

TRASCENDENCIA DE LA COSTA

Por INDALECIO NUÑEZ

LA GEOGRAFIA
EN los tratados de geografía política el mar es un vacío con nombre: «España limita al Norte con el vacío cantábrico, al Este con el vacío mediterráneo...»; pero esto es sencillamente absurdo; el mismo diccionario de la Real Academia Española considera que término, confin, separación y hasta fin son sinónimos de límite; el limes romano, su etimología, no estaba, que sepamos, a lo largo de las costas del poderoso imperio.

Cuando redactemos las bases de un concurso para dotar a nuestros niños de un nuevo texto de geografía prohibiremos esta definición que nos hizo creer en la tierna edad que la costa era un muro impenetrable: una frontera; y cuando lo escribáramos nosotros, que todo puede ser, definiremos: «España limita al Norte con Francia y al Oeste con Portugal; posee costas en el Océano que no en vano llamó Carlos V Océano de España; en el mar que un día poseyó la corona de Aragón y en el Estrecho, que es la principal arteria del mundo y también posee archipiélagos que son avanzadas al sol de Levante y al sol de Mediodía, porque siente ansia de luz y de plenitud de luz.

LA COSTA
 Porque la costa no es un límite sino el acceso al mar que une a otras castas; el límite entre dos Estados que poseen costa no lo señalarán jamás ni los acantilados ni las playas, sino la Marina o, mejor dicho, la capacidad de cada una de las Marinas respectivas para conquistar el mar en oposición a la otra, militar o comercialmente, según se trate de la guerra o la paz, lo que en esencia es lo mismo.

Las costas de la República Argentina son límite de España cuando un barco español va allí, como nuestras costas son límite de la Argentina cuando un barco de este hermoso país nos visita. Limitamos con la República del Plata porque podemos ir a ella sin atravesar ningún Estado, y también limitamos con el Japón y con Australia y con aquella pequeña isla histórica que se llama Santa Elena y con este gran continente negro que casi alcanzamos con la mano.

«España limita al Norte, al Sur, al Este y al Oeste con casi todas las naciones del mundo». Esta sí que es una definición y una gran fortuna para España si los españoles nos diésemos cuenta de que poseemos — como ya hemos dicho en otra ocasión — esta materia prima fundamental de progreso: la costa.

Fortuna que no pueden tener todas las naciones aunque se bañen en la mar, como, por ejemplo, Italia, que tiene que atravesar un estrecho o un canal para salir a la mar; como, por ejemplo, la Europa Central, que se topa con Inglaterra al buscar su salida.

LA FRONTERA

Lo peor que puede ocurrirle a un Es-

tado es ver sus costas convertidas en límites, en fronteras.

Porque en las fronteras siempre existe un peligro de invasión, y para defenderse de ella no hay más solución que fortificar primero y dispersar las tropas después a lo largo de la raya, consumiendo así las energías de la nación y de su poderoso Ejército en una situación pasiva de «por si acaso», en lugar de concentrarlo y lanzarlo como un ariete contra el punto más débil del enemigo, para aplastarlo, fácil operación, porque el enemigo ha tenido que dispersar el suyo a lo largo de las costas y posee en consecuencia muchos puntos débiles en donde elegir.

LA RETAGUARDIA

Para que el Ejército pueda concentrarse completo y aplicar su fuerza en

Mantengamos Marina para que no nos ocurra lo que a Napoleón, que por mar llegaron tropas para cooperar a derrotarlo en España y por mar llegaron tropas para cooperar a derrotarlo en Waterloo.

LOS PUERTOS

Cuando la costa es retaguardia los puertos tienen su razón de existencia; porque por los puertos se baja al llano, al mar, donde están los caminos.

Para los barcos extranjeros en tiempo de paz y para los neutrales y aliados en el de guerra, para los productos extranjeros, el puerto es frontera y por eso existen aduanas que visan mercancías y policía que visa pasaportes..., pero son una frontera especial, porque en lugar

y le enseñamos el arte grande de su cultivo.

EL COMERCIO

Preferimos este aguafuerte del puerto que es otro literario de tabernas y marineros con camisetas de rayas azules y torsos tatuados, que se emborachan con aguardientes exóticos entre humo y ruido de acordeón; preferimos el paisaje de balas de algodón con niebla de polvo mineral; preferimos el negro de carbón que el de azabache, y el viscoso y sucio petróleo que esos licores fuertes de sabor ditzón y acre, pero aun mejor preferimos el oro de nuestros frutos que enviamos para alimentar al mundo y el acero de nuestras máquinas para que pueda trabajar: «Made in Spain».

Así amamos los puertos: para la exportación que es dinero, que es poder, que es capacidad para adquirir primero lo necesario que facilita la vida y después lo superfluo que la hace cómoda y amable.

Pero exportación amparada por nuestra bandera, que así es exportación, no por otras, que entonces se nos antoja arrebatamiento...

Preferimos ser dominados por los árabes a la fuerza, que colonizados por los fenicios con engaño; preferimos comprar por ahí con nuestros productos que vender aquí a cambio de los productos de los demás.

PODER NAVAL

¿Puede darse el caso que España limite al Norte, Sur, Este y Oeste con el mar? ¿Puede darse el caso de que los puertos españoles no sirvan para nada?

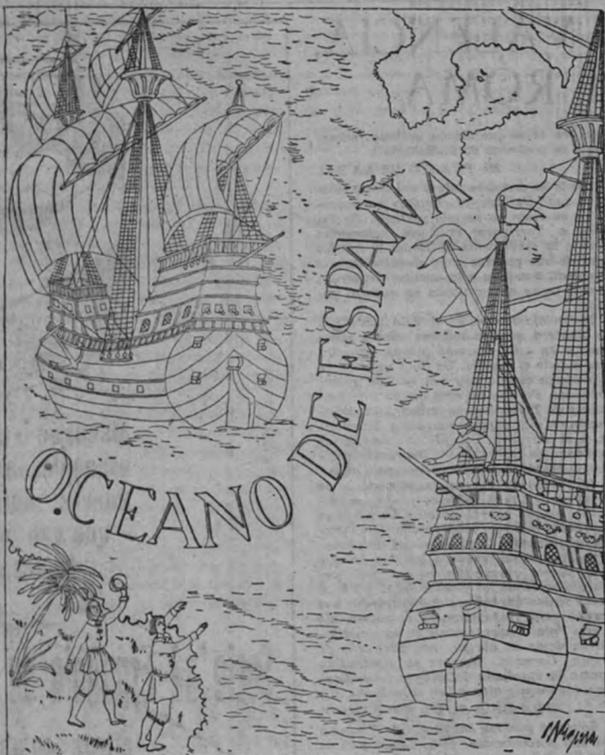
Desgraciadamente sí, y con el más trágico sí que pudiéramos pronunciar: Cuando no poseamos barcos para ir — por ejemplo — a la República Argentina y tengamos que recurrir a los de otro Estado, porque entonces limitaremos con el mar que pertenece a este otro Estado.

Este sí es más trágico todavía en tiempo de guerra, porque entonces las fuerzas navales del enemigo, a lo largo de nuestras costas, la convertirán en frente, frente de peligro todo él, que aísla del mundo y asfixia sin necesidad de operar.

En 1898, el archipiélago filipino limitaba por todos lados con un mar que era norteamericano, y por eso lo perdimos; en 1805 España limitaba por todos lados con un mar inglés, y por eso, el emperador de los franceses no halló entre nosotros el sol vivificador que buscaba; en 1810 el rey intruso no pudo reinar en Cádiz porque la heroica ciudad estaba rodeada por un mar aliado. ¿Más ejemplos? En realidad no tratamos de dar lecciones de Historia.

OTRA VEZ LA COSTA

La costa es, pues, el elemento geográfico que más influye en la fisonomía de la nación. Por su situación, por su configuración, por la calidad de sus puertos y por muchas circunstancias más..., circunstancias trascendentales todas ellas para el progreso de la nación.



la dirección que señale la estrategia es necesario asegurar que la costa es retaguardia, o, dicho de otro modo, que las fronteras están en las costas del enemigo.

¿Quién con Marina poderosa habla de peligro de invasión marítima, como no sea a través de un estrecho, que puede considerarse como un ancho río? ¿Quién no teme perder su Marina, porque sabe que las consecuencias de la catástrofe pudieran ser la invasión?

(Hablamos de la Marina en relación con los problemas del litoral, no en el aspecto general del dominio del mar, del que los primeros son corolario.)

Mantengamos Marina, siquiera sea para garantizarnos que jamás seremos invadidos por mar, permitiendo así que todo el Ejército aporte su masa a la maniobra...

de señalarse con una valla como las fronteras terrestres, la marca toda la ciudad, ciudad más que fronteriza, cosmopolita, ya que en ella se ven todos los colores de la tez humana y se oyen todas las lenguas de los hombres. La nación así, simbólicamente, domina todas las razas: Soberanía.

Pero en cambio, para los barcos nacionales, los puertos son el hogar, el dulce lugar de reposo que se ansia en el continuo tráfico por el orbe, y como los hombres, los barcos traen recuerdos de sus correrías a la madre amada: el loro indiano y la vainilla antillana y la canela de la Especiería que se ha hecho andaluza en el cante popular, y el mantón chino, que es tan español como la Giralda mora, y el trigo que nos devuelve multiplicado aquel país a quien le hicimos el gran regalo de su simiente



SUPLEMENTO SEMANAL DE ARRIBA

AÑO II

MADRID, 28 DE MARZO DE 1943

NÚM. 65

EL LITORAL ESPAÑOL



SUMARIO

- Portada, de José R. Escassi.
- Paseo estratégico por las costas de España, por M. Ardenú. Página 2.
- La Victoria cara al mar, por A. M. R. Página 3.
- Visión fugaz de la costa vasca, por Abad Ojuel. Página 4.
- Cantar de diana de los marineros de nuestro Pirineo, por Pedro Mourlane Michelena (dibujo de Juan Cabanas). Página 5.
- Divagación y hechos en torno al litoral de la Montaña, por Max. García Venero. Página 6.
- Leyendas e historia del mar Cantábrico, por José del Río Sáinz. Página 7.
- El litoral de Asturias, por Manuel Suárez Caso. Página 8.
- Los mares del Finisterre, por Eugenio Montes (ilustración de Eguía). Pág. 11.
- De Ribadeo a Finisterre, por José María García Escudero. Página 12.
- Cuatro rías del Atlántico, por Alvaro Ribal. Página 13.
- Las costas y los puertos en la provincia de Huelva, por Santos Alcocer. Pág. 14.
- Nueva «Ora Marítima» o periplo de Bona Nueva a Málaga, por José María Pemán (ilustración de José Caballero). Pág. 15.
- Costas del sur de España, por Carlos Martel. Página 16.
- El mar salda desde Estepona a Alicante. El escopo y las sirenas, por Enrique Llovet (dibujo de Pedro Bueno). Página 17.
- La costa del sol, por Juan Antonio Rando. Página 18.
- El mar de todos los días, por José Antonio Torreblanca. Página 19.
- Litoral de Valencia, puerta de Roma, por José María Bugella. Página 20.
- Comercio, Industria, Agricultura y Artes de Castellón. Páginas 21 a 25.
- El mar de Cataluña, por Luys Santa Marina (dibujo de Tauler). Página 26.
- Costa Tramontana, por Fernando P. de Cambra. Página 27.
- Baleares marinas, por Miguel Villalonga. Página 29.
- El mar de las Islas Canarias, por Rafael de Aguilar. Página 30.
- Trascendencia de la costa, por Indalecio Nuñez. Página, 32.



Paseo estratégico por las costas de España

Por M. ARDENU

Para emprender estudios geoestratégicos hay que sentar la premisa de que las Flotas adversarias son idénticas en Fuerza; si no, los resultados vendrían enmascarados por situaciones ajenas a la geografía.—Almirante Pechi.

INTRODUCCION

Ante este sencillo croquis de la posición geoestratégica de España con relación a Europa y al mundo el lector puede divagar; al articulista no le es posible llevarlo de la mano porque ni el espacio disponible ni la naturaleza de «SI» le permiten escribir—aunque supiera—un tratado de geografía económica y otro de geografía estratégico-marítima.

Pero, no obstante, como en la palabra «vulgariza» debe esconderse algo trascendental, ya que tan a menudo se emplea, escudémonos en ella sin más pretensiones que afilar el lápiz con que el lector anote sus meditaciones y emprendamos la tarea, complicada por su misma simplicidad.

DEFINICION

Ferrol del Caudillo, Cádiz y Cartagena, nuestros tres Departamentos Marítimos, tienen características estratégicas perfectamente definidas. El primero, subdividido en las zonas cántabra y gallega que pueden independizarse, tiene importancia europea; el segundo, universal, y el último, netamente nacional, aunque su acción puede extenderse por el Mediterráneo occidental, para intervenir el tráfico Norte-Sur.

Estudiémoslos separadamente.

CANTABRIA

Para la geografía física, nuestro mar Cantábrico se llama golfo de Vizcaya, sustantivo aceptado por la estrategia, pues, efectivamente, para esta ciencia, los golfos son mares cerrados jamás cruzados por las grandes vías del tráfico. En nuestro caso particular, por ser de dominio francoespañol, puede convertirse en mar de batalla si estalla un conflicto con cualquier Estado que disponga de bases navales próximas.

¿Qué peligros corre, pues, esta costa? Los naturales, si el mar que la baña está dominado por el enemigo: agresiones a la navegación costera o a la industria pesada instalada en el litoral por consideraciones económicas y los intentos de invasión.

Para repeler las primeras son necesarias fuerzas navales ligeras, artillería de costa y aviación; para evitar la invasión, retirar tropas de los frentes activos para guarnecer la costa o disponer de una Flota de combate en potencia.

Pero téngase en cuenta que aunque las costas cántabras no dispongan de puertos capaces para albergar dicha Flota (una de las razones que justifica que formen unidad estratégica con Galicia) y estén demasiado cerca de los aeródromos extranjeros, son pródigos en acantilados inaccesibles, no dispone de ensenadas para operaciones de gran envergadura, sus playas están abiertas a todos los tiempos y tiene difíciles accesos al interior, y, por último, la frecuencia de los temporales son elementos todos que cooperan a la defensa de este litoral, el de mayor importancia económica y militar de España.

GALICIA

Cuéntase por Galicia, y no se cuenta sin razón, que «el séptimo día reposó de todas las obras que había acabado» (Génesis. Cap. II. v. 2.) apoyando su Divina mano en el mundo recién formado. La bendición de la Huella son las rías bajas gallegas: el pulgar, Corcubión; el índice, Muros; el medio, Arosa; el anular, Pontevedra, y el meñique, Vigo.

Ciertamente, puertos tan magníficos por todos conceptos, capacidad, seguridad y belleza, no se dan en todas partes; mas en la bendición de Dios debemos incluir toda Galicia, pues sus rías

do, hay que construir una Flota para que, albergada en cualquiera de sus rías, garantice de invasión a Cantabria toda la faja de mar que se extiende por y a ella misma y para que intervenga, si es necesario, el tráfico europeo, con lo que adquiriremos la máxima jerarquía internacional.

EL ESTRECHO

La capital del Estrecho es Cádiz, y con esto creemos haberlo dicho todo. Por Cádiz entraron los primeros colonizadores, los fenicios, y frente a Cádiz sucumbió en Trafalgar el imperio español de los mares. Entre ambas fechas fundamentales de nuestra Historia, ¿qué podríamos decir de España y del Estrecho, del impulso árabe de Sur a Norte, con el romance del conde don Julián y el impulso español de Norte a

Sur, con Isabel de Castilla y Cisneros de España?

Entre nosotros es corriente denominar Estrecho a la angostura de Gibraltar, pero estratégicamente es estrecho el sur de las islas hasta la angostura de Sicilia. ¿Quién niega la admirable situación de España para dominar la parte más importante del mismo? ¿Quién, a la vista del croquis que acompaña a este artículo, no se explica muchas cosas de nuestra Historia post-apertura del canal de Suez?

Para dominar el Estrecho se necesita infectarlo de cañones, fuerzas sutiles y aviación; las orillas del mar de Alboran deben ser nido de toda clase de armas ligeras... y con eso basta, porque correr de Ceuta a Melilla sin contagiarse de la enfermedad que propagan nuestros microbios, sería demasiado arriesgado sin una eficaz vacuna diplomática.

Por si fuera poco, a las bases navales de Cádiz y Cartagena, que guardan

las bocas de la parte española del Estrecho, se podría trasladar la Flota, que hemos supuesto en El Ferrol del Caudillo, según las hipótesis de guerra que se planteasen, Flota que podría siempre ofrecer batalla en las circunstancias más ventajosas.

Esta posesión de valor universal, que obliga a demandar nuestra amistad, es sin duda alguna el mayor don que hemos recibido del Sumo Hacedor. Por eso, comprender y amar al Estrecho es la primera obligación del español consciente, y dominarlo, la primera ansia imperial de España.

LEVANTE

Los españoles de España, no, naturalmente, los romanos ni los griegos de España, descubrimos el Mediterráneo el año 1114, pues este año, una cruzada pisana, ayudada de tropas catalanas, liberó Mallorca del poder sarraceno, y en consecuencia liberó a nuestras costas levantinas del bloqueo geográfico que pesaba sobre ellas. Desde esta fecha hasta 1936, la historia se resume con insistencia abrumadora para afirmar—concepto geoestratégico por excelencia—que la cadena balear en manos de un extraño es la muerte de nuestro Levante mercantil y navegante, y, por el contrario, cuando el archipiélago está en nuestras manos, el progreso y florecimiento de la bella región maravilla por su potencia.

No debemos extender más el claro concepto para afirmar que el mar balear es golfo de España y que, bien guardadas las islas, jamás será cruzado por banderas enemigas. Así se concluye que las costas de Valencia y Cataluña, desde Cabo San Antonio a Barcelona o hasta el Ebro, si criterios militares obligan a considerar este río como línea de resistencia, son las más a retaguardia y, por lo tanto, las de más lógica industrialización.

Claro es que esta costa no tiene puertos naturales. ¡Ah, si pudiésemos trasladar allí un par de rías de las que le sobran a Galicia!, y es por eso que su capital estratégica, Cartagena, pertenece a la zona del Estrecho; pero, no obstante, la mano trabajadora del hombre emprendedor puede hacer milagros.

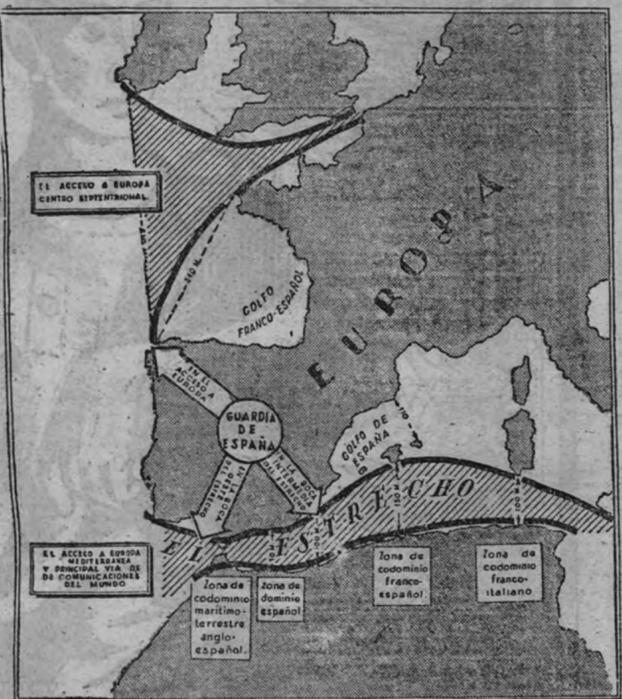
Para eso, naturalmente, hay que militarizar Baleares, pero no en ofensiva, que ofensivamente están equilibradas con Córcega y Cerdeña para encerrar entre las tres un mar de nadie, sino en defensiva, que defensivamente guardan unos lugares que gracias a ellas tienen posibilidades infinitas.

RESUMEN

España tiene dos costas a mantener en defensiva: Cantabria y Levante; una con grandes posibilidades ofensivas, Galicia, y otra desde la que debe ejercerse el dominio absoluto del mar que limita: el Estrecho.

Esto es todo, y con esto creo haber afilado el lápiz del estudioso lector.

(No nos hemos olvidado de Canarias. Las bellas provincias Afortunadas son islas en la verdadera acepción de la palabra, islas apartadas del sistema estratégico general, y, por lo tanto, sometidas a otras consideraciones de las que han informado este trabajo.)



LA GANADERIA EN LA PROVINCIA DE CASTELLON

Cuando el parte oficial de guerra anunció a los españoles el final victorioso de la guerra de nuestra Liberación, una nueva lucha se iniciaba en otros frentes. Lucha incruenta, pero que, como lo victoriosamente logrado, exigía prolongados esfuerzos, constancia e inteligencia para dominar al enemigo que, tenaz y, muchas veces sobaladamente, trató de dificultar el restablecimiento de la economía patria.

Ya asistimos a los primeros triunfos en esta gran batalla económica, felizmente dirigida por nuestro invicto Caudillo. Vemos en esta batalla de la paz el avance logrado por la provincia de Castellón en el sector de su riqueza ganadera. Recordemos que durante los meses de marzo a junio de 1938 las gloriosas tropas nacionales liberaron la mayor parte de esta provincia, quedando el frente estabilizado en la misma, que no quedó liberada totalmente hasta el final de la guerra.

La evacuación sistemática de riquezas realizada por los marxistas en su retirada afectó principalmente a la ganadería, cuyos efectivos fueron en su mayor parte trasladados a la retaguardia roja. Al terminar la guerra, la situación de esta fuente de riqueza era verdaderamente deplorable, y si bien el Servicio de Recuperación restituyó una gran parte del ganado evacuado por los rojos, el censo ganadero de la provincia quedó muy mermado en relación con sus existencias anteriores a la guerra.

En ganado vacuno las existencias del año 1936 eran las siguientes:
12.017 cabezas de ganado mular,
7.366 cabezas de ganado caballar,
4.103 cabezas de ganado anual.

En la actualidad ascienden a 18.669, 8.901 y 6.874, respectivamente. Cuenta la lentitud con que ha de efectuarse la repoblación de esta masa de ganado, y el haber tenido que recurrir a la exportación, se apreciará la importancia del avance surgido en este sector, que tanta relación guarda con la explotación de la tierra.

El número de vacas en explotación lechera asciende en la actualidad a 2.427 de las cuales 803 están establecidas en la capital, habiéndose alcanzado y aun superado algo el censo de las existentes en la provincia en 1936.

Tal efectivo sería suficiente para atender el abastecimiento de leche en la medida necesaria, si no lo dificultase la escasez de pienso que tanto se deja sentir. El Sindicato de Ganadería, que tiene encomendada la distribución de pienso entre los ganaderos, ha acudido a remediar en lo posible esta necesidad, distribuyéndolo preferentemente entre los vacaqueros. La producción de leche de vaca asciende a la cantidad de 239.860 litros mensuales.

El ganado vacuno de recría destinado a carne es de 1.903 cabezas, distribuidas en la misma área geográfica que la anterior. Esta es la zona de río Pañanica y La Plana.

Esta forma de producción ganadera atraviesa en la actualidad por unos momentos de crisis, porque los animales tienen que ser adquiridos a precios elevados, que no permiten obtener un beneficio remunerador cuando son destinados al sacrificio.

El ganado lanar, que se cifra en cabezas 155.304, ha tenido un aumento de 10.000 comparado con las existencias en

el año 1936. Se extiende por toda la provincia, pero su mayor concentración se da en la zona del Maestrazgo, donde, por haber 17.000 cabezas en Morella, es el pueblo de mayor censo ganadero.

La explotación se orienta primordialmente hacia la oveja, donde en todos los pueblos del Maestrazgo las ovejas son sobrealimentadas para la elaboración casera del queso.

La parte occidental de la provincia es, desde el punto de vista ganadero, como una prolongación del límite de Teruel, y a la que, por ser más húmedo el clima, aduena, cuando llega el invierno, unas 20.000 cabezas de ganado trashumante, que incluida la primavera vuelven al punto de origen con sus crías, haciéndose constar esta circunstancia por si pudieran inducir a error en la interpretación de los datos estadísticos.

La cría mixta de carne y ordeño, es cultivada en toda la provincia, y su número es de 60.000 cabezas, los productos de los cuales se destinan a la alimentación humana.

El número de reses porcinas sacrificadas durante la campaña de 1942-43 es de 24.201, habiéndose obtenido 1.336.216 kilogramos de carne en canal y racionados 86.577 familiares u obreros hijos.

Registramos estas cifras para dar idea del esfuerzo realizado por los productores, ya que en esta provincia el enorme del ganado de cerda en las presentes circunstancias resulta antieconómico.

Los mismos obstáculos, que presentan a la explotación de cerda han determinado un aumento muy considerable de número de aves, que es en la actualidad de unas 860.000, aproximadamente, habiendo notado que el incremento ha sido mayor en la zona urbana que en el medio rural. En la capital asciende a 63.000 el número de aves.

Al llegar a este punto, y terminadas las declaraciones del estado actual de nuestra ganadería, podemos afirmar que la provincia de Castellón, no obstante las mediocres condiciones de su suelo, árida de agua, y disponibilidades forrajeras, realiza una aportación a la cobata nacional que, si no considerable por su importancia, es digna de estimarse por el esfuerzo que requiere.

Pero no basta con producir más y más. Es necesario producir bien. Mirando al porvenir, el Sindicato de Ganadería se dispone a repasar la ayuda de los productores para la ensayanza de procedimientos racionales, organizando, los efectos e importantes, cursillos y conferencias de capacitación para ganaderos.

En cuanto a la relación de la ganadería de la provincia con los problemas de su abastecimiento de carne, es incuestionable que para poder abastecerse durante todo el año, por lo que creemos indicada la importación de cupos de ganado para resolver este problema.

No hacemos sino enunciar cuestiones, partiendo de todos aquellos aspectos que sean necesarios en estas circunstancias en que todo debe estar subordinado al plan general de la batalla económica en la que el Caudillo, salvador de la Patria, alcanzará—tenemos fe ciega en ello—la victoria definitiva.

LITORAL DE VALENCIA, PUERTA DE ROMA

(Viene de la página 20.)

mo cesó la razón pasajera de su auge. El porvenir marítimo de Valencia es tan claro como la directriz que marca a España la imposibilidad de renunciar a una política de influencia en el Mediterráneo.

ALICANTE Y SUS PUERTOS

Visto desde tierra el puerto de Alicante parece construido para el placer y el deporte, más que para el trabajo. Atildado como una dependencia urbana polarizada toda la coquería de la hermosa ciudad, que hace avanzar hasta el mismo muelle la elegante alineación de sus palmeras. Sin embargo, el puerto de Alicante es uno de los más concurridos de la costa mediterránea. En 1942 su recaudación por derechos de explotación sobrepasó la cifra de tres millones de pesetas.

Las necesidades actuales de transporte han impuesto a la flota mercante el servicio que los marinos llaman «de lanzaderas», ir y venir, cargando y descargando rápidamente las mercancías, que luego se distribuyen por ferrocarril o por cabotaje. La buena administración y dirección del puerto de Alicante, que permite a los buques el realizar en veinticuatro horas las operaciones que en otros no duran menos de tres días, le han hecho preferido entre los de Levante.

En 1858 se inauguró la primera línea férrea que unía a la capital de España con el litoral. El tren convirtió a Alicante en puerto de Madrid. Desde entonces el puerto alicantino quedó considerado como de interés general y primera categoría. Su Junta de Obras ha regido con singular acierto administrativo y técnico su desarrollo. La actividad se potencia con el hecho de que no puedan apreciarse en el puerto de Alicante las huellas de las destrucciones sufridas durante la guerra de Liberación. Las instalaciones portuarias han mejorado notablemente después de la victoria. Y, como complemento de esta labor re-construccionista, la Junta de Obras, atenta al sentido social de la nueva política, ha creado junto al mar dos pabellones bellísimos, donde los hijos de los productores del puerto reciben educación y asistencia.

Pero la tarea de la Junta de Obras del Puerto no termina con atender y mejorar los servicios del de Alicante. Agregados a éste, están los puertos pesqueros de Denia, Santa Pola y Santa Polca, en los que también se han realizado reformas de envergadura. El espigón de 400 metros que resguarda el fondeadero de Santa Pola, contra la violencia del SE., es, de por sí, una mejora definitiva; pero a ella hay que sumar la prolongación del dique del puerto de Villajoyosa, la construcción en éste de un espigón de Poniente y la terminación de un camino marítimo que une al pueblo con su puerto, facilitando la reexportación del pescado y la exportación de las

famosas tejas que dieron antiguo renombre a la cerámica de la Robleda.

EL PUERTO DE LA SAL

Desde la desembocadura del Cenit hasta el cabo Cervera, el «Pepitas» ha descrito en su viaje un periplo perfecto. De Villaroz a Torreveja, el litoral valenciano abre a la civilización de Roma la concha azul de sus puertos y la atención de sus hombres, sensibles a la aventura exterior, tantas veces entrecruzada en nuestra pasado.

Torreveja debe su nombrada a la sal de su albufera, que los audaces veleros, contruidos en estas mismas playas, exportaban a todo el mundo. La flota salinera en Torreveja cuenta hoy con más de quince unidades. Pero no se crea que la actividad marítima de Torreveja se reduce a la explotación de esta riqueza escasa. Torreveja es el puerto de Levante que más activo comercio ha sostenido con los españoles de Argel durante los últimos cincuenta años.

El puerto de Torreveja depende de la Jefatura de Obras Públicas y está considerado como de interés general. La playa es tan llana, que sólo medía milla mar adentro se alcanzaba la profundidad de 12 metros. Aun están cercanos los días en que este puerto concurridísimo era peligroso cuando soplaban los vientos del E. y SE. A veces tenían los buques que suspender sus faenas para refugiarse en el puerto de Santa Pola. Evidentemente se ha construido un dique de abrigo, que, partiendo de Punta Cornuda, ampara el fondeadero contra la marejada de Levante, permitiendo a los buques atracar en el muelle.

THE RICH TOWN OF GANDIA

Sólo dos puertos del litoral de Valencia me son desconocidos: el de Denia y el de Gandía. Del primero o hablar muchas veces a marineros y pescadores contra la injusticia de que no se diera al puerto de Denia el rango adecuado a la exportación de pasas que por él se realizaba.

Años y años ha clamado Denia por su puerto, y Alcoy, por tener comunicación ferroviaria con Alicante. Ni Alcoy ni Denia consiguieron nada bajo los regímenes pasados. Parece que con ello se beneficiaba una Compañía inglesa, propietaria del ferrocarril que desde Alcoy sigue el curso del río Serpis hasta el mar. El negocio era construir un puerto—salida forzosa de todos los productos de la industria alcoyana—y la afortunada empresa no tardó en poseerlo en las playas de Gandía.

Como el ferrocarril era inglés y el puerto también, a nadie pudo extrañar que también se beneficiara Inglaterra con el 40% de los fretes, de donde resultaba, que los laboriosos industriales de Alcoy pagaban a Inglaterra por transporte casi tanto como a España por tributación.

Y mientras esto hacían, los buenos liberales levantinos erizaban los bigotes para gritar con Vicente Blasco Ibáñez contra el inicuo impuesto de consumos.

José María BUGELLA



Manos de artesanos y obreros españoles lanzan al mar las nuevas unidades navales que van enriqueciendo nuestra Flota

Sociedad Española de Construcciones Navales

eficaz colaboradora en la ingente tarea del resurgir nacional

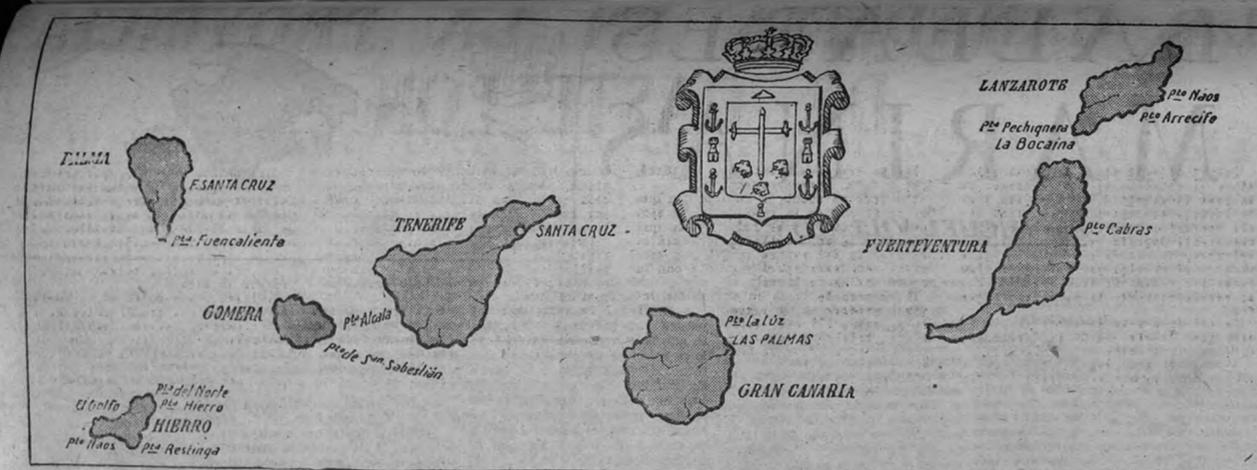
Sociedad Española de Construcciones Navales
Domicilio social: Sagas a, 25
M A D R I D



LARRA, 8
Teléfono 32610

REDACCION, ADMINISTRACION Y TALLERES DE

“ARRIBA”



El mar de las Islas Canarias

Por RAFAEL DE AGUILAR

Se remonta a la época de los navegantes fenicios y cartagineses el descubrimiento de las Islas Canarias, que pasando el Estrecho de Gibraltar y después de costear la parte occidental de África re-
 salaron en dicho Archipiélago. Posteriormente fué explorado por griegos y romanos y bautizada por los primeros con el nombre de «Islas Afortunadas», debido sin duda a su delicioso y espléndido clima.

Con las invasiones de los pueblos del Norte se pierde toda idea de su historia hasta el año 1330, en que Alfonso IV, Rey de Aragón, envía a ellas una expedición para conquistarlas. Tras la expedición aragonesa siguieron otras catalanas, portuguesas y castellanas, tentativas que hubieron de estrellarse ante la emérgica resistencia de los guanches, como se llamaba a los indígenas. En el año 1402 el francés Juan de Béthencourt y en nombre del Rey Enrique III de Castilla (El Doliente) logra conquistar las islas de Lanzarote, Fuerteventura, Gomera y Hierro; mas la conquista total del Archipiélago no se realiza hasta finales del siglo XV, en que tras encarnizadas luchas queda este definitivo bajo la soberanía de España.

Con la incorporación de estas islas a la Corona de Castilla y dada su situación de avanzada en el mar Atlántico se benefició grandemente la expansión imperial de España, llevada a cabo bajo el reinado glorioso de los Reyes Católicos; Cristóbal Colón, al entrar en el Puerto de la Luz el 9 de agosto de 1492 con sus tres carabelas, vio la importante situación de este vórgel, para de allí arribar en busca de lo ignorado. A partir de aquella época y en el transcurso del tiempo sufrió el Archipiélago acometidas de fuerzas francesas, holandesas e inglesas, y últimamente el ataque de la escuadra inglesa a la plaza de Santa Cruz de Tenerife el año 1797, al mando del famoso almirante Nelson, quien perdió su brazo izquierdo en la frustrada tentativa.

Este grupo de islas, situado en el Océano Atlántico frente a la porción occidental de la costa de África, que se extiende desde Ifni hasta el Cabo Juby, está formado por las islas de Lanzarote, Gomera, Palma y Hierro y por los islotes Graciosa, Alegranza, Montaña Clara, Roca del Este, Roca del Oeste y Lobos, con una extensión superficial de 7,515 kilómetros cuadrados y una población que se aproxima al medio millón de habitantes. Se considera que estas tierras son una prolongación del Atlas, ya que efectivamente las montañas, picos y cabos que las islas presentan, parecen seguir la dirección del sistema orográfico vecino.

Todas las islas presentan en su mayor parte apagados cráteres que revelan un origen volcánico, y sus costas, escarpadas y difíciles de acceso, no ofrecen más que algunas radas poco profundas y abrigadas, entre las que pueden reputarse como principales la de Santa Cruz de Tenerife y la llamada Puerto de la Luz en Gran Canaria, mejoradas notablemente las condiciones de esta última con la construcción de un magnífico puerto.

Las islas de Tenerife y Gran Canaria son las más densamente pobladas del Archipiélago, y sus puertos constituyen la única salida del rico comercio canario, que gozan del privilegio de todos los de las islas de ser puertos francos desde el año 1860, ventaja ésta que ha influido grandemente en el desarrollo comercial y marítimo insular. En estos dos puertos principales, con anterioridad a la actual contienda mundial, los de mayor movimiento de buques de España.

La verdadera fuente de riqueza de Canarias es la agricultura, ya que hasta el presente no se han encontrado yacimientos minerales dignos de explotación. Puede considerarse el terreno canario dividido en tres grandes zonas, según su altura sobre el nivel del mar. En la más baja, llamada Costera, se goza de un clima casi tropical y de gran sequía, siendo el cultivo principal el plátano, cuya cosecha se recoge sin interrupción en todo el año. La segunda zona, llamada de Medianía, es más abundante en lluvias y de clima más fresco y en ella se obtienen buenas cosechas de cereales y vid. La tercera zona, llamada de las Cumbres, comprende desde los 800 metros por encima del nivel del mar, con clima y producción muy semejantes a los de la costa Cantábrica y criándose el ganado vacuno y lanar en sus buenos prados naturales. En la isla de La Palma se cosecha algún tabaco que, con el importado de otros países, ha dado lugar a una importante industria.

Es la pesca en los mares del Archipiélago una importante explotación, abundando preferentemente en la zona comprendida entre las islas y el continente africano, para la que cuenta con una buena flota pesquera, que tras cubrir con exceso las necesidades locales, exporta el sobrante a los puertos de la Península; dichas embarcaciones pesqueras así como las de cabotaje insular son construidas en los diferentes puertos de la isla, que en el transcurso de estos últimos años se han

visto incrementados con una pequeña industria naval. Dada su condición de islas, son las comunicaciones marítimas la primordial base de la existencia de las Islas Canarias, y a su mantenimiento y conservación se debe el impulso comercial arrollador de esas tierras de primavera perpetua. Como decía anteriormente y antes de la actual guerra eran Tenerife y Las Palmas puerpor su privilegiada situación geográfica constituida una escala obligada de suministro a la navegación de Europa a América, siendo caso muy frecuente el presentar en dichos puertos tres o más grandes trasatlánticos repostándose en sus muelles y bahía. Hoy en día la navegación ha quedado reducida a la de trasatlánticos nacionales que hacen biemanalmente el servicio de pasaje con la Península y a las líneas comerciales españolas que transportan los preciados frutos canarios, existiendo, como es natural, también las comunicaciones interinsulares, desempeñadas por buques de pequeño tonelaje.

Las líneas aéreas, antes en gran número, quedaron reducidas a las nacionales con servicio directo a Sevilla, que dificultades grandemente en la actualidad por la proximidad de paso al Marruecos francés, teatro de lucha en África, han aconsejado certeramente al Gobierno suspender provisionalmente este sistema de comunicaciones en evitación de posibles e inevitables confusiones de nacionalidad.

En forma ligera he narrado la vida y mar de unas islas que son para España uno de los mayores honores de su suelo, figurando éstas a la cabeza entre las demás regiones en su acendrado amor patrio. La Marina de Guerra las honra al llevar el nombre de crucero «Canarias» una de sus mejores unidades, de tanta y tan gloriosa historia en la campaña de Liberación nacional. Cúpole al rico Archipiélago la dicha y orgullo de ser la tierra donde nuestro invicto Caudillo el Generalísimo Franco lanzó el grito de Reconquista que agrupó bajo su bandera a todos los buenos españoles en aquellos aciagos días de peligro de la Patria. ¡Qué mejor premio a su bien probado españolismo!

Madrid, 20 de marzo de 1943.
 Consideremos, pues, a Ibiza y sus costas con sus puertos y refugios; con sus arrecifes y escollos, desde un punto de vista militar, positivo e idealista, por tanto. Como aquellos castillos de Castilla en la Edad Media, o aquellos blokhauz del Marruecos hispano en nuestros días. Sólo así lograremos penetrar en el alma de nuestra isla, avanzada eterna militar y marinera de la Cristiandad en el Mediterráneo.
 Miguel VILLALONGA

BALEARES MARINAS

(Viene de la página 29)
 natura, con marco de oro y corona de rubios caballos...
LAS COSTAS DE IBIZA, AVANZADA Y HONOR DE BALEARES
 Imaginemos a Castilla cuando aun no era Castilla, sino fajá o zona de choque entre moros y cristianos. Consideremos los vestigios de sus castillos, no en plan romántico ni arqueológico, sino en el castrense de fortificaciones o blokhauz. Supongamos que el espíritu de lucha y alerta perviviera a través del Renacimiento hasta los albores del Romanticismo. Resultante de tales suposiciones surgirá el concepto de esta viva realidad que es el culto al Honor en Ibiza.
 Guerrilleros de Ibiza fueron sus corsarios. Y enemigos, los eternos disgregadores de la Anti-Europa: moros de Argel, renegados de la Cristiandad y piratas ingleses, que la tartufería del virago isabelliano puso por norma a encajonar y desautorizar a la vez. Hasta nuestros días casi, luchó Ibiza contra todo esto. Cuando ya Versalles se había hundido, de puro refina-

ganando en lozanía, mientras su claro sabor esperanzado iba cerrando las últimas heridas interiores. Y hoy, al renovarse por cuarta vez el tiempo del famoso suceso, nos atrevemos a ponerla cara al mar, emproando la firme resolución de hacerla navegante.
 Todos los hombres llevan entre su sangre la sal del mar materno; pero en los españoles hay motivos que la hacen doblemente salobre y marinera. Cuando el mundo era una bola de agua rodando por el Universo sin luz, y Dios separó sus abismos para dar paso al vuelo de la vida, aun quedaron anchos mares sobre el haz de la tierra aislado a los hermanos del primer convoy del Estrecho, cuando 200 hombres solamente la mantenían en vilo sobre su corazón entusiasmado.
 Pon ser más entera y verdadera quiso andar el camino desde su más humilde fundamento. Aunque ya en el fecundo estío de 1936 llevaba entre sus brazos todo el nombre de España tuvo que recorrer piedra a piedra, p u e b l o a pueblo, asalto por asalto, lo que a una patria cualquiera se concede siempre por añadidura: su nativo solar.

