

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 se pamos, a lo largo de las costas del poderoso imperio.

Cuando redactamos las bases de un concurso para dotar a nuestros niños de un nuevo texto de geografía prohibiéramos esta definición que nos hizo creer en la tierna edad que la costa era un muro impenetrable; una frontera; y cuando lo escribíamos nosotros, que todo puede ser, definimos: «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, para los hombres 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 ese 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?

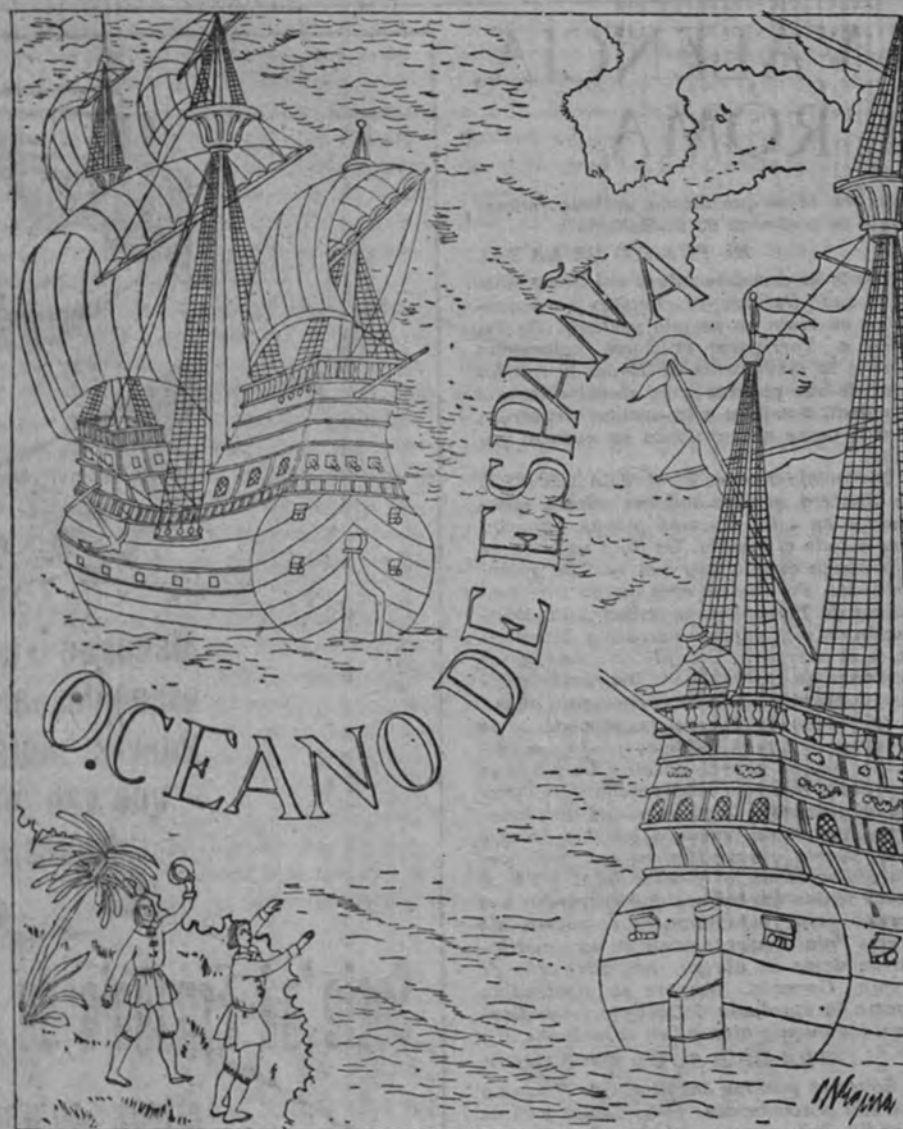
Desgraciadamente sí, y con el más trágico sí que pudiéramos pronunciar: Cuando no poseamos barcos para ir —por ejemplo— a la República Argentina y tengamos que recurrir a los de otro Estado, porque entonces limitaremos con el mar que pertenece a este otro Estado.

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 frontera, 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 canto 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 Moritaña, 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 Alcoer. Pág. 14.
- Nueva «Ora Marítima» o periplo de Bonanza a Málaga, por José María Pemán (ilustración de José Caballero). Pág. 15.
- Costas del sur de España, por Carlos Martel. Página 16.
- La emar saladas desde Estepona a Alcantar. 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 Lluys Santa Marina (dibujo de Tauler). Página 26.
- Costa Tramontana, por Fernando P. de Campora. 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.



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-
calaron en dicho Archipiélago. Posteriormente fué explorada 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 1339, 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 1493 el francés Juan de Béthencourt y en nombre del Rey Enrique III de Castilla (El Do-
liente) 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, vió la importante situación de este vergel, 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.

BALEARES MARINAS

(Viene de la página 29)

naturas, 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 faja o zona de choque entre moros y cristianos. Consideremos los vestigios de sus castillos, no en plan romántico ni arqueológico, sino en el castre de fortificaciones o blockhaus. Su pongamos que el espíritu de la guerra se preservara 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.

Guerilleros 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 isabelino puso por norma a encorajinar y desautorizar a la vez. Hasta nuestros días casi, luchó Ibiza contra todo esto. Cuando ya Versailles se había hundido, de puro refina-

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

miento y corrupción, aun había cruzados en Europa, y eran los corsarios ibicencos. No importa que la Historia, desmemoriada y desagradecida, se haya olvidado de tan inverosímil perseverancia:

«Las honras no consisten en tenellas sino en arribar a merecidas.»

La ironía es fácil ante esa sublimación del honor quisquilloso que aun perdura en Ibiza. Pero en ese retorno a los duros conceptos del Honor y de la vida con riesgo, habremos de reconocerle a nuestra Ibiza, diminuta y fiera, un acierto supremo: Ella no ha tenido que retornar; le ha bastado proseguir.

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 blockhaus 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

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 desgarrón 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 vivaces y prestas a emplearse.

No se hizo entonces, no, mármol su gesto. Continuó obradora y resuelta

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, empujando 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.

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 innegable: 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 navio 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,

Y crece este avisado sobresalto si consideramos que no es posible tomar el agua entre las manos, que no puede dividirse su terrible unidad, que no hay quien edifique sobre su piel huidiza, murallas defensivas. No resiste la inquietud del mar el peso de una frontera, y no cede, por tanto, su entrega, sino entera y totalmente a quien logra mantener a flote y bien servidas más bocas de cañón. ¡Alerta al propio mar que viene dominado! ¡Alerta! y no olvidemos que la estela levantada por un acorazado, trasmite su temblor a través de las aguas sensibles, ordenando las olas que rompen cándidamente en cualquier playa. Por ello las patrias rodadas de un mar abandonado tienen que sufrir como una ofensa cuando adentra su brazo hacia la costa, y sorprender cada bahía como un puñal clavado entre su carne.

«También quiero ahora recorrer la Victoria los caminos desde la pequeña 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 glorioso, una Historia con la espada curvada de laureles. Es mucho lo que falta. No más que en julio de 1936, cuando pasaba de Ceuta a Cádiz brisando las banderas del convoy. Si entonces un puñado de hombres ciegos y ciegos en su fe, razonaron el milagro, hagamos de nuevo ferviente ofrecimiento de mantener nuestra Victoria, que es España, alzada y siempre en marcha, ahora que comienza, también 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.

A. M. R.



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 envanecen con su relumbramiento o nos apesadumbran con su distancia. Para convocar las voluntades que exige este momento, no estará de más volver 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

ofrece a la bravura sin fatiga del mar, a través de playas, cantiles, puertos y ensenadas, la más varia y hermosa obtinación.

Todavía en el complacido recuerdo de nuestra ribera tendrá que saltar la mirada bogadora sobre un arpón clavado entre sus rocas con tal fuerza, que doscientos treinta y ocho años, siete meses y veinticuatro días no han sido suficientes para dar costumbre al dolor de la herida.

A pesar de ello nunca ha sido nuestra libertad más entera, y ésta es quizá la causa de que podamos volver la vista hacia los mares con un ademán tan resuelto.

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.



VISION FUGAZ DE LA COSTA VASCA

Por A. ABAD OJUEL



La primera vez que vi el mar de los vascos 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 —de tierra adentro— no podían distinguir el azul de las mareas, el luminoso, el cambiante verde de los días de galerna; y los ojos, 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 de cascadas 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 nubes 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 las chimeneas, 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 conocí, 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 hurabó, apacible y cordial, que hoy golpea con violencia desde ayer acariciaba, que lleva a toda vela las quillas frías de los balanderos en una carrera de siebre de porche o pone en trance agudo y desesperado a los barcos de alto porte que hacen el cabotaje de la costa noroeste. 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 Jaizquíbuli 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 Lancaster desembarcaba hace ya un colmo de años para casar con Rey español que, casualmente, fue también el tercero de nuestros Enrique.

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 fiel. Siempre española.

Tan firme en espíritu, como movetizas 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 estampos vivas de aquellos otros que echaban sus redes en el lejano mar de Tiberias. 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 pueblecillos 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 Invenible.

Una garganta envejecida 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 Jaizquíbuli y la ría, 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 la proximidad, ponen la nota de alicia con sus grúas, sus muelles de cemento cruzados por raíles 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» y el «Virgen del Carmen», que la tradición de unos ballecos llevó a Bilbao, y según la vida de su comandante—, 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 ánimo 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 bloqueo 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 Orio iguala en fama y fuerza. Los de San Juan son quienes detentan la «plusmarca» de las célebres regatas donostianas.

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 demuestran 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 Uliá, 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 marítimos 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 «Jara», 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 Igeldo, 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, sirenas, brillo de aguas... San Sebastián, en las costas del Norte es un adorno de belleza difícil de igualar.

HACIA VIZCAYA

A la vuelta de Igeldo y Mendizorrotz—montes casi cortados a pico sobre el mar—sale la ría de Orio. Pequeña y retorcida, sede de pescadores de bajura y de los mejores remeros actuales de todo el Cantábrico. Para un gastrónomo podría añadir que en los criaderos de Aguinaga se cogen las mejores angulas del Norte, y para quien no 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 revuelta arena, viejo solar de Guipúzcoa en la que existe casa que lleva con orgullo la leyenda: «Zaráuz antes que Zaráuz», con la que alude a la primacía de la sangre sobre la piedra. La villa se cobija bajo la ermita de Santa Bárbara, y de su ilustre solar salió Juan López, que asistió con sus naves a la expedición de Túnez en el siglo XVI. 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 emarillados y labradores, antiguos pescadores de ballena, hasta el punto de que uno de estos colosales cetáceos figura en su escudo, como símbolo de la afición 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 del 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 ablenzo 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 ONDARROA 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 las 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 empuñemos 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 debellabit 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 arco de la misma hace bailar el «kauresku» a un marfil tocado de chistera, sostenido por los robustos hombros de cuatro marcanetes.

Mundaca nos trae el recuerdo de Rodrigo de Portuondo, aquel bravo que en el siglo XVI pereció en combate con el turco, el pirata Ardin Cachtidabli; el bravo marino 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 cuna de Alonso de Ercilla, el soldado, poeta, aventurero y hombre de bien.

(Continúa en la página 5.)

BALEARES MARINAS

Por MIGUEL VILLALONGA

LA COSTA BRAVA Y DISCRETA DE MALLORCA



La diferencia está en que Ibiza y Mallorca se llaman «discretas», que este es el término que se le da a las islas que no se trata de islas marítimas, en tanto que a Mallorca se le llama «brava»; 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, es colado 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 delirios 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 agudizado 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—adopta 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 arriá morían sin haber visto el mar. Como se las arreglaron 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 pla-

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

El diálogo prosigue todo ingenuo y erudito.

«Estas torres servían de vigilancia y telégrafo. Cuando avistaban una flota enemiga encendían sus fuegos hasta llegar a Palma, al Palacio de la Almudaina, que era donde residía el Virrey. En su 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 antiaérea. 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

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

«Sería tan discretamente hermética 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 perímetro! Algunas conozco que son verdaderas estrellas de mar. Pero hay otras que se cierran al exterior y se encañiman; quiero decir, que renuncian a todo menos al bostezo. Así engorrian 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-

mallorquín 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 facilitarán muestrario gratuito...»

Sonríe la muy bobalicona, ganada por glucosos ensueños de novela 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 coquetería de cow boy, se precipita al tocador de su cabina.

«Tendría 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 lustras viajeros se 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 tormentos y escollos. El vértigo vertiginoso y el progresismo decimonónico la fueron relegando de los océanos, y la economía y competencia de los modestos pallebotes del Mediterráneo. «La Perezosa» se quedó, amarrada en Barcelona, hasta llegarle el momento de morir, desgastada, en Mallorca, donde naciera. En su último viaje «La Perezosa» llevó como pasajero al armador que había decretado su muerte y a un grupo de lindas señoras presidido por la hija de dicho armador. Las damas 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 fúlicas sus velas, y hasta el Mírcoles de Ceniza, irónica y tozuda, se mantuvo al palo la calma de aquella fragata mallorquina. ¡Tres días valieron entonces por esa hora, que ahora decía el virago americano al científico marqués en el laboratorio de su tocador de viaje! El primer día de Cuarema pisaron tierra mallorquina las damas 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 enfada a veces, jamás pierde el tino. En otros países «La Perezosa» se hubiera hundido con su cargamento de lindas damas. Pero era una fragata mallorquina y, además, estaba en aguas de Mallorca. Se contentó, pues, con el paño irónico 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. Fue la misma hija del armador, respetable dama ochenta, quien me la contó años de morir, no hace muchos años. Dios quiera darme otra vida inmortal a los personajes de esta anécdota, y que el espíritu de la bonachona

fragata perdure eternamente en aguas y tierras de Mallorca.

PUERTO MAHÓN

MI señora la Geografía no querido decirme. Sospecho no lo recuerda, pues está—realmente—metafóricamente—bastante apellada. Y si el dictado de Verones la trastornó—¡a ella, que a no había logrado habituarse a los diplomáticos imbricados de Verones!—el pasillo de Dantzig, nuestros días ha determinado alejamiento de la abotargada flota.

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. La isla resulta un tanto esmirriada para tan buen mozo. A decir verdad parece ser un pretexto para el acoso lo sea, pues si 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 bastión al puerto favorable.

Pero acaso no sea prudente confiar demasiado en la lógica de Madre Naturaleza. Ahora resulta que esta, vista señora, no es lógica, ni siquiera tan formal, como se figuraban nuestros antepasados. La creían seria; los evolucionistas habían adoptado como lema una de sus supuestas y poderosas limitaciones: la Naturaleza no daba saltos; era pausada y solemne. Avanzaba por sus pasos contados; a milenio por paso.

Como enemiga de trivialidad ostentaba la respetable señora ejemplaridad de su horror al vacío. Y era igualmente ejemplar irreductible firmeza en lo conocido a la indivisibilidad de los átomos. Pero hoy, la Naturaleza da saltos y cabriolas, se ríe y vacío y se aviene a toda suerte de avencienas con los cuerpos simples. No confiemos, pues, en la lógica de esta señora de las vejez y a stormos. Ni permatamos atrapar al mariposón de las cosas primarias.

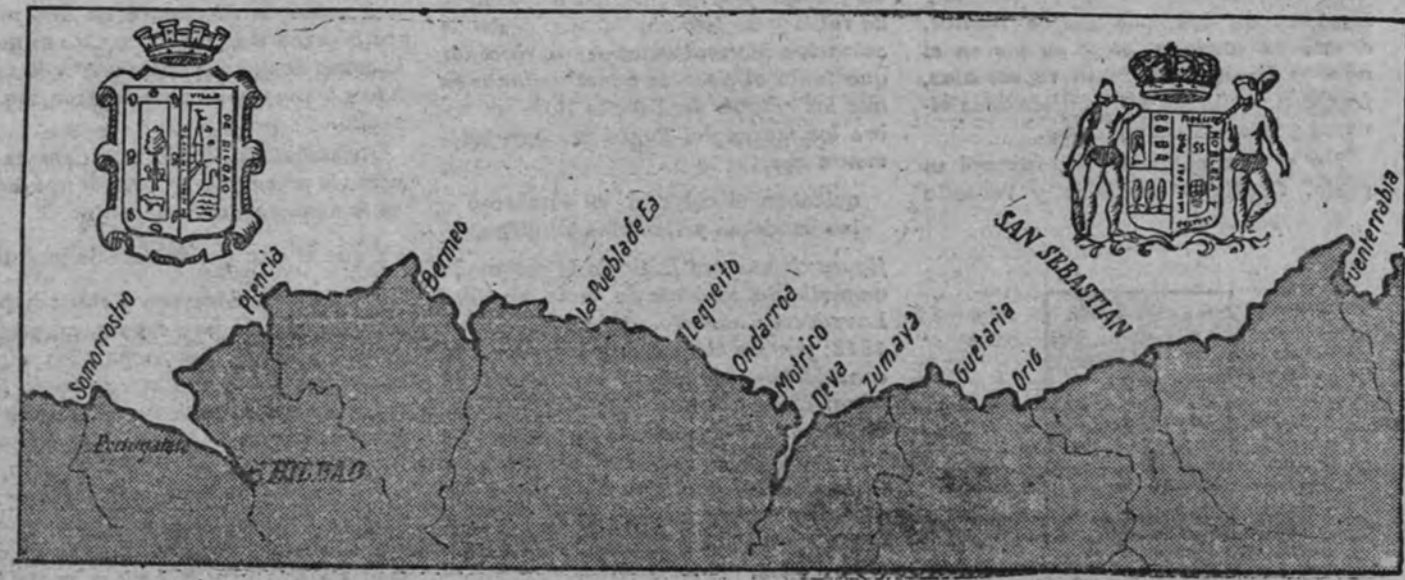
Con ponerle un nombre saliente a la Erudición, que es discreta), no pide razones, si substancias.

