

LA ESPERANZA QUE NOS DEVUELVE EL MAR

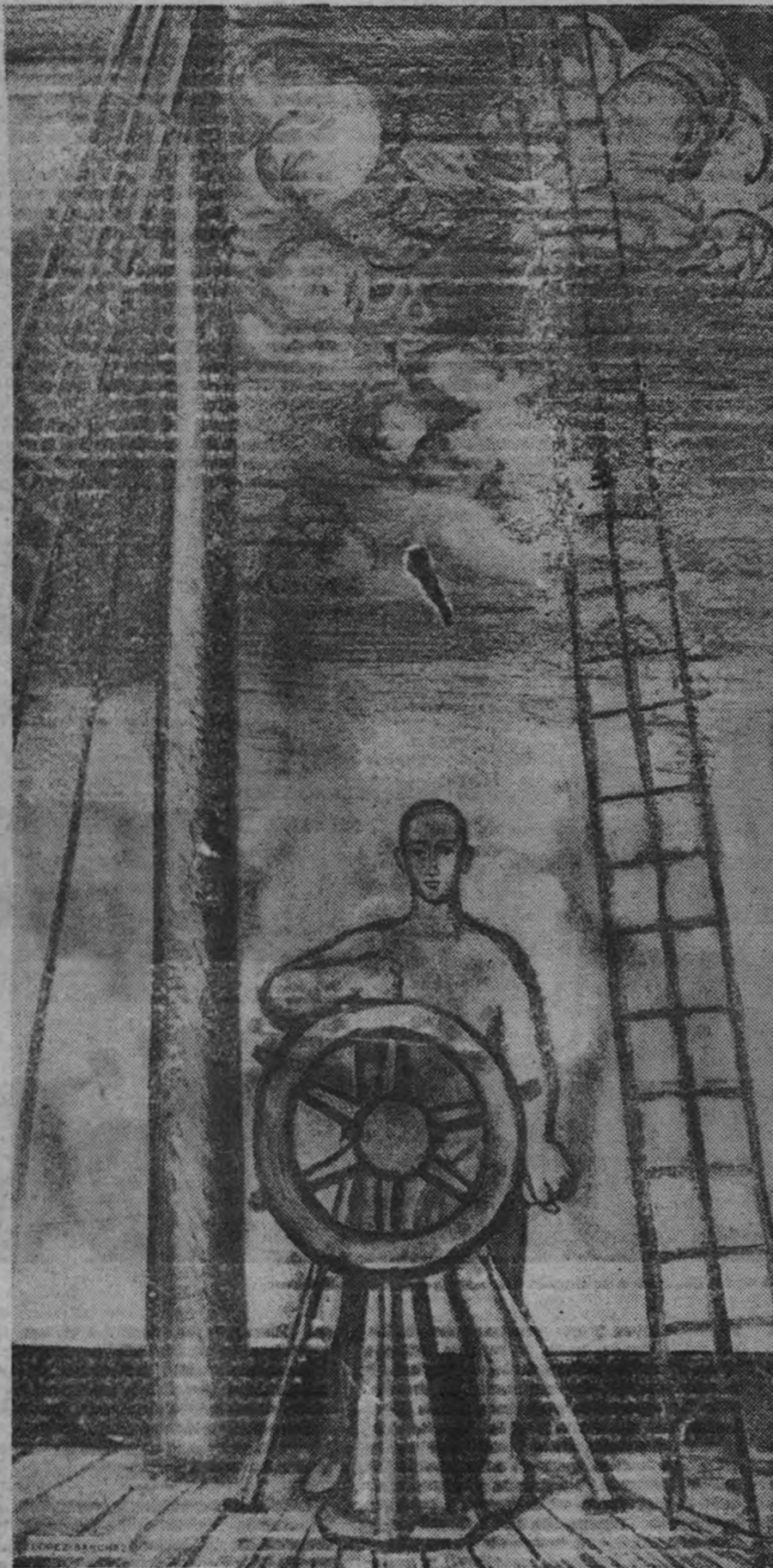
Por XAVIER DE ECHARRI

La esperanza de España siempre ha sido, a través de su Historia, truida hasta nosotros o de nosotros alejada por los anchos caminos del mar. Por el mar han llegado las horas luminosas del medio día hispánico y por el mar se fueron —de la invencible a Cuba— el pulso universal grandeza de la Patria. Fué cruzando las aguas del Océano como el genio de España dió al mundo su unidad, y también por horizontes de espumas las armas españolas defendieron la fe y abrieron brecha a la verdad de Cristo.

Cuando España, conducida sin rumbo por la vacilante cobardía de sus mandos, fué entregada a la conformidad de la derrota, la ambición navegante y el sueño marinero de sus días mejores se fueron replegando. Cuando España, recuperada a sangre y fuego para el riesgo y el honor de su destino, ha izado nuevamente ante el universo la bandera de su razón y de su fuerza el sueño y la ambición han retornado y crecen sobre el alma de la Patria.

Está, pues, en el mar, y en sus rutas de gloria y de misterio, el destino de España. La Falange lo sabe y lo proclama, y es por esto, justamente por esto, por lo que el brazo en alto de nuestras juventudes saluda con orgullo y con júbilo a esta nueva promoción marinera que regresará de América.

Durante cuatro meses han seguido las rutas oceánicas de la Historia de España. Una buena mañana, Cádiz quedó a la espalda, y ante los corazones encendidos de los guardias marinas se abrió el rumbo de América. Ir a América es para un español el más hermoso viaje. Otro día, Buenos Aires salía a confirmar esta hermosura, con los brazos abiertos, hasta el mar que surcaba nuestro «Elcano». Un castellano adiós despidió a los marinos en España, y un adiós castellano los despidió en América. Ahora han llegado a Cádiz y traen ya para siempre bien apretado al alma el recuerdo imborrable de aquella noble tierra americana.



Este viaje, por tanto, no es un viaje cualquiera. Ellos lo saben bien, como nosotros, que por saberlo así dedicamos a su feliz regreso nuestra voz de homenaje. Porque en esta ocasión el «Elcano», el buque-escuela de nuestras promociones de marinos, no ha navegado solo. Con la alegre esperanza de su tripulación, navegaba también la esperanza de España y el ánimo seguro de la Patria empujaba las velas del navío. Una Historia reciente, dolorosa y sangrienta, heroica y gozosa ha enraizado en el alma popular la atención y el amor por la Marina. La ejemplar juventud

derlo con artillería de voluntad y de coraje, cuando las gentes españolas comprendieron de nuevo lo que en el mar había y lo que en él cumplieron los marinos defendiendo a la Patria.

Terminada la guerra Franco ha hablado del mar. Sus rutas —ha dicho— son las rutas de nuestro destino. Y para el tiempo en que la circunstancia universal permita la puesta en marcha de los altos y ambiciosos propósitos del Estado, el Caudillo ha prometido el esfuerzo total de la Patria al servicio de una potencia naval justa y suficiente.

Y la promesa de Franco será realidad, porque no cabe en la naturaleza de su ser la dialéctica ociosa o la vana palabrería, y porque, además, esa vieja esperanza replegada hace tiempo al corazón de nuestra oficialidad del mar, es hoy compartida por la entera juventud española que significa a las órdenes del Caudillo la más visible y trascendente realidad nacional.

Todo ello quiere decir, al fin, que las cosas del mar no son ya indiferentes ni a la Patria española ni a aquellos que se esfuerzan día a día, con generosidad y con nobleza, en la empresa de darla para siempre rumbo firme y seguro. Quiere decir, al fin, que la Falange despliega sus banderas y levanta sus brazos porque llegan de América, después de cuatro meses de navegación, con la peripecia de tantas singladuras en el recuerdo y la emoción de tantas jubilosas jornadas en el alma, camaradas entrañables en el común servicio de crear una España poderosa.

Ya cuando el barco abandonó la orilla española, camino de la orilla americana, la Falange pidió plaza a bordo para su emocionada memoria, y manos de muchachas falangistas bordaron la bandera que iba a batir el viento de los mares. Hoy, cuando la goleta llega de nuevo a España, cuando saltan a tierra nuestros guardias marinas, cuando el mar nos devuelve otra vez la esperanza, la Falange anuncia alegremente el orgullo de las jóvenes promociones a las que esperan en el futuro de España las horas de plenitud anunciadas y prometidas por Franco.

del «Balears», cubierta de laurel bajo las aguas mediterráneas, supo morir un día cantando el «Cara al Sol», y recibió a la muerte con la seca arrogancia de nuestra mejor tradición militar. Después, sobre el acontecer áspero y fatigoso de la guerra, las nuevas generaciones supieron ser fieles a su memoria y aprendieron la mejor teoría del honor a las órdenes de los viejos cuadros de mando de la Armada, diezados por el crimen. Y fué entonces, en las inolvidables jornadas del combate, cuando un pequeño «bou» llevaba a bordo el destino de España y sabía defen-



SUPLEMENTO SEMANAL DE ARRIBA

AÑO II

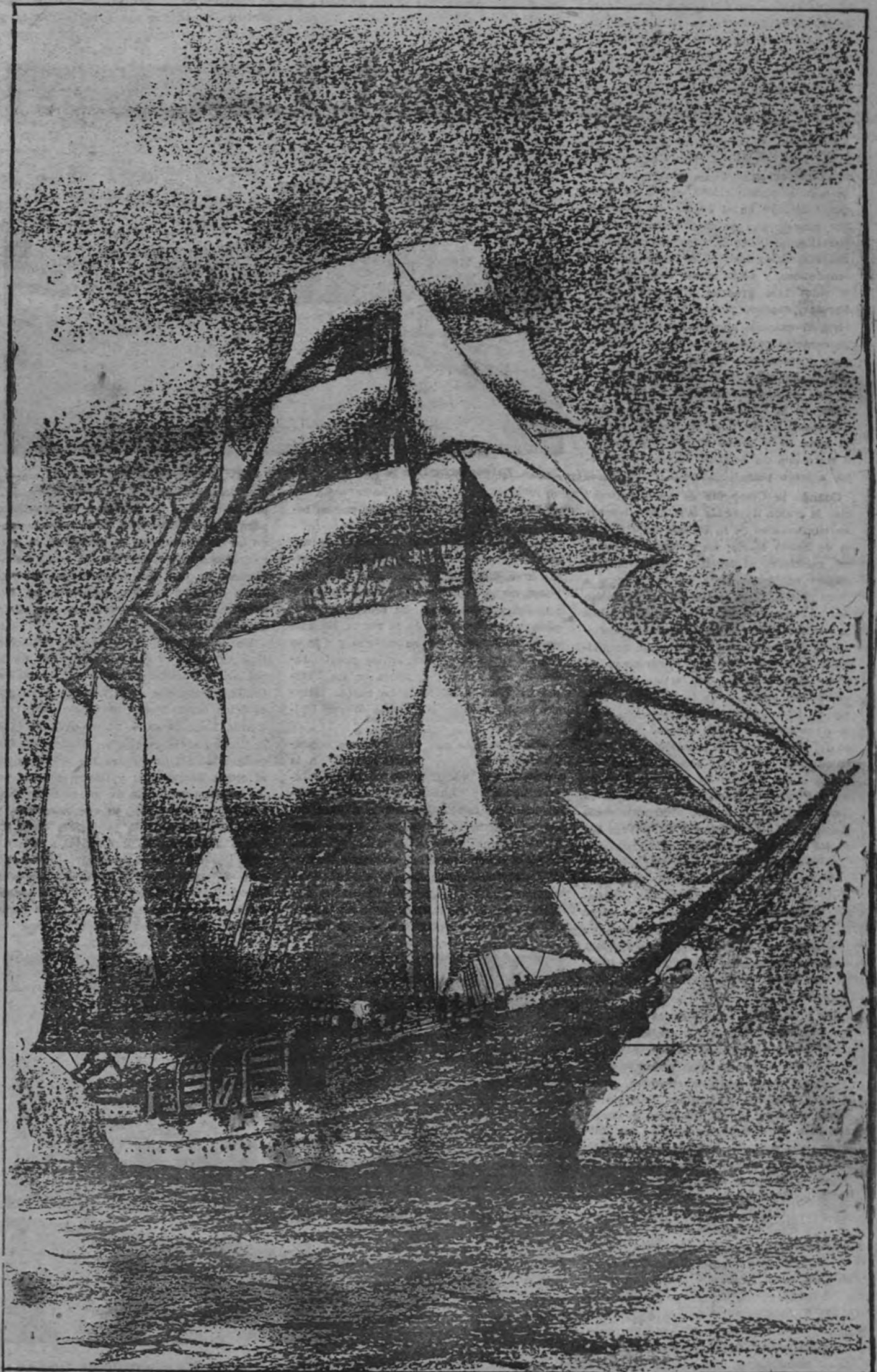
MADRID, 13 DE JUNIO DE 1943

NUM. 76 76

Retorno del «Juan Sebastián Elcano»

SUMARIO

Portada, de Tauler.
Cádiz, mirando al porvenir. Página 2.
El «Juan Sebastián Elcano», gaditano, por Román Escobedo. Página 3.
Después de ciento veinte días de navegación, el «Juan Sebastián Elcano» vuelve a España, por R. E. (enviado especial de SI). Páginas 4 y 5.
Frente a frente, por Pedro de Lorenzo (enviado especial.) Página 6.
La otra orilla del viaje.—A Buenos Aires, en avión, desde Lima, por Pedro Mourlane Michelena. Página 7.
Corona poética en honor del «Juan Sebastián Elcano» (recomposición de Manuel Machado, José Luis Cano, José María Alonso Gamo, Adriano del Valle, Gerardo Diego, Manuel Díez Crespo, Ignacio B. Anzoátegui, José María Castrovieja, Alfonso Moreno, José García Nieto y Federico Muelas; glosa de Escassi.) Páginas 8 y 9.
Una jornada a bordo del «Elcano», por Santos Alcocer (ilustración de Simón.) Pág. 10.
La botadura del «Juan Sebastián Elcano», por Vicente Cebrián. Página 11.
Guardias marinas de España, por José María de Vega. Pág. 12.
Cádiz, historia viva de España, por Carlos Martí. Pág. 13.
Cádiz y su catedral, por Carmen Martí.
Actividades sindicales de la provincia de Cádiz. Pág. 14.
La labor de la Diputación Provincial de Cádiz, por Eduardo Juliá y Téllez. Pág. 15.
La esperanza que nos devuelve el mar, por Xavier de Echarrí (ilustraciones de López Sánchez.) Pág. 16.
Información gráfica, de Suárez de Lezo, y «Foto Enrique».



Cádiz, mirando al porvenir

LA LABOR MUNICIPAL

Aun cuando el Ayuntamiento gaditano actual ostenta como lema principal el saneamiento de la Hacienda, no puede sustraerse al dictado de señoría y de ciudad de primera categoría, que en el orden histórico y topográfico tiene Cádiz reconocido.

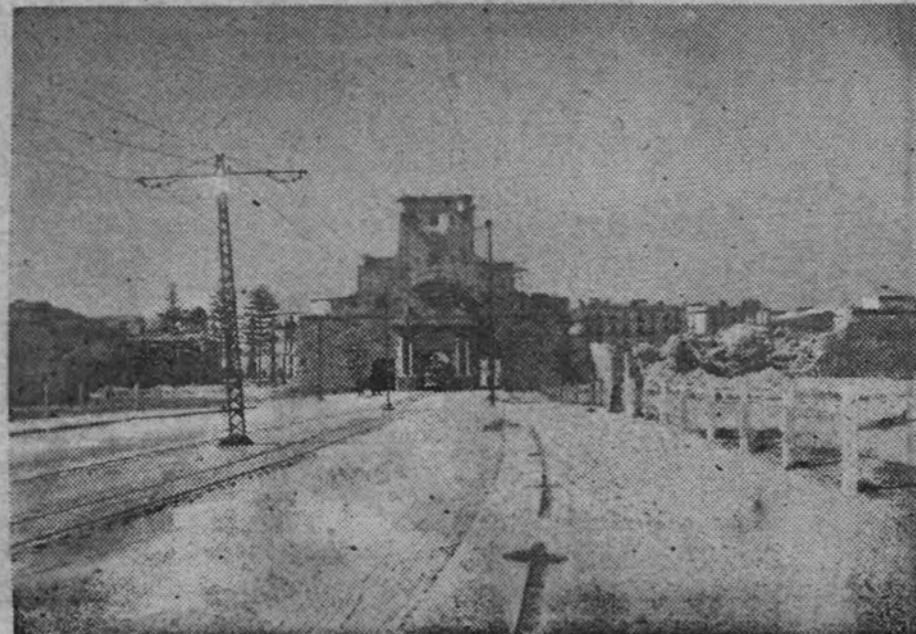
Así, pues, reduciendo gastos de los que no perjudican al bienestar general, va derecha la municipalidad a la nivelación presupuestaria, normalizando la deuda para con el Estado con la gestión de un crédito bancario, en armonía con lo que las Cortes acuerden sobre el proyecto de ley presentado para Régimen Provisional de los Ayuntamientos, en relación con la liquidación de ejercicios anteriores, llegando para la pretendida nivelación a la venta de propiedades no rentables, que representan una carga en el Patrimonio.

El problema de la vivienda, agudizado por el sensible aumento de la población y las exigencias modernas de la higiene está resuelto, ya que, siendo Cádiz la primera población española que creó la Casa para el obrero (1906), con la barriada que construyó en el Jardín del Gobernador, cuando aun no se pensaba en la legislación de Casas Baratas, ha construido después varios bloques de viviendas muy económicas, y actualmente tiene casi terminados tres grandes grupos de Casas Baratas, capaces para 200 viviendas, con vista al extremo opuesto de la expansión de carácter particular, o sea en los antiguos y populosos barrios del Balón, la Vía y Hércules. Más de 4.000.000 importa esta obra que facilita el Instituto Nacional de la Vivienda, respondiendo cumplidamente a sus fines sin interés alguno en cerca de la mitad de este préstamo, y el resto con un pequeño interés y reintegro a largo plazo.

Cuando la Compañía de los "Ingleses" hizo la traida de aguas a la capital desde los manantiales de la Piedad, en el Puerto de Santa María, los gaditanos, jubilosos, recibieron el precioso líquido despreciando en gran parte sus aljibes; y a principios de este siglo se contentaban con el escaso caudal que tantos pleitos ha costado; pero municipalizado el servicio (el primer Ayuntamiento que municipalizó los servicios de suministros de alumbrado y aguas fué el de Cádiz, a virtud del Estatuto de la Dictadura Primo de Rivera), como resultó insuficiente, el Ayuntamiento tiene andado gran parte del camino para la creación de la Mancomunidad para el abastecimiento de aguas a los pueblos de la ribera gaditana y Factorías Navales, y a Jerez de la Frontera, por los nuevos alumbramientos practicados y construcción de nuevas tuberías. Ya está constituida la Agrupación Inter municipal, en la que figuran, además, Rota, Chipping, Sanlúcar, Chiclana, Puerto Real y San Fernando. La aprobación ministerial de este proyecto de cerca de veinte millones de pesetas, suma ya la dotación con el aval del propio servicio, lo llevará a vías de realización, creando una nueva fuente de muy respetables ingresos.

Después del advenimiento de la Dictadura en 1923, Cádiz proyectó y realizó su modernización, estando sus calles pavimentadas por los modernos procedimientos de las grandes capitales europeas, modificando edificios y jardines públicos; y desde entonces no ha cesado en su empeño para el embellecimiento de sus más destacados parajes, abordando en estos momentos la pavimentación asfáltica de las calles y calzadas, con jardines centrales de la histórica Plaza de San Antonio (hoy de José Antonio Primo de Rivera), que sufrirá total transformación a la moderna, como hace noventa años (1855); y ya se ha llevado a efecto en las Plazas del Generalísimo Franco y de la Catedral, colándose allí con el quinceo central, y ésta, que se dotará de preciosos jardines, sin abandonar por esto la construcción de la ronda y los carreteros municipales, cediendo al Estado la

general hasta las Puertas de Tierra, por haberse estimado de interés nacional, evitándose el Municipio esta inútil carga. De esta carretera llamada antiguamente "El Paseo", está ya aprobado su ensanche desde las proximidades de la Plaza de San José hasta el Balneario Victoria, para facilitar el enorme tráfico existente de autos, tranvías y ómnibus, principalmente en la estación veraniega, estando ultimadas las gestiones para la municipalización y explotación de trolebuses, todo a la vista de la creciente población veraniega y para fomentar el deseo de algunas regiones españolas, que ahora prefieren a las nórdicas las playas del sur de España en la temporada de vacaciones.