En esta marcha dramática empleó tan sólo la firmeza de su sonreír—que las alas no podía extenderlas dentro del propio suelo—para mitigar los dolores de la guerra más horrible que ha sostenido España. Sólo ella mantuvo la esperanza flotando sobre el desgarrado abierto de mar a mar por las trincheras, ella tan sólo aplacaba la furia de una línea de fuego alimentada a uno y otro lado con sangre española.

Ella p u g n a b a siempre por asomarse al mar. Por eso dilataba tanto su sonrisa cuando los soldados que portaban su gloria sentían sobre el sudor del combate la frescura de la brisa salobre: ¡Jornadas de Estepona y de Málaga! ¡Dura y brava carrera sobre el litoral cántabro! ¡Viernes Santo de 1938, frente al Mediterráneo!
 Tras de todas las cimas hay descanso. Hasta en la Victoria, cuya figura no consiente el reposo, se cumplió esta verdad, y así, en la fecha plena de 1.º de abril de 1939, cuando vino a coincidir España con los más justos límites, desató su sandalia, mojó su pie en el agua y descansó del peso de sus alas, frente al confín del mar, sintiéndolas eváves y prestas a emplearse.

No se hizo entonces, no, mármol su gesto. Continuó obradora y resuelta de este mundo desconocido la voz del Redentor.
 Pero todo esto es demasiado grande para que nos sirva de consuelo. Tiene su peligro la evocación de los momentos señeros de nuestra gran Historia, porque o nos envanece con su relumbramiento o nos apesadumbramos con su distancia. Para convocar las voluntades que exige este momento, no estará de más volverle la mirada, aun cuando sea tras el temblor del llanto, a los momentos de vergüenza y abandono, para encender de rabia y de firmeza nuestro deseo de salvarlos. No será quizá ocioso recordar que junto al gozo de aquel instante en que los colores de España flotaban sobre los mares del Ponto tan apretadamente que

La Victoria cara al mar

nuestra Victoria le crece cada fecha la lozanía. Es cada año, un año más hermosa. Nació—bien lo sabéis—entera, llena de ambición y adornada de todos sus atributos—palma, corona y alas—, pero en tan poca tierra, que sólo un milagro podía mantener su colosal dimensión española sobre los arenales de Llano Amarillo el 17 de julio de 1936. Nació con toda su estatura, y su valiente rodilla ordenaba los pliegues de las banderas que ondeaban en los faluchos del primer convoy del Estrecho, cuando 200 hombres solamente la mantenían en vilo sobre su corazón entusiasmado.
 Pon ser más entera y verdadera quiso andar el camino desde su más humilde fundamento. Aunque ya en el fecundo estío de 1936 llevaba entre sus brazos todo el nombre de España tuvo que recorrer piedra a piedra, p u e b l o a pueblo, asalto por asalto, lo que a una patria cualquiera se concede siempre por añadidura: su nativo solar.

En esta marcha dramática empleó tan sólo la firmeza de su sonreír—que las alas no podía extenderlas dentro del propio suelo—para mitigar los dolores de la guerra más horrible que ha sostenido España. Sólo ella mantuvo la esperanza flotando sobre el desgarrado abierto de mar a mar por las trincheras, ella tan sólo aplacaba la furia de una línea de fuego alimentada a uno y otro lado con sangre española.

Ella p u g n a b a siempre por asomarse al mar. Por eso dilataba tanto su sonrisa cuando los soldados que portaban su gloria sentían sobre el sudor del combate la frescura de la brisa salobre: ¡Jornadas de Estepona y de Málaga! ¡Dura y brava carrera sobre el litoral cántabro! ¡Viernes Santo de 1938, frente al Mediterráneo!
 Tras de todas las cimas hay descanso. Hasta en la Victoria, cuya figura no consiente el reposo, se cumplió esta verdad, y así, en la fecha plena de 1.º de abril de 1939, cuando vino a coincidir España con los más justos límites, desató su sandalia, mojó su pie en el agua y descansó del peso de sus alas, frente al confín del mar, sintiéndolas eváves y prestas a emplearse.

No se hizo entonces, no, mármol su gesto. Continuó obradora y resuelta de este mundo desconocido la voz del Redentor.
 Pero todo esto es demasiado grande para que nos sirva de consuelo. Tiene su peligro la evocación de los momentos señeros de nuestra gran Historia, porque o nos envanece con su relumbramiento o nos apesadumbramos con su distancia. Para convocar las voluntades que exige este momento, no estará de más volverle la mirada, aun cuando sea tras el temblor del llanto, a los momentos de vergüenza y abandono, para encender de rabia y de firmeza nuestro deseo de salvarlos. No será quizá ocioso recordar que junto al gozo de aquel instante en que los colores de España flotaban sobre los mares del Ponto tan apretadamente que

quitan el color al sol lumbroso las banderas y flámulas tendidas, figura en nuestra Historia la resignada angustia del teniente de navío don José Lavaderos, muerto de inanición en 1812, porque aquellos gobernantes no consideraban de mayor importancia el pagarle sus haberes a un marino; y el bochorno de que en 1823, solamente 753 individuos figuraban en las listas de la Real Marina, sirviendo, sobre navíos de combate, nuestras banderas todavía esparcidas a lo ancho de los cuatro océanos.

En esta ocasión, menos gloriosa, pero tan cargada de fe y esperanza, pretendemos también encaramar los vigías madrugadores sobre el extendido litoral, para que el sol los sorprenda en actitud de alerta. Los 3.144 kilómetros de costa enclavada a Océano abierto, en los centros del mundo, nos gritan ya su alarma inevitable, y testifican que el mar es antes que nuestro imperial destino nuestra más imperiosa necesidad.

Sin poner envanecimiento en el recuerdo de la gloria vencida ni desesperación en la evocación de los dolores, hoy volvemos la mirada hacia el mar bajo el signo de la Victoria, partiendo del hecho más fundamental, primario e inmeigable: los 3.144 kilómetros de tierra española sobre la que el mar rompe su furia día a día.
 Entre el mar, desnudo siempre y jadeante, y la tierra inmóvil, existe en todas partes un tránsito de espumas; todo navío por alto que sea su bordo, ha de romper este blanco y rumoroso cendal al estresar su quilla. Así, nosotros invitamos a los españoles a recorrer, en el IV aniversario de la Victoria, la hirviente corona de espuma que ciñe nuestro suelo, el extenso litoral que a un tiempo nos limita y nos derrama y que desde el Bidasoa al Golfo de Rosas,

«también quiero ahora recorrer la Victoria los caminos desde la pequeñez del hontanar. Ante el vuelo de su mirada se ofrece en este día, el peligro de más de 3.000 kilómetros de costa, un légame de doloroso recuerdo donde afirmar severamente la pisada y en su sitio, lejano y gloriosa, una Historia con la espalda curvada de laureles. Es mucho lo que falta. No más que en julio de 1936, cuando pasaba de Ceuta a Cádiz brisando la s banderas del convoy. Si entonces un puñado de hombres ciegos y ciegos en su fe, razonaron el milagro, hagámos de nuevo ferviente ofrecimiento de mantener nuestra Victoria, que es España, alzada y siempre en marcha, ahora que comienza, t a m bién para nosotros la segunda navegación.

Es sin duda más fácil rendir la sangre en un instante sublime que disolverla minuto a minuto en la virtud de un tesonero esfuerzo. La Victoria sabe bien del primer heroísmo que en estos momentos sigue cantando sobre la tierra rusa, pero ante el mar extenso y libre sobre el que Dios ha dibujado los perfiles de España necesita también la callada consagración de nuestro esfuerzo amoroso, tenso y continuado.
 A nuestra Victoria le crece cada fecha la lozanía; es cada año, un año más hermosa. En este de 1943 ya está en gradas sobre la ribera, cara al mar. Y a nosotros nos pide solamente que la hagamos resbalar, silenciosa y segura al poderío.

Cristóbal de Virués nos deja en un verso la primera orden que él oyó dictar en la madrugada de Lepanto:
 «Y que al alto garcés suba la guardia.»

En esta ocasión, menos gloriosa, pero tan cargada de fe y esperanza, pretendemos también encaramar los vigías madrugadores sobre el extendido litoral, para que el sol los sorprenda en actitud de alerta. Los 3.144 kilómetros de costa enclavada a Océano abierto, en los centros del mundo, nos gritan ya su alarma inevitable, y testifican que el mar es antes que nuestro imperial destino nuestra más imperiosa necesidad.

En esta ocasión, menos gloriosa, pero tan cargada de fe y esperanza, pretendemos también encaramar los vigías madrugadores sobre el extendido litoral, para que el sol los sorprenda en actitud de alerta. Los 3.144 kilómetros de costa enclavada a Océano abierto, en los centros del mundo, nos gritan ya su alarma inevitable, y testifican que el mar es antes que nuestro imperial destino nuestra más imperiosa necesidad.

«también quiero ahora recorrer la Victoria los caminos desde la pequeñez del hontanar. Ante el vuelo de su mirada se ofrece en este día, el peligro de más de 3.000 kilómetros de costa, un légame de doloroso recuerdo donde afirmar severamente la pisada y en su sitio, lejano y gloriosa, una Historia con la espalda curvada de laureles. Es mucho lo que falta. No más que en julio de 1936, cuando pasaba de Ceuta a Cádiz brisando la s banderas del convoy. Si entonces un puñado de hombres ciegos y ciegos en su fe, razonaron el milagro, hagámos de nuevo ferviente ofrecimiento de mantener nuestra Victoria, que es España, alzada y siempre en marcha, ahora que comienza, t a m bién para nosotros la segunda navegación.

Es sin duda más fácil rendir la sangre en un instante sublime que disolverla minuto a minuto en la virtud de un tesonero esfuerzo. La Victoria sabe bien del primer heroísmo que en estos momentos sigue cantando sobre la tierra rusa, pero ante el mar extenso y libre sobre el que Dios ha dibujado los perfiles de España necesita también la callada consagración de nuestro esfuerzo amoroso, tenso y continuado.
 A nuestra Victoria le crece cada fecha la lozanía; es cada año, un año más hermosa. En este de 1943 ya está en gradas sobre la ribera, cara al mar. Y a nosotros nos pide solamente que la hagamos resbalar, silenciosa y segura al poderío.

Cristóbal de Virués nos deja en un verso la primera orden que él oyó dictar en la madrugada de Lepanto:
 «Y que al alto garcés suba la guardia.»

En esta ocasión, menos gloriosa, pero tan cargada de fe y esperanza, pretendemos también encaramar los vigías madrugadores sobre el extendido litoral, para que el sol los sorprenda en actitud de alerta. Los 3.144 kilómetros de costa enclavada a Océano abierto, en los centros del mundo, nos gritan ya su alarma inevitable, y testifican que el mar es antes que nuestro imperial destino nuestra más imperiosa necesidad.

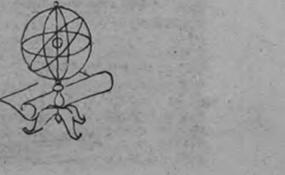
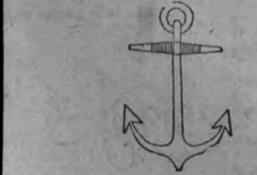
En esta ocasión, menos gloriosa, pero tan cargada de fe y esperanza, pretendemos también encaramar los vigías madrugadores sobre el extendido litoral, para que el sol los sorprenda en actitud de alerta. Los 3.144 kilómetros de costa enclavada a Océano abierto, en los centros del mundo, nos gritan ya su alarma inevitable, y testifican que el mar es antes que nuestro imperial destino nuestra más imperiosa necesidad.

En esta ocasión, menos gloriosa, pero tan cargada de fe y esperanza, pretendemos también encaramar los vigías madrugadores sobre el extendido litoral, para que el sol los sorprenda en actitud de alerta. Los 3.144 kilómetros de costa enclavada a Océano abierto, en los centros del mundo, nos gritan ya su alarma inevitable, y testifican que el mar es antes que nuestro imperial destino nuestra más imperiosa necesidad.

En esta ocasión, menos gloriosa, pero tan cargada de fe y esperanza, pretendemos también encaramar los vigías madrugadores sobre el extendido litoral, para que el sol los sorprenda en actitud de alerta. Los 3.144 kilómetros de costa enclavada a Océano abierto, en los centros del mundo, nos gritan ya su alarma inevitable, y testifican que el mar es antes que nuestro imperial destino nuestra más imperiosa necesidad.



«también quiero ahora recorrer la Victoria los caminos desde la pequeñez del hontanar. Ante el vuelo de su mirada se ofrece en este día, el peligro de más de 3.000 kilómetros de costa, un légame de doloroso recuerdo donde afirmar severamente la pisada y en su sitio, lejano y gloriosa, una Historia con la espalda curvada de laureles. Es mucho lo que falta. No más que en julio de 1936, cuando pasaba de Ceuta a Cádiz brisando la s banderas del convoy. Si entonces un puñado de hombres ciegos y ciegos en su fe, razonaron el milagro, hagámos de nuevo ferviente ofrecimiento de mantener nuestra Victoria, que es España, alzada y siempre en marcha, ahora que comienza, t a m bién para nosotros la segunda navegación.



VISION FUGAZ DE LA COSTA VASCA

Por A. ABAD OJUEL



La primera vez que vi el mar de los vasos, me pareció un cúmulo de niebla salada, un mar de nubes, en el que la línea en que se juntan cielo, agua e infinito, se perdía en una mañana gris e impenetrable. Los ojos inexpertos no podían adivinar el secreto azul de las manchas luminosas, el cambiante verde de los días de galernilla; y los oídos, cansados por el decir monótono de la marea, tampoco oían el sonido de trompa de las caracolas que invitan al azar y a la aventura. Fue aquella primera sensación, de asombro y temor, de misterio frente a aquel mar que se oía más allá de la niebla, sin que quisiera mostrar la gracia blanca de la espuma.

Lo he visto después muchas veces. Azul cobalto en las mañanas agostadas—tranquilas y calientes—en que las olas apenas son un ligero rizado que avanza a modo de juego a las riberas; valiente y gris con la galerna, cuando el viento levanta olas que toman forma descaballo con las crines de espuma sueltas a todos los elementos; verde y blanco entre las rocas de la costa a las que siempre ataca con el mismo infructuoso final estéril, ante la firmeza inmóvil de la piedra. Pero nunca lo sentí tan cerca, tan íntimo, tan entrañable, como una noche de nuestra guerra, sobre el cascarón de nuez de un pesquero armado y en servicio de vigilancia; que no se sabe lo que es el mar, hasta que la espuma salada no moja nuestros labios con un regusto amargo, mientras el remolón gotea la cara con un frescor de rocío.

Allí, y entonces—a solas con la soledad del agua y del viento, ansiosos los ojos de luces lejanas, apoyada la espalda contra el calor tibio de la chimenea en diálogo con las olas saltarinas como delfines, blancas y silenciosas como fantasmas, con el viento que trae leyendas de otros años y otros hombres—allí, y entonces es cuando conozco por fin, el secreto del mar; ese secreto que se revela a la gente marinera y la ata para siempre a su inquieto oficio; que conocen bien los pescadores y les hace preferir a todo otro momento el de tender sus artes, aunque en ese momento les aceche la muerte.

Mar hosco y hurao, apacible y cordial, que hoy golpea con violencia donde ayer acariciaba, que lleva a toda vela las quinas frías de los balanderos en una carrera de siegre deporte o pone en trance agudo y desesperado a los barcos de alto porte que hacen el cabotaje de la costa norteña. Mar valiente; tanto, que para dominarlo fue precisa gente española, y de este solar nació el capitán de la «Victoria», como nacieron los conquistadores de Filipinas, héroes de los mares de América o de la gloriosa fecha de Trafalgar. Mar que conoció la ambición y mala ventura de la Flota que armó el Rey Felipe II para acabar con corsarios y dejar libre la carretera de las Indias a los galeones de España. Y cuyos hombres han dejado huella indeleble en nuestra Historia.

FUENTERRABIA

De espaldas al Jaizquibel y cara a Francia está clavado el primer puerto español del Norte. Diminuto, porque se asienta sobre el lecho mismo del Bidasoa—raya y caudal que nos separa del país vecino—, y sólo útil para pescadores. Más no por ello deja de tener la vieja Ondarrabi tradición y solera de hechos sonados; que allí fue donde se reunieron los hombres de mar de aquella costa para hacer la paz con Enrique III de Inglaterra, y allí, donde la princesa de Lancáster desembarcaba hace ya un colmo de años para casar con Rey español que, casualmente, fue también el tercero de nuestros Enríques.

Ondarrabi, fortificada por Sancho el Fuerte—el Rey navarro que se asomó al mar—, asistió al asombro oriental de aquella escuadra mora que Enrique IV llevó como adorno e impresión a su entrevista con Luis XI de Francia. Y—pedazo fronterizo de tierra española, dócil a la consigna de las tierras de frontera—, tiene en su historia con varios linajes gloriosos, el haber de dos victorias sobre los franceses de Condé y de Napoleón. «Siempre muy fieles. Siempre española».

Tan firme en espíritu, como movedizas son las arenas de su ría, y móvil y peligrosa su barra, de lecho desigual. A días, es lengua de arena que a modo de puente nos une a Francia; otros deja un cauce hondo y peligroso. Rompe en la barra el mar de leva desde lejos, y pagaron el peligro con precio de su vida muchos pesca-

dores; esos hombretones que el día de Viernes Santo se visten de Apóstoles en la procesión del Santo Entierro, y son estamapas vivas de aquellos otros que echaban sus redes en el lejano mar de Tiberiades. Allí, labradores y marineros viven de cara al Océano. Bravos remeros—que en fecha bien reciente fueron los primeros en las regatas del Cantábrico—, lo mismo empuñan la azada para cultivar el campo. Del mismo modo que los caseros no se amilanar a la hora de remar, y ocasión hubo en que vencieron por un largo de trahera a los «arrantzales».

PASAJES

Nos encontramos ante todo un señor puerto, rodeado de publicillos con el mismo nombre. San Juan, San Pedro, Pasajes Ancho. Allí, muy cerca, Lezo, con una tradición piadosa alrededor del Cristo, la gloria de grandes navegantes y el recuerdo de la Invencible.

Una garganta enveusada y de difícil navegación para quien no sea muy práctico en el paso del Canal, abre camino al refugio del puerto más seguro de la costa vasca. Una ensenada entre el Jaizquibel y Ulla, que conserva en las calles de San Juan y San Pedro un sabor típico e inconfundible de los pescadores del Norte, mantenido, a pesar de que el incremento de la navegación y de las industrias nacidas en su proximidad, ponen la nota de distinción con sus grías, sus muelles de cemento cruzados por ralles del tren, el humear de las chimeneas de las grandes fábricas, los depósitos inmensos de las casas Consignatarias que rodean la algarabía de colores y banderas de los barcos allí fondeados.

Fue Pasajes el primer gran puerto incorporado a la España nacional en la costa norte de España—excepto, claro es, los de Galicia—, y sirvió de cubil a aquella minúscula flotilla de «bous» patrulleros, que fueron toda nuestra Escuadra para vigilar la costa hasta el Machichaco. El «Galerna», con el «Alcázar de Toledo»; el «Virgen de Iciar»—el «Virgen del Carmen», que la tradición de unos ballacos llevó a Bilbao, y según la otra de sus comandantes—, llenaron un capítulo esencial en nuestra guerra naval del Norte, con hazañas de las que aún no se han hecho historia. De buena gana la hiciera yo, si fuese este el momento; mas en Dios y en mi ánima está el escribir el relato de estas andanzas. Sobre los muelles pasaitarras se aglomeraron barcos de todos los portes y nacionalidades: el «Manu» y el «Galdames», de los rojos separatistas, y bastantes de otras nacionalidades—de cuyo nombre no me quiero acordar—, apresados en el momento de intentar la ruptura del bloque que nuestra Escuadra (4) ponía al aprovisionamiento del Ejército rojo del Norte.

Hoy, su importancia—cada vez mayor—es de índole económica. Es de los primeros—el primero quizás?—en la riqueza pesquera, sobre todo, después de la incorporación de la Flota bacaladera que lleva en sus proas los nombres de todos los vientos: «Cierzo», «Abrego», «Mistral», «Galerna», «Tramontana». Barcos que conocen la pesca en los mares del hielo, en la ruta de Groenlandia, Terranova y Spitzberg, y que en los caminos del bacalao y la ballena se mantuvieron hasta que la guerra, y la más peligrosa pesca de minas magnéticas aconsejaron los templados mares de las islas Canarias y la captura de la corbina.

Allí viven también los remeros, a los que sólo Orío iguala en fama y fuerza. Los de San Juan son quienes detentan la «epusmarca» de las célebres regatas donostia-

rras; los de San Pedro, quienes más banderas han ganado como trofeos en dichas competiciones típicas; y es pintoresco el ver la rivalidad existente entre los de un lado y otro de la ría, que se lanzan cohetes y demuestras de chacota para el vecindario, después de la sensacional pugna.

Pasajes—el mejor puerto de refugio al Este de la línea Bilbao-Brest—, ha sido objeto de predilecta atención por parte del Estado español. Su dragado se efectúa continuamente, y el calado de los barcos que en él pueden entrar es cada vez mayor. Hoy puede albergar barcos de 10.000 toneladas, y si bien en las actuales circunstancias queda reducido su tráfico por las contingencias de la guerra, es indudable que ante él tiene, en la paz, un porvenir magnífico, por ser el puerto natural, no sólo de San Sebastián—con cuya municipalidad no es difícil pronosticar una unidad futura—, sino de Navarra, Guipúzcoa y parte de Aragón y Rioja.

SAN SEBASTIAN

Si al salir de Pasajes—en este cabotaje simbólico—damos la vuelta a Ulla, nos encontraremos frente a San Sebastián, la vieja «Urchulo» (Tres Agujeros), llamada así en la terminología vasca, por ser tres las vías por las que el mar en ella penetra: la ría y los dos lados de la isla de Santa Clara, que viene a ser el cierre y defensa de la bahía incomparable.

El mar en San Sebastián es pura delicia. Apenas encontraremos en él más tradiciones y leyendas que las de bravos pescadores de bajura, porque el puerto es pequeño y no permite el paso a embarcaciones de alto porte; de vez en cuando, la arribada de algún barco carbonero o de cementos, la entrada en la bahía de un yate de recreo, torpedero o destructor en ocasiones de fiesta, son los únicos acontecimientos marineros dignos de mención. Barquitos pesqueros van y vienen a la captura de la sardina, los chinchorros pululan por la bahía en los días cálidos de agosto para la pesca del chipirón, y el barrio de pescadores, la parte vieja, la «Jarana», tiene un color pintoresco y amable de viviendas de pescadores que aún miran al «pueblo» con los mismos ojos que lo vieron hace ya muchos años. Para que nada falte en la historia marinera de San Sebastián, tiene el nombre ilustre de don Antonio Oquendo, el gran almirante, vencedor de los holandeses, un museo naval y un acuario desahogado.

Pero lo que tiene vida propia y peculiar, es la bahía. Una playa deliciosa y extensa cerrada por Urgull e Igueldo, tan perfecta en su estética que la naturaleza parece haber hecho labor de arte para preparar el paisaje. ¡Hay que verla cuajada de balanderos y vaporcitos en los días de fiesta marinera o en los célebres de las regatas! Empavesaduras, gallardetes, sirenazas, brillo de apleas... San Sebastián, en las costas del Norte es un adorno de belleza difícil de igualar.

HACIA VIZCAYA

A la vuelta de Igueldo y Mendizorrotz—montes casi cortados a pico sobre el mar—sale la ría de Orío. Pequeña y retorcida, sede de pescadores de bajura y de los mejores remeros actuales de todo el Cantábrico. Para un gastronómo podríamos añadir que en los criaderos de Arguinaga se cogen las mejores angulas del Norte, y para quien nos pidiese detalles de náutica afirmaríamos que la ría es peligrosa, porque está abierta a los vientos de travesía.

Otro tanto podríamos decir de Zaráuz,

la villa aristocrática, de playa inquieta de revista arena, viejo solar de Guipúzcoa en el siglo XVII. Hoy Zaráuz tiene una doble significación señorial y turística; anchas arenas al mar abierto, algunos pescadores y muchos veraneantes que gozan del paisaje bravo del Cantábrico. Desde allí se vislumbra—animal agazapado—el «Ratón de Guetaria, Peña viva frente al pueblo en que viera la primera luz la audacia sin límites de Juan Sebastián Elcano. Buen refugio para los vientos del tercero y cuarto cuadrantes. Pueblo de emarilleros y labradores, antiguos pescadores de ballena, hasta el punto de que uno de estos colosales cetáceos figura en su escudo, como símbolo de la acción a la aventura de sus hombres de mar. Este tema ballenero lo hemos de ver repetido a lo largo de la costa, y más adelante en Motrico—solar ilustre del ilustre Churrucá—, encontraremos otro blasón en que un hombre, en una barquilla, arponea un coloso del mar, que si antaño bajaban a latitudes que hoy les están vedadas, no menos cierto es que para perseguirlos las embarcaciones minúsculas de los pescadores tenían que remontar a veces los mares de Gran Sol.

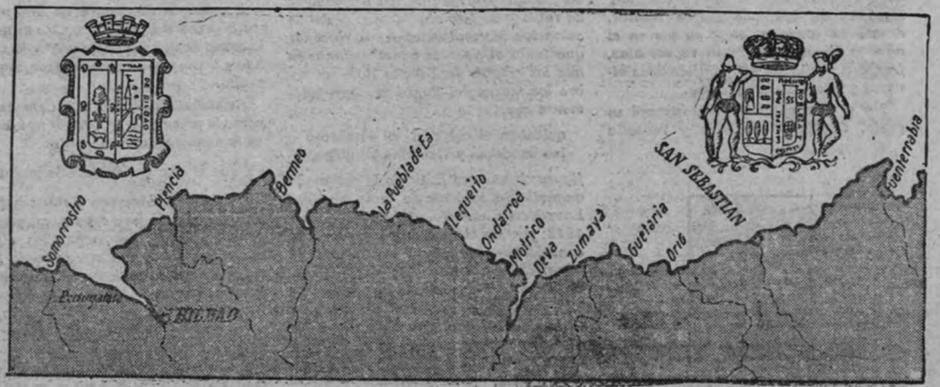
Más allá, en una península del monte de Santa Clara, a izquierdas del Urola, Zumaya, lugar que eligió para centrar su sensibilidad el genio de Zuloaga; es allí donde las cambiantes del mar se nos han ofrecido más sugestivas, donde con más fuerza se estrella contra la dureza perenne de la roca. Deva, después, bajo el alto de Iciar, donde una virgen de gran ableno guipuzcoano se mira en el Cantábrico; lugar de florecimiento de una industria naval hoy decaída. Motrico, arremolinado sobre un cerro, empujado sobre él, como para huir del agua que le moja los pies, Y más allá, Vizcaya.

DE ONDARRA A LA RIA

Hubo un tiempo—no lejano—en que los bilbaínos centraron su entusiasmo deportivo en los remeros de Ondarra para proclamarnos campeones del Cantábrico, por ese procedimiento que se resuelve en último término en la regata. Los de San Sebastián se dieron por ofendidos y retornaron a los ondarras a hacer a remo la distancia de Lequeitio a Guetaria. ¡Regata memorable que algunos viejos aún recuerdan en las tertulias de las tardes de taberna! Ganó San Sebastián. Después, algunas veces han salido con éxito por su honor de bravos «arrantzales» los vizcaínos. Ondarra es un pueblo de recia tradición pesquera; mas dejemos su puerto y emflemos la roja rúa del rompellos con la blanca de Punta'ko Ach para salir a mar libre y recrearnos en lo señorial que Lequeitio encierra. Señorial, desde la leyenda de su escudo orgulloso: «Reges debellat horrenda cete subiecit terra marique potens Lequeitio», hasta la gracia de sus edificios oficiales, de su Escuela de Náutica, del palacio en que la Reina Isabel II veraneaba y sirvió más adelante de refugio en el destierro a la emperatriz Zita de Habsburgo. Lequeitio es uno de los pueblos del litoral vizcaíno con más fina solera aristocrática, más pintorescas tradiciones en costumbres y danzas y con la más vieja cofradía—data de 1381—que se recuerda en aquellos horizontes. Esa cofradía que sobre el arca de la misma hace bailar el «sauresku» a un mariflet tocado de chistera, sostenido por los robustos hombros de cuatro mareantes.

Mundaca nos trae el recuerdo de Rodrigo de Portuondo, aquel bravo que en el siglo XVI pereció en combate con el turco, el pirata Arjón Cachiabiabo: el bravo marinero dejó la ría que le viera nacer para caer en las honduras azules del Mediterráneo. Y ya en la ruta de Bilbao, empujado sobre las vertientes del cerro de la Atalaya, Bermeo, «Cabeza de Vizcaya», como la bautizara el buen Rey Fernando el Católico, villa que conoció el honor de la fundación de manos del señor de Vizcaya, don Lope de Haro, y poeta de Alonso de Ercilla, el soldado, poeta, aventurero y hombre de

(Continúa en la página 5.)



BALEARES MARINAS

Por MIGUEL VILLALONGA



LA COSTA BRAVA Y DISCRETA DE MALLORCA



La diferencia está en que Ibiza y Menorca se acercan a la ría, que es el término que se procede para tratar de islas marinas, en tanto que a Mallorca se llega; mejor dicho, se encuentra uno en ella sin saber cómo, igual que en el día. El Sol y Mallorca son los presentes simultáneos que, al despertar, encuentra el viajero en premio a la nocturna aventura de su travesía. El vapor navega junto a la isla, escoltado por mitológicos delfines, que el Fomento del Turismo destaca, en señal de bienvenida al encuentro y éxtasis del viajero (1).

Mallorca es discreta; todo está dispuesto a ordenación y ley en ella; desde los cuatro tratamientos (tú, vos, usted, y vuestra merced) hasta las orgías de color, con retorcimientos de olivos milenarios, espantos de grutas dantescas y diluzas de almendros floridos. Quiero decir que no pierdo la serenidad ni el recato ante las seducciones del tópic. Pero, con toda su discreción, Mallorca—mujer al fin—tiene sus fantasías y siente el agridedo regusto de sus nostalgias. A veces se acuerda de sus pasados esplendores marinos, y hasta de su breve independencia política. Tan breve fue, que ya sólo pudieron ahorrarla en el siglo XIX cuatro eruditos y un poeta (2).

Y cuando la historia fantasea remembranzas de pretéritos esplendores, se angustia su hermana la Geografía. Y Mallorca—yo no sé cómo, pero sí sé que es—adapta empaque de continente. No es que Mallorca viva a espaldas del mar, como creen algunos precipitados. Es que vive dos vidas—marina y terrestre—diferentes, y aun quizá, indiferentes. Cuando era niño quien esto escribía, el dualismo era aún tan riguroso, que algunos viejos de tierra adentro y monte arriba morían sin haber visto el mar. Como se las arriarían para mantener su desconocimiento durante setenta u ochenta años es algo imposible de comprender. Pero los casos eran ciertos y no escasos.

Volvamos a nuestro deber, que es el de dar ejemplo mirando y admirando las costas mallorquinas, que no por vistas dejan de ser patrias, es decir, de cada vez más queridas y menos respetadas. El barco lleva ya unas cuantas horas navegando junto a ellas.

—¿Se habrá equivocado el capitán?—pregunta la consabida viajera, por experta desconfiada (3)—¿Habremos pasado frente al puerto de Palma sin darnos cuenta y estaremos dando vueltas a Mallorca?—Y si así fuera, ¿qué? El pia-

cer no está en llegar a la meta, sino en ir hacia ella.

El diálogo prosigue todo ingenioso y erudito.

—Estas torres servían de vigilancia y telégrafo. Cuando avistaba una flota enemiga encendían sus fuegos hasta llegar a Palma, al Palacio de la Almudaina, que era donde residía el Virrey. En cual, una vez enterado de la inminencia del peligro, lo lamentaba mucho y no hacía nada.

—¿Valiente sinvergüenza!

—No se precipite. ¿Qué otra cosa hubiera podido hacer? ¿Alegrarse?

—¿Hubiera podido aprestarse a la defensa.

—La defensa pasiva no era de su incumbencia. Estaba a cargo de las milicias locales y ciudadanas. Ni más ni menos que lo está hoy en casi todos los países la defensa pasiva antiáerea. Ya ve usted que no existe nada nuevo bajo la luz del Sol. No conviene precipitarse en cuestiones de Historia.

—¿Sí con ser toda seriedad, en la misma Geografía hay que ir con pies de plomo! Porque, como usted

esto sea una isla?—reiteró para disimular su asombro.

—¿Sería tan discretamente herética si no lo fuera? Y le advierto que Mallorca; discreta en todo, lo es hasta en la forma de su contorno. Basta fijarse en el mapa. En cambio, hay otras islas por esos mares... ¡Qué manera de derrochar perimetro! Algunas conozco que son verdaderas estrellas de mar. Pero hay otras que se cierran al exterior y se encañaman; quiero decir, que renuncian a todo menos al bostezo. Así engordan y se vuelven redondas. En castigo a su falta de curiosidad, la Geografía termina por darles forma y ridículo de tortada, con su gran sopillo al centro. Afortunadamente Mallorca no es así. Ya ve usted que su bahía no puede ser más amplia.

—Demasiado. Aquí hay truco. Mucha bahía es ésta para isla tan pequeña. Esto es un derroche absurdo.

—Señor! Cuando haya visto usted los zaguanes de las casas hidalgas comprenderá la belleza de este absurdo. En Mallorca todo está sujeto a ordenación y ley. Quiero decir que todo está sintoni-

malorquín garrido y calmoso, al que habrá contagiado usted del vértigo vertiginoso. Usted, en cambio, se habrá habituado al sedante insular. No habrá manera de aventurarse; usted, por lenta. Su marido, por rápido. Se entablará el divorcio...

—¿Dice usted que será muy joven...? ¿Y moreno?

—Todo lo joven que a usted se le antoje. Y en cuanto al color, su pelo será de ala de cuervo. En cualquier Agencia de viajes le facilitaré muestrario gratuito...

Sonrie la muy bobalicona, ganada por glucosos ensueños de no vela rosa, de las mismas que ella confecciona, por series, y a tantos dólares por tantas palabras... Palma está ya a la vista, y antes de dos horas habremos desembarcado. El virago yanqui—mujer al fin—, dejándose ganar por cierta coquetaría de cow boy, se precipita al tocador de su cabina.

—¿Tendrá tiempo en una hora escasa de maquillarme como es debido?

—Ya Mallorca la está apretando en el dulce reposo de su tiempo lento.

En estas aguas, y a esta misma vista de Palma, aconteció el suceso de «La Perezosa». Era éste el apodo de la última fragata mallorquina. Serena, segura y suntuosa; pero lenta. Había nacido en Mallorca y servido en Cuba. Allí la empleaba el Capitán General en travesías de cabotaje. Parece ser que la carretela y los caballos de Su Excelencia se acomodaban en el amplio navío mejor que en ningún otro. De tan ilustres viajeros conservaba «La Perezosa» sus refinamientos suntuarios: cubiertos de plata, cristales tallados, vajillas de porcelana y finísimos lienzos de Holanda. La velocidad, que no el cansancio ni la vejez, pudieron en ella lo que no habían podido tormentas y escollos. El vértigo vertiginoso y el progresismo decimo no los fueron relegando de los océanos, y la economía y competencia de los modestos pallebotos del Mediterráneo. «La Perezosa» sestó, amarrada en Barcelona, hasta llegarle el momento de morir, desgastada, en Mallorca, donde naciera. En su último viaje «La Perezosa» llevó como pasajeros al armador que había secretado su muerte y a un grupo de lindas señoritas presidido por la hija de dicho armador. Las damiselas iban a Mallorca para ser presentadas en sociedad en el baile del lunes de Carnaval, último del año que se celebraba, a gran gala, en el Circolo Mallorquín. Y al llegar a la vista de Palma se detuvo «La Perezosa». Colgaron flácidas sus velas, y hasta el Mírcoles de Ceniza, rítmica y tozuda, se mantuvo al patrón la calma de aquella fragata mallorquina. ¡Tres días valieron entonces por esa hora, que ahora decía el virago americano al científico maquillaje en el laboratorio de su tocador de viaje! El primer día de Cuarema pisaron tierra mallorquina las damiselas de mil relato. Apenas si tuvieron tiempo de cubrir con cenizas los románticos peinados, en dura penitencia, por los pecados que la vengadora «Perezosa» no les dejó cumplir.

Mallorca es discreta y bonacha, y aunque se enfade a veces, jamás pierde el tino. En otros países «La Perezosa» se hubiera hundido con su cargamento de lindas damiselas. Pero era una fragata mallorquina y, además, estaba en aguas de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.

Consigno la anécdota por representativa de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.

Consigno la anécdota por representativa de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.

Consigno la anécdota por representativa de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.

Consigno la anécdota por representativa de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.

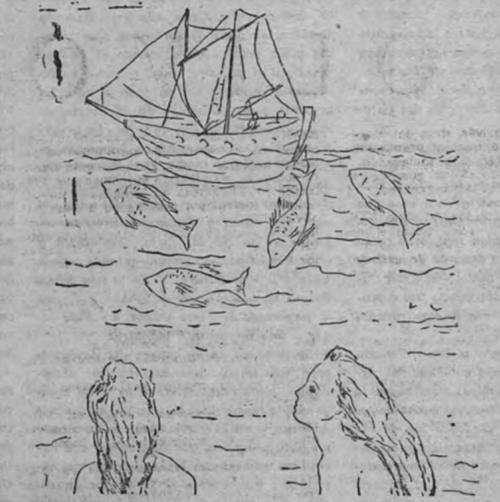
Consigno la anécdota por representativa de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.

Consigno la anécdota por representativa de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.

Consigno la anécdota por representativa de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.

Consigno la anécdota por representativa de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.

Consigno la anécdota por representativa de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.



sabrà, las tierras y sus climas varían constantemente.

No lo sabía aquella marisabidilla; pero, juzgándola extravagante, la agradó la noticia.

—¡Ah, claro! Los Institutos Carnegie y Rockefeller lo han demostrado ya.

—Cada país, además de tener el Gobierno que se merece, tiene la Geografía que le corresponde. La de Mallorca es bonachona y un tanto irónica. Pude comprobarlo hace años cuando era joven y capitán. Tendría que plantear un tema práctico sobre el piano a uno de mis subalternos. Los planos topográficos de los alrededores de la guarnición no eran de escala apropiada a la índole del tema. Entonces recurrí al truco, de cambiarle los nombres a uno de los alrededores de Toledo. El oficial, al devolverme dicho plano elogió la minuciosidad y exactitud de sus detalles. Venía de apreciarlo sobre el propio terreno. Y con todo el asombro de mi escepticismo y el agradecimiento de mi natural perezoísmo comprobé que el oficial no se había equivocado, y que mi truco se había convertido en realidad. Mallorca es muy buena con quienes bien la quieren y no quiso dejarme en mal lugar.

—Mi interlocutora tomaba notas, deslumbrada y confusa.

—¿Era más crédula que una colegiala, y tan fea que parecía sabia?

—Pero, ¿está usted seguro de

zado. Por esto sus acantilados armonizan con los torresones de vigilancia, y la Catedral, que va usted a ver ahora mismo, bien tostada de sol. Ya sabe usted que no fue construida piedra a piedra, sino tallada en un gran bloque, pronto hará siete siglos, por el señor Benlliure.

Tampoco lo sabía mi erudita escritora. Pero ha conocido en Madrid al señor Benlliure, y sobre el apoyo de este nombre comprobó, acepta el dato y lo apunta como cierto en su «evade-memoria».

Recuerda vagamente algo sobre tallas gigantescas en la India, y dándose por enterada sacude tema y ritmo. A otra cosa. Pero, ¿a cuál? Adornándola con una mentira de humor incurrir en la sosería de reiterar su impaciencia:

—He visto ya este grupo de peñascos lo menos dos veces. Estoy segura. ¿No advierte usted que estamos dando vueltas en torno a la isla?

—Y a la séptima haremos sonar las sirenas, y se derrumbarán los acantilados que sirven de murallas a esta Jérica infranqueable. Cuesta trabajo, señora, penetrar hasta el corazón de una península que no quiso dejarme en mal lugar.

—¿Cómo me irá yo de Mallorca? —Del brazo de algún fornido

PUERTO MAHÓN

MI señora la Geografía no querido decirme. Scepticismo lo recuerda, pues está—real—metafóricamente—bastante apellada. Y si el dictado de Verdes la trastornó—¡a ella, que yo no había logrado habituarme a diplomáticos imbróglios de Weftalia!—el pasillo de Dantzig, nuestros días ha determinado aislamiento de la abotargada fiera.

Habremos, pues, de renunciar a saber si la Madre Naturaleza contruyó el puerto de Mahón con seguro refugio contra huracanes si los huracanes fueron, y sigue fabricándose para darle vida y tracción al magnífico puerto, isla resulta un tanto esmirriada, pero tan buen mozo. A decir verdad parece ser un pretexto por él. Y acaso lo sea, pues si a la Naturaleza tanto le interesa mantener la existencia del buen mozo que hasta llega a los huracanes para lograrlo, es lógico suponer que no hubo de pararse a servir detalles al crear la isla que sirve de bastidor al puerto favorito.

Pero acaso no sea prudente confiar demasiado en la lógica de Madre Naturaleza. Ahora resuena la última fragata mallorquina. Serena, segura y suntuosa; pero lenta. Había nacido en Mallorca y servido en Cuba. Allí la empleaba el Capitán General en travesías de cabotaje. Parece ser que la carretela y los caballos de Su Excelencia se acomodaban en el amplio navío mejor que en ningún otro. De tan ilustres viajeros conservaba «La Perezosa» sus refinamientos suntuarios: cubiertos de plata, cristales tallados, vajillas de porcelana y finísimos lienzos de Holanda. La velocidad, que no el cansancio ni la vejez, pudieron en ella lo que no habían podido tormentas y escollos. El vértigo vertiginoso y el progresismo decimo no los fueron relegando de los océanos, y la economía y competencia de los modestos pallebotos del Mediterráneo. «La Perezosa» sestó, amarrada en Barcelona, hasta llegarle el momento de morir, desgastada, en Mallorca, donde naciera. En su último viaje «La Perezosa» llevó como pasajeros al armador que había secretado su muerte y a un grupo de lindas señoritas presidido por la hija de dicho armador. Las damiselas iban a Mallorca para ser presentadas en sociedad en el baile del lunes de Carnaval, último del año que se celebraba, a gran gala, en el Circolo Mallorquín. Y al llegar a la vista de Palma se detuvo «La Perezosa». Colgaron flácidas sus velas, y hasta el Mírcoles de Ceniza, rítmica y tozuda, se mantuvo al patrón la calma de aquella fragata mallorquina. ¡Tres días valieron entonces por esa hora, que ahora decía el virago americano al científico maquillaje en el laboratorio de su tocador de viaje! El primer día de Cuarema pisaron tierra mallorquina las damiselas de mil relato. Apenas si tuvieron tiempo de cubrir con cenizas los románticos peinados, en dura penitencia, por los pecados que la vengadora «Perezosa» no les dejó cumplir.