Mahón se encarnó sobre mogote para ver mejor al bu mazo de su puerto. Dos hermosas fatales—Inglaterra y Francia—lograron encabalarlo en diversas ocasiones. Los vendajes, más rúgidos cuanto menos temidos, arrojan, de vez en cuando, un vapor sin gobierno contra los brazos externos del puerto; guro. Así aprenderán a estimar los navegantes. Por si fuera por y para evitarle nuevas veleidades al mazo garrido, Isabel II (que se tendía de estas cosas) le dio nombre y defensa con baterías, fosos, puentes y semáforos, al castillo espectacular que lo tutela.

Y con todo, la vida en Menor es exquisitamente refinada. Viaventurera y marinera por el Mediterráneo, pronto y hoigado ro en Mahón, suntuosa pulcritud en el alavio, discreta mesa y biblioteca sosegada. Tales fueron las normas de vida en las honradas familias de la burguesía mahonesa. Pese a vendavales y guerreros.

Si yo pudiera ser mi abuelo me honra y materno que me mira ahora desde el fondo de su pulcra m...

(Continúa en la página 50.)



Castellón quiere restaurar sus antiguos bosques

Un interesante proyecto de repoblación forestal

Castellón es una hermosa provincia, Asomada al Mediterráneo, en un balcón litoral 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 turolense se prolonga en Castellón en una serie compleja de montañas, en un laberinto cruzado por valles y depresiones que avanza poderoso y bravo 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 vigía en lo alto de la Sierra; las antiguas ermitas, dormidas a 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 árabes que desgañan su ladrillo bajo el peso de los siglos en la cima de las colinas; la terrible decoración de rocas de la famosa Serranía de Beccete, 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

buco de arrozales, naranjos y cereales. Una visión serena y bravia, guerrera e indomita; el panorama de la Naturaleza en libertad, muy cerca en el espacio, pero muy lejos en la dimensión artística de esa otra 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 franja litoral de muy pocos kilómetros de anchura; fuera de esta franja los cultivos se alargan por los valles o se escapan en las laderas montañosas. El resto de la provincia, es decir, el 56 por 100 de su superficie total, es terreno de monte apto solamente para cubrirse de bosques. Y así tenemos que de la superficie de la provincia un 43 por 100 corresponde a cultivos, 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 es, en invierno, un bosque de pines, de pinos 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 vides que mató la filoxera. Eran los años de exportación vitícola a Francia y de auge para el puerto de Vinaza, que presenciaba a diario el embarque de pipas repletas de los negros vinos del Maestrazgo medio y del famoso «morenillo de Calig» de mucha aceptación en las bodegas de la nación vecina, para los «coupages».

Más lo pasaría en esta provincia el cultivador de olivares, el exclusivamente dependiente de 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 vejez (una cosecha excelente cada cinco años). Sumase a este reverso otro todavía más importante: LA PLAGA DE LA MOSCA, que en esta campaña aceitera 1942-43 ha merendado 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 malos, en un número de grados muy considerable). Unas cifras darán clara idea de lo arriba apuntado. La producción de aceituna en la campaña 1941-42 no alcanzó la mitad de una buena cosecha, pero como no llegó la

ría 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 cubiertas 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 naranja al extranjero se uniría la exportación de madera favorecida por la excelente disposición de la tierra para la 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, la excelentísima 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

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 recogerlos 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, Albaladea, 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 oliveros, 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 antiguas, carentes del necesario rendimiento y condiciones higiénicas. Nuestra 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 y rendimiento del árbol de Minerva en la provincia de Castellón, recogida por la Delegación Provincial del Sindicato Nacional de Olivos.

Enilio MELIA TENA

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

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

CANTAR DE DIANA DE LOS MARINOS DE NUESTRO PIRINEO

Por PEDRO MOURLANE MICHELENA



A Cristóbal Colón, capitán del bergantín «Asbjørnsen», de Bergen, Al «Asbjørnsen», que era viejo, le crujió el costillar después de la galerna. Mientras le embriaban en Sestao, 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 a la espantadanza. Pues sí, y era en Dronheim baile de Corte en los días de la gesta de San Olaf. En un ceremonial japonés hemos leído que hacia el año mil justamente, el heredero de la corona en sus esponsales pasaba con su prometida por un arco de cigüeñas que arrancaba de la tierra hacia su curvatura cerca del cielo. Existe un retrato de Olaf II, Patrón de Noruega, dentro de un arco de gaviotas que se curva a un palmo de la cabeza del monarca. Hakón VII que es más alto, mucho más que Olaf II, necesitaría agacharse para pasar por el arco que aureola a su antecesor. La cigüeña es el ave totemica del Japón; la gaviota es el ave totemica de los vikingos, cuyas naves, gracias a la arcilla azul se conservan en el fondo del mar casi intactas. Y, pues, al país de la media noche, recordemos un chalcab de la gaviota que no es un chalcab 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 adiós de su pañuelo saliste, ¡oh, gaviota!»

No es de Petter Dass, el poeta noruego, sino de otro Petter de fatidit mucho más baja, y en cierto modo de un Petter cualquiera que si zumba alguna vez como un trompo de música, es con poca cuerda. Podría ser, sin embargo, de mano escandinava y hasta canción popular en Trondhjem, donde Olaf II, que murió en la batalla de Sildstad, en 1030, reposa hasta que la trompeta del Juicio 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 pone en las cosas luz de fiesta, como la del paisaje de monte y mar, aquella tarde que embriaban en Sestao 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: «Egees debellari horrenda cete subieci, terra marique potens».

Debelarla no lo soberanos, la villa avasalló en efectos cachalotes como castillos en los mares polares como en los del Sur. Con antepasados de usted, de Stavanger o de Terranova, fueron antepasados nuestros a Terranova la divisa de Lequeitio suena: «Nos parecemos? A ustedes, los vikingos, les llama en los ojos azul como el latido 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 fue tallada da aún el centelleo que dio cuando el albarcain o el hergeta, con mil años en cada hombro, resistía a Roma. Pero romanos somos, como a Roma, además de griegos y pretrinos, las lucas que nuestros navios llevan del Pirineo a Filipinas, como antes al ultramar de aztecas, incas o araucanos. Conviene con todo que esta carta se cifia al tema que la mueve, y que es entre ustedes como entre nosotros el tema eterno.

Olaf 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 cubre de los hombros está tejida con bruma. No es su mar el de Ulises, en que triton o sirena se agachan bajo la quilla 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 escudo la noche densa de siglos? El manuscrito hallado en Islandia hace tres centurias, el manuscrito de Flately que un Príncipe de la Iglesia puso en manos de un Rey de Dinamarca, cuenta que si. El Prelado, que era Breyghof Sur Snessam, 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.

Olaf, 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 finisterres del País de Gales o de la Bretaña, donde siglos después adivina céticos descubren ciudades submarinas por el son de campanas que sube del fondo del pléjago. Pero Olaf es además hombre de fe y lleva el cristianismo hasta las islas heladas que segregan soledad como las atalayas horizontales a las Orcadas o a las Feroe, que toma para sí igualmente que otros países. Lo cierto es, amigo Cristóbal Asbjørnsen, que les manumite Noruega de la garra de Suén, hijo de Haugen 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 su alma. 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, Olaf es la sombra de Olaf 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 conmovidamente 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 arpones 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 embobido 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. «Aquí nos 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 cortieron de soles y de borrascas en el periplo. Allí, bajo la solana, como bajo la toga, se oculta el chamarrado inmogrado en la racha salobre. Fraille agustino, 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 vuestra nominanza o color árabe 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 a los treinta y cuatro cartistas escoceses 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 bajeles». Su nombre: Antonio de Gaztania.

Ganan gloria los unos, renombre los más, y ni gloria ni renombre a los marinos que salen de Vasconia y que son de la gran especie. Usted se llevó retratos de Blas de Lezo, de Recalde, de Bertendona, de Mazaredo, 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 límites se daba a los oficios seculares o a las glorias del campo. Dios da a los suyos y nos dá 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 navios iban a países remotos fundadores, misioneros, fogados, mercaderes o contrabandistas 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 animosamente 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 antiguo como los feroces son allí los maestrescuderos 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 adiós 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 vascones 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 cantá-



bricas y gupuzcoanas», en 1564, y se cuenta Isasí en su «Compendio Histórico» o el cantar del condestable de Navarra, conde de Lerín, caudillo de los beaumontes, una había que nos gustaba a nosotros y nos gusta, y es aqué:

«Jelki, jelki ekenkuk, arla da nabo»,
«Kaxoli ministen da siloreko trumpet».
(Levántaos, levántaos los de casa, la luz se ha abierto, habla desde el mar la hacha de plata.)

Alude este cantar de digna de los marinos vascos a las guerras de Holanda, pero refunde en nuestro sentir otro cantar más antiguo. Y, pues, Cristóbal Asbjørnsen, la luz se ha abierto y nos llegan del mar voces de plata; madrugemos, que la vida es corta y la labor que nos queda por emprender muy larga. Y Santiago y San Olaf, grandes Patronos, no nos mermen levadura de ansiedad en el pan nuestro de cada día. ¡Jelki! ¡Jelki!...

VISION FUGAZ DE LA COSTA VASCA

(Viene de la página 4.)

mar, que saltó de las proximidades de su costa a las escarpaduras del valle de Araucano en la lejanía chilena—para pelear como buen y legarnos en la belleza magistral de sus versos, en la «Araucana», una visión genial de aquella buena gente vizcaína que peleaba bajo las banderas del Emperador por la inmensidad del pueblo español.

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 empuje de hierro, que con el rompeolas y el contramuelle del Este, forman el cobijo de todos estos pueblitos 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.

Así lo vió el señor de Haro al fundarla. Y así las disputas de las gentes de Gamboa y Oñaz hubiesen cesado antes, antes hubiera venido a prosperidad el pueblo, que ya por las fechas del XIV era el principal del señorío, por más que los bermeanos tuvieran más honor. Fué también el Católico quien dio a Bilbao título de villa, y a América marcharon sus hombres en el descubrimiento y la conquista. Autores hay que afirman que Juan de la Cosa fué vizcaíno;

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

A las ocasiones malas sucedieron las favorables. El comercio marchó viento en popa, y en el XVI se crea el «Consulado y Casa de Contratación» para encauzar la riqueza que se entra por el puerto, y como la riqueza siempre atrae, Bilbao conoce la presencia y ataque de los holandeses unas veces, alguna de los franceses, del inglés en ocasiones, con lo que la prosperidad se amengua en el XVII, para reanudar con el comercio más intenso con América—tierra de asentamiento de millares de vascos de buen solar—allá por los años del mil setecientos y pico.

Después entramos en lo contemporáneo. Crecimiento, nuevas compañías de navegación y comercio; la Gran Guerra, coyunturas 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 hay 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.

A. Abad OJUEL

Tiene la provincia de Castellón una flora muy variada que se desarrolla en un esbozo de rocas de la famosa Serranía de Beccete, 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

ELOLIVO

allá por Morella; en esta zona del Maestrazgo, frío y abrupto, que comprende unos ochocientos hectáreas de terrenos enclavados 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 vides que mató la filoxera. Eran los años de exportación vitícola a Francia y de auge para el puerto de Vinaza, que presenciaba a diario el embarque de pipas repletas de los negros vinos del Maestrazgo medio y del famoso «morenillo de Calig» de mucha aceptación en las bodegas de la nación vecina, para los «coupages».

Más lo pasaría en esta provincia el cultivador de olivares, el exclusivamente dependiente de 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 vejez (una cosecha excelente cada cinco años). Sumase a este reverso otro todavía más importante: LA PLAGA DE LA MOSCA, que en esta campaña aceitera 1942-43 ha merendado 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 malos, en un número de grados muy considerable). Unas cifras darán clara idea de lo arriba apuntado.

La producción de aceituna en la campaña 1941-42 no alcanzó la mitad de una buena cosecha, pero como no llegó 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 40 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.

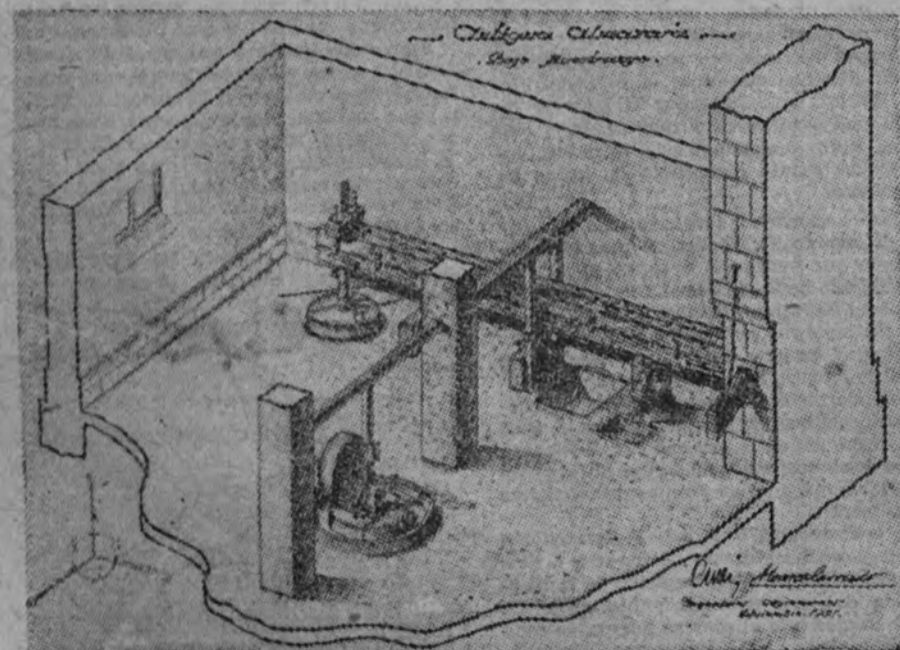
Pueblo que produjo menos: Ares del Maestre, con 715.

El pueblo de Ares está situado en el límite del cultivo del olivo, y su término municipal se remonta hasta alturas de 1.600 metros.

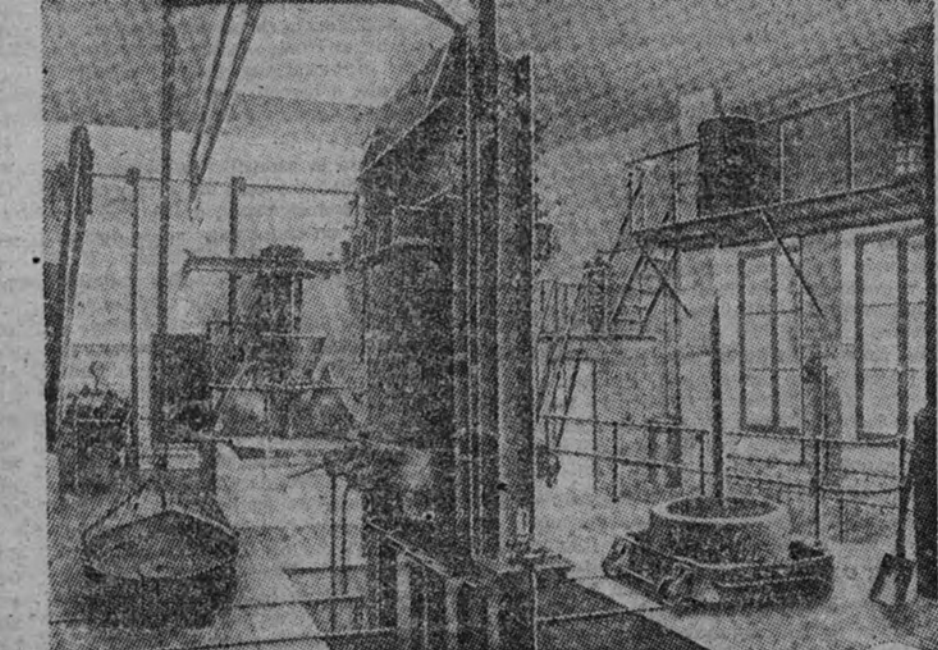
Un solo término municipal, el de San Mateo, ha llegado a producir en años de cosechas excelentes 5.500.000 kg. de aceituna seca, que si lográramos salvar de la mosca podría rendir más de 2.500.000 kilogramos de aceite de finísimo pañal.