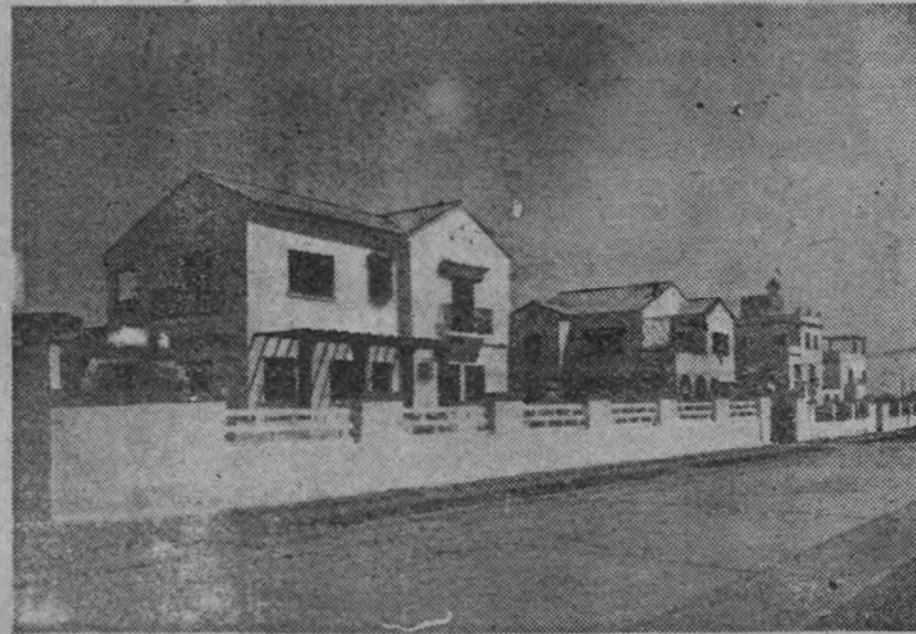


Estado actual de la Puerta de Tierra, y derribo de los viejos cuarteles

de Cádiz ocupa el primer lugar por su belleza y extensión.

En el plan educativo—preocupación nacional—puede decirse que Cádiz, con arreglo a su densidad de población, es la que posee mayor número de grupos escolares modelo, y actualmente ha cedido terrenos para la construcción de la nueva Escuela de Náutica, proyecto en marcha y que se situará al extremo Sur, en las proximidades de la Caleta; y también en los Viveros del Parque Genovés ha cedido terrenos para instalar el Colegio Mayor Universitario.

Corre parejas con este fomento educativo el de la Obra "Auxilio Social", a la que se han cedido los grupos escolares "José Antonio" y "Ramón de Carranza", empesados en terrenos próximos al mar, ricos en emanaciones de yodo, para que funcione un internado de niñas y niños, en el que los pequeños escolares recibirán completa instrucción y alimentación sana, según los postulados del nuevo Estado español, sin olvidar para su mayor cultura el establecimiento en el Grupo



Construcción acorazada de chalets en la nueva barriada de Bahía Blanca

Escolar "Jaime Balmes", del Teatro Infantil, que instruya y deleite a la población escolar gaditana.

El Hogar Escuela, ya implantado y ahora aumentado, tuvo su principio en la Colonia llamada de la Piedad, en los hermosos terrenos que Cádiz posee en el término del Puerto de Santa María, regentado por el Frente de Juventudes, que ha instalado también un Preventorio para cincuenta niños.

En materia de beneficencia, el Ayuntamiento de la ciudad, llamada "Muy Caritativa" desde el pasado siglo, ha llegado al topé de su filantropía, estando perfectamente atendidos todos los servicios y atenciones que un excelente profesorado,

respondían al objeto pretendido. Ahora existe un completo proyecto para la construcción y montaje del Club Náutico, con las exigencias modernas del deporte marítimo y con la organización en que se desarrolla en otras capitales.

No son simples proyectos los que detallamos, son próximas realidades, si nos atenemos al ritmo acelerado de las construcciones de chalets y viviendas modernas en los únicos terrenos de expansión que la ciudad tiene, esperándose para la terminación de la total urbanización de lo que se conoce por la entrada de Puertas de Tierra, o sean los antiguos Glacis de la plaza, la orden de derribo de los viejos cuarteles de San Roque y Santa Elena, aquellos que hicieron inexpugnable la plaza en 1812, y hoy con la moderna balística no tienen razón de ser.

Población siempre atractiva, sus fiestas tradicionales alcanzaron mucha fama (el Carnaval era "único" en España por la idiosincrasia de los gaditanos), y la Velada de los Angeles fué cantada en el último tercio del pasado siglo, como algo de fantasía. Hoy, el Ayuntamiento, de acuerdo con la Sociedad Gaditana de Fomento atiende al mayor impulso de las fiestas veraniegas, celebrándose éstas con arreglo a las corrientes modernas.

Ya está preparada la famosa festividad del Santísimo Corpus Christi, que compete con las de Granada y Toledo en cuanto a suntuosidad, y en estos últimos años se ha rodeado de muchos atractivos, tales como "Justas Literarias", "Auto Sacramental", "Cabalga del Pregón", etc., que dan pie a una semana de gran movimiento de población.

La Semana Santa viene siendo desde hace algunos años objeto de gran auge, rivalizando las Cofradías en sus desfiles procesionales que en el año actual culminaron en la "Procesión Magna", única también en el orden religioso, en la que se representan todos los pasajes de la Pasión con soberbias esculturas, y en la que figura la Sagrada Urna, toda de plata, labrada, primor de orfebrería y orgullo de Cádiz.

¿Qué, pues, necesita Cádiz para su desenvolvimiento sin industrias ni agro?

El Puerto, su incomparable bahía, que debe ser aprovechada para el tráfico del mar, que es la única vida de la población. El proyecto de la terminación del puerto debe ser una realidad para cuando termine el conflicto mundial, a fin de organizar las líneas regulares de vapores con salidas o escalas en este puerto terminal de Europa.

La Zona Franca (o el Puerto Franco), venero de riquezas, será también objeto de la preocupación de Cádiz cuando las circunstancias lo permitan; y como desde hace años existe terminado el proyecto, incluso con la construcción de un puente para acortar las distancias con las demás poblaciones del Continente, será puesto en marcha y complementará la vida del puerto. A estas actividades ha de unirse el establecimiento de la doble vía del ferrocarril desde Sevilla, y con todo esto, Cádiz recobrará su fisonomía, alegre por gracia de Dios, ahuyentando definitivamente la tristeza de hoy por los largos años de luchas y agotamientos.

No queremos comentar—no lo permite el tiempo ni el espacio—con grandes argumentos la visión del Cádiz de mañana con sus prosperidades y bienestar. Quede, pues, sentado, que sus aspiraciones, controladas por las autoridades directrices, que no personálas por ser así norma de los actuales trabajos de Prensa, y principalmente por su Ayuntamiento, serán realizadas si a ello se va con tenaz empeño, como en tantas otras grandes ocasiones en que, vencidos los naturales obstáculos que la vida ofrece, siempre vió coronados con el éxito sus esfuerzos por el imperio de la justicia.

J. L.

La labor de la Diputación Provincial de Cádiz

Por EDUARDO JULIA Y TELLEZ



La Diputación Provincial de Cádiz puede, sin género alguno de duda, ni sin que exista en esta apreciación el menor sentimiento de afecto o de convicción, sino la más sincera y fundada imparcialidad, ser considerada como una de las de España más rectamente administrada, más fiel cumplidora de sus fines benéficos, y de ordinario más plena de iniciativas, que prontamente son realidades, en beneficio de toda la provincia, tanto en el citado orden benéfico, como en el de caminos vecinales, construcciones de distintas clases y para distintos fines, certámenes literarios relacionados con la historia de los distintos pueblos que la forman, y cuanto, en fin, pueda ser de interés, tanto en el orden provincial como en el nacional.

Justo es señalar que el crédito de que goza la Diputación Provincial de Cádiz no es de época reciente; ya lo tenía bien ad-

traordinariamente ascendente, hasta llegar en 1942 a recaudarse 2.974.060,78; es decir, 2.221.312,86 pesetas más que el primer año de cobranza del impuesto. En total, en los diecisiete años, la recaudación por este concepto alcanzó la cifra de 20.699.533,41, más 1.441.573,83 por recaudación ejecutiva.

Para alcanzar tan importantes ingresos y de acuerdo con los preceptos de la Instrucción, en todos aquellos Municipios en que la recaudación no daba los resultados previstos se nombraron, por concurso, personas bien competentes en este ramo de la Administración, lográndose con esta cobranza directa las importantes recaudaciones, de cuya cuantía queda hecha mención.

En el año anterior se han llevado a cabo por la Gestora Provincial otras iniciativas de orden económico también, y que han de redundar aún más en beneficio del crédito de que ya disfruta este organismo, para el mejor desenvolvimiento y saneamiento de la Hacienda provincial. Una de ellas ha sido descargar el presupuesto de obligaciones que, siendo inevitables resultaban

con el propósito bien digno de encomio de que sea la provincia gaditana una de las mejores dotadas en España en ese sentido.

Muy recientemente se ha estudiado cuanto a caminos tan importantes para el tráfico, no sólo comercial, sino turístico, cuales son el Camino del Portal, Camino del Barroso, Caminos de Las Tablas, Castellar, Jimena de la Frontera y Algar. Con la atención que se presta por la Diputación a este asunto, se facilita mucho la industria en la provincia, que por escasez en la misma de la suficiente red ferroviaria no podía desarrollarse en algunos pueblos que poseen muy buenas industrias, bien conocidas en todo el mundo.

Desde hace poco tiempo viene también la Gestora provincial ocupándose de la construcción en distintos pueblos de la Sierra de viviendas protegidas, al amparo de la Obra Sindical del Hogar.

Por gestiones del señor presidente, y a tal fin, se han constituido ya grupos de vecinos en los importantes pueblos de Algodonales, Ubrique, El Gastor y Grazale-

rentes de toda clase de medios y confidencias, a la que se llamaba caridad oficial y que hoy se desarrolla con todos los títulos y formas de la verdadera caridad cristiana. Paralelamente a estas reformas, bien profundas de orden moral, se realizan por la Gestora las materiales de adaptación en los antiguos edificios. Para dar una idea de lo que en el orden económico representan estas reformas, será suficiente consignar que las obras del viejo Hospital "Hogar de la Milagrosa", tienen un valor de 950.000 pesetas, y lo presupuestado para la Escuela interna del mismo asciende a 107.000 pesetas.

En el aspecto benéfico, y haciendo honor a la verdad y a la justicia, hay otro punto que destacar en cuanto a la grande y fecunda labor que realiza la Gestora provincial gaditana se refiere.

Se trata del grandioso proyecto de construcción de un gran Manicomio Provincial, diez millones y medio de pesetas, cuyas beneficios transcurrirán los límites provinciales para irradiar generosa y espléndidamente sobre toda España.

Esta Institución Psiquiátrica, no solamente sería un magnífico lugar para la mejor asistencia médica en internado del enfermo mental, sino Central organizadora de la asistencia social e higiene psiquiátrica provincial y Escuela para formar en esta especialidad, médicos y enfermeros.

En el estudio de este proyecto, para que su realización sea rápidamente un hecho, trabaja activamente la Gestora y labora constante y amorosamente de manera personal el señor Pettenghi, que lógicamente ha estimado la idea como una de las más urgentes y de más fuerte envergadura acometidas por la Diputación.

Y mientras este proyecto no sea realidad, se han mejorado notablemente las instalaciones técnicas del actual Manicomio Provincial, de acuerdo con las más adelantadas exigencias en asistencia de enfermedades mentales.

Y en esta enumeración de realidades y aciertos que ha de anotarse en el haber de la Diputación Provincial de Cádiz, debe figurar en lugar destacado, y por ello lo colocamos como final de este artículo, la grandiosa, emocionante y maravillosa ceremonia de aquel inolvidable 29 de junio de 1941, en que el eminentísimo y reverendísimo cardenal arzobispo de Sevilla, doctor don Pedro Segura y Sáenz, consagró la provincia gaditana al Corazón Inmaculado de Jesús, entronizando su divina imagen en el suntuoso Salón Regio del Palacio provincial.

Este gesto, unánimemente elogiado, pone de relieve el hondo y sincero sentir religioso y católico de esta provincia, que precisamente eligió para tan magna solemnidad el día de San Pedro, apóstol y fundador de la Iglesia.

CADIZ Y SU CATEDRAL

(Viene de la página 15.)

los gaditanos suelen volver de nuevo a la catedral, escenario donde se desarrollan "Autos Sacramentales" como antaño. En sus gradas, ante su fachada renacentista se oyen los versos de nuestros poetas clásicos. El arte dramático de nuestra Edad de Oro, salta un paréntesis de siglos. Todo el pasado vuelve, remozado por un hábito de juventud. Y las Virtudes y los Vicios, y la Muerte con su guadaña, toman la forma de personajes que hablan, que enseñan. Allí, dentro del templo, la catedral sagrada está muda, desierta; pero las gradas se han convertido en catedral por aquella noche, y de día bajan, envueltas en versos cadenciosos las verdades eternas.

Este Corpus no faltará tampoco en Cádiz su "Auto Sacramental", pero su autor no pertenece al pasado. Es una gaditana. Una mujer, Adela Medina, la gitana del Carme, y de día siguiendo las huellas marcadas va a resucitar el pasado, va a evocar las Virtudes y los Vicios, va a enseñar deleitando.

En la noche tibia de junio, la catedral mostrará a la luz de los reflectores la belleza de sus líneas clásicas que se recortarán sobre el cielo en tinta blanca. Cerca de ella, las palmeras altas, esbeltas, a sabiendas con sus hojas.

Y ante ella la estatua de bronce del monje benedictino, fray Domingo de Silos, obispo que fué de Cádiz y cuya historia está íntimamente ligada con la historia de la catedral.

Carmen MARTEL

Cádiz y su Catedral

Por CARMEN MARTEL

Cádiz tiene su catedral. No es un encaje de piedra como la de Burgos. No es un bosque de columnas como la de Córdoba. No tiene el mérito artístico de la de Toledo, de la de Sevilla. Es sobria. Es austera. De líneas sencillas. Más su aspecto es majestuoso y tiene esa prestancia serena que caracteriza a nuestra ciudad.

Su fachada, ostenta una portada central concava y dos laterales. La central tiene cuatro columnas, y en la cornisa las estatuas en mármol de los patronos de Cádiz, San Servando y San Germán. Dos altas torres la flanquean, cuyo cuerpo de campanas está circundado de columnas corintias y terminado en cúpula. Desde una de ellas, como un gigantesco ojo de ciempiés, el reloj mira a los transeúntes con su imponente pupila en la que las agujas marcan implacable el tiempo que pasa para no volver más.

Una grada de piedra, dan acceso a ella y muy alto, en el vértice del frontispicio una estatua del Salvador suspendida la ciudad blanca que, como dijo un poeta gaditano, semeja un navío de piedra.

Ante la catedral hay una estatua en bronce. Es la de un venerable obispo. ¿Quién es? ¿Por qué está colocada en tan preeminente lugar? La historia de tan noble pedrada está intimamente ligada con la de la catedral, ante cuya puerta hace constante guardia de honor, el fraile Domingo de Silos Moreno, monje benedictino—dice una inscripción a sus pies—, obispo de esta diócesis. Grande en virtudes, que dio al culto del Señor suntuoso templo. Sus admiradores. Año 1836.

A él le tocó terminar lo que por lección de los tiempos y las terribles dificultades por que atravesó España quedó abandonado durante largos años. La catedral de Cádiz, aunque de piedras patinadas, es relativamente moderna. Fue don Juan de Zuloaga el que presentó a la Corporación Capitular la propuesta de la erección de un nuevo templo el 3 de julio de 1716, "la consideración a lo deteriorado que se hallaba el que estaba en uso".

La idea quedó aprobada. Faltaban los medios para llevarla a cabo. Más los gaditanos siempre fueron, espiñados. Llegaron abundantes los donativos para empezar las obras. La primera piedra se puso el día de la Invencción de la Santa Cruz, en el año de 1722.

Luego sucedió un período de trabajo. Año tras año, trajín, afanes. Los muros de la catedral se iban levantando lentamente. Pero...

Un día sus amplias naves quedaron huérfanas de obreros. Casó el ruido del martillo al labrar la piedra. Se hizo el silencio. Aquel hermoso edificio que el amor de los gaditanos estaba levantando para honrar a su Dios sufrió también las consecuencias de aquella era tristísima para

España. Luchas contra Francia. Luchas contra Inglaterra. "Trafalgar". "Gravina" y "Churruca", barcos que fueron en el fondo de los mares sepulcro de héroes, marinos ilustres. Alzamiento de España contra el usurpador, aquel Napoleón que encontraba el mundo pequeño para él y no respetaba vallas, ni fronteras. Sangre, mucha sangre. Calamidades públicas...

Y Cádiz, la perla del Océano, la que fue ciudad riquísima, empezó a sufrir los revés de la Fortuna. Mal de su grado había tenido que paralizar las obras de la catedral. Aún quedaba por terminar la cúpula, el cerramiento del traseo, las torres y la sacristía. Su uso era muy distinto de aquel para que estaba destinada. Sus naves se vieron invadidas por pertrechos de guerra. En ellas se fabricaban cordeles. Había almacenes de madera y hasta un depósito de cadáveres.

Intilmente, los obispos de Cádiz cuando tomaban posesión de la diócesis, al ver aquella preciosa catedral sin concluir sus grandes gestiones para terminarla, pues al cabo de algún tiempo se convencían de la ineffectu de sus esfuerzos.

1796, 1836. Triste parentesis. Período de descanso obligado por falta de dinero. Más ya se acercaba el momento de que continuaran las obras del templo. Una madrugada, Cádiz se despertó con el viento de campanas. Anunciaban a fuego, y era precisamente en la catedral, en una de las capillas que estaba llena de maderas. Aquel fuego que amenaza devoraría es el que la termina. Prende en dos corazonas. Uno el del obispo, Silos Moreno. Otro, el del Gobernador militar, don José Manso.

A éste último debió la iniciativa; el primer impulso para continuar la catedral y que se abriera pronto al culto del Señor.

Su idea encontró la mejor acogida en el virtuoso obispo. No era más que el eco de sus propios pensamientos, la realización de sus sueños, de esos sueños que había creído irreales como sus antecesores. Pero la hora de Dios había sonado en el reloj del tiempo. A su soplo divino se quitaron los obstáculos y el monje benedictino, confiando en Él, echó sobre sus hombros una difícil tarea.

Los tiempos eran aún muy malos, pero la voz elocuente del prelado que pedía a sus hijos una limosna para continuar las obras suspendidas, no fue desoída. Se dio con más sacrificio, pero se dio, porque la mano de los gaditanos es dadivosa y su religiosidad es proverbial. Innumerables eran los donativos. El obispo fue el primero en dar ejemplo, cediendo sus rentas. Todos ellos constan en un libro que el mismo prelado llevó hasta el último día de su vida. Pedia, pedía incansable, y en Cádiz era muy conocida la frase graciosa con que terminaba las cartas dirigidas a aquellos que le escribían para otros asuntos: "Mande usted (es decir), envíe usted lo



La catedral de Cádiz

que guste a su afectísimo amigo y capellán que le bendice. El obispo de Cádiz."

Las ofrendas llegaron hasta de América, donde los gaditanos residentes en México enviaron una gran cantidad con la que se compraron las hermosas vidrieras pintadas que fueron admiración de propios y extraños, hasta que los vientos y las lluvias terminaron con la mayoría.

Cádiz tiene su catedral, y ante ella, la estatua de Silos Moreno, del santo obispo que tanto luchó por concluir. Pronto, toda la ciudad volverá a ella sus ojos en impaciente espera.

Se aproxima el Corpus. La Puerta Mayor se abrirá de par en par para dejar paso a la maravillosa custodia de plata,

orgullo de los gaditanos que recorrerá triunfante las calles. Espigas maduras, Racimos de uvas. Símbolos de la Eucaristía. Flores. Homenaje a la Hostia Blanca.

