros lo desmontaron a bordo. Ha sido entregado a la autoridad de Marina.

30 Desde Esposende (Portugal), comunica el patrón de la dorna Asunción, que desde Vigo se dirige a Tarragona, que el viaje se desliza felizmente, en medio de un tiempo bonacible y con buen humor por parte de los arriesgados gallegos que tripulan la embarcación.

31 El bou "Txit-Ona", tuvo que regresar a puerto con un extraño artefacto que, al parecer, se trata de un submarino de bolsillo. Tiene la forma de puro enorme y mide 2,38 metros de circunferencia máxima y de 1,38 mínima.

EFFECTOS NAVALES
CASA ESPECIAL EN TODA CLASE DE APAREJOS DE PESCA

JUAN ROSES

Representantes en exclusiva para las provincias
de Pontevedra y La Coruña de las redes de
HIJOS DE GABRIEL JULIA, S. A.

Real, 54

VIGO

Teléfono, 2116



La Rioja Alta
Especialidades
VIÑA ARDANZA
RADIANTE
1876-1910

PORTO, S. A.

LIBRERIA GENERAL Y RELIGIOSA - PAPELERIA
MATERIAL ESCOLAR - ORNAMENTOS SA-
GRADOS - ARTE LITURGICO - IMAGENES
SASTRERIA ECLESIASTICA

Plz. Cervantes, 12 - Teléfono 1223 - Rúa Villar, 16 - Teléfono 1123
(Central)

SANTIAGO DE COMPOSTELA

San Andrés, 171-173 - Telf. 5282

M. de Valladares, 29-31 - Telf. 8880

LA CORUÑA

VIGO

LOS DOMINGOS DE MAR

Ante mí se ha planteado un problema que aún no he conseguido resolver y por ello recurro a la Revista del "Apostolado del Mar" para que me ayuden a averiguar lo más correcto y justo en el asunto que les voy a exponer:

Son muchos los domingos que los marinos en su continuo corretear por el mundo en las distintas clases de flotas y barcos, se ven obligados a permanecer a bordo de sus buques surcando los siete mares y yo, como uno de los tantos y tantos Capitanes, me veo con frecuencia aislado en un buque con mi dotación, transportando cada vez con más urgencia toda clase de carga a los distintos puertos de la Península.

No cabe duda que cada dotación en su buque corre la misma suerte y la misma clase de riesgos.

En los domingos de mar hay trabajos que son imprescindibles de efectuar: cada oficial tiene que cumplir su jornada de trabajo atento y vigilante en el puente; con él el timonel tiene que conservar el rumo indicado; en la máquina, con el maquinista de guardia están en su trabajo los engrasadores, fogoneros y paleros; en la cocina, el cocinero y marmitones cumplen con su obligación preparando el menú del día, por regla general con algún plato especial que haga recordar la festividad que se está pasando; los camareros, como un día más, hacen la limpieza de camarotes y sirven la cámara; pero entre tantos tripulantes el Contramaestre, Carpintero y cuatro mozos, salvo casos de excesiva urgencia y necesidad, los domingos de mar, aislados como toda la tripulación del mundo civilizado, quedan abandonados en sus camarotes sin ninguna misión que cumplir, a pesar de que para mantener el barco arranchado su labor es muy necesaria e imprescindible.

¿Es justo que este sector de la dotación, del cual se puede prescindir, se quede sin ganar el jornal a pesar de que, como todos los tripulantes, se ven obligados a permanecer a bordo? El ahorro en la nómina es insignificante y el perjuicio que se causa a estos obreros del mar es enorme.

Si, efectivamente, el necesario trabajo que se ha de efectuar a bordo de nuestro vetusto buque se puede dejar para otro día, este sector de la dotación debe seguir las mismas normas que sus compañeros, y bien trabajando o permaneciendo en sus camarotes, me parece que deben disfrutar de los mismos derechos y beneficios que los demás miembros de la dotación.

El abandono que reciben estos escasos tripulantes, a mi parecer, es injusto y carente en absoluto de toda legalidad.

¿Qué me contestan mis hermanos del Apostolado del Mar y compañeros de navegación?

CAPITAN MUÑOZ.

★ ★ ★

Muy señor nuestro:
A nuestras oficinas de Redacción de la revista "Stella Maris" ha llegado su carta. Esperamos contestarla próximamente, ya que no han de faltar lectores que nos escriban exponiendo su punto de vista y sus problemas tal vez similares.
Atentamente,

"Stella Maris".



Un submarino de forma piramidal

Un submarino de forma piramidal, formado por tres cilindros superpuestos, está siendo construido por la Armada real holandesa y será botado próximamente. En el cilindro superior se alojarán la tripulación de submarino, formada por 63 hombres, y los equipos de navegación y armamento, con los tubos lanzatorpedos adosados al cilindro. En los otros dos, bajo el primer cilindro, irá alojada la maquinaria de propulsión Diesel, y una extensa serie de depósitos y baterías que proporcionarán al submarino un gran radio de acción. Por su forma especial, este navío podrá resistir presiones exteriores muy superiores a los submarinos normales, por lo que resultará mucho menos susceptible de ser averiado o hundido por las minas de profundidad. Su velocidad será de siete nudos y su desplazamiento de 1.070 toneladas.

El mayor oleoducto del mundo

Una de las más modernas refinerías del mundo fué inaugurada en 1957 en Idemutsu Kosan (Japón), cerca de la bahía de Tokuyama, y a ella acuden con su cargamento de crudo grandes petroleros procedentes del Oriente Medio o de Venezuela. La circunstancia de que se encuentre a orillas de la bahía, permite que los petroleros de 40.000 toneladas fondeen en sus muelles sin la menor dificultad. Los de 80.000 toneladas tienen que quedarse a casi tres kilómetros de la costa, efectuando sus operaciones de descarga a través de un oleoducto sub-

marino de 2.800 metros de longitud y 50 centímetros de diámetro. El petróleo es almacenado primeramente en los depósitos de Cura, de donde pasa después a la refinería por otro oleoducto, también de 50 centímetros de diámetro y 3.200 metros de longitud, que se considera el mayor del mundo en su género.

Piccard descenderá a once mil metros

El profesor Augusto Piccard, que cuenta actualmente 75 años de edad, y su hijo Jacques, de 40, ultimán los preparativos para un nuevo viaje a las profundidades marinas, que realizarán en las costas de California, con la pretensión de alcanzar los 11.000 metros. La empresa Krupp construye, en Essen, el batiscafo que Piccard empleará en esta audaz aventura. Se trata de una esfera de acero formada por tres piezas unidas por una sustancia especial sobre la que se mantiene secreto absoluto. El diámetro de la esfera será de 2'2 metros. La entrada está en el polo superior de la misma. Para escurdirnar en la oscuridad que reina en el fondo del mar, se utilizará una especie de telescopio, semejante a los instrumentos de observación de los submarinos. La esfera ha sido fabricada en acero especial fundido varias veces, y por eso de gran elasticidad. El blindaje tiene doce centímetros de espesor. Según los cálculos, la enorme presión existente a una profundidad de 10.000 metros sólo reducirá el diámetro de la esfera en dos milímetros.