Mallorca es discreta y bonacha, y aunque se enfade a veces, jamás pierde el tino. En otros países «La Perezosa» se hubiera hundido con su cargamento de lindas damiselas. Pero era una fragata mallorquina y, además, estaba en aguas de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.

Consigno la anécdota por representativa de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.

Consigno la anécdota por representativa de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.

Consigno la anécdota por representativa de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.

Consigno la anécdota por representativa de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.

Consigno la anécdota por representativa de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.

Consigno la anécdota por representativa de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.

Consigno la anécdota por representativa de Mallorca. Se contentó, pues, con el pato idílico que hizo perder su primer baile (y no la vida) a la hija del armador, y su coro de lindas.



Castellón quiere restaurar sus antiguos bosques

Un interesante proyecto de repoblación forestal

Castellón es una hermosa provincia, litoral del Mediterráneo, en un balcón de palmeras y naranjos, forma el escalón por el que se desciende al mar desde la agreste provincia de Teruel. Este escalón no es, como pudiera pensarse, suave; la convulsión orográfica tarraconense se prolonga en Castellón en una serie compleja de montañas, en un laberinto cruzado por valles y depresiones que avanzan poderosos y bravío hacia el mar, coronado por numerosas cumbres de altitud superior a los 1.500 metros y presidido por el majestuoso pico de Peñagolosa, que a 60 km. de distancia del mar se alza hasta 1.813 m., siendo la cumbre más alta de todo el antiguo Reino de Valencia.

Los pueblos, escondidos en la angostura de los valles o asentados como torres de vigía en lo alto de la Sierra; las antiguas ermitas, dormidas en la sombra de los antiguos bosques, donde un San Juan descanza su dulzura en la penumbra de las bóvedas, como en Peñagolosa, o una Virgen pequeña, morena y bonita, alegra el corazón de los montañeses, como en Vallivana; castillos árabe que desgarban su ladrillo bajo el peso de los siglos en la cima de las colinas; la terrible decoración de rocas de la famosa Serranía de Beccate, inexpugnables posiciones asaltadas por las tropas del Caudillo; la activa ciudad de Morella, pedanía de nuestras guerras del XIX, vestida de murallas y asentada como una reina en lo alto de su pirámide rocosa; cumbres que en invierno se visten alegremente de blanco, lobos en las serranías, cabras montesas saltadoras y huidizas...

He aquí un panorama de la provincia de Castellón, muy distinto de aquel otro

haciendo de arrozales, naranjos y cereales. Una visión serrana y bravía, guerrera e indómita; el panorama de la Naturaleza en libertad, muy cerca en el espacio, pero muy lejos en la dimensión artística de estas naturaleza domesticada y servil del cultivo agrícola. He aquí una descripción algo extraña para muchos que no conozcan la provincia, una visión opuesta al concepto, posiblemente muy extendido, de que Castellón, como perteneciente al Levante Mediterráneo, es una sucesión de cultivos que se desarrolla en amplias llanuras bajas. Esto no ocurre más que en una estrecha faja litoral de muy pocos kilómetros de anchura; fuera de esta faja los cultivos se alargan por los valles o se escacionan en las laderas más practicables. El resto de la provincia, es decir, el 56 por 100 de su superficie total es terreno de monte apto solamente para cubrírse de bosques. Y así tenemos que de la superficie de la provincia un 48 por 100 corresponde a cultivos, y un 56 por 100 a la Zona Forestal; es decir, 284.000 hectáreas dedicadas al cultivo agrícola y 364.000 hectáreas, cuyo único destino posible es el aprovechamiento forestal.

La Naturaleza ha dado a esta provincia un carácter predominantemente forestal, puesto que más de la mitad de su suelo no admite otra utilización. Pero aquí viene la tragedia tan extendida en toda España: Solamente una pequeña fracción de las 364.000 hectáreas de la Zona Forestal está cubierta de arbolado; solamente un 12 por 100 de esta superficie está dedicada a la producción de madera; solamente una fracción de ella cuenta en la economía maderera nacional aportada por esta provincia, porque el 88 por 100 restante de la Zona Forestal

está desnudo, raso, exhibiendo a lo largo de las sierras el esqueleto rocoso del planeta. La incesante erosión meteorológica descansa más y más las montañas, y el tiempo, en su correr, va haciendo más difícil y costosa la labor restauradora.

Ante este hecho trágico de que un 88 por 100 de la superficie forestal de la provincia permaneciera inerte y apartado de su natural acción productora, es lógico que se reaccione, estimando imprescindible e inmediata la repoblación. Son 319.000 hectáreas improductivas, de las cuales la mitad aproximadamente están en las mejores condiciones para sustentar un arbolado vigoroso. Un plan estudiado a fondo por el Distrito Forestal de la provincia y publicado por la excelentísima Diputación, prevé la repoblación de 50.000 hectáreas, que, cubiertas de bosques y una vez hayan entrado en su producción normal, darían una renta anual de 75.000 metros cúbicos, cuyo valor en el monte, calculado por bajo, sería de 6.900.000 de pesetas; madera que, transformada por la industria forestal de la provincia y puesta en el mercado, representa un valor de 18 millones de pesetas. Los bosques creados en esas 50.000 hectáreas repobladas constituirían un capital que importaría 200.000.000 de pesetas.

El plan prevé la utilización de dos millones de jornales, la construcción de caminos forestales, casas para vigilancia, instalación de viveros, etc.; inversión de jornales y construcciones que fácil es comprender la acción beneficiosa que ejercería sobre la población trabajadora de la provincia. El importe total del plan se eleva a unos 40 millones de pesetas. Véase aquí la importancia extraordinaria

de este proyecto que haría de la provincia de Castellón un importante factor en la economía maderera española. Rica ya por su producción agrícola lo sería aún más por la forestal; pudiendo tener España cubierta sus necesidades de madera debido a los intensos trabajos de repoblación que se están haciendo y se harán, Castellón podría ser una provincia exportadora, y al envío de la madera al extranjero se uniría la exportación de madera favorecida por la situación litoral dispuesta de varios puertos.

Se comprende que este proyecto haya suscitado un vivo interés; en él se incluyen zonas, no solamente propiedad del Estado, sino también, y en proporción abrumadora, de los pueblos. Pequeños y míseros lugares cuyos vecinos se afanan trabajosamente en sacar de la tierra una producción de cereal que no basta a darles un mínimo nivel de vida, pueblos de montaña hoy empobrecidos, volverán a tener su antiguo bienestar; porque con el bosque viene el pastizal y con él ese viejo patrimonio español de los tiempos dorados: La ganadería.

Esto puede hacerse en Castellón. El excelentísimo señor gobernador civil, el excelentísimo Diputación provincial, la Falange, la C. N. S., el Frente de Juventudes y cuantas personas y organismos encarnan el pensar y el sentir de la España renacida, han demostrado su interés y prestado su calor a esta realización.

Con este ambiente propicio y con la ayuda de Dios estamos dispuestos a comenzar la empresa, poniendo todo el corazón en ella, como en un acto de servicio que nos pide el Caudillo y que nos exige la Patria.

José MARIA BAE

ELOLIVO

allá por Morella; en esta zona del Maestrazgo, frío y abrupto, que comprende unos ochenta hectáreas de terrenos envueltos a más de mil metros de altura, goza la ganadería de la fronda de los pinos y la primicia de los prados.

Antaño, allá a mediados del siglo XIX, las tierras que hoy en día invade el olivo, estaban pobladas de viñedos que mató la filoxera. Eran los años de exportación vinícola a Francia y de auge para el puerto de Vinazó, que presenciaba a diario el embarque de pipas repletas de los negros viñeros del Maestrazgo medio y del famoso «morenillo de Cádiz», de mucha aceptación en las bodegas de la nación vecina, para los «coupages».

Mel lo pasará en esta provincia el cultivo de olivares; el excesivamente dependiera su economía de este árbol que rinde poco debido a estar plantado por lo general en tierras pobres y de poco fondo y a su marcada vecería (una cosecha excelente cada cinco años). Súmase a este reverso otro todavía más importante: LA PLAGA DE LA MOSCA, que en esta campaña aceitera 1942-43 ha merinado un volumen de unos 4.000.000 de kilos de aceite, con la agravante de elevar la acidez, los años que invade los olivares (que son los más) en un número de grados muy considerable.

Una cifra darán clara idea de lo arribó apuntado.

La producción de aceituna en la campaña 1941-42 no alcanzó la mitad de una buena cosecha, pero como no litado la

MOSCA, el rendimiento en aceite que se obtuvo fué considerable; lográndose en el Maestrazgo una media de 45 litros de aceite por cada 100 kilos de aceitunas que entraron en las almazaras. Téngase en cuenta que este cálculo está hecho a base de oliva seca, conforme se acostumbra aquí llevarla al molino. En la actual campaña 1942-43, el rendimiento medio no llega a los 20 litros. De forma, que habiendo recogido el agricultor más del doble de aceituna que en la pasada campaña obtendría, una cantidad de aceite aproximadamente igual.

Resumen de la campaña 1941-42.—Total de aceite producido, 3.999.403 kg.

Pueblo que produjo más: San Mateo, con 369.914 kg.

Pueblo que produjo menos: Ares del Maestre, con 715.

El pueblo de Ares está situado en el límite del cultivo del olivo, y su término municipal se remonta hasta alturas de 1.500 metros.

Un solo término municipal, el de San Mateo, ha llegado a producir en años de cosechas excelentes 5.500.000 kg. de aceituna seca, que si lográramos salvar de la mosca podría rendir más de 2.500.000 kilogramos de aceite de finísimo pañador.

Industria derivada de la aceituna y aceite.—Existen en la provincia 867 molinos o almazaras, 5 fábricas de aceite de crujo, una refinería y 20 fábricas de jabón.

CONCLUSION.—El cultivo del olivo no es hoy remunerador; a pesar de ello, el

cultivador trabaja firme y esperanzado, porque tiene otros cultivos más remuneradores con que hacer frente a los gastos de hogar y, además, no lleva cuentas de los jornales que invierte: Los olivos tienen fruto, pues a recogerlo sin pensar en el tiempo que sus familiares invertirán en esta faena. Pero este esfuerzo del labriego debe ser compensado. ¿Cómo?... En primer lugar iniciando una campaña a muerte contra la mosca del olivo, que merma en estos olivares unos 2.000.000 de kilogramos de aceite anuales.

Tenemos un pueblo, Albacete, que todos los años combate la mosca con óptimos resultados en todo su término municipal. El ejemplo de la campaña actual da el siguiente resultado: Doble rendimiento en aceite al compararlo con los otros términos olivareros, salvo un sector del campo de San Mateo, donde el Servicio Agronómico trató unos miles de árboles con idéntico resultado.

A la lucha contra la mosca debe seguir una política más racional y la transformación de muchas almazaras anticuadas, carentes del necesario rendimiento y condiciones higiénicas. Muera de ello son los dos gráficos que acompañamos. El primero corresponde a un molino de viga, cuyas características se remontan al tiempo de los romanos. En contraposición a él presentamos una instalación moderna, en la que no se aprecia toda la maquinaria que comprende aparte de lo que la fotografía expone, pues tiene elevador y lavadora de aceitunas.

Esta es la realidad que presenta el cultivo del olivo en la provincia de Castellón, recogida por la Delegación Provincial del Sindicato Nacional de Olivos.

Emilio MELIA TENA

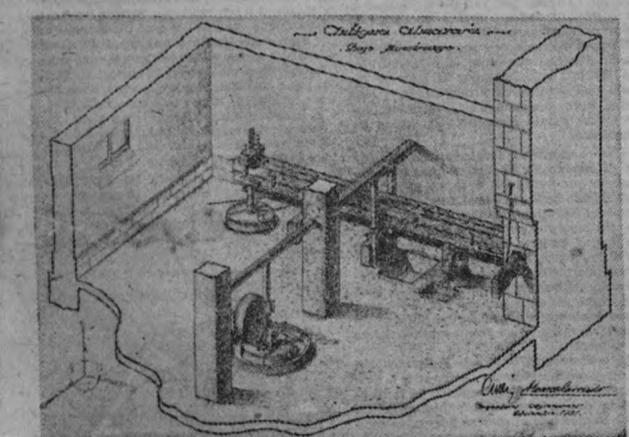
(Continúa la información de Castellón en la página 31.)

Tiene la provincia de Castellón una flora muy variada que se desarrolla en un esbozamiento de terrenos que van desde el mar, a cuya proximidad y en tierras de la huerta de La Plana se cultivó la caña de azúcar durante el último tercio del pasado siglo, hasta el nevado pico de Peñagolosa, de 1.813 metros, donde encuentran el montañero, antes de llegar a la cumbre, las masías (casas de labor) "La Cambrieta" y "Mas de Sanahuja", que han visto blanqueadas sus techumbres en todos los meses del año.

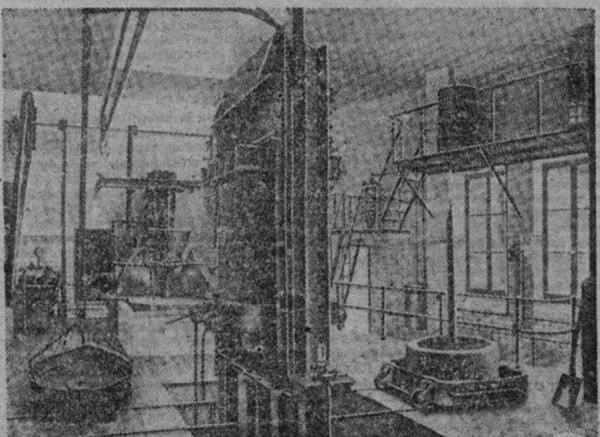
No podía faltar el minucioso olivo entre los muy diversos cultivos que en esta parte de España cuida el labrador con esmero, y la aportación que da este árbol a la balanza económica es muy apreciable.

El olivar en la provincia de Castellón está distribuido en tres zonas: Maestrazgo, Sierra de Espadán y Zona Costera. La primera es la más importante; sigue luego Espadán, y menos a de la Costa. La superficie cultivada que abarca desde la cresta del mar hasta los 650 metros de altura se calcula en unas 65.000 hectáreas, en las que campean unos 4.000.000 de olivos. Los olivares del Maestrazgo tienen un ancho marco de plantación que da 54 olivos por Ha.

Esta riqueza está repartida entre 30.515 propietarios que no viven exclusivamente de la producción olivarera; pues a ellos suman, desde el regadío intensivo de La Plana y cotas arroceras, hasta el pequeño regadío con noria, pasando por el naranjo, algarrobo, la higuera, el almendro, las frutas del Palancia, las tierras de cereal y leguminosas, la ganadería, leñas bajas y aprovechamientos forestales. Incluso en la zona que bordea los límites con la provincia de Teruel, que se extiende desde Vistabella hasta el confin noro-



Antigua Almazara del Bajo Maestrazgo



Vista parcial de la fábrica de aceites que esta señora del Olivo

CANTAR DE OLANA DE LOS MARINOS DE NUESTRO PIRINEO

Por PEDRO MOURLANE MICHELENA



«A Cristóbal Ashbjörn, capitán del bergantín «Aarvus», de Bergen, Al «Aarvus», que era viejo, le erujó el costillar después de la galerna. Mientras le embreaban en Sesión, usted y yo nos fuimos a Lequeitio. Ballaban unas cuadrillas en el puerto, y usted nos dijo que en tierras boreales se conoce desde el año mil la espantadanza de Pies si, y era en Dronheim baile de Corte en los días de la gesta de San Olo. En un ceremonial japonés hemos leído que hacia el año mil justamente, el heredero de la corona en sus esposales pasaba con su prometida por un arco de cigüeñas que arrancaba de la tierra hacia su curvatura cerca del cielo. Existe un retrato de Olo II, Patrón de Noruega, dentro de un arco de gaviotas que se curva a un palmo de la cabeza del monarca. Halón VII que es más alto, mucho más que Olo II, necesitaría agacharse para pasar por el arco que aureola a su antecesor. La cigüeña es el ave tótemica del Japón; la gaviota es el ave tótemica de los vikingos, cuyas naves, gracias a la arcilla azul se conservan en el fondo del mar casi intactas. Y, pues, hemos asociado el país donde el Sol nace con el país de la media noche, recordemos un chálkai de la gaviota que no es un chálkai en el rigor de la letra, pues que ha nacido en el norte de España una tarde de Noroeste con amago de temporal, y consiguientemente con gaviotas sobre los puertos. «Hija de la costa era y en el horizonte se ha perdido; del adios de su pañuelo saliste, ¡oh, gaviota!»

No es de Petter Dass, el poeta noruego, sino de otro Petter de latitud mucho más baja, y en cierto modo de un Petter cualquiera que se suma alguna vez como un tropo de música, es con poca cuerda. Podría ser, sin embargo, de mano escandinava y hasta canción popular en Trondhjem, donde Olo II, que murió en la batalla de Sildstad, en 1030, reposa hasta que la trompeta del Jefe Final le despierte.

Con el sol muy a la espalda y sin que nos preceda más mayordomo que nuestra sombra, vamos hacia el puerto en que se fleta el destino final. Un alto con usted como en las cosas luz de fiesta, como la del paisaje de monte y mar, aquella tarde que embreaban en Sesión el bergantín que les trajo a ustedes. Vimos las armas del blasón de Lequeitio y usted rió con los dos arponeros que desde una pinaza hieren el flanco de una ballena gigante. La divisa reza, en efecto: «Eges debellarit horrenda cete subjecti, terra marique potens».

Debelara o no soberanos, la villa avasalló en efectos cachalotes como castillos en los mares polares como en los del Sur. Con laslepadras de usted, de Stavanger o de Terranova, fueron antepasados nuestros Olo a la divisa de Lequeitio huido.

¿Nos parecemos? A ustedes, los vikingos, les llama en los ojos un azul casi violeta que es el azul que los racistas confieren a la mirada gótica. Es el de los ojos con que usted considera nuestro paisaje y nos considera prístinamente a nosotros. Nuestra progenie es más antigua, y el pedernal en que fué tallada da aún el centelleo que dio cuando el albarquin o el hergeta, con mil años en cada hombro, resistían a Roma. Pero romanos somos, como también de griegos y palestinos, las lucas que nuestros navíos llevan del Pirineo a Filipinas, como antes al ultramar de aztecas, incas o araucanos. Conviene con todo que esta carta se cifra al tema que la mueve, y que es entre ustedes como entre nosotros el tema eterno.

Olo II no es un santo eucreste como San Jorge, ni hace como él la equidad y la limosna desde el caballo. Es santo sobre navío, y la capa que en el grabado le cubren los hombros está tejida con bruma. No es su mar el de Ulises, en que tritón o sirena se agachan bajo la lluvia llena de ovas. Es el mar de Eric el Rojo, el pirata que descubrió a su modo América, al tocar con su nave un día del año 983 Groenlandia o la Tierra Verde. ¿Pero estuvo Eric, efectivamente, en aguas polares para hender como dice un escaldia la noche de siglos? El manuscrito hallado en Islandia hace tres centurias, el manuscrito de Flatley que un Príncipe de la Iglesia puso en manos de un Rey de Dinamarca, cuenta que sí. El Prelado, que era Breyhjof Sur Saessam, escribió que Noruega bien podía dar una ciudad por un manuscrito así, pero ni él ni el Rey Federico de Dinamarca sabían a ciencia cierta si el manuscrito es auténtico. Aunque lo sea, la relación del viaje de Eric puede ser puramente legendaria, con lo que ustedes, para decirlo todo, no pierdan demasiada.

Olo, que vivió por el año 1000 como el pirata rojo, toma sus presas donde las halla, pero la batalla le importa más que el botín cuando llega hasta los finis terrestres del País de Gales o de la Bretaña, donde siglos después aledos céticos descubren ciudades submarinas por el son de campanas que sube del fondo del pléiogo. Pero Olo es además hombre de fe y lleva el cristianismo hasta las islas heladas que segregan soledad como las aialayas horizontales: a las Orcadas o a las Feroe, que toma para sí igualmente que otros países. Lo cierto es, amigo Cristóbal Ashbjörn, que les manumite Noruega de la garra de Suén, hijo de Haquen el Malo, y si conoce pronto la adversidad la acepta. Pierde como ha ganado, pero no ya presas y trofeos, no ya su territorio, y además, su corona, sino ya su muchacho. Como un espejo pierde su azogue, el llamado espejo de lealtad, pierde la magia de su juventud y se va. Cuando emprende el viaje de retorno y de reconquista, Olo es la sombra de Olo el corsario, y, además, es tarde. Derrotado en el mar se encomienda al Señor y muere, aunque no para ustedes y para mí del todo. El recuerdo que ahora va hacia usted pasa comodamente a través del arco de gaviotas del rey, con nímbo de santidad, de Noruega. La guerra ensancha nuestra curiosidad, así en el espacio como en el tiempo, y nos hace conocer lugares, figuras, mitos, proezas legendarias y costumbres que nos eran casi ignoradas, y vemos hasta dónde el mundo se parece dondequiera a sí mismo y hasta dónde los resortes que mueven a la criatura humana—santo, rey, navegante, soldado o misionero—son casi los mismos a través de las edades. Aunque no... no es lo mismo dar arponeros a las grandes pescas que marinos a las empresas de los reyes que han hecho la grande y general historia.

De cada villa de Vasconia ha brotado en instantes diversos un hombre de mar que ha servido a la civilización con inextinguible aliento. En Guetaria, que visitamos también, el humor marinero ha embobado el paisaje y se adhiere a las mismas piedras. Unimos nuestras preces bajo las naves de templo del Salvador en que Elcano recibió las aguas del bautismo. «¿Ustedes no dijo usted—se sigue estando a bordo, y si no redoblan amarras, una noche la iglesia zarpará para hacer las singladuras que hizo Elcano».

De muchos templos de Vasconia cuegan como exvotos barcos diminutos que recuerdan a otros que se curtieron de soles y de borrascas en el periplo.

Allí, bajo la solana, como bajo la toga, se oculta el chamarrón del bergantín en la racha salobre. Frías agustinas, si navegante hasta el tuétano y soldado en todo es Urdaneta, escribano mayor en Méjico, si nauta después y primer Gobernador y Capitán general de Manila, Legazpi. Cientos de marinos, de cuyos nombres España ha resonado cuando España era el mundo, han salido de las ciudades, las villas o las aldeas que usted, Cristóbal, cuando vino en su bergantín a la ría de Bilbao visitó. La gloria de los unos no deja ver el renombre que es gloria mínima—la vostra noninancia y color árbab de los otros, a los que la nación no ha olvidado.

Así en Motrico, nuestro diálogo de tres horas tenía por tema a Churrucua. Tanto como al héroe de Trafalgar amaua usted al marino de las expediciones científicas a América. Había usted, por cierto, visto en el Observatorio de Bergen sus treinta y cuatro cartas esféricas y una versión al francés de su «Carena para navios». Pues de Motrico sale otro marino que explora en todos los mares y deja un libro muy estimado también en su tiempo: «Proposiciones y reglas para la construcción de los bajales». Su nombre: Antonio de Gaztania.

Ganan gloria los unos, renombre los otros, y ni gloria ni renombre atraen a los que salen a la ría de Bilbao visitó. Usted se llevó retratos de Blas de Lezo, de Recalde, de Bertendona, de Mazarrón, y uno en que nuestro corsario don Pedro de Zubiaur está con la armadura que le recubría de gozo en los abordajes, y su gran nariz, en que cupo todo el perfume de la rosa de los vientos.

Había siempre en Vasconia hidalgos en el mar, mientras el pueblo que besa sus limosnas se daba a los oficios seculares o a las gremiales del campo.

Dios dé a los suyos y nos dé principio, dogma o destino que venerar y esfuerzo y fatiga en que justificarnos. Nuestro antiguo Pirineo se ha esforzado largamente en la celda, en el campamento, en el aula, en el pretorio, y más todavía en el puente del navío. Con nuestros nautas iban a países remotos fundadores, misioneros, fogados, mercaderes o contratistas de obras que nos perpetúan. Eran muchos los que dejaban más allá de los mares, no lejos de las



selvas, sus huesos para cimentar así el linaje en otro continente. En el trato y el contrato abrimos amosamente rutas en el emare liberum. Con el Hansa teutónica, con Flandes, con América después, nos entendemos para cambiar productos. Nuestra es la Real Compañía de Navegación de Caracas y nuestras otras, que en cierto modo persisten aún.

Usted se llevó con los retratos de marinos las Ordenanzas del Consulado de Bilbao que regían no tan sólo de Bayona a Bayona, sino en puertos de Europa y de América. Antes de que Bilbao fuese el Bilbao en la carta puebla, y antes aún de que fuese el montazgo de los cuatro artífices, era fogdeador. No hay alta empresa de los reyes de España a la que el Pirineo vasco no dé sus hombres y sus quillas. Cayó Plinio, en su «Historia Natural», habla de la vena de hierro de Somorrostro, y tan antiguos como los ferrosos son allí los maestreadores de naves.

Pero usted no espere, mi capitán, que la dulzura del rincón amado nos gane. Hielos usted y yo el gesto de apretar contra el pecho el acordeón y de disolver nuestra inquietud en música.

Aquello «del adios de su pañuelo saliste, ¡oh, gaviota!», había pasado en Bergen y había pasado en Algorta. Pero la vida es corta y nos urge militar por señor que está sobre nosotros, como por dogma o por empresa que ha de sobrevivirnos.

Entre los cantares históricos del vascongado que usted me oía, como la Edoche de don Diego de Haro o las coplas de la batalla de Beotivar que el Bachiller Zaldivia, cita en la «Suma de las cosas cantadas»; ¡Jelki! ¡Jelki!...

VISION FUGAZ DE LA COSTA VASCA

(Viene de la página 4.)

mirar la ría desde su embocadura. Mirad en contra de la corriente. Allí enfrente, a la derecha, recortada sobre las montañas, la humareda de la zona fabril y minera; más cerca, casi al final de la ría, donde ésta se ensancha y se hace mar, las Arenas y Portugalete se miran frente a frente con amistosa rivalidad; aún más hacia acá, con eco de canciones de marineros. Santurce, bonita aldea que siempre gana en las regatas de las traineras, según reza más la copia que la realidad. Y casi por frente, las deliciosas barriadas del Ayuntamiento de Guecho, en las que se apoya el emuelle de hierro, que con el rompeolas y el contramuelle del Este, forman el cobijo de todos estos pueblecillos unidos en una personalidad superior—la Ría—, sin perder por ello sus peculiaridades. Pueblos pescadores que han sabido impulsar la navegación de alto bordo hasta hacer del puerto de la villa—Bilbao—uno de los primeros en importancia en nuestra Patria. Que está muy cerca el hierro para la exportación, y es el Abra el puerto natural de Aragón y Castilla riojana.

si esto no está plenamente probado, de lo que no hay lugar a dudas es que de aquí salió Juan de Arbolanca, que figuró en el descubrimiento del mar del Sur. Presente estuvo Bilbao en la empresa de la Invenible, y sus naves vascas en Bertendona y Juan Martínez de Recalde, hietaron en aquella ocasión la guerra al inglés, si quiera fuese con fortuna adversa.

BILBAO
Mirad la ría desde su embocadura. Mirad en contra de la corriente. Allí enfrente, a la derecha, recortada sobre las montañas, la humareda de la zona fabril y minera; más cerca, casi al final de la ría, donde ésta se ensancha y se hace mar, las Arenas y Portugalete se miran frente a frente con amistosa rivalidad; aún más hacia acá, con eco de canciones de marineros. Santurce, bonita aldea que siempre gana en las regatas de las traineras, según reza más la copia que la realidad. Y casi por frente, las deliciosas barriadas del Ayuntamiento de Guecho, en las que se apoya el emuelle de hierro, que con el rompeolas y el contramuelle del Este, forman el cobijo de todos estos pueblecillos unidos en una personalidad superior—la Ría—, sin perder por ello sus peculiaridades. Pueblos pescadores que han sabido impulsar la navegación de alto bordo hasta hacer del puerto de la villa—Bilbao—uno de los primeros en importancia en nuestra Patria. Que está muy cerca el hierro para la exportación, y es el Abra el puerto natural de Aragón y Castilla riojana.

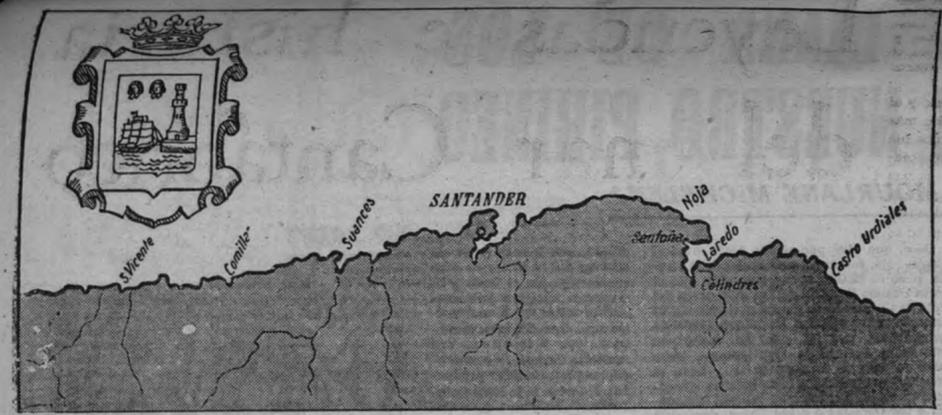
Después entramos en lo contemporáneo. Crecimiento, nuevas compañías de navegación y comercio; la Gran Guerra, conjunturas favorables, fortunas inmensas hechas sobre el mar. Y Bilbao, avanzada del comercio con Europa del Norte, viene a ser puerta de Castilla al Atlántico; una Castilla marinera y fabril que es ejemplo de constancia, entereza y trabajo en la paz; de capacidad y empresa cuando lita; que hacer la guerra sobre el mar de los cántabros.

Y así es, en visión fugaz y lejana, el litoral vascongado. Un resumen de geografía escarpada, de refugios amables, de lluvia mansa y acariciadora; un solar para los mejores nombres de nuestra náutica—Legazpi, Urdaneta, Elcano, Churrucua, Oquendo—, cartógrafos, navegantes y descubridores; y un recuerdo permanente de fechas, hechos y lugares en que la raza vascongada, después de la unidad, empleó sus condiciones extraordinarias para el comercio y para el peligro, en beneficio de la Patria española.

Y así es, en visión fugaz y lejana, el litoral vascongado. Un resumen de geografía escarpada, de refugios amables, de lluvia mansa y acariciadora; un solar para los mejores nombres de nuestra náutica—Legazpi, Urdaneta, Elcano, Churrucua, Oquendo—, cartógrafos, navegantes y descubridores; y un recuerdo permanente de fechas, hechos y lugares en que la raza vascongada, después de la unidad, empleó sus condiciones extraordinarias para el comercio y para el peligro, en beneficio de la Patria española.

A. Abad OJUEL

Por FERNANDO P. DE CAMBRA



Divagación y hechos en torno al litoral de la Montaña

Por MAXIMIANO GARCIA VENERO

Habría preferido, sinceramente, hacer unas líneas sobre cualquier otra costa española. Al llegar al medio de la vida hipotética—la que nos dan los baremos médicos estadísticos, que casi nunca suele conformarse a la realidad—, nos enteramos de que apenas conocemos otra cosa solidamente, que el litoral de la Patria. Y eso, porque lo hemos recorrido, por mar y por las riberas, y el no enterarnos habría sido mentecatez insigne. Mi litoral de la Montaña, desde Castro Urdiales a San Vicente de la Barquera, lo conozco como el cuarto donde tengo mis libros, una mesa de roble y una ventanuca por la que veo un cielo azul de la meseta, y todas las mañanas espero contemplar, infructuosamente, un trozo de mar. Cuando yo estudiaba el segundo año de Náutica, flotaba una barquilla, con un par de compañeros de estudios, y nos lanzábamos fuera de la bahía santanderina, con brújula, sonda primitiva, una cartilla hidrográfica y anzuelos. La vacación de Semana Santa era la preferida. Naturalmente, la brújula, la sonda y la carta, eran puro teatro, puro ensayo marinerío. No nos servían para nada. Los anzuelos, sí, y los cuchillos para raspar rocas. Ambos nos proporcionaban media comida. El resto lo allegábamos en las playas montañesas. Teníamos adición, sangre de delfín. Cuando entré en la Escuela de Náutica santanderina, nos reunimos más de doscientos aspirantes a pilotos. El que más y el que menos contaba en la familia un par de millones. Yo tenía, por la rama materna, un almirante portugués. Y otros, menos brillantes, pero buenos nautas.

Palmo a palmo, por tierra, y milla a milla por mar, descubrí el litoral europeo en su gran parte, he pensado siempre con melancolía en las fabulosas posibilidades de la costa montañesa, en las grandes posibilidades de todo el litoral español. Pero todas ellas—no lo olvidemos—existen en función de las posibilidades de España. Uno iba entusiasmado a la Escuela de Náutica, y más tarde se encontraba que los barcos se hallaban amarrados, y que los fletes españoles eran más caros que los del resto de Europa. También sucedía que el comercio exterior de la nación era inferior al de otros pueblos del Continente. Y que los trasatlánticos ofrecían menos comodidades y alicientes que los de otros países. La Marina Mercante era un problema, en sí misma, que atañe a toda la vida nacional. Ahí se producía el desencanto casi unánime de los marinos incipientes. La pobreza náutica española sólo permitía sueldos mísimos, sueldos de miseria. Yo he conocido compañeros míos que se embarcaban, hace quince años, y menos tiempo, por el sueldo de un marinero.

No sucedía lo mismo que al personaje de Daniel de Foé. ¿Para qué le servían a Robinson las riquezas monetarias halladas en su isla? ¿De qué nos servían las condiciones geográficas y climatológicas del litoral?

Hubiera preferido, sinceramente, hacer unas líneas sobre cualquier otra costa española. Al llegar al medio de la vida hipotética—la que nos dan los baremos médicos estadísticos, que casi nunca suele conformarse a la realidad—, nos enteramos de que apenas conocemos otra cosa solidamente, que el litoral de la Patria. Y eso, porque lo hemos recorrido, por mar y por las riberas, y el no enterarnos habría sido mentecatez insigne. Mi litoral de la Montaña, desde Castro Urdiales a San Vicente de la Barquera, lo conozco como el cuarto donde tengo mis libros, una mesa de roble y una ventanuca por la que veo un cielo azul de la meseta, y todas las mañanas espero contemplar, infructuosamente, un trozo de mar. Cuando yo estudiaba el segundo año de Náutica, flotaba una barquilla, con un par de compañeros de estudios, y nos lanzábamos fuera de la bahía santanderina, con brújula, sonda primitiva, una cartilla hidrográfica y anzuelos. La vacación de Semana Santa era la preferida. Naturalmente, la brújula, la sonda y la carta, eran puro teatro, puro ensayo marinerío. No nos servían para nada. Los anzuelos, sí, y los cuchillos para raspar rocas. Ambos nos proporcionaban media comida. El resto lo allegábamos en las playas montañesas. Teníamos adición, sangre de delfín. Cuando entré en la Escuela de Náutica santanderina, nos reunimos más de doscientos aspirantes a pilotos. El que más y el que menos contaba en la familia un par de millones. Yo tenía, por la rama materna, un almirante portugués. Y otros, menos brillantes, pero buenos nautas.

Palmo a palmo, por tierra, y milla a milla por mar, descubrí el litoral europeo en su gran parte, he pensado siempre con melancolía en las fabulosas posibilidades de la costa montañesa, en las grandes posibilidades de todo el litoral español. Pero todas ellas—no lo olvidemos—existen en función de las posibilidades de España. Uno iba entusiasmado a la Escuela de Náutica, y más tarde se encontraba que los barcos se hallaban amarrados, y que los fletes españoles eran más caros que los del resto de Europa. También sucedía que el comercio exterior de la nación era inferior al de otros pueblos del Continente. Y que los trasatlánticos ofrecían menos comodidades y alicientes que los de otros países. La Marina Mercante era un problema, en sí misma, que atañe a toda la vida nacional. Ahí se producía el desencanto casi unánime de los marinos incipientes. La pobreza náutica española sólo permitía sueldos mísimos, sueldos de miseria. Yo he conocido compañeros míos que se embarcaban, hace quince años, y menos tiempo, por el sueldo de un marinero.

No sucedía lo mismo que al personaje de Daniel de Foé. ¿Para qué le servían a Robinson las riquezas monetarias halladas en su isla? ¿De qué nos servían las condiciones geográficas y climatológicas del litoral?

subistente la guerra, sería menor. Así sucedió. La guerra universal ha reducido aún más el movimiento mercantil. Fué constituido el primer Gobierno nacional, y nombrado ministro don Alfonso Peña Boeuf. El Jefe del Estado, de estirpe náutica, lanzó las primeras consignas de reconstrucción interior y de impulso de la Marina española. El ministro de Obras Públicas instaló su departamento en Santander. Había poco dinero, y éste era necesario, casi en su totalidad, para la guerra. Se carecía de muchos elementos reconstructivos. Nada de esto importó. Si vivieran los antiguos pilotos y consignarios de Santander, harían, entre el pueblo, una suscripción, para levantar un monumento a Franco a la entrada del puerto. Yo, desde mi infancia, no recuerdo a otro gobernante que haya servido mejor al futuro de Santander que lo ha servido el Caudillo de España. Por la ínfima parte de lo que se ha realizado, y de lo que se está haciendo, y de lo que se hará, el pueblo habría reclamado a los caudillos que detentaban la representación en Cortes de la Montaña. Y habría aceptado, casi con gusto, el cacicazgo. El Gobierno de Franco comenzó a preparar el porvenir. De un puerto que iba quedando inhábil para la competencia moderna, ha empezado a hacer un gran puerto, en el que reúne las máximas condiciones de abrigo y amplitud en todo el Cantábrico, como dice el Plan General de Obras Públicas.

Los problemas técnicos del puerto santanderino consistían en la ampliación de muelles, trazado sobre éstos de vías férreas—el vagón junto a la bodega del buque—, establecimiento de numerosas grúas que sustituyeran a las maquinillas de a bordo, dragado en roca y sobre arena, para ensanchar las posibilidades y seguridad de la bahía, acondicionamiento del puerto pescador—la dársena de Puerto Chico—, industrialización de la ribera opuesta a la de los muelles y otros... Entiéndase que sólo hablamos de problemas técnicos. Los fundamentales, que afectan a la existencia total del puerto, son en parte de otro orden general. Puede plantearse la proposición de la siguiente forma: si España mantiene una energía que la colige entre las primeras potencias mundiales, el puerto santanderino, como todo el litoral, puede conocer años de abundancia.

El Ministerio de Obras Públicas ha sembrado los millones, más de cuarenta, en pro del porvenir santanderino. Nuevos muelles de hormigón armado; dragado en roca; muelle de aguas; ampliación de la dársena de pasajeros; dique de defensa en la dársena Oeste del muelle de Pedreira; espigón de Somo; ampliación de la canalización eléctrica para abastecer de energía a las grúas del nuevo muelle de Maliaño; modificación de la draga «Osa»; ampliación del pontón de la draga «Priestman»; ampliación del trozo primero del muelle de hormigón armado de Calderón; recalzo y refuerzo de la escolera del espigón Sur de la dársena de Maliaño; dragado de la ría del Astillero; dragado en roca de las restingas de la Monja y Molnedo; vías férreas y pavimentación de los nuevos muelles de hormigón armado; encauzamiento y mejora de la costa Norte de la bahía. Las obras ponen a punto el puerto. Poco legibles para los no técnicos son las que acabamos de enumerar. No son las principales.

La dársena de Maliaño tendrá una longitud de 800 metros—Santander cuenta con varios kilómetros de muelles—, y se harán muelles salientes de hormigón armado, otro longitudinal y otro en el muro Este. La dársena de Maliaño, hace años, era una riqueza sin explotar. El puerto pesquero, ese famoso Puerto Chico, lleno de sal ciudadana y de brío montañés, necesitaba hace muchos años un dragado en roca, en la entrada. Había que defenderlo de las marejadas del Suroeste. Y los pescadores y armadores de barcos de 50 ó 100 toneladas reclamaban un varadero. Obras Públicas les ha dado satisfacción a todos. Santander, puerto trasatlántico, militar—en potencia y para la gran escuadra española de mañana—y comercial, tiene un gran puerto pesquero. Más de veinte grúas eléctricas; otra flotante para diez toneladas; electroimanes para la carga y descarga de materiales metálicos; numerosos transportadores eléctricos y otras máquinas y obras, entre las que figura un nuevo enlace entre las vías del puerto y la central ferroviaria, completan, por ahora, en un período de preparación, presupuesto y realización que comprende desde 1938 hasta hoy, la gestión del Gobierno de Franco en pro de Santander.