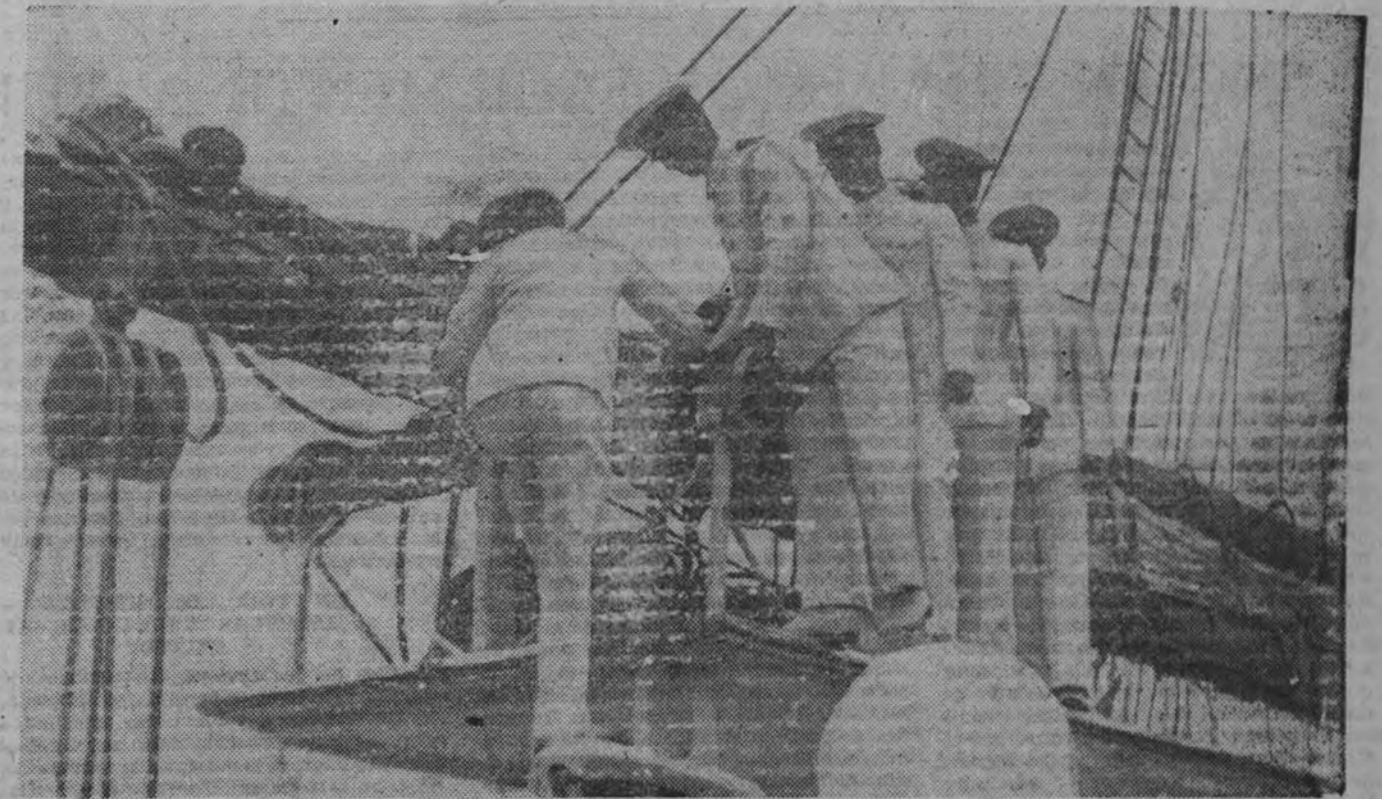
Allá arriba, en la torre, las campanas sonarán en un loco clamor, alabarán a Dios a su manera con su lengua de bronce. Y habrá un desfile de niños, con banderas y ramos de flores, de uniformes, de hábitos sacerdotales, de estandartes, de velas temblorosas, y cerrando el cortejo, la Patrona. Nuestra Señora del Rosario, entre lirios y rosas, toda blanca, con su dulce sonrisa. Al mediodía habrá sol, habrá luz, habrá alegría...

Pero en esa época, en la noche tibia, (Continúa en la página 15.)

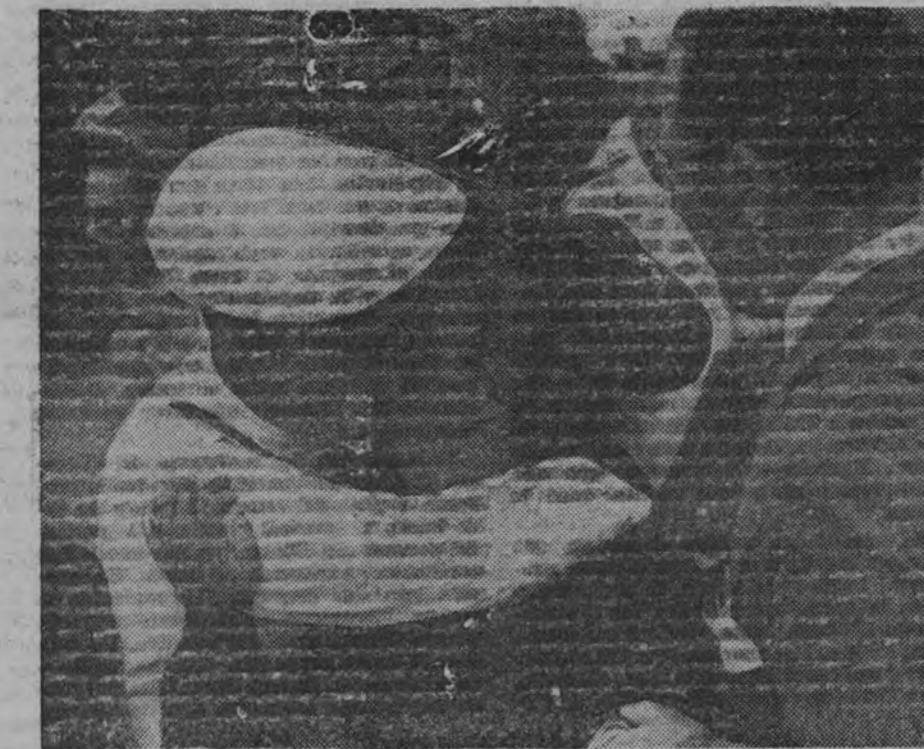
EL "JUAN SEBASTIAN ELCANO", GADITANO

Por ROMAN ESCOHOTADO

SERÍA conveniente hacer con calma un estudio curioso de esta tierra andaluza a través de las nubes, las estrellas, la dulce luna, el sol, el viento, las copas de los árboles. De Córdoba a Sevilla, por ejemplo, y mejor es decir desde Baeza, no la tierra andaluza, sino el aire andaluz, es campesino; tanto, que hasta parece que los grises olivos, el alto cereal y las dehesas con toros, se copian en el cielo y le dan para siempre su carácter. Este cielo de Córdoba es cielo labrador, y sabrá dónde está cualquiera que camine la provincia mirando a las estrellas. De Sevilla a Jerez se torna señorial, es decir, caballista, ganadero, bodeguero, gente de campanillas; van a paseo las nubes en sus coches de mulas y las estrellas cantan en el río, que también se transforma. En Jerez hace punto con sus símbolos la Andalucía clásica y surge la otra antigua, guerrera y navegante. Jerez es mucho pueblo realmente, mas no para acabar con una extraña fuerza que le cerca de un lado y que viene de Cádiz navegando. De Jerez a la costa el alto cielo gime sureado por los barcos del Imperio. Todos ahí



Sobre él, cada año, nuestros guardias marinas...



...música, abrazos, risas, lágrimas...

navegan todavía; ni una vela siquiera ha sido arriada. Será por San Fernando, con su Escuela Naval—que este año acaba—y sus blancas salinas de extraño olor picante; será por el penal del Puerto y sus cantares, o será por el mar, sencillamente...; pero el caso es que el cielo se hace aquí marinero de la mejor España que se embarcó sin pausa en los días del pasado. Y si el imperialismo de Sevilla es realidad indudable, hay que buscar sus rutas de plenitud marítima hurgando en los archivos o interrogando torres. En tanto que aquí, en Cádiz, eso anda por el año. Corre a través del viento, las velas de las nubes, las estrellas, la luna, el bravo sol, las copas de los árboles.

Cádiz—antigua como el mundo, verdadera semilla de Occidente—está llena de rastros del siglo XIX, de ingenios monumentales a "patricios" de pega, de cierta liberal algarabía, que no fue invención suya, sino papel que le asignó la Historia; pero Cádiz es más; supera eso, y hasta, acaso, ni es eso, realmente, ni lo ha sido jamás. Cádiz es el imperio de los mares obligando a las tierras desde el día primero de su vida a entregarse a la empresa del viaje. Y es, también, las murallas; las murallas de Europa, las columnas de Hércules,

Que no son ni siquiera las de hoy y que son, por lo tanto, las de toda la vida. Al fin, esas murallas, las actuales, están llenas de gloria de la empresa española del siglo XIX, y nadie las mejora en aquel tiempo. Y por si fuera poco, aún las canta un cantar, en nuestros días de hoy, que ya sabe el lector cómo termina:

«Viva Cádiz porque tiene las murallas junto al mar, las murallas junto al mar...»

A esas bravas murallas llegaba esta mañana de primavera inerta en el verano, un barquito español. Un bergantín-goleta que es famoso en el mundo. Hemos de acostumbraarnos a que se nos conozca. Lo tripulan esosos navegantes. El barquito no alcanza para más, aunque sus altas velas hayan hecho mil veces cosquillas a la luna.

Se llama el barco este—que ahora entra en la bahía con las velas arriadas—Juan Sebastián de Elcano, como rezan las letras dibujadas en negro sobre el blanco paisaje de su popa. Pero no haría falta que el nombre se leyeran. Todo el mundo conoce en todos los lugares de la tierra y el mar a ese navío, que ha viajado, siendo un barco

millas de agua. Si ese cuarto millón de es una cifra inmensa, imaginemos números con qué poder contar las distancias de viento que han sorbido sus focas. Este es el barco-escuela de nuestra Marina de combate. Sobre él, cada año, nuestros guardias marinas realizan un curso de práctica naval y viajan largos días a la vela como se viajaba en los tiempos antiguos. Ahora se acuesta en Cádiz después de diez y ocho semanas de viaje. Si otros años ha dado la vuelta entera al mundo, visitando lugares tan lejanos y varios como Hong-Kong o La Habana, Port Said o San Francisco, ahora torna de América, y de un lugar concreto, lleno de calidades entrañables en aquel Continente: llega de Buenos Aires, la ciudad más hermosa y poderosa de la América hispánica, que fundó un español, donde sus tripulantes, durante dos semanas de descanso, entre tantas jornadas de estudio y de viaje, han gozado el presente emocionado, generoso y fiel, de todo el noble pueblo de la Argentina, enamorado de la vieja España—padre de todo aquello—de la misma manera que nosotros de él.

Viendo entrar al «Elcano», con las velas arriadas, en el puerto de Cádiz, tan hermoso de línea, tan esbelto y tan fuerte, a la vuelta de un viaje sin escala, desde aquel grande puerto bonaerense, tras cincuenta y tres días de navegar, sin pausa ni fatiga, las rutas del Atlántico, la intención que nos trajo a los muelles de Cádiz se transforma. ¿Qué podemos contar de esta llegada? Todo está ya contado, y, además, no es la hora de contar. Es hora de pensar. Estos jóvenes fuertes, alegres, decididos, estudiosos y sanos, por mucho que nos digan, no nos dirán aquello que aún no ha sucedido. No nos dirán las bellas verdades de mañana. Esperanza de ellas, seguridad de ellas; sin embargo, trae el «Elcano» a España cada vez que regresa y traen en la mirada, en el viaje de hoy, los jóvenes marinos que ahora saltan al muelle.

Guardia, formada, atraque, almirante y otras autoridades que entran en el barco; familiares que gritan y saludan; pueblo español que aclama a su Caudillo y sus hombres de mar; señoras, colgadas en las casas; aviones por el aire, sobre el puente; lindas caras alegres de muchacha—alguna, especialmente, deliciosa—; música, abra-

zos, risas, llantos. Todo eso lo tenemos clavado aún en los ojos, y nos gustará mucho recordarlo cuando los días pasen. Pero, al fin, eso es lo que menos importa. Importa ese navío de nombre portentoso que es la Escuela de nuestros navegantes del futuro. Importa la tremenda fortaleza de esos mozos que saltan a los muelles, que aumentarán mañana su número y su brío para gloria de España y su inmortal Marina. Importa esa bandera que se mece en la popa. Y sobre esta alegría desbordada, que estalla en la mañana para abrazar al barco, importa ese equilibrio rotundo y absoluto de las cosas eternas inventadas por Dios, por gracia de lo cual a un lado y otro del Atlántico, recostados los dos en su bahía, a la sombra ejemplar de torres y campanas semejantes, hablando el mismo idioma y con la misma Historia, Buenos Aires y Cádiz han visto llevar anclas y arriar velas, partir y regresar, a este barco español, con alegrías iguales y nostalgias iguales.

Bienvenido el «Elcano» a su ciudad de Cádiz. Decimos su ciudad porque ha nacido en ella. Hace tan sólo quince breves años. Claro que en esos años han pasado mil cosas, y parece lejano, muy lejano, la fecha en que fue rota una botella clásica sobre su casco blanco.

Cádiz—tan marinero y tan gentil—debía recibirle bellamente, y así le ha recibido. Mas la efición del pueblo a elevar monumentos, pensándolo despacio, le obligaría a Cádiz a una cosa en honor de ese barco. La ciudad está llena—en el Ayuntamiento gaditano lo comprueba cualquiera—de lápidas, retratos, esculturas de un sentido patriótico profundo. Algo de patria chica, pero buen sentimiento. El bergantín-goleta que hoy retornaba a España, también nació a los mares en la ciudad de Cádiz. Cádiz debe elevarle, en su muelle mejor, un claro monumento, puesto que sabe bien lo que ese barco vale. Y grabe en la piedra o en el mármol, esta frase, tan cierta y gaditana: «Juan Sebastián Elcano». Navío aparejado de bergantín-goleta. Gaditano.

Y que Dios dé al «Elcano» lo único que le falta: trescientos bravos buques poderosos, donde presten servicio por España esos guardias marinas que aprenden a quererla a la sombra gigante y rumorosa de sus velas gloriosas. Cádiz, junio 1943.

Actividades Sindicales de la provincia de Cádiz

La provincia de Cádiz está perfectamente delimitada por tres grandes zonas económicas: la industrial, que comprende, además de la capital, los pueblos de San Fernando, Puerto Real, Barbate, Algeciras y La Línea; la agrícola, con los extensos términos de Jerez de la Frontera, Puerto de Santa María, Conil, Vejer, Medina Sidonia, Rota y San Lúcar de Barrameda, y la forestal y ganadera, formada por la totalidad de los pueblos de la llamada "Sierra". En una provincia, por otra parte, donde existen las grandes aglomeraciones urbanas, toda vez que el resto el pueblo menor de veinte mil habitantes, creando esto problemas de índole social y que en estos momentos, como se verá por los datos que a continuación se indican, están procurando solucionarlos las Obras Sindicales del "Hogar", Previsión, "18 de Julio", etc.

ORGANIZACION

En esta provincia se encuentra muy adelantada la organización local y comarcal, existiendo en casi todos los pueblos una Hermandad Sindical de Labradores y algún gremio de Sindicatos Locales. En estos momentos se ha intensificado la campaña de afirmación sindical, y se procede a la creación de los Sindicatos Provinciales, que formarán parte de los grandes Sindicatos Verticales Nacionales, habiéndose constituido ya los Provinciales de la Piel, Industrias Químicas, Transportes y Comunicaciones y Hostelería, y estando próxima su terminación la del Metal, Vidrio y Cerámica, Construcción, Agua, Gas y Electricidad, Combustibles y Papel, Prensa y Artes Gráficas, teniendo también adelantada la labor para conseguir un censo total de Empresas de la provincia para encuadrarlas en los Sindicatos Verticales correspondientes dentro del ámbito provincial.

Estos días se está procediendo a la or-

ganización de las unidades de trabajo y a la creación de una Centuria que quedará afectada a los trabajos de repoblación forestal.

ORDENACION ECONOMICA

En el campo económico la Delegación Sindical Provincial, a través de la Vicesecretaría Provincial de Ordenación Económica, ha intervenido en cuantos problemas afectan a las actividades agrícolas, industriales y de servicio, que son los sectores encuadrados en la citada Vicesecretaría; asimismo ha intervenido en la coordinación de funciones económicas entre los distintos Sindicatos Verticales y en la distribución de primeras materias indispensables para el desarrollo de los labores agrícolas, con el sulfato, hlo-sisal, azúcar, piensos, etc., y en la distribución de primeras materias para Sindicatos eminentemente industriales, como sisal abecal para pescadores, curtido, cemento, papel, fubones y azúcar, café, etc., para los Sindicatos encuadrados en el sector Servicio.

Ha entrado en pleno período de actividades la organización del primer Consejo Provincial de Ordenación Económica, habiendo sido celebradas varias reuniones, presididas por el Delegado Provincial, para la orientación de los Ponecias que en el mismo se han de celebrar, y cuya celebración será en fecha próxima.

OBRAS SINDICALES

Las Obras Sindicales, como decimos anteriormente, están interviniendo activamente, cada una dentro de su ámbito, en la resolución de problemas de alto interés nacional, y que en su día son los siguientes:

La Obra Sindical de Cooperación ha creado en esta provincia veintiseis Cooperativas del Campo en otros pueblos de la misma; sólo tres existían con anterioridad a la ley de Cooperación.

Asimismo ha quedado constituida la Unión Territorial de Cooperativas del Campo, cuyo funcionamiento ha de dar extraordinario impulso al próspero desenvolvimiento de las Cooperativas que la inte-

gran; en alguna de ellas se encuadran los viticultores, cuyos problemas de vital importancia para la economía de esta provincia, son estudiados y tramitados con el interés que merecen por la Obra Cooperación.

También se ha constituido la representación provincial de la Cooperativa Nacional de Hostelería y Similares, que ha de reportar grandes beneficios a esta industria. Por último, se ha creado la Cooperativa Gaditana de Consumo, cuyos beneficios alcanzarán a gran cantidad de modestos funcionarios, artesanos y productores de los gremios de la capital.

OBRA SINDICAL "EDUCACION Y DESCANSO"

La Obra Sindical "Educación y Descanso" viene desarrollando su labor bajo unas consignas precisas, aumentando sus actividades y poniendo al alcance del productor los medios necesarios para el cumplimiento de las consignas del Puerto del Trabajo.

Sesiones de cine matinales en los días festivos, partidos de fútbol, ciclismo, atletismo y boxeo.

Se han constituido diferentes Grupos de Empresas, destacando el de Naval, de San Carlos, con campo de deportes, pista de atletismo, frontón, etc.; también el de la Empresa Domeq tiene campo de deportes y pista de atletismo.

Se está en proyecto de la compra de la piscina al Ayuntamiento de Cádiz. Existe también un Albergue para productoras en el Puerto de Santa María.

Además de un cuadro artístico de teatro, también existe una banda de música, constituida por diez y siete profesores. Se han celebrado infinidad de competiciones en las distintas ramas del deporte, habiendo corrido a ellas más de cincuenta mil productores. Próximamente se van a celebrar, con motivo de la festividad del Corpus, los campeonatos interprovinciales de natación.

OBRA "18 DE JULIO"

Muy en breve será una realidad la pue-

ta en marcha de los Servicios propios de dicha Obra Sindical, para ello fueron convocados concursos para el provisión de plazas de médicos, practicantes y matronas, proyectándose el establecimiento de clínicas y especialidades en Cádiz, Algeciras, Jerez y Villamartín. En Jerez está aprobada la construcción de una clínica con cincuenta camas, que estará instalada en una nueva Casa Sindical que se proyecta, por valor de dos millones cuatrocientos mil pesetas; en Cádiz se proyecta la instalación de otra de igual cabida.

OBRA SINDICAL "HOGAR"

Existen aprobados, y algunos están en construcción, ocho grupos de viviendas económicas en Cádiz, Rota, Algeciras y San Fernando, con un total de quinientas cuarenta y cuatro viviendas y un presupuesto de trece millones trescientas mil pesetas. Para la construcción de dichos grupos se tienen adquiridos, a título oneroso, ordenaciones solares con una extensión total de setenta y nueve mil metros cuadrados y un valor de ochocientos sesenta mil pesetas.

FORMACION PROFESIONAL

En esta Obra han sido donados por los Ayuntamientos de San Fernando y Puerto Real solares con destino a la construcción de dos Escuelas de Pre-aprendizaje.

OBRA SINDICAL "ARTESANIA"

Se están formalizando los censos artesanos y se gestiona la obtención de cupos de primeras materias, habiéndose celebrado una Exposición de trabajos artesanos, a la que se han presentado trabajos muy interesantes desde el punto de vista de esta Obra.

PREVISION SOCIAL

Se han tramitado en el último año veintidós y ocho mil expedientes, con el consiguiente beneficio para los productores de la provincia.

Lo anteriormente relacionado es expresión sucinta de la labor desarrollada por la Delegación Provincial de Sindicatos de Cádiz.