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.

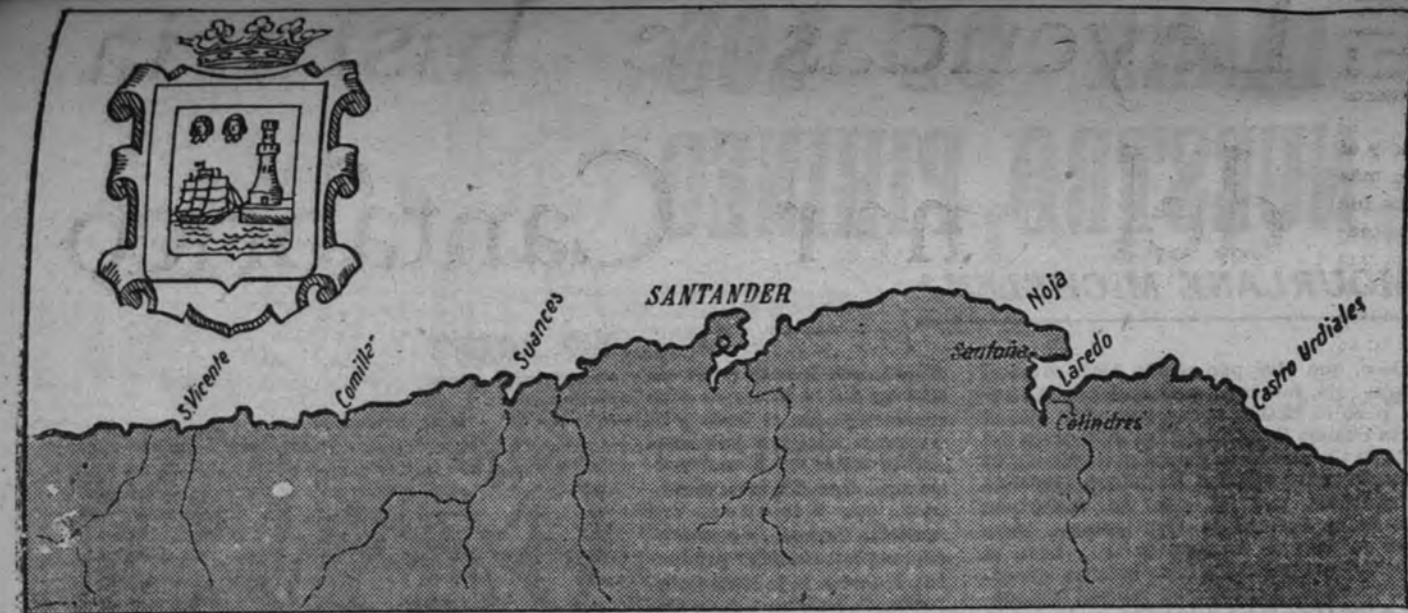
CONCLUSION.—El cultivo del olivo no es hoy remunerador; a pesar de ello, el



Antigua Almazara del Bajo Maestrazgo



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



Divagación y hechos en torno al litoral de la Montaña

Por MAXIMIANO GARCIA VENERO



Habría querido, 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 ha 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 ventanilla 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 carta 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 montañosas. Teníamos afición, sangre de delfín. Cuando entré en la Escuela de Náutica santanderina, nos reuníamos 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 mi litoral. Al pasar los años, conocido 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 míseros, sueldos de miseria. Yo he conocido compañeros míos que se embarcaban, hace quince años, y menos tiempo, por el sueldo de un marinerío.

Nos 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?

El general Primo de Rivera quiso remediar el problema de la existencia de unos centenares o millares de pilotos y maquinistas sin ocupación. El año 1924 suprimió la mayoría de las Escuelas de Náutica, y subsistieron cuatro. Entre las suprimidas figuraba la de Santander, quizá la más gloriosa y eficaz de todas. Recuerdo que para solicitar la permanencia de la Escuela santanderina, fui recibido

por Alfonso XIII. Mucho quería a Santander el Soberano. Confiado en su afecto a la Montaña planté la petición de continuidad, apoyándola en la opinión unánime del país montañés. Además, por gracia de Dios, las Corporaciones y entidades montañosas, a mi petición, habían suscrito un documento en el que se comprometían a sufragar los gastos de la Escuela. Yo no era más que un estudiante de Náutica, pero mis copropietarios no habían vacilado—a dos personalidades se lo debí: al obispo don Juan Plaza García y a don Juan José Quijano de la Colina, presidente de la Diputación, que firmaron los primeros—en suscribir el documento, del que hice entrega al Rey.

Don Alfonso reflexionó, y me dijo: —Como soy tan buen abogado que gano todos los pleitos, lo mejor es que te dirijas al jefe del Gobierno.

El general Primo de Rivera adujo sus razones. Hoy, al cabo de diecinueve años, reconozco que tenía razón. Habíamos preferido, claro es, que nuestra Escuela fuera superviviente. Esta es otra cuestión que no vale la pena tocar ahora.

Simultáneamente a la supresión de la Escuela de Náutica decaía el puerto santanderino. Los trasatlánticos extranjeros sustituían a los españoles. Ingleses, holandeses, alemanes, franceses disputaban con ventaja a la Tratatística Española el tráfico de turistas y de otros pasajeros. Santander, término trasatlántico, se convirtió en Santander tránsito. También el comercio se redujo. El coste de tonelada por kilómetro era más caro desde Santander que a partir de otros puertos del Norte. La bahía y los muelles—todavía eran de madera—, necesitaban obras importantes. España exportaba poco por el puerto santanderino y recibía menos tonelaje aún.

Todo el siglo XIX y principios del XX, el puerto de Santander... cabecera de tráfico trasatlántico y comercial. Había llegado el momento de la decadencia. Apenas poseíamos flota mercante, porque se habían desaprovechado los años de la guerra. Bilbao tenía mineral y manufacturas que exportar. Gijón cargaba carbones. Vigo economizaba, en ciertos aspectos del tráfico marítimo, dinero y tiempo.

La gran bahía, el puerto donde podían albergarse todas las escuadras europeas, tenía una existencia lánguida.

De 1927 a 1931, Santander totalizó su tráfico en las siguientes cifras:

Año 1927: 898.561 toneladas.

Año 1928: 815.356 ídem.

Año 1929: 1.098.155 ídem.

Año 1931: 764.521 ídem.

Después sobrevino la caída vertical. Recuerdo a uno de los santanderinos de mejor cepa, a don Manuel Agudo—que vivía para el comercio del puerto—, hablandome con nostalgia y tristeza de lo que fue y era Santander. Don Manuel Agudo, y algunos viejos capitanes y consignatarios, exclamaban:

—Esto es la muerte, esto es la muerte...

Yo he conocido días en que la bahía albergaba a cinco trasatlánticos, a varios buques de guerra y a quince barcos de carga. El pueblo entero vivía del puerto. De 1932 a 1936—los datos se han perdido—la decadencia se acentuó. Santander tuvo que empezar a vivir de espaldas al mar. Forzosamente.

DESDE 1937

La situación iba a empeorar, con motivo de la guerra civil. El tráfico, una vez conquistado Santander por el Ejército,

subsistente la guerra, sería menor. Así sucedió. La guerra universal ha reducido aún más el movimiento mercantil.

Fue 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 las Obras Públicas. 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 consignatarios 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 infima parte de lo que se ha realizado, y de lo que se está haciendo, y de lo que se hará, el pueblo habría aclamado 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 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 Tarragona y Valencia, en favor del puerto. Hoy, a Dios gracias, la tontería ha pasado a constituir una necesidad.

El auge del regadío quiere decir que Castilla producirá más y tendrá mayor capacidad importadora. Si no hay comunicaciones económicas y rápidas con Santander, el tráfico castellano tendrá que derivar a los puertos que le convengan.

Al incendiarse Santander tuvo ocasión de sostener una tesis en varios artículos que aparecieron en ARRIERA, la cual se reputó por las gentes respetables, como la más acertada. (Y perdonémosle la in-

(Continúa en la página 14.)

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 aparece 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 vía de Requejada llegará un día en que se haga un comercio intenso. Torrelavega, una gran ciudad en potencia, se servirá de esa vía, 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 mentecatos periodísticos—fue hablar de esas obras—, debían convertirle en puerto de refugio. Hoy lo es, y el primitivo proyecto fue superado. Aun quedan por realizar algunas obras. San Vicente, por otra parte, como Comillas y Suances, son playas turísticas, parecidas a la de Cap Breton, 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 Tarragona y Valencia, en favor del puerto. Hoy, a Dios gracias, la tontería ha pasado a constituir una necesidad.

El auge del regadío quiere decir que Castilla producirá más y tendrá mayor capacidad importadora. Si no hay comunicaciones económicas y rápidas con Santander, el tráfico castellano tendrá que derivar a los puertos que le convengan.

Al incendiarse Santander tuvo ocasión de sostener una tesis en varios artículos que aparecieron en ARRIERA, la cual se reputó por las gentes respetables, como la más acertada. (Y perdonémosle la in-

(Continúa en la página 14.)

COSTA TRAMONTANA

Por FERNANDO P. DE CAMBRA



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 Tré y Sernella la esconden en un abrazo, cual si pretendieran ocultarla, celosamente, de miradas indiscretas.

garán a prudente resguardo, que difumina los detalles.

Al compás de la marcha continúa desfilando la costa, dominada por la gigantesca mole del Canigó, encapuzado 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 maestres 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 «ojímetro» reemplaza ventajosamente taxímetros y alidadas.

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.

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 codaste, 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 pretéritos tiempos no dura en nuestra memoria más allá que la estela de una nave...

Con el cantil desapareció la poesía, y en el Tordera dió comienzo una sucesión de monótonas playas. Cada recordo, cada elegía, primitivo y por ello atractivo, llegan los pueblos y ciudades erizadas de chimeneas y toscos edificios. Aún durante algunas millas resisten las villas costeras a perder el tipismo de blanca caserío, pero la industria acortó 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 internan mar adentro. Leve marejadilla hace las danzas. A veces desaparecen entre dos 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 embarcaciones, expuestos a enganchar sus redes. El oficial de guardia debe estar atento y andar listo en la manobra, 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 «bese» sus buenos quince grados por la otra banda. En todo tiempo resquedieron los peligros en la costa. Así podríamos hacer nuestra aquella expresión de los nautas provenzales, que con harta picardía dicen:

«Virgen de la Guardia, protege a los marineros que se hallan en tierra firme... pero los que están en la mar ya se las comen solos».

La distancia oculta celosamente todo mar adentro. 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 recordo, 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.

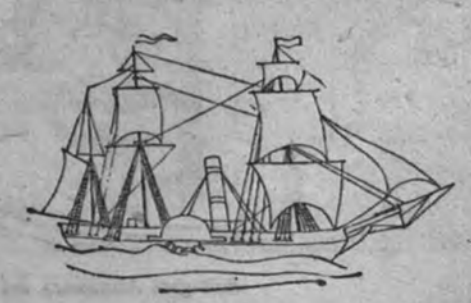
Al rededor de cabo Selou existen ruinas de cierto viejísimo caserío. En el embarco Don Jaime I «El Conquistador», cuando se anduvo a las jornadas de Mallorca, Carcolinas escaleras que descendían hasta la propia orilla parecen aún conservar huellas de aquellos rudos varones que penosamente, día tras día, sin atreverse ante dificultades insuperables, asentaron los primeros jalones 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, manteniéndose 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 Ampolla nos dicen que hace aproximadamente siete siglos véronse surcadas por las galeras de Don Pedro de Aragón, cuando fué con sus huestes 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 Golas 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 existe 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, sin embargo, tan unidas, es precisamente lo que compone la gran España única.



El MAR de CATALUÑA

Por LUIS SANTA MARINA

Este Mediterráneo, a pesar de sus lejanías azules, parece que siempre ha de llevar rápidamente a nuevas tierras, como esos jardines medio laberintos, que a vuelta de cada camino ofrecen un hermes, una exedra o un reloj de sol.

Y esta impresión es sensorial, sin que juegue para nada la inteligencia ni la turbamulta de lecturas; es algo que sugiere la costa, la serenidad de sus aguas, la forma perezosa y amplia de sus barcas, el modo de pescar, que parece más bien arte terrestre... todo.

Mar cargado de historia, de romance, de clasicismo. Mar blanco, amatista, cerúleo, glauco... Los adjetivos clásicos, tan viejos como Homero. Y allí va la teoría de los dioses talásicos, en los que se hace muy cuesta arriba creyera nadie alguna vez y que, sin embargo, poblaron las costas de ciudades, y los promontorios de templos, y los trabaron con calzadas que aún quedan, como quedan al cabo de milenios sus nombres y estatuas.

Costa tendida en suave forma de flanco de ánfora, con breves manchas de cantiles y rocas hacia el Norte, pero que se extiende pronto y sin interrupción ya, en baja ribera, donde las olas mueren sin romper, o en ininterrumpida playa, donde apenas se nota el subir y bajar de las mareas...

Costas de fácil acceso hubo que defenderlas, pues eran pronta presa de todos los audaces, y surgió la avanzadilla de atalayas desde el cabo Cervera al río Cenia; atalayas redondas con su toldero de hierro donde prender las alandoras, y a las que los guardas entraban por una escala que retraban luego. De cuando en cuando las apoyaban recios castillos bien torreados, cabalgando sobre colinas o serrijones.

No bastaba, pues mala guerra es esperar la acometida: hay que atacar, ser el primero siempre. Los Condes antes y los Reyes después, se dieron cuenta de aquella realidad que les costaba a diario bienes y vidas, y surgieron las Atarazanas barcelonesas, nuestro primer paso hacia el Imperio. Jamás estaban ociosas sus gradas; sus calafates y carpinteros de ribera manejaban con brío azuelas y sierras; humeaban en la playa las calderas de alquitrán y resouban los mazos que embudaban diestros y pacientes el cáñamo por las junturas.

Así años y siglos. Recogíanse victorias y malaventuras, pero los cinco céntros de oro domaban el Mediterráneo a fin de cuentas; primero fué Mallorca, luego Sicilia y



Cerdeña, Bizancio después y, por corona, Nápoles, la Sirena Partenopea. Y en un fabordón nunca apagado, la pugna con la morería: Túnez, Trípoli, Egipto.

Eran los días en que se bendecían las galeras con la fórmula ancestral:

—¡Dios las mantenga para pelear contra turcos y franceses!

—¡Así sea!—respondían todos los asistentes.

Y también las banderas y estan-

dartes que luego habían de enseñorear el "Mare Nostrum". En la primera entena se izaba la blanca de San Jorge con su cruz bermeja; en la segunda, el estandarte real; en la tercera, la del almirante, y la del vicealmirante, en la última.

Sonaban las chirimías y la grito del pueblo enardecido, que veía a sus naos cabecear en la mar... Y el llanto sobre el difunto; desde allí, el señorío, con trompetas y ministriles y seguido de todos, íbase a

las Atarazanas a "fixar las quillas para las galeras", cinco, siete, ocho, las que fueran...

Así dominaban las olas los Reyes de Aragón; así creció Barcelona y alzóse con la cabecera del Mediterráneo Occidental, y dictó leyes y sojuzgó pueblos, y no con menestrales y "mestres de gay saber". Así fué la puerta imperial de España encaráda a Oriente, por donde salió el César Carlos para Túnez y entraron los despojos de Lepanto.



ron a la civilización, no podía carecer de ellas, ya que cuando los demás, y el Mediterráneo principalmente, estaban abrumados de Historia, él no había escrito todavía su primera página. Y bien se sabe que la leyenda es la Historia de lo que no la tiene.

Facilitó su nacimiento el carácter grandioso de sus primitivas soledades; las galernas que las baten constantemente; la voz apocalíptica de los vientos del Noroeste que apacientan rebaños de olas; el tono plomizo de sus celajes y el dramático escorzo de los cantiles de la costa, todo, en fin, lo que constituye la decoración de pesadilla de un cerebro de enfermo.

Menéndez y Pelayo, que nació en sus riberas, definió esta naturaleza del mar indómito en los versos de su «Elegía a la galerna del Sábado Santo»:

No es el risueño Egeo que circunda,
cual ceñidor, las Cicladas marmóreas;
ni el golfo que con dórica armonía,
de Nápoles arrulla a la Sirena
cabe la sacra tumba de Virgilio...
...Sino el Ponto que azota Caledonia,
fiero Titán que a la hiperbórea gente,
hace temblar en la apartada Thule,
y cabalga entre nieblas y borrascas...