Los puertos provinciales. Las villas de la Costa... Llenas de historia están las villas de mi país. En una aparcía la Armada de Felipe II; en otra se construyen centenares de buques; en otra pisa tierra el César; en otra se dan normas al mundo del Renacimiento para navegar... Y así... Hasta la decadencia simultánea a la del puerto capitalicio. Castro Urdiales es el puerto exportador de mineral, que sigue en importancia a Santander. Santoña es exportadora de salazones. Laredo, Colindres, Suances, Comillas y San Vicente de la Barquera, son pesqueros, especialmente. Suances merece atención especial. Por la ría de Requejada llegará un día en que se haga un comercio intenso. Torrelavega, una gran ciudad en potencia, se servirá de esa ría, en donde se instalaron unos astilleros—1916-18—que construían barcos de cemento. San Vicente de la Barquera es puerto de refugio. Unas obras proyectadas hace muchos años—creo que uno de mis primeros mentecatas periodísticos fué hablar de esas obras—, debían convertirle en puerto de refugio. Hoy lo es, y el primitivo proyecto fué superado. Aun quedan por realizar algunas obras. San Vicente, por otra parte, como Comillas y Suances, son playas turísticas, parecidas a la de Cap Bretón, en la «Côte d'Argent». Castro y Santoña también son puertos pesqueros. El primero tiene, al lado del mar, una pequeña, cultísima y encantadora ciudad. Una ciudad miniatura, llena de gracia. En tiempos medievales, por el puerto de Castro hubo movimiento de más de medio millón de toneladas. Las obras en todos los puertos enumerados se acercan, hasta ahora, a los diez millones de pesetas. Conviene advertir que los puertos naturales del litoral montañés son excelentes, y no hay que crear dársenas artificiales, ni enterrar millones en el fondo del mar, como sucede en otros puntos. El técnico, sólo tiene que añadir algunas cosas a la magnífica Naturaleza.

HACIA EL PORVENIR El Plan General de Obras Públicas tiene confianza en el porvenir del puerto santanderino por tres motivos: construcción del cuarto trozo del ferrocarril Santander-Mediterráneo, implantación de la tarifa férrea kilométrica y el auge del regadío en Castilla. Un puerto es, principalmente, un lugar de tránsito. Sus problemas, además de los puramente técnicos—capacidad, comodidad, equidistancia, ahorro de combustible, tarifas baratas, seguridad—, consisten en recibir, rápida y económicamente las mercancías y transbordarlas con baratura. Todo lo demás es vaga retórica. El puerto de Santander necesita el ferrocarril que le una rápida y económicamente al Mediterráneo, y buenas comunicaciones, eléctricas preferentemente, con Castilla. No es cosa de prejugarse las comunicaciones inmediatamente futuras—para después de la guerra—y si la pista vencerá al rail. Yo creo que ambos se coordinarán. Las reformas en el puerto del Escudo y en otras carreteras son indispensables para Santander. Tanto como el Santander—Mediterráneo. Hace quince años, cuando otro marino, José del Río Sáinz, y yo gastábamos toneladas de papel en defender al Santander-Mediterráneo, hubiera parecido insigne tontería proponer la creación de pistas, por lo menos tan buenas como la de Paragües y el ballico de estos otros. También las barcas varadas en la playa, tripa al sol, rodeadas por rojizas redes, hablan por sí solas del cotidiano esfuerzo. Como la ruta es larga y menguado el plazo concedido para llevarla a cabo preciso resulta abandonar tan feliz fondeadero. Hay que virar el ancla y dar avance, pero como el fondo lo permite, en lo sucesivo navegaremos «raseando» la costa por no perder detalle alguno de sus muchos atractivos. Horas vendrán en que playas arenosas situadas más al Sur, nos obli-

(Continúa en la página 14.)

gan a prudente resguardo, que difumina los detalles. Al compás de la marcha continúa desfilando la costa, dominada por la gigantesca mole del Canigó, encaperuzado de nieves eternas, y al rebasar Cabo Faló abre-se ante nuestras miradas la amplia y acogedora bahía de Rosas, que tantas veces nos proporcionó refugio, cuando tempestuosos maestresales impedían montar Creus en demanda del inquieto golfo de León. Como en esta ocasión la derrota trazada nos lleva hacia el Sur, nos limitaremos a tomar unas marcaciones, más bien por inveterada costumbre que a causa de necesidad. El litoral resulta tan conocido, hemos surcado sus aguas con tanta frecuencia, que el popular «ojómetro» reemplaza ventajosamente taxímetros y alidamas. Las islas Medas cierran el extremo Sur de la bahía. Antes vislumbramos el blanquísimo caserío de La Escala. Las ruinas de la «leja «Emporio» guardan entre sus piedras milenarias muda historia de viejos siglos mediterráneos. Aquí arribaron las naves fenicias tras penoso viaje. Galerías romanas de cuadrada vela recalaban en el puerto.

En lo sucesivo todo el panorama se compondrá, por espacio de algunas horas, de una sucesión de peñascos y calas. Cabo Creus, con su faro solitario, que el alba cegó, marca un cambio de rumbo, al tiempo que se vislumbran, tanto el ruinoso convento de San Pedro de Roda, como «los Dedos» de Cadaqués. Siendo propósito hacer somera descripción de estos parajes, habremos de aprovechar tal ocasión para recalcar en pintoresco puertecillo, fondeando nuestra imaginaria nave al resguardo de sus Farallones. Aquí, al igual que ha de ocurrirnos durante algunas millas, la clásica belleza del paisaje sirve de marco a cierto caserío que supo adaptarse a doble misión. La casa familiar del pescador se halla en abierta lucha con vistosos chaletas de veraneantes. En lugar de ceder terreno, el primero presentó cara al recién llegado. Enjalbegó fachadas, repintando ventanas y portones... Al final cesa trabajo distinguir cuál de ellos constituye lugar de reposo o trabajo. Tal vez, el mejor signo quede constituido por el silencio de aquéllos (el estío aún anda lejano) y el bullicio de estos otros. También las barcas varadas en la playa, tripa al sol, rodeadas por rojizas redes, hablan por sí solas del cotidiano esfuerzo. Como la ruta es larga y menguado el plazo concedido para llevarla a cabo preciso resulta abandonar tan feliz fondeadero. Hay que virar el ancla y dar avance, pero como el fondo lo permite, en lo sucesivo navegaremos «raseando» la costa por no perder detalle alguno de sus muchos atractivos. Horas vendrán en que playas arenosas situadas más al Sur, nos obli-

gan a prudente resguardo, que difumina los detalles. Al compás de la marcha continúa desfilando la costa, dominada por la gigantesca mole del Canigó, encaperuzado de nieves eternas, y al rebasar Cabo Faló abre-se ante nuestras miradas la amplia y acogedora bahía de Rosas, que tantas veces nos proporcionó refugio, cuando tempestuosos maestresales impedían montar Creus en demanda del inquieto golfo de León. Como en esta ocasión la derrota trazada nos lleva hacia el Sur, nos limitaremos a tomar unas marcaciones, más bien por inveterada costumbre que a causa de necesidad. El litoral resulta tan conocido, hemos surcado sus aguas con tanta frecuencia, que el popular «ojómetro» reemplaza ventajosamente taxímetros y alidamas. Las islas Medas cierran el extremo Sur de la bahía. Antes vislumbramos el blanquísimo caserío de La Escala. Las ruinas de la «leja «Emporio» guardan entre sus piedras milenarias muda historia de viejos siglos mediterráneos. Aquí arribaron las naves fenicias tras penoso viaje. Galerías romanas de cuadrada vela recalaban en el puerto.

En lo sucesivo todo el panorama se compondrá, por espacio de algunas horas, de una sucesión de peñascos y calas. Cabo Creus, con su faro solitario, que el alba cegó, marca un cambio de rumbo, al tiempo que se vislumbran, tanto el ruinoso convento de San Pedro de Roda, como «los Dedos» de Cadaqués. Siendo propósito hacer somera descripción de estos parajes, habremos de aprovechar tal ocasión para recalcar en pintoresco puertecillo, fondeando nuestra imaginaria nave al resguardo de sus Farallones. Aquí, al igual que ha de ocurrirnos durante algunas millas, la clásica belleza del paisaje sirve de marco a cierto caserío que supo adaptarse a doble misión. La casa familiar del pescador se halla en abierta lucha con vistosos chaletas de veraneantes. En lugar de ceder terreno, el primero presentó cara al recién llegado. Enjalbegó fachadas, repintando ventanas y portones... Al final cesa trabajo distinguir cuál de ellos constituye lugar de reposo o trabajo. Tal vez, el mejor signo quede constituido por el silencio de aquéllos (el estío aún anda lejano) y el bullicio de estos otros. También las barcas varadas en la playa, tripa al sol, rodeadas por rojizas redes, hablan por sí solas del cotidiano esfuerzo. Como la ruta es larga y menguado el plazo concedido para llevarla a cabo preciso resulta abandonar tan feliz fondeadero. Hay que virar el ancla y dar avance, pero como el fondo lo permite, en lo sucesivo navegaremos «raseando» la costa por no perder detalle alguno de sus muchos atractivos. Horas vendrán en que playas arenosas situadas más al Sur, nos obli-

gan a prudente resguardo, que difumina los detalles. Al compás de la marcha continúa desfilando la costa, dominada por la gigantesca mole del Canigó, encaperuzado de nieves eternas, y al rebasar Cabo Faló abre-se ante nuestras miradas la amplia y acogedora bahía de Rosas, que tantas veces nos proporcionó refugio, cuando tempestuosos maestresales impedían montar Creus en demanda del inquieto golfo de León. Como en esta ocasión la derrota trazada nos lleva hacia el Sur, nos limitaremos a tomar unas marcaciones, más bien por inveterada costumbre que a causa de necesidad. El litoral resulta tan conocido, hemos surcado sus aguas con tanta frecuencia, que el popular «ojómetro» reemplaza ventajosamente taxímetros y alidamas. Las islas Medas cierran el extremo Sur de la bahía. Antes vislumbramos el blanquísimo caserío de La Escala. Las ruinas de la «leja «Emporio» guardan entre sus piedras milenarias muda historia de viejos siglos mediterráneos. Aquí arribaron las naves fenicias tras penoso viaje. Galerías romanas de cuadrada vela recalaban en el puerto.

En lo sucesivo todo el panorama se compondrá, por espacio de algunas horas, de una sucesión de peñascos y calas. Cabo Creus, con su faro solitario, que el alba cegó, marca un cambio de rumbo, al tiempo que se vislumbran, tanto el ruinoso convento de San Pedro de Roda, como «los Dedos» de Cadaqués. Siendo propósito hacer somera descripción de estos parajes, habremos de aprovechar tal ocasión para recalcar en pintoresco puertecillo, fondeando nuestra imaginaria nave al resguardo de sus Farallones. Aquí, al igual que ha de ocurrirnos durante algunas millas, la clásica belleza del paisaje sirve de marco a cierto caserío que supo adaptarse a doble misión. La casa familiar del pescador se halla en abierta lucha con vistosos chaletas de veraneantes. En lugar de ceder terreno, el primero presentó cara al recién llegado. Enjalbegó fachadas, repintando ventanas y portones... Al final cesa trabajo distinguir cuál de ellos constituye lugar de reposo o trabajo. Tal vez, el mejor signo quede constituido por el silencio de aquéllos (el estío aún anda lejano) y el bullicio de estos otros. También las barcas varadas en la playa, tripa al sol, rodeadas por rojizas redes, hablan por sí solas del cotidiano esfuerzo. Como la ruta es larga y menguado el plazo concedido para llevarla a cabo preciso resulta abandonar tan feliz fondeadero. Hay que virar el ancla y dar avance, pero como el fondo lo permite, en lo sucesivo navegaremos «raseando» la costa por no perder detalle alguno de sus muchos atractivos. Horas vendrán en que playas arenosas situadas más al Sur, nos obli-

gan a prudente resguardo, que difumina los detalles. Al compás de la marcha continúa desfilando la costa, dominada por la gigantesca mole del Canigó, encaperuzado de nieves eternas, y al rebasar Cabo Faló abre-se ante nuestras miradas la amplia y acogedora bahía de Rosas, que tantas veces nos proporcionó refugio, cuando tempestuosos maestresales impedían montar Creus en demanda del inquieto golfo de León. Como en esta ocasión la derrota trazada nos lleva hacia el Sur, nos limitaremos a tomar unas marcaciones, más bien por inveterada costumbre que a causa de necesidad. El litoral resulta tan conocido, hemos surcado sus aguas con tanta frecuencia, que el popular «ojómetro» reemplaza ventajosamente taxímetros y alidamas. Las islas Medas cierran el extremo Sur de la bahía. Antes vislumbramos el blanquísimo caserío de La Escala. Las ruinas de la «leja «Emporio» guardan entre sus piedras milenarias muda historia de viejos siglos mediterráneos. Aquí arribaron las naves fenicias tras penoso viaje. Galerías romanas de cuadrada vela recalaban en el puerto.

En lo sucesivo todo el panorama se compondrá, por espacio de algunas horas, de una sucesión de peñascos y calas. Cabo Creus, con su faro solitario, que el alba cegó, marca un cambio de rumbo, al tiempo que se vislumbran, tanto el ruinoso convento de San Pedro de Roda, como «los Dedos» de Cadaqués. Siendo propósito hacer somera descripción de estos parajes, habremos de aprovechar tal ocasión para recalcar en pintoresco puertecillo, fondeando nuestra imaginaria nave al resguardo de sus Farallones. Aquí, al igual que ha de ocurrirnos durante algunas millas, la clásica belleza del paisaje sirve de marco a cierto caserío que supo adaptarse a doble misión. La casa familiar del pescador se halla en abierta lucha con vistosos chaletas de veraneantes. En lugar de ceder terreno, el primero presentó cara al recién llegado. Enjalbegó fachadas, repintando ventanas y portones... Al final cesa trabajo distinguir cuál de ellos constituye lugar de reposo o trabajo. Tal vez, el mejor signo quede constituido por el silencio de aquéllos (el estío aún anda lejano) y el bullicio de estos otros. También las barcas varadas en la playa, tripa al sol, rodeadas por rojizas redes, hablan por sí solas del cotidiano esfuerzo. Como la ruta es larga y menguado el plazo concedido para llevarla a cabo preciso resulta abandonar tan feliz fondeadero. Hay que virar el ancla y dar avance, pero como el fondo lo permite, en lo sucesivo navegaremos «raseando» la costa por no perder detalle alguno de sus muchos atractivos. Horas vendrán en que playas arenosas situadas más al Sur, nos obli-



Ya rebasamos Cabo Cervera, primera tierra española que se ofrece a la vista del navegante cuando de aguas francesas viene barajando la costa. El golfo de León y sus temibles noroestes quedaron por la popa para tranquilidad de todos. Ahora, al socaire litoral, los contornos de España proyectados claramente sobre un horizonte azul. También dió comienzo la pintoresca Costa Brava, paraíso de artistas y gentes desocupadas. Yérguense los montes, y sus verdes laderas, al caer cortadas a pico sobre el mar, dan a las aguas tonalidades que van desde el azul prusia hasta difuminarse en claroscuros verdinegros. Entre ellos se apercebe el abra de Puerto La Selva y sus múltiples barcos pesqueros. Visión de unos minutos, por cuanto, prestamente, Punta del Truh y Sernella le escoltan en un abrazo, cual si pretendieran ocultarla, celosamente, de miradas indiscretas.

Pero el incansable girar de la hélice va dejando atrás cuanto hemos descrito. En la memoria del marino, el pasado viene a ser algo semejante a un eterno navegar. Corta las aguas el afilado tajamar, y el codazo, entre espumas, deja por la popa rumorosa estela que la mar recubre presta. Así también los recuerdos desaparecen para hacer lugar a nuevas impresiones. A fin de cuentas la vida constituye eterno navegar, entre bonanzas y temporales, y la afluencia de preñados tiempos no dura en nuestra memoria más allá que la estela de una nave...

Con el cantil desapareció la poesía, y en el Torredrá dio comienzo una sucesión de monótonas playas. Cada recodo, de éloga, primitivo y por ello atractivo, llegan los pueblos y ciudades erizados de chimeneas y toscos edificios. Aún durante algunas millas resisten las villas costeras a perder el tipismo de blanca caserío, pero la industria acogió todo conato de rebelión. En adelante, las aguas vense contaminadas por mil residuos de fábricas, y hasta tres o cuatro millas mar adentro flo-

tanto que otras, más atrevidas, se internaron mar adentro. Leve marejadilla hace-las danzar. A veces desaparecen entre olas para surgir nuevamente en otra cresta. Ciertamente que la vida de estos pescadores nocturnos «a la Luerna» no resulta muy envidiable, pero tampoco lo es navegar como lo hacemos nosotros entre el dédalo de embarraciones, expuestos a enganchar sus redes. El oficial de guardia debe estar atento y andar listo en la maniobra, pues más de una se atraviesa inopinadamente ante la misma proa, con tanto desprecio a las consecuencias como para los reglamentos de navegación. Si la prudencia debe ser, forzosamente, novicia del marino, preferible es darle buen resguardo. Pretende antiguo refrán: pierden más barcos los atrevidos que los temerarios. A él nos atenemos en esta imaginaria ocasión (como en otras muchas realmente) y metemos timón a babor, hasta que el faro de Salou «chubs sus buques quince grados por la otra banda. En todo tiempo residieron los peligros en la costa. Así podríamos hacer nuestra aquella expresión de los nautas provenzales que con harta propiedad dicen: «Virgen de la Guardia, protege a los pescadores que se hallan en tierra firme... pero los que están en la mar ya se las comen los peces».

La distancia oculta celosamente todo morana. Nuestro mundo queda constituido por el barco, balanceándose pesadamente sobre olas cortas producidas por los potentes bufidos del golfo de San Jorge. Chapotea el agua chocando contra el casco. Brilla allá en el alto del palo la luz de tope. Todo es calma, y a «alta de mejor cosa que observar, podemos volver el pensamiento hacia el pasado.

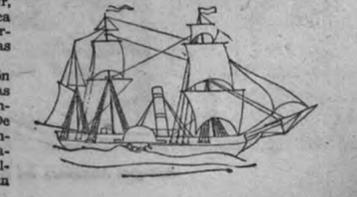
Todo este trozo de costa española está impregnado en historia preliminar de la unidad nacional. Cada recodo, cada fondeadero, conserva vestigios heroicos. Desde aquí se lanzó el reino de Aragón hacia grandes aventuras exteriores. Los límites de sus fronteras venían estrechos a montañas crecidas en eterno batallar.

Al redorso de cabo Selou existen ruinas de cierto viejísimo castillo. En el embarco Don Jaime I «El Conquistador», cuando se aduvo a las jornadas de Mallorca, Carcolinas escaleras que descienden hasta la propia orilla parecen aún conservar huellas de aquellos rudos varones que penosamente, día tras día, sin atreverse ante dificultades insuperables, asentaron los primeros pilones del Imperio. Pasaron los siglos. Intemperies, ventiscas de sierra Mussara, y salpicones de mar corroyeron sus piedras. A pesar de ello, los torreones, atacados por la lepra del tiempo, mantienen incólumes como recuerdo y ejemplo. Tal vez, seguramente, constituyan símbolo y ejemplo para generaciones presentes.

Más lejos, casi terminado el golfo, se halla el fondeadero de Fangal. También sus turbias aguas alegradas por el caserío de Ampollis nos dicen que hace aproximadamente siete siglos véronse arcaicas por las galeras de Don Pedro de Aragón, cuando fué con sus buques y almogávares a la guerra de Sicilia. Comienzo de la gran aventura por tierras italianas, resulta tanto más notable por cuanto significa también efemérides heroicas; por vez primera gentes netamente españolas llevaron sus armas sobre el mar, alejándose de la Patria y marchando a la conquista de territorios extranjeros.

Con el alba de nuevo día arribamos a las Gólas del Ebro, donde el río patriarcal que dió nombre a la Península, tras accidentado y largo recorrido, mezcla sus turbias aguas con las del azul Mediterráneo. Aquí daremos fin a nuestra singladura. Más allá aun se extienden parajes que políticamente pertenecen a la costa catalana, pero en realidad, étnica y geográficamente son levantinos. Entre la accidentada «Costa Brava» y estas tierras bajas plantadas de arrozales exista contraste, que si no resulta violento es por cuanto la naturaleza los transforma paulatinamente.

A fin de cuentas, tanto da costa Tramontana como Levantina. El conjunto de todas estas y otras muchas, dispares entre sí, y en embargo, tan unidas, es precisamente lo que compone la gran España única.



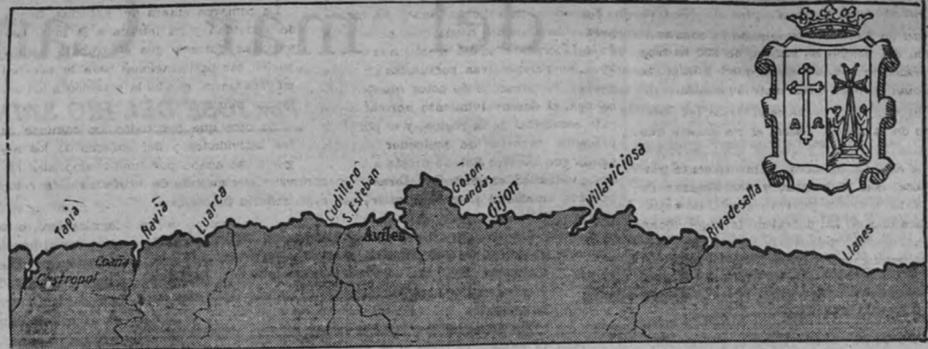
EL LITORAL DE ASTURIAS

Por MANUEL SUAREZ CASO

En toda nuestra ribera circular no hay provincia que se tienda tan a lo largo del mar como Asturias. Del Deva pirinéico al Eo de la caída suave y remansada, son los suyos 275 kilómetros de estancia marinera, con la playa, el rompiente, el puerto y la ría; el hombre pescador, de olor acre y húmedo como las algas, y el arrambador ennegrecido que se disfruta de pozo de El Entrego o que impregna sus carnes con el vaho de la madera báltica; el barco y la vela y el remo, y hasta el motor de explosión con que ha tiempo se familiarizaron las gaviotas planeadoras de La Guía rioseñana, del cerro de Santa Catalina o de la escondida Tapia de Casariego. Uno ha recorrido, con la vista al mar, desde tierra, y costando, desde las aguas, con la vista a tierra, las 121 millas marinas que van de Castropol, en la linde galaica, a ese Pimíango que en tierras astures sirve, entre otras cosas, para señalar la distancia cuasi infinita. Con 121 millas de contacto marino, en retorcimiento geológico que une tierra y mar en la cremallera de los acantilados, tenemos los asturianos una medida longitudinal apurada por la proximidad de la cordillera y por la proximidad de las nubes, como si los aires nos cerraran otra dirección que la de los aires marinos y otras rutas que las que se ofrecen sobre las olas a los cuadernos de bitácora o al golpe batidor de la remada.

Empero, a falta de esa amplitud territorial para el oro de los campos trigales, nos hemos empeñado en buscar la cuarta distancia regional. Fué la primera—la de la Cruz—hacia arriba. La segunda, tras montañana y guerrera. Y liberadora: por Castilla adelante. La tercera, por los mares. Y completamos las ansias de recorridos con el perpendicular: he ahí la introspección astur, yendo hacia abajo, hacia adentro, por las galerías mineras que nos dan el sucedáneo del oro trigal. Porque el carbón no es ni más ni menos que el pan de la mitad de Asturias y el completo del cuadrante cuarteado. Norte, Sur, Este y Oeste.

Entregados afanosamente a las tres ex-



plotaciones—suelo, subsuelo y vuelo: agricultura, minería y mar—, el mar, que en un tiempo exportaba de sí y de la agricultura, se adentra ahora por las estribaciones del Torres, por la ría de San Juan de Nieva o por el estuario pravianno en busca de un potencial de calorías para alimento—fuego de calderas y de lares domésticos—del lar peninsular. Estos barcos que costean el litoral astur y enflan cualquiera de sus bocas son como viejos galeones de Indias que aspiran al oro. La ventaja del carbón es que arde y hace fundir, para crear y caldear, con la contrapartida ligandera de que en otros tiempos también el oro astur estuvo al alcance de Ingleses, si quiera fuese para que se almacenase en enormes stocks sujetos al bloqueo del «Clearing House», cuando el «Clearing House» mandaba en estas tierras.

DOBLE PAISAJE DEL LITORAL ASTUR

Un puerto en movimiento es también un paisaje, sobremanera si la Geografía circundante es pintoresca en reposo. Pero oscila el mar, circulan las quietas rías y se mueven los barcos y las grúas y los hombres. Hasta las redes posadas, al escaso y dudoso sol del Norte, sobre las explanadas de los espigones, anuncian el secreto de su tarea. Yendo del Deva hacia allá—hacia Asturias—, la tierra adentro y la tierra astura luchan por nuestra visual.

Porque los Picos de Europa mandan y se acercan a la costa, con viejas leyendas en romance e incrustaciones de sirenas no acústicas. Pero estas otras sirenas, menos legendarias y más estridentes, nos obligan al mar.

Y aquí está Llanes, pintoresco y artesano, puerto pesquero, riachuelo y oleaje vivo, donde apenas tienen cabida, si las traen, desde dejan sitio, los 23 vapores de su Flota pesquera. Después, tras la miniatura de Niembro, nos alegra la ría de Ribadesella, ribera—amplia ribera—del amplio Sella, con matrícula de 13 buques de pesca, con puerto semifuivul con calado para barcos de 5.000 toneladas y con exportación de piedra de carburo, carbón, maderas...

Lastres, aunque en parte se dedique al cabotaje, con cargadero de carbón, es fundamental y típicamente puerto pesquero, con Flota de 33 vapores. Villaviciosa, a cambio, capitana de la zona, carece de Flota marinera, y sus puertos, el de la Espuña y el del Puntal, asentados sobre la ría, carecen de importancia, aunque se utilizan para la exportación de manzana, sidra, madera, antracita, etc. Pero, tras el Puntal, fuera del río, se esconde Tazones, prieto y mínimo, íntegramente pescador en el escalón de la montaña. Su puerto es sucinto—apenas un atracadero—y en él tienen refugio los 18 pesqueros a vapor de la matrícula y una de las mejores tradiciones marineras de Asturias.

GIJÓN, PRIMER PUERTO DE ESPAÑA

Gijón, eje marítimo de Asturias y primer puerto carbonero de la Península, cuenta, en realidad, con dos grandes puertos, a su vez divididos en varias dársenas: el interior, o antiguo—en el corazón de la ciudad—y el exterior, moderno. Este último—El Musel—, por sí sólo, alcanza hoy la supremacía nacional. En este caso, dejemos sitio a la literatura formal, técnica. Dice así: «El puerto exterior de Gijón o puerto del Musel no ha sufrido en planta modificación en sus líneas generales, si bien las obras en él construídas últimamente, y sobre todo las instalaciones realizadas y medios auxiliares adquiridos, lo han convertido en el mejor dotado de España, colocándolo, por la importancia de su tráfico en estos últimos años (1940-1941), a la cabeza de todos los de la nación, tanto en el orden absoluto como atendiendo a la intensidad de aquél por metro lineal de muelle de atraque comercial.»

En total, las líneas de muelle de los puertos de Gijón suman más de 5.000 metros. Las vías férreas que parten de los puntos activos de la cuenca minera llegan a los espigones, e incluso a las mismas bodegas de los barcos, cuando los vagones son suspen-

didados en el aire por las gigantescas grúas y volcados sobre las sentinas.

El movimiento de los puertos gijoneses se calibró en 1940 en cerca de 2.700.000 toneladas de mercancías, de las cuales correspondieron a la exportación más de 2.200.000. Este año—1940—registró, con tales cifras, el máximo en la historia de los puertos gijoneses. Tan sólo el de 1929 se le aproxima, con algo más de 2.600.000 toneladas, aunque ha de tenerse en cuenta que entonces era infinitamente mayor el volumen de importación, hoy reducido por las circunstancias internacionales. Por la agudización de estos mismos motivos, en 1941 se redujo el movimiento ligeramente, quedando en 2.500.000 toneladas. Con todo, no indica la mayor de estas cifras el tope de capacidad de los puertos gijoneses, aptos para un superior movimiento.

El carbón, como señalábamos anteriormente, ocupa el principal plano de mercancías. De 2.246.323 toneladas exportadas en 1940, 2.134.896 lo fueron de carbón, sumando el resto—111.427 toneladas—, lingotes y hierros, cales, cementos, tierras, mercancía general, etc. Frente a esta suma de exportación—2.246.323—, 1929 ofrece 1.954.625, para bajar con la República, año a año, hasta 1.539.391 en 1934.

En tiempos de paz, hacían escala en el puerto exterior de Gijón los trasatlánticos de la «Compañía Trasatlántica Española», «Lloyd Norte Alemán», de Bremen; «Hamburg-America-Linie», «Compañía Hamburguesa Sudamericana», «Compagnie Generale Transatlantique», de París, y «Compañía del Pacífico», inglesa.

Por lo que se refiere a la pesca, cuenta Gijón con un total de 124 buques, de los cuales son de bajura 65, y de altura los 59 restantes—los únicos de la provincia—. Am cuando la guerra actual impide la pesca en las principales zonas del Cantábrico y del Atlántico, y dificulta el aprovisionamiento de raba, combustibles, aparejos, etcétera, se ha llegado casi a igualar la marca máxima, que corresponde a 1930. En tal año se subastaron en Gijón once millones de kilogramos. En 1935, 6.750.000 kilogramos. Y en 1941, con aquellas restricciones de material, recorrido y calada, 9.829.485, con un valor de cerca de 28.000.000 de pesetas, cifras repetidas, aproximadamente, en 1942.

ANTES Y DESPUES DEL PEÑAS, HASTA VEGADEO

Antes de doblar Peñas, encontraremos otros tres puertos. Dos, de gran importancia pesquera—Candás, con 44 buques, y Luanco, con 42—, y el otro, Bañugues, por el que se embarca mineral de hierro.

Tras el cabo de Peñas, San Juan de Nieva, en la boca de la ría, y Avilés, al fondo. Dos puertos importantísimos que en el año

JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE GIJÓN-MUSEL.—INGRESOS

AÑOS	INGRESOS PROPIOS	SUBVENCIÓN ESTADO	TOTALES
1935	2.580.074,95	600.000,00	3.180.074,95
1940	5.014.962,30	1.993.545,52	7.008.507,82
1941	4.985.601,59	8.022.937,66	13.008.539,25
1942		(Aún no se conocen)	

La Cooperación Agraria

La asociación, sentimiento íntimo y natural del hombre, adquiere forma tangible y real en aquellas actividades económicas en donde la iniciativa individual está cercenada o disminuida por la incapacidad o falta de medios de cada uno de los hombres, que por sí sólo tienen. Aquellos medios productivos en donde, por sí se basta el individuo aisladamente considerado, la asociación o unión de esfuerzos es más difícil.

El imperativo egoísta sobrepasa a la utilidad general o colectiva de una unidad jurídica conjunta y organizada. La vida real y práctica nos demuestra en nuestra Patria ejemplo viviente de esta verdad; aquellas regiones en donde los medios de producción recaen en pocos patrimonios, la cooperación es difícil de germinar y por el contrario, en las regiones que el derecho de propiedad recae en muchos patrimonios la cooperación germina como forma asociativa natural al hombre y de defensa a sus intereses.

Castellón, provincia labradora en donde el minifundio es la representación de la propiedad agrícola, fué siempre terreno abonado para organizar cooperativamente la tierra. Si observamos el paisaje campesino de la provincia, con sus múltiples casas labradoras, el difuso parcelamiento de todo el agro, intercalado de acequias y sendas que delimitan hasta la exageración la propiedad, vislumbramos un intercalado material de derechos, que hacen factible la comunidad de explotaciones cooperativas, aunando así los esfuerzos individuales, por sí sólo, poco representativos, pero que cooperados, tienen la fuerza del número y del interés general.

Las instituciones gremiales, reminiscencia romana de los «colegias», reviven en Levante, y actualmente cuerpos cooperativos vivientes de aquellas viejas asociaciones rememoran la tradición de los pasados, y ajustan los antiguos y viejos principios de asociación a los impulsos renovadores de la cooperación patriarcal, y a su vez, revolucionaria, de nuestros tiempos.

En el año 1904, el Reverendo Padre Jergula, Vicent, en su campaña de propaganda por nuestros poblados rurales, siembra el germen de la cooperación, e inspirándose en principios confesionales y cristianos, bajo el lema de nuestros antiguos gremios, «unos por otros y Dios por todos», funda múltiples cooperativas rurales, con una extensa red de cajas de crédito tipo Raiffeisen, que con el tiempo, llegaron a ser el amparo económico del labrador modesto.

Al margen de estas Cooperativas, amadas en una Federación Provincial de Sindicatos Católicos, surgen grupos cooperativos aislados que, con idéntica finalidad y honradez a las primeras, demuestran, prácticamente, las excelencias de la Ley de Sindicatos Agrícolas de 1906, superada recientemente por el poder Legislativo

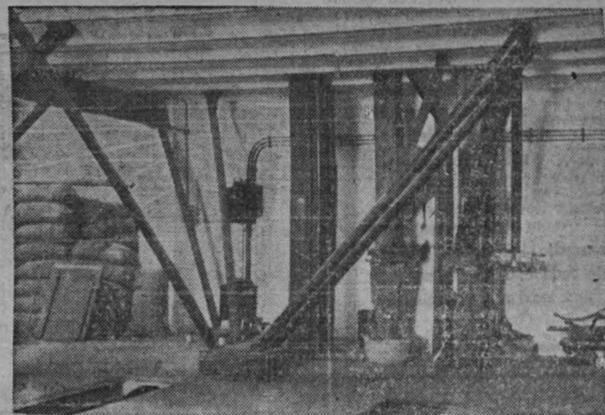
que inspira nuestro Caudillo, al dictar la hoy vigente Ley de Cooperación.

Toda la Obra fecunda de Cooperación, fué desarticulada, ya que borrarla era imposible durante la opresión republicana marxista, y terminada nuestra campaña de liberación e iniciada la aplicación doctrinal de nuestro Movimiento en el aspecto cooperativo, los poderes políticos y estatales encontraron en nuestra Provincia situación propicia para el fecundo florecer de la Obra cooperativa y el tópico de la libre concurrencia liberal, de leyes librecambistas y egoísmo individual, es vencido con realidades, negando los principios, que en pugna con nuestro Estado, consideraban base reguladora del equilibrio económico. Venciendo las múltiples dificultades que el reajuste de un régimen liberal y anárquico a una política, dirigida representa y máxime afectando a la clase campesina de fáciles suspiciencias, diseminada en el amplio escenario en donde produce, y, por tanto, de más difícil disciplina, con índices productivos aleatorios, ya que el rendimiento está supeditado a circunstancias especiales del medio ambiente, y en donde el importante papel que juegan los elementos naturales hacen imposible una exacta aglutinación la Provincia de Castellón cuenta con un núcleo agrario vital, que como subrogación de la vieja Federación de Cooperativas Católicas, fundada al socaire de la Organización nacida al principio de Siglo y con la anexión de todas las Cooperativas Agrarias, constituyen en la actualidad la Unión Territorial de Cooperativas del Campo.

Esta Unión, integrada por un cúmulo de cooperativas de tipo local en su función representativa y protectora sobre los órganos que aglutina, ejerce una gestión tan callada como meritísima y en la que el labrador ha depositado su confianza, ofreciendo la producción de sus campos y el amparo de sus ahorros, constituyendo esta confianza el mejor patrimonio de la Obra.

Todo problema rural de importancia vital para la Provincia es recogido por esta Obra representativa de la cooperación provincial que no regatea de medios para defender en los mercados y en los centros consumidores la conveniente transacción que al labrador le interesa, previa técnica y escrupulosa preparación o transformación industrial de los productos de nuestro agro. A este efecto las Obras Cooperativas toman como base de su específica finalidad, la riqueza agrícola que más importancia tiene en nuestra Provincia y los productos, naranja, algarroba, almendra y aceite encuentran en el núcleo cooperativo provincial campo amplio para su exportación, transformación y venta, revertiendo beneficios—que en régimen individual recaerían sobre intermediarios—a los propios labradores.

La naranja, primordial riqueza de la provincia, producción que ampara el trabajo de los modestos, el sacrificio y ahne-



Molino algarrobero

lo de medianos y poderosos, encuentra, a través de las Cooperativas, hoy todas afectas a la Unión, la gestión mercantil y de exportación que el labrador desconoce, y con su personal técnico que las dirige puede ser la salvación en los momentos inciertos de temporadas anormales, cuando las balanzas comerciales de los países consumidores no sólo juegan intereses económicos, sino que deben sortear obstáculos que la triste realidad impone. Y cuando la calma y el desenvolvimiento normal de esta producción rige la pauta de su repetida marcha, la confianza de los grupos cooperados que entre sí se merecen y el arraigo a la asociación presiden entre los socios el riesgo porvenir del producto de cada año. Actualmente un régimen comercial rígido e impuesto por las circunstancias exteriores, pesa sobre esta Organización cooperativa o específica, que ve impuestos sobre las voluntades de todos, sistemas y concepciones que poco representan de privilegio sobre el labrador aislado y en régimen individual. La fe en un futuro de protección a la cooperación naranjera, prefiriendo en ulteriores tratados la asignación de contingentes directos al productor que labra su tierra y tan sólo aspira a una remuneradora venta de sus productos, es ilusión de la población naranjera cooperada y así lo han recogido los altos poderes siendo ello bastante para que nuestros labradores sigan en esta Obra, convencidos de que su ilusión será pronta realidad.

La algarroba, que en los años anteriores a nuestra guerra de liberación sufrió alarmante depreciación, ha sido revalorizada en la post-guerra, pero una previsión a ulteriores depreciaciones, hizo que la Obra Provincial de Cooperativas previera esta contingencia ya acaecida y decidiera, previo estudio completo: informes facultativos, agrónomos y pecuarios, acordar implantar una fábrica de piensos, que en régimen cooperativo admitiera la transformación de gran parte o la totalidad de la algarroba de la provincia. Puesta la instalación en marcha de cada Cooperativa local algarrobera llegan durante la época de la recolección cientos de vagones que, transformados y mezclados con productos o subproductos del campo, lanzan a los mercados piensos excelentes de bajo coste y que permiten, hechas las liquidaciones anuales o periódicas, entregar a los labradores bonificaciones que ascienden en mucho a los precios iniciales o tasados que, en concepto de anticipo, entrega la Obra al aportar las cosechas y que fijan un claro índice de preferencia del labrador cooperado sobre el que vende en régimen individual.

La producción algarrobera, con la Obra Cooperativa de la Unión, puede tener la seguridad de una estabilización de precios y garantía de salida que, por desgracia, brilló por su ausencia con anterioridad a la constitución de esta Obra, cuyo beneficio al agricultor ya se ha vislumbrado, y la seguridad en un futuro más próspero será premio a los desvelos de sus dirigentes

tes y a la confianza que el labrador le dispensa.

Perspectiva parecida es la que la producción de la almendra tiene en esta Provincia. Las Cooperativas Locales de las zonas almerderas recogen las cosechas de sus socios; ingresadas en la fábrica de descascarillado, que en régimen cooperativo y con carácter provincial funciona al servicio de todos los almerderos cooperados y que a través de las instalaciones montadas y costeadas por la Unión descascararan las cosechas que en cada ejercicio exceden a los tres millones de kilos.

Instalaciones aceiteras, transformadas en modernas prensas dirigidas por técnicos, ofrecen máximo rendimiento de las cosechas; perfección en la transformación y reversión de beneficio industrial al agricultor.

Todas estas ventajas, servicios prestados al labrador, que sin dispendio ni adelanto dinerario encuentra medios fáciles y económicos para la venta y transformación de sus productos, sería imposible si no contara la Unión de Cooperativas con Organos crediticios propios que en cada contingencia o momento pudieran financiar estas obras e instalaciones, que por el bien de la agricultura se crean.

El órgano a que aludimos está representado por la Caja Central de Crédito Agrícola Rural, a través de la cual operan las Cajas Rurales Locales con sus secciones de ahorro, préstamos, incluso cuentas corrientes que, basadas en la mutua confianza en la responsabilidad solidaria que ofrecen sus miembros, tienen la máxima garantía real que ningún otro Organismo bancario.

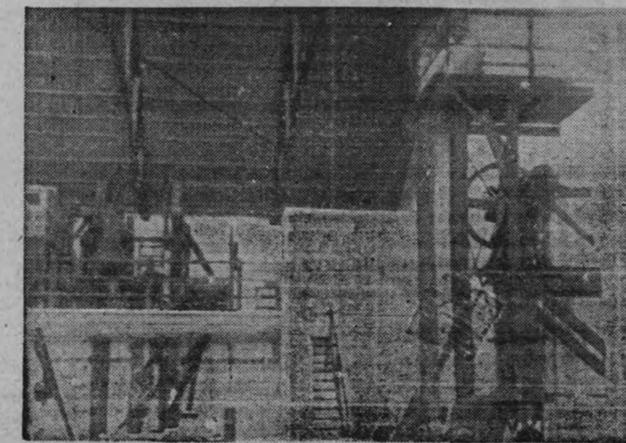
Las Cooperativas de Crédito o Cajas Rurales, independientes entre sí, y con la conexión que la Caja Central las une, son el amparo del labrador desvalido en donde el prestigio personal y moral juega importante papel en la concesión de préstamos, y los dirigentes de las mismas, saliendo a sus funciones primordiales de crédito inicial, obras sociales, como la construcción de casas baratas, pensiones de vejez, financiación de obras municipales y muchas obras más de marcado carácter cristiano y social que en cada localidad y a tenor de las necesidades sentidas ofrecen.

Actualmente, al amparo de la Obra Nacional de Cooperación, sentirán el profundo desarrollo de su expansión, y cuando el Estado ofrezca, a través de las Cajas, dinero barato, la agricultura contará en esta Provincia con el máximo apoyo real que el labrador pueda contar.

Con la fe puesta en el porvenir risueño que el Caudillo, divina providencia de la Patria, nos ofrece, la Obra Cooperativa de esta Provincia continúa su callada labor en pro de la economía individual y provincial, entendiendo que es la forma de hacer Patria, siguiendo el camino de laboriosidad y honradez que Dios y el Caudillo imponen.

FERRER FORNS

(Continúa la información de Castellón en la página 28.)



Descascaradora de almendra

NARANJA

NARANJAS.— ¡Qué dulce evocación despierta esta palabra! ¿No es verdad, es rendir tributo a un rincón geográfico, avanzadilla agrícola de nuestra amada España. Es recordar: sol luminoso en limpio firmamento azul... para otros: amalgama de inquietudes, zozobras... aspiración y esperanza... de que no se trunque y cunje el esfuerzo gigantesco de todo un año de producción.

La teoría más generalmente aceptada es que debemos la existencia del naranjo a los árabes, quienes en una de sus múltiples correrías la trajeron a África. Más tarde, durante el período de dominación musulmana en España, por la belleza del árbol, suave fragancia del azahar, por el color dorado y excelencias de su fruto, el naranjo constituyó adorno preferente en los jardines magníficos de aquella raza inquieta, melancólica y soñadora...