Después de más de ciento veinte días de navegación el "Juan Sebastián Elcano" vuelve a España

CON LOS GUARDIAS MARINAS A SEIS MILLAS DE CADIZ

JUBILO Y EMOCION DEL RETORNO A LA PATRIA

"NO OLVIDAREMOS FACILMENTE A BUENOS AIRES"

A las ocho de la mañana —que son las siete, dice esta fina y salada gente gaditana— en el muelle de la izquierda, según se mira al mar de la ciudad de Cádiz, estamos esperando el remolcador desconocido aún que nuestro del "Juan Sebastián Elcano". Nos sentimos un poco marineros pensando en las seis u ocho millas de olas azul y plata que a estas horas nos separan del barco. No hace sol, ni va a hacerlo después en todo el día, y un viento de Poniente, que es el viento de América lejana, levanta rizos de agua en la bahía y se las lleva desde las murallas que limitan el "Parque Genovés" hasta las casitas "distantes de Puerto Real y el Puerto de Santa María, hasta las salinas de San Fernando". Allí hubo, ayer mismo—final de curso, que es un final de curso con mucha alegría y con mucho suspiro, porque María espera con su nueva Escuela Naval a los cadetes de la Marina de guerra al año que viene—, allí hubo hasta ayer mismo banderas, gallardetes, trémolos de cornetas y una banda de música. Como en el aire aún reposan todas esas verdades, las no leves epumas que levanta el Poniente y que hace golpear sobre este agua antigua, se acostan dulcemente en la otra orilla.

Somos pocos los que esperamos; un pequeño grupito sobre el muelle. Pocos y pocos navegantes. Salvado de la calificación —naturalmente— el jefe de la expedición, el comandante de Marina don Luis Suárez de Lezo y López-Alvarado, jefe del Servicio de Cinematografía del Ministerio de Marina, que a todos nos conduce, y a mi comendante que me hace el favor inmenso de dejarme un lugar en el remolcador, allí todos somos gente de tierra. Me imagino que el que más ha navegado, excluido el comandante, de todos los presentes—operadores y ayudantes de cine, un redactor del "Diario de Cádiz", un fotógrafo, un simpático actor, a quien he tomado gran cariño, el comandante Corrali, y un servidor de ustedes— soy yo mismo en persona, que he ido varias veces a Palma de Mallorca, y que cuando me casé —¡qué tiempos aquellos!— estuve diecisiete días en el Mediterráneo, a bordo del "Oceania", y hasta llegué a Constantinopla. Por consiguiente, en el grupo se considera el mar con bastante respeto y se habla del mareo, que parece que reviste numerosos aspectos diferentes.

Llega el remolcador—el "RR 15", de la Marina de guerra—y se acuesta en el muelle, al lado de un transporte—el "Contramaestre Carado", grande y negro, como con malhumor—para que se saltemos a su limpia cubierta. Acaban de baldearla. Subimos hasta el puente, y después de pitar con la sirena nos echamos al mar, como unos héroes. Desde este sitio de los muelles no se ve todavía al "Juan Sebastián Elcano", que muy lentamente avanza por el Atlántico, esperando la hora señalada para su arribo; pero desde San Fernando y desde el lado opuesto de Cádiz, desde las murallas, se le ve ya esta mañana al amanecer. Su alto y ancho velamen, que le devuelve al mar paisaje antiguo, parecía un humo denso visto a la distancia. Cuando se está más cerca, esta visión se cambia. Cada trozo de vela, en la vela, para decirlo bien, se individualiza, y, a pesar de la falta de sol, torna tonos distintos, de un gris pardo, de nácar, como superpuestas hojas de una flor, o como brillos trémulos de una cascada. Es realmente admirable.

ALTA MAR.—EL ENCUENTRO. HISTORIA DE UN GALLARDETE

Pasados, a la izquierda, los malecones del muelle gaditano, divisamos a lo lejos al buque-escuela. Todo su amplio velamen aparece desplegado. Pesamos por delante del farillo que hay en el centro de la bahía. Superamos ésta, dejando a derecha e izquierda los dos cuernos de tierra. Decididamente, esto es ya la alta mar. Mirándola de frente se piensa que no tiene final hasta la misma América y se siente el pavor que este mar inmenso y estenoso produjo a los antiguos navegantes. El remolcador calanca ferozmente y aumenta

su velocidad. Vamos rectos hacia el "Elcano". Como el primer objetivo de nuestro viaje es el de obtener películas de él y de su entrada en Cádiz, nos acercamos mucho a su blanco casco, en el que campean los colores de España. A su costado, aminorando la marcha, pues la suya es muy lenta para alcanzar a Cádiz a la hora señalada, navegamos un rato. Con los prismáticos del patrón timonel del remolcador, mientras las dos máquinas de cine giran tomando metros de película, a un lado y otro lado de la nave, observamos los rostros sonrientes, los saludos, las maniobras a bordo. Vemos al comandante, don Antonio Blanco, mirando sonriente hacia la tierra española con sus prismáticos. Tiene una noble, simpática, marinera y señorial prestancia, que más tarde hemos de concretar al conocerle y que todavía se ha de depurar más en nuestra comprensión al oírle pronunciar sus palabras de saludo a Cádiz en el Ayuntamiento. De pronto, la sirena de nuestro remolcador nos da un susto del diablo. La tenemos al lado, en los oídos, y está soltando ahora tremendos alaridos intermitentes. Parece que saluda al "Elcano". Un marinero sube a lo alto del puente y mueve unas banderas: «¡Bien venidos!» Otro barquito, otro remolcador que hemos adelantado al venir desde Cádiz, se acerca también y también ronca—mucho menos vigorosamente—su sirena. Es el práctico. Fórmulas de la mar, porque el "Elcano" sabe de sobre su camino. Vuelve a su casa. Nació en Cádiz hace muy pocos años. Quince o dieciséis años. Fue construido en la factoría naval de Echevarrieta. Aún trabajan allí los obreros que hicieron al "Elcano".

En lo alto de las velas—cuatro palos mayores, de una altura enorme, sostienen las cangrejas, y delante los focos, cruzados con las velas mayores y el trinquete, en dirección opuesta—trémolo en el viento un gallardete inmensamente largo. Casi llegan sus puntas a mojar en el agua. El comandante Suárez de Lezo me explica la razón de tanta longitud en la preciosa cinta que luce los colores nacionales. Parece que por cada treinta millas de navegación como el velero hace, se le añade al gallardete una pulgada de extensión, lo cual es uso general en todas las Marinas. Y añade el comandante:

—Pues este capitán—por el del barco—se ve que es hombre austero. Con lo que ha navegado el "Elcano", que ha dado varias veces la vuelta al mundo, el gallardete podría ser el doble si hubiera habido el más pequeño exceso de optimismo por parte de su jefe.

Ya se escuchan sonar unas cornetas de

órdenes en el barco. Al instante se mueven, tiemblan y desfallecen las velas poderosas. Los focos, la vela del trinquete y las velas mayores se desploman. Con el viento que sopla, para entrar en el puerto es preferible arriarlas y andar con el motor. Un momento tan sólo podemos ver el barco, ya muy cerca de Cádiz, con las velas arriadas, recogidas a puños por los hombres que trepan a los palos, ligeros y seguros. Sin velámen, el barco pierde gracia, poesía, algo así como música, desde luego, vigor; pero gana elegancia, fina estampa, silueta, y es casi más bonito, más menudo, más gentil, con sus altivos palos ya desnudos y sus cientos de cuerdas y de cables. Así es más deportivo. Con las velas hinchadas por el viento, parecía más romántico.

UN POCO DE HISTORIA.—¿CUANTAS VUELTAS AL MUNDO?

Antes de que tuvieran los marineros de España este barco estúpido por Escuela, fue su Escuela el "Nautilus", que había sido "clipper" conocido. Hizo por muchos años singladuras famosas en la carrera del té, y en la de la sal. También fue el "Cataluña" buque-escuela y también fue famoso. En el 1927 se botó al agua el "Juan Sebastián Elcano", que fue construido en los talleres de la Constructora Echevarrieta en este mismo Cádiz. Antes de abandonar esta ciudad, como el que busca a un hombre por su cuna, nos hemos dirigido al caer de la tarde, por las calles estrechas, y luego por las anchas avenidas que tanta huella ostentan del Imperio y del Mar español, unidas a los rastros del siglo XIX —una curiosa mezcla de patriotismo y de melancolía liberal, de odio a Napoleón y aición a Voltaire y a las cosas francesas—, hasta las oficinas de esa Casa. Hay un viejo contable, gaditano también, detrás de un mostrador y él nos cuenta un poquito de historia del "Elcano". No interesa contarla. El viejo, que tiene especial cariño al buque, al que no deja de visitar siempre que éste, luego de recorrer el mundo, vuelve a Cádiz, nos afirma muy serio que el barco ha dado ya siete vueltas a la Tierra. Y añade—y lo creemos—que aun puede repetirse esa proeza cuantas veces lo quiera.

En esto de las vueltas al mundo, sin embargo, hay opiniones. Cuando hemos subido al buque-escuela, con la experiencia dicha, lo hemos comprobado. Para la marinería del barco, estas vueltas son cinco. Para los guardias marinas, que están en lo cierto, son tres únicamente. Pero, claro es, que a éstas hay que añadir aquella, la pri-

mera de todas las del mundo, que dió a la Tierra el otro Juan Sebastián Elcano, el que da nombre al buque.

EL LEMA.—CINE EN ALTA MAR.—LA MARINERÍA

Entrando en el "Elcano" se encuentran a la izquierda la cámara del comandante y los salones. Sobre la puerta de entrada, en grandes letras grabadas en metal en la madera, se lee el lema glorioso que bastaría por sí solo para hacer inmortal la Marina española: «Tu primus circumdedit me». Con la frase parece que revive aquel viejo marino portentoso que dió su nombre al bergantín-goleta y que la nao "Victoria" que mandara para la vuelta al mundo, con sus supervivientes, cobra vida.

Entre los pasajeros del "Elcano", todos de la Marina, se destacan dos trajes de paisano y dos rostros festivos que no tienen el aire verdadero del mar. Son los de Andrés Cubero y Ricardo González, ambos bien conocidos en el mundo del cine. Por encargo del Servicio de Cinematografía del Ministerio de Marina han realizado el viaje entero en el buque-escuela, a fin de componer una película de las dos travesías, la estancia en Buenos Aires, Canarias y Cabo Verde, la salida y llegada a Cádiz y los mil incidentes curiosos del viaje. Algunos episodios corresponden por entero a Ricardo González. Este cineasta actual, antes de serlo, fué torero, como cualquiera sabe. A la vuelta de Buenos Aires, y ya que la intención, totalmente cumplida del capitán del barco fué hacer todo el viaje sin escalas, se embarcaron en el "Elcano" ocho toros vivos para las necesidades de carne de la tripulación. Los toros han sido matados uno a uno cada tres o cuatro días. Parece que siempre que el sacrificio se producía, en cubierta, eran requeridos los servicios del matador de toros. Pero Ricardo González se ha negado siempre a poner su arte a la disposición de los estómagos del barco, y los pobres toros han sido muertos sin el menor estilo: atados, con engaño y de puntilla. Queda a todos, al menos, el consuelo de que fueron más tarde bastante bien guisados.

Hablamos con los marineros del "Elcano". Están todos contentos. Sienten la profunda alegría del retorno. El viaje ha sido bueno, en general, gracias a la pericia del comandante Blanco y a las excelentes condiciones marineras del barco. Ha ocurrido una sola desgracia. Un marinero se fracturó una pierna en un fuerte temporal que padecieron en el viaje de ida. Ya está bien. Y todos recuerdan—con algabara—su estancia en Buenos Aires. Les preguntó si se dejaron novias por aquellas tierras,

Cádiz: historia viva de España

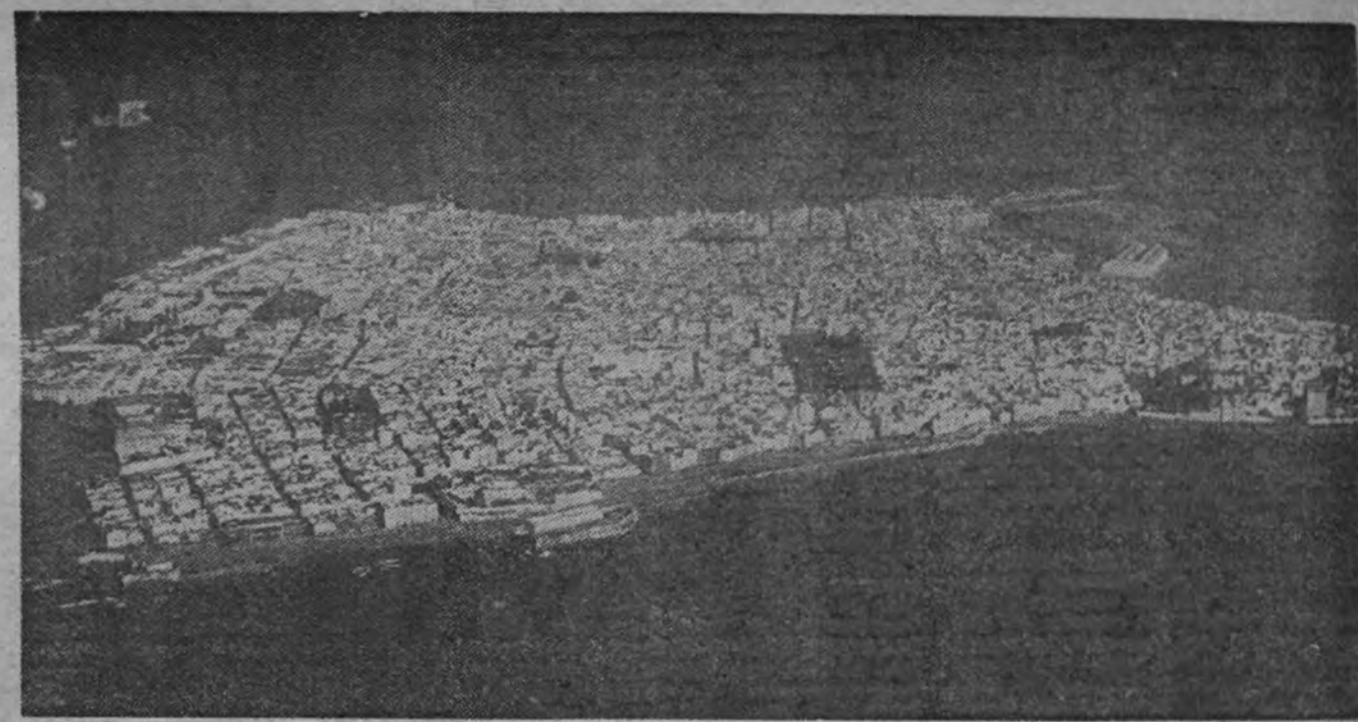
Por CARLOS MARTEL



Lo que quiera penetrar en el espíritu de una ciudad ha de adentrarse en ella a través de sus calles y plazas, fijarse en sus nombres y lo que evocan, seguir a lo largo de éstas, con alma de peregrino, para captar la anécdota,

trasladarse a tiempos pretéritos, vivir por unos instantes la vida de unos personajes que encarnaron esa ciudad con los más puros acentos de su lirismo, con sus concepciones filosóficas, con su arte de la guerra, con su ciencia, con su oratoria, con su política, con su santidad. Muchos locos, y así hay que llamarlos, muchos «snobs», sueñan con calles simétricas, numeradas con signos alfabéticos, señalando fachadas, y olvidan que una ciudad tiene su alma, su embudo, sus sueños, su modo de pensar y de sentir, sus amores, sus odios; ignoran que hay una hora—en cada ciudad es una distinta—que aparecen surdamente, porque la poesía medieval aún no ha desaparecido, afortunadamente, y esos duendes son precisamente aquellos cuyos nombres figuran en las cabezas de las calles, y que no han muerto, porque sin ellos la ciudad moriría para no resucitar jamás.

Hay ciudades místicas, en que el espíritu de una santa lo invade todo, como Ávila, con su Santa Teresa; hay ciudades de Reconquista, como Granada, con sus Reyes Católicos; hay ciudades de Concellos, como Toledo; de peregrinaciones, como Santiago, y otras fabriles, que, envueltas en humo, van ahogando poco a poco ese bendito regionalismo, esa privilegiada variedad que en su día hizo grande a España. Mas al lado de todo ello hay ciudades de tan diverso espíritu, de tal grandeza, de tanta historia, tal pujanza mercantil, tanta ciencia, tal heroísmo, tanta virtud, que es necesario para conocerlas recorrer sus calles, sus plazas, y en ese libro vivo de los nombres de ellas, aprender lo que son, lo que fueron, lo que serán mañana. Así es Cádiz, ciudad atlántica, cerca de un «Mar Tenebroso», vecina de la inquieta orilla de Nor-



Vista panorámica de la ciudad

te-Africa, muralla de la Europa herética de Napoleón: Cádiz, que puede enorgullecerse de su antigüedad mitológica y de no haberse encontrado jamás ajena a ninguna de las grandes conmociones de España, de Europa o del mundo; porque su cultura, su sensibilidad y sus virtudes hacen que siempre se encuentre presente en cualquier orientación humana. Por eso trata de igual manera con Hércules, el dios griego, que con aquella diosa pagana de la libertad, entronizada en el Parlamento.

Así, aprovechando esos momentos felices de las ciudades en que se nos muestran confidentes, adentrémonos por las calles de Cádiz, mas sin pisar demasiado fuerte, porque sentimos inevitable temor de ca-

minar sobre la Historia viva, o tal vez sobre la Prehistoria... ¡Alto!... ¿Qué sucede? Nos sale al paso un general cartaginés, célebre ya en el año 238 antes de Jesucristo, fundador de Barcino (Barcelona) y conquistador de la ciudad. Pero no temamos el sacrificio de la nobleza celtibérica, sublevada contra el invasor: la muerte de Indortes e Isotacio derroca a este Capitán con su muerte.

Y, sin embargo, pasemos ahora por la calle de Columela, tan moderna, abiertos los escaparates de sus tiendas al público, una calle recta... recta... y tan recta, que nos lleva a la antigua Roma y nos evoca a aquel sabio insigne nacido en la inmortal ciudad, fundador de su primera Escuela Agrícola, amigo, más tarde, en la capital del mundo: Roma, de Séneca; Claudio Augustal y otras figuras romanas; al fin, prefecto imperial de los pueblos comprendidos entre el Ganges, el Eúfrates y el Indo...

Hay un intento claro a pinar: tal vez el viento inquieto de Cádiz renueve los perfumes de los pinos próximos, o es que canta el poeta gaditano Fernández Shaw?:

"Pasé por el Campo Santo,
campo de verde ciprés;
pasé por el cementerio
sin querer entrar en él.
Y al seguir por el camino,
de vuelta al pueblo, pensé:
¡Por qué pasaré de largo
si he de tener que volver!"

¿Acaso con esta finura original no se dicen aquí tantas cosas como las célebres coplas manriqueñas o los famosos versos teresianos?...
¿BEATO DIEGO DE CADIZ! ¡Un Capitán de Dios, como San Ignacio, como San Vicente Ferrer, roca de Cristo contra las borrascas revolucionarias! Un santo milionario, que conoca la fatiga de todos los caminos, por parecerse más a su Redentor; un santo hecho a la medida de España por la Providencia para que no nos desparásemos de sus rutas, cuando Europa prevaricaba.

¿Qué manera de manejar épocas, de saltar de lo divino a lo humano, de la guerra a la poesía, a la ciencia...! Es que así es Cádiz, como esos terrenos undulvianos en que el geólogo estudia las capas de tierra con el microscopio de su fantasía...

Estamos en la calle de Virgili, aquel médico de la Real Academia de Madrid, que regeneró el arte de la Cirugía y fundó las Escuelas de Medicina de Madrid y Cádiz; sigamos sin trayectoria fija y como uno de esos duendes que nos salen al paso. ¿Qué nombre aparece en esta calle! VEA MURGUIA... ¿No os recuerda aquel glorioso día 23 de julio de 1891, en que se colocaba en astilleros gaditanos la primera piedra de la grada donde había de construirse el crucero «Carlos V»? Pues no olvidad que sin este nombre, VEA MURGUIA, no hubiere sido posible contar con esa factoría donde se había de reanudar la ambición marinera de España.

Quizás pasemos distraídos ante las figuras egregias de dos insignes oradores, Castelar y Segismundo Moret; pero eso no es justo; es cierto que fueron un día la voz de la Patria.

Y así, burla burlando, como el famoso Lope al componer su famoso soneto, a través de un nombre de una calle: JOSE CESTINO MUTIS, estudiemos la botánica de Santa Fé de Bogotá, con sus veinte mil plantas y sus seis mil ochocientos cuarenta y nueve dibujos vegetales, y sintámonos orgullosos de que un gaditano triunfó en Europa por su ciencia, en la Corte de Carlos III.