No era el Egeo ciertamente el mar Cantábrico de los tiempos fabulosos, y los cántabros ribereños, a pesar de su desprecio de la vida que les permitía luchar con el oso de las cavernas, apenas se atrevían a surcarlo, sintiendo en su presencia ese miedo supersticioso de los seres primitivos a todo lo que se les antoja una manifestación de la cólera de los dioses, como el rayo y el trueno. Bien es verdad que según nos dice Strabon, no disponían de otros elementos flotantes que de barcas de cuero y de troncos de roble ahuecado, con lo que se comprende que podían ir muy lejos. Las altas mares permanecían libres y ofrecían a las ballenas, que eran sus únicas señoras, sus cristales de un azul intacto. Este divorcio entre el mar y los hombres duró hasta que Marco Agripa, el lugarteniente de Augusto, bajó con una escuadra desde las costas de las Galias, que habían ocupado las legiones de Julio César, a las de la Cantabria misteriosa, y en la ancha bahía, que es la actual población de Santander, derrotó al inerte enjambre de los barquichuelos indígenas, bautizando el lugar, en memoria de su triunfo, con el nombre de Portus Victoriae.

¿Es ya Historia la referencia que los escritores griegos y latinos nos han dejado de este suceso?

Así lo parece, pero no faltan eruditos modernos que lo califican de «fantástica leyenda». «¿No nos cuentan esos historiadores—dice uno de ellos—que los cántabros usaban para cruzar sus ríos barquichuelos de cuero o troncos horadados? ¿Cómo podían navegar, si esto era así, por el Cantábrico, y qué resistencia oponer a los navíos romanos, los mejores entonces en el mundo? No, no pudo suceder eso.»

Si se impusiese este criterio rigorista quedaría sin explicación la parte más interesante de muchos siglos de Cantabria: el nacimiento de los pueblos que se alzaron sobre las ruinas de los romanos y aborígenes. Porque los únicos relatos que nos quedan tienen por base leyendas piadosas, que quizá no son el reflejo exacto de la realidad, pero que la superan en belleza y en poesía.

Las primeras leyendas de este orden que nos salen al paso son las de «los barcos del milagro»; aquellos bajeles de piedra; aquellos esquifes de mimbres en que peregrinaban por los mares cabezas y cuerpos de mártires como semillas lanzadas a las olas, para que hicieran germinar el Cristianismo en las orillas menos civilizadas. Como en el caso del cuerpo del Apóstol, que arribó de este modo a Galicia, lo hizo a la playa de la antigua Concana el de Santa Illana, mártir de Nicomedia, sobre cuyo sepulcro había de alzarse la insignia Santillana del Mar; y a las de Santander, un navío de piedra que, flotando en las aguas milagrosamente, llevó allí desde Calahorra, las cabezas de los hermanos Emeterio y Caledonio, decapitados en el siglo III.

Se dice que este bajel extraño, impulsado amorosamente por las corrientes y los vientos siempre propicios, como si llevase una tripulación de arcángeles, bajó por el Ebro hasta el Mediterráneo y contorneó todo el perfil de la Península Ibérica. A la entrada del puerto de Santander chocó, según la piadosa versión, con una roca que se abrió como un arco para dejarle paso. Todavía se ve la roca del prodigio con su hendidura en las entrañas, y se la llama La Peña Horadada. La tradición, transmitida de siglo a siglo, se mantiene lozana y la aceptan los mismos incrédulos.

Las santas cabezas fueron recogidas por un ermitaño que tuvo la revelación de su celeste procedencia y las albergó devotamente en su cenobio. Ocultas estuvieron durante los tiempos tormentosos de las depredaciones de los normandos, hasta que erigida la Abadía de los

Leyendas e historia del mar Cantábrico

Por JOSE DEL RIO SAINZ

Mártires o de San Emeterio, pasaron a ella sirviendo de núcleo a la puebla medioeval, cuyo señorío fué dado al Abad por Alfonso VIII.

De esto procede el actual nombre de Santander que se deriva de *San Emeterio*, según las versiones más autorizadas. Hoy las dos milagrosas cabezas presiden como dos soles resplandecientes el escudo de armas de la ciudad.

En este escudo y debajo de las cabezas encontramos la galera, la torre y la cadena que recuerdan la parte que Santander tuvo en la reconquista de Sevilla; y así se confunden en el jeroglífico heráldico, como en otras representaciones del mar de Cantabria, la historia y las leyendas. Porque ya estamos en la época en que los hechos adquieren naturaleza histórica sin dejar de ser legendarios.

Preparábase Fernando III el Santo para la reconquista de Sevilla, y comprendiendo que debía atacarla por el río comisionó a D. Ramón Bonifaz Camargo, «conde de Burgos» que procedía de las montañas de Santander y entendía de cosas de mar, para que pasase a las villas de la Costa y allegase los bastimentos que en ellas hubiere, para convertirlos en naves de guerra. Hizo así el designado, y en Santander, Pasajes, Castro Urdiales y Guebaria aprestó cosa de dieciocho naos con sus correspondientes marineros, y con ellas derrotó en el Estrecho a una poderosa escuadra musulmana, y el 3 de mayo de 1248 llevó a cabo la hazaña de acometer de proa, rompiéndolos, la cadena y puente de barcas que a la altura de la Torre del Oro cerraban el río de Sevilla. Fué una nao santanderina, construida con robles del monte Cardeña, y que el propio Bonifaz ocupaba, la que llevó a cabo la ruptura, tras de haberlo intentado otra de Castro.

Tiene este hecho una importancia extraordinaria, porque señala el nacimiento como instrumento de combate de la marina de Cantabria, que no había de tardar en convertirse en la marina Real de Castilla. Hasta entonces, las naves de las villas de la Costa habían operado aisladas, alternando las acciones guerreras con la pesca y el comercio. Fué tras de su hazaña de Sevilla cuando adquirieron unidad. Fernando III creó para que Bonifaz lo desempeñara, el rango de Almirante que se define así en las leyes de las Partidas: «El cabdillo de todos los que van en los navios para hacer guerra sobre el mar; é ha tan gran poder cuando va en flota que es así como hueste mayor o en el otro armamento menor que se

face en lugar de cabalgada, como si el Rey mismo fuese.»

Santander, como los demás puertos de la Costa que en la empresa sevillana participaron, obtuvo el privilegio de recordar el hazañoso hecho en su escudo de armas. Y de cobrar a la ciudad de Sevilla un estipendio anual en concepto de feudo. También dispuso entonces el santo monarca que se terminase la Abadía de San Emeterio, que es el mismo templo que, convertido en Catedral, ha llegado hasta nuestros días, en los que lo destruyó un espantoso incendio.

Historia y leyendas del mar de Cantabria... No cabe el tema en el estrecho marco de unas pocas cuartillas. Porque a partir de la hazaña de Bonifaz, las naves cántabras, que vale tanto como decir las naves de Castilla, toman una parte preponderante en todas las empresas de sus reyes, al mismo tiempo que extienden e intensifican su comercio.

«La persecución de las ballenas—dice don Carmelo Echegaray—los llevó—a los vascos—hasta los mares árticos; los puso en relación con los habitantes de la Península Escandinava y aun con los que vivían entre los hielos de la Islandia, de aquella postrera y misteriosa Thule que habló Séneca. Exploraron las costas del mar Báltico; buscaron el bacalao en los bancos de Terranova; lucharon con el poder naval de los ingleses; establecieron grandes factorías en Brujas y hasta penetraron en los últimos senos del mar Negro, y llegaron a tener en el de Azof depósitos comerciales de importancia antes de finalizar el siglo XIV.»

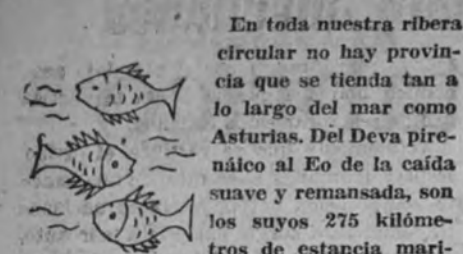
Lo que Echegaray dice de los vascos puede aplicarse a los santanderinos, a los asturianos y a los gallegos de aquel tiempo, pues para fomentar su navegación, Gelmirez, obispo de Santiago, había contratado en Génova, ya en el siglo XII, calafates y pilotos de aquella República; y marinos genoveses, como Micer Ambrosio Bocanegra, mandaron en la batalla de la Rochela las naves cántabras. Tan grande llegó a ser el poderío marítimo de estos pequeños puertos que trataron de igual a igual con los reyes de Inglaterra, ultimando con ellos treguas, como las que firmaron en Londres, el 1.º de agosto de 1351, Eduardo III y los diputados de Castro Urdiales, Guebaria y Bermeo.

Este tratado tiene tal aire de arrogancia que también parece cosa de leyenda. Pero no; ya todo lo que sucede en los mares cántabros pasa a ser historia admirable.



EL LITORAL DE ASTURIAS

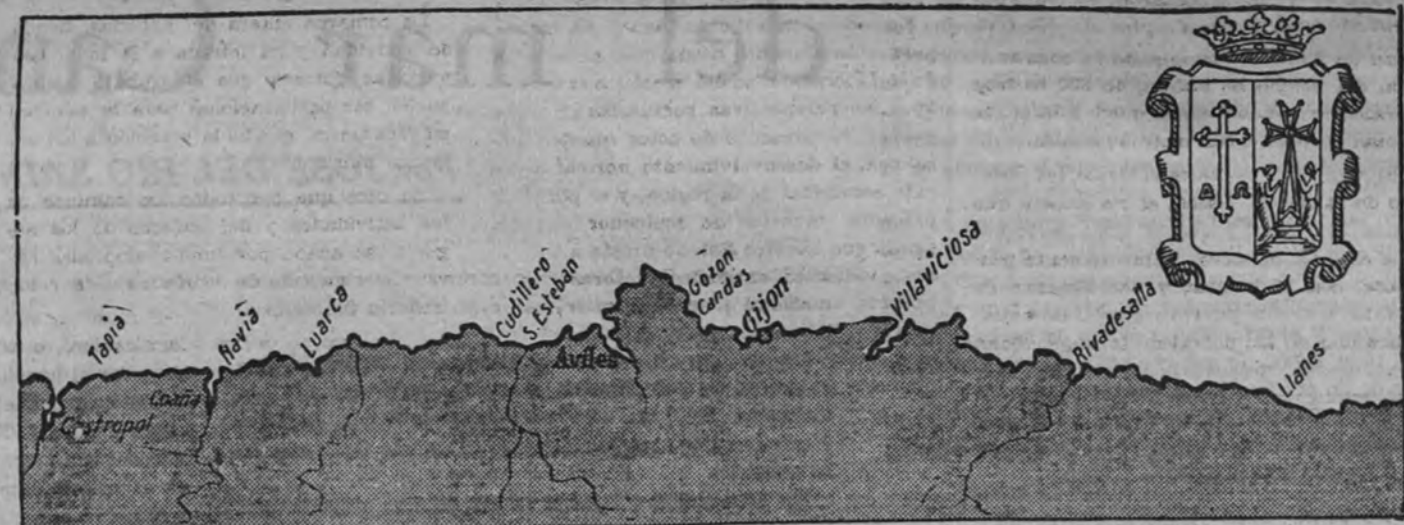
Por MANUEL SUAREZ CASO



En toda nuestra ribera circular no hay provincia que se tienda tan a lo largo del mar como Asturias. Del Deva pirineo al Eo de la caída suave y remansada, son los suyos 275 kilómetros de estancia marítima, con la playa, el rompiente, el puerto y la ría; el hombre pescador, de olor acre y húmedo como las algas, y el arrumbador ennegrecido que se distraza 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 Gufa riosellana, 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 Pimlangue que en tierras astures sirve, entre otras cosas, para señalar la distancia cuasi infinita. Con 121 millas de contacto marítimo, 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, transmontana 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 dentro, 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 praviado 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 enfilan 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 afuera 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 en 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, naves dejan sitio, los 23 vapores de su Flota pesquera. Después, tras la miniatura de Nembro, nos alegra la ría de Ribadesella, ríbera—amplia ríbera—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 ha sufriendo 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-

didos 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 ofreció 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—. Aun 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 PENAS, HASTA VEGADEO

Antes de doblar Peñas, encontráramos otros tres puertos. Dos, de gran importancia pesquera—Candás, con 44 buques, y Luanco, con 42—, y el otro, Bafñegues, 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 Jugueta, 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, aunadas 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

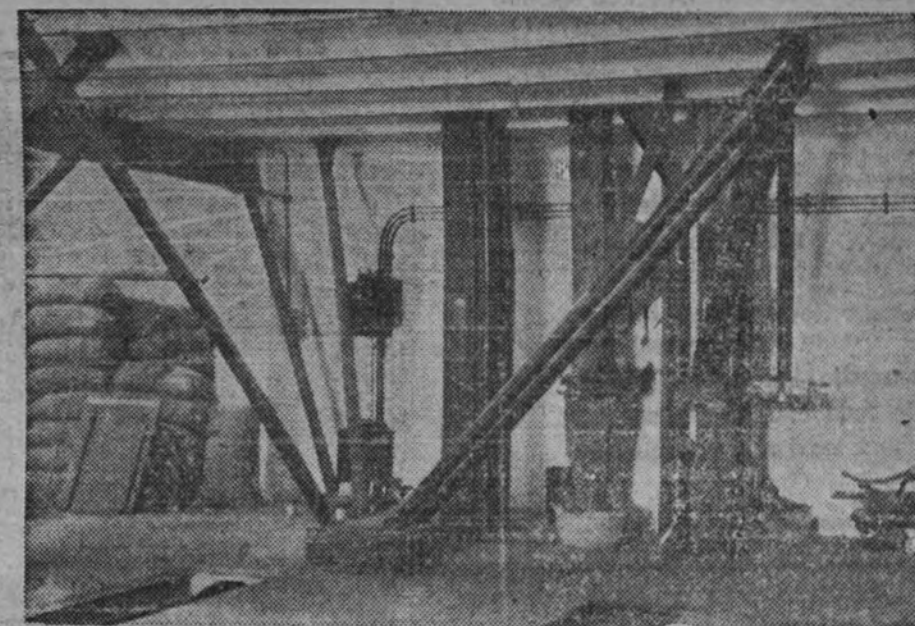
que inspira nuestro Caudillo, al dictar la hoy vigente Ley de Cooperación.

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 suspirios, 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 avaluación 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 meritoria 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 anhelo



Molino algarrobero

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, prefiendo 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 almendreras 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 almendreros cooperados y que a través de las instalaciones montadas y costeadas por la Unión descascarar 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 Organismos 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.

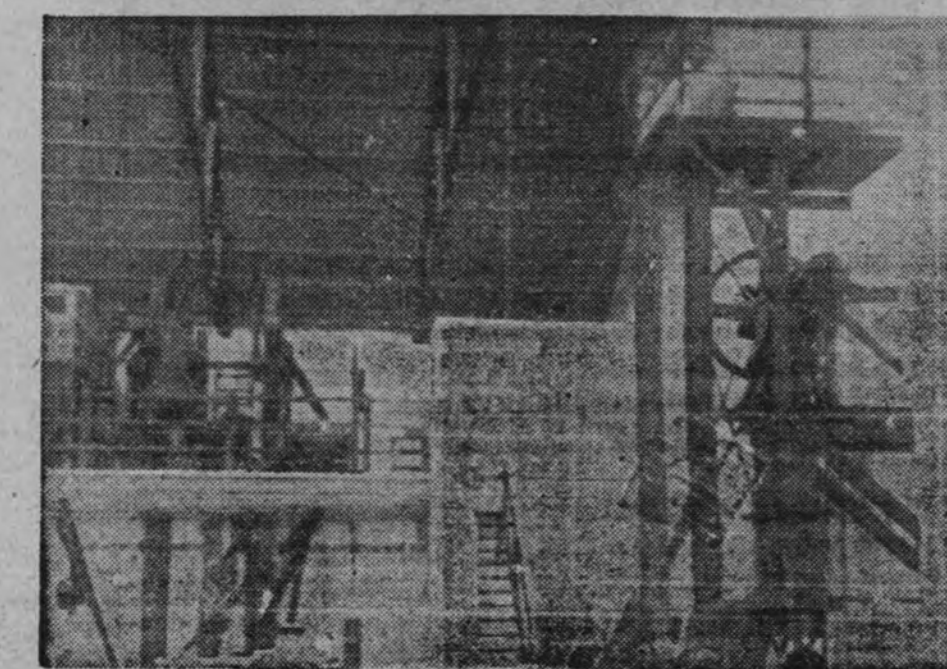
Las Cooperativas de Crédito o Cajas Rurales, independientes entre sí, y con la conexión que la Caja Central las une, son el amparo del labrador desvalido en donde el prestigio personal y moral juega importante papel en la concesión de préstamos, y los dirigentes de las mismas, saliendo a sus funciones primordiales de crédito inicia, 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! decir NARANJAS, es rendir tributo a un rincón geográfico, a una zona agrícola de nuestra amada España. Es recordar: sol luminoso en limpio firmamento azul; para otros: amalgama de inquietudes, zozobra, aspiración y esperanza; de que no se triunfe y cuaje 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 lo 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 prestante 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, regadío y el conocimiento del naranjo, que más tarde al ser explotado, originó el calificativo: coro de Levante.