De toda aquella época, así como Andalucía muestra triunfante al visitante su Alhambra, sus Mezquitas y Alcazabas, Valencia se siente redimida con el legado árabe de sus sistemas de agricultura, riego y el conocimiento del naranjo, que más tarde al ser explotado, originó el calificativo: coro de Levantes.

Posteriormente el naranjo se cultivó en el País Vasco, mezclado con otros frutales, hasta que la despierta sagacidad y habilidad agrícola del valenciano previó la época esplendorosa que para el cultivo del mismo se avecina. Así, pues, comienzan las plantaciones regulares de naranjos en la Ribera (Valencia), y singularmente en Sagunto, en 1792, iniciando la plantación el sacerdote don Vicente Monzó, extendiéndose poco más tarde a La Plana (Castellón).

En el año 1840 se inicia la exportación; la primera remesa no alcanzó la cifra de 300 cajas, que se destinaron a Inglaterra. El resultado de venta obtenido fue tal, que hizo concebir las más ilusioneras esperanzas; incrementándose a ritmo acelerado las plantaciones recabó la atención de los agricultores el mejoramiento e intensificación de la producción y la exportación fué próspera y benigna.

Una prueba fehaciente de la valorización repentina del naranjo se evidencia con el relato de conocimiento general de que la finca de «Mascarós», enclavada en el término municipal de Burriana (Castellón), fué vendida poco antes de generalizarse el cultivo del naranjo, por la cantidad de 11 pesetas y un cerdo. Poco después fué convertida en naranjal y vendida una de sus parcelas por la suma de 10.000 pesetas.

Tal fué la fiebre que el cultivo del naranjo se extendió a límites insospechados; tierras yermas, baldías, por el tesón y laboriosidad de unos hombres se convirtieron en magníficos naranjales; se construyeron pantanos, presas de agua, infinidad de pozos artesanos y una red de canales y regueros, maravillosa concepción de ingeniería y digno colofón a la constancia y trabajos ejemplares.

Hasta tal punto se fomentó y desarrolló el cultivo, que allá en el año 1872 un pulcrísimo y documentado estudio del comisario de Agricultura de Valencia, señor Lassala, reclamó la atención del Gobierno sobre los peligros de esta intensificación y extensión. Pero es lo cierto que en pugna con tales oposiciones siempre la verdad triunfó y nuestra fruta ha merecido la consideración y rango en los mercados internacionales.

Es creencia general que esta riqueza naranjera de que disponemos es más obra de la Naturaleza que del hombre. Pero es innegable que ha coitado en todos los órdenes ingeniosos trabajos y sinasobras el conseguirlo, y más aún el conservarlo.

En principio el área de dispersión del cultivo se localizó a aquellos terrenos que requerían poco esfuerzo y ofrecían facilidad y seguridades de riego. Al incrementarse este cultivo, animados por la utilidad líquida que proporcionaba, se desplazó a tierras que adaptabilidad presentaba, por el contrario, grandes dificultades a vencer: roturación, nivelación y el problema tortuoso del riego. Todo esto se venció, porque el entusiasmo y fe innegables, superaron en todo momento las dificultades.

En esta obra de titanes lograda en la provincia de Castellón, más de 100.000 hanegadas (equivalentes a 8.310 hectáreas) han sido transformadas de secano improductivo en huertas, siendo alimentadas por más de 200 pozos artesanos, a una profundidad promedio de 50 metros. Este sacrificio es mayor aún si se considera que ha sido realizado sin el apoyo de ningún Gobierno, con la particularidad que habida la transformación han elevado de manera cuantiosa la recaudación del Erario Público, por aumento sufrido en la contribución.

El alumbramiento de aguas, esto es, la conversión de tierra de secano en regadío, es la mejor y patente obra de colonización de España. Ya hemos dicho que el Estado no ha tenido participación material alguna; ha sido el trabajo, el esfuerzo propio, quienes unidos en Hermandad, a través de Sociedades y Comunidades han conseguido para este amado Levante, y por consiguiente para España, una riqueza agrícola, orgullo y base de nuestra economía, manantial perenne de divisas.

Un pozo artesano constituye siempre una incógnita, que en el mejor de los casos, tomando como base los construidos en el decenio comprendido 1925 al 1935, admitiendo un caudal de 3.000 litros por minuto y una capacidad de regadío de 90 hectáreas, su precio de coste, incluyendo perforación, galerías, bombas de elevación, tuberías y transformador eléctrico, edificio y tuberías o regueros, se calculaba en unas 350.000 pesetas.

La naranja significa para Castellón, y más concretamente para la zona costera comprendida entre los puertos de Nules a Castellón (Burriana, Villarreal, Almazora) su razón de existencia. Todas las clases sociales en armónico engranaje están superpuestas y vinculadas a la misma. La clase social-obrera percibe 36 millones de pesetas en un año agrícola normal, como estipendio a los trabajos de cultivo y preparación de la tierra; a 42 millones de pesetas ascienden los jornales para obreros de ambos sexos, empleados en los mesteres de recolección y confección esmerada del fruto.

Ante esta verdad histórica, inclinémonos reverentes ante el agricultor y comerciante levantinos, que han sabido con su trabajo e inteligencia pregonar el nombre de España por tierras de Europa.



por 100, mientras que el de venta, tan sólo aumentó en un 50 por 100.

Comercio.—Con anterioridad al G. M. N., un 90 por 100 de nuestra total producción era consumida en mercados europeos (Inglaterra, Alemania, Francia, Suiza, Países Bajos, Escandinavia, Estados Bálticos, Austria, incluso Checoslovaquia, Polonia y Rusia) extendiendo nuestra expansión comercial al Canadá. Nuestra naranja ha gozado siempre del favor y predilección del consumidor extranjero, y su cotización ha sido más elevada que la alcanzada por ningún otro país.

Consecuencia directa de la falta de apoyo de los Gobiernos, estableciendo una exportación dirigida durante los años 1930-35, se dejaron sentir los efectos de la bien organizada competencia extranjera, siendo en ocasiones nuestros frutos desplazados en determinadas épocas del año y mercados, por otros de procedencia extranjera. Nuestros principales competidores han sido Palestina, con su producción de «Jaffa», y que al ser financiada la producción y exportación por capital inglés, gozaban de medidas «proteccionistas» en Inglaterra. La producción Argelina, con sus clásicas mandarinas de «Boufaricks» y las de «Misserghin» y «Parragueas» en Orán, encerraban peligro para el futuro de la naranja española en Francia. El cultivo clásico en estas zonas se orientaba hacia la especialización de la naranja «Washington» y «Clementina». Idónea organización a la de Palestina, reviste la explotación por parte de la colonia hebrea, con fuertes empresas capitalistas inglesas en Egipto, cuya producción también se orienta con la variedad «Washington».

Al abrigo de esta competencia, y en ocasión de la helada, con posterioridad al 31, nacieron organizaciones que se denominaron Ponceña Naranjera, Comisión Naranjera de Levante, Junta Naranjera Nacional, en funciones perfectamente compatibles con otras organizaciones de tipo oficial, como el Servicio Agronómico y el S. O. I. V. R. E. A estas organizaciones incumbe como misión especial velar por el bienestar de la producción.

En este aspecto el Sindicato Nacional de la Naranja, primero, y Frutos y Productos Hortícolas, después, ha velado cuidadosamente de la admisión de pedidos y adecuada confección de cupos de exportación atemperados a las disponibilidades inmediatas de transporte; ha regulado, en suma, la exportación.

En el aspecto económico ha mejorado considerablemente el régimen de venta, sustituyendo el oprobioso sistema de pública subasta por el de venta en firme, desapareciendo todo riesgo nocivo.

Sin embargo, y por circunstancias de la actual contienda de todos conocida, el terrible interrogante de la presente campaña naranjera se cierne de modo preferente sobre la producción de agrios castellanenses, cuya exportación no está hoy en día asegurada en su totalidad; situación ésta que no remediarse acarrearía una serie de problemas graves al agricultor, que todavía no se ha repuesto de los desastres inintermitidos de años pasados, y ocasionaría al propio tiempo una difícil cuestión social por falta de salarios.

En tal trance el agricultor tiene todas las esperanzas puestas en los poderes públicos, de los que espera urgente solución a su angustiosa situación.

Por otra parte, no olvidemos que el costo de producción ha aumentado en un 200

estado decadente de nuestra producción y procurar una esmeradísima confección, estableciendo la necesaria inspección para la sanidad de la fruta exportada, viniendo a propugnar el paliativo preciso para la competición planteada. Más pese a los buenos deseos en que se inspiraron no lograron su cometido, y los menos, tan sólo vieron fructíferas sus aspiraciones parciales. Se imponía la creación de un organismo más conjunto, flexible y ágil que centralizara todos los servicios, estando revestido de la máxima autoridad por parte del Estado.

Nuestro Caudillo con exacto sentido de los imperativos de la hora actual, con su clara y única visión inherente a todo buen gobernante, advertido de pasados errores, dijo en su discurso de Promulgación de la ley Sindical: «La ley prevé una vasta red de organismos que, dentro de una línea de sencillez fundamental pueden abarcar la múltiple variedad de nuestra Geografía y nuestra estructura económicas. Bien podría decirse el día en que su implantación estuviera madura, que quedaba realizado aquel Punto de nuestro Movimiento, que considero a España, en lo económico, como un gigantesco Sindicato de productores.»

En esta rama tan importante de nuestra producción no podía faltar el Sindicato que las regulara y representara, defendiendo los intereses de todas las clases sociales que en la misma intervienen. Por ello se creó el Sindicato Nacional de la Naranja en Madrid, por ley de 11 de julio de 1940, y en 22 del citado mes y año, en Valencia, en solemnisimo acto celebrado en el salón de sesiones del Consistorio Municipal, con asistencia de jerarquías y primerísimas autoridades nacionales, regionales y locales. Posteriormente, con fecha 1.º de agosto de 1941 queda integrado en el Sindicato Nacional de Frutos y Productos Hortícolas.

Su aportación en orden a la producción ha sido francamente favorable, remediando transitoriamente el problema palpitante de los fertilizantes, proporcionando a los agricultores del naranjo en la provincia de Castellón, durante la campaña 1941-42, la cifra de 2.465.381 kilogramos de sulfato amónico, y en el transcurso de la presente ha efectuado la distribución de 1.587.776 kilogramos de sulfato amónico y nitrato, viniendo dificultades insuperables.

En el aspecto de exportación, durante la campaña 1941-42, su acertada gestión permitió en la provincia de Castellón, la salida de 54.000 toneladas, con un contravalor de 76 millones de pesetas, siendo el Reich el principal importador, con 28.000 toneladas, y en menor proporción Inglaterra, Francia, Suiza, Países Bálticos e Irlanda. En la temporada presente, pese a las dificultades crecientes que el transporte representa por la extensión bélica, va paulatinamente desarrollando la salida de agrios.

Ventajas inmediatas de la Sindicación.—El comercio español de agrios estaba caracterizado por una absoluta libertad, que si bien inicuamente le fué útil, y hasta si se quiere, necesaria, influyendo notoriamente este principio de libertad de tráfico mercantil en el desarrollo de nuestra riqueza, constituyendo galardón de tenacidad y cetera visión comercial de los que en él intervinieron, probado con los que implacitadamente se fué intensificando nuestra producción. Mas como nunca contó con el apoyo necesario de nuestros gobernantes, mercancía envasada esperaba en los muelles los buques que con pabellón extranjero había de transportarla hacia el enigma comercial con la incógnita deleznable de una pública subasta... La buena fe era atropellada y la esperanza frustrada... Se imponía, no ya una intervención directa, pero sí la existencia de un Organismo que regulase las exportaciones y se constituyera en ardiente defensor de nuestra riqueza naranjera en todas sus facetas y matices.

El comercio exterior de agrios ha experimentado un brusco cambio orgánico impuesto por las circunstancias actuales. La exportación está sujeta a contingentación, y el transporte por razones sobradamente conocidas es muy restringido.

En este aspecto el Sindicato Nacional de la Naranja, primero, y Frutos y Productos Hortícolas, después, ha velado cuidadosamente de la admisión de pedidos y adecuada confección de cupos de exportación atemperados a las disponibilidades inmediatas de transporte; ha regulado, en suma, la exportación.

En el aspecto económico ha mejorado considerablemente el régimen de venta, sustituyendo el oprobioso sistema de pública subasta por el de venta en firme, desapareciendo todo riesgo nocivo.

Sin embargo, y por circunstancias de la actual contienda de todos conocida, el terrible interrogante de la presente campaña naranjera se cierne de modo preferente sobre la producción de agrios castellanenses, cuya exportación no está hoy en día asegurada en su totalidad; situación ésta que no remediarse acarrearía una serie de problemas graves al agricultor, que todavía no se ha repuesto de los desastres inintermitidos de años pasados, y ocasionaría al propio tiempo una difícil cuestión social por falta de salarios.

En tal trance el agricultor tiene todas las esperanzas puestas en los poderes públicos, de los que espera urgente solución a su angustiosa situación.

de 1935 tuvieron un movimiento de 780.000 toneladas de mercancías—incluido carbón—y que en 1942, con las importaciones reducidas, llegaron a más de un millón de toneladas. Sólo de carbón, los puertos asturianos exportaron en el último año 950.000 toneladas, y se subastaron en su rula 6.409.860 kilogramos de pescado. En San Juan de Nieva ha terminado la construcción del muelle de Raíces, de 820 metros lineales de atraque, con lo que las dársenas suman en total 1.200 metros lineales.

Según, siempre hacia el Oeste, los puertos de la ría del Nalón, el río minero que cruza la cuenca y que lava los carbones. Las Arenas, primero, eminentemente pesquero, con 26 buques, y San Esteban de Pravia, el tercer puerto regional de hulla, sobre uno de los paisajes—la maravillosa desembocadura del carbonero Nalón—más impresionantes del litoral cantábrico.

Y ya reseñados sucintamente los principales puertos de embarque de mineral—Gijón-Musel, Avilés-San Juan y San Esteban de Pravia—, podemos acelerar la marcha de la película para recoger al pintoresco Cudillero, ejemplo de estos marineros pueblecitos colgados montaña arriba (Lastres, Tazones, Candas...), y segundo puerto asturiano de pesca, con su Flota de 85 vapores.

Tras él, ya buscando la proximidad de Galicia, Oviñana, con 11 buques; Luanco, con puerto también para cabotaje y Flota de 40 unidades; Puerto de Vega, Navia, Ortigueira, Vlavérez, Tapia de Casariego, Figueras, Castropol, Vegadeo...

En todo el litoral asturiano se ha trabajado afanosamente desde que, al compás de la Liberación, se dió un cauce entusiasta a las perspectivas portuarias de cada pueblo. El presente de estos muelles garantiza el desenvolvimiento normal de la ayuda comercial de la región, y el porvenir presenta anuncios de esplendor ante la ayuda que nuestro Estado presta a las correspondientes entidades rectoras de los puertos, no sólo al acoger con interés acuciante todo proyecto de mejora y ampliación, sino al subvencionarlas económicamente. Así, en el caso de Gijón-Musel, el Estado entregó en 1941 ocho millones de pesetas como subvención; actitud que contrasta con la seguida en los años de 1931 y sucesivos, en los que incluso las Juntas portuarias liquidaron sus Ejercicios con déficit. Y el caso concreto de los puertos gijoneses puede aplicarse a todos los del litoral. Desde el Deva pirenaico al Eo que se desliza por la linde galaica...

Manuel SUÁREZ CASO

PESCA CAPTURADA EN ASTURIAS EN EL AÑO 1942

PUEBLOS	KILOGRAMOS	PESETAS
Gijón	9.673.777	25.398.607,40
Avilés	6.381.410	14.921.219,—
Villaviciosa	4.209.265	11.040.283,—
San Esteban de Pravia	2.262.942	2.439.100,—
Luanco	1.426.362	2.584.888,—
Ribadesella	1.197.034	2.476.147,—
Luarca	1.072.231	2.481.060,—
Total	26.223.021	61.341.304,40

Gijón en el año 1935 produjo 6.750.000 kilogramos, con un valor aproximado de 8.000.000 de pesetas.

Desde luego, las ciudades sumas no representan la producción que debiera esperarse, pues las dificultades de la guerra actual repercuten sensiblemente en la normal actividad de esta industria: falta de combustibles, aparejos, rabs, etc., etc.

PESCA ELABORADA Y EXPORTADA EN ASTURIAS EN EL AÑO 1942

PUEBLOS	ELABORADA		EXPORTADA	
	Kilogramos	Pesetas	Kilogramos	Pesetas
Gijón	795.295	2.972.099,—	154.205	1.361.715,—
Luarca	842.816	2.920.707,—	53.655	389.900,—
San Esteban de Pravia	2.507.535	11.559.139,96	466.871	3.763.085,—
Villaviciosa	673.897	168.534,—	43.012	215.530,—
Ribadesella	124.952	749.201,—	000	000,—
Avilés	581.331	1.563.708,—	000	000,—
Luanco	995.203	3.161.806,—	523.205	4.803.371,—
Total	6.520.989	23.095.194,96	1.240.948	10.533.601,—

de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

Aparte del puerto de Almería se encuentran en el litoral de su provincia dos más, Adra y Garrucha. Aunque las condiciones de éstos los hacen imprescindibles como puertos pesqueros, cabe señalar en ellos posibilidades normales para descongelar el puerto central. Las obras están paralizadas, pero existen importantes proyectos, de los que se ocupó la Jefatura Provincial del Movimiento en 1939, que de llegar a realizarse darán a esta provincia minera un auge importantísimo y merecido.

No obstante la predisposición de los gijoneses y de los asturianos en general, se dedicaron a las faenas marineras por razón de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

Aparte del puerto de Almería se encuentran en el litoral de su provincia dos más, Adra y Garrucha. Aunque las condiciones de éstos los hacen imprescindibles como puertos pesqueros, cabe señalar en ellos posibilidades normales para descongelar el puerto central. Las obras están paralizadas, pero existen importantes proyectos, de los que se ocupó la Jefatura Provincial del Movimiento en 1939, que de llegar a realizarse darán a esta provincia minera un auge importantísimo y merecido.

No obstante la predisposición de los gijoneses y de los asturianos en general, se dedicaron a las faenas marineras por razón de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

Aparte del puerto de Almería se encuentran en el litoral de su provincia dos más, Adra y Garrucha. Aunque las condiciones de éstos los hacen imprescindibles como puertos pesqueros, cabe señalar en ellos posibilidades normales para descongelar el puerto central. Las obras están paralizadas, pero existen importantes proyectos, de los que se ocupó la Jefatura Provincial del Movimiento en 1939, que de llegar a realizarse darán a esta provincia minera un auge importantísimo y merecido.

No obstante la predisposición de los gijoneses y de los asturianos en general, se dedicaron a las faenas marineras por razón de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

Aparte del puerto de Almería se encuentran en el litoral de su provincia dos más, Adra y Garrucha. Aunque las condiciones de éstos los hacen imprescindibles como puertos pesqueros, cabe señalar en ellos posibilidades normales para descongelar el puerto central. Las obras están paralizadas, pero existen importantes proyectos, de los que se ocupó la Jefatura Provincial del Movimiento en 1939, que de llegar a realizarse darán a esta provincia minera un auge importantísimo y merecido.

No obstante la predisposición de los gijoneses y de los asturianos en general, se dedicaron a las faenas marineras por razón de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

Aparte del puerto de Almería se encuentran en el litoral de su provincia dos más, Adra y Garrucha. Aunque las condiciones de éstos los hacen imprescindibles como puertos pesqueros, cabe señalar en ellos posibilidades normales para descongelar el puerto central. Las obras están paralizadas, pero existen importantes proyectos, de los que se ocupó la Jefatura Provincial del Movimiento en 1939, que de llegar a realizarse darán a esta provincia minera un auge importantísimo y merecido.

No obstante la predisposición de los gijoneses y de los asturianos en general, se dedicaron a las faenas marineras por razón de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

Aparte del puerto de Almería se encuentran en el litoral de su provincia dos más, Adra y Garrucha. Aunque las condiciones de éstos los hacen imprescindibles como puertos pesqueros, cabe señalar en ellos posibilidades normales para descongelar el puerto central. Las obras están paralizadas, pero existen importantes proyectos, de los que se ocupó la Jefatura Provincial del Movimiento en 1939, que de llegar a realizarse darán a esta provincia minera un auge importantísimo y merecido.

No obstante la predisposición de los gijoneses y de los asturianos en general, se dedicaron a las faenas marineras por razón de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

Aparte del puerto de Almería se encuentran en el litoral de su provincia dos más, Adra y Garrucha. Aunque las condiciones de éstos los hacen imprescindibles como puertos pesqueros, cabe señalar en ellos posibilidades normales para descongelar el puerto central. Las obras están paralizadas, pero existen importantes proyectos, de los que se ocupó la Jefatura Provincial del Movimiento en 1939, que de llegar a realizarse darán a esta provincia minera un auge importantísimo y merecido.

No obstante la predisposición de los gijoneses y de los asturianos en general, se dedicaron a las faenas marineras por razón de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

Aparte del puerto de Almería se encuentran en el litoral de su provincia dos más, Adra y Garrucha. Aunque las condiciones de éstos los hacen imprescindibles como puertos pesqueros, cabe señalar en ellos posibilidades normales para descongelar el puerto central. Las obras están paralizadas, pero existen importantes proyectos, de los que se ocupó la Jefatura Provincial del Movimiento en 1939, que de llegar a realizarse darán a esta provincia minera un auge importantísimo y merecido.

No obstante la predisposición de los gijoneses y de los asturianos en general, se dedicaron a las faenas marineras por razón de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

Aparte del puerto de Almería se encuentran en el litoral de su provincia dos más, Adra y Garrucha. Aunque las condiciones de éstos los hacen imprescindibles como puertos pesqueros, cabe señalar en ellos posibilidades normales para descongelar el puerto central. Las obras están paralizadas, pero existen importantes proyectos, de los que se ocupó la Jefatura Provincial del Movimiento en 1939, que de llegar a realizarse darán a esta provincia minera un auge importantísimo y merecido.

No obstante la predisposición de los gijoneses y de los asturianos en general, se dedicaron a las faenas marineras por razón de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

Aparte del puerto de Almería se encuentran en el litoral de su provincia dos más, Adra y Garrucha. Aunque las condiciones de éstos los hacen imprescindibles como puertos pesqueros, cabe señalar en ellos posibilidades normales para descongelar el puerto central. Las obras están paralizadas, pero existen importantes proyectos, de los que se ocupó la Jefatura Provincial del Movimiento en 1939, que de llegar a realizarse darán a esta provincia minera un auge importantísimo y merecido.

No obstante la predisposición de los gijoneses y de los asturianos en general, se dedicaron a las faenas marineras por razón de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

Aparte del puerto de Almería se encuentran en el litoral de su provincia dos más, Adra y Garrucha. Aunque las condiciones de éstos los hacen imprescindibles como puertos pesqueros, cabe señalar en ellos posibilidades normales para descongelar el puerto central. Las obras están paralizadas, pero existen importantes proyectos, de los que se ocupó la Jefatura Provincial del Movimiento en 1939, que de llegar a realizarse darán a esta provincia minera un auge importantísimo y merecido.

No obstante la predisposición de los gijoneses y de los asturianos en general, se dedicaron a las faenas marineras por razón de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

Aparte del puerto de Almería se encuentran en el litoral de su provincia dos más, Adra y Garrucha. Aunque las condiciones de éstos los hacen imprescindibles como puertos pesqueros, cabe señalar en ellos posibilidades normales para descongelar el puerto central. Las obras están paralizadas, pero existen importantes proyectos, de los que se ocupó la Jefatura Provincial del Movimiento en 1939, que de llegar a realizarse darán a esta provincia minera un auge importantísimo y merecido.

No obstante la predisposición de los gijoneses y de los asturianos en general, se dedicaron a las faenas marineras por razón de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

de Levante, de menor extensión que el anterior, existe un cargadero de mineral de hierro con vías dobles que permiten cómodamente las faenas de carga del puerto a los vapores.

Actualmente este puerto se encuentra algo paralizado, debido a las circunstancias del mundo. Su producto más conocido, la uva de Almería, sufre una merma de exportación, debida a la guerra. Estos productos son consumidos por el mercado nacional en la misma proporción de antes, pero son enviadas por diferentes medios de transporte.

Aparte del puerto de



Compañía Española de Seguros Generales
Dirección General: MADRID, Alcalá, n.º 95

HIJO DE
T. Basterrechea
Consignación de buques
Fletamentos
carbones
GIJON

HIJOS DE
Claudio Alvarez
Efectos
Navales
GIJON

Compañía Hispano Americana
de Seguros y Reaseguros



CAPITAL: 5.000.000 DE PESETAS

**Transportes
Incendios
Accidentes
Robo
Responsabilidad civil
Cosechas, etc.**

Montera, 47. - Teléfono 26548. - MADRID

Constructora Nacional de Maquinaria Eléctrica, S. A.

Domicilio Social: Avenida de José Antonio, 10. - MADRID

Sucursales en BARCELONA, BILBAO y SEVILLA
Delegaciones en las principales provincias de España

Motores para c/a y c/c, desde 1/2 hasta 5.000 HP.—Transformadores hasta 10.000 KVA., en todas las tensiones. Aparatos de control y maniobra y aparellaje en general.



Equipos completos para tracción eléctrica de Ferrocarriles y Tranvías.—Equipos de propulsión eléctrica para barcos.—Instalaciones eléctricas en general.

Producción netamente nacional
Fábricas en Córdoba y Reinosa

Patentes y procedimientos WESTINGHOUSE

NAVIERA DEL NALON, S. A.

Apartado 156 - - - GIJON
Telegramas NALON. - Teléfonos 1805-1806 y 1807

VAPOR "MINA ENTREGO"
VAPOR "MINA CANTIQUIN"
VAPOR "MINA MERUXAL"
VAPOR "MINA COTO"
VAPOR "MINA SORRIEGO"

Consignaciones: Vapor "Castillo Tarifa"

Bertrand, Ruiz de Velasco, Alvarez y Paquet, S. A.

(B. R. A. P., S. A.)

Agencia Marítima en Asturias de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles

Casa central: AVILES
Av. del Conde de Guadalhorce. Apartado 52.—Teléfono 72.—Telegramas BRAPSA

Delegación: GIJON
Travesía 18 de Julio. Apartado 120.—Teléfono 1705.—Telegramas BRAPSA

Artesanía en Castellón

Enclavada nuestra provincia de Castellón al norte de la de Valencia y entre Cataluña y Aragón, concurren en sus manifestaciones artesanas los sentimientos dominantes en las tres regiones como tránsito entre ellas. Así, el sentimiento de lo bello, dominante en todo el antiguo reino valenciano, muéstrase aquí interferido por la recia sobriedad catalana, y por el sentimiento de lo noble del carácter aragonés. La simbiosis de estos tres sentimientos proyecta la personalidad del pueblo de esta provincia, siendo el motor anímico que le impulsa en todas sus manifestaciones que culminan en la producción artística, máximo exponente de su cultura. El artesano lucha con la materia para darle forma en la que ve encarnado su más íntimo sentir, y experimenta la inefable felicidad del que crea, pues entre la producción sublime de un Velázquez, un Greco o un Goya y la alegría de un repostero que adorna con graciosas figuras sus postres, de un tejedor o encajero que combina dibujos y colores, sólo existe diferencia de graduación, de jerarquía; pero es el mismo impulso el que les inspira, por eso sienten la misma sana alegría del que crea belleza.

CERAMICA ARTISTICA: ALCORA.—La historia de la cerámica artística española va íntimamente ligada al nombre de Alcora, cuya producción en el siglo XVIII competa con ventaja con las fábricas de loza de mejor reputación mundial. Viene de muy antiguo la afición de los habitantes de esta comarca a fabricar con sus narros toscos cacharros, que con ritmo soso iban perfeccionando siguiendo la tradición y a impulsos de su natural inspiración.

Todavía en la actualidad se encuentran en el mercado cacharros de la Alfarería de Bech, típicos por su hermoso color negro de cromo con reflejo metálico, y en el pueblo de Traiguera trabajan más de veinte hornos de cántaros, cuya producción se exporta a otras provincias. Segorbe abastece el mercado con sus barros vidriados. Pero son los pueblos de Alcora, Ribesalbes y Onda donde mayor número de alfareros trabajaban ya a principios del siglo XVIII, y que por su calidad artística merecían la representación de la provincia.

El pueblo de Alcora formaba parte del señorío de Alcalalet, que nació al incorporarse el Rey don Jaime a la Corona aragonesa el territorio valenciano conquistado a los árabes, y que fué entregado al caballero don Buenaventura de Urrea y Abarca de Bolea, conde de Aranda, para premiar los servicios como esforzado militar.

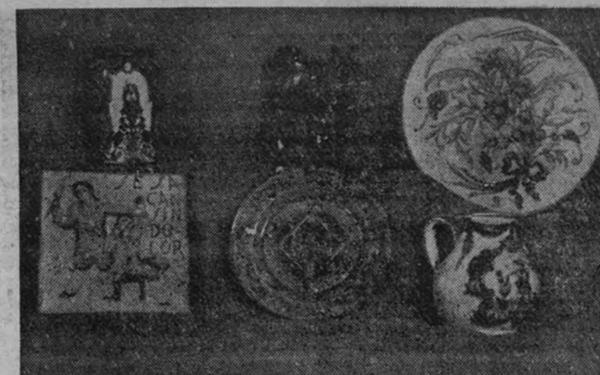
Muchas fueron las dificultades que se tuvieron que vencer para alcanzar el éxito que colocó el nombre de España a la más elevada cumbre mundial en esta manifestación del arte, convirtiéndola a Alcora en la mejor academia de cerámica. Solo las excepcionales dotes que concurrían en la persona del don Buenaventura, joven, culto y rico, podían vencerlas a fuerza de estudio, estímulo y patriotismo.

Las dificultades de orden técnico se referían principalmente a la excesiva proporción de cil en las tierras de las primeras vetas explotadas en el monte de San Cristóbal. Esto explica aquel descascarillado típico de la loza alcora, sobre todo en la primera parte de su producción. Afortunadamente, a medida que se avanzaba en la explotación de estas vetas se encontraron con tierras de mucho mejor rendimiento en este aspecto, lo que unido a la incorporación a estas tierras de otras vetas que sólo contenían mínimas proporciones de Cil, hicieron posible la perfección técnica que en aquella época se pudo alcanzar. De todas estas tierras se han tomado muestras y procedido después a un análisis químico riguroso, de cuyo estudio se sacan, con los modernos conocimientos de la Química, interesantes consecuencias, que no podían comprender los hombres de aquella época. Durante estos últimos tiempos se han descubierto nuevos filones de arcilla que reúnen magníficas condiciones inspechadas para satisfacer las exigencias del arte de la cerámica.

En el orden artístico se reclutaron los más afamados artistas de Europa, entre los que destacan los pintores franceses Eduardo Roux, que implantó en Alcora el estilo. Béraín y José Olerys, procedentes ambos de las fábricas de loza de Moustiers. Entre los españoles de esta primera época figura Miguel Soliva, cuya espléndida producción culmina en la soberbia



Cerámica Basterrechea y Compañía.—Alcora



Cerámica «Alfar».—Castellón

placa de loza policromada que representa a Hesiona, hija de Laomedon, que embellece uno de los salones del palacio madrileño de Fernán-Núñez. Muy pronto y por la natural aptitud de los habitantes de esta región, surgieron discípulos locales, que ya en esta primera época alcanzaron categoría de maestros, y entre los que destacan Ochando, Mascarós, Cristóbal Badenes y Grangel, apellidos éstos de rancio abolengo local. Durante esta primera época el incremento de la fábrica fué tan grande que llegó a producir trescientas mil piezas anuales, que no sólo extendían la fama de la manufactura por toda España, sino que traspasaba la frontera, haciendo la competencia a Francia e Italia.

La llamada segunda época de la loza de Alcora está caracterizada por la aparición de la porcelana, estando al frente del establecimiento el décimo conde de Aranda, don Pablo Pedro, que publicó el segundo reglamento de la fábrica.

Fué la época en que Carlos III trasladó al Real Sitio madrileño del Buen Retiro su fábrica de Capo Di Monte con todos los operarios, pastas, moldes y cuantos objetos podían interesar a sus artísticas aficiones. En la primera producción se distinguía perfectamente la porcelana del Retiro de la de Alcora, pues mientras en la primera predominaba el estilo italiano por haberse importado los artistas de Nápoles, Alcora inspiraba sus modelos en el ambiente francés.

Pero en los años posteriores a la guerra de nuestra independencia, destruida la Real fábrica del Retiro, sus artistas se refugiaron en Alcora, siendo entonces confundidas las producciones de una y otra fábrica. Es la época de las experiencias de Haly, Martín, Knippffer.

Por fallecimiento del conde don Pablo Pedro, sin dejar sucesión directa, la gran Casa de Aranda pasa al décimo duque de Hija, hijo de doña María. Engracia de Urrea, hermana del conde, que publica el tercer reglamento de la fábrica.

Se nombra intendente general de la fábrica a don José Ferrer de Alcora, artista de gran valía y autor del cuadro que representa la Crucifixión del Señor que venera en la capilla de la ermita de San Cristóbal, de su villa natal. Aparecen en esta época los artistas Cristóbal Más y Clemente Alcart, nacidos los dos en Alcora; se cuenta del primero que se hizo célebre por sus excelentes trabajos en la fábrica poco después de entrar en ella, a los diez años de edad. Fueron ambos geniales artistas, seguramente autores del «Toro

Farnesio», reproducido en la fotografía de la colección que guardan los barones de Benicassim. Se continúa la fabricación de finísima porcelana; hace aparición la «tierra de pipa» al estilo de la inglesa de Leeds.

Como consecuencia de la guerra de nuestra independencia viene la paralización de la industria y hace aparición el período de franca decadencia, y en 1858 deja la fábrica de pertenecer a la Casa de Hija, después de ciento treinta y un años de continuado sacrificio de la familia de Aranda, y pasa a los industriales Girona, que llenos de buena fe se esfuerzan por mantener una producción que estaba manteniendo el materialismo de nuestra desahogada época. La humanidad progresa a saltos, y cuando el liberalismo proclamó la victoria de la materia sobre el espíritu, hipertrofió exageradamente la razón sobre las demás potencias del alma, rompiendo la armonía, que es la belleza de la humanidad, para dar paso al marxismo, que amenaza con la muerte de nuestra civilización.

La producción actual de loza artística manifiesta grave decadencia si se la compara con aquella época de mayor gloria española; no obstante todavía conserva el sabor y frescura de aquella tradición, pasando de quinientos el número total de artesanos que a esta producción dedica la provincia de Castellón.

Alcora, Ribesalbes, Onda y Castellón son los pueblos que mayor esfuerzo consagran a esta industria. Merecen citarse los trabajos de la entidad «Cerámica, Ramos y Cia», de Alcora para reemprender la producción de porcelana, y según parece no ha de pasar mucho tiempo para que sea una realidad; asimismo está contratando afamados artistas nacionales para que colaboren con su producción. En Castellón acaba de crearse la entidad Cerámica Alfar, en la que colaboran profesores de la desaparecida Escuela de Cerámica de Onda; la excelente calidad artística de su actual producción hace concebir fundadas esperanzas para un futuro próximo. Los nombres de Soriano, en su fábrica Criol de Castellón, y los de Arzo Ten, Albalat Balaguer, Bellver, de Ribesalbes y Cotanda de Alcora, son asimismo exponente del sentir artístico que Castellón encarna por este arte.

Consciente nuestra Revolución Nacional-industrialista de la urgente necesidad de restablecer el equilibrio armónico entre todas las potencias del alma inmortal, se preocupa en primer término, y a través de

la Obra Sindical «ARTESANIA» de desarrollar y estimular el immanente caudal artístico de nuestro pueblo, reavivando en primer término las tradicionales artesanías, tan ricas y variadas en nuestra Patria, y estimulando el anhelo hacia la creación de nuevas formas de belleza. Así, la primera preocupación de la Obra Sindical en esta provincia ha sido la de estudiar con detenimiento la situación actual de la cerámica y posibilidades de su incremento artístico. Los esfuerzos de los seis meses que la Obra «ARTESANIA» lleva funcionando, están a punto de cristalizar en resultados prácticos. Muy en breve tendremos dos talleres Escuela de Cerámica Artística: uno en Alcora y otro en Castellón, con capacidad total de treinta aprendices, donde un Profesorado competente y con rigurosa selección de alumnos se darán cursos bajo el Patronato de la Obra y serán los primeros viveros de artistas, genio éste que siempre ha distinguido a los habitantes de esta comarca.

MANTAS Y ALFORJAS ARTISTICAS DE MORELLA.—Hasta nuestros días han llegado los antiguos y familiares artefactos de la rucra y el hilo, el torno y el pedal doméstico, que siglos y siglos ha ido pasando de generación en generación. Como materias textiles se han utilizado la lana, el hilo, el algodón, la seda y el cáñamo.

La fabricación de los tejidos de Morella nació con los morcos, y son interesantísimas las mantas y alforjas, policromas que tienen su principal mercado en nuestro Marruecos español. Sólo los hombres tejen estas manufacturas, pues el trabajo resulta pesado. El artesano maneja con manos y pies hasta quinco o veinte lanzaderas para la fabricación de una pieza, y combina fantásticamente los colores y dibujos con lana y seda, cuya belleza queda realizada por la falta de simetría.

También Castellón se distingue en la tlla de muebles y objetos de madera, en trabajos de forja, encuadernación, etcétera, cuyo desarrollo incrementa la Obra Sindical «ARTESANIA» mediante ex p o siciones, mercados permanentes, concursos, suministro de materias primas, etc.

Otras manifestaciones artesanas o artísticas, pero de importancia económica en la provincia son: manufacturas del cáñamo, manufacturas del esparto y fabricación de bastones.

MANUFACTURAS DEL CASAMO.—La importancia de esta industria en la provincia es tal, que su exposición ha merecido la necesidad de un solo artículo en esta misma edición.

MANUFACTURAS DEL ESPARTO: Capachos.—Tiene su centro principal en Artana. No se recuerda la época desde que los habitantes de este pueblo venían dedicándose a la fabricación de pleitas de esparto.

Los capachos de esparto de Artana se distinguen por su excelente calidad, constituyendo el mejor tipo conocido, el llamado «capacho punto de Artana». Su producción en el año 1936 era de unas 40.000 docenas de capachos, lo que significa un consumo de unos 25.000 Qm. de esparto.

Actualmente esta producción se ve reducida a cerca de un 70 por 100 por falta de materias primas y dificultad de transporte. La Obra Sindical «ARTESANIA» está interesada en solucionar esta crisis, y ya ha redactado un informe para conjurar el conflicto, esperando que dentro de muy poco la producción adquiera el ritmo que a tan respetables intereses corresponde.

FABRICACION DE BASTONES.—Se asienta esta fabricación en la cuenca de Palancia, de la que es centro principal Segorbe. Tiene importancia económica en la comarca, y sus productos son objeto de exportación a diversos puntos de la Península.

Rodrigo BELTRAN VALLS



Fábrica Cerámica conde Aranda.—Alcora (Castellón)

INDUSTRIA AZULEJERA

Establecida en esta provincia la industria cerámica y su derivada la del azulejo, a principios del siglo XVII adquiere toda su importancia en el XIX, decreciendo durante nuestro glorioso Movimiento para resurgir ahora debido a la ayuda que nuestro Caudillo aporta a todo aquello que redunda en beneficio de la Patria.

A partir del siglo XVIII en que se estableció en Alcora la fábrica del conde de Aranda, adquiere la industria azulejera un vigor inusitado en esta provincia, distribuyendo sus productos en toda España en las poblaciones del CENTRO y SUR DE AMERICA, realizándose la exportación en condiciones favorables a su desarrollo, consiguiéndose que llegue a constituir una de las industrias más importantes de la provincia.

En la actualidad cuenta con treinta y cinco fábricas distribuidas entre Castellón, Onda y Alcora, las cuales mantienen 2.500 productores, no llegando al máximo de producción por carecer de los colorantes que anteriormente se importaban del extranjero y haber desaparecido la importación a causa de la guerra mundial, que con sus trastornos impide el comercio exterior que antes se realizaba.

Las primeras materias necesarias para esta fabricación pueden encontrarse en el suelo nacional, aunque algunas de calidad inferior y más caras que en el extranjero; pero esto se irá solucionando hasta quizás llegar a sustituirlo con ventaja a medida que se vayan perfeccionando nuestros organismos estatales puestos en marcha a la hora oportuna.

Los yacimientos de sílice y arcilla se encuentran en las poblaciones en que se han establecido las fábricas y las materias colorantes; el plomo, minio, arsénico, creolita, sulfato de cal y óxidos de cobalto, hierro, cobre, etc., se adquieren a través del Sindicato del Metal, mediante la gestión del de Vidrio y Cerámica a que estas industrias pertenecen.

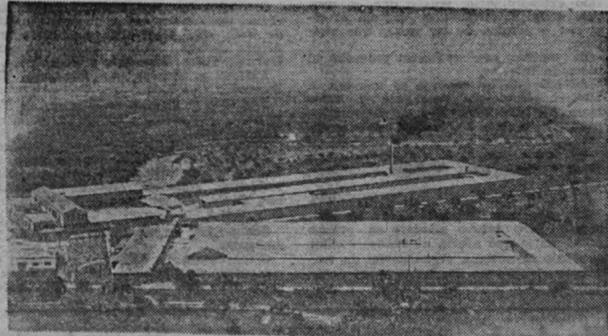
El negocio aproximado de esta fabricación en la provincia es aproximadamente, de 32 millones de pesetas que aportan al Estado 3.200.000 pesetas.

Existe en Onda una Escuela de aprendices, sostenida por los fabricantes establecidos en esta población que se muestran en todo momento orgullosos del resultado que con ella alcanza.

LAS INDUSTRIAS TEXTIL Y DEL CALZADO

DOS EMPRESAS MODELO

Dos grupos de industrias, que al parecer no tienen gran importancia y abolego en esta provincia, constituyen, sin embargo, en la actualidad un volumen de riqueza superior al de otras manifestaciones industriales más típicamente castellanas. Cules son, como más características, la industria cerámica que hizo famoso el nombre de Alcora, o todas aquellas industrias que tienden al aprovechamiento de los agrios, base principal de la economía agraria de Castellón. El nombre de Castellón no se asocia a la industria del vestir, como en Mallorca y Menorca lo están para el calzado, como lo es Cataluña para la industria textil, o en menor escala un Béjar. No obstante la industria del vestir, en sus dos grandes manifestaciones, textil y del calzado, tiene raíces viejas en esta provincia, y en la actualidad ha conseguido un desarrollo digno de hacerse resaltar en todo estudio económico o simple descripción geográfica de la provincia de Castellón.