El tunel bajo el Canal de la Mancha

Próximamente será entregado el proyecto técnico definitivo para la construcción del túnel bajo el Canal de la Mancha. El recorrido comprenderá dos túneles de ferrocarril y uno para automóviles. El punto de partida de Francia ha sido señalado en Marquise, entre Boulogne y Calais, y el terminal en Gran Bretaña se encontrará en los alrededores de Fulkstone. Se espera que el tráfico entre Inglaterra y el Continente llegará a ser tres veces y media más que el actual. El costo del pasaje de un automóvil con tres pasajeros será reducido a cerca de un 60 por ciento del de hoy. Se calcula que la obra a realizar costará 200 millones de francos y estará terminada en un plazo de seis a siete años.

Aplicación del protocolo de San Sebastián

El Protocolo firmado en San Sebastián en marzo del pasado año entre armadores españoles, franceses y portugueses para la resolución de las diferencias que puedan surgir entre los bacaladeros que acuden a Terranova, ha sido aplicado, por primera vez, con motivo del aboraje ocurrido en agosto de 1958 entre los buques "Le Duguay Trouin", francés, y el "Santa Elvira", español. La flota adherida a este Protocolo representa 200 buques, la mayoría de ellos grandes arrastreros, con una dotación total de 12.000 hombres y un capital de siete mil millones de pesetas. La media anual de pesca de bacalao de los barcos españoles es de 800 toneladas y su valor en primera venta es de 800 millones de pesetas.

De Canadá a Estados Unidos por el canal de San Lorenzo

El 26 de junio, y con la asistencia de la reina de Inglaterra y del presidente Eisenhower, ha sido inaugurada la nueva vía marítima que une los Grandes Lagos con el Atlántico. La gigantesca obra, realizada conjuntamente por Canadá y EE. UU., que comenzó hace cinco años, costó unos 60.000 millones de pesetas. Los barcos penetrarán 3.500 kilómetros tierra adentro, pudiendo hacerlo los de más de 150 metros de eslora, 21,9 de manga, 7'46 de calado y 7.711 toneladas de capacidad, si se trata de barcos de carga marítimos, y los de hasta 222'5 metros de eslora, 22'8 de manga, 7'46 de calado y 22.680 toneladas de capacidad, si son barcos de carga tipo lago. Para llevar a cabo esta portentosa empresa se necesitaron 15.000 obreros, más de 7 millones de sacos de cemento y 150.000 toneladas de acero.

Comodidad en los petro- leros alemanes

En los astilleros Hololdt, de Hamburgo, ha sido construido el petrolero "Esso Stuttgart", primero de la serie de 47.000

toneladas, que zarpó recientemente llevando en la popa el nombre de Hamburgo. Tiene 226 metros de eslora, y concurren en este barco gigantesco tales detalles de comodidad que lo hacen único, especialmente en su género. Por de pronto, los tripulantes tienen "habitación" propia, instalada con todo confort. Para cada dos camarotes hay una ducha, y para la ropa de trabajo, armarios especiales en los corredores, lo que determina una limpieza permanente de los camarotes. Para los tripulantes hay una verdadera sala-comedor, y una sala de estar con aparato de radio y biblioteca. Magnífica cocina eléctrica; fuentes de agua potable, que se accionan con el pie, en varios puntos de cubierta; aire acondicionado en todos los recintos del buque; una sala "hobby" donde los tripulantes pueden trabajar durante las horas libres, y también una pequeña piscina en la cubierta superior. Como no podían faltar los inconvenientes, estos consisten en que los tripulantes no disfrutan de grandes periodos de descanso, pues es raro que el barco permanezca 24 horas en un puerto, aparte que la carga y descarga significan periodos de trabajo muy intenso. No obstante, es como para hacer comparaciones con otros barcos de esta clase, y de otras, y sentirse con ganas de ser tripulante del "Esso Stuttgart".

¿Será un hecho la «flota blanca»?

Sobre los espectaculares progresos de la ciencia y del arte marítimos, destaca la iniciativa, tan grandiosa como simpática, del Comandante Frank A. Mason, oficial de información del comandante de la Marina americana en el Atlántico y en el Mediterráneo. Mason, que, entre otros méritos personales, tiene el de haber merecido una mención presidencial por haber aguantado 22 ataques de aviones suicidas japoneses en Okinawa, pretende formar una flota de socorro para acudir con toda rapidez en ayuda de zonas siniestradas, atacadas por epidemias o cualquier tipo de desgracia, aprovechando para ello barcos hospitalares y de transporte actualmente arrumbados en varios puertos. Esta "Flota Blanca" navegaría para llevar alimentos a los hambrientos, medicinas para los enfermos o heridos y técnicos para ayudar a los pueblos atrasados. Claro que esta empresa requeriría un gasto inicial de millones de dólares, mucho personal y elevado número de doctores y enfermeras. Pero con un hombre de voluntad decidida como el Comandante Mason, todo es posible.

El Año Internacional de los Refugiados

La iniciativa surgió en Inglaterra, y los encargados de ponerla en marcha fueron cuatro súbditos británicos que publicaron una serie de artículos sobre la situación de esos hombres desdichados que viven a bordo de los buques en que trabajan, sin patria ni hogar, arrastrando una existencia triste, digna de la mayor atención. Se celebrará, pues, este Año Internacional de los Refugiados, con el apoyo de treinta y un países, para tratar de buscar remedio a la penosa situación de mil marinos, cuya vida transcurre en estas condiciones inhumanas, y de otros muchos de distintas nacionalidades que, por diversas causas, lo han perdido todo.

Tres clases de conversaciones en las profundidades marinas

En las bases navales americanas y soviéticas está ocurriendo una cosa muy extraña: los aparatos destinados a captar los menores ruidos submarinos registran periódicamente mensajes que ponen en alarma a los escuchas. Los aparatos de "sonar"—radar acústico submarino—, instalados a lo largo de las costas del Atlántico y del Pacífico, siguen recogiendo ruidos misteriosos y más de una vez se ha hablado de sumergibles de nacionalidad desconocida que intentan acercarse al Continente americano. Lo mismo sucede en ciertas bases navales soviéticas, donde los servicios de contraespionaje han emitido rápidamente la hipótesis de submarinos norteamericanos en misiones secretas. A decir verdad, la alarma se basaba en registros sonoros de aparatos ultrasensibles y era lógico pensar que se tratase del girar de hélices pertenecientes a navíos de inmersión. Pero un grupo de científicos norteamericanos decidió descubrir la verdad, investigando seriamente estos fenómenos. Los resultados han sido sorprendentes. Todo era verdad—los ruidos, los mensajes, los intervalos rítmicos—; pero quienes producían esos ruidos no eran sumergibles enemigos, sino peces, cangrejos y langostas.