Posteriormente el naranjo se cultivó en el Alalado, 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 Carcagente, 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 fue 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 «Masarón», enclavada en el término municipal de Burriana (Castellón), fue vendida poco antes de generalizarse el cultivo del naranjo, por la cantidad de 11 pesetas y un cerdo. Poco después fue convertida en naranjal y vendida una de sus parcelas por la suma de 10.000 pesetas.

Tal fue la fiebre que el cultivo del naranjo se extendió a límites insospechados; tierras yermas, baldías, por el tesón y laboriosidad de unos hombres se convertían 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 pulcritimo 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 costado en todos los órdenes ingentes trabajos y sinuosos 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 cuya 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 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 huero, el pequeño propietario, 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 artesiano 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 pueblos 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 levantino, que han sabido con su trabajo e inteligencia pregonar el nombre de España por tierras de Europa.

Producción.—Según recientes estadísticas, la producción máxima la encabeza Valencia, con 42.087 hectáreas; y seguidamente Castellón, con 23.279 hectáreas; si nos extendemos en consideraciones y examinamos racionalmente esta producción, tomando como base la extensión superficial y orografía de las provincias mencionadas, la de Castellón ocupa un plano preferente. En la actualidad su producción alcanza a 23.279 hectáreas, distribuidas por variedades de la siguiente forma:

Comuna, 12.034; doble fina, 5.238; mandarina, 3.546; navel, 1.913; viecieda, 291; verna, 529.

Existen también plantaciones regulares, pero de escasa superficie, de las variedades: «Pomelos», «Royals», «Cleopatra», «Mikado», «King», «Satsumas», «Clementinas», «Valencia Late», etc.

El valor de la cosecha no puede traducirse exactamente por depender de circunstancias diversas; no obstante, se le admita un valor total de 300 millones de pesetas, correspondiendo a Castellón el de 100 millones.

Esta riqueza naranjera se desmorona inexorablemente por la ajenidad que supone la escasez de fertilizantes; los naranjos en general han perdido su frondosidad habitual y la producción ha disminuido de manera alarmante; en muy colorado que el esfuerzo de tantos años de lucha se venga estrepitosamente abajo al faltar la primordial asistencia de los fertilizantes. No olvidemos que el naranjo es «árbol», no planta, y que para llegar al momento de que su explotación resulta remuneradora, precisa el esfuerzo continuo de diez años en lucha incesante con la Naturaleza; le arrancando con ayuda de barrenos las rocas del suelo, transportar tierra laborable para ir cubriendo el espacio libre de las rocas, nivelación del terreno, regueros, procurarse el agua indispensable y esperar impotente y temeroso la suerte que las condiciones climatológicas le deparen. Así es como este pueblo, fuerte de corazón y grande de alma ha conseguido su independencia económica.

Por otra parte, no olvidemos que el coste de producción ha aumentado en un 200 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 «Jaffas», 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 «Misserghins» y «Parragans» 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 estado decedente 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 fructificar sus aspiraciones parcialmente. 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 económica. 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 1.357.776 kilogramos de sulfato amónico y nitrato, venciendo 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 ágrifos.

Ventajas inmediatas de la Sindicación.—El comercio español de ágrifos estaba caracterizado por una absoluta libertad, que si bien inicialmente 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 el intervinieron, probado con la circunscripción de nuevos mercados con los que implícitamente 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 si 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 ágrifos 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 ágrifos castellonenses, 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 destrozos 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.

Juan VENTURA PERIS

tares, 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 pueblos 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 levantino, que han sabido con su trabajo e inteligencia pregonar el nombre de España por tierras de Europa.

Producción.—Según recientes estadísticas, la producción máxima la encabeza Valencia, con 42.087 hectáreas; y seguidamente Castellón, con 23.279 hectáreas; si nos extendemos en consideraciones y examinamos racionalmente esta producción, tomando como base la extensión superficial y orografía de las provincias mencionadas, la de Castellón ocupa un plano preferente. En la actualidad su producción alcanza a 23.279 hectáreas, distribuidas por variedades de la siguiente forma:

Comuna, 12.034; doble fina, 5.238; mandarina, 3.546; navel, 1.913; viecieda, 291; verna, 529.

Existen también plantaciones regulares, pero de escasa superficie, de las variedades: «Pomelos», «Royals», «Cleopatra», «Mikado», «King», «Satsumas», «Clementinas», «Valencia Late», etc.

El valor de la cosecha no puede traducirse exactamente por depender de circunstancias diversas; no obstante, se le admita un valor total de 300 millones de pesetas, correspondiendo a Castellón el de 100 millones.

Esta riqueza naranjera se desmorona inexorablemente por la ajenidad que supone la escasez de fertilizantes; los naranjos en general han perdido su frondosidad habitual y la producción ha disminuido de manera alarmante; en muy colorado que el esfuerzo de tantos años de lucha se venga estrepitosamente abajo al faltar la primordial asistencia de los fertilizantes. No olvidemos que el naranjo es «árbol», no planta, y que para llegar al momento de que su explotación resulta remuneradora, precisa el esfuerzo continuo de diez años en lucha incesante con la Naturaleza; le arrancando con ayuda de barrenos las rocas del suelo, transportar tierra laborable para ir cubriendo el espacio libre de las rocas, nivelación del terreno, regueros, procurarse el agua indispensable y esperar impotente y temeroso la suerte que las condiciones climatológicas le deparen. Así es como este pueblo, fuerte de corazón y grande de alma ha conseguido su independencia económica.

Por otra parte, no olvidemos que el coste de producción ha aumentado en un 200 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 «Jaffas», 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 «Misserghins» y «Parragans» 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 estado decedente 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 fructificar sus aspiraciones parcialmente. 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 económica. 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 1.357.776 kilogramos de sulfato amónico y nitrato, venciendo 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 ágrifos.

Ventajas inmediatas de la Sindicación.—El comercio español de ágrifos estaba caracterizado por una absoluta libertad, que si bien inicialmente 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 el intervinieron, probado con la circunscripción de nuevos mercados con los que implícitamente 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 si 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 ágrifos 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.

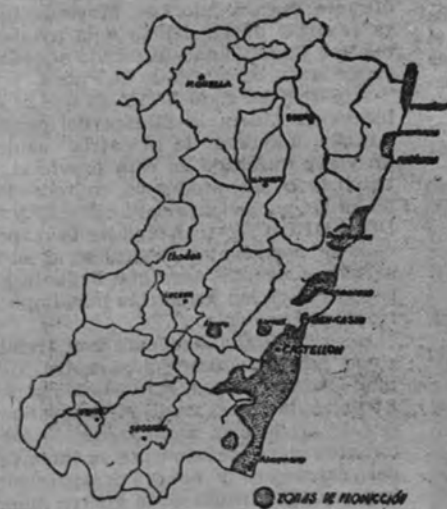
En este aspecto el Sindicato Nacional de la Naranja, primero, y Frutos y Productos Hortícolas, después, ha velado cuidadosamente de la admisión de pedidos y adecuada confección de cupos de exportación atemperados a las disponibilidades inmediatas de transporte; ha regulado, en suma, la exportación.

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 ágrifos castellonenses, 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 destrozos 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.

Juan VENTURA PERIS



estado decedente 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 fructificar sus aspiraciones parcialmente. 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 económica. 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 1.357.776 kilogramos de sulfato amónico y nitrato, venciendo 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 ágrifos.

Ventajas inmediatas de la Sindicación.—El comercio español de ágrifos estaba caracterizado por una absoluta libertad, que si bien inicialmente 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 el intervinieron, probado con la circunscripción de nuevos mercados con los que implícitamente 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 si 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 ágrifos 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 ágrifos castellonenses, 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 destrozos 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.

Juan VENTURA PERIS

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 ruta 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.

Siguen, 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, Candás...), y segundo puerto asturiano de pesca, con su Flota de 83 vapores.

Manuel SUAREZ 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, raba, 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.	581.381	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,—

JESUS VARELA Y COMPAÑIA
= CARBONES Y CONSIGNATARIOS DE BUQUES =
TELEFONOS Domicilio, 1191 Oficinas, 1130 **GIJON**
Dirección telegráfica: CARVARELA Felipe Menéndez, 7

VARADERO PARA BUQUES HASTA MIL TONELADAS
CONSTRUCCIONES METALICAS
Construcción y reparación de buques costeros, pesqueros, remolcadores, etc.

ASTILLEROS del CANTABRICO
Dirección: Calle Artes Gráficas, Teléfonos 2000 y 2342.
=: **GIJON** =:

SI Redacción, Administración y talleres, Larra, 8



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 CANTIQUEIN"
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 repetero 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 compenetró 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 barro 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 barro vidriados. Pero son los pueblos de Alcora, Ribesalbes y Onda donde mayor número de alfares 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 fue entregado al caballero don Buena Ventura de Urrea y Abarcá de Boles, 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, convirtiéndolo a Alcora en la mejor academia de cerámica. Sólo las excepcionales dotes que concurrían en la persona del don Buena Ventura, joven, culto y rico, podían vencerla a fuerza de estudio, estímulo y patriotismo.

Las dificultades de orden técnico se referían principalmente a la excesiva proporción de cal 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 minas proporciones de Oca, 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 inspeccionadas 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. Béralin 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

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, Mascareño, Cristóbal Bades y Grangel, apellidos éstos de rancio abolengo local. Durante esta primera época el incremento de la fábrica fue 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.

Fue 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 agalajes podían interesar a sus artísticas aficiones. En la primera producción se distinguían 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, Knipffler.

Por fallecimiento del conde don Pablo Pedro, sin dejar sucesión directa, la gran Casa de Aranda pasa al décimo duque de Híjar, 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 Alcar, 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



Cerámica «Alfar».—Castellón

Farneccio, 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 Híjar, 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 desequilibrada época. La humanidad progresa a saltos, y cuando el liberalismo proclamó la victoria de la materia sobre el espíritu, hipotrofió 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 Cías», 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 Círculo 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 Nacionalista 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 este 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 ruca 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 quince 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 talla de muebles y objetos de madera, en trabajos de forja, encuadernación, etcétera, cuyo desarrollo incrementa la Obra Sindical «ARTESANIA» mediante el x 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 CASARMO.—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 del 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.

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 este 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 ruca 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 quince 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 talla de muebles y objetos de madera, en trabajos de forja, encuadernación, etcétera, cuyo desarrollo incrementa la Obra Sindical «ARTESANIA» mediante el x 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 CASARMO.—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 del 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)

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, cuales 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.

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, Cincorres, Forcall y otros muchos de la sierra y también del llano, el trazo 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.

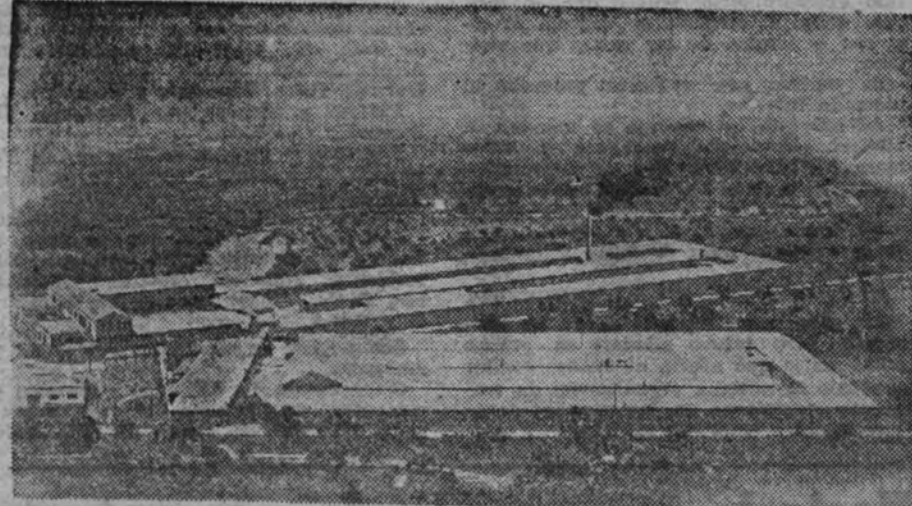
Más al advenimiento del maquinismo, al mecanizarse los telares, no tardó mucho en ir cambiando la faz artesanal de aquellos pueblos por concentraciones industriales de los elementos de trabajo. Pronto se instalaron auténticas fábricas, que al bien no muy grandes, tenían todo el aspecto y contectura de las manufacturas del siglo pasado. Hemos tenido ocasión de poder apreciar vestigios de una primitiva fábrica de tejidos que fue empleada por los antecesores de los señores Artola, de Cincorres, en un pueblecito limítrofe con esta provincia. En Villaluenga, 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, movidos por fuerza hidráulica, y aun hoy se puede ver una enorme rueda de fundición para una contramarcha que asombraba al pensar cómo fue 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.

Cincorres 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. Más 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 Cincorres y Morella se halla Forcall, otro pueblo de rancio abolengo, que presenta igualmente algunas manifestaciones textiles, contándose como única importante la Casa Puig Soler, con seccioninas para hilaturas y una pequeña sección de tejeduría.

Siguiendo por tierras del Maestrazgo



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

nos encontramos con un fenómeno típico de florecimiento industrial. Sin tradición fabril, sin artesanía propia, surge en Villafra de 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 pobrísimos 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 estandar. Existen en Villafra 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 Castelnovo. Solamente—por citar las dos más importantes—La Textil Levantina posee 146 telares, y Domenech y Cia., 76. 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 galardonadas en esta provincia habiáramos con más detalle al final de este artículo; en Vinaroz se pueden mencionar la de Freixas 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 industrias, 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. Feltr.

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

Alto Maestrazgo: Morella, Cincorres, Forcall, Villafra.

Segorbe, con Altura, Geldo y Castelnovo.

Benicarló - Vinaroz.

Castellón, con Villarreal, Almazora, Alcora y Lucena.

Su importancia la acusan las siguientes cifras:

Una industria de hilados de algodón con 3.236 husos.

Siete 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 parecidas que sirvieron para la fermentación del cáñamo. Hasta algunos años después de terminarse la gran guerra pasada, la silueta del agromador de cáñamo en la dura faena de desfilir 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 renovado 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 copartícipe 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, pequetísimos 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 cortidos 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» en 1913, en 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» en 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 la 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 fue 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 talose 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 infernos brasileños, a los atardeceres de nácares en Cuba o a los pardos paisajes puritanos de Filadelfia. Para un rapaciño de Mugarlos 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 perdió 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, afonanza céltica. No sé qué morriña druidica a un son de gaitas gaélicas, bajo el temblor de la lluvia. Quizá el resbalad 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 nuestro, 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 defendían a España de la invasión normanda. Galicia pudo haber sido entonces una Neustria. No lo fue 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 humilmente 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 la 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 allí 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 irs 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, engreídos 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 salvarlos de la Santa Compañía no hay sino rezar pascuño, despacito, un Padre-nuestro, y trazar un círculo, y colocarlos dentro; y que aquí, por ejemplo, a quince o veinte millas de esa costa que veis ya alejarse, corre, desde la Estaca de Vares al Golfo de Vizcaya, un valle submarino que el llama Canal de la Pregonia. Entre él y la costa va vuestro barquito. Bueno, ¿verdad? ¿Como que en un decir Jesús va a llevarlos al otro confín 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 humildes 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 Trileucenas de los geógrafos latinos; ría de Viveiro, y al fondo, la villa, casitas apiñadas 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 trajín que antaño tuvo ese manto pueril de Ribadeo que empujaba, que si él y todas esas rías norteñas van cegándose y sólo a fuerza de un dragar incansable pueden mantenerse abiertas... Pero también vosotros lesteis alguna vez cosas de cuando en Foz se hacían «gentiles 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 Cibraán y Burelas. Aquí en estos dos se matan también ballenas, porque, como dixe 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 torreones, 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 ciénegas de cristal, y ya me parece contémporarios muy estrados enseñando al pobre José que esta Vares fué la «Cim de los fenicios», y que quizá por eso... No, no; eso, ni José ni yo os lo perdonaría.

—¿Cómo que dejais pasar sin saludar la 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 antoja un lago; y meaos aun, al salir de ella, cabo Ortegal.



—Estos son, señor, los Aguilones. Aquel 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 Insua Maor, y... Vosotros miráis el rosario de islotes puntiagudos 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 tejidos y de rias, henchidos de ecos de gaita y de mar. Ría de Cedeira: el mismo convencional afiteador de casas pescadoras al abrigo del mismo monte, que aquí se llama Eixil. Punta Chiriteira, punta Frouxeira, cabo Puntor. Este largo chafalón 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 Artabrorum», 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 bahía que hoy cruzan altos, gigantes, presuntuosos vapores, no encerraba hacia el 1256 más que un centenar de barcos de su matrícula. También quisiérais contarle cuáquiera de esas mil anécdotas que todos nos sabemos para encomiar el valor de Puerto del Ferrol, en el que cabe cualquiera Escudra... 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 decía que por allí, en el lago de Bonifios, 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 pueblecitos 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.