Panorámica de la fábrica de calzados Segarra.—Vall de Uxó

Las lanas entrefinas y finas del Alto Maestrazgo, en su región fronteriza con Aragón, dieron lugar a manifestaciones textiles, desde los tiempos más remotos. Antes del maquinismo, cuando la industria no contaba con más extensión ni más brazos que los de un hogar y una familia, en los pueblos de Morella, Cincorras, Forcall y otros muchos de la sierra y también del llano, el trastrac de un telar a mano se hacía en las casas de los tejedores, que no eran pocos, a quienes se llevaba la lana que en ratos de ocio y de tranquilidad de otros menesteres domésticos hilaban las mujeres en sus propios hogares.

Mas al advenimiento del maquinismo, al mecanizarse los telares, no tardó mucho en ir cambiando la faz artesana de aquellos pueblos por concentraciones industriales de los elementos de trabajo. Pronto se instalaron auténticas fábricas, que si bien no muy grandes, tenían todo el aspecto y contectura de las manufacturas del siglo pasado. Hemos tenido ocasión de poder apreciar vestigios de una primitiva fábrica de tejidos que fué empleada, por los antecesores de los señores Artola, de Cincorras, en un pueblecito limítrofe con esta provincia. En Villarluengo, en la hondonada de un profundísimo barranco, muy lejos de toda vía de comunicación que pudiese hacer accesible el transporte por carretera, se montó a mediados del siglo XIX una fábrica de tejidos (continuación de una de papel que funcionaba probablemente desde el siglo XVI), con telares mecánicos, accionados por fuerza hidráulica, y aun hoy se puede ver una enorme rueda de fundición para una contramarcha que asombra al pensar cómo fué llevada hasta aquel lugar.

Las aspiraciones a formar auténticas fábricas textiles tomaron forma en una gran realización que tuvo lugar a últimos del siglo pasado en la ciudad de Morella, habiendo perdurado hasta algún tiempo después de la guerra europea. La Casa Giner, junto al camino de Morella a Forcall, estableció, a modo de las colonias de Cataluña, una importante industria textil, con fuerza motriz a vapor, creando como una pequeña aldea, con su iglesia, escuelas, viviendas para empleados y obreros, talleres auxiliares y cuantas dependencias constituyen y dan forma a un pequeño poblado. Habiendo hecho liquidación aquella Casa, los telares se encuentran hoy disminuidos por las fábricas de Morella y sus elementos auxiliares, máquinas y calderas de vapor vendidos y adquiridos por otros industriales de la provincia.

Morella ha sido siempre un magnífico centro textil, tal vez el más típico y característico de la provincia, si bien en la actualidad no el más importante. Hoy cuenta Morella con 23 unidades industriales, sumando un total de 273 telares mecánicos, dedicados a tejer géneros de lana y algodón. La tradición textil de Morella, que ha dado nombre dentro de España, a sus famosas mantas morellanas, ha perdurado hasta nuestros días como un ejemplo de gran valor artístico y artesano. Su principal fallo es la falta de fuertes capitales que den un impulso moderno y vigoroso a la magnífica solera de tejedores que allí existe.

Cincorras le sigue en importancia histórica, si bien se ha quedado muy a la zaga con relación a otros pueblos que luego mencionaremos. Este pueblo ha sido conocido por sus fajas que tejan las mujeres, y sus maridos salían por esta y otras provincias a colocar estos productos. Mas aquella continuidad histórica en el arte textil ha llegado hasta nuestros días reuniendo solamente dos firmas de aquella localidad 124 telares. Es quizá hoy este pueblo el que ofrece mayor número de viejismos telares a mano en funcionamiento. Entre Cincorras y Morella se halla Forcall, otro pueblo de rango abolego, que presenta igualmente algunas manifestaciones textiles, contándose como única importante la Casa Puig Soler, con selfactinas para hilaturas y una pequeña sección de tejeduría.

Siguiendo por tierras del Maestrazgo

nos encontramos con un fenómeno típico de florecimiento industrial. Sin tradición fabril, sin artesanía propia, surge en Villafranca del Cid una modernísima industria textil, solamente por el impulso de fuertes capitales que se invierten desviándose del comercio ganadero que tradicionalmente seguían las familias más pudientes. Hoy este pueblo necesita indispensablemente para subsistir toda la industria que se ha creado en unos treinta años, pues su suelo es pobrísimo y no puede mantener a toda la población. Lejos de las buenas vías de comunicación, a 100 kilómetros de la capital y a 66 kilómetros de la estación de ferrocarril más próxima (aproximadamente la misma de Morella) florece una industria de singular importancia, especialmente por la alta calidad de las medias de seda que allí se fabrican, en cantidad superior a 300 docenas diarias, si las disponibilidades de primeras materias lo permiten. Las fábricas de Julio Monfort e Hijos de Celestino Aznar disponen de 26 telares Cottons, aparte de otros muchos de tipo circular o estandaría. Existen en Villafranca otras fabricaciones de género de punto, y una de éstas, la de Alvaro Monfort posee también hilaturas de lana. La tradición fajera del Maestrazgo ha tomado cuerpo, en este pueblo, en la fábrica de los hermanos Escuder, tal vez en estos tiempos, la más importante en su género de España.

Forma un núcleo bastante fuerte de la industria textil, Segorbe, con sus satélites, distantes menos de cuatro kilómetros, que significan los pueblos de Altura, Geldo y Castelnuovo. Solamente—por citar las dos más importantes—La Textil Levantina posee 146 telares, y Domenech y Cia., 78. La característica de este grupo es la tejeduría de algodón. La Textil Levantina manufactura también tejidos de seda. Este núcleo de Segorbe, con solo seis industrias, cuenta con 383 telares, elaborándose géneros de bastante calidad.

Dos pueblos próximos, Benicarló y Vinaroz, forman otro centro textil. En Benicarló radica la fábrica de Salvador Fontcuberta, que por ser una de las dos Empresas galardoadas en esta provincia habiáremos con más detalle al final de este artículo; en Vinaroz se pueden mencionar la de Freixa y Cia. y la Federación Textil; la primera con secciones de hilaturas de lana, regenerados y tejidos de lana. Por último, la capital constituye quizá el centro de mayor importancia. Destacan la importante fábrica de hilatu-



Fábrica de tejidos de Salvador Fontcuberta.—Benicarló

ras de algodón de Enseñat, S. A., y en el ramo de géneros de punto, que es la especialidad más importante, la industria de Ezequiel Dávalos (también confecciones), Francisco Fabregat, Antón Querol y otros muchos en número de doce en el ramo de géneros de punto, que, como hemos dicho, es característico de la capital, siendo la fabricación de toquillas una de las pocas manifestaciones que aun subsisten en España. En la parte de tejidos, siete industriales, juntando un número de 211 telares, elaboran tejidos muy variados, contándose con tules, cintas, lonas para alpargatas y telas de uso más común. También cuenta la capital con la fábrica de tintes y aprestos de Luis R. Bajuelo, que es auxiliar y complemento de las restantes industrias textiles. En los pueblos próximos a Castellón, Villarreal, Almazora, Alcora y Lucena podemos apreciar la importancia de algunas fábricas, debiendo mencionar por su mayor rareza la de toallas de Alcora, de Manuel R. Feltzer.

Así, pues, geográficamente, la industria textil en esta provincia presenta el siguiente esquema:

Alto Maestrazgo: Morella, Cincorras, Forcall, Villafranca.
Segorbe, con Altura, Geldo y Castelnuovo.
Benicarló - Vinaroz.
Castellón, con Villarreal, Almazora, Alcora y Lucena.
Su importancia la acusan las siguientes cifras:
Una industria de hilados de algodón con 3.238 husos.
Seis industrias de hilados de lana con 4.960 husos.
Cincuenta y una industrias de tejidos de lana y algodón con 1.172 telares.
Veintiocho industrias de géneros de punto con 448 telares.
Esta industria emplea directamente en las fábricas a unos 2.500 productores.

En la huerta de Castellón todavía existen en considerable número unas albercas bastante grandes y perfectamente parradas que sirvieron para la fermentación del cáñamo. Hasta algunos años después de terminarse la gran guerra pasada, la silueta del agrarador de cáñamo en la dura faena de desfilbrar esta planta textil formaba parte integrante del paisaje de esta huerta. La extensión de las plantaciones de naranjo en toda la Plana con caracteres de arrolladora invasión ha aca-

bado con este cultivo, que puede darse por desaparecido. Pero no ha desaparecido la industria alpargatera que antaño tomaba como primera materia el cáñamo cultivado en la propia provincia. Ha perdido importancia, naturalmente, la industria auxiliar del rastrillado e hilado del cáñamo, y hoy podemos contar con los dedos de las manos el número de ruedas de hilar que funcionan en toda la provincia de Castellón, y, nuestra industria alpargatera ha pasado a depender de las materias primas que le suministran otras provincias, ora el Yute (cuando había posibilidades de más fácil importación), ora el cáñamo de aquellas regiones donde han renacido su cultivo, ora las trenzas de esparto puro o mezclado con otras fibras.

La importancia de nuestra industria alpargatera pónenla de manifiesto las cifras siguientes:
Ciento cuarenta y seis talleres alpargateros, donde se confeccionan las alpargatas a mano.
Cuarenta y seis fábricas de alpargatas propiamente dichas donde la producción está mecanizada.

Salvo las excepciones de las industrias más importantes, la generalidad de estas fábricas tienen instalado un solo juego, a base de una o dos máquinas de cosido lateral.

Destacan por su mayor importancia alpargatera, Vall de Uxó, Villarreal y Castellón.
Se nota en la actualidad una tendencia hacia la maquinización de esta industria, motivada principalmente por la falta de mano de obra especializada. A pesar de toda la desaparición de los pequeños talleres no es un fenómeno de probable realización, por cuanto la confección manual de alpargatas tiene una poderosa razón de ser, ya que en horas libres de trabajo a la mujer que sin abandonar la propia casa es compartecida en la tarea productora del taller.

Es Vall de Uxó el pueblo alpargatero por excelencia y un caso notable de absorción del paro estacional en el campo. En Vall de Uxó no pueden haber brazos inactivos en ninguna época del año, pues la industria alpargatera representada por 82 unidades industriales, grandes unas, pequeñísimos talleres familiares otras, se encarga de dar ocupación en toda época a quien esté sin trabajo.

La tradición alpargatera de Vall de Uxó ha culminado en la poderosa Empresa Calzados Segarra, conocidos sus productos por toda España. La familia Segarra ha sabido dar el salto desde la fabricación de alpargatas a la de zapatos, con tal impulso y destreza que ha llegado a constituir la más importante y completa fábrica de calzados de nuestra Patria. Esta fábrica de calzados forma una unidad industrial vertical y completa. De abajo arriba aprovecha integralmente todas las primeras materias y subproductos. Una amplísima y moderna instalación de curtidos prepara la materia prima fundamental en cantidad necesaria y suficiente a las necesidades propias. Los subproductos son aprovechados en otras industrias anexas, para fabricar guantes, pelotas, colas y abonos orgánicos. Esta industria da ocupación a 2.200 obreros, y es capaz de producir en jornada intensiva de diez horas hasta 5.000 pares de zapatos.

La industria «Calzados Segarra» ha sido declarada «Empresa modelo» el 18 de julio de 1942 y posteriormente otorgada la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo a su fundador, don Silvestre Segarra. En esta fábrica funciona una escuela de aprendices, mantenida por la propia Empresa. Es de admirar su magnífica organización social para asegurar las subsistencias a sus dos millares de trabajadores. Para ello cuenta con terrenos propios y arrendados para cultivar trigo, arroz, patatas, pastos para ganados, instalaciones de granjas avícolas y cunícolas, crianza de cerdos, etcétera. Está terminándose un comedor capaz para todos sus obreros, y en proyecto la construcción de cien viviendas protegidas para el personal de la fábrica, hermoseando a la vez los alrededores de la gran fábrica con campos de deportes y jardines.

Análogamente, en el ramo textil, también han sido apreciados los méritos del empresario don Salvador Fontcuberta, habiendo declarado su «Empresa modelo» el 18 de julio de 1941 y concedida más tarde la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo. Aun cuando no se trata de una industria con grandes elementos (fundamentalmente sólo posee 28 telares para tejidos de lana), sin embargo, constituye una industria con todos los adelantos y una vertebración vertical y completa, pues cuenta con hilaturas de lana y sección de tintes y aprestos. Pero lo más admirable en esta industria es su magnífica organización, que asciende a los más delicados detalles técnicos y desciende al cuidado y generosidad hacia todos los trabajadores que participan en la obra común de la Empresa.

C. MELIA TENA.
Ingeniero Industrial

Los mares del Finisterre

Por EUGENIO MONTES



Platón acabó su carrera literaria, ya viejo, por donde ahora le comienzan los jóvenes: por la olografía novelada. Sólo que él se exigió un tema proporcionado en vastedad y grandeza a su nente abarcadora. Así inventó nada menos que la vida del cosmos, cómo fué producido el mundo con su alma, y digo producido y no digo creado, porque la idea de creación, oriunda de la cultura hebrea, quedó siempre absolutamente extraña al pensamiento griego, que murió sin entenderla o quizá murió al entenderla, precisamente. De esa enorme biografía cósmica han llegado a nosotros dos partes: el Timeo y el Critias. La tercera parte, si llegó a escribirse, desapareció, por desgracia, pues quizá ella nos diera la clave de tantas cosas que, sin concusión, quedan excesivamente enigmáticas y hasta confusas. Tanto se sangra y ramifica el pensamiento central en ese diálogo que se pierde un poco o dos pocos. La ancianidad propende a ser divagatoria. Pero esa divagación vale por reinos, más aun, por continentes. No en vano en torno a ella se han fatigado los siglos. De un continente se habla allí, de unas tierras hundidas bajo las olas. ¿Fantasías de los sacerdotes egipcios? ¿Mito o realidad esa misteriosa Atlántida?

Los geólogos actuales vuelven a tomar en serio eso del continente desaparecido. Wegener nos dice que se trata, pura y simplemente, de América, desgarrada de Europa y África allá al amanecer del planeta, y, yéndose flotante enorme témpano a la deriva con rumbo al Oeste, empujado por los vientos. Yo, personalmente, me inclino a aceptar esta hipótesis. Tiene para mí la ventaja de explicarme esos impulsos emigrantes de mis paisanos, esa vocación que lleva a las gentes de Redondela o de Noya a las pampas argentinas, a los verdes infiernos brasileños, a los atardeceres de nácares en Cuba o a los pardos paisajes puritanos de Filadelfia. Para un rapaciño de Mugaridos ir a Buenos Aires, a la Habana o a Nueva York es, a lo sumo, como mudar de parroquia o como recorrer el camino en que viniendo de la romería se le perdido un anillo de oro a una moza. En rigor, ese ir es un volver. Volver al Ayuntamiento donde nacieron los padres, donde se tenía un molino, un prado verde, una yunta dejada en herencia y que se debe reclamar. Broma aparte, nosotros, los gallegos, hemos creído siempre en la Atlántida antes de que los geólogos nos aseguraran que, en efecto, ha existido y que de ella quedan astillas en Las Azores, Madeira y Canarias. Nos lo habían dicho voces más dignas de creencia: las campanas. Las habíamos oído y sabíamos dónde. Nos llamaban desde el fondo o la lejanía del mar, pidiendo auxilio, compañía, fuegos del agua, almas errantes y ahogadas. Es que somos, en verdad, hombres de fe. Sólo que la fe se nos aparece siempre en forma de nostalgia, de reminiscencia de lo ya vivido, en forma diaria de un vago, remoto y entrañable anteayer. Poéticamente, sentimos la vida como estrofa, ritmo que torna, despedida y encuentro. Para un gallego vivir es realmente volver. Para un gallego saber es, platónicamente, recordar. Buen linaje, paisanos. Esta creencia tuvieron los pocos sabios que en el mundo han sido.

La creencia y querencia de la Atlántida ha acunado la vocación marinera de Galicia. Quizá los sacerdotes egipcios apuntaban al Norte. Rumbo, pues, a Irlanda, la parienta lejana, afranza céltica. No sé qué morriña druídica a un son de gaitas gaélicas, bajo el temblor de la llovizna. Quizá el resbalar de la sangre —¡qué bonito: sangre y niebla!— explique por qué esas dos tierras húmedas aparecen ricas de poesía, de religiosidad, de milagro, cuando declina el mundo antiguo y la cultura humana amenaza hundirse para siempre. Nuestra obra es de otoño o de invierno: Paulo Orosio y Escoto Erigena. Bien; pero de un invierno en que al fuego del lar, calentando el corazón triste y



con musgo en la brasa de un recuerdo huestre, se rememora la historia romana cuando en Roma misma la han olvidado, o se medita la filosofía griega cuando en toda Europa ya no queda nadie que entienda ni una sola letra. Irlanda, Escocia en brumas, Groenlandia o Terranova, casi polar, probablemente descubierta por marineros de Corcubión. Finisterre. Pero ¿qué quiere decir fin del mundo para una mente que poetiza y un corazón que sueña? Hay un mirlo que canta en la cima del arco iris y en la noche del alma aparece una estrella. Brota el camino de Santiago con bordones que quisieran ser remos y surge Compostela navegante entre los terrores del año mil. ¡Salve, reina!

Los primeros obispos compostelanos defienden a España de la invasión normanda. Galicia pudo haber sido entonces una Neustria. No lo fué por el coraje de aquellos abades feudales, con mitra y coraza. Con mitra, con coraza y con fe. Hubo un obispo, allá hacia las tierras de Alvaro Cunqueiro, que ya agotadas las flechas, viendo la batalla perdida, subió con su grey a lo alto de un monte e hincando humilladamente las rodillas se puso a orar. Al claror del alba, sus ojos azules, abiertos al milagro, vieron la flota dragonada hundirse sin remedio entre las olas cómplices. Otro obispo compostelano, el gran Gelmírez, fundó el primer armada de España a imagen y semejanza de la Catedral, con sus torres marineras bogando hacia el ultramundo. De pino de Villagarcía de Arosa y lino del Ulla —el río de Salvador

Lissarrague novoa— se hicieron naves y veas para la toma de Sevilla, que se ganó a los moros. De haber seguido ese impulso gallego, vencer a la morería, hija del desierto, por el rodeo del mar, la reconquista hubiera terminado antes y mejor. Quiero decir, apoderándose de la otra orilla del Estrecho. En el siglo XIII debimos coger la costa marroquí. Si así no se hizo no fué, ciertamente, por culpa de Galicia.

Recuerdo un verso de un juglar gallego de la Edad Media, que despliega hasta el infinito, hasta el ensueño, el más vasto horizonte de la poesía y de la política española. No aludo a las hermosas coplas de Martín Códax a las ondas del mar de Vigo, ni tampoco al éxtasis lírico de aquel otro poema del cancionero cantando la tarde en la isla de San Simón, sino a un poema en que, exaltando la majestad y potencia del Rey de Castilla, no sabiendo el trovero con qué compararla, la comparara con el mar como único elemento metafórico digno del Imperio. En ese verso veo la delicada insinuación de un pueblo marinero a otro que ha sentido más la vocación telúrica y continental. Por los caminos de la tierra ganó mucha gloria España. Pero la que le queda por ganar, más que en la tierra misma ha de encontrarla en el Océano. En la palma de la marina ha leído siempre Galicia las rayas de la buenaventura de España. Que bajo un Caudillo nacido en El Ferrol, pueblo de herrerías para la construcción naval, gane España por los caminos de las olas la gloria y ventura que se barantan allá en nuestro país, desde las rocas del Finisterre.

De Ribadeo a Finisterre

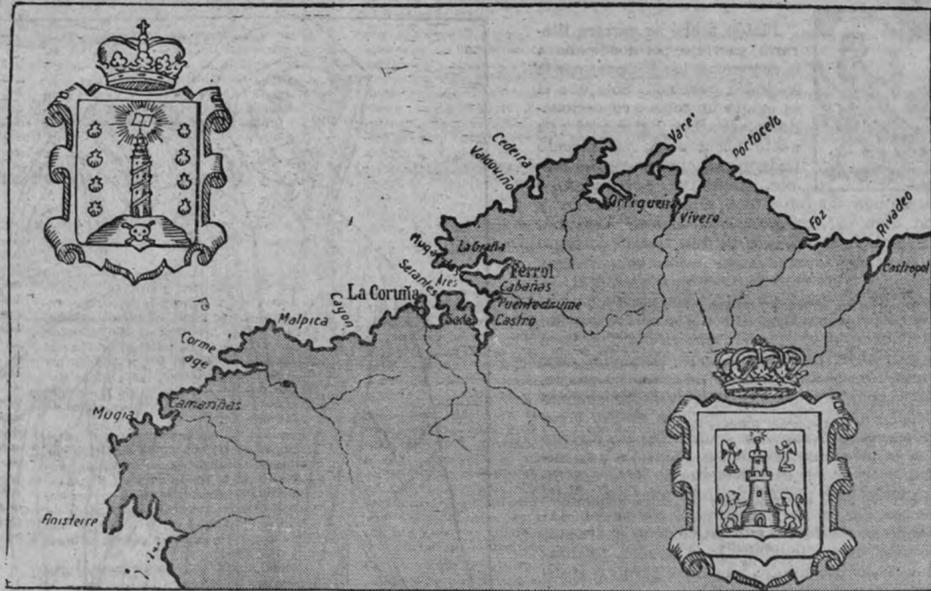
Por JOSE MARIA GARCIA ESCUDERO



Tenéis que venir a Ribadeo. Si; tenéis que venir a Ribadeo, y aquí embarcaros en uno de estos barcos que os tengo preparados, e iros mar adentro para ver esta tierra costera de Galicia. Os tengo también buscados guías. Mirad, uno es este libro: la «Descripción del reino de Galicia», que en 1550 compuso el licenciado Molina, canónigo de Mondoñedo. Tiene versos perversos, pero es ingenio y delicioso. El otro guía... El otro guía es José. José es marinero. Y viejo. Y... hará falta decirlo?—, supersticioso. Y, naturalmente, un pozo de ciencia. El os enseñará a vosotros, engeidos urbanos, mil y mil cosas que ni aun sospecháis: que los cuernos del escarabajo libran de envidias y mal de ojo, y una patata cruda en el bolsillo, del reuma; que para salvaros de la Santa Compaña no hay sino rezar pasenno, despacito, un Padre-nuestro, y trazar un círculo, y colocaros dentro; y que aquí, por ejemplo, a quin-cientos o veinte millas de esa costa que veis ya alzarse, corre, desde la Estaca de Vares al Golfo de Vizcaya, un valle submarino que el llama Canal de la Pregonía. Entre él y la costa va vuestro barquito. Bueno, ¿verdad? Como que en un decir Jesús va a llevaros al otro confin de Galicia! Ya veis cómo se os huye ante los ojos la tierra. El faro de la isla Pancha, a la salida de Ribadeo, no lo veis ya. Y estas sesenta millas del litoral de Lugo pronto se os van a terminar, con sus rías húmedas y desconocidas. Ría de Foz—barcos dormidos sobre las aguas quietas—, ría del Oro, islas de San Ciprián, a las que un pedante recuerdo del Bachillerato quizá identifique con las Trileucas de los geógrafos latinos; ría de Viveiro, y al fondo, la villa, casitas apañadas al amparo del monte de San Roque, grande y lamido; rías del Barqueiro, buen abrigo para buques de alto bordo; ría de Vares... ¿Veis? Ya acabaron. Y apenas si os ha quedado espacio para pensar en lo que José os ha ido contando; que si el trájín que antaño tuvo ese manso puercito de Ribadeo en que embarcasteis, que si él y todas esas rías nortieñas van cegándose y sólo a fuerza de un dragar incesante pueden mantenerse abiertas... Pero también vosotros lesteis alguna vez cosas de cuando en Foz se hacían «gentes» navíos y de mucho porte, y os bastaría abrir el libro de Molina para leer que espasada aquella ría de Viveiro va la costa de la mar brava, en la cual están estos puertos, San Cobián y Burelas. Aquí en estos dos se matan también ballenas, porque, como dije arriba, acuden siempre a los puertos de mar bravas. Quizá vais a leer cómo es esa manera con que las matan, y chaziendo grandes fuegos sacan dellas mucho aceite, cuando alguien os sacude para enseñaros la ría de Vares.

—Aquí es—os dicen—, aquí es una de las ciudades de Valverde. Y vosotros recordáis la leyenda de esas ciudades sumergidas, que las buenas gentes del litoral creen adivinar a través del agua, con sus campanarios, y sus torresones, y sus palacios, tales como de cristal. No recordáis más. Porque tengo para mí que daríais en engañadas teorías buscadoras de restos de poblados lacustres en nuestras ciuda es de cristal, y ya me parece contemporáneos muy estrados enseñando al pobre José que esta Vares fué la «Cimur» de los fenicios, y que quizá por eso... No, no; eso, ni José ni yo os lo perdonaría.

—¿Cómo que dejarais pasar sin saludar, Estaca de Vares, lo más al norte de Galicia, ni luego, la ría de Santa Marta, que en la pleamar, casi inabordable su entrada angosta, se os antojan lago; y meaos aun, al salir de ella, cabo Ortegal.



—Estos son, señor, los Aguilones. Aquél de más lejos, a una milla larga de tierra, el Cabalo Xoan; y ese otro, de tres puntas, tal como el escudo de la villa de Ortegal, el Tres Irmas, y el de más acá, el Insa Maor, y... Vosotros miráis el rosario de islotes puntiaguados y descarnados que, guardianes de la ría, arrancan del cabo Aguilones. Pero en seguida se os va el mirar al cabo Ortegal, que ya dobláis, macizo remate de una costa severa e inaccesible, en el que rompen, de acá, aguas del Cantábrico; de allá, aguas del Océano. El barquito va ahora que vuela. San Andrés de Teixido, oís. Miráis y nada veis, sino rocas negras y blanca espuma; pero allí, en efecto, queda el santuario rival de Compostela, y quizá hasta hubierais podido ver a sus peregrinos, coronados de tejos y de rias, henchidos de ecos de gaita y de mar. Ría de Cedeira: el mismo convencional antifiteiro de casas pescadoras al abrigo del mismo monte, que aquí se llama Ekil. Punta Chiriteira, punta Frouxeira, cabo Prior. Este largo chafalán de la Península al NO. va a interrumpirse. ¿No veis que a la vuelta, apenas dobléis los dos cabos Priories, estaréis en plena ría del Ferrol?

A mano izquierda, el Ferrol del Caudillo; al frente, las dos rías de Ares y Betanzos; a la derecha, la de La Coruña. Cuatro rías. ¿Un mar! El «Portus Magnus Artaborum», el gran puerto de los antiguos habitantes de Galicia!, exclamáis, inflamados en santo fervor arqueológico. Y os volvéis a José para explicarle cómo esa ciudad de La Coruña, la Marinada inolvidable de la Pardo Bazán, cegador centelleo blanco engarzado entre dos mares, fué ayer, quizá cuando los fenicios llegaban a estas costas, una isla, y cómo las aguas de la ría eran unas con las del Orzán, y cuál era el espejo maravilloso de su Torre de Hércules, que a más de cien leguas de distancia divisaba las naves enemigas, y cómo esa había que hoy cruzan altos, gigantes, presuntuosos vapores, no encerraba hacia el 1236 medio más de un centenar de barcos de su matrícula. También quisiérais contarle cuántas de esas mil anécdotas que todos nos sabemos para encomiar el valor de nuestro Ferrol, en el que cabe cualquiera Escadras... Pero José está vuelto al Norte, boina en mano, y no os atiende. Luego se explica. Saludaba a Nossa Señora do Nordés, que allí en Serantes vela por los marineros; y en seguida os cuenta que por allí, en el lago de Doniños, hay

otra de las poblaciones de Valverde, y ya se os perderá en leyendas, y vosotros en escucharlas... y ya se os habrá ido el barco costa adelante, y os habréis quedado sin entrar en el ensueño de estas rías altas, y de sus pueblitos dormidos mirándose en ellas, mientras alguna barca las cruza como de puntillas, sin más ruido que el leve chapoteo de los remos al romper el espejo de las aguas, y quizá, el lento, monorrítico, de las gotas de lluvia sobre el mar:

Quén pasou a Marola, pasou a mar toda...

Un fuerte balanceo del barco os ha vuelto a la realidad, y José, que canturreaba a vuestro lado, os ha explicado que del converger allí las aguas de todas estas rías, viene el dicho... y el balanceo. Vosotros volvéis a pensar con nostalgia en esta tierra templada, blanda y mimosa de las Mariñas que acabáis de entrever, y repetís en alta voz una frase certera de Unamuno sobre Portugal, que igual pudiera haberla dicho de Galicia: «Tierra de verdura y de niebla, tierra sin huesos», de puro sentimiento y música, añadís: tierras curvas, que a vosotros, gente de la altiplanicie, de rectas y contornos netos, os suenan a sonos extraños y misteriosamente atraentes. Ha empezado a llover, y ante esta lluvia fina y menuda, mansa y tenaz que os cala los huesos, ya todo se os ha esfumado, y ni sabéis de líneas ni de límites, ni siquiera de vosotros mismos: todo es una misma cosa, de la que hasta vosotros formáis parte: una sola nota elegiaca, íntima y melancólicamente dulce:

E ti campana d'Anllons, que vagamente tocando derramas nos corazonz un bálsamo triste e brando de pasadas ilusionz...

Porque estamos en la ría de Lage, frente al río Anllons, en este país de Bergantinos que cantara Pondal. Pero la mansedumbre de Galicia es más de su campaña que de este litoral, otra vez agreste y estéril, sólo roca, que sólo interrumpirán la ría de Camariñas y unas palabras que al azar halláis en el libro de Molina, donde cuenta su autor que está en aquel punto que dice Murgia (Mugia, junto a Camariñas) una gran barca de piedra, «do quiso mostrarse la Virgen María a Santiago. Y ciertamente, allí está la piedra con forma de barca, que un niño puede mover, y so-

bre la cual bailan los aldeanos, y aquí están unos cantares que cantan a la Virgen de la Baren:

¡Ay!, miña Virxe da Barca, ¡ay!, miña Virxe, valcime, que estou no medio do mar, sen ter barqueiro que reme.

Con barqueiro que reme, pero en medio del mar estamos nosotros, y ya doblado el cabo Toriñana, bien necesitados del valimiento de Nuestra Señora en este duro mar del Rostro, que se agita hirviente y sonoro a la ruda caricia del viento, todo el crestas de espuma sobre la costa peñascosa, grandes olas verdosas que rompen bramando en los arrecifes. Pero ya en el horizonte, como isla desgrajada del litoral, avanza Finisterre. Para los antiguos, eso: fin de la tierra. El que para Plinio, adetermina los cielos y las aguas y la tierra. «Finisterre, esto es, lo último de la tierra», dirá el canónigo de Mondoñedo. «On-de a terra se acaba e o mar comenza», dicen los de la costa. ¿Y qué José? Pero José se os ha quedado mudo, justamente cuando iba a narraros sus mejores leyendas, ya las espantables de este cabo, o las de la Costa de la muerte recién pasada, o la más amable de la sirenita del mar, o a hablarlos del «Santo Cristo de Fisterra, santo da barba dorada». ¿Le habrá enmudecido el ambiente? ¿Temerá que el abismo se engulla a su barco apenas rebasa el fin de la tierra? No: es que el dulce separarse de vosotros. ¿Separarse? Si; ved que del mismo Cabo viene hacia el barco, en una lancha, alguien. Y que ya, sin que sepáis cómo, él está donde antes vosotros, y vosotros en el mismísimo Cabo. Es que éste es el fin de vuestro viaje. Ahora miráis con un poco de envidia al barco que se aleja, y pensáis en Padrón, y en Rosalia, y en su «cimiterio d'Adina», y en toda esa Galicia de las rías bajas, cadenciosa y acariciadora, que ya no veréis. Pero, en seguida, os volvéis a Poniente, y cara a esa sol que se pone, y que en la noche de la pagania infundió pavor al romano que vió el fuego celeste ahogarse en las aguas, lo que no se podía mirar sin horror y sin cometer una especie de sacrilegios, pensáis en esas otras costas de las Españas que bordean velas y cordilleras gigantes. Las Españas que, viniendo la tentación de estas otras Españas dulces y muelles, supieron fecundar nuestras gentes. Y así, mirando al Océano, os quedáis. Pensando. Soñando.

CASTELLÓN, PROVINCIA ABNEGADA

SU CARACTERÍSTICA

La provincia de Castellón, de antiguo ha carecido de todo apoyo oficial. Cuanto de progreso en la misma se registra se debe únicamente al trabajo de sus laboriosos e inteligentes hijos, como así lo proclama efusivamente su fértil huerta en lo que antes fué dura roca, y convertida en jardín, bien destruyendo las masas pétreas o volcando tierra para en ella sembrar el naranjo y la hortaliza y lograr frutos utilizando el riego de los ríos que la atraviesan, o sacando el agua a flor del suelo por medio de norias o pozos con motores de diversas clases. Es la única provincia española que carece de ferrocarriles para el interior de la misma, y sin embargo, el solo esfuerzo individual ha logrado convertirla en una de las más ricas de nuestra Patria, y la en proporción con sus medios económicos contribuye con mayores sumas al sostenimiento de las cargas del Estado.

Sin contar el concurso que supone su exportación, facilitando divinas extranjeras, precisamente durante época de penuria nacional, un dato recogido durante el año 1935, en el cual ya se encontraba en todo su apogeo nuestro desastre económico, nos lo prueba. En el referido ejercicio Castellón recibió del Estado, para toda clase de mejoras públicas, unos 7.000.000 pesetas y, en cambio, por contribuciones e impuestos abonó 35.579.000 pesetas al Tesoro.

Hasta nuestro Glorioso Movimiento Nacional ha venido desarrollándose en esta provincia su economía en la indicada forma.

AGRICULTURA

La superficie territorial de la provincia de Castellón es de 875,963 hanegadas, correspondiendo a la parte agrícola 283,827; a la forestal, 572,205, y a la improductiva 7,961 hanegadas.

Se dedica la zona de regadío al cultivo de los agríos en una extensión de 271.949 hanegadas, y el resto a frutales y hortalizas.

El secano, que comprende 259.141 hanegadas, se distribuyen éstas en cultivos herbáceos, 60.246; burbechos, 34.634; olivo, 62.964; garrofero, 65.588; almendra, 6.729; frutales, 6.572; vid, 18.822, y asociados a la vid temporalmente, 3.616.

La principal riqueza es la naranja, que en la temporada última su exportación se cifró en 112.100.709,58 pesetas, para el logro de la cual el agricultor castellonense ha llevado a cabo un esfuerzo gigantesco, del que puede dar idea el hecho de haber convertido en huertos un erial de 5.389 hanegadas, dotándolas de riego por medio de los pozos, a los que antes aludíamos, abiertos a grandes profundidades, de los que extrae el agua utilizando motores. Los terratenientes de cada zona se han agrupado en sociedad aportando cuantiosas sumas y han comenzado la perforación del suelo. Aquellos que han tenido la fortuna de encontrar el agua apetecida, han ultimado su obra con la adquisición de bombas que, movidas por energía eléctrica o combustibles de diferentes clases, van elevando a su superficie el ansioso líquido que separan por sus huertos.

Existe en esta provincia un solo pantano, el de María Cristina, que riega una extensión de 1.520 hanegadas, todas ellas de secano hasta hace muy pocos años; lo demás, en orden a regadío, está en proyecto.

La Junta de La Plana, constituida hace bastantes lustros, pretende la construcción de dos pantanos, sería el propósito de emprender las obras para un reparto más práctico de las aguas del río Mijares, cuya parte del caudal va al Mediterráneo diariamente, y hasta se ha escrito bastante sobre la revisión de una parte del caudal del Ebro para regar la zona norte de la provincia, pero, como antes decimos, todo está en proyecto, por tratarse de mejoras que sólo con la cooperación del Estado pueden llevarse a feliz término.

COMERCIO

Es el principal el de exportación, y muy destacadamente el de la naranja; pero además se envían al extranjero otras mercancías de interés, lo mismo que se importan.

Entre estas últimas figuran abonos, azúcar, artículos fabricados, arroz, cales y cementos, carbón, cereales, cerveza, envases, maderas, harinas, leche condensada, lubricantes, vino, sal, seda y otros en menor cantidad que los mencionados.

Se exportan azulejos, algarrobas, almendras, artículos fabricados, pulpa, frutos secos y otros.

El tráfico marítimo de esta provincia se representa por las siguientes cifras:

Toneladas.	
BURRIANA...	56.341,732
VINARÓZ...	7.387,859
BENICARLÓ...	1.479,590
CASTELLÓN...	60.585,000
Total...	125.693,600

Se envían, por diferentes conductos, perfumes y aceites esenciales a Francia, Italia, Suiza, Alemania, Noruega, Suecia, Portugal y América.

A este último país se envían también licores.

Muchas de estas exportaciones se llevan a cabo por los puertos de Valencia y Barcelona, saliendo de esta provincia utilizando el ferrocarril o el camión.

El comerciante castellonense, especialmente el naranjero, ha abierto mercados

para la fruta de esta provincia en los más apartados rincones de Europa, llegando hasta Odessa, para dar a conocer su preciada mercancía. Su esfuerzo ha sido extraordinario, puesto que en muchos casos el enviado no conocía ni siquiera el idioma de los países que visitaba.

Se cultiva con evidente provecho el mercado interior.

Además de la naranja se mandan a Madrid, Barcelona, Zaragoza y otros mercados nacionales, uva de mesa, tempraneras y otras frutas de la zona montañosa.

En época normal se organizan transportes rápidos para la fruta y para el pescado.

INDUSTRIA

En pocos años ha progresado notablemente el sector industrial en primer plano es lo que afecta al avance social; prueba la antigua organización de empresas ejemplares, de las que hoy tenemos también empresas modelo.

Se registran en nuestra provincia las siguientes industrias:

Elaboración fina de la piedra, en Castellón, Villarreal y Burriana.

Obtención de guijo, arena y arcilla, en varias localidades, especialmente en Vall de Uxó; cal, yeso, toba y cemento, en Alcora, Soneja, Eslida, Onda, Fanzara, Borriol, Torre Embocora y Castellón.

Piedras artificiales, en Almazora, Villarreal y Castellón.

Ladrillos y piedras artificiales, en Villarreal, Burriana, Alcora, Castellón y Vall de Uxó.

Cerámica fina en porcelana eléctrica, en Burriana, Castellón, Alcora, Onda, y de menos importancia, en Cabanes, Torreblanca, Villarreal, Albocacer, Ribesalbes, Echí, Traiguera, Segorbe, Benicarló y Rosell.

Siderúrgica, en Castellón, Villarreal y Almazora.

Construcción de máquinas, aparatos y vehículos, en Castellón, Vinaroz, Segorbe y Villarreal, sin contar los talleres de

reparación, que son numerosos.

También, en pequeña escala, existen talleres de reparación para maquinarias y aparatos eléctricos.

Artículos microtécnicos, en Vinaroz y Benicarló.

Resinas, másticos, barnices y blancas, en Castellón, Alcora, Ribesalbes, Onda, Bastantes fábricas de jabón, molinos de aceite, cera y velas.

Textil. Importantes fábricas de tejidos de seda, lana, algodón, hilo de lino, yute, fabricación de género, de punto y de punto de media, tejido pano, cuerdas, redes cordel y correas textiles. Industrias auxiliares de las mismas.

Artículos de papel de diversas producciones. En Burriana hay dos fábricas de papel, y una en Soneja. En toda la provincia, 16 imprentas y 9 de timbrado de papel.

Cuero y linóleo. Fábricas de curtidos, en Segorbe y Castellón, Mercedino especialmente en la de D. Silvestre Segarra e Hijos, instalada en Vall de Uxó.

Madera y de talla. Hay bastantes talleres de serrefa y de chapar, incluso instalaciones para impregnar madera, aparte de las construcciones de madera, incluso muebles, y muy principalmente embalsames.

Artículos de ambar, marfil, espuma de mar, cuerno, hueso, madreperla y esmaltes. En Segorbe y Alcalá de Chisbert.

Trenzado de madera. Fabricación de artículos de esteria en número superior a 40, otras de trenzados de paja, liber, cañi, mimbre y juncos. Elaboración de espillas y pinceles y, por último, de taponería.

Molinería. Fábricas y molinos de aceite y de harina. Estas, en número de once. Existen otras de mondar cebada, arroz y para hacer sémolas.

Panadería y pastelería. En toda la provincia hay gran número de una y otra industrias.

Chocolatería. En la provincia hay 14 fábricas de chocolate, mereciendo citarse la instalada en Castellón, "Chocolates Peñagolosa", fábricas de dulce de membrillo y conservas vegetales.

Acetile. Además de los molinos de acetile, existen fábricas de crujejo.

Licores. En la capital y la provincia hay bastantes fábricas de aguardientes y licores, pudiendo citarse entre estas últimas la de los RR. PP. Carmelitas del desierto de Las Palmas.

Otra interesante industria es la de los subproductos de la naranja. La Sociedad Adrián y Klein tiene montada en Villarreal una de estas fábricas, de la cual se exportan más de un millón de litros de zumo de naranja concentrado. Hay dos fábricas más y se está montando otra en Castellón, de verdaderísima importancia.

Por José María SEGARRA BREVA

Delegado Sindical Provincial de Castellón

Concluida la concepción liberal de la sociedad en todos sus órdenes y aspectos como consecuencia del natural proceso evolutivo de los tiempos, entramos en una nueva época en la que el individuo de elemento suelto y desarticulado, pasa a convertirse, de un sólo salto, en pieza precisa y ajustada de un todo armónico, total y superior.

Mutación tan trascendental y tajante, realizada así de plano y sobre un campo, además, en el que la pasión, el interés y el apetito se movían a sus anchas como lógica resultante de la libertad en que se había dejado al hombre, tanto para el bien y la verdad, como para el mal y el error, es natural que no tuviese una gestación fácil y sin violencias. Y tanto más se ha dejado sentir el efecto en el campo social-económico por su especialísima y delicada idiosincrasia.