Y confundidos a lo largo de calles, pla-

zas, alamedas, Javier de Burgos, autor de la zarzuela de Cádiz, humor riente y alegría inagotable, según Ortega Munilla; Isaac Peral, el sabio y desgraciado marino cuyo pecado fué el de tratar de salvar nuestras colonias con su sencillo y minucioso artefacto submarino, que andaban Imperios seculares, precisamente desde aquí, desde el Puerto de Santa María; Menacho, general gaditano, héroe de la Independencia, defensor de Badajoz, que dió su vida por la Patria, como reza una lápida; Tofio, director de las compañías de guardias marinas de Cádiz, afamado en la Europa de entonces por sus trabajos de Astronomía.

¿Qué juego de figuras!... ¿Cuánta Historia viva!... Precisamente esta mañana recordaba un prestigioso médico de la localidad, aquella ya célebre frase de Jirónes Díaz, de que para estudiar Historia era necesario pasar solo y meditando por las calles de Cádiz. Sería prolijo insistir sobre tanto personaje histórico.

Pinotres marinistas: Enrique de las Marinas; escritoras famosas, como aquella que llevó el seudónimo de «Fernán Caballero»; aristócratas insignes, como el marqués de Cádiz y el de Ureña, de quien dijo uno de sus biógrafos que de todo entendía y su comprensión era universal, siendo superior a los demás hombres; obispos, como Armenteros; que entre otros títulos ostentó el de secretario de despacho de Felipe V, y, entre sus glorias, la de poner la primera piedra de nuestra España; y ¿para qué seguir más?

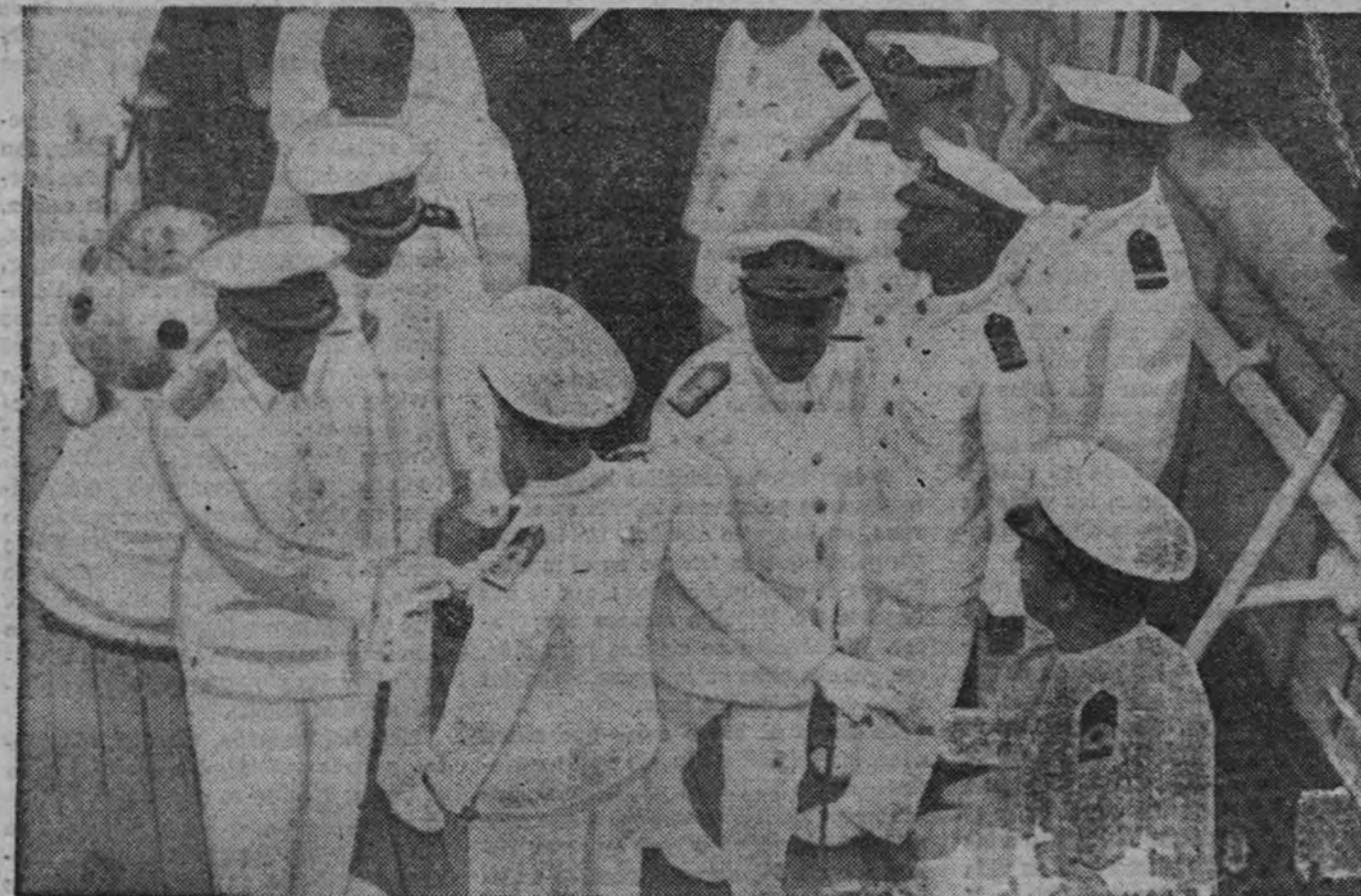
Esa es la razón de que Cádiz sea imperecedera; mas esta razón la hemos deducido de ese estudio hecho al pasar y repasar por las calles gaditanas, pisando en silencio, creyendo que íbamos sobre carne, nervio y sangre de España. En esta burrada de nombres, ¿cuántos siglos! ¿cuánta grandeza inenarrable! ¿cuánta Patria! ¿Y luego dicen que España se halla carente de hombres?

Y aquella calle que el año 1847 denominó de los CENTONES, no preveía acaso que el primer Rey de España establecido aquí su Corte el año 1605 antes de Jesucristo?

Ya han acabado las horas de las confidencias; los duendes no nos son propicios; las luces de la ciudad se van encendiendo lentamente; ya es hora de volver a los lugares de la Cádiz moderna. ¡Mejor! Es la Historia que comienza; ya vendrán nuevas plumas a describir los milagros, para huir del tráfago que aquí a nuestros pensamientos, invenciones de la ciudad, y, carretera adelante, al pasar por el que fué paseo de Augusta Julia, recordemos aquel Julio César nacido en Roma, que, al contemplar el año 69, en el magnífico templo de Hércules, de Cádiz, la estatua de Alejandro de Macedonia, recordando sus gloriosas conquistas, sintió el deseo de superar las proezas de este genio militar, logrando su propósito.

Una sencilla avenida de nuestro auto: a nuestro lado la fortaleza de la Cortadura; Historia: Historia a pleno pulmón. Desde este fuerte hacia el mar, un día siguió siendo España, porque las Águilas de Napoleón no pudieron elevar sus vuelos sobre la bahía.

Una lápida en los muros de la fortaleza. Leamos: «ESTA OBRA SE HIZO A PRESENCIA—DE LAS HUESTES ENEMIGAS.—ESTA OBRA SE CONSTRUYÓ EN LOS MAYORES CONFLICTOS DE LA PATRIA.—ES UN ETERNO MONUMENTO DEL PATRIOTISMO DE CADIZ.»



El Almirante Aguirre y otras autoridades navales saludando a los jefes del barco



El comandante del "Juan Sebastián Elcano", don Antonio Blanco, momentos después de la llegada

Guardias marinas de España

Por JOSE MARIA DE VEGA

LOS temas de investigación histórica en materia naval han estado lastimosamente abandonados en España, hasta el punto de ser muy poco conocido el mar, camino, escenario y campo de batalla de nuestro Imperio. Solamente ahora hay un resurgimiento de la náutica afición, que se hace regusto salado en las gentes del litoral, y conocimiento íntimo y provechoso en los que por tierra adentro nos movemos.

Ha contribuido a afirmar este retorno a las cosas del mar—o de la mar, según la marinera expresión—la incansable actuación del Instituto Histórico de la Marina, organismo adscrito al Consejo Superior de Investigaciones Científicas, que en nuestra Patria es Universidad y Catedral, motor y centro de la cultura.

Recientemente el secretario de dicho Instituto, don Dalmiro de la Válgoma y Díaz-Varela ha trasladado su erudición, sabiduría de archivos y bibliotecas, a las páginas de un libro, publicado en colaboración con el barón de Finestrat y avalado con un interesante prólogo de don Julio Guillén, director del Museo Naval. El libro tiene un título sugestivo: «Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes», y es el primero de una extensa obra que va a comprender, en conjunto, ocho tomos de texto y uno de índices.

En la obra de Dalmiro de la Válgoma se puede seguir paso a paso la ejemplar historia del Cuerpo de Guardias Marinas españoles. Conocerá algo más que saberse de memoria los anales de una Universidad o aprender las vicisitudes de una Academia Militar. Como una trilogía de armas, letras y aguja de marear, se desliza la vida del guardia marino en el culto a la bandera, el diario afán sobre los libros y el amor a las estrellas, impenitentes Narcisos frente al espejo azul y verde del mar.

La Real Compañía de Guardias Marinas fue fundada el año 1717. Comenzaba, con el siglo XVIII, la gobernación española por la Casa de Borbón. El milanés José Patiño fue el creador de este Cuerpo, flor y nata de nuestros guerreros del mar, escuela de navegantes y academia de patriótica fidelidad. Algún día se estudiará con detenimiento todo lo que la Armada debe a Patiño, propulsor, entre otras cosas, de los arsenales ferrolanos, leal mi-

litares. Y el catálogo de los que alguna vez han pertenecido a la Marina española, desde la fecha fundacional de 1717, es una aportación decisiva a la más brillante genealogía de históricos apellidos.

A pesar de la corta edad exigida para el ingreso, el Colegio Naval era un Centro de la más rigurosa disciplina. Caballeros Aspirantes se llamaban sus alumnos, al estilo legionario, y como en la Legión, se les inculcaba desde los primeros momentos el sentimiento jerárquico. También como en la Legión y lo mismo que las Ordenes Militares, registra la historia del Cuerpo una larga serie de privilegios concedidos a sus componentes.

Antiguamente existían en España tres Colegios Na-

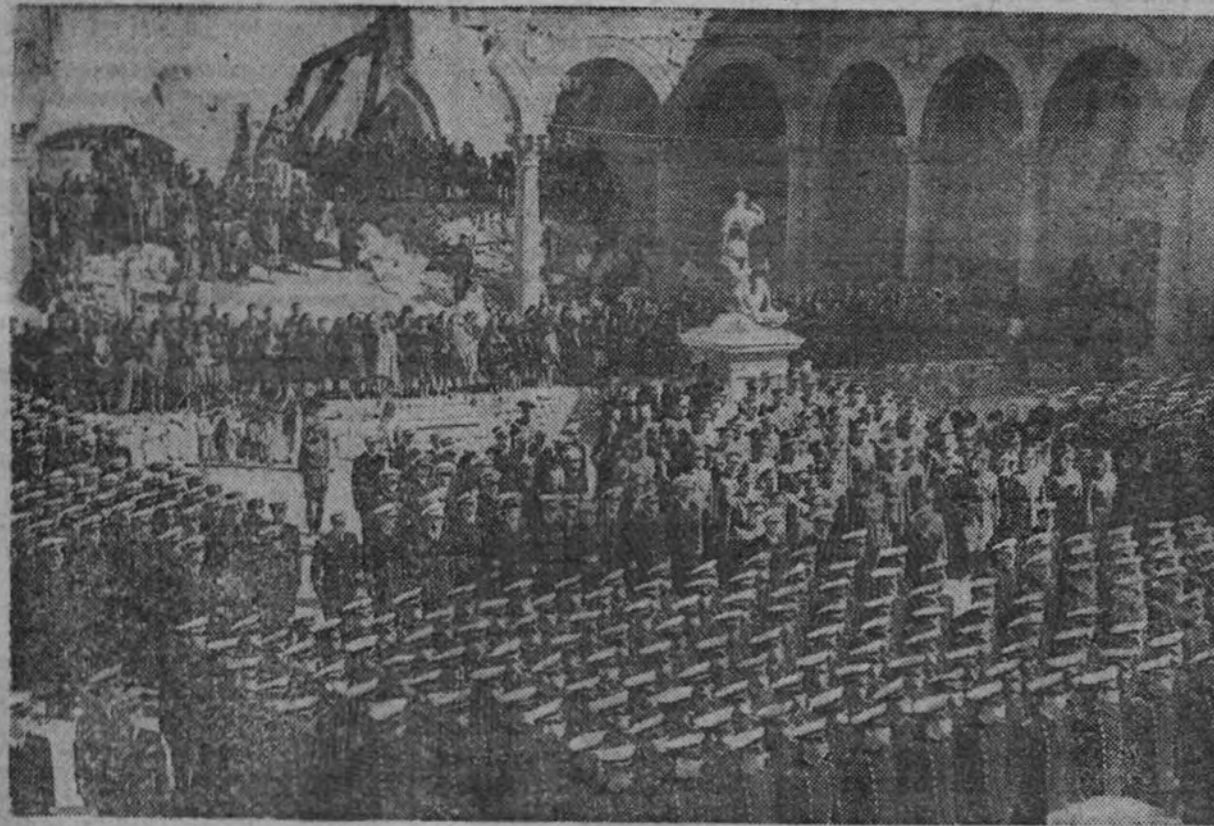
viando rutas abiertas en todos los mares del Universo. Entre ellos el duque de Veragua, Cristóbal Colón y Carvajal, acrece el prestigio de su nombre con la realidad de sus años mozos y militares.

El aspirantado naval se realiza en tres cursos. El anciano, bajo la Real Corona del Cuerpo de Guardias Marinas, es la insignia de su jerarquía, que se complementa con una, dos o tres barras de oro, señalando la graduación de su respectivo curso. Después, ya es la oficialidad de la Armada española, desde el inicial alférez de fragata hasta la lejana y ambiciosa perspectiva del Almirantazgo.

Como resumen de estos cursos en el Colegio Naval se realizan los viajes de prácticas a bordo del buque-escuela.



Los alumnos de la Escuela Naval Militar, en el último destile de la Victoria.



Los guardias marinas, formados en el patio del Alcázar.

nistro de Felipe V y hermano de aquel diplomático de azules y rojos que se llamó el marqués de Castelar.

Desde entonces acá han pasado por el aspirantado del Colegio Naval todos los hombres que han llevado por el mundo la fama justificada de nuestras Escuadras. Por regla general se ingresaba en el Cuerpo de Guardias Marinas a la edad de trece años, con la vocación reciente, como una prolongación de los sueños infantiles, dirigidos por la fama a la estrella Polar.

Aunque la entrada y permanencia en el Colegio Naval estaba reservada, sobre todo en el transcurso del siglo XIX, por una absoluta libertad, la inmensa mayoría de sus componentes pertenecían a lo más escogido de la nobleza española. Las investigaciones practicadas actualmente demuestran una afinidad entera entre las relaciones de sus alumnos y los expedientes de las Ordenes

valles, correspondientes a los Departamentos marítimos de Cádiz, Cartagena y El Ferrol, esos tres puertos que son algo así como las bocas abiertas por las que se escapa el aliento de nuestra grandeza marinera. Hoy solamente existe el Colegio Naval de San Fernando, donde se concentra toda la tradición náutica que ha tenido en la Historia un signo gaditano. Frente al mar Atlántico, que acarició la lograda esperanza colombina, junto al escenario de la honrosa peripecia de Trafalgar, aprende la juventud su oficio marino, y le entra por los ojos la maravilla de la Primavera que vendrá por el mar.

Allí la isla de San Fernando se redime de su prosapia decadenista constitucional y afrancesada, con la presencia de muchachos vestidos de blanco, que hacen ejercicios militares, asaltan las imaginarias trincheras de los verdos selos y clavan en el astrolabio sus ojos atentos, so-

la. Terminada la previa enseñanza en tierra, es la hora de salir al mar, a enfrentarse con el verdadero escenario de sus futuros hechos.

Ha continuado la tradición de este periplo de los marinos españoles el crucero del «Juan Sebastián Elcano» por mares de América. Como símbolo de nuestro vivo sentido de la Hispanidad, los guardias marinas han llevado al otro lado del Atlántico nuestro recuerdo de aquel primer viaje que se inició en la Rábida y cerró la leyenda de hierro de la Edad Media.

La vida de los guardias marinas a bordo del buque-escuela se diferencia poco de su estancia en el Colegio Naval de San Fernando. Rigen la misma dura disciplina e idéntico sentido riguroso del deber. Únicamente alteran la necesaria monotonía de sus días de estudio, las entradas en puertos extranjeros, donde son recibidos como embajadores de esta raza soledad, milenaria y heroica.

El paso del barco que conduce a los guardias marinas por la línea del trópico se celebra con el regocijado festival que es tradición en todas las Escuadras del mundo. Es como un bautismo geográfico para estos aprendices de marinos que han de correr la pólvora de su alegría desde el bauprés a la santabárbara, de popa a proa de este trozo móvil de España, nunciatura de su bandera en las más lejanas aguas.

En pasadas épocas, esta tradición universal de fiesta al cruzar la línea equinoccial, tenía una faceta típicamente española. Se rompía por un día la severa disciplina de la vida a bordo y los alumnos eran maestros y los maestros volvían a los años juveniles del aprendizaje, con todas sus consecuencias. Los improvisados «profesores» daban órdenes e imponían correctivos a los oficiales, que, por aquella vez los aceptaban humildes y sonrientes. Era el mundo al revés, mientras el barco pasaba realmente al otro mundo, en sus aventureras singladuras.

Esta es la vida alegre, disciplinada, regocijadamente incómoda de los guardias marinas españoles, caballeros del Mar, honrados aventureros en estos largos periplos que llevan a las tierras de Hispanidad el aliento fervoroso de España, creyente en su imperio soleado, orgullosa de haberse hecho su vestido universal con los mapas de todos los países de la Tierra.

Ahora, con el regreso a España del «Juan Sebastián Elcano», buque-escuela de nuestra Armada, tendremos de nuevo entre nosotros a los futuros guerreros del mar, viajeros bajo nuestra bandera por todas las aguas del Globo.

de risas, que de ellas, que ellas son gallegas, que contentas...

—Novias, no. Amigas, nada más...

LOS GUARDIAS MARINAS.—UNA CITA DEL DIARIO.
Los guardias marinas que han realizado el viaje son sesenta y tres. Todos jóvenes, fuertes, animosos, alegres, con un tremendo orgullo de su ser español. Nos cuentan muchas cosas. Durante su navegación casi no han encontrado otros barcos en ruta. A la ida, hicieron escalas en Canarias y Cabo Verde, empleando desde aquí a Buenos Aires cuarenta y cinco días de viaje. La vuelta ha sido directa y sin escalas. Solamente han pasado muy cerca de Madera, pero sin desembarco. Han empleado en ella cincuenta y tres días de navegación. Mientras ellos me lo cuentan, interviene en la conversación Andrés Cubero y exclama:

—¿Cómo cincuenta y tres días? Serán cincuenta y tres singladuras.

Los muchachos se ríen de su fuerte cultura navegante. Y me cuentan detalles de sus clases a bordo. En especial la clase de gimnasia y de ejercicios físicos parece ser la que más atractivos tenía para ellos durante el largo viaje. La vida al aire libre, la evidente potencia de sus cuerpos jóvenes, el gusto por los deportes, son acaso el secreto de esta predilección. No hemos visto ni uno que tuviera ese aire tierno, reconcentrado y amarillo que tienen los «admirables» estudiantes. Estos mozos estudian de otro modo. Durante los cuatro meses largos de su viaje en el buque-escuela—uno de los viajes más extensos que suelen realizar los barcos de ese tipo, y un ejemplo estupendo en días de guerra universal como los actuales—, sin dejar de estudiar las otras disciplinas, se dedican del todo a fortalecerse físicamente y aprender, realizándolas por sí mismos, las duras prácticas navales.

Hablan de Buenos Aires. Están enamorados de la gran ciudad argentina. Recuerdan un banquete en el «Jockey Club». Una comedia, muy numerosa, que les ofrecieron los estudiantes de allá en el Club Universitario.

—Nos sorprendieron bien agradablemente al final del banquete—dice un guardia marino, sonriendo—. Fue una gran emoción para nosotros. Se levantaron todos con las copas en alto. Hicimos lo mismo, naturalmente. Y entonces se arrancaron a cantar el «Cara al Sol», todos a una, mejor que lo cantamos en España.