¿Qué pasó a Marola, pasáu 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 corazons un bálsamo triste e brando de pasadas ilusiones...

Porque estamos en la ría de Lage, frente al río Anllons, en este país de Bergantinos que cantara Pondal. Pero la manseñumbre de Galicia es más de su campiña 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 dixe Murguía (Mugía, junto a Camariñas) una gran barca de piedra, «do quisó 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, valeime,
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 hirviendo y sonoro a la ruda caricia del viento, todo el crestar de espuma sobre la costa peñascosa, grandes olas verdosas que rompen bramando en los arrecifes. Pero ya en el horizonte, como isla desgajada del litoral, avanza Finisterre. Para los antiguos, eso: fin de la tierra. El que para Plinio, «des-termina 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 sirena 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 le duele 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 ese sol que se pone, y que en la noche de la paganía infundió pavor al romano que vió el fuego celeste ahogarse en las aguas, lo que no se podía mirar sin horror y sin comer una especie de sacrilegios, pensáis en esas otras costas de las Españas que bordean selvas y cordilleras gigantes. Las Españas que, venciendo 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 proclaman eficientemente 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 aciendo 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 que 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 extranjerías, 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 7.600.000 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 875.993 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; barbechos, 34.34; olivo, 62.964; garrofero, 65.588; almendro, 6.729; frutales, 6.572; vid, 18.822, y asociadas a la vid temporalmente, 3.616.

La principal riqueza de Castellón es el arroz, que en la temporada última su exportación se cifró en 112.100.799,58 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 huerta un erial de 5.380 hanegadas, potendola de riesgo por medio de los pozos a los que antes aludíamos, obiertos 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. Aquellas que han tenido la fortuna de encontrar el agua apetecida, han utilizado su obra con la adquisición de bombas que, movidas por energía eléctrica o combustibles de diferentes clases, van elevando a su superficie el ansiado líquido que espantan 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, acorria 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 desviación 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 mentados.

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
VINAROZ...	7.387,869
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 aceites.

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 su fruta y para el pescado.

INDUSTRIA

En pocos años ha progresado notablemente, pero estuvo siempre en primer plano en 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 guiso, arena y arcilla, en varias localidades, especialmente en Vall de Uxó; cal, yeso, toba y cemento, en Alcora, Soneja, Bellida, Onda, Fanzara, Borriol, Torre Embocera 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, Ribesalbas, 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 microscópicos, en Vinaroz y Benicarló.

Resinas, másticos, barnices y blancas, en Castellón, Alcora, Ribesalbas, 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.

Industria de papel e industrias de reproducciones. 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. Mercedero especial, mención la de D. Silvestre Segarra e Hijos, instalada en Vall de Uxó.

Maderera y de talla. Hay bastantes talleres de serjería y de chapar, incluso instalaciones para impregnar madera, aparte de las construcciones de madera, incluso muebles, y muy principalmente embalses.

Artículos de ámbar, marfil, espinas de mar, cuerno, hueso, madreperla y esmaltes. En Segorbe y Alcala de Chisbert.

Trenzado de madera. Fabricación de artículos de cestería en número superior a 40, otras de trenzados de paja, liber, caña, 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 industria.

Chocolatería. En la provincia hay 14 fábricas de chocolate, mercedero citarse la instalada en Castellón. «Chocolates Peña-golosa», fábricas de dulce de membrillo y conservas vegetales.

Acetle. Además de los molinos de aceite, existen fábricas de crujo.

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 caña. 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 verdaderas importancias.

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 Ribesalbas existen yacimientos de equistos bituminosos, y de mineral ferruginoso en término de Artana.

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

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

Mármol, en Lucena del Cid.

Piedra calcárea, en Borriol.

Arena silicea, 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 1931, es el siguiente:

	Pesetas.
BURRIANA...	710.519,00
VINAROZ...	3.334.585,00
BENICARLÓ...	1.348.525,00
PENESCOLA...	813.440,00
CASTELLÓN...	6.880.590,00
Total...	13.087.959,00

EL AHORRO

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

En año 1935, cuando ya se presentaba con toda claridad la situación crítica de nuestra economía, se registraron en la Caja Postal de Ahorro, Cajas de Ahorro, Bancos y Cajas Rurales, impeciones por valor de 122.600.864,75 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, viéndose 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 le presta nuestro victorioso Castillito vuelve a ser Castellón, en poco breve, un emporio de riqueza; orgullo del Glorioso Movimiento Nacional y provecho de nuestra querida Patria.

M. ARMEGOT FERNANDEZ.

LAS COSTAS Y LOS PUERTOS DE LA PROVINCIA DE HUELVA

Por SANTOS ALCOCER

Tienen las costas de la provincia de Huelva, cara al Atlántico, una característica muy acusada, la de ser bajas, arenosas y abiertas. Sus límites van desde la desembocadura del río Guadiana, por Ayamonte, que le sirve de frontera con Portugal, hasta la desembocadura del Guadalquivir. En su porción más occidental, cerca de la boca del Guadiana, se encuentran islotes arenosos, con caños y esteros, las pesquerías de Isla Cristina, y conforme se avanza hacia Oriente, la desembocadura del río Piedras, los estuarios del Odiel y del río Tinto, que se unen al sur de Huelva, formando una hermosa ría y haciendo del puerto de Huelva uno de los más abrigados e interesantes; sigue después la extensa playa de Arenas Gordas y la casi desierta región de las Marismas hasta la desembocadura del Guadalquivir, donde comienza ya la provincia de Cádiz. A poco más de seis kilómetros al este de Huelva se encuentra el pequeño pero histórico puerto de Palos de Moguer, de donde partió Cristóbal Colón en su viaje del descubrimiento de América.

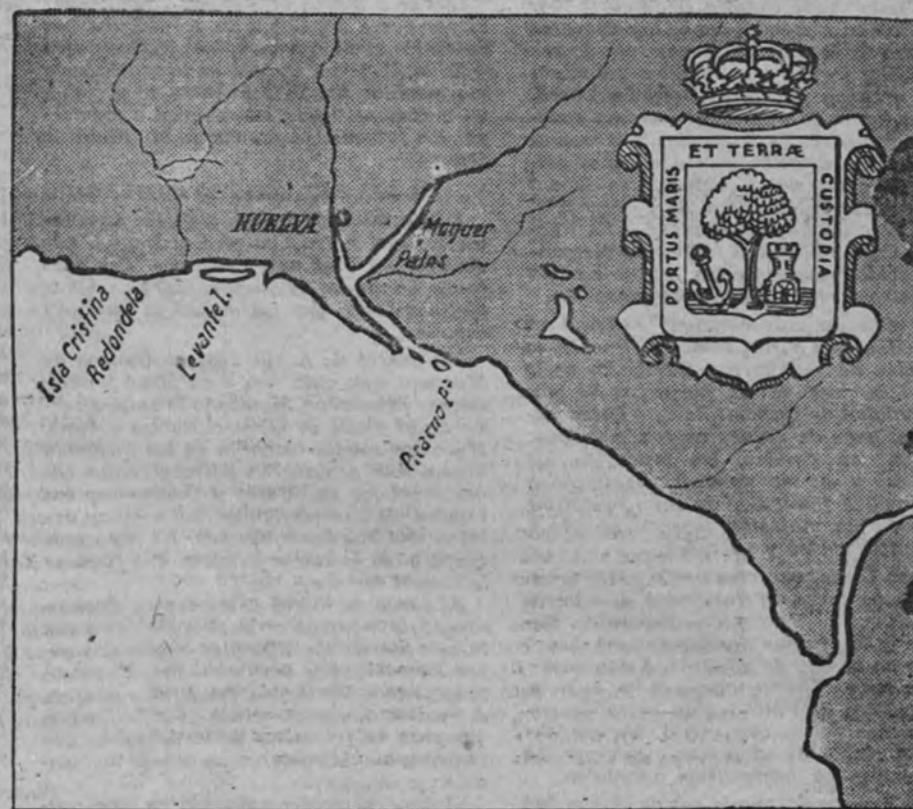
EL PUERTO DE HUELVA, UNO DE LOS PRIMEROS DE ESPAÑA

Aparte del interés histórico de Palos de Moguer, tres son los puntos costeros que destacan por su importancia o actividades relacionadas con el mar en las monótonas costas onubenses: Huelva, Ayamonte e Isla Cristina, estos dos últimos como destacados puertos pesqueros.

El puerto de Huelva es uno de los primeros de España por su importancia comercial, habiendo llegado en 1932 a un tonelaje cargado y descargado en sus muelles de 3.580.000 toneladas. Su tráfico característico es la exportación de minerales, sobre todo pirita de hierro, de las que se exportan cada año alrededor de toneladas 2.000.000, y pirita ferrocobrizas con unas 200.000 toneladas anuales. Los ciudadanos de la provincia de Huelva están considerados como los mayores del mundo, y con el régimen actual de explotación hay reservas para unos ciento cincuenta años. Asimismo tiene una importancia muy destacada por su tráfico pesquero, que ha llegado en años buenos a exportar casi cuarenta mil toneladas. Por girarse en este puerto, durante los duros su buena seguridad y abrigo suelen refutarse las batidas estas costas, todas los barcos de la costa Sur, así como los que pescan en las aguas de África y Portugal.

DESCRIPCION DEL PUERTO DE HUELVA

Está situado a unas diez millas del Atlántico, en la ría de Odiel. Tiene un fondeadero amplio, cómodo y seguro. El puerto de Huelva está formado por el cauce inferior único del Odiel, el cauce del río Tinto y el cauce común a ambos ríos. Su longitud total es de 16 kilómetros, y su anchura en bajamar, de 700 metros. El fondo de la barra es de arena fina, y en el interior, fangoso, permitiendo los dragados el acceso a buques de unos diez metros de calado. La extensión de las zonas marítimas de los ríos Odiel y Tinto, inundadas por las mareas, es de 23 kilómetros de longitud para el primero, y de 23 kilómetros para el segundo. La zona navegable para los buques de gran porte es de 7 kilómetros en el río Odiel, y de 5 kilómetros en el Tinto, con anchuras aproximadas de quinientos a setecientos metros, y profundidades que varían de los seis a los veintidós metros. Para el tráfico de mercancías dispone de cuatro grandes muelles, dos públicos, y otros dos pertenecientes a las Compañías explotadoras de las minas de Riotinto y Tharsis, además de otro más chico para el servicio de la Junta de Obras del Puerto. El muelle de la Compañía de Riotinto, que explota las famosas minas de cobre y ácido sulfúrico desde los tiempos de la primera República, en que fueron enajenadas estas minas, es una obra admirable. Este muelle está constituido por dos partes: un muelle embarcadero y un viaducto. En la parte central del muelle de hierro hay al principio una vía que enlaza con la del viaducto. El piso inferior está a poco más de un metro de altura sobre las altas mareas, creciendo su elevación hasta 9 metros, sirviendo este piso para el paso del ferrocarril de Sevilla a Huelva. Toda la obra de ingeniería descansa sobre pilas formadas por grupos de 8 columnas, de fundición. El viaducto tiene 236 metros de largo y enlaza el terraplén de la explanada de la estación con la parte de hier-



ro que empieza en la línea de las más altas mareas. La longitud total del muelle es de 817 metros, de los que corresponden 236 al primer tramo, o sea, al viaducto; 133 metros, al segundo, de hierro y recto; 237 metros al tercero, en curva, con un radio de 183 metros; y 161 metros al cuarto tramo completamente recto. La carga del mineral desde estos muelles se hace de la manera más sencilla, descargando los vagones desde el piso superior directamente en las bodegas de las embarcaciones por una especie de canales o tolvas.

Para el auxilio del tráfico del muelle Norte existen unos hermosos depósitos para minerales, en una extensión de 12 kilómetros y medio, servidos por 23 kilómetros de líneas férreas.

En la margen derecha de la ría, y enclavado en la pequeña Isla Bacuta, hay un pabellón destinado al servicio de desinfección. Finalmente, en las proximidades de la barra hay un Observatorio Meteorológico. Las instalaciones portuarias y de señales luminosas son bastante completas, aunque el actual Gran Plan Nacional de Obras Públicas tiene en marcha distintas obras de mejora de todas ellas.

LAS OBRAS DE AMPLIACION DEL PUERTO

Las obras de ampliación del puerto y construcción de los muelles definitivos comenzaron en enero de 1924, y están paralizadas desde 1935, faltando por realizar obras por valor de unos dos millones de pesetas, según los presupuestos realizados con ocasión de elaborar el actual Plan Nacional de Obras Públicas. Entre las obras en curso de realización en este puerto hay unas importantes instalaciones pesqueras, que por no estar acabadas no tienen, casi aplicación, por lo que el plan las ha consignado como de urgencia. Entre las obras nuevas a ejecutar con proyectos aprobados figuran: cinco tinglados de hormigón armado, de 28 metros de largo por 14 de ancho cada uno, para la explotación del muelle de fábrica; edificios para el servicio del muelle, una oficina donde se centralice la explotación, carabineros, prácticos y Sanidad; dos marquesinas, cuyo proyecto se ejecuta por Aeronautación, para la protección del público, ya que el tráfico diario de pasajeros en el muelle de fábrica es de quinientos a seiscientos, y en verano y días festivos llegan a 5.000 las personas que van y vienen a la playa de Punta Umbra. Hay asimismo un proyecto aprobado para construir un edificio de tres plantas en el muelle de fábrica, para depósito de mercancías que no han de embarcarse o retirarse en plazo breve, presupuesto en casi un millón de pesetas.

Se tramitan o estudian, además, los proyectos de ampliar los depósitos actuales de mineral, la pavimentación del muelle de fábrica y la extracción de los restos del vapor «Roberto R.», hundido por la escuadra roja a la entrada del canal de la barra, y que aunque hoy no constituye un obstáculo para la navegación, dada su posición, puede provocar la formación de una len-

gua de arena que iría obstruyendo el canal.

En orden al armamento del puerto y sus servicios se tienen también en tramitación proyectos para cambiar el carril de las vías férreas de la Junta del Puerto, sustituyendo los actuales de 32 kilogramos de peso por metro lineal, por otros más resistentes en las vías de primer orden, de 45 kilos por metro lineal, conservando los demás carriles para las demás vías; adquisición de una nueva draga para el servicio del canal de la barra; aumentar el número de grúas eléctricas en el muelle de fábrica; instalar un tercer carril para vía estrecha, y mejorar el alumbrado de la explanada del muelle de fábrica, carretera general de servicios de los muelles y la carretera entre el final del muelle y las instalaciones pesqueras.

EL PUERTO DE AYAMONTE

El segundo puerto en importancia de la costa de Huelva es Ayamonte. El puerto de Ayamonte, situado en la margen izquierda del Guadiana, dista ocho kilómetros de la barra de este río, y reúne grandes condiciones naturales. En primer lugar la anchura y calado de la barra, que la corriente del río conserva hasta 3,50 metros en bajamar viva, y que los portugueses profundizan con dragas para dar salida a los minerales de Santo Domingo. Otra circunstancia favorable es que el calado natural está en la misma margen de Ayamonte.

La tranquilidad y condiciones de abrigo en este puerto son excelentes, bastando protegerse de las olas locales originadas por vientos fuertes. No se producen corrientes excesivas. Este puerto puede utilizarse todo el año.

Su tráfico principal es la pesca. En años normales ha sido sobrepasada la cifra de 6.000 toneladas de pescado fresco, con un valor por encima de los 3.000.000 de pesetas.

El máximo a que ha llegado su tráfico de mercancías es de 11.000 toneladas, y se espera aumento progresivamente éste en cuanto se ponga en marcha el ferrocarril y se terminen las obras que permitan la descarga directa de los buques. Tiene importancia su tráfico de pasajeros con Portugal.

Para mejorar este puerto, el Plan Nacional de Obras Públicas tiene proyectada la construcción de un muelle comercial, con cimentación directa de bloques sobre escollera de un ancho de 25 metros; construir un dique en su parte Norte para el cierre de la dársena y abrigo de los vientos del Norte, dragado de la dársena, construcción de un muelle de Ribera, una Lonja para la subasta del pescado, que actualmente se suela subastar sobre la misma nave que lo trae, y otra nave de preparación del pescado; asimismo se proyecta el tendido de una vía férrea a lo largo del muelle actual y prolongarla al futuro muelle comercial, con un desarrollo total de 2.500 metros sobre zona pavimentada, y, finalmente, mejorar los servicios de Aduanas y pasajeros entre España y Portugal con la construcción de un embarcadero y un edificio.