Hasta ahora se conocen tres tipos de "conversaciones", según las partes del cuerpo utilizadas para producir el ruido. El primero de estos tipos es el más sencillo: el pez abre y cierra la boca, frontando entre sí los dientes con un movimiento lateral de la mandíbula. En el segundo caso, el ruido procede de la oscilación rítmica de sus aletas, que baten contra una minúscula membrana, situada bajo las mismas aletas. Pero el tercer tipo es el más interesante, porque la "conversación" se efectúa con el ruido producido al dilatarse y encogerse la llamada vesícula natatoria. Las variaciones en el volumen de esta vesícula producen ruidos de diversas clases, que los científicos han tratado de registrar y medir.



EMPRESA NACIONAL RADIO MARITIMA, S. A. HISPANO RADIO MARITIMA, S. A.

MADRID

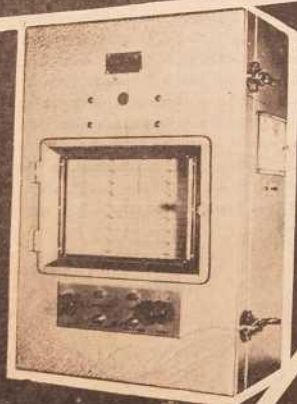
La organización Empresa Nacional Radio Marítima, S. A. e Hispano Radio Marítima, S. A. tiene a disposición de los Sres. Armadores 225 puertos en las rutas marítimas internacionales, 22 inspecciones en puertos de la Península e Islas Canarias, inspección propia en la base bacaladera de St. Pierre et Miquelon (Atlántico Norte), cinco puertos para las Pesquerías africanas en las bases de Agadir, Casablanca, Mogador Safi y Dakar.

En todas ellas los buques con aparatos de la organización Empresa Nacional Radio Marítima, S. A. e Hispano Radio Marítima, S. A., disfrutan de una asistencia completa comprendida en los subsidios normales de alquiler entretenimiento, es decir, sin costo adicional alguno.

RADIOTELEGRAFIA • RADIOTELEFONIA
AUTOALARMAS • RADIOGONIOMETROS
ESTACIONES PARA BOTE SALVAVIDAS
RADARÉS DE HASTA 12" • **SONDAS-OP-
TICA Y REGISTRADORA PARA DETEC-
TAR FONDOS Y BANCOS DE PESCA**
EQUIPOS INTERCOMUNICADORES DE
A BORDO • AMPLIFICADORES DE MU-
SICA Y SONIDO • **MEGAFONOS ELEC-
TRICOS PARA ATRAQUE Y MANIOBRAS**
RELOJES ESPECIALES PARA T. S. H.
ESTABILIZADORES DE TODO VOL-
TAJE PARA BATERIAS DE ACUMULA-
DORES, ETC. ETC.



Transmisor • IBERO •



Sonda Gráfica • ESTURION •

EQUIPOS RADIOELECTRICOS DE TODAS CLASES
PARA SUMINISTRAR A LA MARINA MERCANTE
Y FLOTAS BACALADERA Y PESQUERA.

EMPRESA NACIONAL RADIO MARITIMA, S. A.

HISPANO RADIO MARITIMA, S. A.

MADRID

JORGE JUAN, 6 - Telef. 364400, 5 líneas

LA IGLESIA Y EL MARINO

(V. - El A. del Mar en la Edad Media)

Por

PETER ANSON

San Francisco Xavier es, evidentemente, el Patrón de los que sienten devoción especial por una Acción Católica "flotante". En abril de 1541, en su 35 cumpleaños, San Francisco embarcó en Lisboa. El "Santiago" era un gran galeón que transportaba varios cientos de pasajeros, además de la tripulación. Por las cartas del Santo sabemos que estuvo mareado durante dos meses y que sufrió mucho fuera de las costas de Guinea, cuando el barco entró en una gran calma. Las condiciones a bordo eran algo mejores que en los barcos de esclavos. San Francisco se dedicó incansablemente a atender a sus compañeros de viaje, pidiéndole ayuda para los pobres y mareados y cuidando él mismo a los enfermos. Enseñaba la doctrina cristiana, confesaba y todos le amaban por su jovialidad y alegría, como cuenta uno de sus compañeros. El Santo siempre estaba contento, aun cuando se hallaba sobrecargado de trabajo. El "Santiago" dobló el Cabo de Buena Esperanza y finalmente llegó a la India, después de haberse cumplido el año de su salida de Portugal. Durante los meses que pasó en Goa, San Francisco solía cantar el "Credo", "Padrenuestro" o parte del Catecismo, "así los pequeños pueden retenerlo con más facilidad". Los pescadores de la localidad le oían cantar mientras remendaban sus redes.

Desde Goa hizo un largo viaje a Cabo Cormorin, donde trabajó entre los pescadores de perlas. Permaneció con ellos dos años, viviendo en una extrema e inmundada pobreza. Pero las Islas de las Especias, Las Molucas y la lejana China le llamaban. Sentía como si Dios deseara que fuera allí. "Si los barcos portugueses no zarpan este año para Malaca—escribía a su casa—iré en un barco moro o pagano, o en una "camaran" nativo". En el verano de 1545 atravesó 2.000 millas de un mar peligroso, hasta llegar a Malaca. Los que trabajaban con San Francisco cuentan que solía reunirse con los más rudos hombres en sus juegos de cartas y otras diversiones, sosteniendo

que la Compañía de Jesús estaba formada por soldados "que no necesitan vivir como monjes". Se hacía íntimo amigo de todo el mundo por su agradable conversación: (Monumenta Xaveriana - Vol. I, pág. 68. P. Brodrick. S.J.).

"Zarpó nuevamente, el día de Año Nuevo de 1546, para cruzar otras 2.000 millas de un mar tempestuoso y lleno de piratas, hacia la tierra de la pimienta y el clavo... después de haber remado de una isla a otra de este maravilloso pero terrible archipiélago, donde la vida flo-



rece en las más siniestras formas. Había dicho a los que pretendieron detenerle que si no le daban un bote iría a nado". (Op. cit. Brodrick, pág. 128).

Al año siguiente, Francisco volvió a Malaca e India, pero no por mucho tiempo. Es difícil seguirle en sus otros viajes, ya que recorrió más de 5.000 millas. A su vuelta embarcó en Goa, en 1549, para un viaje de 6.000 millas con destino a Japón. Tuvo que hacerlo en varias etapas, ya que no había barco directo desde las Indias. En Malaca tomó pasaje en el

barco de un mercader chino, pagano. Al dejar las costas de Cochi-China el barco tuvo que hacer frente a una mar gruesa y a un violento temporal. Durante este tiempo la tripulación, "gritando y lamentándose sin cesar, ofrecía sacrificios al ídolo, matando a varios pasajeros y dándole comida y bebidas". El día de la Asunción de 1549, después de haber desembarcado en Cantón (China), San Francisco llegó al Japón. En sus cartas cuenta otros muchos viajes, llevados a cabo entre increíbles penalidades, a lo largo de la costa y entre las múltiples islas.