Las cuestiones sociales y económicas se han caracterizado siempre por su complejidad. Existe una interdependencia muy estrecha entre las mismas y, por consecuencia, es necesario un gran tacto y delicadeza en cuanto a su esfera de acción se refiere.

En la actualidad y para los españoles, la cosa es mucho más difícil y complicada, puesto que no sólo asistimos al cambio de un sistema político y económico, sino también al desarrollo creciente de una conciencia descomunal que está llamada a marcar época en la Historia como al principio queda dicho.

Así concebida la cosa, es evidente que sobre la Organización Sindical del Movimiento, por la misma índole de su elevada función, pesa una durísima tarea y una no menor responsabilidad.

Por otra parte es cosa probada que en estas circunstancias desfavorables son muchos los que no quieren arriesgar su prestigio ante el cálculo frío de una adversidad que se sabe muy difícil de superar y, desde luego, no apreciada por el vulgo, insensibilizado en parte por ignorancia, y en parte por ceguera política inconfesable e inextinguible. Es natural que en esta hora difícil ningún español de verdad se deje llevar por el desánimo; antes al contrario, dado que en la justa apreciación ponderada de la realidad debemos encontrar todos el motivo consciente de una actitud de hombres y de patriotas.

Las razones que anteceden han sido tenidas muy en cuenta por la Delegación Sindical Provincial de Castellón, hasta el punto de que puede decirse que han presidido toda su acción sindical.

El nervio del Estado Nuevo es la organización, y su base: la unidad. A este respecto, y como primer objetivo, consideró la Delegación Sindical el logro de la unidad en el campo, y para su consecución no reparó en esfuerzos más o menos. La comprensión y el mutuo entendimiento se impuso sobre la base de la caballerosidad de trato y el servicio de los más altos intereses de la provincia. Hoy en día, la antigua Federación Castellonense de Sindicatos Católico-Agrarios ha dejado paso a la naciente Unión Territorial de Cooperativas del Campo, dotada de una Caja Central de Crédito y unas Cajas Rurales Locales de una potencia tal que garantizan, mediante su futuro engarce con el Banco Rural recientemente reorganizado, la seguridad cierta de que el trabajador en la provincia de Castellón no tendrá que ir a morir a manos del capitalismo especulador.

En brevísimo plazo serán reorganizadas pueblo por pueblo las Hermandades Sindicales de Labradores, a las cuales se pondrá en disposición de acometer las más ambiciosas tareas, ya que será posible dotar a casi todas ellas de Cooperativa y Caja Rural de Crédito, aparte de que en plazo tal vez no lejano, y en cumplimiento de la normativa sindical, verán aglutinarse en su seno a otras entidades agrícolas de carácter local, consiguiendo de esta forma la unidad y la totalidad agrícola locales que constituyen su sello orgánico más acusado y dándole sus Grupos económicos la base y la raíz de una verticalidad... que ya no se pierde hasta llegar al mismo órgano central del Sindicato Nacional correspondiente.

Estas Hermandades Locales se agruparán luego en Hermandades Comarcales, y éstas en la Hermandad Provincial, que vendrá a ser a modo de un Consejo Agrícola permanente en el ámbito provincial. Y si se tiene en cuenta que, además, se volverá a dar vida a la Cámara Oficial Agrícola, en estrecha e íntima conexión con la Organización Sindical, no es gratuito afirmar que la organización agraria en sentido unitario será rápidamente un hecho consumado en la provincia de Castellón. Y, ya después, con un instrumento de acción de potencia indudable, será cuestión de ir inmediatamente a la organización del primer gran Congreso Agrario Provincial, y seguidamente al desarrollo práctico de sus conclusiones, que deberán abarcar y estar en consonancia con todos los problemas que actualmente tienen planteados sus producciones.

Es necesario de todo punto que la agricultura provincial salga del gregarismo en que hasta ahora se ha desenvuelto. Es preciso formar la conciencia del trabajador, para que comprenda de una vez que no todo consiste en trabajar de sol a sol y sin tasa ni medida. Hay algo, si cabe, de tanta o más importancia: solidarizarse en un bloque común y compacto para la defensa de los intereses del conjunto. Hasta el presente, la realidad nos ha enseñado que el agricultor no ha recibido, ni toda, ni aun siquiera la mayor parte de la riqueza con su esfuerzo creado. Se impone decididamente una robusta organización cooperativa sobre moldes totalmente nuevos y en consonancia con un espíritu de audacia comercial exento de toda clase de suspicacia y pueriles prejuicios, como los que hasta ahora han hecho fracasar en la provincia toda acción eficaz. La Cooperativa, por ejemplo, en el orden naranjero, base de la particular economía de Castellón, requiere una gran movilidad y potencia económica, confianza y solidaridad fuertes y sin recelos entre los cooperadores, relaciones comerciales firmes y seguras con el extranjero y, sobre todo, gerentes aptos y capacitados técnicamente y con toda la autoridad en el ejercicio de sus funciones. Hay que desengañarse. La Cooperativa que hasta ahora conocemos en el orden naranjero es un fracaso. Y, sin embargo, la Cooperativa bien llevada puede ser la única salida para el trabajador en el régimen de venta en firme. En los órdenes vitivinícola y aceitero también tiene amplias perspectivas en Castellón. Hay que ir cuanto antes a la creación de bodegas cooperativas y a aprovechar los subproductos mediante instalaciones industriales adecuadas.

Es por todo esto que estimó no se debe cejar en el empeño de abrir los ojos al agricultor y de elevar su nivel medio cultural. Bien es verdad que esto tiene su dificultad y que requiere una constancia de años; pero todas las cosas precisan de un impulso inicial, y bueno es empezar. A este respecto, la Granja-Escuela y el Centro de Estudios Comerciales proyectados y, según creo, aprobados en principio por la Superioridad, aportarán no poca luz.

De esta forma, al propio tiempo que se impulsará la riqueza nacional, se hará un gran bien a los agricultores de este Levante que en puridad de palabra es obra totalmente suya.

M. ARMIENOT FERNANDEZ

MINERIA

En la parte NO. de la provincia, en las proximidades de la de Teruel, término de Castell de Cabres, existen yacimientos de lignitos que se explotaron durante la pasada guerra mundial y actualmente también se extraen.

En las proximidades de Ribesalbes existen yacimientos de esquistas bituminosos, y de mineral ferruginoso en término de Artana.

Canteras en explotación para sus respectivos puertos, en Villavejez para el de Burriana, Castellón, Benicarló y Vinaroz, en Borriol, piedra de sillaría.

Piedra arenisca, creta y travertino, en Benicarló y Puebla Torneza.

Mármol, en Luena del Cid.

Piedra calcárea, en Borriol.

Arena sílica, en término de Vall de Uxó.

Se han registrado bastantes minas que no se han puesto aún en explotación.

LA PESCA

Una de las fuentes de riqueza de esta provincia es la pesca que se capta en el litoral y que se desembarca en los puertos enclavados en la misma.

Su valor, con arreglo a los datos correspondientes al año 1941, es el siguiente:

	Pesetas.
BURRIANA...	710.519,00
VINARÓZ...	3.334.585,00
BENICARLÓ...	1.348.525,00
PENESCOLA...	813.440,00
CASTELLÓN...	6.880.590,00
Total...	18.087.959,00

EL ABORRO

Una de las características de nuestra provincia ha sido el aborro.

En año 1935, cuando ya se presentaba con toda claridad la situación crítica de nuestra economía, se registraron en la Caja Postal de Ahorros, Cajas de Aborro, Bancos y Cajas Rurales, imprecisiones por valor de 122.609.864,75 pesetas en una provincia como la de Castellón, de tan reducido censo y no de gran territorio.

NUESTRO RESURGIR

Durante el período rojo esta provincia sufrió las consecuencias de la más desenfrenada anarquía, viendo cómo se destruyó su espléndida economía, y aun que la va rehaciendo el esfuerzo de sus hijos, es de esperar que con el apoyo que presta nuestro victorioso Caudillo vuelve a ser Castellón, en plazo breve, un emporio de riqueza; orgullo del Glorioso Movimiento Nacional y provecho de nuestra querida Patria.

Litoral de Valencia, puerta de Roma

Por JOSE MARIA BUGELLA

de se ha constituido recientemente un muelle, que con la punta rocosa del Marqués forma un perfecto refugio.

EL PUERTO OCTOGONARIO DE CASTELLÓN

El faro del cabo de Oropesa y el del teleo Columbrete grande cruzan sus lucas como espadas sobre un canal de veinte millas, peligroso cuando soplan los vientos del primer cuadrante. A partir de este punto la costa levantina deja de ser frontera de las aguas para convertirse en estribo de nuestras mejores empresas europeas. En la torre de San Julián, playa de Benicarlón, el litoral se allana y embellece, formando su perfil en rasas y en algaros. El Grao de Castellón es hermoso. Por dibujarlo desde el mar, primer término de la ciudad que se entrevé tierra adentro, rodeada de jardines, está bien pagada la singladura.

El puerto es seguro y se encuentra bien atendido en sus servicios. Apenas se advierten en él los destrozos que hubo de experimentar durante la guerra. Poco tráfico en los muelles, y la hendidura de algunos solares en la alineación corrutísima de las casas de Grao.

Castellón de la Plana ha luchado cerca de ochenta años por tener el puerto que constituye el complemento vital de su riqueza exportadora. Desde 1865, los entusiastas patriotas castellonenses lucharon con las diligencias de Madrid haciendo gestiones para que el puerto fuese concedido. En 1882, un Ministro de Fomento

adornaron unos cabalotes—especies de planchales de madera—donde se amontonaban las cajas que luego, por medio de unas primitivas poleas llamadas coteles, se tiraban a las gabarras para conducirlos a los barcos amarrados de punta. De este esfuerzo heroico le ha quedado al puerto de Castellón la memoria de una serie de intereses. Rigidos al sistema de estibaje, carga y descarga, que tendrá que vencer dolorosamente. En el Grao de Castellón existe una Sociedad de marineros con 1.200 afiliados, que sólo viven del transporte de mercancías a los buques, y que nada tendrían que hacer si el puerto tuviera las instalaciones necesarias para trabajar por medio de grúas.

Al Ejército de Franco le debe el puerto de Castellón—con el privilegio de su reintegración a España—un magnífico estimiento que ahora esclarece su porvenir. Hasta el año 1938 el Grao carecía de comunicación ferroviaria directa con las grandes líneas de la red nacional. Un tranvía de vapor, circulante entre Burriana, Onda, Castellón y los Graos, conducía las mercancías, grandísimas con el importe de los imprescindibles trasbordos. Los equipos de soldados de Ingenieros del Cuerpo de Ejército de Galicia acometieron este problema de la comunicación ferroviaria con el Grao. Sin uno expediente, sin necesidad de tercer influencias, sin campañas orales ni coordinación de fuerzas vivas, las fríascares encarrilladas por los soldados marcaron en quince días la dirección del ramal. En menos de un mes, el

todavía faltaban a Castilla. Por este levante que reclama al Cid, agregando su mote al nombre de villas y ciudades, no pudo darle al héroe castellano el antiguo mensajero de Grecia y de Roma. El Cid trajo al Mediterráneo el puro ideal gótico de la Monarquía castellano-leonesa; pero sin fundirlo en la incitación comunicativa de estas costas privilegiadas. Para don Jaime I eran las tierras el objetivo; pero eran las aguas la promesa; fué, siendo vencedor, el cautivo del ideal de las tierras que conquistaba. Por eso Aragón retuvo para siempre, enamorado, lo que Castilla sólo pudo retener ment: el brazo del Cid esgrimió la Tizona.

Burriana sugiere el tema de este destino comunicativo que destaca al levante español. Desde Valencia a Barcelona no había, al comenzar el siglo, puerto que recibiera más buques extranjeros que éste, que ahora mismo, nulo o casi nulo el tráfico exterior, es de los más concurridos del litoral. La reconstrucción del puerto de Burriana se debe al tesón y al entusiasmo de un diputado tradicionalista, don Jaime Chicharro y Sánchez-Guá. Una excepción en el viejo régimen de influencias y concesiones políticas permitió que se prestase atención al puerto de Burriana, donde había que mantener las faenas cuando los vientos del primer cuadrante soplaban en la Rivera del río Seco. Don Miguel Primo de Rivera declaró este puerto de interés general y contribuyó a que se terminasen las obras del dique de poniente.

LAGUNTO

Viejos marineros, hechos a capear tifones en el Atlántico, temen, sin embargo, a los temporales de este golfo de Valencia, tan tranquilo y azul. La gran acumulación de agua que producen los vientos del primer cuadrante, sin otra salida que el cabo de San Antonio, origina violentas marejadas del NE, que obligan a muchas naves a buscar el asilo más próximo. Buen refugio es en estos casos el puerto de la Siderurgia Mediterránea, al pie de los muros inmortales de Sagunto.

Este puerto de Sagunto surgió milagrosamente en la desembocadura del Turia, al calor de la actividad que ha transformado esta zona en sede de la más potente industria pesada de Levante. Posee muelle para el embarque de mineral, electricidad, grúas y cuanlo puede apetecer un puerto moderno. Más de veinte chimeneas pregonan tras los muelles, con sus airones de humo negro, la actividad palpitante en las galerías y talleres de la Siderometalúrgica. En primer término, la barrida de cascos construida por la Compañía para sus productores, ofrece un conjunto urbano, alegre y plácido.

PORTU GRADUS VALENTIE

No hay fondeadero en el litoral levantino que no alcance con sus recuerdos hasta la más remota antigüedad. Artemidor, Estrabón, Avieno, geógrafos e historiadores, hicieron menciones prolifas de esta costa soleada, donde rebota el eco mediterráneo de las civilizaciones de Oriente. Pero la antigüedad del puerto de Valencia parece vinculada a nuestros días por una sucesión de admirable continuidad. Un privilegio real de 1333 denomina al puerto valenciano «Portu gradus Valentie». La palabra gradus—graó o grau en lemosín—alude a la idea de grada, muelle o instalación para embarque y desembarque, que modifica la estructura de la costa con el fruto de la inventiva y de la habilidad humanas.

Valencia, en el corazón de su huerta incomparable, con sus murallas y sus graneros, parece una ciudad interior, alejada de preocupaciones marineras. Sin embargo, durante seis siglos, el desvelo de los valencianos por mejorar su puerto no ha dejado de proyectarse sobre el Grao. Para Valencia no ha sido nunca la playa del Turia una posición estratégica, sino una incitante posibilidad comercial de expansión y de riqueza. Todavía en 1706 perduraba la lucha entre los conceptos del puerto militar y comercial. El Archiduque de Austria, en plena guerra de Sucesión, mandó arrancar las piedras del muelle del Grao para recomponer las murallas de la ciudad. Pero la reacción valenciana fué rápida. En 1789 la Junta de Comercio solicitó y obtuvo licencia para construir nuevos muelles. La tarea no era sencilla. El mar hufa de Valencia. Los arroyos del Turia ensanchaban la playa, dejando secas en tierra obras costosísimas. En 1856 la Diputación Provincial acometió la empresa de aislar el puerto del Turia, cerrándolo contra las marejadas. El proyecto de don Manuel Maese preveía la construcción de cuatro diques exteriores—Norte, Este, Sur y Oeste—que determinaban la silueta definitiva del puerto valenciano.

La guerra actual ha privado al puerto de Valencia de su mejor fuente de ingreso: la exportación de la naranja. Pero nadie piensa que los muelles del Grao ofrecen por sí el aspecto desolado de otros, que entraron en decadencia tan pronto como

puerto castellonense quedó anido en el apadero de las Pámas a la línea ferroviaria del Norte.

A este ejemplo y no al calamitoso pasado se remite hoy la confianza de Castellón de la Plana. Es loción de buen marino el no abatirse por pasadas borrascas, cuando en el cielo parpadea la fiel escitilla polar.

DURRIANA, EN LA RUTA DEL CID

«Myo Cid pasó Xérica e a Onda a Almenar, tierras de Bortiana todas conquistadas las has»

Así inicia el cantar del «Mío Cid» su relato de la conquista de Valencia. Burriana es la clave del Reino, y desde sus muros miró al mar Ruy Díaz, con los ojos quemados de medir las tierras yermas que

Cuatro rías del Atlántico

Por ALVARO RUIBAL

LA RIA DE TRANSICION

En la llamada Costa de la Muerte la tierra es estéril y el mar bravo y ululante. Son terrenos geológicamente primitivos, de peñascales abruptos, de acantilados desmenuados, penosamente barridos por el viento marceiro. En las crestas de las montañas se ondulan unos pinos raquíticos. El Océano rompe contra los arrecifes y los bajos, y durante los equinoccios suscita la turbulencia sofística de las galernas.

Este paisaje inhóspito se trastorna en la ría de Muros. Estamos en la muga de dos comarcas dispares. Al penetrar en la bahía la tierra se humaniza, se hace habitación confortable, y el hombre pierde dureza para ablandarse al rumor quejumbroso de los pinares. Por las dos márgenes de la ría se suceden las playas y los bosques. Los pinos crecen en la arena playera. Los pueblecillos albergan, al socaire de las rocas, pequeñas flotas de dornas, bucatas y traseras para la pesca del congrio, la sardina y el pulpo. En El Freije se construyen palilebotes y barcos de motor con casco de madera. En Palmeira, Puerto del Son, Muros y Escarabote hay fábricas de salazón, pero la industria principal es la cura del pulpo en las viejas solanas de piedra de Barbantia.

Cerca de la desembocadura del Tambrá está Noya, uno de los pueblos de más abuelo marino del litoral gallego. En la época clásica del Imperio, Noya tuvo su esplendor. Enclavada al abrigo de los ataques de las naves corsarias fué estación de aprovisionamiento y seguro fondeadero de los galeones que hacían la ruta de las Indias. En su escudo, una cadena partida en dos mitades, recuerda la gesta de estos hombres de mar que en las galeras de Castilla derribaron el puente de Triana cuando San Fernando liberó la ciudad del poder sarraceno.

Flota por el núcleo urbano de Noya un soplo de pasadas aventuras. Y la verdad es que los noyeses fueron siempre gente dada a la peripécia y al chalaneo. Tripulantes de las naos imperiales conocieron el fragor de las tempestades y las luchas con los filibusteros de los inquietos mares antillanos. Hermanar el riesgo de los viajes oceánicos con las tareas del artesano fué la norma de esta raza soñadora. Noya ha sido un pueblo de escultores y retabistas; en este aspecto una antecelada de Santiago de Compostela. En el siglo XVII crecieron las iglesias locales, instaladas en la ciudad del Apóstol dieron al arte compostelano repetidas ocasiones de gloria. Felipe de Castro fué estatuario del rey Fernando VI, y Ferreiro, casado con una hija de Gambino, creó, a la sombra augusta de la catedral jacobea, una escuela de imaginaria, cuya línea estética no ha sido abandonada todavía.

Es difícil imaginarse que esta ría mansa y serena esté tan cerca de la Costa de la Muerte. A pesar de la opulencia y el bienestar, el paisaje no chorrea humedades sentimentales. Es más bien un paisaje un tanto áspero, frontera entre la costa escarpada de misterio y la blandura de la ría de Villagarcía.

LA RIA DE AROSA

A Catoira y Puenteceseles llega el agua salada. El Océano remonta el río con flecos de espuma blanca y espeso rumor de caracolas. En las márgenes del Ulla los pinos cimbreños dan al ambiente el perfume agreste de su resina y al sol la mancha verde de su ramaje. En los parajes montañosos huérfanos de arbolado, el suelo mineral tiene un extraño prestigio geológico.

Aquí, en Catoira, los motores de las seerrieras fungen desde la amanecida. Los veleros rellenan las bodegas con troncos y tabillas que dejarán en las factorías pesqueras y en los sucios puertos vascos y astures de exportación minera. Por el estero navegan con el viento por la lesta remolcando la chalana siempre levantada de proa.

Catoira es el vértice de la ría de Arosa. En tiempos turbulentos, de dabaluceo imperial, fué escenario de ingentes empresas náuticas. El arábigo compostelano don Diego Gelmírez construyó en Iria Flavia los primeros astilleros de España y levantó en esta ribera las primeras fortificaciones costeras. Unos sillares carcomidos, por los que trepan yedras y zarzales y se ondulan las cobras, hablan de una voluntad y un destino inmutables.

Los pueblos de la orilla norte son más pobres que los de la orilla sur. Como los poblados son una conjunción de elementos marineros y agrícolas, y las tierras de la orilla derecha son menos productivas, he ahí la diferenciación en el modo de vivir. Santa Eugenia de Ribeira es una villa moderna, sin solera, con una gran flota pesquera y varias fábricas importantes de conservas y salazón. La Puebla del Cara-

nifal es la más fértil de Ribeira. Pueblo viejo, con palacios de granito con pátina de siglos, cuna de aristócratas y aventureros segundones. Rianjo es un burgo típico, pero, en el fondo, bastante misero.

Andando desde Catoira llegaremos, por la banda sur, a Bamió, donde los alfareros arrancan de la tierra la pasta roja de sus entrañas y forjan con sencillez milenaria potes, orzas y pucheros. Después, Carril, con sus casas de piedra y su aroma penetrante a marisco. Villagarcía de Arosa es una elegante estación veraniega, y su importancia comercial y portuaria se debe a ser el puerto de Santiago de Compostela. Desde hace unos años desplaza a La Puebla del Caruminal en el tráfico de mercancías, debido, más que nada, a la influencia de algunos políticos de la Restauración.

La villa de más empaque señorial es Cambados, que sufre, como La Puebla, la absorción de Villagarcía. Cambados es la capital de una de las comarcas de más personalidad de Galicia: Sainés. Estas tierras antiguas de Sainés no son paniegas; abundan, en cambio, las praderías, los mazailes, y en las montañas, salpicadas de amarillitas florecillas de tojo, muestran una soberbia majestad forestal los pinos, eucaliptos, robles y castaños.

El río Umiá, que cruza esta zona noble, desemboca cerca de Cambados. Los pasos de Fefiñanes, Barrantes, Paradele, Rubiáñez y Los raiños de Armenteira dan a Sainés un acento de misterio. Esto sugiere que no es posible comprender bien la obra gallega de Valle-Inclán sin pisar estos parajes celtas que ven todas las noches la ringla de almas en pena por los mazailes y los centenarios nocedales.

Dice la leyenda que la ría de Arosa fué rica en sirenas que garrulaban en los naufragios por las soledades de Salora. Y hay quien afirma que encantadas, como los pájaros por la mirada de la sierpe, escuchaban melodías de cornamusas que tañía Poyo Gómez Charino, poeta, almirante y señor de Ribadouro, en las desembocaduras melancólicas.

LA RIA DE LÉREZ

El siglo XVII fué para Pontevedra una centuria desgraciada. Las tierras que arruaba el Lérez cegaron el estuario, y en la coyuntura surge Marín, un misero burgo pesquero, albergue de corsarios que protegían el retorno de las naves de América y arrebatada a Pontevedra el puerto, que era su vida y su ilusión. La Mourreira pontevedresa evoca el bullicio mercantil, los audaces armadores, los fanáticos pirotécnicos y procelos. Los muros del templo de Santa María son testimonio del fervor religioso de aquellas gentes de mar curtidoras en todas las borrascas y conocedoras de todas las derrotas.

Desde Portonovo a Pontevedra los pueblos son pobres. Sangoenjo es, por caprichos de la moda, una playa frecuentada por bañistas adinerados. Su playa es magnífica. Un kilómetro de arena apretada. Recientemente han surgido multitud de torres de recreo, y parece que esta fiebre constructiva aumenta cada año.

Marín es una mezcla de pueblo labriego y marino. Las tierras son férricas y amables para la labranza. El barro de pescadores está formado por casuchas con solanas, patines, aleros, balustradas barrocas. Vapores de pesca, dornas, gabarras surcan el claro espejo de las aguas, y algún velero navega en bolina, como en las viejas estampas marinas.

En la ría de Pontevedra la naturaleza ha perdido su primitivo salvajismo. El paisaje está urbanizado. El cono de la isla de Tambo es como una señal de parada para las embarcaciones de alto bordo. Las laderas de las montañas están cuajadas de encañados caseríos, chalets y recortadas zonas de repoblación forestal. Y hay un sosiego nemoroso que rompe de cuando en cuando el bronco zumbido de una sirena.

Marín es un gran centro pesquero. Al atardecer las parejas atracan al muelle de la Lonja y desembarcan cuantiosas caídas. Brillan las plateadas merluzas, los congrios negruzcos, los enormes rodabalos. Bullen las sardinas, los lenguados de dos dimensiones y la opiparra marisquería de las comilonas domingueras y los banquetes enaltecedores. Unos veteranos de la trapisonda y el cambalache proceden a la subasta, con toses y gestos de suficiencia, y hay por todos los rincones un olor a pescado podrido y a materias orgánicas en descomposición.

Marín es en España actualidad palpitante. Un día venturoso, el Estado español montó en Marín un Puzoso de tiro nasal. La transformación del poblado se hizo rápida y brillantemente. Sin dejar de ser un puerto pesquero, Marín cobraba rango de puerto militar. Las instalaciones del Polígono marinense eran sencillamente perfectas. Generaciones de artilleros aprendieron en él los problemas del tiro naval, y puede decirse que este Centro militar anunció el resurgimiento de nuestra Marina, prácticamente nula desde las derrotas de Santiago de Cuba y Cavita.



Las velas plegadas en el mismo puerto donde la marceja años atrás fué botada su nave. La quinceañada del Sur es mala para doblar contra viento la barra de Vinaros. El «Pepita» oraba rápidamente y se encabrió, apuntando al cielo con el botafu. Al fin, como un corcel domado por el rigor de la brida, el estero dobló la barra, dió opa al viento, y voló hacia el dique de Levante, con todo lo maquina con el cuchillo y su contrapunto.

Los veleros de Vinaros eran famosos en el Mediterráneo desde el siglo XVI. En la playa de la Magdalena, que se despliega junto al dique de poniente, se aprestó, en 1571, la «Marquesa» para zarpar hacia la gloria de Lepanto, y un día de junio de aquel año embarcó en ella el hidalgo Miguel de Cervantes. Ahora, cuando la flota comercial española ha de atender a todas las exigencias del abastecimiento, retornan a los astilleros de Vinaros los viejos veleros armados. Así se reparan sus cascos y se repone su velario. Luego, vuelven a las rutas familiares, elegantes y mimosas como el día de su botadura.

Aun se construyen en Vinaros buques de abotaje de uña de 200 toneladas, planteados con carbón su escorzo en los topales lanquedados. La actividad fevuda del puerto de Vinaros ahuyenta la mostalgia ombria que sobre otros puntos del litoral se proyecta la crisis de comercio exterior producida por la guerra. Aquí es el esfuerzo maestro en donar adversidades, y no atraen en este puerto los buques de alto bordo que enarbaban pabellón español; pero el muelle nuevo, terminado después de la Liberación, se anima diariamente con naves de abotaje que distribuyen a toda España los productos agrícolas de la zona de Villarreal, el vino y el aceite del Bajo Aragón.

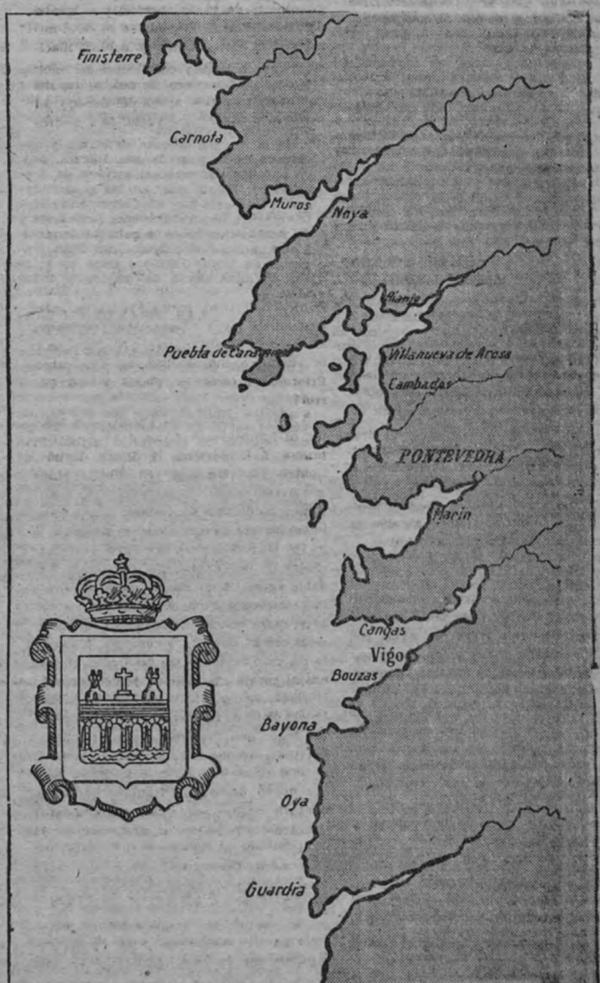
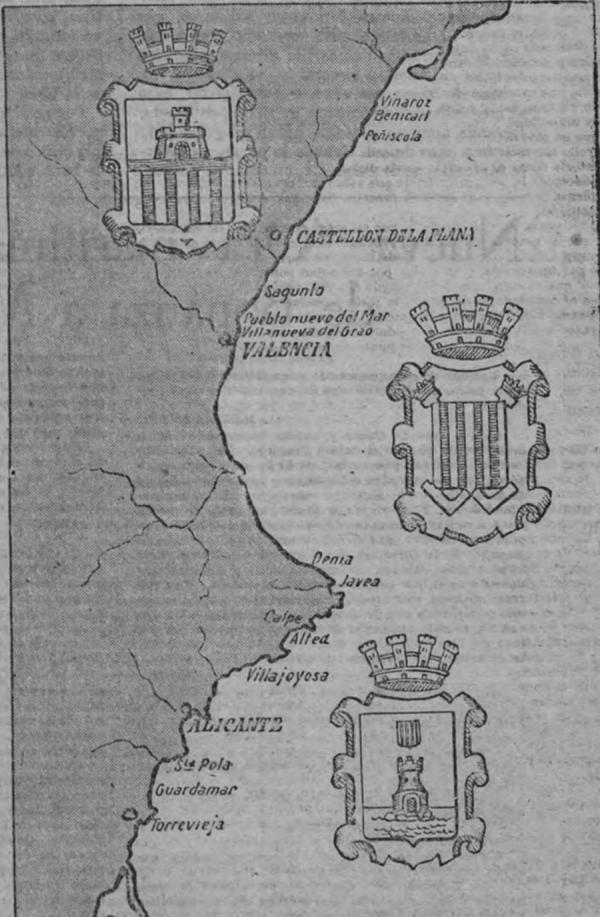
Fuó el puerto de Vinaros uno de los puntos de embarque utilizados para la expulsión de los moriscos en 1609, y la estación de desembarco de Margarita de Austria, cuando arribó en las galeras de Juan Andrés Dorra, para contraer matrimonio con Felipe III en 1609. Pero en estas conreaciones memorias hoy una que herencia. Los años la primera. Por aquí, en marzo de 1938, alcanzó el Ejército de Franco la costa de Levante, perseguida con la anhelante convicción de que en esta tierra de lerna primavera había que buscar la primavera prometida.

El objetivo de aquella operación fué uno a los factores decisivos para el logro de la victoria: pero en los soldados no recalcó la ría estratégica como el impulso sentimental de las tropas que lograron obtener la impetuosa de las usguarías, embriagadas por la incitación del mar, que ya se prometía con su brisa suave avanzada entre los narajales.

Los soldados de Franco llegaron a paso de carga a la playa del Vavadero, y penetraron mar adelante, en alto las armas y sus banderas, hasta que la curcica de la espuma les refrescó los ojos enfriados. Fué aquella una toma de posesión armada en esta mar, que unas veces no hizo pozos y otras vulnerables. Y ante el recuerdo atrada de las boyantas hundidas y odalgas solitarias cambiaron el rumbo dornas de vapores extranjeros que durante muchos años derramaron dradas esterilizantes sobre nuestro litoral, comprando narajas y también voluntades.

LA COSTA DE LOS TEMPLARIOS El derrotero del «Pepita» desde San Carlos de la Rábida al caladero de Torrevieja, sigue a la lancha el periplo que Avieno describió en los cerros fascinados de «Oras Maritimas», tomando la referencia de un griego, que en el siglo VI antes de Jesucristo costó desde Normandía a Marsella, siguiendo la ruta clásica del estuario. La costa levantina que un desde la desembocadura del Cenja hasta el cabo de Oropesa—el puerto Tenebroso de Estrabón—es pedregosa y alta; carborea su hincación histórica de ser frontera del mar y no trampolín para su conquista. Sobre estas tierras, signadas heróicamente con la cruz de Alcantara, tuvo un enlorio los altillos templarios y refugio la terca hospitalidad del Papa Luna.

A 10 grados de latitud Norte y 6,37 grados de longitud Este del meridiano de don Fernando hay una playa baja por donde busca su desahogo el Cervera. En este lugar se abre el fondeadero de Benicarlón, combatido por los vientos del Este, y donde debe proveer el navegante el recalar de la mar fondada del Norte. A pesar de esta referencia, el puerto pesquero de Benicarlón es bastante seguro. No hay viejo maricrío que no conozca este muelle que proporcionaba barrería en los años dorados en que nuestros vinos se exportaban a Francia. Hoy, el tráfico mercantil ha decrecido; pero la flota pesquera ha aumentado hasta el punto de constituir una de las mejores riquezas de nuestro litoral. Hasta cerca de las Canarias extienden su radio los audaces pesqueros de Benicarlón, que luego desembarcan sus mariscos en este puerto o en el cercano de Peñíscola, don-



Dentro de los tiempos más recientes el mar abrió a los hombres un camino infinito. Por la ruta de las olas, sin temor a los monstruos que decoraban los azules de las cartas de navegación, se iban los hombres sobre frágiles barcos de madera. Unos tornaban para siempre en el seno de las aguas, tendidos sobre la arena del fondo, y con las buenas vacías, sin tierra ni podredumbre. Siempre tentador para todos aquellos que sentían en sus venas la sangre ardorosa de los conquistadores, de los navegantes, el mar abría sus aguas a las quillas y reflejaba la blancura de las velas, coronadas por el signo redentor.

El mar de Andalucía es el Mediterráneo. Es un mar sin tempestades ni olas enormes. Es un mar de verano, fácil y caliente. Juega con los niños. Asusta a los de tierra adentro cuando se enfada, mintiendo olas blancas, coronadas de espuma. Y hace de comparsa en las fotografías, que luego serán mostradas por todos los rincones de España mientras se repite: «Una tarde del verano pasado...» Pero no todo es broma en el mar de Andalucía. Porque él es viejo como el mundo y salpica a una tierra zumbona y alegre. Él también es historia viva. Un día trajo sobre sus lomos a los cartagineses, que negociaban con los ingeniosos hombres llevándose todas las ganancias. Luego Roma vino a poner su serenidad clásica y guerrera sobre nuestros puertos. Cantábrico de Andalucía y su mar los desarmaron poco a poco. El agua soldado romano se despojaba de sus arcos bálticos y se tendía al sol entre las florecillas del campo. Otro día cruzaron el Estrecho los mahometanos. El agua se sintió aplastada por los zarzapos de los invasores. Pero al cabo de los siglos las gumnas estaban melladas, y en Granada los surtidores desgarraban sus murmullos de cristal en el silencio del medio día. Y el mar vió cómo las torres de la Alcazaba malagueña se tendían y cómo lloraba el último rey moro sobre el agua amarga de su bahía. ¡Y entonces sí que las aguas rizaron su mejor color! Pero en un día de agosto, el surco de tres naves habría de cerrar para siempre unos siglos, para abrir el mundo nuevo de América. Si la hubiera sabido el mar habría tenido fuerzas para arrancar de lo más profundo de su ser corales y verdes plantas para hacer una corona con laureles simbólicos, y ponerla en las quillas que ya eran Historia.

Mucho más larga es la vida que ha escuchado y que ha visto el mar Mediterráneo. Pero él está ya de vejititas de todo, como esos viejos marinos que han corrido el mundo y guardan una sonrisa socarrión al oír referir cosas nuevas. Y este mar azul y sonoro, que aun verá muchas cosas que irán a la Historia, se divierte azotando suavemente a Andalucía. Escucha los rumores de las ciudades. Se estrecha con la voz profunda de las espaldas que le cantan, junto a sus aguas quietas, al Señor muerto, en el amanecer del Jueves Santo. Lleva sobre la corriente el dulce peso de la Virgen del Carmen, que sale en su trono de luces una noche de Julio para bendecir a su mar. Se llena de jazmines en las playas de la Caleta malagueña. Y luego se hace nube para irse a ver ruidos y contar, al volver, todo lo que vivió el asombro de los peces... Y este es el mar Mediterráneo, un mar de tierra, sonoro, azul, socarrión y cínico como un viejo fauno...

En la zona andaluza a que hacemos referencia en este trabajo destaca por su importancia y situación el puerto de Málaga. De reciente construcción constituye una fábrica segura para la exportación de sus frutos y productos naturales. El perímetro de este puerto fue ganado al mar mediante costosas obras de transporte y asentamiento de los materiales necesarios. La guerra de Liberación no produjo en este puerto daños de consideración. Mira al futuro desenvolvimiento del puerto de Málaga cubren la adopción de importantes proyectos, de los cuales damos una sucinta idea.

LA COSTA DEL SOL

Por JUAN ANTONIO RANDO

Actualmente se realizan obras en el muelle Ricardo Gross que darán por resultado la ampliación de éste. El ensanche y habilitación del nuevo muelle aumentará la línea de atraque en 48 metros, permitiendo el de cuatro buques de 9-40 calado, con excelente disposición para sus operaciones de entrada y salida y magníficas condiciones de abrigo. Su anchura, que es de 62 metros, ofrecerá al tráfico y a sus elementos auxiliares amplias facilidades.

Aparte de estas obras que actualmente se realizan han sido aprobados los siguientes proyectos: el del puerto pesquero que permitirá todas las operaciones de atraque, carga y descarga. Con un presupuesto de 2.170.413,24 pesetas. Ampliación de la pescadería y la lonja. Con un presupuesto de 1.230.054,64 pesetas. A estos se unen las pavimentaciones de la rotonda de Heredia y de la carretera al puente de Nuestra Señora del Carmen, construcción de almacenes, reparaciones, etcétera.

Se encuentran en estudio los siguientes proyectos de amplia realización, que harán del puerto de Málaga uno de los más holgados de España. Son estos proyectos: Construcción de vías férreas dentro del recinto del puerto, capaces para el desenvolvimiento del tráfico en el mismo. Adquisición de doce grúas eléctricas. Adquisición de un remolcador. Construcción de cinco tinglados para mercancías. Instalación de un almacén general y talleres. Reforzado del balizamiento. Construcción de un varadero para embarcaciones pequeñas. Y, por último, un presupuesto de cinco millones de pesetas para reforzar los muelles y facilitar el movimiento de los buques. Estos datos dan idea de la magnitud de esta empresa comenzada recientemente, y que redundará en beneficio de estas regiones andaluzas.

Los planos en los que quedan detalladas las modificaciones antedichas fueron confeccionados en 1937.

LITORAL DE LA PROVINCIA

Desde hace muchos años se hacía sentir la necesidad de construir un puerto que sirviera de abrigo a las embarcaciones pesqueras del litoral. Multitud de veces fueron elevadas reclamaciones en este sentido. El Gobierno de la Dictadura recogió complacido este deseo común y realizó los oportunos proyectos para la construcción de un puerto en Estepona. Las obras fueron comenzadas con buenos auspicios, pero a poco de quedar meditado el Esplanado de Levante, que se adelantaba en el mar y ofrecía un refugio importante, iba observándose que lo proyectado no era suficiente en ningún sentido, ya que por la acción violenta del agua se producía un fenómeno de aterramiento que hacía que, conforme se adelantaban las obras, la profundidad era menor y, por tanto, era exigua la seguridad del nuevo puerto. Ante esta circunstancia se realizaron gestiones para la ampliación del puerto de refugio, construyéndose el Esplanado de Poniente y, por ende, el muelle de Ribera que uniera a ambos. Por tratarse de tiempos de vicisitudes políticas bastante turbulentas, pues estas gestiones coincidieron con la proclamación de la República, las obras quedaron paralizadas. Actualmente el antiguo puerto de refugio continúa con los mismos defectos técnicos de aterramiento que no permiten las maniobras de las embarcaciones en este lugar. De año en año se acrecienta la importancia pesquera de este puerto de Estepona, que pese a sus difíciles condiciones, tiene actualmente una flota pesquera de treinta y nueve barcos.

A más de todas estas circunstancias, el puerto de Estepona es de gran importancia, debido a su situación geográfico-económica, que le hace ser uno de los más cercanos a Gibraltar.

LITORAL DE GRANADA

Para dar salida al movimiento comercial y agrícola de su provincia se proyectó la construcción del puerto de Motril. Esta obra fué comenzada en 1907. Se inician éstas por el dique de abrigo del puerto, denominado dique de Poniente. Para la construcción de este dique fué necesario extraer los cantos naturales de una cantera próxima, denominada «Cerro del Toro». Las obras se realizaron normalmente hasta el año 1919, en que, por diversas causas, se produce una paralización. Poco después son continuadas éstas por la Jefatura de Obras Públicas granadina. En el transcurso de los años estas obras sufren los desastrosos efectos de una política indeterminada que votaba grandes cantidades en presupuesto, y al llegar a la realidad chocan con numerosos inconvenientes y dilaciones. Solamente la Dictadura logró imprimir algún vigor a este proyecto del puerto de Motril. Al estallar el Movimiento nacional Motril queda en zona roja, y esta circunstancia hace que el tráfico por aquella ruta del litoral sea nulo. A su liberación, en febrero de 1937, se procede a la reorganización de los servicios más indispensables. Sufre el puerto los efectos de los bombardeos de la aviación roja. En 1940 se inician las obras, que continúan con toda normalidad hasta el día de la fecha, sin sufrir retrasos ni dilaciones, pese a las circunstancias difíciles por que atraviesamos.

SITUACIÓN GEOGRÁFICA DEL PUERTO

El puerto de Motril se encuentra situado entre la desembocadura del río Guadalfeo y el poblado de Torrenueva, en la ensenada denominada «Varadero». El puerto se encuentra resguardado de los temporales de Levante, tan temidos en estas regiones por la punta de Sacratif.