Otros guardias marinas hablan de su visita a la Escuela Naval y al Colegio Militar de Buenos Aires. Uno recuerda, complacientemente:

—Diga usted una cosa, que es bastante importante.

—Diré lo que me cuente.

—Pues diga que el señor agregado naval inglés en Buenos Aires se quedó sorprendido de la marcialidad, la compostura, el equipo y el aspecto total de la marinería del «Elcano». Me parece que para que un inglés diga que se sorprende de esas cosas...

Me hablan de los festejos con que les obsequiaron sin descanso. De las «pibas», las chicas guapas de Buenos Aires. Una



había... es allí un «churro». Ganas de equivocarse. Recuerdan los colmos, que ahora allí están de moda. «El Tronco», «El Tronco», «El embrujo de Sevilla». Son los sitios que la gente prefiere. Un guardia marino muy joven, casi un niño, me dice:

—Usted no sabe. A mí me preguntaban las muchachas: «¿Cree usted que esto se parece a Sevilla?»

Otros me recuerdan otra clase de cosas. La catedral—en la que recibieron todos los tripulantes comunión general a su llegada—donde pudieron contemplar la primera piedra, que procede de las antigüas de la primitiva iglesia de Santa María del Buen Aire.

Otros, por fin, me cuentan los sucesos de la navegación. Buen tiempo, en general, y el barco, prodigioso. A la ida padecieron un temporal terrible:

—Le llaman el «pampero», y es, de veras, una cosa tremenda. Nos alcanzó muy cerca de Santa Catalina. Imagínese usted: mar arbolada y viento de huracán. Y nosotros en medio. Claro que el «Elcano» es una maravilla y el comandante Blanco un marino completo. Llegamos a balancearnos cuarenta grados de ángulo. Nunca ha bailado tanto nuestro buque-escuela. Pero, al fin, lo vencimos con fortuna. Hubo al-

gunas lesiones y una pierna rota, curada felizmente...

Y el alegre Cubero interrumpe otra vez: —Di que, luego, pasado todo aquello, yo le vi al capitán escribir en el «Diario de Derrota»: «Se gobernó el chubasco».

EL COMANDANTE.—«NO OLVIDAREMOS FÁCILMENTE A BUENOS AIRES»

El comandante del «Elcano», capitán de fragata, don Antonio Blanco, no habla mucho, lo cual parece hábito de marino excelente. Dirige la maniobra, pues ya entramos en Cádiz, da órdenes, sonríe, mira con los prismáticos a la masa que espera sobre el muelle y llena los balcones engalanados; ordena que la Banda del barco interprete unas marchas militares, y atiende, en fin, a todo, con singular serenidad y calma, seguras de sí mismas. A las once se atraca. Un momento tan sólo me atiende y se refiere a su satisfacción general por el viaje.

—No olvidaremos fácilmente a Buenos Aires.

—Y creo que Buenos Aires, por su parte, tampoco olvidará a estos bravos muchachos. Han sabido servir el prestigio de España en las tierras aquellas maravillosamente.

—Luego, ¿está usted contento, comandante?

—Muy contento. Y mirando hacia el muelle: —Me esperan, además, mi tierra, mis amigos y mi gente...

Y vuelve a sonreír, con los ojos alegres.

Cuando todo termina—y en este terminar entra también el acabar del curso, que vuelve a los alumnos de la Escuela Naval y a estos guardias marinas a sus casas—pasamos por las calles de la ciudad de Cádiz, cara al puerto que es símbolo perfecto de este pueblo imperial, el más viejo de todos los pueblos de Occidente. En el muelle se mecen los cuatro altos palos del «Elcano». Casi sin percibirlo mentalmente, como un extraño anhelo de la cangra, recordamos al viejo contable gaditano que lleva años y años apuntando en sus libros las cifras habituales. Claro que su oficina queda cerca del mar y que hasta la ventana de su alcoba llega el rumor del agua que va y viene de América, pero su profesión es poco marinera, y por eso, sin duda, no conmueve este amor que sostiene años y años, esta fidelidad, esta ternura por el hermoso barco Y como el corazón no engaña nunca, encontramos al viejo contemplando, en el atardecer, el bergantín-goleta. Pensamos que debían ser lo mismo que el viejo, todos los otros viejos de la tierra española, en lugar de ser siempre tan cruelmente viejos, y que debían sentir, aunque ellos no naveguen, cariño por los barcos. Cariño, al fin, por esa España moza que aquí ha desembarcado está mañana a su vuelta de América; que vendría a ser cariño por la esencia más íntima, más pura, de este pueblo español que ha llenado la Historia de ensueño, de alegría y esperanza mientras ha sido pueblo. Pensamos que este barco—y los otros cien barcos, no nacidos aún, que llevarán banderas amarillas y rojas por los muelles del mar—no necesita nada más que eso: un poco de cariño de los que se embarcan y tienen al ensueño por de dechada y débil ignorancia. Al fin, estos muchachos, fuertes, alegres, sanos, que han hecho la final de su viaje este día de hoy, no precisan para hacer en lo suyo—que es el mar—grande a la vieja Patria, sino una sola cosa: barcos que gobernar. Si los viejos de España fueron caros en su anciano que contenía «sus» buques, había en España quillas, no habían dejado nunca de cruzar por los mares...

Pero el viejo contable nos ha visto y viene hacia nosotros, tan contento. Y cuando le explicamos que estábamos pensando, nos contesta despacio y sin sombra de duda en las palabras, mientras los dos subimos el paseo de palmeras que acaba en las murallas:

—Lo mío por el «Elcano» es una cosa más. Una cosa especial. Es el barco más bello que navega. Ahora, en cuanto lo otro que usted dice, tiene usted la razón entera. Y ni siquiera, ¿sabe?, es preciso que todos vayan a enamorarse de los barcos, porque eso no se siente fácilmente. Pero es que no es preciso. Yo llevo muchos años unos libros de cuentas y sé lo que me digo. Para que se hagan buques y se echen a los mares, sólo se necesita tener en la cabeza lo que debe tenerse. Cada barco es dinero. Pero mucho dinero. Se lo dice a usted un hombre que ha querido a los barcos por las otras razones, y no comprende aún cómo pueden los otros ignorar la riqueza que representa un barco.

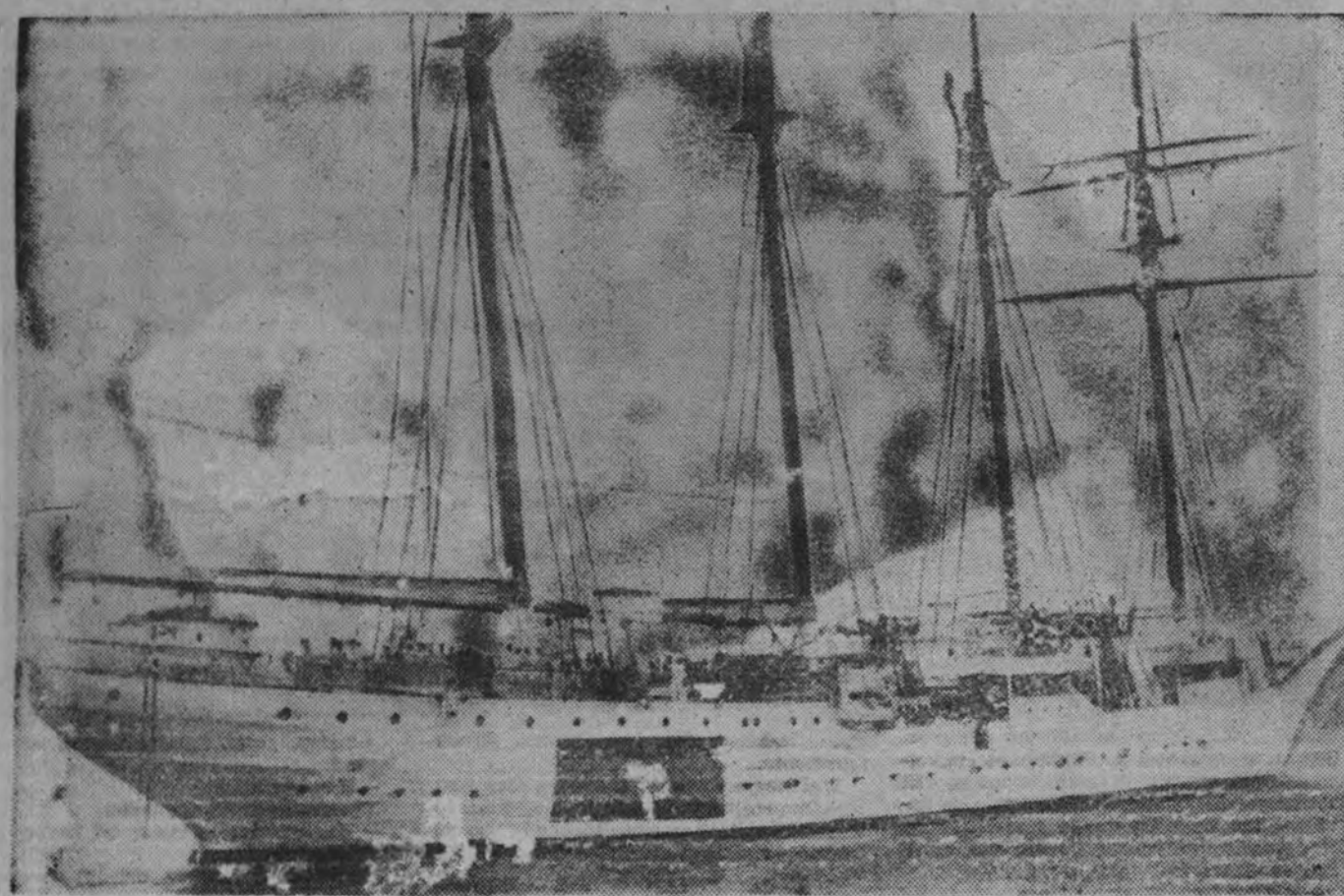
N. B.



Asistentes al almuerzo ofrecido en el Jockey Club de Buenos Aires el 13 de abril de 1943, en honor del comandante y jefes del «Juan Sebastián Elcano». Sentados de izquierda a derecha: Capitán de navío argentino Aumann (edecán del Presidente de la República y ex comandante del «Elcano»); Gustavo Martínez Zuviria, director de la Biblioteca Nacional y conocido novelista «Hugo Wastha»; segundo comandante del «Elcano»; José Ignacio Ramos; almirante León Soasso; señor comandante del «Elcano»; Dr. Carlos Ibarra, presidente de la Academia de Letras y de la Comisión Nacional de Cultura, ex ministro, catedrático, etc.; Carlos Obligado, secretario de la Academia de Letras, poeta; teniente coronel Carvajal. En pie, y entre otros señores: el teniente de navío Muro de Nadal, ayudante del ministro de Marina; doctor Raúl de Labougle, diplomático y escritor; Dr. Mario Amadeo, jefe del Gabinete Político del ministro de Relaciones Exteriores; Héctor Sáenz Quesada, escritor, abogado, director del semanario «Nueva Política»; y Jacinto Miquelarena, escritor y periodista español.

FRENTE A FRENTE

Por PEDRO DE LORENZO



El buque-escuela anclado en la bahía de Cádiz

A bordo. Han acabado de arriar velas, y el buque moviliza sus motores contra la calma de la bahía. Cádiz se rinde a nuestros ojos en una silueta blanca y alargada, como regesto de nave en tierra, anclada aquí por siglos y generaciones.

Frente a frente, los dos barcos —el auténtico que nos sostiene, "Juan Sebastián Elcano", y el imaginado por mí mirando a la ciudad—, me dispongo a aprisionar en estas notas una partícula, fugitiva y eterna, del espíritu que mejor define a la capital.

Estoy sobre cubierta. No quiero hablar con nadie, no quiero saber, por ahora, nada: las escenas del profético, ya vendrán después; ya conoceré, más tarde, grado a grado, singladura tras singladura, el doble viaje ultraoceánico. La ruta mullera, la acogida cordial, la grata estancia procurada en Argentina; detalles de la caza del tiburón, procelas y bonanzas del cuadrero de bitácora, que otros las relatarán.

Pero el momento éste, luminoso e inédito, en que—ciudades los dos, navíos los dos—, el buque se aproxima a los muelles de Cádiz, ¿voy a dejar de capturarle con su propia presencia, he de oponerme sin parásitos por qué a él? Preferible es renunciar a la melancolía de una perspectiva de pasados, antes que

substraerse a las sensaciones novelescas de la dulzura, de la tristeza leve, de una contemplación inocua, yerma, inactiva.

Principio a escribir: las impresiones que ascienden de la conciencia en ancho acervo, se confunden e interfieren, se interpolan a veces amenazando anularse con el tumulto sensorial que entra por los ojos y la boca, por los oídos puestos a máxima tensión.

El buque-escuela, nitido, encalado, subido de velamen, bajo de casco, avanza con sosiego, seguro de sí, serenamente futuro. Yo sigo apretando la pluma sobre el papel. Las palabras que aquí se suceden, la jornada que os estoy contando, irá sin apresto alguno, con la ganada gracia y las glorias perdidas en que la vivo hoy.

Frente a frente, Cádiz se revela ante el navío como expresión genuina del alma clásica: Cádiz trae la medida, el equilibrio, la tranquilidad, la sensibilidad remota de los helenos. No brotará de sus calles dormidas ningún Dionysos, no tentarán ya Dianas ni Afroditas porque contra la aparición pánica se hallan velando el cerro de los Mártires, la Patrona del Rosario, un delirio de flora de Corpus, y el suave Francisco Xavier. Por eso la finura de esta ciudad contrasta—y tan violentamente—con las alharacas jaraneras de otros lugares de Andalucía.

Si de los griegos expande la fragancia de un sentido humano y ritagórico, el Cristianismo la alhaja y adereza con su matiz de humildad. Cualquier otro reflejo de civilizaciones dominadoras, de históricas vicisitudes lo ha perdido. El tiempo ha ido depurándola de los signos extraños de que la imbuyeron y sacrificaron desde los cuatro

puntos cardinales: a Fenicia—el Este—, la desprendió en un tremendo raptó de energía. ¿No le es difícil abjurar del Comercio a una ciudad cuando se asienta en tierra improductiva? Por esta razón Columela, nacido en Cádiz, si llegó a componer su tratado de "Re rustica", lo debe al hecho de haber partido a Roma.

Liberada de Oriente, Cádiz siguió eludiendo los dominios sucesivos del godo—o Norte—con el aroma de una luz sutilísima, incompatible en absoluto con la imposición, con las nieblas y tinieblas típicas del septentrional. Y ha eliminado, por su calidad geológica isleña, al Sur de los árabes presentando, en fin, frente al sajón de Oeste, el reducto insobornable de su bravura y fe.

Pero esa lucha esforzada y ronca ha depositado en sus moradores un acento de seriedad, un ejemplar dominio sobre sí. Contraponese a la gorda alegría campera y sevillana; mas no es la grave tristeza cordobesa, no es el agudo patetismo granadino: es un sentimiento de dolorida contención.

El gaditano camina con lentitud,

es tímido y atento en grado sumo: todo guardia urbano a quien el forastero pida indicación, antes y después de orientarle se llevará la mano al casco en un saludo respetuosísimo. No se oye un grito; jamás sorprendemos un gesto de burla, ni —lo que fuera insólito—ademanos agresivos. A nadie se le ocurriría explotar al huésped: antes bien, el gaditano muestra un natural generoso y entrañable, bajo el ejemplo hormativo de autoridades llanas, abiertas, fáciles de abordar, gustosas de complacer. Propias de una ciudad respetuosísima con la tradición que conserva los viejos rótulos de sus calles—calles de nombres fricativos y poéticos, calles de la Verónica, de la Yedra, de Jaraquemada, Plaza de los Pozos de la Nieve—y pronta al elogio conmemorativo en las finas láminas que multiplica por las paredes.

A lo largo de estas paredes, en las que no se abre un solo café, sin vocación de divanes ni tertulias, aparecen los colmados sencillos, terrosos, superficiales, difíciles para la conspiración.

Se presagian, desde el barco, dispuesto a amarrar ya, las pequeñas existencias cotidianas verdadas desde estas calles himpisimas a los muelles en una silenciosa manifestación de ansia marinera y recuerdo inalterable hacia los cadetes de la Escuela Naval.

¿Qué sensación de apartamento nota el viajero aquí? Madrid, lo expresivo y determinante, ¡qué lejos y complicado a nuestra visión de hoy! Es el mar que rodea a este hilo rocoso gaditano y lo impregna de congoja, lo contrae a un soliloquio desgarrado y tenaz.

Ya lo creo que no se engañará quien, como yo ahora, imagine a Cádiz recortada y feliz en fina estampa de navío.

En tierra, antes de igualar el cuadero que ha venido soportando mi pulso letra a letra, miro al barco y torno luego la vista a la ciudad: frente a frente los dos, incluso me sobrecoge que, bajo mis pasos, el suelo haya dejado de temblar.

Cádiz, junio 1943.

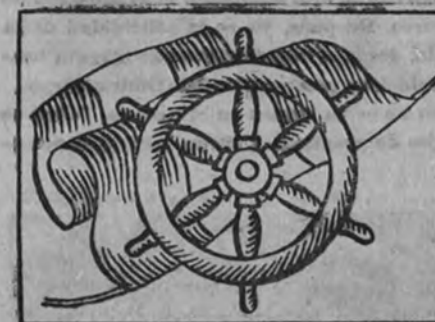


La marinería, cuando el ancla

LA BOTADURA DEL "JUAN SEBASTIAN ELCANO"

(CRONICA DE UNO QUE NO ASISTIO)

Por VICENTE CEBRIAN



OY, día 5 de marzo de 1927, sobre una de las gradas de los Astilleros Elchevarrieta, de la ciudad de Cádiz, se halla, apuntando aún, el casco de un bergantín en espera de su botadura. De airosa traza, los extremos de sus cuatro mástiles se alzan sobre la chata arquitectura de las diversas naves de la factoría, como si quisieran desafiar a las cabellitas chimenas de rojo ladrillo que, constantemente empenachadas de humo, son, vistas desde la vecina ciudad, única y permanente muestra de la actividad industrial de los astilleros.

Faltan aún unas horas para el solemne acto de la botadura. Unos obreros acaban de dar fin a la tarea de embadurnar de sebo las vigas de deslizamiento, mientras otros, inclinados sobre las bordas o encaramados en la arboladura repasan los últimos detalles del buque. Este, como antes hemos dicho, un bergantín goleta, de cuatro palos, de una eslora de 94 metros y un desplazamiento aproximado de 3.200 toneladas.

Enteramente pintado de blanco semeja una extraña gaviota presta a levantar el vuelo sobre el tranquilo mar de la bahía. Su afilado bauprés sobrepasa la tribuna que se ha levantado al lado de su proa para el acto de la botadura. En la popa, formando un arco, se destacan claramente las letras de dorado bronce que forman el nombre del barco: «Juan Sebastián Elcano». Así se llama—mejor dicho, se llamará, pues aún no ha sido bautizado—este nuevo buque de la Marina de guerra española. Su destino no es el de defender las costas de la Patria, ni el de librar duras batallas. Ni su construcción ni su armamento han sido proyectados con miras a una efectividad guerrera. La misión de este barco—que lleva por nombre el del glorioso navegante español que fué el pri-

mer hombre capaz de hacer sentir a todos los océanos el poder del tajar de su nave—es misión de paz, misión de enseñanza, ya que, como buque-escuela de nuestra Marina, el «Elcano» ha de ser al-bergue y academia de los guardias mar-
nas españoles.

En sus cámaras, sobre la cubierta o el puente, en el aparejo, los futuros oficiales aprenderán el arte arriesgado de navegar. El barco a motor no ha podido desplazar en absoluto al de vela, bergantines y goletas son aún necesarios para el mejor conocimiento del mar; para ser un completo marino hace falta sufrir una galerna sobre el puente descubierta de un velero, saber rizar un foque y conocer bien el manejo de una cangreja. El mar ha de ser el primer amigo del navegante, hay que saber conocerle, amarlo y temerle, y ello se aprende mejor en el puente de un velero, abierto a todos los vientos, en constante atención al aparejo, que en la encristalada cabina del puesto de mando de un buque a motor. Por eso el «Elcano» ha sido construido así: como le vemos, con sus mástiles erguidos, prestos a soportar las velas que han de impulsarle en sus viajes, y su bauprés proyectado hacia adelante, como ambicioso de conocer nuevos mares.