Después de dos años en el Japón zarpó para China en un barco portugués, pero no pudo desembarcar, y finalmente volvió a Malaca y Goa. El día de Jueves Santo de 1552 embarcó una vez más, acompañado de cuatro Jesuitas, para el lejano Oriente. Durante el viaje, San Francisco se dedicó a cuidar a los enfermos, privándose de los alimentos para dárselos con sus propias manos. Camino de Singapur, después de un largo y tempestuoso viaje, el barco arribó a la isla de Chang-Chwen. Durante varios meses San Francisco vivió en la playa, en una choza de paja, esperando en vano la llegada de un mercader que le llevase al continente, rezando y vigilando constantemente el horizonte esperando ver aparecer la oscura vela que tanto anhelaba. El más grande de los apóstoles del mar murió en esta pequeña isla el 2 de diciembre de 1552.

Por la naturaleza de su vocación, los jesuitas se convirtieron en misioneros marítimos, y más aun, en mártires marítimos. El P. Pedro Martínez desembarcó en Florida, en el año 1556, con su crucifijo atado en un remo. Varios indios atacaron el bote en que había bogado a lo largo de toda la costa y le mataron. Cuatro años más tarde, el P. Ignacio Acevedo y treinta y nueve jesuitas más fueron martirizados en las Islas Canarias, cuando los Hugonotes franceses, piratas, capturaron el barco que les conducía a Brasil. Algunos fueron derribados de un tajo cuando administraban los últimos auxilios a los marineros; a otros

les desnudaron, les atravesaron el estómago y les arrojaron por la borda. Y para impedir que se salvaran a nado les cortaron los brazos. Estos jesuitas, mártires marítimos, fueron beatificados por Pío IX en el año 1854.

En 1570, otro grupo de la Compañía de Jesús sufrió el martirio en Gomera (Canarias). Como en el primer caso, el barco fué atacado por piratas franceses. Se recuerda que el P. Castro y el P. Díaz administraron los auxilios espirituales a los moribundos, velaron a los heridos y llevaron agua y alimentos a la tripulación. Estos dos sacerdotes, dos novicios y un estudiante fueron descuartizados por los marineros Hugonotes. Nueve jesuitas, después de ser cruelmente torturados, fueron arrojados desnudos al mar. Solamente dos consiguieron salvarse a nado y finalmente llegaron a Portugal.

San Pedro Claver, S. J., se dedicó durante 40 años al apostolado entre los marineros "involuntarios" y los esclavos negros, que eran embarcados de África a Centro América. En sus viajes de España al Caribe, en 1610, Pedro atendía a las tripulaciones con gran devoción. Seis años después, habiendo sido ordenado

sacerdote en Cartagena, cuando el mercado de negros en el Caribe era mayor, entregándose a ellos con todo entusiasmo apostólico. Salía al encuentro de cada barco de negros en el bote piloto (práctico). Las condiciones en que vivían, hombres, mujeres y niños, a bordo de estas prisiones flotantes, no son para describir. Eran amontonados en las bodegas y tratados como animales. Pedro parecía ignorar la suciedad y fetidez de esta negra humanidad. Velaba a los heridos y enfermos, les llevaba alimentos, bebidas y ternura. Año tras año perseveró en su heroico apostolado. Su devoción a los negros dió lugar a múltiples conversines. Se dice que bautizó a más de 300.000 entre aquellos que arribaron a Cartagena. Los visitantes de barcos de hoy día, deberían adoptar como Patrón a S. Pedro Claver.



LA LEY DEL MAR

El esfuerzo internacional en favor de la gente de mar

Por JOSE M.^o FRANCO, Abogado

Al tratar del esfuerzo internacional en favor de la gente de mar, nos tenemos que referir necesariamente a la Oficina Internacional del Trabajo, que dentro de la Organización Internacional del Trabajo ha llevado todo el peso en favor de la gente de mar.

La Organización Internacional del Trabajo, que es una institución de derecho público que depende de la Organización de las Naciones Unidas, trata de promover la justicia social en todos los países del mundo, para cuyo fin reúne los datos referentes a las condiciones sociales y del trabajo, formula normas mínimas internacionales y vigila su aplicación nacional.

Al margen de la Organización Internacional del Trabajo, ya el Congreso Internacional de Organizaciones de Marineros de febrero de 1919, había adoptado una resolución en la que se consideraba tan necesario el rápido mejoramiento de las condiciones de trabajo de la gente de mar como el de las condiciones de los trabajadores de tierra. Como entonces los problemas del trabajo marítimo eran resueltos por leyes especiales particulares de los países marítimos, dicho Congreso re-

clamó con urgencia la creación de una Conferencia general permanente para la reglamentación internacional del trabajo marítimo. La Federación Internacional de Marineros transmitió la resolución a la Comisión de Legislación del Trabajo, que había nombrado en 1919 la Conferencia de la Paz. Esta Comisión adoptó una resolución declarando que "las cuestiones muy especiales que planteaban las condiciones mínimas que debían concederse a los marineros podían ser tratadas en una reunión especial de la Conferencia Internacional del Trabajo dedicada exclusivamente a los problemas de la gente de mar".

Cuando la Conferencia Internacional del Trabajo se reunió por primera vez en Washington, en el otoño de 1919, el Consejo de Administración de la misma decidió constituir una Comisión paritaria para que lo asesorase en todas las cuestiones de trabajo marítimo.

Desde su primera reunión celebrada en 1920, la Comisión Paritaria Marítima ha sido consultada con regularidad por el Consejo de Administración en todas las cuestiones de carácter marítimo. En los treinta y tantos años transcurridos, los representantes de los armadores y de la gente de mar se han

reunido para discutir cuestiones relacionadas con el empleo a bordo, y su labor conjunta ha tenido por resultados la adopción por la Conferencia de cerca de treinta Convenios y más de una decena de Recomendaciones para reglamentar las condiciones del trabajo marítimo. Convenios que suponen más de la cuarta parte del total adoptado por la Conferencia en sus años de vida, lo que da idea de la amplitud de las actividades de la Organización en este aspecto.

Todas las cuestiones marítimas que han sido objeto de Convenios o Recomendaciones, con excepción de las primeras tratadas en Génova en 1920, fueron estudiadas previamente por la Comisión Paritaria Marítima. Los Convenios y las Recomendaciones de carácter marítimo adoptados antes de la Conferencia marítima de 1929 fueron discutidos y aprobados en una sola reunión. El procedimiento de doble discusión, es decir el examen de los proyectos de convenio o de recomendación en dos reuniones consecutivas de la Conferencia Internacional del Trabajo, introducido en 1927, fué aplicado en dicho año por primera vez, y cuatro discusiones marítimas fueron objeto de una primera discusión: 1) horas de trabajo a bordo; 2) protección a la gente de mar en caso de enfermedad, comprendiendo la asistencia a los heridos a bordo; 3) condiciones de estadia de los marinos en los puertos; 4) mínimo de capacidad profesional exigible de capitanes y oficiales de puente y de máquinas que hayan de hacer guardias en los barcos mercantes.

