

BOLETÍN

DE LA

REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA

TOMO LXXVIII

NÚMEROS 10, 11, 12

OCTUBRE-NOVIEMBRE-DICIEMBRE DE 1942



MADRID

REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA

CALLE DEL LEÓN, NÚMERO 21. - TELÉFONO 72323

1942

SUMARIO

	Páginas.
Prólogo a los «Monumenta Chartographica Indiana», por PEDRO DE NOVO F. CHICARRO	567
La conquista romana de España en su política de penetración, por ENRIQUE BAYERRI	584
Pasado, presente y futuro de la Marina mercante, por JESÚS M. ^a DE ROTAECHÉ	612
En torno al nombre del Montserrat, por THEODOR HEINERMANN	653
Algunos refranes y frases populares de carácter geográfico empleados en otro tiempo en España con relación a Italia, por GABRIEL MARÍA VERGARA Y MARTÍN	662
Noticiario Geográfico	672
Bibliografía	689
Revista de revistas	696
Índice de las materias contenidas en el Tomo LXXVIII (1942).....	713

NOTA. La Sociedad no es responsable de las opiniones emitidas por los autores de los artículos insertos en este BOLETÍN.

CONDICIONES Y PRECIOS DE LA SUSCRIPCIÓN

El BOLETÍN DE LA REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA se publica en cuadernos trimestrales, que forman al año un tomo de unas 800 páginas. También publica la Sociedad el Catálogo de su Biblioteca y obras especiales, sin período fijo, que constituyen su *Colección geográfica*.

La suscripción, que da derecho a recibir todas las publicaciones citadas, se hace por años o semestres, mediante el pago adelantado de las cantidades siguientes:

En la Península, islas adyacentes, Marruecos y América...	40 ptas. al año. 20 ptas. al semestre.
En la Guinea española y en el extranjero, exceptuando América.....	46 » » 25 » »

Los tomos atrasados del BOLETÍN se venden a 40 pesetas cada uno (agotados los años XXXVI y XXXVII). Los cuadernos sueltos, a cuatro pesetas por cada mes que comprendan. La extinguida Revista de Geografía Colonial y Mercantil, a 20 pesetas cada uno de los tomos anuales, y a dos pesetas cada número suelto.

Disposiciones relativas al ingreso de los socios en la Real Sociedad Geográfica.

Forman la Sociedad un número indefinido de socios de número, cualquiera que sea su residencia, admitiéndose los extranjeros en idénticas condiciones que los nacionales.

Los socios recibirán el Diploma, Estatutos y Boletín de la Sociedad, y tendrán derecho a la asistencia a todas sus reuniones generales y a su biblioteca.

Los socios pagarán la suma de 25 pesetas por cuota de entrada. Abonarán, además, la de 30 pesetas anuales. Esta segunda puede compensarse con el pago de 250 pesetas, hecho de una vez y en cualquier época. Los socios que así lo hagan figurarán en las listas de la Corporación con el calificativo de «vitalicios».

Podrán usar la medalla los socios honorarios, honorarios corresponsales y vitalicios, y también los de número, al cabo de cinco años de permanencia ininterrumpida en la Sociedad o previo el pago anticipado de las cuotas que les falten para completar este tiempo.

S. Aguirre, impresor.—General Alvarez de Castro, 40.—Teléfono 30366.

18.1768

CONSEJO DE LA HISPANIDAD

BIBLIOTECA

N.º 4127

BOLETÍN

DE LA

REAL SOCIEDAD GEOGRAFICA

OCTUBRE-NOVIEMBRE-DICIEMBRE DE 1942



Tomo LXXVIII

Núms. 10, 11, 12

Prólogo a los "Monumenta Chartographica Indiana"

POR

D. PEDRO DE NOVO F. CHICARRO

Ingeniero de Minas.

Académico numerario de la Real de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales.

Vicepresidente de la Real Sociedad Geográfica.

El año 1936, cuarto centenario de su fundación, conmemoraba Buenos Aires tan señalada fecha, y España concurriría a la solemnidad, principalmente, exhibiendo gran copia de trabajos cartográficos relativos a la región de El Plata. Reunidos y ordenados estaban para su embarque, mapas y otros documentos, cuando, al producirse en julio la Guerra de Cruzada y Liberación, quedó suspenso aquel plan generoso ante la trágica magnitud de nuestra lucha.