ISLA CRISTINA

El puerto de Isla Cristina tiene una importancia y tráfico exclusivamente pesquero. En 1928 ocupaba el quinto lugar entre los puertos pesqueros de España, con casi 15.000 toneladas de pescados exportados. Hoy su importancia se ha reducido notablemente. Las causas de esta reducción son: la creación del Consorcio Nacional Almadrabo, monopolizador de la pesca del atún, del que se manufacturaban en Isla Cristina cantidades muy importantes; la disminución más o menos acentuada de las especies emigratorias, como la sardina y la caballa que, en grandes cantidades, preparaban en conservas numerosas fábricas; las facilidades, cada día mayores, para transportar en fresco el pescado hacia los mercados interiores, y, por último, las malas condiciones de la barra del puerto, cuyo canal tiene menos de un metro de agua en bajamar, y varía constantemente.

El Plan Nacional de Obras Públicas no incluye el dragado del canal de entrada por lo difícil y costoso, y, por consiguiente, poco económico. Hay que dragar unos 400.000 metros cúbicos de arenas cada año, las cuales se presentan súbitamente en los temporales, llenando totalmente el canal. Es factible la apertura de un canal que comunicase Isla Cristina con el Guadiana.

No obstante, el Plan Nacional tiene en estudio la construcción de muelles en Isla Cristina, formados por seis alineaciones con calado de tres a cuatro metros, y construidos con tablestacas, pilotes y muro de hormigón; tiene en tramitación el proyecto de vía férrea de enlace de la estación con los muelles, en el que se propone sean coetaneos por el puerto la rectificación de rasantes, pavimentos y demás obras de fábrica, y por la Jefatura de Ferrocarriles los carriles, elementos de la vía y su tendido; pavimentación de los nuevos muelles y los «tragados» necesarios para dar a los muelles los calados consignados anteriormente.

Además, teniendo en cuenta que la subasta de pescado se realiza hoy sin descargarlo de las embarcaciones, se tiene en estudio la construcción de una Lonja y una nave de preparación del pescado que se exporte en fresco.

Para terminar diremos en orden a las señales luminosas que el balizamiento luminoso de las costas de esta provincia está bastante completo, faltando solamente reformar alguna luz del río Guadiana y del río Odiel, que da acceso al puerto de Huelva, así como convertir en aerofaro el faro de Picocho, que es recalada en la barra de Huelva.

Divagación y hechos en torno al litoral de la Montaña

(Viene de la página 6.)

modestia. El hijo es quien ama con mayor pasión, y por ello con más sensibilidad, a la madre. Dijo que Santander no necesitaba donativos gratuitos, aún agradeciéndolos, sino instrumentos de trabajo. Apuntó al ferrocarril Santander-Mediterráneo, que es—lo repito por enésima vez en mi vida—sustantivo.

Recuerdo que en mi puerto he visto divisiones de las más poderosas escuadras, fondeadas al mismo tiempo. La bahía devoraba, con su magnitud, a los acorazados, portaaviones, cruceros, destructores... No puedo olvidar aquel espectáculo. Contemplándolo ensoñé la existencia de una Escuadra española magna, la Escuadra por la que los españoles que amamos a la nación aceptaríamos una dieta permanente. El ferrocarril podría ser un elemento servidor de fines supremos de nuestro pueblo. Y no digo más, pues en el proyecto de creación de esa línea férrea intervinieron consideraciones militares hartamente conocidas por quienes rigen los destinos nacionales.

Sin hipotecar el porvenir, y como corolario de estas líneas, puedo reiterar, sinceramente, que el Caudillo ha hecho por Santander, por su puerto, por su litoral, más que ningún otro gobernante español. Conozco a las gentes inteligentes de mi país, y sé que hasta los disconformes con la política que empezó en 1936 lo reconocen honradamente. Pues todos los santanderinos queremos entrañablemente al mar, a nuestra bahía, a nuestro litoral... Por ellos vivimos desvelándonos, aunque estemos lejos, por el futuro de lo que nos es tan querido... Esto me ha sucedido al cumplir el encargo de referirme al litoral montañés. Hubiera preferido, repito, ocuparme de cualquier otro, amado por español, pero menos íntimo. A fin de que mis palabras no parecieran un grito filial...

Maximiano GARCÍA VENERO

El mar de todos los días

Por JOSE ANTONIO PEREZ TORREBLANCA



Una mar donde los buyes entran a pie llano, siguiendo la pértiga del boyero, mansamente ondulada por el agua, no tiene demasiado derecho a la leyenda. Desde Almería hasta la desembocadura del Ebro—que es la costa mejor conocida por nuestra escasa experiencia marinera—seguramente no hay un anciano de noventa años que haya tenido trato con la dulce estirpe de las sirenas. Ni tales damas, ni los ballenatos, ni los delfines, ni los fantasmas de las galernas, suelen habitar una mar tan llana que desde lo alto recuerda la paz de las eras en la invernada. Por las mañanas, los mercantes asoman por el faro de Cullera, balanceando su carga como si anduvieran por el camino azul a lomo de albarda, y los barcos en grupo no son flotillas, sino recuas. Algunas veces hemos visto sobre las tímidas olas de la mar alta, poco más o menos frente al Perellonet, un manojo de paja de arroz escapado del manchal. Podía olerse desde lejos ese inconfundible olor a rana que despierta el fangal de los arrozales, y hasta era cosa de temer que nuestro barco anduviera a morro para recoger al paso, como un asnillo, a ras del suelo, la paja caída sobre la espuma. Una mar demasiado rubia, hortelana y sosa, no puede desear la leyenda, que es el pan y la sal de los personajes turbulentos. Los pescadores de Denia aseguran bajo palabra de honor que no se acuerdan de Ulises ni de los nautas de Rufo Festo Avieno. Los aparecidos prefieren saltar sobre las tapias de los establos. Casi todo el que se ha de ahogar lo hace en pozos de agua dulce. Y, entre tanto, el hermoso y sosegado mar Mediterráneo se aburre, se aburre infinitamente por estas costas con un bostezo que abarca varios milenios.

Una mar lenta, sudorosa, sin domingo, sin asaltos de cólera y sin funerales. A estas horas, y siempre, puede uno llegarse a ella con la sonrisa en los labios y algún sencillo y poético recado en el corazón. Vayamos tranquilos, porque nos recibirá con un suave murmullo de aire entre el sereno maizal de su superficie, mientras a lo lejos los buyes sacan raíces de coral en las peñas, y los pescadores arrastran de los blandos surcos marinerios sus salmoneos como rábanos palpitantes, y don Joaquín Sorolla lo mira todo con ojos medio cerrados de capataz facultativo de la luz.

Para que estas playas consientan caer en una cierta locuacidad sobre su pasado ilustre hace falta acercarse a ellas por lo menos con el Bachillerato terminado. Algo de historia antigua; algunos versos de Virgilio; tal vez ciertos textos de Ovidio, con mármol fino y rosas, despiertan la memoria dormida de las olas. Poseyendo una imaginación propicia al sentimiento de las grandes cosas pasadas es casi seguro que verá pasar los barcos de la Transmediterránea por el camino que surcaron los vergeles de Scipión, con tan estúpida pena como véis subir los carros de Mombeltrán por la calzada romana del Puerto del Pico. Pero seguramente al Mediterráneo le fastidia la vana grandiosidad con que las personas ilustradas le recuerdan una juventud tan lejana como sencilla, y por eso prefiere entregar aquí en silencio lo mejor que lleva en el bolsillo—sus langostinos—a los pobres pescadores que todavía, desde los tiempos de Jesús, no han podido ponerse a hablar de Humanidades.

El Mediterráneo, como la tierra de labor, no es meramente paisaje ni recuerdo. Hay que venir a él con la sabia naturalidad de los hombres que han aprendido mucho a lo largo de la vida o, en el peor de los casos, a practicar a su lado curas intensivas de buen sentido. El Mediterráneo, como los corazones viejos, está gloriosamente muy usado. Sabe que casi todo es posible en la vida, que conoce a fondo la experiencia de los sueños que revelan al hombre la existencia de la sangre y el oro más allá del último horizonte. Nadie podrá inyectarle temporales ni será capaz de reavivar la fiebre antigua de su pulso. Está quieto, en silencio, sentado al sol; pero guarda una última posibilidad



de cólera terrible para quien ignore que la siesta de los ancianos es cosa sagrada.

El compensa por el Oriente el mar movido de las costas cantábricas y la desazonada resaca de las oceánicas. Sin él no seríamos más fuertes ni seríamos más cavilosos. Pero solo con él estaríamos demasiado gruesos, sentados al calor de nuestra puerta.

Mar de buena vecindad, le gusta andar, bajo el mediodía de los pueblos, de tienda en tienda, llevando aquí un ramo de naranjas y pidiendo allí una onza de sal. Cuando le paran a contarle fantasías se disculpa con un donaire y sigue.

Nueva "Ora marítima" o periplo de Bonanza a Málaga

(Viene de la página 15.)

con ligereza de cosas enormes; y templaban la magnitud de la tentación imperial con la espuma del cecceo gaditano.

MAR ADENTRO

Hemos doblado Cádiz y vamos costando el largo arco tendido que nos llevará a Trafalgar. Del pueblo de Conil, con sus pesquerías; de Vejer, en el alto de su cerro, con sus morunas «cobijadas» o mujeres que llevan la cara cubierta, no hablo, porque mi periplo es una página sincera. Y las aljamas de Conil, un banco de piedra de dos millas escasas, nos han obligado a echarnos un poco mar adentro. El «derrotero» oficial de las costas de España, de la Dirección de Navegación y Pesca, dice: «Todos estos cabezos rompen cuando hay marejadas, y debe dárseles, por lo tanto, mucho resguardo... Hay que tener cuidado, sobre todo, cuando se va en vuelta de tierra voltejando con levante...» ¡Qué buen castellano se escribe, cuando se escribe de algo que se conoce bien, sin idea de hacer literatura y con deseo de ser totalmente entendido por la gente sencilla!

TARIFA

Nueva aproximación a tierra: Tarifa; amurallada y almenada como una decoración de teatro. Otra vez ha huido el Tiempo. Por las calles de Tarifa veo cruzar un hombre alto, membrado, con una parda capa aguahada. Todos los que le ven se quitan la gorra y se apartan para hacerle honor y reverencia. Pregunto a uno quién sea, y me responde:

—Es el señor gobernador. Don Alonso Pérez de Guzmán, el Bueno.

—Y ¿por qué le dicen «el Bueno»?

—Por su mucha caridad y mansedumbre.

—Pero, ¿no es cierto que le llaman el Bueno por algún caso determinado y notorio?

—Sí: llámale el Bueno, porque cuando la gran hambre y sequía de estas tierras, tuvo abiertos sus silos y graneros para todos los pobres.

—Pero, ¿no ocurrió que en una ocasión tiró su puñal por las almenas de esa alcazaba para que le matasen a su hijo antes que ver el día de la plaza?

—También... Pero ya entonces era el apellidado «el Bueno», y el Rey Don Sancho no hizo sino confirmarlo. Que no fuera «bueno» por su extrema santidad, si antes no lo fuera por su común benignidad.

PUNTA DE EUROPA

Tras la bahía de Algeciras y el istmo donde se asientan San Roque y La Línea, vamos a doblar el centro del mundo: Gibraltar, «Punta Europa». Ingleses, indios, moros, judíos, españoles. El viejo mundo, como para que no se le caigan sus pantalones, se ha hecho un nudo de razas, en su panza, a la altura del ombligo...

Todo nos avisa que cambiamos de mundo y de escenario. Se había alzado fuerte virazón de levante. El levante del Atlántico es seco y duro. Es el escenario de que habla la Biblia y que volaba las naves de alto bordo que iban a Tarsich. Tanto nervio es viento y trilla los nervios que los romanos llegaron a considerarlo como una at-

Es un mar para costeros, para barcos aligerados de obra muerta y de excesiva afición. Cuando un mallorquín como Enseñat recoge el secreto de sus íntimas preferencias, le hace rico y se alegra en silencio. A él le gustan esos barcos de roble y encina que los calafates van dibujando, costilla tras costilla, con golpes de azuela, en el aire huertano de los días de sol. Se queda oliendo a resina, a madera mojada, a brea de carenar y a tanino salado de las reses. Sueña—es su último sueño—que algún día los pies de Dios Nuestro Señor vengán a caminar sobre sus aguas, tan viejas y tan mercedoras de santificación como las del Tiberiades.

No le traigan leyendas. El otro día nos decía el señor Alcalde de Valencia que estaría bueno ir pensando en organizar, sería e industrialmente, la pesca del delfín. Parece que en Cádiz se viene haciendo con mucho provecho. Nosotros—ya un poco recriados en la escuela senequista del Mediterráneo, desde Almería a Tortosa—supimos callar de momento con el respeto que siempre nos han inspirado los alcaldes buenos. Pero no. Nuestro mar no está ya para arponear delfines. Sabemos que la gracia poderosa de las corvetas en el aire y la pesca mayor al salto con flechas de acero son aventuras para mares jóvenes, afanosos de altura, poco roturados, donde la pesca menor vive todavía muchos siglos de paz en los bentos de su tranquila prehistoria. Los delfines del Mediterráneo se quedaron en los mapas de Juan de la Cosa.

Por aquí tenemos para casi todos los días boquerón menudo, langostinos frescos y alguna que otra pescadilla. En fin, cosas mediterráneas, de buen sentido, para vivir casi todos los días.

nuncio penal, para esta región, el hecho de haberse cometido un crimen en día de levante. Con el levante—dice don Ignacio López de Ayala, refiriéndose al de Gibraltar—se pudren los muelles; se corren los espejos; contrae orín todo lo que es hierro, y ninguna vianda puede durar más que veinticuatro horas».

Pero hemos doblado «Punta de Europa» y, de pronto, el viento se ha humedecido y se ha hecho fresco y suave. Entramos en el Mediterráneo. El levante materialmente, se ha cargado de humanismo y de moderación horaciana. Es cuestión de menos de un kilómetro la total mudanza.

COSTA MALAGUENA

El viento, digo, se ha hecho suave. Los nombres, dulces: Estepona, Fuengirola, Marbella, Torremolinos. El clima, tan eclicético, que en Marbella se podría hacer un parque universal donde, en pocos kilómetros, se contuvieran todas las especies desde las tropicales hasta las alpinas. Por su parte, el mar ya no tiene mareas. Es quieto, comprensivo, que dijo Claudio... Vamos hacia las tierras sacras donde las estatuas no tienen pupilas.

Todo es ya perfecto a fuerza de limitado. Estamos en el estancamiento mediterráneo, en el país azul del Planeta. Navegamos entre perfiles y moderaciones. Hemos echado nuestras redes y las hemos sacado temblorosas de «chanquetes»... El «chanquete» malagueño es como un boquerón enano: esencia de mar; mucho gusto en muy breve materia. La causa de su pequeñez es, probablemente, la insistencia secular de la pesca, que, tomando cada día al pez antes de su total crecimiento, impide ésta, y lo debilita y encanija. El «chanquete» es, pues, a medias, obra de la Naturaleza y del Arte, del Mar y del Hombre... Quedaron ya lejos, con las ballenas o los tiburones, los temerosos ídolos inkas o aztecas o los desmesurados gigantes egipcios. Vamos, allá al fondo del Mare Nostrum, hacia Creta, donde el Arie amanecía pintando un mono de color azul y un adolescente cogiendo azafrán.

MORALEJA

Y termina mi periplo, porque ya está a la vista Málaga. Mi viejo cuaderno de «errores» le dice al navegante: «Has de entrar, de día, enfilando el castillo de Gibraltar; de noche, las llamas de los Altos Hornos, ribera del Guadalmedina... Hallarás excelente aguada, en los aljibes que atracarán a tu costado y te llevarán tres pesetas por pipa.» Estamos en los muelles humanos, solícitos y trajineros del Mediterráneo.

Dejo la pluma a otro compañero que ahora subirá acariciando la dulce costa levantina de España. Otros se habrán debatido, a piñadas, con las bravas costas del Norte y del Oeste. Sólo a mí me ha tocado el mítológico privilegio de estar a horreojadas entre el Atlántico y el Mediterráneo; entre la Epopeya y la Ironía.

Y esta dualidad, este curioso equilibrio, es la gran lección humana de este centro del mundo, donde se habló del Imperio cecando suavemente, y donde Guzmán fué bueno antes de ser heroico.

José María PEMÁN



LA COSTA DEL SOL

Por JUAN ANTONIO RANDO

deras. Unos tornaban. Otros quedaban para siempre en el seno de las aguas, tendidos sobre la arena del fondo, y con las blancas 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 falsas, coronadas de espuma. Y hace de compañía 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. El también es historia viva. Un día trajo sobre sus lomos a los cartagineses, que negociaban con los indígenas hombres llevándose todas las ganancias. Luego Roma vino a poner su seriedad clásica y guerrera sobre nuestros puertos. Cautamente Andalucía y su mar los desarmaron poco a poco. El soldado romano se despojaba de sus arreos belicosos y se tendía al sol entre las florecillas del campo. Otro día cruzaron el Estrecho los mahometanos. El agua se sintió aplastada por los zapatos de los invasores. Pero al cabo de los siglos las gúndas estaban melladas, y en Granada los surtidores desgarraban sus murmullos de cristal en el silencio del medio día. Y el mar vio cómo las torres de la Alhambra malagueña se tendían y cómo floraba el último rey moro sobre el agua amarga de su bahía. ¡Y entonces sí que las aguas rizaron a 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 el 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 vísperas de todo, como esos viejos marinos que han corrido el mundo y guardan una sonrisa socorrida 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 estremeció 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 juncos en las playas de la Caleta malagueña. Y luego se hace nube para irse a ver rante 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, socorrido 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. Más al futuro desenvolvimiento del puerto de Málaga cubren la adopción de importantes proyectos, de los cuales damos una sucinta idea.