En su reunión de 1945, la Comisión Paritaria Marítima hubo de estudiar el proyecto de Carta Internacional de la Gente de Mar, formulado en 1944 por la Federación Internacional de Trabajadores de Transportes y por la Asociación Internacional de Oficiales de la Marina Mercante. Los miembros de la Comisión solicitaron que se celebrase una Conferencia técnica, la cual se reunió en Seattle en junio de 1946, donde se llevaron a cabo los acuerdos de los mayores progresos que hasta esa fecha se habían intentado en favor de la gente de mar.

Estudiando, pues, la labor de esta Comisión Paritaria Marítima, que formula recomendaciones y preparar el camino a los progresos que la O.I.T. realiza en las cuestiones del trabajo marítimo, podemos presentar las diversas cuestiones que han sido objeto de diferentes convenios, como sobre salarios, horas de trabajo, dotación, vacaciones pagadas, seguridad social, etc., etc.

El problema de las horas de trabajo, considerado aisladamente o en relación con las cuestiones de dotación y de salarios, ha sido debatido en casi todas las reuniones de la Comisión, pues es natural que sean cuestiones en las que difieren las opiniones de los empresarios y trabajadores en la esfera internacional.

La Carta internacional de la gente de mar de 1944 reclamaba una mejora de los salarios, de las horas de trabajo y de la dotación. Al adoptarse el Convenio sobre las horas de trabajo y dotación en 1936, los armadores opinaron que era inútil tratar de reglamentar las horas de trabajo, si no se fijaban los salarios en el mismo convenio, manteniendo este punto de vista al discutirse el problema por la Comisión en 1945, y

teniendo en cuenta que en la mayoría de los países se deja la solución de estos problemas a las negociaciones colectivas dentro de cada industria.

Después de un estudio preliminar en la Conferencia de 1945 en Copenhague; los salarios, las horas de trabajo y la dotación fueron objeto de prolongadas discusiones en la reunión de Seattle de 1946. Finalmente fué adoptado un convenio, interesante por dos razones: es el único convenio internacional del trabajo que fija una tasa de salarios, y además es el primero que admite la ratificación sobre la base de contratos colectivos.

Respecto de las vacaciones pagadas, que en 1935 se adoptara un Convenio fijando en doce días las vacaciones anuales mínimas que habían de concederse a los oficiales y nueve a los marineros, se adoptó un nuevo Convenio en Seattle elevando a dieciocho días la duración mínima de las vacaciones anuales pagadas a los oficiales y a doce las de los marineros.

Con relación a la seguridad social de los marineros, ya en la primera reunión marítima de la Conferencia en 1920 se adoptó un convenio disponiendo el pago de subsidios a los marineros durante todo período de desempleo que se produjese a consecuencia de un naufragio, hasta el límite máximo de dos meses, convenio que fué casi inmediatamente ratificado por veintidós países y que inicia la marcha de la seguridad social, casi por no decirlo inexistente hasta esas fechas, en favor de la gente de mar. Con posterioridad, la Conferencia adoptó varios convenios sobre las obligaciones del naviero en caso de enfermedad o de accidentes de los marinos (1936), sobre el seguro de enfermedad de los mismos (1936), sobre su seguridad social (1946), sobre pensiones (1946), etc. También se adoptaron Convenios sobre el alojamiento de la tripulación, alimentación, servicio de comedor a bordo y seguridad de la vida humana en el mar.

Como vemos, es muy reciente la labor internacional en favor de los marinos a pesar de ser una profesión tan vieja y que ha gozado de tanto predicamento desde hace muchos siglos, y de pertenecer a una industria desarrollada con modernidad mucho antes que todas aquellas en que se dictaron leyes de protección para la masa trabajadora desde hace ya más de siglo y medio. Quizá ese mismo carácter de internacionalidad haya sido su mayor inconveniente hasta hace poco y su factor ventajoso desde entonces.

Vigo, 30-6-59.

Los niños y la correspondencia

(Viene de la pag. 6)

be, por avión, una carta que viene de Venezuela, un país del que es el único en la clase que conoce su existencia, y del que va a hablar a sus compañeros los mismo que ellos le hablaron del paseo del domingo. Y su arrogancia de hoy borrará la pequeña amargura que siente a veces de no poder hablar de su padre a cada momento, como los demás.

Un padre que, por sus cartas, ha sabido permanecer presente durante sus embarques, no llega a casa como un extraño y puede así tener parte en la educación de sus hijos de una manera eficaz. Primero, porque les conoce mejor, y luego, porque ellos le consideran alguien en la casa.



Critica

Literaria

"MAR CRUEL"

por Nicholas Monsarrat

Editorial EXITO, S. A. - Paseo de Gracia, 24 - Barcelona - 65 ptas.

La crítica literaria internacional venía lamentándose de que entre tantas novelas de la guerra de 1939-45 no hubiera surgido aún "la gran novela de la guerra". Mas hoy cabe afirmar, sin grandes riesgos, que esa ambicionada gran novela revelóse ahora con *MAR CRUEL*. Toda la furia de la lucha en los servicios de escolta y defensa de los convoyes que navegaban entre América y Europa, fué recogido por esta novela que, según el propio autor, es la historia de un océano, dos barcos de guerra y ciento cincuenta tripulantes, constituyendo la síntesis de los miles de barcos y de hombres que batallaron sobre el Atlántico en aquellos interminables años. Batalla brutal, sin tregua, bajo la irremediable angustia de la amenaza perenne de los submarinos agazapados en las profundidades, acechando el instante de lanzar sus torpedos infernales. Su emoción es honda y constante, por la incógnita del destino que en el alto mar espera al convoy que está zarpando y a los hombres que lo integran y que en tierra han dejado esposas, madres y hermanos que por ellos sufren y rezan.

La lucha contra los sumergibles, los aviones y los huracanes, convierten el océano en el *MAR CRUEL* por esencia, y en héroes a aquellos marinos. La descripción de los combates navales está realizada con extrema pericia y belleza trágica, en forma que esas escenas integran una historia tan fascinadora como angustiada, impregnada de cuadros llenos de vida, acción y emoción. Contrastando con tanto pavor y sufrimiento, resaltan la aventura amorosa, la fraternidad de armas, la devoción mutua y humana en el peligro, y demás factores emotivos, morales y espirituales.

MAR CRUEL, que es precisamente este libro, ha constituido un clamoroso éxito mundial, permaneciendo durante sesenta semanas consecutivas entre los libros de mayor venta en los Estados Unidos, un merecido triunfo que, sin duda alguna, se renovará en España y en todos aquellos países donde todavía no se ha publicado.

La atracción eterna del mar, un mar con sus fauces siempre abiertas para devorar vidas humanas, es el secreto de estas pá-

ginas inolvidables que actualmente están convirtiéndose en imágenes en una gran película que está filmándose en Inglaterra, donde el éxito de *MAR CRUEL* ha sido apoteósico, y como digno colofón a la magistral obra de Nicholas Monsarrat.

"EL VIEJO Y EL MAR"

de Ernest Hemingway

Editorial GUILLERMO KRAFT LIMITADA - Buenos Aires - 20 ptas.