Ha pasado el mediodía, los obreros han terminado su tarea y la mayor parte han marchado para asistir al acto. Aun no han comenzado a llegar los primeros invitados. El «Sebastián Elcano» yace inmó-

vil—¡cuánta vida, sin embargo, en el vacío impulso de su desnuda arboladura!—acariciado por un sol invernal que se refleja en sus blancos costados. Cerca, muy cerca, el mar. Un mar apenas rizado, cuyos rítmicos chapoteos sobre el varadero semejan los sonoros latidos de un pulso nervioso, como si expresara la impaciencia de sentir sobre el lomo de sus olas la penetrante caricia de la quilla del nuevo navío. La factoría ha perdido en esta hora el rumor del trabajo. Y los más ligeros ruidos, el sonar de dos hierros, el chirrido de alguna lejana carretilla, se perciben claramente mezclados con el agudo graznido de las gaviotas.

A las dos comienzan a llegar los primeros invitados a la puerta de los astilleros. Todo el personal de la factoría se halla reunido alrededor de la grada. Los jefes reciben a las diversas personalidades. Familias enteras se han trasladado para asistir a la ceremonia; pronto todo el vasto recinto se halla casi totalmente ocupado por enorme gentío. En la tribuna, la purpura de las vestiduras del obispo se destacan entre el azul oscuro de los uniformes de gala de los almirantes. Poco antes de las tres de la tarde llega al astillero el Ministro de Marina, acompañado de la madrina del buque. Lleva ésta uno de los más nobles apellidos españoles, apellido que en estos momentos es historia viva de la Patria; se llama Carmen Primo de Rivera y



Sáinz de Heredia, y es hija del general que hoy riga los destinos de España.

Entre aplausos se dirigen hacia la tribuna. Son las tres de la tarde. Hecho el silencio, la madrina lee un corto discurso al que contesta el Ministro: el obispo de la diócesis pronuncia con voz clara las palabras rituales de la bendición. Cuando alza su mano para trazar en el aire el Signo Redentor, la muchedumbre se arrodilla con recogimiento. Acto seguido, Carmen Primo de Rivera se adelanta en la tribuna hasta alcanzar con su mano el casco del navío, y con pulso firme y seguro rompe la tradicional botella de champán contra la afilada proa. Libre de sus amarras el «Sebastián Elcano» se desliza rápido por la grada y penetra en el mar mientras lanza al aire con fuerza el ronco estridor de su sirena con un alegre y caliente pregon de sus ansias todas marineras. Las entusiastas aclamaciones se confunden con las notas de la «Marcha Real» y con el atronar de las sirenas. Recobrada su estabilidad el «Juan Sebastián Elcano» se balancea a pocos metros de distancia del varadero.

Ya abandonan la tribuna las autoridades, que se dirigen a la nave de los astilleros, donde ha de celebrarse el banquete oficial. Por el camino la madrina se dirige al capitán general:

—Mi general—le dice—: yo os ruego que en atención a este día, levántéis el arreo a todos los guardias marinas del «Cataluña».

El ruego es atendido, y así, todos los cadetes del mar podrán disfrutar del júbilo de la fiesta de la ciudad.

Terminado el banquete, al atardecer, regreso hacia Cádiz. En la bahía se distingue aun bien la silueta empavesada del nuevo buque-escuela de la Marina de España que ha unido su historia al nombre de su madrina, Carmen Primo de Rivera, que una tarde de invierno en Cádiz, supo bautizarle, para ejemplo de generaciones marineras, con el nombre de uno de nuestros más gloriosos navegantes; el del marino de Guetaria, Juan Sebastián Elcano.

Ficha técnica del "Juan Sebastián Elcano"

Construido en los Astilleros Elchevarrieta. (Cádiz).—Botado el 5 de marzo de 1927.—Terminado el 28 de febrero de 1928.—Entregado a la Marina el 17 de agosto de 1928.

Desplazamiento a plena carga: 3.500 toneladas.—Eslora: 94,13 metros.—Manga: 13,20 metros.—Calado proa: 6,20 metros.—Calado popa: 7,10 metros.

Armamento: Cuatro cañones de 57 milímetros.

Máquinas: Un motor Diesel «Sulzer» de cuatro cilindros, dos tiempos de 800 HP.—Tres calderas para agua caliente.—Velocidad: 9,8 nudos.

Seguridad: Seis mamparos estancos dividen al buque en siete compartimentos.—Achique: Una bomba eléctrica de 60 toneladas.—Una bomba eléctrica de 100 toneladas.—Una bomba eléctrica de 35 toneladas.—Dos bombas «Donton» de 5 toneladas.

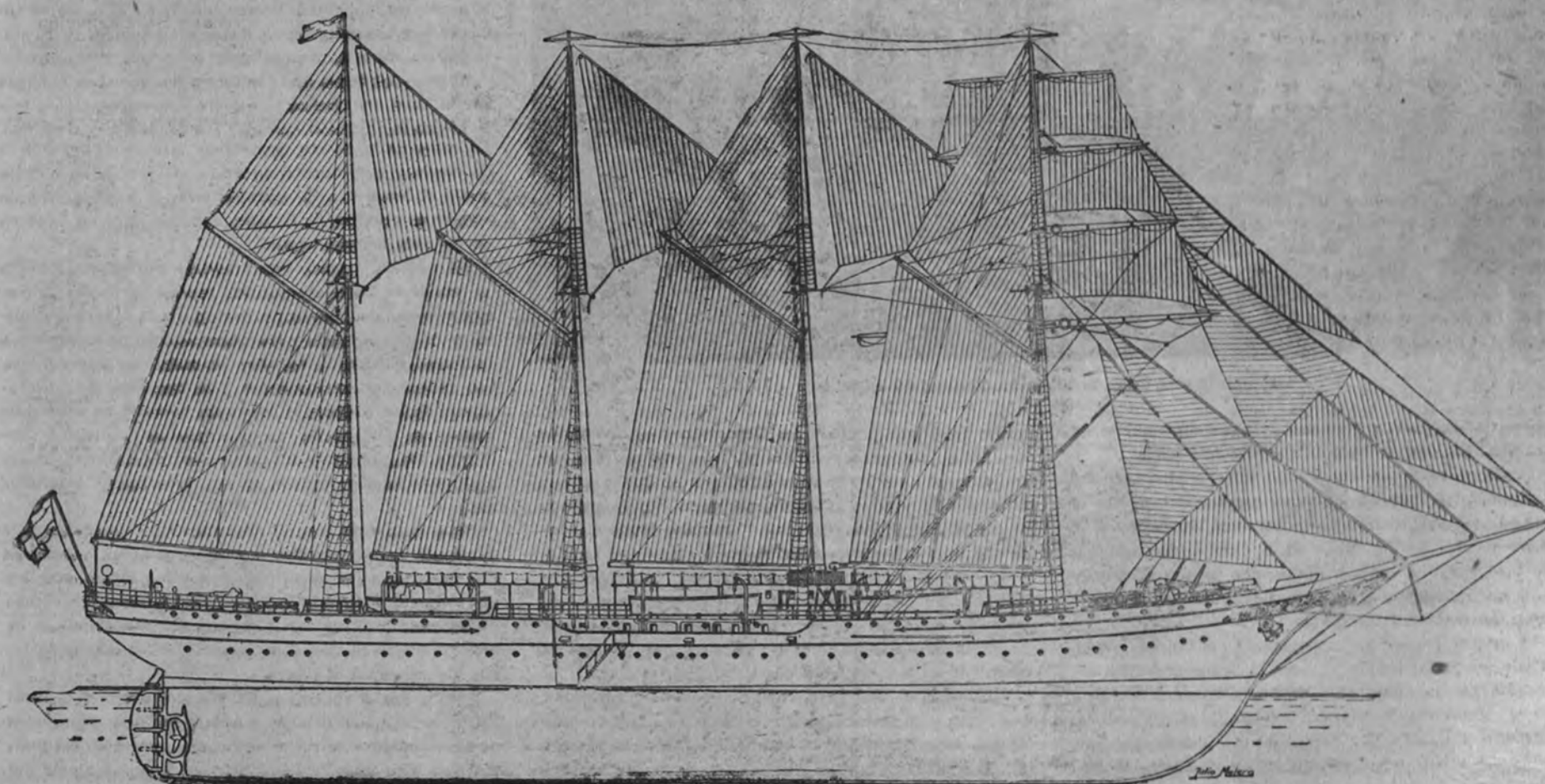
Contraincendios: Dos bombas eléctricas de 35 toneladas.—Treinta aparatos matafuegos.

Botes: Dos auto-salvavidas.—Dos idem no salvavidas.—Dos de remos salvavidas. Dos idem no salvavidas.—Dos chinchorros.—240 chalecos salvavidas.

Lleva tres estaciones transmisoras de T. S. H.

Dotación: Un capitán de fragata (comandante).—Un capitán de corbeta (segundo comandante).—Once oficiales del Cuerpo General de la Armada.—Un oficial maquinista.—Un oficial de intendencia.—Un capellán.—Dos médicos.—300 hombres, entre suboficiales, cabos y marineros.

En el actual viaje ha llevado a bordo 63 alumnos entre guardias marinas y alumnos de Intendencia de la Armada.



El buque en plena vela del bergantín

Una jornada con los guardias marinas en el "Sebastián Elcano"

Por SANTOS ALCOCER

El «Juan Sebastián Elcano» está ya de regreso en puerto español, en Cádiz. Su bella silueta está atracada de nuevo al muelle de Poniente de la ancha y hermosa bahía gaditana, de donde un mediodía, brillante de luz y de ilusiones, zarpó —hace escasamente cuatro meses—, rumbo a las tierras de la Hispanidad.

El airoso buque-escuela de los guardias marinas de Franco—, aparejado de bergantín-goleta, ha rendido viaje, su doctavo viaje de prácticas. Ciento y pico de días de arrumbar por el mar Atlántico, el proceloso océano que hace 450 años fuera ganado al misterio de lo ignorado para la grandeza de España y la civilización cristiana por Cristóbal Colón, el más grande almirante de todos los tiempos, en el servicio de Isabel y Fernando.

Regresa con sus setenta y cinco caballeros cadetes, cursidos en las duras faenas marineras, de realizar una muy alta y emocionante embajada: abrazar en nombre de la madre España a una de las hijas más preclaras de la gran familia hispánica, la Argentina.

Pasar una jornada a bordo del «Juan Sebastián Elcano», convivir con los jefes del buque-escuela, gozar de su caballeroso y afable acogimiento, confraternizar en alegre camaradería con los caballeros alumnos, vivir sus horas de trabajo, contemplar asombrado sus arriesgados y espectaculares ejercicios marineros, es acontecimiento que se olvida muy difícilmente. Y yo lo he vivido. No sin un entrañable orgullo de español lo digo. Porque respirar unas horas el aire salinero y singular de este barquito, pulido y primoroso como una joya, es algo que conforta el espíritu y fortalece nuestra fe en los universales destinos de España.

Fué una mañana clara y luminosa, en El Ferrol del Caudillo. Mi afán periodístico me había llevado hasta este santuario de la Armada española, que es a la vez, base, arsenal y fábrica de nuestras más activas y potentes unidades de guerra. Junto a los espléndidos astilleros y las inmensas naves de talleres y máquinas—en que unos cuatro mil operarios, ingenieros y técnicos laboran cada día para crear la Marina nacional ambicionada—, en uno de los más antiguos y venerables muelles del arsenal ferrolano, se hallaba atracada la quilla perfecta y ágil de la nave, El «Juan Sebastián Elcano» había arribado con las últimas luces de la tarde anterior. La primera noticia la tuve en las figuras brillantes de atuendo, correctos de ademanes, y alegres de semblante de los guardias marinas que se habían derramado por las calles y patios de El Ferrol. Y, en seguida, por el hilo de los caballeros alumnos, deduci la presencia de su buque-escuela.

Obtenidas a la mañana siguiente las autorizaciones pertinentes visité el barco. Presentación; viril estrechar de manos, y, a poco, el oficial de guardia puesto a mi disposición por la gentileza del comandante para recorrer de arriba abajo el buque y obtener respuesta a mi curiosidad profesional.

Orden impecable, todo con un brillo y limpieza primorosos. Los camarotes de los jefes y oficiales, profesores de la dotación, menudos, pero suficientes y

amables; los alojamientos de los caballeros alumnos, sus armarios de acero, sus cuartos de duchas y aseo; las cocinas, el comedor, las cámaras de oficiales, las salas de maquinaria auxiliar, los varios paños almacenes, todas las dependencias las fui recorriendo, desde el puente de mando, con sus curiosos aparatos de observación y orientación, hasta lo más profundo de la sentina. Orden perfecto y limpieza hasta la exageración por todas partes.

Mi curiosidad informativa se vio ampliamente colmada de detalles. Sabido es que la educación escolar de los guardias marinas se completa con las prácticas a bordo del buque-escuela durante los cruceros que realiza anualmente, y en los cuales los alumnos se enfrentan y familiarizan con las dificultades de la vida diaria en un buque. Once cruceros llevaba entonces realizados el «Juan Sebastián Elcano» desde que fué construido y asignado al servicio activo de la Escuela Naval. Durante estos viajes ha recorrido todos los mares del globo y ha visitado todos los puertos españoles, más los de Cabo Verde, Montevideo, Buenos Aires, Capetown, Adelaida, Melbourne, Sidney, Suva, San Francisco de California, Balboa, La Habana, Nueva York, Funchal, Río de Janeiro, Magallanes, Talcahuano, Valparaíso, Callao, Guayaquil, Santiago de Cuba, Malta, Atenas, Jaffa, Alejandría, Port Said, Aden, Bombay, Colombo, Singapur, Manila, Hong-Kong, Nagasaki, Yokohama, Honolulu, San Diego de California, Mazatlán, Pernambuco, Puerto Rico, Santa



Elena, Plymouth, Brest, Dakar y otros muchos más. Como hecho curioso anoté que durante los cruceros realizados en los cursos escolares de 1933-34 y 1934-35, el buque-escuela fué mandado por el actual Ministro de Marina, don Salvador Moreno, que en aquel entonces era capitán de fragata. En la época en que yo le visité—últimos días de mayo de 1942—, el «Juan Sebastián Elcano» llevaba navegadas más de 200.000 millas marítimas. Con el viaje actual a Buenos Aires, rendido en Cádiz el pasado día 10, son cuatro los cruceros realizados a partir de la terminación de nuestra guerra de Liberación. El primero duró de abril a junio de 1940, y durante el mismo visitó Nápoles, las Baleares, Madera y otros varios puertos de la Península. En el segundo, de abril a junio de 1941, y en el del año pasado se limitó a llegar hasta las islas Canarias y recorrer los puertos del litoral español. Este año, el «Juan Sebastián Elcano» ha reanudado sus cruceros por alta mar y ha llegado hasta el continente americano.

Y aún pude ver más. En la jornada vivida en el «Elcano», tuve la satisfacción de verles partir de la escondida ensenada ferrolana, hacerse al mar libre, costear los peligrosos bajos que hacen inexpugnables las bocas de las rías gallegas y regresar al abrigo del puerto otra vez. Con ello vi con mis propios

ojos sus trabajos de prácticas y quedé maravillado de su agilidad y exactitud. Durante los cruceros, el «Juan Sebastián Elcano» navega a vela. El motor auxiliar de que va dotado no se utiliza más que en casos de mucha necesidad, en calmas prolongadas y para ganar el tiempo perdido y hacer las escalas en el momento señalado, o para maniobrar en la entrada y salida de los puertos donde fondea.

En el mar los guardias marinas están sometidos a un horario de trabajo riguroso, desde las seis de la mañana hasta las diez de la noche. Durante este tiempo dedican dos horas y media a hacer observaciones astronómicas, señalar la posición del barco, la altura, la latitud, el rumbo que llevan, etc. Otras dos horas y media las dedican a los ejercicios propiamente marineros, es decir, a maniobrar con el aparejo, izar las velas, botar los botes, hacer ejercicios de salvamento de «hombre al agua», prácticas de remo en alta mar, cambiar el rumbo, conocer y aprovechar la dirección del aire, etc. Para completar estas cinco horas de prácticas, se les dan también otras tres horas, con descansos intermitentes de clase teórica.

Independientemente de este régimen que pudiéramos llamar escolar, los alumnos montan por grupos el servicio de guardias en la mar, tanto de día como de noche, llevando por sí la responsabilidad del gobierno del barco, ocupando todos los puestos, desde el mando supremo hasta el de serviolas. Todo ello, naturalmente, bajo la vigilancia y dirección de sus profesores.

Cuando el buque toca en algún puerto durante sus cruceros, los alumnos dedican las mañanas a las clases teóricas y ejercicios de instrucción. En las primeras horas de la tarde visitan las dependencias y centros de cultura de las ciudades que recorren. En puerto montan también sus servicios de guardias, y los que quedan libres de estos turnos salen francos a pasear. Es obligación ineludible, en cualquiera de los casos de salida, de estar de regreso en el barco antes de las diez de la noche.

Aquella jornada fué inolvidable. Por que pasado el temor al mareo—fantasma que merodeaba mi mente considerando la pequeñez del barco y sus suaves bandazos—, pude gozar de sus ejercicios perfectos y arriesgados, cuya exactitud yo equiparaba en mi fuero interno la de sus maravillosos movimientos de formación. Otro de los aspectos que más fijamente quedaron prendidos en mi atención fué su disciplina perfecta y su enorme espíritu de servicio.

Y ya, la despedida. Como convivir unas horas en su seno es hacerse una porción de amigos, la separación se siente muy hondamente. Cuando abandonábamos el recinto del Arsenal, sentíamos cómo a nuestras espaldas dejábamos algo muy nuestro allí, bajo las ventanas del despacho del almirante jefe de la Base, entre los altos mástiles del airoso bergantín-goleta, atracado a uno de los muelles más antiguos y venerables del hermoso puerto ferrolano. Nos dejábamos un pedazo del corazón entre el velámen arriado, entre los correctos y afables marinos, héroes sempiternos en la siempre gran aventura del mar.



LA OIRA ORILLA DEL VIAJE

A Buenos Aires en avión desde Lima

Por PEDRO MOURLANE MICHELENA

Que estas notas de viaje sean muestra bienvenida a los guardias marinas del buque-escuela «Juan Sebastián Elcano». Miles y miles de madrugadas que no han nacido aún les esperan. En el navegar, el fundar y el amar sean fieles a la bandera española; en el renunciar, no lo sean y no renuncien. Días llegan en que han de ver cómo se multiplican para España los sucos en la tierra y las estrellas en el mar.

VAMOS en avión de Lima a Buenos Aires. La ciudad más hospitalaria del orbe nos despiste con su voz de seda. ¡Buen viaje! Ciudades hay en Europa con dictados que vencen al tiempo: la de las altas torres, la de los concilios, la de las buenas fragatas. El dictado de Lima «la de los reyes» blasona su ayer y su mañana. ¡Que Dios—son nuestros votos, ya entre cielo y tierra—le dé destinos clementes.

Volamos sobre las ruinas de Pachacamac, sede sagrada del Tihuanisuyu, de la que resuenan las crónicas de la conquista. ¡Cabe en un vaso de libaciones la sangre incaica que queda en el mundo! Uhle, el arqueólogo, nos decía que no; pero el vivo del perfume de un vaso vacío. Noblemente se divaga en el santuario yunga, junto al Larín, muy cerca del mar con Uhle. Del mejor poeta americano se dijo que era un trompo de música a quien Dios agarraba con ansiedad para darle cuerda. Un doctor se debe a los rigores del método, mas aunque tenga las cuatro borlas como Fausto, si es un poco atorante eso gana. Lo es Uhle hasta cuando inquiere si quien moró en Pachacamac antes del inca fué el colla, el huanchu o el chincho de crin lunada. ¡Qué esto es contender con la sombra de una sombra aunque con datos exactos! Si, pero con sombras más tenues han lidiado otros hombres a los que llaman con el tropo evangélico la sal de la tierra. Que esa sal, que nos preservara de corrompemos, no se nos torne desabrada.

Pisco, puerto de mar, nos envía desde ahí abajo su racha salobre. Bienhaya, mar Pacífico, quien al signarte el primero con la cruz la trazó con la espada. Sobre tus olas, como siglos ha sobre el mar de Ulises, la estrella es anterior al rumbo de la nave. Pisco da un aguardiente que reconforta el corazón de los ancianos. De la cocina peruana hemos recibido un aumento de fuerza y de paz. En el Perú republicano como en la Europa de después del Congreso de Viena, el restaurante es la segunda Declaración de los Derechos del hombre. La «picantería» es una versión criolla del restaurant, aunque resista a la enciclopedia del gusto. Queda aún vieja régimen en los platos nacionales como el «cau-cau» y el «chupe» y en los «anticuchos», que son corazones de toro, nuestro totem, en trocitos y puestos a macerar en vinagre. En torno de estos platos el recuerdo de figuras de la vieja Lima se hacía entrañable: Pancho Hierro, Yerovi, Segura, Pardo y Aliaga-Palma, Mariátegui, son muertos que allí no mueren del todo.