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 1.230.084,64 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 hacen 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 tinguados para mercancías. Instalación de un almacén general y talleres. Reforzado del ballizamiento. 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 Esplendor 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 exigida la seguridad del nuevo puerto. Ante esta circunstancia se realizaron gestiones para la ampliación del puerto de refugio, construyéndose el Espigón de Poniente y, por ende, el muelle de Ribera que unió 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, sigue actualmente una flota pequeña de treinta y nueve barcos.

A más de todas estas consideraciones, 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 fue comenzada en 1907. Se iniciaron estas por el dique de abrigo del puerto, denominado dique de Poniente. Para la construcción de este dique fue necesario extraer los cantos naturales de una cantera próxima, denominada «Cerro del Torro». 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 atraviesa.

SITUACIÓN GEOGRÁFICA DEL PUERTO

El puerto de Motril se encuentra situado entre la desembocadura del río Guadalquivir 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 hoy 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 2.831 metros cuadrados; zona de depósitos, de 12.892 metros cuadrados; zona de tinguados, 1.000 metros cuadrados, y calado, 8,00 metros en bajamar.

Ceja. 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 tinguados, de 330 metros cuadrados, y calado, de 8,00 metros en bajamar.

Poniente. Línea de atraque, de 107,50 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 bajamar. Se encuentra situada a poca distancia de este muelle de Poniente

la estación del ferrocarril aéreo Dórcal-Motril. Volados. 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 bajamar.

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 bajamar.

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:

Adquirido. 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.

Tinguado del muelle de Poniente. Se refiere a la construcción de un tinguado 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 adelantada 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 albuferas. 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 reparado 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 vea 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 diga.

Pero no 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!

FALUCHOS 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 estafío de Tarsich: 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 traficaban los otros, a escribir su «Ora Marítima»: un derrotero en verso, donde medía, al compás, los pies de sus exámetros y las millas y estadios de la costa. Luego fueron los galeones 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 navegáis en que nos embarcamos para costear este insignie y terminal perfil de Europa en un falucho de pesca. Cayó el silencio y la quietud sobre el trozo glorioso de mar. La Epopeya pasa, si acaso, disimulándose, con las luces apagadas, o —esperando, oculta, por sendas submarinas. En la superficie, aparentemente quieta e idílica, es la pesca: el cabeceo lento y filosófico de los faluchos; la espera larga del «arte» tendido con indulgencia bajo las olas...

Porque las dos industrias características de este litoral, en mar y tierra, son dos típicas y pasivas industrias andaluzas: de «dejar hacer» la pesca, que es esperar a que el pescado pique o se envalle; el vino que es esperar a que el mosto se críe. Son dos industrias de «espera», 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 solera 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!

BONANZA

Por eso, acaso, la costa nos despierta con una palabra confiada. Bonanza se llama la ensenada de que partimos. Esta Bonanza, 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 despierta casi con una bienaventuranza gitana...

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 Bonanza 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 hidalgo sevillano, alroso 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 bética 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 hominimia 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, aseguible, publicitaria. Por eso está tan cargada de literatura. Está muy cerca del manón, de la guitarra, de la mantilla. Por eso digo: «¡Cuidado!»... Un paso más y estará demasiado cerca de «Carmen» y de Teophile Gautier.

ROTA

Chipiona. El faro. 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 fujete 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 falucho 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 hondo 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 volomera y moqueando grasa verde sobre su crisnela o platillo, alumbraba un cuartito pequeño y desnudo. En él, delante de un bufetillo está un caballero que escribe pausadamente. La calificación de ciego y ciego 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. Habla de ir a buscar las Indias, y el duque estuvo a punto de darle el aparejo necesario y las tres carabelas: «que no demandaba más». Allí, en el Puerto, conoció el tal Colomo a Juan de la Cosa, habilitado en trazar mapas. La empresa colombina tuvo un primer capítulo portuense, y estuvo a punto de ser una empresa privada del duque, del todo oculta 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 lo atendiera y alcanzara ella la honra, si la había. Ahora le pone estas letras para comunicarle que el tal Colomo ella 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.

Dios, sin embargo, quiso premiar aquel generoso desprendimiento 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 acarreo de marea. Hoy, el Puerto de Santa María, silencioso, decadido, 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...»

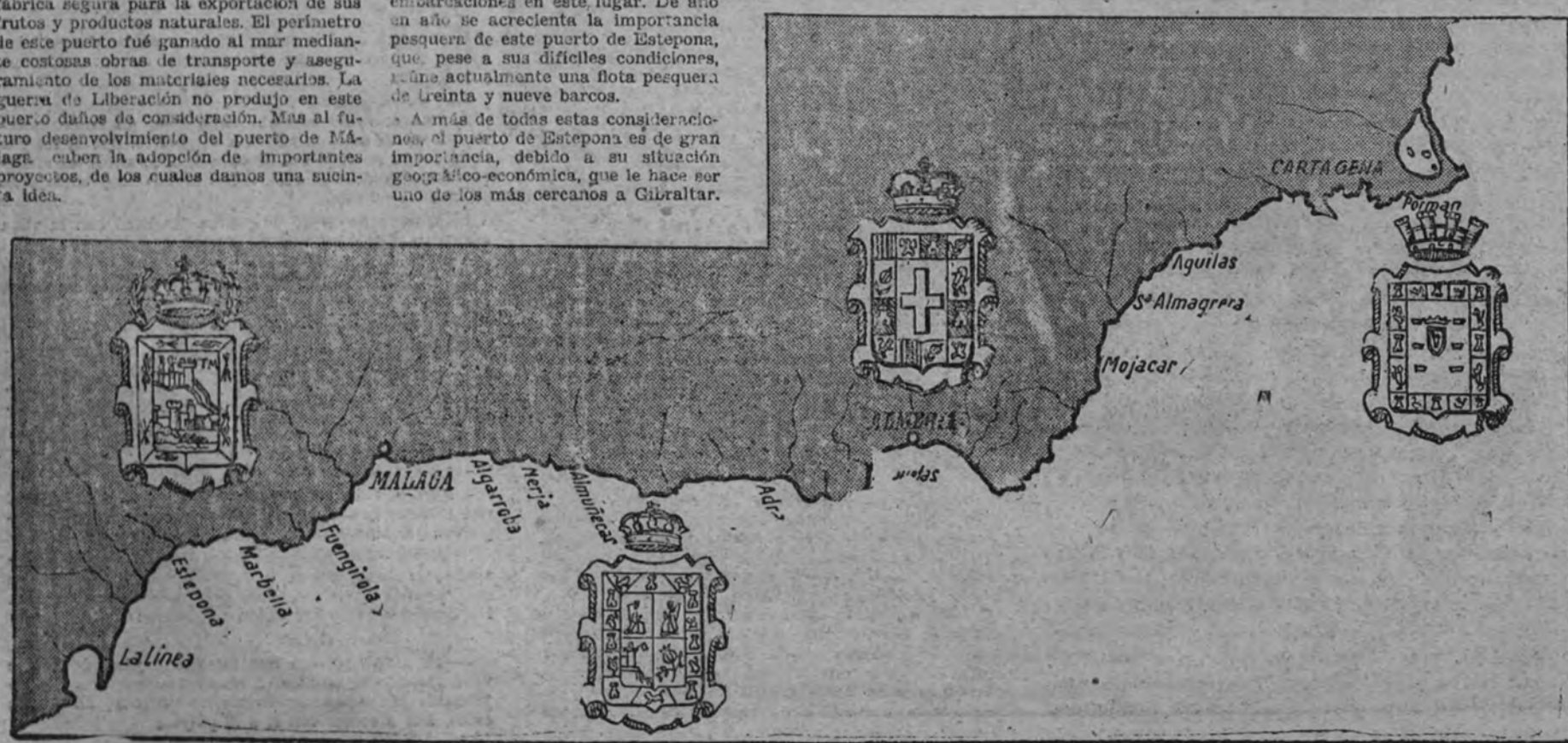
CADIZ

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 Cabezuelas, 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 falucho echara su red es fácil que pescara meros, pescadillas, urtas, caballas; pero tampoco es imposible que pescara un Baco de mirmol 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'Ors proponía que fuera llevada en procesión al Sacro Monte granadino, para exorcizar así a la Bética, con fórmulas de idéico clasicismo, de sus turbias tentaciones de pitarquería y de folklór.

Allí, en Santi Petri, es donde César sintió ansias de hacer grandes cosas, comencemos imperiales. Al Imperio le ha llamado Menéndez Pidal, por eso, «ensueño gaditano». Y en Cádiz se echó Cádiz 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 «ceceo». Probablemente aquellos dos gaditanos «cecebamos» de ese modo vapooso y angélico, que lima el perfil de las palabras, las quita trascendencia y las hace más insinuantes. Olieron se reía de ese ceceo; pero probablemente su simpatía desaliante fue parte a que se entraran en el alma de César aquellas sugestiones imperiales. Esto César, ¡no lo podía comprender por que era, por esencia, «grave». Olieron «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 unas cuartillas, es, ciertamente, tarea delicada, porque tales aspectos presentan a la consideración y al estudio, 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 no nos saldrá al paso la silueta elegante del cabo Inmortal que lleva el nombre de Trafalgar, donde, por paradoja, al hallar muerto 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 siguiendo a lo largo de la carretera, el bien sentidos el consuelo de contemplar a nuestros pies el castillo desde el que Guzmán el Bueno arrojaba el puñal que mató a su hijo y salvó su plaza, experimentamos, cuando en las mil revueltas del camino vemos otro castillo natural, hecho de peña viva, y, que ya no es nuestro, cierto dolor, y, ¿por qué no?, cierto remordimiento, y desde lo alto del mirador de la Sierra observamos que esas aguas que tocamos con la mano se nos escapan, y que parecen sobre ellas extrañas banderas a lomos de barcos grises de guerra... ¿Qué hubiera hecho el gran Roger de Lauria, aquel que exigía que los peces en sus lomos llevasen el escudo de Aragón?

Tierras terminales son también nuestras costas. «Mares Tenebrosas», llamaron los navegantes precolombinos al abismo, no salvado por la civilización occidental, desde el que los semidioses Heracles (griego), Hércules (latino), dió lugar con uno de sus famosos trabajos al NON PLUS ULTRA DE LA TRADICIÓN MARINERÍA. Mas hoy, roto el misterio de esas aguas por el impulso de una trinidad de carabelas, es la cabeza de puente del Continente.

Campo apropiado al intercambio comercial, crisol de razas y de civilizaciones, asiento indiscutible del arte, ¿quién duda que puedan ser nuestras costas? Abried cualquier página de la Historia y responderán elocuentemente Fenicia, Arabia, etcétera, etcétera...

Mas todas estas cosas son sobradamente conocidas para extenderse en ellas; sólo es preciso recordárselas antes de señalar la importancia de esas costas como asiento de importantes puertos, factorías e industrias navales.

Viniendo de Portugal, las primeras costas que se ofrecen al Sur son las de Huelva, geografía indiscutible por su situación privilegiada y alto exponente de nuestra riqueza industrial, porque esta provincia que se asoma al mar por su propia capital atesora varios yacimientos mineros de hierro, cobre, manganeso y azufre, y una gran riqueza agrícola y pesquera que precisan para buscar su camino natural y fecundo, el mar, un puerto, el de Huelva, verdadera maravilla de nuestra ingeniería mecánica.

El puerto de Huelva, constituido por el propio puerto y el estuario de los ríos Odiel y Tinto, tiene una longitud de 20 kilómetros de distancia, desde el muelle de la Compañía de Tharsis hasta su salida al mar. Por su importancia comercial es de los primeros de España, habiendo alcanzado el volumen total de su carga y descarga la extraordinaria cifra de 3.500.000 toneladas. Su tráfico característico es el de los minerales, que, procedentes de las minas de la provincia, se cargan en sus muelles para la exportación, especialmente piritas de cobre.



Desde el punto de vista pesquero, Huelva ocupa el sexto lugar en la Península, habiendo aumentado extraordinariamente en estos últimos años el volumen de su pesca, que en 1941 pudo ser valorada en 57.780.000 pesetas.

Una extensísima y antigua marisma situada entre los dos ríos, Tinto y Odiel, ha sido rellenada con los productos de los dragados realizados en el puerto, siendo dotada de carretera, vías férreas y agua potable para destinaria, dividida en parcelas a instalaciones industriales y comerciales, y sobre cuyas concesiones informa ampliamente la Junta de Obras del Puerto.

Muy importantes son las obras realizadas en este puerto, destacando la de los embarcaderos minerales de estructura metálica de la Compañía de Tharsis, de Río Tinto y de la Junta de Obras, y la del muelle de Levante, construido de fábrica, y de una longitud de 1.200 metros, cimentado sobre los mayores cajones de hormigón armado fabricados en España (de 40 por 17 por 11 metros) que insisten sobre lecho de arena (cimentación flotante) para sustituir y mejorar el suelo fangoso sobre el que se apoyaba.

Todos estos muelles están equipados con modernas grúas eléctricas, contándose con una flotante de 80 toneladas.

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 onubenses 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 en 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.

Compensado 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 la 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 carácter



rísticas modernas; se construyen almacenes de mercancías, se pavimentan los muelles y se les dota de carretillos 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 vitales 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 trótro, 18 aparques de 3.663 toneladas y 19 «bacas» 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 Hamburgo, por metro lineal de muelle.

Y si por el carácter de reportaje que se da a este artículo no cabe extenderse en la detallada descripción de los establecimientos navales que en la Ribera gaditana tienen su asiento y son base de su prosperidad y riqueza, debe darse siquiera alguna breve información de sus factorías navales, base de la industria nacional. Daremos por consiguiente un índice sólo de sus actividades.

La Sociedad Española de Construcciones Navales viene trabajando ininterrumpidamente a través de los años. Ha botado al agua cuatro trasatlánticos, dos patrulleros, un planero y 16 embarcaciones de tipos diversos, remolcadores, gangüles, vapores pequeños, etc., etc. En la actualidad se encuentran en gradas tres petroleros, cuatro fruteros y siete cargueros. Los Astilleros de Echevarrieta, antiguos también en la Ribera gaditana, acrecentaron nuestra flota mercante con la construcción de siete barcos, valorados en cien millones de pesetas, y realizando múltiples reparaciones en barcos de diversos tipos. Actualmente fabrican motores Diesel marinos, y ampliando su esfera de acción, material ferroviario. Durante la guerra de Libera-

ción, se armaron en sus talleres el «Lázaro» y el «Calvo 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 anticomunista se utilizó el artillado del «Balear» en condiciones notables de eficacia y rapidez. Aun 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 Almadrabero, 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, indudablemente interés; mas 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

CARO, 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 desnudista 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 marenos morenos, enteros, curtidors y casi diáfragos, 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 desgarrar 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, propiamente, una charca como el dignísimo filósofo pretendía— y renunciar a encontrar, con arrogancia norfina, 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 diebergo, los Sargazos y hasta el arrecife.

Desde Estepona a Alicante no hay nada de eso. Se canta, se ríe, se extrae el copo, se alquilan 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 jublosa 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 ligero en tierra: el carabinero. (De vez en cuando hay una excepción: en verano, cuando los trenes «botijos» —qué metáfora alucinante para el hombre que se resaca en Los Pedroches!— depositan a millares bañistas entusiastas, temerarios y malos nadadores, de los que alguno, indefectiblemente, se ahoga por su ambición.) Porque contrabandear es, a menudo, no tópicos 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 cloba 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 codaliska espantosa...

Aunque, bien mirado, con tal de que consolará a los niños, su dialéctica podría ser tan horrenda como le 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 sí-tíos— 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 propiamente dicha, el arrastre, comienza en seguida. Descalzos, con los calzones remanidos 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 puede ser, y es triste, que a su arribo a la playa la red traiga en su vientre unos puñados de inestables 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 palmas que también ayuda a quitar maleficio marino. 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 el 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 madrugadas 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 ruborizada 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 excesiva.

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, rocas, maderas, camias y algunas otras cosas indefinidas salvadas, sólo Dios sabe cómo de acuatícos o terrestres naufragios.

Dió con el hombre de los tabloncillos que, ajeno a las virtudes de la propaganda, ocultaba su profesión de vector durmiendo inefablemente en la arena a la breve sombra de una barca puesta a secar. Lo despertó sin miramiento. Eran —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 su comercio. Había una veintena de tabloncillos en buen 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 documentalmen 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 quise herirle y entré con delicadeza:

—¿Te tomaste el café?

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