Solamente su tenacidad, su gran coraje, mantienen al viejo pescador erguido frente a la adversidad. Es éste un magistral relato de la vida cotidiana del viejo Santiago, pescador de una aldea costera; de un hombre que no se deja abatir; identificado casi con la violencia y al mismo tiempo lleno de inmensa ternura.

Su lucha tenaz y salvaje para vencer, él solo, al pez más grande... su derrota, cuando ya lo había conseguido... Es una historia de un hombre valiente, una historia conmovedora.

Ernest Hemingway, a quien se le concediera por esta obra el Premio Pulitzer 1953, ha recibido el Premio Nobel de Literatura 1954. La calidad de sus obras, llenas de una fuerza pujante y de un estilo personalísimo en la descripción, en la acción y el diálogo de sus personajes, lo hacen merecedor de las altas distinciones de que ha sido objeto.

"MAR DE FONDO"

por Menchaca

Edicioneo ARION - Madrid - 70 ptas.

Una auténtica novela de mar. Menchaca ha tenido el buen gusto de escribir sobre lo que conoce, poco corriente entre los novelistas de la mar, que por el hecho de hacer un viaje de turismo se sienten capacitados, convencidos de su espíritu de observación y dotes literarias, para escribir sobre el mar y sus hombres. Creemos que el "Criterio" de Balmes tiene mucho que decirles a tales audaces.

MAR DE FONDO retrata maravillosamente la ruda nobleza de los hombres de la mar; ruda y agria puede ser la vida a bordo de las parejas que se hacen a los bancos de Terranova. Con rasgos rigurosos nos hace sentir los efectos de la monotonía y claustrofobia de la campaña del bacalao, esa soledad que termina con lo característico del hombre de mar; su nobleza, para convertirlo en víctima de pasiones y estrecheces de miras. Pero aun así, los héroes de "Mar de fondo" conservan toda su grandeza.

Los personajes de Menchaca son "marinos españoles", mercantes y pescadores, personajes que encajan perfectamente con la realidad, hecho también poco frecuente en nuestra literatura marinera. Es posible que alguno le achaque una excesiva ruindad en las reacciones del piloto Hurtado cuando se convierte en el capitán de la pareja. Creemos que no, que todo es perfectamente lógico dentro del marco psicológico, circunstancial, en que se coloca a los personajes. Los que hemos vivido esos días amargos de las campañas interminables de Terranova sabemos que en *MAR DE FONDO* nada es artificioso.

LA CANCIÓN DEL MARINERO

Por Francisco José ALCANTARA

A vuelta de lecturas de nuestro fecundo "Romancero comienza uno a observar sugestivas analogías con otras creaciones contemporáneas a la gran colección castellana, una de las obras más castizamente españolas y genuinas que haya producido nuestro pueblo.

Yo diría que hay una corriente, una especie de fluido soterrado, o "subanimado", que va por todo el Mediterráneo y aflora en los continentes, islas y penínsulas con renovado vigor. Así ocurre que uno oye aquí y allá canciones asimiladas por el pueblo, muchas veces pasadas al más legítimo patrimonio de diversos "folklores", que entre sí conservan una profunda semejanza, un sugestivo aire de familia. Muchos cantos de Piamonte y Lombardia, o de la Provenza y ciertas regiones del Alpe francés, se parecen a estribillos aragoneses, catalanes o castellanos, igual que ciertos viejos lamentos de Sicilia nos traen un sabor arabizante, tan enraizado en nuestra Andalucía que resulta evidente el parentesco.

Por otra parte, las corrientes eruditas posteriores, pero no menos vigorosas, ofrecen ejemplos llenos de luz. Para el Romancero castellano, igual que para el "dulce estilo nuevo" de Toscana y para los últimos troveros provenzales, existe un canon estricto, una cortesía que se repite aquí y allá con poquísimas variantes. Las manifestaciones amorosas, aventuras o bélicas se ajustan a una ceremoniosa reglamentación que hace que para un Boccaccio sea, igual que para el anónimo castellano, el mes de mayo el tiempo

*cuando los enamorados
van a servir al amor.*

O que las intrigas se ajusten "acabado de yantar"; que las lamentables despedidas ocurran "cuando los gallos quieren cantar", o cuando "quiebran albos"—en la frase bellísima de nuestro primer épico, luego superada con alcances místicos por aquel elevadísimo "en par de los levantes de la aurora".

En este pintoresco calendario de la musa popular y erudita, mayo y junio se llevan la palma; mayo, porque es hermoso tiempo de flores, de pájaros y de posibles coloquios amorosos, junio, porque goza en sus calendas de una fiesta sumamente popular, la de San Juan, que ha de ser mañana fresca y pura, día radiante y oloroso,

*mañanita de primor,
cuando damas y galanes
van a oír misa mayor...*

En una mañana así ocurrió una de las más lozanas y bellas aventuras de nuestro Romancero. Los versos se aromatizan de mar. De pronto hay olor a algas y a arena no pisada por hombres, a pequeñas conchas en la playa y a pájaros voladeros. En ese marco luminoso, con sonido de mar en el fondo, sucede la aventura del Infante Arnaldos, personaje ilustre de nuestras letras por los solos méritos de este romance, que además está graciosamente inacabado.

Y eso es lo más atractivo de la singular aventura. Que se nos anuncie a bombo y platillo: "¡Quién hubiera tal ventura—sobre las aguas del mar!" para que luego se nos escamotee poéticamente no sólo el final de la "tal aventura" sino su meollo y esencia. Ocurre aquí como en esas películas que dejan, como suele decirse, con dos palmos de narices al espectador, privándole de las burguesas delicias de un final evidente, relatado con todos sus pelos y señales.

Y la magia del romance, el encanto de la "tal aventura" queda ahí, en esa fragmentación, como un espejo roto. Lo que ocurre es lo siguiente: que el Infante Arnaldos va "a buscar la caza" y que, cuando está en la playa—ignoramos qué pensaba cazar el infeliz infante en aquellos parajes—"vió venir una galera—que a tierra quiere llegar". La dicha galera no es un barco vulgar y corriente, puesto que trae velas de seda, jarcia de "oro torzal", anclas de plata y "tablas de fino coral". ¿está ahí la "tal ventura"? No. En la mágica nave viene un marinero. Un piloto "que la guía". Un marinero singular que canta su canción. También la canción es algo especial, no un cantar cualquiera, puesto que "la mar ponía en calma, los vientos hace amainar". Y hace algo más la canción del marinero; algo milagroso, extraordinario:

*los peces que andan al hondo
arriba los hace andar...
las aves que van volando,
al mástil tienen posar.*

Nos gusta sentarnos en esta playa. De las aficiones canoras de las aves sabíamos algo; pero, por Dios, que eso de que los peces suban a la superficie para escuchar la canción del marinero, no ocurría desde los tiempos de San Antonio de Padua. Ahora cremos saber cual es la "ventura" del benemérito Infante Arnaldos. Pero nos equivocamos. La ventura no está tampoco en esa extraordinaria escena de unos peces, que asoman sus cabezitas mudas para oír una canción. Es la misma canción lo que importa. ¿Cuántas canciones saben los marineros de todos los mares? ¿Dos mil, tres mil...? Pero es esa, esa canción la que de pronto adquiere un relieve dramático. Ese marinero canta algo especial y significativo, puesto que el Infante le pide: "Por tu vida, el marinero, dígame ora ese cantar". ¿Y qué le contesta el marinero? ¡Pobre Infante Arnaldos! ¡Pobre fabuloso personaje, cazador de pleyas, con su "tal ventura" rota como un espejo, en la orilla del mar! Esto le responde el prodigioso marinero: "Yo no digo mi canción—sino a quien conmigo va."