Pero volamos sobre Nasca, urbe que dió al saber preincaico ceramistas y grandes tejedores. Hemos visto en Lima tapias que se hicieron ahí, como también vasos, collares y cascabeles de oro de las momias de Nasca. De oro es también la mañana del 31 de diciembre, que es de esto debajo de la línea. Divisamos ya Arequipa, la ciudad de clima elíseo, o como Jorge Juan y Antonio Ulloa afirman la de temple más apetecible en el Globo. Cuatro días estuvimos ahí, en el viaje al Cuzco, cuatro días debiendo como lagartos faroicamente luz. Retiene la villa un requiebro de Cervantes que la soñó desde la metrópoli, y está en el «Canto de Calope» de

«La Galatea». ¡¡Ciudad de eterna primavera! Estaba nuestro hotel al pie de un monte de fuego, el Misti, y de otros dos: el Pichu-Pichu y el Chachani. El Misti es un volcán que se yergue con la dulzura del fuerte sobre el cielo. Nada en este monte deja adivinar el disturbio que le hierve en las entrañas. Sólo su frente rota, dicen en Arequipa recuerda el cataclismo. La ciudad ha conocido grandes temblores porque forma parte de una región sísmica. Recuerda hasta trece, y de ellos no pocos con explosión en sus montes de fuego. ¡Ah Misti! Vemos desde el avión la nieve con que aludes a tu vejez augusta de soberano. Junto a ti, el Pichu-Pichu y el Chachani, más que acompañarte, te contemplan. Distancia, ausencia, silencio: eso es lo tuyo y es lo mejor en las latitudes todas del planeta. Arequipa es también la ciudad de las revoluciones, y por una de ellas fué fusilado en Umachiri el auditor de guerra Mariano Melgar. Mariano crea el yaraví y recibe el don de lágrimas con el de la perfecta varonía. Canta a Sylvia, a María Corrales, y deja que la copa libia de sollozos se le vierta escandalosamente. En sus yaravies la quejumbre de la quena se apoya en el bordoneo de la guitarra. Arequipa los canta, y nosotros mismos, en un festín con que nos agasajó el doctor Benavente, los cantamos y para que todo se sepa los bailamos. La letra decía:

«No vuelves al nido vacío
el ave muerta en la selva.
¡Cómo quieres qué te vuelva
la esperanza al pecho mío!»

pero la música respondía que en el eterno retorno de la creación todo vuelve. Irrefutable mentis de las guitarras que el doctor Benavente concertó. Y aquella cocina que era ya lo típico dentro de lo típico. No os olvidaremos ni curémos os olvidaría. «Cuyes», torrijas de lacayete, salsa que pica de tres modos, del «Után» ocupa tiempo... Y en cuanto a ti, chicha nacional, mi vaso es pequeño, pero no te debí en el mío.

Ya quedas atrás, Arequipa, con tu arquitectura que adhiere al barroco una cierta mollicie indígena. Falta en el Perú el granito que congela el remolino de llamas y se contuerza en alaberos aparatosos, como en la fachada del Hospicio de Madrid. De Panamá trae Lima la piedra, como de Guayaquil la madera y de Tierra Firme el cedro. Pero Arequipa tiene su piedra sillar que es lava y admite dócilmente el modelado. La ornamentación vegetal en las portadas no es nunca la del valle. ¿Cedía el constructor, que no era de allí, a la nostalgia del paisaje propio? Recordamos ahora puerilmente un motivo de de-

«La Galatea». ¡¡Ciudad de eterna primavera! Estaba nuestro hotel al pie de un monte de fuego, el Misti, y de otros dos: el Pichu-Pichu y el Chachani. El Misti es un volcán que se yergue con la dulzura del fuerte sobre el cielo. Nada en este monte deja adivinar el disturbio que le hierve en las entrañas. Sólo su frente rota, dicen en Arequipa recuerda el cataclismo. La ciudad ha conocido grandes temblores porque forma parte de una región sísmica. Recuerda hasta trece, y de ellos no pocos con explosión en sus montes de fuego. ¡Ah Misti! Vemos desde el avión la nieve con que aludes a tu vejez augusta de soberano. Junto a ti, el Pichu-Pichu y el Chachani, más que acompañarte, te contemplan. Distancia, ausencia, silencio: eso es lo tuyo y es lo mejor en las latitudes todas del planeta. Arequipa es también la ciudad de las revoluciones, y por una de ellas fué fusilado en Umachiri el auditor de guerra Mariano Melgar. Mariano crea el yaraví y recibe el don de lágrimas con el de la perfecta varonía. Canta a Sylvia, a María Corrales, y deja que la copa libia de sollozos se le vierta escandalosamente. En sus yaravies la quejumbre de la quena se apoya en el bordoneo de la guitarra. Arequipa los canta, y nosotros mismos, en un festín con que nos agasajó el doctor Benavente, los cantamos y para que todo se sepa los bailamos. La letra decía:

«No vuelves al nido vacío
el ave muerta en la selva.
¡Cómo quieres qué te vuelva
la esperanza al pecho mío!»

Mollendo ahí cerca. El Inca Garcilaso vió en la costa que nos sonríe hasta doscientos halcones de altanería de los que se zambullen en la ola para caza su pesca. Halcones de carne y pescado ni carne ni pescado. Otras aves, pelícanos, guanais, alcatrazes, toman también piratería húmede si bien donde los encuentran. ¡Tacna! y el recuerdo de su héroe; Zela, que fué de la casta de los que dan lo que tienen, más de lo que tienen, y hasta lo que no tienen. En cuanto el avión rompa el horizonte estaremos en Arica; ¡Chile! El primer tributo del viajero sea para Almagro que llegó cosido de ricatricsa hasta el valle de Aconcagua, como después hasta el Maipo, y para Saavedra, que exploró hasta Valparaíso, como Gómez de Alvarado hasta Maule. El segundo sea para don Pedro de Valdivia y para sus lugartenientes Monroy y Villagrán. Y pues combatir es otorgar, bajando de la frente al corazón la cortésia, que el tercero sea para los capitanes araucanos como Colocolo y Caulpican. De hierro y de oro es este nombre del que Ercilla hace resonar largamente sus octavas. Caulpican al toro le llama don García Hurtado de Mendoza. Alonso de Reinoso le derrota en Cañete y le da asplio. La ley es la ley; pero cerca de cuatrocientos años después clarines católicos y capitanes dan vuelo a la gloria del héroe mapuche. Colocolo, Caulpican, Lautaro. Os queremos bien.

¡Iquique! Se abre la zona industrial del yodo y del salitre. Para exportar el nitró de Tarapacá o de Iquique se fletaron en Chile las últimas fragatas que nuestra niñez vio llegar a puertos vascos. ¿Quién te desguazó «Santa Rosalia» y quien a ti «Mar Ajuera» con tu nombre robado a la isla en que nos enseñaba a estar solos Robinson Crusoe? ¡Tocopilla! ¡Antofagasta! Más nitró y aridez de la que a veces halaga nuestra propia aridez. Copiapó, en los yermos de Atacama, cuya sequedad le quita la corrupción a la muerte. En atitudes de barro se conservan ahí sin descomponerse difuntos que han cumplido ochocientos años. El desierto dura, pero el avión salta sobre el desierto como salta sobre el mar. ¡Coquimbo! ¡Illapel! y en la lejanía montes altísimos. Pero algo se goza en nosotros como una vara de zahorí junto a los hontaneros. Muda el aire y nuestro humor es otro.

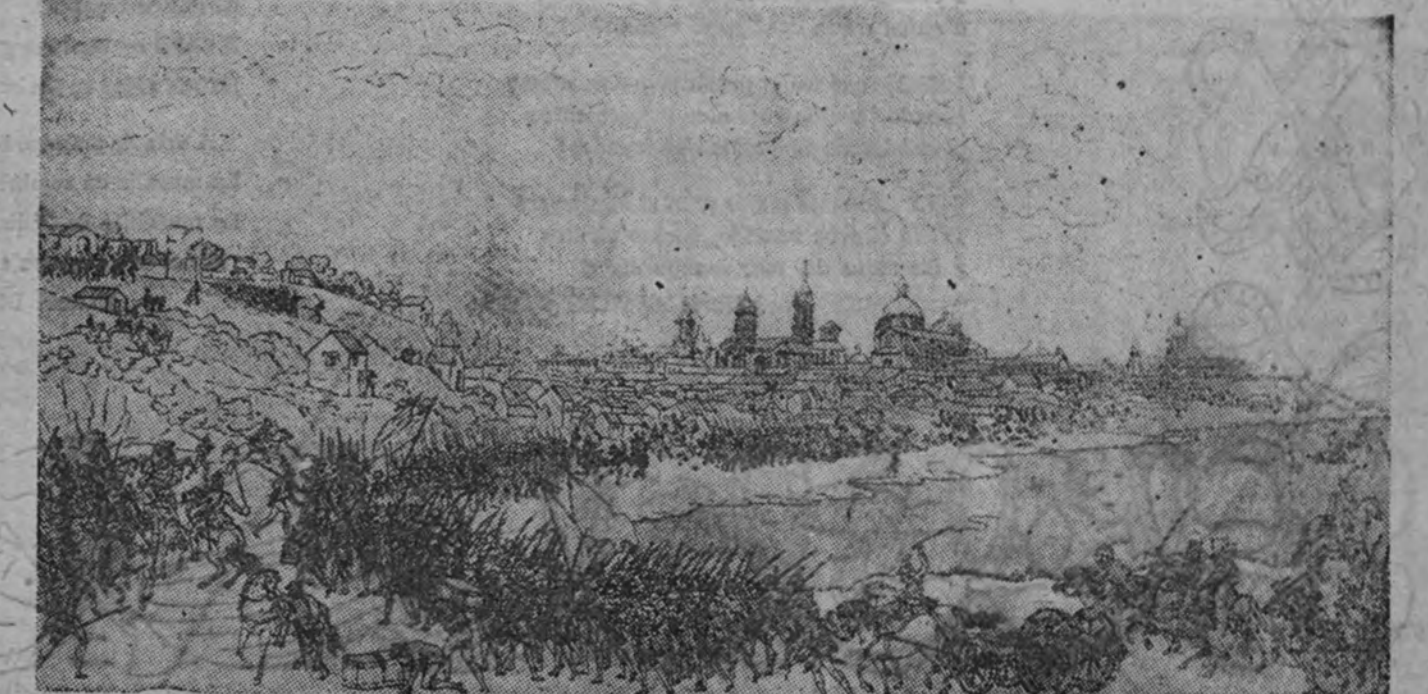
A ríos civiles como el Aconcagua que baja del pico de su nombre, el Elqui y el Huasco piden paz nuestros ojos. Unas millas más y avistamos la capital de Chile, en la que haremos escala. En el aeródromo el embajador de España, don Juan Ignacio Luca de Tena, y su señora, con otros amigos nos esperan. Nos encaminamos a la Embajada, y como es el día de San Silvestre recibimos a la hora del meridiano de Madrid, al año nuevo. Subimos luego con Juan Ignacio al cerro de San Cristóbal, para ver como la urbe, sobre la que se hacen noches, enciende sus luminarias. ¡Noche de San Silvestre con constelaciones nuevas para nosotros! Pero aquí, como en las ciudades todas de la cristiandad, la an-

«Alcemos cantos en loor del trigo que entre el profuso paizalar engorda asegurando al semental pujante su plantel de lúcentes vaquillonas.»

Adaptó para esta tierra generosa Lugones el «Romile genti date renque prolenque» del cámen secular, y Roma no conoció graneros mayores. Clientes del cereal argentino son o han sido hasta antes de la guerra Inglaterra, Alemania, Bélgica, Holanda, Suiza, Francia, Italia y España. Pero volamos ya sobre Córdoba, y es ahora Sarmiento quien nos revivifica el recuerdo de una página de su «Facundo» sobre la ciudad. Es una página acerba, por cierto, para oponerle Buenos Aires: «La ciudad es un claustro enclaustrado entre barrancas, el paseo es el claustro con verjas de hierro, cada manzana tiene un claustro de monjas o de frailes, y la Universidad es un claustro en que todos llevan sotana o manto; la Teología, toda la ciencia escolástica de la Edad Media es un claustro en que se encierra y parapeta la inteligencia contra todo lo que salga del texto y del comentario». Quería Sarmiento agitar conciencias en su país y ponerle al pan del prójimo levadura de ansiedad y de gloria. En tanto rehacemos el pasaje de Sarmiento, el Panagro nos acerca a Buenos Aires. Ya está ahí la gran ciudad entre las grandes ciudades del mundo. Un granadino de Guddis, primer adelantado de la Ciudad del Plata, Pedro de Mendoza, la fundó; un vasco de Villalba de Lora, que es valle fronterizo entre Vizcaya y Burgos, Juan de Garay, la refunda.

«Bella sangre de prosperas razas esclarece tu altivo linaje».

Si, y llamamos ante sí, Buenos Aires con un silencio del que este álomo pueda ser mañana un fruto maduro en tu obsequio. Ahora voy a ser en tus calles nada más que el peregrino embelesado. Voy a rondarte y rondarte muy ceñida y calladamente. Con alguno de tus secretos, Dios mediante, me quedaré.



Reconquista de la ciudad de Buenos Aires, por Liniers. (Facsimil de un grabado.)

AL REGRESO DEL "JUAN SEBASTIÁN ELCANO", ESCUELA DE GUARDIAS MARINAS

Juan Sebastián Elcano dió su aliento a esta nave que surca peregrina —¡oh sombras de Bazán y de Gravina!— mares sonoros de español acento.

Del Imperio del habla castellana, en la nueva y osada carabela, las rutas ha cruzado a toda vela la juventud de la Marina hispana.

«Juan Sebastián Elcano»... El nombre envuelve de ayer para mañana ecos de gloria, que el reflejo del mar toma y devuelve...

Juan Sebastián, mandando la «Victoria», redondeó la Tierra... Y ahora, vuelve de dar la vuelta al Mundo y a la Historia.

Manuel MACHADO

NAVE EN TIERRA

(Dedicado al «Juan Sebastián Elcano»)

Esta arena que ciega dulcemente tu ancla, como una mano, y que despierta su ansia otra vez de mar, bajo la incierta luz del atardecer, sol de poniente.

Esta callada arena que presiente la nueva lejanía, el alma muerta, y que ahora siente bajo el aire alerta un rubor en tu quilla adolescente,

mañana a solas llorará tu olvido, en vano alentaré su piel, y en vano dorará el sol su seno que te anhela.

Llamará al viento Sur, con un quejido, y en sus ardientes alas de milano perseguirá la sombra de tu vela.

José Luis CANO

El nombre del barco

Velas al viento dad. Que ya la mano sabe de jarcias, foques y trinquetes, y la voz, de marinos y grumetes obedientes, y el ojo, azor, del plano.

Es bello el nombre, ¡Sebastián Elcano! que te afirma en el alto mar finete. Y el secreto cuál es? Di, ¿qué prometes a quien surca contigo el oceano?

Mas, ¿qué mejor promesa que tu mismo cuando humillas las olas y los vientos al candar de tus velas desplegadas?

¿Y qué mote mejor para el bautismo? ¡Todo el orbe vencido, islas a cientos y las rutas del mar inauguradas!

José María ALONSO GAMO

Corona poética en honor del «Juan Sebastián Elcano»

ROMANCE DE LA NOVIA DEL GUARDIA MARINA

I
Nubes de alto bordo, arriban desde el Plata al mar de Cádiz.

Riza la brisa a dos velas, horizontes de tres mástiles. Avante claro. Sus cofas engalana, al paio, el aire. La estrella es botón de ancla en grumetes y en arcángeles, y un delfín salta a piola sobre el torso del levante.

II
A pie cojito, los vientos, alicortos, no resuellan. Cádiz tiene torres blancas, torres de ajedrez que juegan

dándole jaque a los peces y a relojes de pulseras...

III
Despierto, el ojo adelanta su esgrima en duros agobios de luz alerta, en cristales de relojes y monóculos. Levanta el rabo, en el quicio el perro, con pies de plomo, pensando: —Para que veas, para que veas, Vilorio...

Florista, flores, florones, floreros, flor, floripondios; si Florinda tiene flores, Florentina tiene un novio, y la luna tiene en Cádiz cerquillo, a lo San Antonio...

Adriano del VALLE

CANCION

(A la llegada del buque-escuela «Juan Sebastián Elcano».)

Un camino tiene el mar: Puente de guardias marinas Y en lo alto un capitán.

En San Fernando lo saben, En Cádiz lo afirman ya: Un camino de esmeraldas Bajo una estrella de sal. ¡Mirad cómo canta el mar!

Ni borrascas ni mareas Ni salada claridad. A Cádiz un barco llega: ¡Mirad cómo sueña el mar!

A vela de amores, baja, La muralla en sombra y cal, La murallita de Cádiz: ¡Mirad como espera el mar!

Manuel DIEZ CRESPO

VOLVER A CADIZ

Ya el cobre sucio del Plata va perdiendo tierra y sangre. Ya hay azul en mar y cielo, blanco en espumas y adioses.

Volver a Cádiz.

Blanco y azul son colores, colores de Buenos Aires. ¿De qué color, madre mía, los ojos que yo más quiero?

Volver a Cádiz.

(Buen capitán de Guetaria, ¿dónde queda Magallanes? Mil soles viste morir, de Sanlúcar a Sanlúcar.

Broche de nácares.)

El «Juan Sebastián Elcano» sigue segando las mares,

toda la noche soñando con el faro de la Isla.

Volver a Cádiz.

El alma recién pintada vienen de nieves y sales. Todos miran una brújula, todos callan un cantar.

Volver a Cádiz.

(Juan Sebastián vuelve, iluso de oceania el semblante. Caracoles de la barba aguardan carenas tiernas. Hierve la sangre.)

Trep a la gavia más alta. Tavira blanca de cales. Verdes de mi San Fernando. Ríe el agua en las amuras.

Volver a Cádiz.

Gerardo DIEGO

El bergantín-goleta vuelve

En el bauptés la impronta de la Raza, Desde el flechaste un vuelo de aventura, Bajo la roda, olaje de nostalgia Y sobre el puente unánimes latidos.

Vuestro anhelo y recuerdo, en el retorno, Se vuelque en augural epifanía; Cuando en las costas de la eterna España El corazón os grite la llamada.

Pues llegará seguro, marineros, Triunfadores del mar, ágiles, blancos, La necesaria prueba, cuya fuerza Auguran ya marinas caracolas.

Rueden las voces que no sean vibrantes, Que rumorán y enervan, reptadoras; Firmes, cual rocas de cantil pungente Alcen el pecho a la Española historia

Que vuele sobre vuestros uniformes, Constelados de espuma y largos soles, La decisión bronceada de un mañana Ibero, duro y terco; De Victoria!

José María CASTROVIEJO

LA ESPERANZA EN EL MAR

(Al buque-escuela «Juan Sebastián Elcano», en su llegada a Cádiz.)

En la noche te sigue el pensamiento; te sueño desde el centro de Castilla, navegando el misterio de la Antilla: a un tiempo el cano y joven campamento.

Por las olas te sueño; te presiento llevando sobre un mar que se arredilla, marinera a flor de agua, la semilla que va granando en la amistad del viento.

Sueño una juventud que a vela vuela hacia el mañana y su distancia salva trepando a las alturas del vigía.

Y este soñar en tierra firme vela mientras sin sueño, en velas, por el alba, le vas ganando un puerto al Mediodía.

Alfonso MORENO

A la llegada del «Juan Sebastián Elcano»

Multiplicad palomas, y en la espuela dividid las espumas presurosas; hallad todos los vientos de las rosas en la última lección del buque-escuela.

Lograda está la tierra paralela y el regreso a las playas y a las cosas, si perdidas de nombre por esposas, hoy ganadas de amor a toda vela.

Que termine en mi voz tu singladura; brazos abiertos, francas las bahías, de par en par la luz en las ventanas:

y un arcángel, de guardia por la amura esquivé Antillas, borde Andalucías y adelante las gracias capitanas.

José GARCIA-NIETO

LLAMADA

Hombre de tierra, el bárbaro mensaje del mar conmueve mi raigambre, y siento en la boca las sales de su aliento y en el pecho el batir de su oleaje.

Hombre de tierra, quiero mi ramaje poder y renunciando a mi cimiento en velas florecer, yugar al viento y roturar el líquido paisaje.

En mi entraña de tierra—¡oh mar!—recibo tu mandato. La sangre convocada pugna en el corazón viejo y cautivo.

¡Seré fiel, sangre o mar, a la llamada que sopla en su gigante caracola desde un barco español, gente española!

Federico MUELAS