Tres años después, la Institución Cultural Española en la Argentina, que preside D. Rafael Vehils (constante paladín de toda empresa hispana), resucitó con mayor amplitud el suspendido propósito, recabando de nuestro Gobierno Nacional que, sobre la base de lo reunido el año 36, se celebra en Buenos Aires una "Exposición de Actividades Geográficas de España en El Plata". Supo apreciar la iniciativa, y la apadrinó con gran cariño el contraalmirante (hoy vicealmirante) D. Rafael Estrada, entonces subsecretario de Marina, quien, ante la imposibilidad de que representase a nuestro Gobierno otro alto jefe de la Armada (cuyo personal había reducido a la mitad la guerra), obtuvo del ministro de Asuntos Exteriores me nombrara delegado del Gobierno en la proyectada Exposición; alta honra que sólo puedo atribuir, más que a mi modesta actividad como geógrafo, a mi afecto heredado y profundo por la Marina, al interés por sus problemas y gloriosos hechos, entre los que se cuenta la Cartografía. Quise corresponder a tales honra y con-

fianza con las veras y con la discreción a mí posibles, alentando y atendiendo a quienes más personalmente trabajaban; los mismos que luego han compuesto la obra cuyo es este prólogo, que escribo porque considero que con ello salgo de mi deuda, ya que estos volúmenes contienen el caudal y espíritu de la Exposición, que yo hubiese representado oficialmente ante la Argentina, y, por tanto, me juzgo ligado a empeño que no cabía excusar, pero que desde aquí abandono en más expertas manos.

Esta compilación de mapas y cartas marítimas se refiere a El Plata únicamente, pues, como queda dicho, son los más de lo que debieron exhibirse en Buenos Aires, pero desea el Gobierno se publiquen sucesivamente cuantos componen la cartografía de todos los Antiguos Reinos Españoles de Ultramar. Por esta causa adoptamos, como título general de la obra, el de "Monumenta Chartographica Indiana", conservado este último apelativo (en cierto modo, homenaje al yerro providencial de Colón), porque el nombre de *Indias* llevan tradicionalmente instituciones como el Antiguo Consejo y el actual Archivo de Sevilla y las célebres Leyes; porque también se lo dieron genéricamente a los mismos países las otras naciones que a ellos llegaron a la zaga de la nuestra, y porque ese título abarca, en sentido histórico universal, no sólo lo llamado hoy América, injustamente, sino las tierras del Pacífico y del Indico, donde torna el nombre a su origen en las llamadas Indias Orientales.

Nuestro primer propósito al editar la obra es hacer patente la de España, donde aquel espíritu ordenador que rige las Leyes de Indias y que, durante tres siglos dirigiera primero los Descubrimientos y luego la Colonización, también actuaba para que se levantasen los mapas del mundo recién descubierto.

Con motivo de la Exposición Cartográfica de California, en el Museo Naval de Madrid, cuando su reapertura el año 1932, D. José Joaquín Casas, ministro plenipotenciario de Colombia, al contemplar en los mapas allí expuestos nuestras expediciones científicas (no guerreras ni comerciales) hasta el siglo XIX, hizo el siguiente comentario: "Está arado el mar." Frase y juicios muy justos ante la enmarañada red que dibujan los derroteros correspondientes tan sólo a aquella península y contiguas costas continentales. Y añadió el referido diplo-

mático (a la vez exquisito escritor y pedagogo): "Este mapa y otros parecidos debieran aprenderse de memoria en nuestras escuelas."

Esta profunda observación cifra todo un programa eficaz y no lírico, pues se basa en hechos y documentos cuales los aquí presentados. Pero publicar los innumerables mapas españoles de los antiguos Reinos Ultramarinos como argumentos suasorios en pro de nuestra obra allí, será el último escalón, el más difícil; antes de salvarlo precisa que tal conocimiento alcance primeramente a los doctos, más tarde al hombre medio de los más cultos países, para que en todos se forme juicio equitativo de la labor española en el Nuevo Mundo. Entonces ya sería más hacedero exponer e imponer por su propia verdad mapas escolares que pudiéran y debieran aprender de memoria todos los niños que hablan castellano.