Y aquí lo deja el poeta. ¿Qué sucedió después? ¿Se fué el Infante Arnaldos con el misterioso marinero? ¿Sucedó los mares para encontrar la canción "que la mar ponía en calma"? ¿O se quedó a cazar en su playa, a buscar las conchas entre la arena, a recoger todo el ancho olor de la espuma, de las algas, esparcido por el aire y el acantilado? No lo sabemos; incluso es posible que no importe saberlo. En todo caso, la sugestiva aventura está ahí, sin tocar aún, intacta, sin fin, como las doradas arenas que nadie ha pisado.



EL APOSTOLADO DEL MAR EN EL MUNDO

AUSTRALIA

Bajo la dirección del P. Dundon, el trabajo del A.M. adquiere fuerza y eficacia, sobre todo en la Sociedad de Marineros Costeros de Australia. El "M. V. Bulwara" es el último de los barcos costeros de Australia que ha empezado con la campaña del Rosario en Grupos, entre los miembros de la tripulación.

Según informes recibidos recientemente de Sydney, la idea de crear estos grupos ha sido también aceptada por los buques trasatlánticos, entre ellos el "Orsova", "Orion", "Nudea" y "Suevio". Ya que la mayoría de los marineros se ven privados del privilegio de asistir a la santa Misa, durante largo tiempo, la formación de estos grupos de jóvenes que rezan en común a bordo de los barcos es un gran medio para llenar este hueco.

Confesamos la admiración que sentimos hacia los que han dado este primer paso ya que, en la mayoría de los casos, el mayor obstáculo suele ser el respeto humano. La eficacia de esta organización queda demostrada ya que cuatro de sus miembros han entrado en la vida religiosa.

CANADA

Las sesiones cinematográficas, dos días a la semana, del Club Católico de Marineros, una atracción más de este club en el aspecto social, se han visto acrecentadas con la introducción del Cinemascope, que hace posible la proyección de las últimas realizaciones.

Las nuevas portorías que ha regalado la "Canadian Vickers Co. Ltd." han tenido una magnífica aceptación, ya que en Montreal, más que en cualquier otro puerto del mundo, son tradicionales las competiciones de fútbol entre las tripulaciones de los barcos.

ESTADOS UNIDOS

Filadelfia

Se ha celebrado recientemente en esta ciudad la XIII Asamblea de la Conferencia Nacional del A.M., bajo la presidencia del Excmo. Sr. Abel Caillouet, Obispo Auxiliar de Nueva Orleans. Se trataron los siguientes temas:

—Los pescadores en el Apostolado del Mar.
—El A. M. y los trabajadores portuarios.

—Unión y "Welfare" de los marineros.
—Las "Leves" para los capellanes del A.M.

Entre otras muchas conclusiones se decidió crear una comisión que estudie la preparación de un MANUAL para uso de los sacerdotes del A.M.

Estadísticas publicadas con motivo de esta Asamblea señalan que unos 32,700 barcos, con más de millón y medio de hombres, visitan los puertos de Estados Unidos anualmente. Existen 35 capellanes de puerto, 7 clubs del A.M. y 24 centros. Además de esto hay un capellán y un Centro dedicados exclusivamente a la atención de los estudiantes de la Academia de la Marina Mercante de Estados Unidos. Las otras cuatro Escuelas Menores de Navegación están atendidas espiritualmente por sus respectivos párrocos.

INDIA

Se han celebrado dos misas en Calcuta, en honor de Nuestra Señora Estrella del mar, nueva advocación de la Virgen, el primer domingo de mayo. Una fue celebrada en la iglesia "Stella Maris" por el Rvdo. P. Staercke, mientras su asistente, Rvdo. P. d'Souza celebrara otra a bordo de un barco para aquellos que no podían asistir a tierra.

Los marineros que visitan la iglesia de Nimakmal Road, de Calcuta, no pueden por menos de mirar hacia la imagen de Nuestra Señora con el Niño, que demuestra altamente su solicitud por todos aquellos que están de paso. Esta estatua ha sido sacada de un bosquejo, casi olvidado, que tenía el P. Staercke, y que había hecho en la cubierta de un barco, rápidamente, al pasar por el Canal de Suez en el año 1926. El dibujo fue tomado de una pequeña estatua colocada en una pequeña iglesia de Ismailia, y que, sin duda alguna, simbolizaba la divina protección de Nuestra Señora, sobre todo aquellos que cruzan el Canal.

INGLATERRA

Dirección Nacional. — Además de visitar los puertos de Salford, Hull, Great Grimsby, Avonmouth, Southampton y Newhaven, el Secretario Nacional ha visitado Dowside Abbey School y el Seminario de Womersley, aceptando la invitación que le fué hecha de dirigir unas palabras a los estudiantes sobre el trabajo de este Apostolado. En estos dos sitios fué proyectada la película del "Apostolatus Maris". Quedó probada la eficacia del contemplar el A. M. en plena acción. Como resultado de la visita del Secretario Nacional a Dowside Abbey, el pequeño grupo de "auxiliares" del A.M. se ha visto considerablemente aumentado con 20 nuevos miembros. Estos jóvenes, procedentes de una de las Escuelas públicas inglesas, se reúnen semanalmente para estudiar progresivamente los problemas de los hombres del mar católicos y discutir los medios para qué trabajo de asistencia sea eficaz.

Conferencia del "Mar del Norte". — Los Padres Firth y Frayne, de Liverpool, representaron a Inglaterra en la reunión de Capellanes de los puertos del Mar del Norte, celebrada en el "Stella Maris Club" de Rotterdam, el pasado día 10 de junio. Se trataron los siguientes puntos: Formación de los marineros mercantes católicos. Visitas a los barcos (especialmente a los barcos extranjeros), y administración de los clubs del A.M. en los países de diversas características nacionales.

En ausencia del P. Van der Burgh, los Padres Koevoets y Witcamp actuaron de anfitriones, llevando a sus huéspedes a dar una vuelta por el puerto, que puede decirse es uno de los más grandes y de mayor actividad del mundo.



Los espejos

de confianza, son una exclusiva de



UNION CRISTALERA

(LA CRISTALERIA DE GALICIA)

VIGO-LA CORUÑA-DRENSE-SANTIAGO-EL FERROL-LUO

Pida

Luna pulida Cristañola

PASATIEMPO

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80

Números en blanco:

3 — 7 — 14 — 17 — 21 — 23 — 26 — 32 — 35 — 42
45 — 49 — 61 — 65 — 73 — 80.