El puerto consta: de un dique de Poniente de 815 metros, que aun se encuentra sin terminar. Con dique muelle forma una pequeña ensenada resguardada. La boca de acceso mide 140 metros de anchura. Esta boca está señalada por un castillejo con luz verde de destellos, colocado en el extremo del dique de Levante. En su día será sustituida esta boya por un castillejo instalado en el dique no construido aún.

Existen cinco muelles destinados a la carga y descarga de las mercancías de los buques. Estos tienen las características siguientes:

Levante. Línea de atraque, de 217,00 metros; zona de servicio, de 16.042 metros cuadrados; zona de circulación, de 2.834 metros cuadrados; zona de depósitos, de 12.892 metros cuadrados; zona de tinglados, 1.000 metros cuadrados, y calado, 8,00 metros en bajar mar.

Ceña. Línea de atraque de 167,00 metros; zona de servicio, de 7.060 metros cuadrados; zona de circulación, de 1.162 metros cuadrados; zona de depósitos, de 5.513 metros cuadrados; zona de tinglados, de 330 metros cuadrados, y calado, de 8,00 metros en bajar mar.

Poniente. Línea de atraque, de 107,30 metros; zona de servicio, de 4.530 metros cuadrados; zona de circulación de 1.290 metros cuadrados; zona de depósitos, de 3.240 metros cuadrados, y calado, 6,00 metros en bajar mar. Se encuentra situada a poca distancia de este muelle de Poniente

La estación del ferrocarril aéreo Dórcal-Motril.

Votados. Línea de atraque, de 17,00 metros; zona de servicio, de 1.412 metros cuadrados; zona de circulación, de 480 metros cuadrados; zona de depósitos, de 932 metros cuadrados, y calado, de 8,00 metros en bajar mar.

Pesquero. Línea de atraque, de 17,00 metros; zona de servicio, de 1.037 metros cuadrados; zona de circulación, 330 metros cuadrados; zona de depósitos, 707 metros cuadrados, y calado, de 2,00 metros en bajar mar.

Las líneas anteriores dan perfecta idea de la importancia de este puerto de Motril, factor destacado en un día próximo y en los actuales.

Entre las obras a realizar en el puerto de Motril destacan las siguientes: Adoquinado. Este será sólo parcial, ya que las obras están realizadas en su totalidad, faltando sólo algunos trozos pequeños. El presupuesto se eleva a 100.000 pesetas.

Defensa de la playa de Levante. Se proyecta la construcción de un muro de mampostería de forma especial que evite el empobrecimiento de la playa por los temporales y arrastres. Con esta construcción se logra también ganar al mar un trozo de terreno muy necesario para el futuro desenvolvimiento del puerto. El presupuesto se eleva a 145.196,12 pesetas.

Tinglado del muelle de Poniente. Se refiere a la construcción de un tinglado abierto que no impida el paso de las mercancías de los barcos a los almacenes. El presupuesto asciende a 155.064,77 pesetas. Edificio para Aduana y Capitanía del Puerto. Construcción de un solo edificio en forma de U con destino a las oficinas correspondientes de los servicios del puerto. El importe calculado es de 200.000 pesetas.

Rampa varadero. El puerto de Motril, por su situación, es uno de los mejores para las diversas faenas de la pesca. Bajo estas consideraciones, y el rigor inexorable de los números, se proyecta la construcción de unas rampas o varaderos para que en ella puedan las embarcaciones realizar su limpieza y reparación. Estas construcciones se proyectan en las proximidades de los muelles. Su presupuesto se calcula en 225.000,00 pesetas.

Muelle pesquero. Este muelle tendrá como complemento las rampas varaderos de que hablamos anteriormente. Su presupuesto es de 850.000,00 pesetas. Como complementos se proyectan las siguientes obras, de las que sólo damos el presupuesto: Almacenes de preparación y envase, 225.000,00 pesetas. Almacenes en el muelle de Levante, 150.000,00 pesetas. Almacenes del muelle de la costa, pesetas 250.000. Cerramiento, 100.000,00 pesetas. Rellenos, 250.000,00 pesetas.

ALMERÍA Y SU LITORAL

Almería es la provincia andaluza más adentrada en el Mediterráneo. Su litoral comienza no muy distante de Albuñol, cuya costa bastante alta no presenta fondeaderos ni caletas, hasta el de Adra, a la derecha del cual se encuentra la desembocadura del río y cercanas dos lagunas o albuñeras. La provincia de Almería es rica por la gran cantidad de minerales que encierra su subterráneo. Gran productora también de las magníficas uvas de su nombre esta provincia encuentra en su puerto un medio de distribución de estos productos que dan vida a gran número de familias. Emplazado este puerto en una situación privilegiada, en él tocan todos los barcos de cabotaje que cruzan el litoral del Mediterráneo. El dique de Poniente, en este puerto, dobla frente a la costa, dando lugar a una ensenada artificial de bastante calado, que permite los libres movimientos de gran número de embarcaciones. Aparte del dique

(Continúa en la página 9.)

CARTA ABIERTA

Nueva "Ora marítima" o periplo de Bonanza a Málaga

Por JOSE MARIA PEMAN



«De modo, señor director, que ha repartido usted, mitológicamente entre los poetas y escritores, a modo de pastel de Reyes en mesa infantil o de tajada de carne en gaitana trozo a trozo el litoral de España?... Valiente es la idea. Pero, al fin, muy en consonancia con ese semanario que lleve ese título tan intrépido y afirmativo: el SI que la juventud le otorga al Destino.

Y en ese mitológico reparto me anuncia usted que a mí me toca hablar, en pocas cuartillas, del litoral que va desde la desembocadura del Guadalquivir a las costas malagueñas... ¿Usted se da cuenta, señor director, de que la tajada que a mí me reparte no es nada menos que el ombligo, el centro y la cruz del mundo? Porque sea que si me decido al periplo a que me invita, habrá un momento en que, en el centro de nuestro camino, pasaremos por una restinga de peñas que se llamará nada menos que Punta de Europa; y en aquel momento tendremos sobre nuestros lomos, como el toro raptador, al Viejo Continente, y delante de nuestros ojos, visible en lejanía, a África, y visibles también, a la izquierda, las aguas del Mediterráneo, camino de Asia y de Oceanía, y a la derecha, las aguas del Atlántico, camino de la América. Si esto no es estar en el centro y cruz del Planeta, venga otro y lo digo.

Pero son horas de achicamiento. Y a su demanda, señor director, yo contesto con ese mismo intrépido y juvenil monosílabo que usted dirige y administra: ¡SI!

FALUCOS Y TONELES

Nos embarcamos, pues, para nuestro periplo, en la desembocadura misma del Guadalquivir: en la ensenada de Bonanza.

«Nuestra nave?... No es este trozo de mar que vamos a navegar de los más desamparados de insignes antecedentes náuticos. Por aquí cruzaban las «naves de alto bordo» que, según la Biblia, venían en los días de Salomón en busca del estauo de Tartarich: de Tartessos, el más temeroso problema arqueológico del Occidente, en unión del de la Atlántida. Por aquí cruzó la nave cartaginesa donde Avieno—un griego poeta, políton entre los fenicios comerciantes—se dedicaba, mientras traficaba los otros, a escribir su «Ora Marítima»: un dorado libro en verso, donde medita, al compás, los pies de sus exámetros y las millas y estadios de la costa. Luego fueron los galones de Indias que iban a Cádiz o el Puerto de Santa María. Luego una escuadra de guerra que iba a Trafalgar...

Pero eso es Historia. Ahora la navecilla en que nos embarcamos para costear este insignie y terminal perfil de Europa es un faluco de pesca. Cayó el silencio y la quietud sobre el trozo glorioso de mar. La Epopeya pasa, si acaso, disimuladamente, con las luces apagadas, o «apagando, oculta, por sendas submarinas. En la superficie, aparentemente quietas e idílicas, es la pesca: el cabeceo lento y filosófico de los falucos; la espera larga del «arte» tendido con inocencia bajo las olas...

Porque las dos industrias características de este litoral, en mar y tierra, son dos típicas y pasivas industrias andalucísimas de «dejar hacer»: la pesca, que es esperar a que el mojado pique o se envalle; el vino que es esperar a que el mosto se críe. Son dos industrias de «esperar», de espera infinita y confiada. El pes viene solo al engaño. El vino se hace solo en la panza dorada del tonel. El andaluz, cuando más, en el mar, da un poquito de estacha o de carrete; en la tierra roca el mosto de solera o lo trasega con la jarra. Un gesto mínimo, lento... y luego, ¡a esperar!

DONANZA

Por eso, acaso, la costa nos despidió con una palabra cariñosa. Bonanza se llama la ensenada de que partimos. Esta Donanza, como otras varias que hay en el litoral europeo, son réplicas—multiplicadas por ese universal intercambio de las cosas costeras—de aquel santuario de Buonarria, que existía en Cerdeña y que tan popular era entre los marineros. Eco de esa advocación mariana era también la cofradía de «Nuestra Señora del Buen Aire» que en Triana existía...

Pero lo más bonito es que esa «aire» y esa «bonanza» a que todas estas advocaciones aluden, no es el aire físico ni la bonanza marina, que parece lógicamente que más hubieran debido preocupar a los navegantes... No: las advocaciones marianas del Sur no son nunca tan materiales y concretas como las del Norte. El Norte, estrecho y montañés, ata sus Virgenes al paisaje, al lugar; y dice la Virgen de Begoña, de Covadonga, de Montserrat. El Sur, ancho y marino, las une a sus gozos, penas y matices espirituales, y dice la Virgen de las Penas, de los Desamparados, de la Consolación. En esta línea latina y espiritualista está colocado ese «aire», esa «bonanza», de Andalucía y de Cerdeña. Se pide a la Virgen que la empresa marinera se cumpla con bienestar, con buen aire y estilo. La costa, pues, nos despidió casi con una bienaventuranza pitana...

Es la misma que llevó a don Pedro de Mendoza al estuario del Plata, donde, en recuerdo de estas advocaciones andaluzas y mediterráneas, fundó Santa María del Buen Aire. El «Buenos Aires» de hoy es una mala versión materialista de aquella primera denominación sutil, de la que Donanza es como lejano borrador y esbozo. Y el retruécano de Sancho del Campo que dijera al desembarcar allí—«¡Qué buenos aires son los de este suelo!»—no

es, por fortuna, como se creyó por tanto tiempo, el origen histórico del nombre de la gran ciudad...

Aquella es la ciudad del buen aire—del buen estilo y perfil—porque la fundó un hispano sevillano, airoso y pintorero, al que las costas andaluzas despidieron diciéndole: ¡Bonanza!... Que es como quien dice: ¡Buena suerte!

MANZANILLA

«¡Cuidado!... Vamos pasando por Sanlúcar de Barrameda. Es la ciudad vinatera de la gran zona bélica del Sur, más adelantada en el mar. La brisa salina influye probablemente en la calidad ligera, aromosa, pálida e intrascendente de su vino famoso: la manzanilla. Tiene color de oro pálido; sabor florido; una equívoca homonimia con la «camonilla dorada y acosa, sedante de señoritas histéricas... No tiene la hosquedad fuerte de los otros caldos jerezanos, metidos allá, más tierra adentro, con su color de caoba y su graduación masculina. La «manzanilla» tiene nombre femenino y está en este avanzado escaparte costero de Sanlúcar, como ofreciéndose y exhibiéndose. Es, por esencia, fácil, asechable, publicitaria. Por eso está tan cargada de literatura. Está muy cerca del mantón, de la guitarra, de la mantilla... Por eso digo: «¡Cuidado!»... Un paso más y estará demasiado cerca de «Carmen» y de Theophile Gautier.

ROTA

Chipiona. El jaro. El Santuario de la Virgen de Regla... y doblamos hacia el fondo de la bahía de Cádiz. Pasamos por delante de Rota. Tras la playa en suavísima forma de concha, verdean las viñas y las huertas. Rota es un fugate de economía autárquica. Tiene su puerto fácil y diminuto. Su hinterland de campo pródigo, cuyos famosos productos—melones, tomates, lechugas—cultivados por pequeños propietarios, se exportan, atravesando la bahía, al modesto ultramar de la otra banda: a las pequeñas Indias de Cádiz.

Aquí, en Rota, estuvieron las famosas almadrabas del duque de Medinaceli, a donde venían los pelantrines de toda la región «por atún y a ver al duque».

Y MUY CUMPLIDAMENTE...

Pero ya la magia andaluza del faluco ha producido su hechizo. Ha suprimido el Tiempo. «Matar el Tiempo es el sortilegio esencial de la pesca... y de Andalucía. Porque ello es que al llegar, poco después, al Puerto de Santa María, hacia lo fondo del bolsón de la bahía, veo en una de las ventanitas que agujerean la mole imponente de su central castillo, una luz desvaída y temblorosa. Ella proviene de un candil de aceite, que sobre una volanera y moqueando grasa vuela sobre su crisnela o platillo, alumbrando un cuartito pequeño y desnudo. En él, delante de un bufetillo está un caballero que escribe pausadamente. La calificación de ciego y orujo que arde en un brasero no evita que el duque—porque es el de Medinaceli, don Luis de la Cerda—haya tenido que ponerse un birretillo y echarse por los hombros la capa de chamelote que usa para los días de lluvia. El duque escribe a la Reina recordándole a aquel «Cristóbal Colomo» que anduvo por el Puerto de Santa María y que él llegó a alojarse en su palacio. Hablaba de ir a buscar las Indias, y el duque estuvo a punto de darle el aparejo necesario y las tres carabelas: «no me demandaba más». Allí, en el Puerto, conoció el tal Colomo a Juan de la Cosa, habiéndose en trazar mapas. La empresa colombina tuvo un primer capítulo portuense, y estuvo a punto de ser una empresa privada del duque, del todo cocida y adere-

zada en la boca del Guadalete. Pero el duque, como ahora se lo recuerda a la Señora, comprendió que era aquella empresa para la Reina y le envió al navegante para que la atendiera y alcanzara ella la honra, si la había. Ahora le pone estas letras para comunicarle que el tal Colomo echa hallado todo lo que buscaba, y muy cumplidamente... Ni más adjetivo, ni más encarecimiento. Así comunicaba el descubrimiento de América un prócer andaluz del siglo XVI, en el Puerto de Santa María: con la misma anchura de ánimo con que, unos años antes, había cedido a la Reina la vislumbrada gloria de la gran empresa.

Días, sin embargo, quiso premiar aquel generoso desenvolvimiento de la vía del Guadalete, haciendo que de ella partiera la tercera expedición colombina que había de descubrir la Tierra Firme: el continente mismo de América. Entonces la vía del Guadalete era más ancha que ahora. Luego se ha estrechado de fangos o acarres de marea. Hoy, el Puerto de Santa María, silencioso, decaído, lleno de palacios viejos y de barquitos de pesca, apenas habla de su vieja grandeza... O acaso, mejor, habla de ella con la misma serenidad aristocrática con que el duque Luis hablaba del descubrimiento de América: «Y muy cumplidamente...»

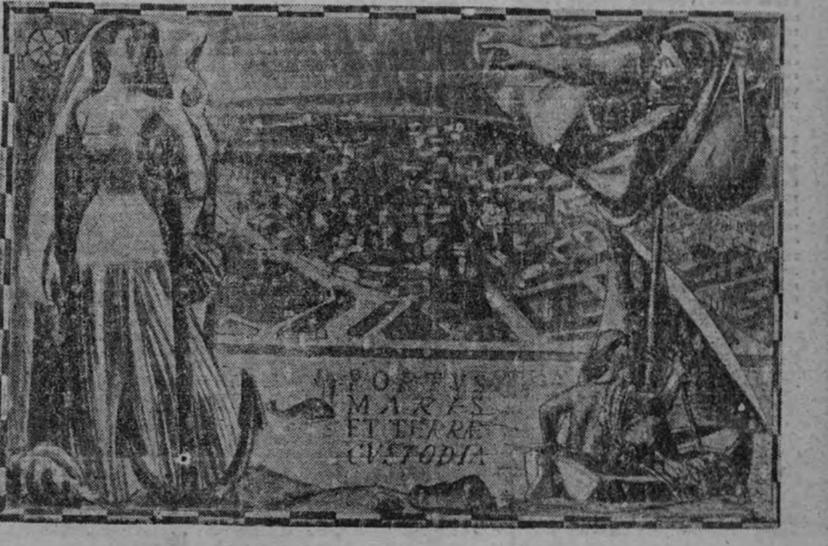
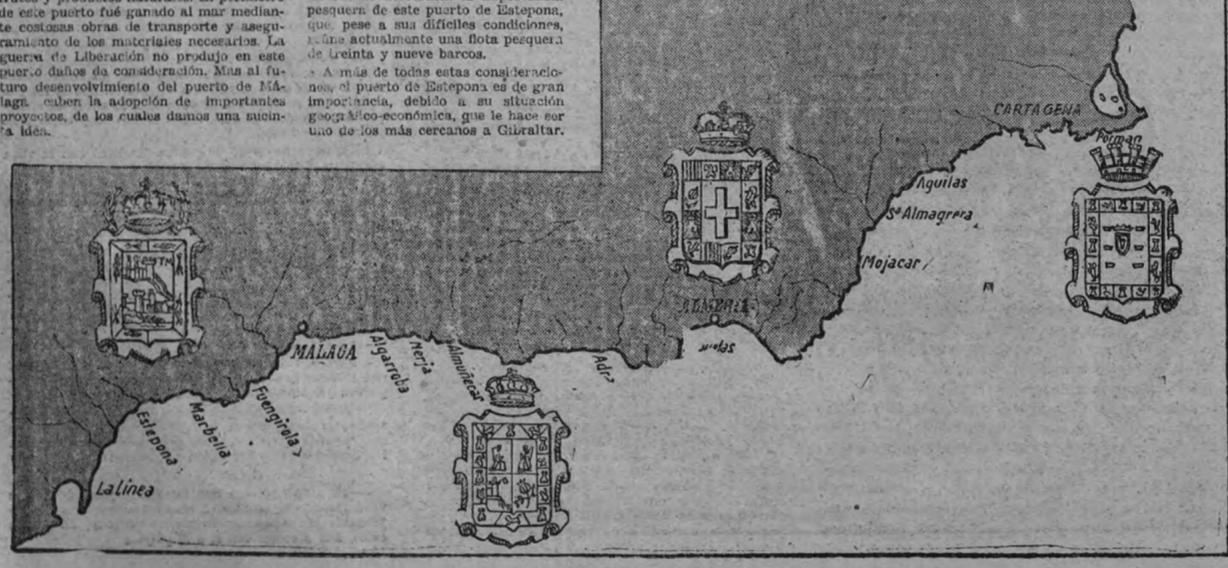
CADIZ

Pinares de Puerto Real; factorías navales de San Fernando, a babor... en el horizonte, el cerro de los Mártires, donde fueron descubiertos San Servando y San Germán. A estribor, la bahía, con las balizas blancas y rojas, que señalan los bajos de las Cabecuelas, los Cochinos, las Puercas, el Fraile... y Cádiz.

Estamos ante la ciudad más antigua de Occidente. No hay ninguna otra de la que exista, como de ésta, testimonio literario fidedigno de haber sido fundada en el siglo XI antes de Cristo. Al hilo del lecho rocoso, circular y casi isleño, sobre que se asienta, si nuestro faluco echara su red es fácil que pescara meros, pescadillas, urtas, caballas; pero tampoco es imposible que pescara un Baco de mármol o un Hércules de bronce. Ya ha ocurrido. La nobilísima estatua togada que descubrió un buzo junto a la isleta Santi Petri, donde es seguro estuvo el famoso templo de Hércules, Eugenio D'Ora proponía que fuera llevada en procesión al Sacro Monte granadino, para exorcizar así a la Bética, con fórmulas de idílico clasicismo, de sus turbias tentaciones de pitanería y de folklor.

Allí, en Santi Petri, es donde César sintió ansias de hacer grandes cosas, coqueones imperiales. Al Imperio le ha llamado Menéndez Pidal, por eso, «ensueño gaditano». Y en Cádiz se echó César de amigos y confidentes, dos señoritos gaditanos que le avivaron mucho esta llama y afán que en el alma se le había encendido. Se llamaban los Balbos. Balbus, en latín, quiere decir «cocoso». Probablemente aquellos dos gaditanos «cocobanos» de ese modo vaporoso y angélico, que lima el perfil de las palabras, las quita trascendencia y las hace más insinuantes. Cicerón se reía de ese cocoso; pero probablemente su simpatía desluciente fue parte a que se entraran en el alma de César aquellas sugestiones imperiales. Esto Cicerón no lo podía comprender por que era, por esencia, «grave». Cicerón «pronunciaba discursos». Por eso sus ideas, sus propuestas o sus insultos, por demasiado bien «pronunciados», le resultaban desmesurados y tajantes y le acarrearon mil disgustos y persecuciones. En cambio, los Balbos tuvieron éxito en sus sugestiones porque hablaban

(Continúa en la página 19.)



COSTAS DEL SUR DE ESPAÑA

Por CARLOS MARTEL



ACER un reportaje de las costas del Sur en el breve espacio de un a s cuartillas, es, ciertamente, tarea delicada, porque tales aspectos presentan a la consideración y al estudio, que parecen exigir el libro o el tratado, y no la ágil prosa periodística.

Porque las costas, que son siempre las ventanas al mar de un pueblo, cabe que ofrezcan otros aspectos, como el de su situación privilegiada en el orden militar, el de ser tierras terminales de Continentes, el de constituir campo apropiado para el intercambio mercantil, e incluso el de figurar como crisol de razas, de civilizaciones, y ser asiento del Arte y de la Industria, establecidas en Factorías Navales. Todo eso pueden ser las costas y las del Sur lo son, ciertamente. ¿Quién duda de la importancia militar de nuestro litoral? No hay más que seguir la carretera que va desde Cádiz a Algeciras, y al llegar a cierto punto del cabo inmortar que lleva el nombre de Trafalgar, donde, por paradoja, al hallar muerte un almirante inglés a bordo de su navío, revivía todo un imperio mercantil, que se escapaba de las garras del Águila Imperial de los Bonaparte, y, siguiendo el plan de obras aprobado y en ejecución es de vasto alcance y comprende construcciones de tinglados, vías férreas, dragados, etc., habiéndose invertido más de 5.000.000 de pesetas en el puerto pesquero.

El plan de obras aprobado y en ejecución es de vasto alcance y comprende construcciones de tinglados, vías férreas, dragados, etc., habiéndose invertido más de 5.000.000 de pesetas en el puerto pesquero.

Cartaya, Ayamonte e Isla Cristina son puertos abrigados, seguros, que se ofrecen al navegante, marcando en la noche la ruta con el destello de sus faros. Ayamonte facilita el tráfico de pasajeros con Portugal y el de mercancías generales, y tanto este puerto como el de Isla Cristina, ocupan destacados puestos en la industria pesquera (15.º el de Ayamonte y 5.º el de Isla Cristina), valorándose la pesca de ambos puertos en el año 1941 en más de veinticinco millones de pesetas. Y para que no falte tampoco la nota emotiva de gloriosos recuerdos históricos a estas costas umbenses aun parece que en su puerto de Palos sopla el viento de Castilla sobre las carabelas que por Isabel y las Indias se hicieron a la mar para descubrir un Mundo.

Luego la costa se va alargando hasta convertirse en espón inmenso, que mira a África; la provincia de Cádiz, que al no poder unirse con Marruecos da lugar a aquel Estrecho que lleva el nombre de Gibraltar, donde siempre cabe la interrogante del dominio del mundo. Por estas costas entraron en la madrugada del 19 de julio de 1936 las primeras fuerzas liberadoras de Marruecos, y frente de ellas, los patrulleros montaron su guardia, que dió centenares de presas a la Cruzada y material abundante a nuestros Ejércitos.

Ruta de otro Continente, América, el puerto de Cádiz atrae a sus muelles nuestros dos mayores cargueros: «Cabo de Hornos» y «Cabo de Buena Esperanza» (22.000 Tn.), que en las circunstancias que atraviesa el mundo son los dos únicos que en realidad sostienen el tráfico de pasajeros entre Europa y América. Así queda confirmado aquel título que alcanzara en anteriores años de «PRIMER PUERTO DE AMÉRICA».

Otras líneas de interés nacional hacen escala obligada en el puerto: las de las Islas Canarias, la de Fernando Poo y la de la Guinea española.

Compenetrado desde el primer momento con esos problemas el Régimen que para bien de la Patria rige sus destinos, comenzó a atender aún en plena guerra de Liberación tan apremiantes necesidades, continuando las obras en curso de ejecución, que eran las del dique seco de Carena, las del trozo primero del muelle de la ciudad y otras diversas en la dársena pesquera. Hoy, cuando la paz reina en el interior, y a pesar de las mil dificultades que crea una conflagración mundial, nuestro Gobierno, teniendo en cuenta todos los problemas vitales de España, y principalmente los de su litoral, prevé en el plan extraordinario de Obras Públicas la prolongación del muelle denominado de Alfonso XIII, en 700 metros, y el del Comercial, en 250, así como la continuación de las obras del dique de San Felipe y malecón de Levante, que han de proporcionar mayor abrigo a las dársenas, y una superficie de atraque de unos 2.500 metros de muelle, contando con la prolongación del muelle de la Ciudad. Por otra parte han comenzado los dragados de la bahía hasta alcanzar una profundidad de diez metros, bajo la bajamar viva equinoccial; se gestiona la adquisición de grúas de caracte-



risticas modernas; se construyen almacenes de mercancías, se pavimentan los muelles y se les dota de carretillas y elevadores eléctricos, y, en general, de todo el material que puede ser adquirido, dadas las circunstancias, a fin de poner a tono el puerto de Cádiz con los grandes puertos de hoy día.

Y atenta nuestra política de realidades a los vitales problemas de conservación e incremento de nuestra flota mercante ha proseguido la construcción del dique seco de Carena, «Nuestra Señora del Rosario». En 1926 se comenzó esta obra de carácter nacional por su extraordinaria importancia, paralizándose varias veces debido a distintas causas; pero actualmente, el nuevo Estado, con ese impulso característico que presta a nuestro rápido resurgimiento, ha solucionado todas las dificultades existentes, y esta magnífica construcción será realidad en el año que corre. Así la Marina podrá contar con el dique mayor de España, capaz para barcos de 35.000 toneladas, 235 metros de eslora, 40 de manga y 12 de puntal.

De importancia extraordinaria es el puerto pesquero de Cádiz; desde el comienzo de la actual contienda vinieron a fijar en él su base muchas embarcaciones pesqueras del Norte, buscando los caladeros del Sur, libres de riesgos, y más abundantes en pesca. Por esa razón su volumen, que el año 1926 alcanzaba solamente 10.084 toneladas, sobrepasó la cifra de 22.000 en 1940, situando a Cádiz en el segundo o tercer lugar de los puertos de la Península en ese aspecto de la economía nacional. Doce trólers, 18 aparellas de 3.668 toneladas y 19 «cabacas» de 607, componen actualmente su flota pesquera.

En cuanto a movimiento comercial, Cádiz ha logrado igualmente superarse en los años de nuevo Régimen, pasando de 200.963 toneladas a que ascendía el volumen total de la carga y descarga de sus muelles, a 340.175, que logró alcanzar el pasado año.

Y no debe silenciarse el milagroso rendimiento de este puerto; durante la pasada campaña de Liberación fué el único nacional disponible para que viniesen a la Península las primeras fuerzas liberadoras y el escaso material de guerra con que se contaba, que fué incrementándose a medida que avanzaba la Cruzada, en proporción a las necesidades de nuestros Ejércitos, llegando a tal volumen su movimiento que superó en algunas ocasiones al de muchos barcos nacionales y extranjeros. La superficie abrigada por los diques actuales es de unas 68 hectáreas, con unas grúas eléctricas, algunas de 15 toneladas, y su tráfico medio es de unos 600.000.

En la actualidad se encuentran en ejecución varias obras del plan general redactado por el ilustrísimo señor Ministro don Alfonso Peña Boeuf, como son las del puerto pesquero, lonja de contratación, ampliación de pescadería y muelle número 1, etc., etc.

Tal es el reportaje de estas costas; frente a ellas se halla, como siempre, la interrogante del dominio del mundo; no en vano Hércules partió desde estos parajes hacia el escondido Jardín de las Hespérides, después de afirmar con sus famosas columnas la hegemonía de un Continente.

ción, se armaron en sus talleres el «Lázaro» y el «Cálvo Sotelo», llevándose a cabo la reparación del cañonero «Lauria» y la fabricación de distintos calibres de granadas, entre ellas las de obuses del 15,5. En los talleres de Artillería de San Carlos, se realiza una labor extraordinaria en su especialidad, que requiere el asiduo trabajo de más de 7.000 obreros a que asciende la plantilla de tan importante industria. En esta factoría se construyó la artillería de grueso calibre de nuestra Escuadra, y durante la campaña antimarxista se utilizó el artillado del «Baleares» en condiciones notables de eficacia y rapidez. Am cuenta nuestra Ribera con otras factorías, astilleros, etc.

El litoral gaditano, abre otros puertos de importancia secundaria al tráfico: el Puerto de Santa María, Rota, Barbate, Algeciras, Tarifa y Puerto Real. Pesqueros por excelencia son el Puerto de Santa María y Barbate; en este último se encuentra instalado el Consorcio Almadrabeto, y el de Rota exporta los productos de su feraz campiña. Algeciras y Tarifa son puertos esencialmente consagrados a la pesca. Algeciras establece el enlace diario de sus «correos» con Tánger y Ceuta, y es el punto obligado de paso de las grandes vías de comunicación marítima. Cuenta con Escuela de Flechas Navales, astilleros, fábricas de salazón, y en breve abrirá la Escuela Elemental de Pesca, institución de alto valor social del nuevo régimen. En sus muelles se descargó el pasado año pescado por valor de cerca de 34 millones de pesetas, ascendiendo el volumen del movimiento de sus mercancías a un total de 69.090.307 kilogramos. Varias obras se llevan a cabo en este puerto, las del MURO DE COSTA, la del MUELLE PESQUERO, VARADERO Y LONJA. Bonanza, Chipiona y Sanlúcar ofrecen, indudable interés; más dada la limitación de este reportaje, no cabe detallar sus actividades. El puerto de Sevilla, aunque interior, tiene también acceso a las costas gaditanas, como es sabido, por Sanlúcar de Barrameda.

La dilatada costa de la provincia de Cádiz se da la mano con la de Málaga, que se extiende también por el Sur de la Península, a lo largo del Mediterráneo, siendo su principal puerto el de la capital, uno de los más interesantes de este mar, por cargarse en sus muelles las frutas de Málaga, Córdoba, Jaén, Granada y parte de Sevilla. En época normal registró gran intensidad de tráfico, concurriendo a él muchos barcos nacionales y extranjeros. La superficie abrigada por los diques actuales es de unas 68 hectáreas, con unas grúas eléctricas, algunas de 15 toneladas, y su tráfico medio es de unos 600.000.

En la actualidad se encuentran en ejecución varias obras del plan general redactado por el ilustrísimo señor Ministro don Alfonso Peña Boeuf, como son las del puerto pesquero, lonja de contratación, ampliación de pescadería y muelle número 1, etc., etc.

Tal es el reportaje de estas costas; frente a ellas se halla, como siempre, la interrogante del dominio del mundo; no en vano Hércules partió desde estos parajes hacia el escondido Jardín de las Hespérides, después de afirmar con sus famosas columnas la hegemonía de un Continente.



“La mar salada”, desde Estepona a Alicante

El “COPO” y las SIRENAS

Por ENRIQUE LLOVET



ARO, lo que se dice caro, no se ha dicho nunca en el Sur, desde Estepona a Alicante, que sea el pescado. Ignoro lo que pasa desde Santurce a Bilbao, aunque es posible que el precio se proporcione con el concepto desmedida de que habla la copla. Pero allá abajo las pantorrillas exhibidas no las cubren faldas, sino ínfimos pantalones recogidos a lo alto para mayor soltura descubriendo, no sirenas, pese a la fama del mar, sino marenjos morenos, enteros, curtidors y casi dirlases, de tan recios, claveteados. Puede que éste sea el origen de todas las historias de cantos y encantos del Mediterráneo y que, en definitiva, cuando un pescador se cuelga los cenachos de los codos y arranca, pisando fuerte, a vender y a desgranar un pregón de boquerones o de chanquetes no haga otra cosa que repetir la melodía que una jovencita de cola de pez canturreaba a lomos de las olas cualquier mañana de buen humor. Pero no pasemos de ahí. Más vale pecar de platonismo—aunque el Mediterráneo no sea, proplamente, una charca como el dignísimo filósofo pretendía— y renunciar a encontrar, con arrogancia noriña, severos y bien portados lobos de mar. Ni lo permiten las aguas, ponderadamente peligrosas, ni sería justo que a la pequeñez del chanquete tocase idéntico riesgo que a la pesca de la ballena. Lógico, por tanto, que al chanquete correspondiera la sirena, y a la ballena, el tiburón o el bacalao, el «cicbergo», los Sargazos y hasta el arrecife.

Desde Estepona a Alicante no hay nada de eso. Se canta, se ríe, se extrae el copo, se aquilan en verano casitas en la playa, para los bañistas; se bebe un poco y se pesca cuándo, cómo y donde se puede. Hay trozos con aire de postal, de vista fotográfica ambiciosa, profunda, en la que la lejanía escapa a la bondad del objetivo. La mitad derecha—de Málaga a Estepona—es nupcial, y todo matrimonio que se precie ha de vivir en Torremolinos los días de miel de una luna gordota y grandísima, bonachona y puntual, como asalariada del hotel, a la cita diaria que tiene sobre unas rocas bajo las que zumba el mar todas las madrugadas del año. La mitad izquierda es igualmente dulce, aunque por razones menos literarias y más científicas. Es dulce porque a derecha e izquierda de una carretera que trepa soñolienta cuando los ingenieros no la dejan tumbarse, a la orillita misma del agua crece, con júbilo profusión, la caña de azúcar. Curioso, por tanto, comprobar que el único ser que arriesga su vida de manera permanente en un asunto del mar lo hace frente a un y lligro en tierra: el carabinero. (De vez en cuando hay una excepción: en verano, cuando los trenes «botijos»—aquí metáfora alucinante para el hombre que se resecó en Los Pedroches!—depositan a millares bañistas entusiastas, temerarios y malos nadadores, de los que algo, indefectiblemente, se ahoga por su ambición.) Por que contrabandear es, a menudo, no tópicó del pan-

deretismo, sino necesidad sanguínea que, con frecuencia, conduce a tener que vender el tabaco mucho más barato de su precio normal.

A cambio de eso, el síbo de mar de esta tierra esgrime una deliciosa erudición marítima, una formación de navegante que, excluido el elemento dramático, se convierte en anécdota, en humor, en gracia. Perdido de su elemento, el bañero—anacrónica institución en la calma del mar—, con su traje húmedo, de rayadillo blanquiazul, ha manipulado más de una vez con el lenguaje, ajeno a su profesión, de tantos y tantos como han pasado la tarde, junto a una barca, viendo asarse los frescos espetones. Se le ha trasfundido sabiduría verbal y una inexplicable alquimia cambia su oratoria de nauta en asombrosa explicación de culto. No ha sido raro que, enviado a cumplir un encargo, el hombre haya regresado fatigoso y tardío. Su explicación, sin embargo, fué clarísima:

—Calle usted; esto de los transportes es peor que un temporal. He pasado una codalisca espantosa...

Aunque, bien mirado, con tal de que consolará a los niños, su dialéctica podría ser tan horrenda como la diera la gana. Podía ser a placer—eran sus días de fiesta—señor de los mares encrespados. Es el único que se alegra los días en que unas cuantas olas impiden el delirio de los atrevidos nadadores. Su hora de venganza, manejando los remos de la barca de salvamento, cuando sopla el levante—o el poniente, que va de sitios—no la cambiaría él por ningún otro de los innumerosos placeres de dioses. Y, a su lado, lo menos que se puede uno sentir es Galatea.

Pero esta leve, ligera y eventual hinchazón de espuma tiene también sus detractores. Especialmente la odia el pescador de copos, que decora la costa desde Estepona a Almería. La técnica de esta pesca es de un primitivismo, de una sencillez asombrosa. Es un trabajo duro y fatigoso que recuerda, por su constancia, a la noria. Comienza a la amanecida en que la barca grande y pesada, la «jábega» a impulsos de las largas remadas se va internando mar adentro. Los remos son gruesos y largos y se curvan al esfuerzo. Y lo peor es determinar—suerte y nada más que suerte—el punto en que ha de ser lanzada la red. De eso depende el éxito de la jornada. Cumplida esta tarea regresa la jábega conduciendo los extremos de las gruesas cuerdas que sujetan la red. La operación proplamente dicha, el arrastre, comienza en seguida. Descalzos, con los calzones remanados y el pecho semidesnudo, los hombres ciñen a su pecho una bandolera que remata en una cadena con un corcho. Al balanceo de la cadena se arrolla ésta en torno a la cuerda y el hombre camina, hundiendo los pies en la arena, tirando con todas sus fuerzas desde la orilla hasta el final de la playa. Horas y horas dura la penosísima tarea. Diez o quince hombres arrastran mañana y tarde, caminan del agua a las rocas, tendidos hacia adelante, poniendo a contribución todas sus fuerzas para traer la red a la playa. De vez en cuando dejan resbalar su

vista por el mar. Unos pellejos llenos de aire, improvisados flotadores, señalan la posición de la red, que camina con desoladora lentitud. En el esfuerzo sienten los hombres el éxito del copo. Porque pueden ser, y es triste, que a su arribo a la playa la red traiga en su vientre unos puñados de incombustibles pecelillos. Y entonces, al hay tiempo, los hombres se lanzan, otra vez, sobre el mar, y recomienzan la faena; si es tarde, se marchan en silencio, la bandolera caída, camino de sus casas humildes, pequeñas y entrañables. Y es dramático que sea en tierra, en la fina arena playera, donde los hombres de este mar encuentren su gozo diario o su cotidiana desventura.

A la mañana, la carretera es un ir y venir de hombres descalzos, «colgados» de sus codos los dos tazones, que van pisando recio y balanceando los cenachos de azules, blancos, menudos pescados. La estampa de la ciudad es, en la cromografía tópica, ésta del pescador que, entre chiste y chiste, va lanzando al aire la gracia de un pregón jacarandoso y alto. Resbala el hombre, a la orilla del agua, junto al parque de palmeras y palomas que también ayuda a quitar maleficio marinerío. Y ya para él, el mar deja de ser el mar para convertirse, sencilla y graciosamente, en «la mar salada».

Desde Estepona a Alicante, el litoral es sencillamente eso: riesgo, fatiga y lucha, sin mortal peligro, sin exageración dramática. Pero con un color, una plasticidad y una gracia de luz que es una bendición del cielo. Cuando cae la noche no llegan gritos de naufragio ni S. O. S. angustiosos, pero la luna viene con una luz fina y fría y las barcas parecen peces dormidos en las arenas. El litoral duerme, silencioso y fatigado. Sólo alguna motora de lentas y medidas explosiones navega en busca de las aguas de adentro del Mediterráneo. El Mediterráneo se venga en esta hora de su liviandad diaria encantando barcos con sus coplas, sus luces de misterio y sus historias. Se pesca—con luz, con arte prohibida en la que caen las crias—y por debajo de las olas, en las madrugada serenas rebullen las bolas de vidrio iluminadas con fantástico y burlión aire de verbenas.

Y de lo que pasa a las orillas no sé si será mejor hablar o callar. Yo lo contaré aunque el protagonista lo silenciará con gusto. El es de tierras arriba y yo, en justicia, comprendo perfectamente que debió ponerse frenético. Lo estaba aún cuando me lo encontré—luchando con una cerveza burbuzada entre cañas—algunas horas más tarde. Diré que es hombre de buen humor, viviente anecdótico, fino de ingenio y cultivadísimo. Pero la cosa fué realmente excelsiva.

Porque mi amigo, que es ingeniero de no sé qué, buscaba unos tabloncillos fuertes para completar el número de los que necesitaba cuando alguien, ignorante, tuvo la debilidad de aconsejarle hacer un recorrido por los misteriosos tenderetes de la malagueña playa de San Andrés. Apretó la necesidad y peregrinó el hombre, llenándose de arena sus finos zapatos, por las raras casuchas de la orilla del mar. Se vendía allí un muestrario inaudito; maromas, cables, loros, maderas, camias y algunas otras cosas, algunas salvadas, sólo Dios sabe cómo de acuatícos o terrestres naufragos.

Dió el hombre de los tabloncillos que, ajeno a las virtudes de la propaganda, ocultaba su profesión de corredor durmiendo inefablemente en la arena a la breve sombra de una barca puesta a secar. Lo despertó sin miramiento. Era—lo dijo él—las cinco de la tarde, hora internacional de trabajo. El hombre balbuceó unas incongruencias, se levantó y siguió a mi amigo hasta un estado y mi amigo dió por bueno el viaje. Los miró, los repasó y se declaró satisfecho.

—¿Valen?

El hombre miró la mercancía con calma, levantó los ojos y se clavó una uña en el paladar. Su voz sonó recia y poética.

—A treinta duros.

Era caro; decididamente caro. Pero mi amigo necesitaba los tabloncillos y pensó, a lo grande, que al fin y a la postre lo esencial era llevarse cuanto antes las maderas. Se decidió en el acto. Abrió la cartera y extrajo un puñado de billetes.

El hombre se quedó de piedra. Rechazó con la vista el dinero y bajó su voz asustado.

—Pero...

—¿No está bien? Veinte tabloncillos a ciento cincuenta pesetas, tres mil pesetas. ¿no?

—Sí, pero... ¡yo no vendo así!

—Mi amigo, hombre inexperto, supuso, aunque era extraño, que quizá debería justificar documentalmente su profesión, explicar el porqué y el parqué de la compra. Fué a hacerlo cuando el hombre lo aclaró con sencillez:

—Así... de pronto... así... ¿Y el trato?

—¿Cómo el trato?

—Pues el trato, el discutir usted y yo, el charlar, el regatear, el tomarnos un café juntos, el hablar del negocio... ¡el trato, señor, el trato!

El rostro de mi amigo se tornó livido. Le subió, pecho arriba, una cosa que no le dejaba hablar. Tenía los ojos desorbitados y así me lo encontré unas horas después. No quisé herirlo y entré con delicadeza:

—¿Te tomaste el café?

—¿El café? ¡Si era una metáfora! ¡Es que no me ves? ¡Maldito agardiente...! Menos que acabó rebajándose dos duros... pero me ha invitado, un día de éstos, a ir a comer con él a la playa...