- I — Perro de Ulises.
 II — Marino portugués del siglo XVI, primer virrey de las Indias portuguesas.
 III — Sirvientas, criadas.
 IV — Cada una de las extremidades laterales del puente de navegación de un buque.
 V — Permanece.
 VI — Que todo lo sabe.
 VII — Héroe troyano.
 VIII — Lona de pesca.
 IX — Puerto del Cantábrico.
 X — Da vueltas.
 XI — Monarca.

- I — 10 — 78 — 36 — 31 — 54
 II — 13 — 2 — 74 — 1 — 25 — 12 — 41
 III — 50 — 47 — 58 — 22 — 68 — 79 — 33
 IV — 38 — 15 — 57 — 39 — 75 — 70
 V — 4 — 63 — 34 — 40 — 60
 VI — 53 — 27 — 52 — 28 — 64 — 66 — 59 — 71
 VII — 5 — 18 — 69 — 24 — 6 — 29
 VIII — 55 — 43 — 62 — 46 — 37 — 48 — 76 — 67
 IX — 30 — 9 — 72 — 19 — 44
 X — 8 — 77 — 11 — 16
 XI — 26 — 51 — 20

Armería ATLANTICA

ARTICULOS DE CAZA Y PESCA

PESCA SUBMARINA, MAQUINAS DE COSER Y ESCRIBIR DE LAS MEJORES MARCAS

Montero Ríos, 24

VIGO

Teléfono 4367

LA MUTUALIDAD NAVIERA

SEGURO DE ACCIDENTES DEL TRABAJO CON LOS RIESGOS DE MINAS, CATASTROFE Y DAÑOS A TERCERAS PERSONAS, PRIMAS MINIMAS OFICIALES, SEGUROS PESQUEROS EN TODA ESPAÑA

INSTITUCION BENEFICA DE SEGUROS MUTUOS CONTRA LOS ACCIDENTES DEL TRABAJO Y DE MAR

Policarpo Sanz, 21-2.º * Teléfono 2476 * VIGO



CENTROS MAS IMPORTANTES DEL APOSTOLADO DEL MAR

AFRICA

DURBAN (Natal).—360 Point Road.

ALEMANIA

HAMBURGO 11.—Reimarusstrasse, 12.

ARGENTINA

BUENOS AIRES.—Independencia, 20.

AUSTRALIA

ADELAIDE.—St. Mary's Hall, Dale Street.
BRISBANE, Q.—Gotha Street Valley.
FREEMANTLE.—14 Queen Victoria Street.
HOBART.—Lower Davy Street.
MELBOURNE, Q.—Little Dock, Spencer Street.
NEWCASTLE, N. S. W.—82 Hanwel Street, Wickham.
SYDNEY, N. S. W.—190 Kent Street.
TOWNSVILLE, Q.—Jetty Road.

BELGICA

ANTWERP.—Avenue d'Italie, 72.
GAND.—Schipperhus Dock, 18.

CANADA

MONTREAL.—329 Common Street.
NEW WESTMINSTER, B. C.—26 Lorne Street.
QUEBEC.—80 Champlain Street.
SAINT JOHN, N. B.—Rodney Street.
VANCOUVER, B. C.—696 Powell Street.

CHINA

HONG KONG.—Catholic Club, Connaught Road.

CEYLAN

TRINCOMALEE.—75 Dockyard Street.

EGIPTO

ALEXANDRIA.—S. Francis, Marina, rue Karam.

ESPAÑA

BARCELONA.—Muelle del Rebaix.
BILBAO.—Espartero, 25.
CADIZ.—Nuestra Sra. del Rosario.
IBIZA.—Parroquia del Salvador.
MUSEL.—Junta de Obras, Gijón.
PALMA (MALLORCA).—Contramuelle Mollet.
SANTANDER.—"Reina del Mar".—Poblado de Pescadores.
VIGO.—Arenal, 10-2.º

EE. UU.

BROOKLYN, N. Y.—653 Hicks Street.
CORPUS CHRISTI, TEX.—810 Antelope Street.
MOBILE, ALA.—Conti and Claiborne Streets.
NEW ORLEANS, LA.—711 Camp Street.
NEWPORT NEWS, Va.—2506 Huntington Avenue.
NEW YORK, N. Y.—485 West 22 nd Street.
PORTLAND ORE.—512 West Burnside Avenue.
SAN FRANCISCO, CALIF.—320 Harrison Street.
SAN PEDRO, CALIF.—221 West 6th Street.
SEATTLE, WASH.—Westlake and Olive Way.
WILMINGTON, CALIF.—319 Avalon Boulevard.

FRANCIA

BORDEAUX.—14 quai de Bacalan.
BOULOGNE-SUR-MER.—Foyer du Marin, 2 quai de Gambetta.
DUNKERQUE.—2 quai de Risban.
BREST.—30 boulevard Gambetta.
LE HAVRE.—39 boulevard Amiral-Mouchez.
MARSEILLE.—26 boulevard des Dames.
NANTES.—13 quai Ernest-Renaud.
ROUEN.—12 place de la Rougemare.

HOLANDA

AMSTERDAM.—De Ruyterkade, 101-103.
FLUSHING.—Singelweg, 30.
ROTTERDAM.—Willemskade, 13.

IRLANDA

BELFAST.—59 Dock Street.
DUBLIN.—4 Rogerson's Quay.
WATERFORD.—71 O'Connell Street.

INDIA

CALCUTA.—Nimakamah Road.

INGLATERRA, GALES, ESCOCIA

BARREW-IN-FURNESS.—42 Cornwallis Street.
BIRKENHEAD.—113-119 Watson Street.
CARDIF.—139 Bute Street.
GLASGOW.—69 Carlton Place.
HULL.—Anchor House, Anlaby Road.
LIVERPOOL.—Atlantic House, Hardman Street.
LONDON, E. 16.—Catholic Seamen's Institute, 61 Lambert Road.
MALTA.—291 St. Paul's Square, Valetta.
MIDDLESBROUGH.—55 Grange Road.
SALFORD.—57 Howard Street.
SOUTH SHIELDS.—Westoe Towers, Westoe Village: Mill Dam.

ITALIA

BARI.—Piazza di S. Nicola, 3.
GENOVA.—Casa dei Marittimo, Piazza Dinero.
NAPOLI.—Stazione Marittima.
SAVONA.—Via Paleocapa, 1 r.
VENEZIA MARITTIMA.—Alle Zattere.
VENEZIA MARGHERA.—Porto Marghera.

MALAYA

SINGAPORE.—Bousted Institute for Seamen.

NUEVA ZELANDA

AUCKLAND.—17 Swanson Street.
TIMARU.—Craigie Avenue.
WELLINGTON.—22 Vivian Street.

PORTUGAL

LISBOA.—Rúa da Junqueira, 297.

URUGUAY

MONTEVIDEO.—Calle Washington, 274.

WEST INDIES

CURACAO.—Boulevard de Rouville, Willemstad.
ARUBA.—Bernhardtstr., 125, St. Nicolás.
TRINIDAD.—28, Duncan Street, Port-of-Spain.