* * *

Tan necesaria y justa rectificación debe apoyarse en documentos fehacientes que abundan en nuestros archivos y bibliotecas, pero en su inmensa mayoría ignorados; y hemos de confesar, ante todo, que de ese desconocimiento corresponde a los españoles grandísima culpa. Lo mismo España que Portugal, ocultaban sus viajes y derroteros en la época de las primeras navegaciones exploradoras, lo que era lógico y justificado entonces, como único medio para retrasar la competencia.

Pasadas aquellas razones de secreto, comienza nuestra omisión, culpable para con nosotros mismos; cuando, en vez de divulgar tales hechos y estudios geográficos, no parece sino que adrede se olvidaran, pues en el siglo último sólo llegó a conocimiento de los propios españoles cierta idea general, que, por grande, parecía leyenda, y, como realizada por milagroso azar, de imposible e inútil imitación. Y aún nos llegaba entre diatribas que creímos los calumniosos (que este mal tiene poder con los ignorantes de su historia). Olvidábanse, con ella, aquellos mapas y demás documentos cuyo análisis y publicación hubieran permitido escribiésemos la historia verdadera antes de que lo hiciesen a su modo los más interesados en desacreditarla.

Comenzó la rectificación de ese silencio y esa dejadez suicidas mediante incomparable labor realizada la última centuria por el ilustre marino Fernández Navarrete; continuada mucho después por pocos.

pero ilustres historiadores de uno y otro lado del Atlántico; entre los últimos, y ya a fines de siglo, y como divulgador, el norteamericano Samuel Lummis, que defendió caballerosamente a nuestra Patria cuando más se la difamaba en la suya preparando la guerra del 98. Desde entonces, cada año, han producido nuevos esclarecimientos doctos americanistas, lo mismo españoles que de los demás países hispánicos, y de otras nacionalidades, y que fuera tan largo enumerar como expuesto a involuntarias, pero siempre lamentables omisiones.

Junto a las citadas causas de error, cuya culpa pertenece a nuestro silencio, han actuado otras para desacreditar la obra española que, por grande y forzosamente antagónica de la de otros países, no pudo salir libre de la maliciosa murmuración, de quien no hay estado que se escape. Desde el siglo XVI han hecho nuestros enemigos una historia falsa por el seguro sistema de *decir la verdad a medias* y explotar incluso juicios de los propios españoles, exagerados y mal interpretados. Baste citar los de Fray Bartolomé de Las Casas (con quien debiera haber tenido más fuerza la equidad), cuyo examen, espinosísimo, nos apartara del tema y que opino no puede emprenderse sin que desacredite nuestra obra su juicio, antes que su juicio nuestra obra. Otra fuente que parece sincera al incauto, es el libro de D. Jorge Juan y de D. Antonio de Ulloa, *Noticias secretas de América*, que suele considerarse (como impreso en Londres) vindicativo desahogo de quienes no pudieron revelar en España los males administrativos o sociales que entonces habían visto. Lo real es todo lo contrario: aquellas *noticias secretas* fueron reunidas por orden del Rey, movido del lógico y justo deseo de apreciar el estado de sus Estados, y a fin de proveer su mejora y corregir sus faltas. Hoy se diría que aquellos ilustres marinos fueron a *hacer una inspección*. Por cierto, la realizaron escrupulosamente y dieron cuenta de ella con cruda claridad, como era su deber. Piénsese si no resultarán ahora mismo, al menos, tan duras las *noticias secretas* que den a sus gobiernos respectivos los inspectores que mandan aquéllos desde cualquier país a cualquier dominio lejano. El que España no publicara tales noticias resulta tan natural como que no se publiquen, por ejemplo, los informes de los virreyes ingleses, relativos a la India.

Naturalmente que no estuvo exenta nuestra actuación de enormes errores, abusos y aun graves delitos, como todo lo sujeto a las con-

diciones de la humana naturaleza; pero lo hicieron los individuos perversos, que hay en todas partes; no fueron males característicos, ni menos privativos del español, según muchos han querido decir contra toda ley del razonable discurso, destacando solas las ya tópicas crueldades y la *sed de oro* (cual si los otros países, aun hoy día, no padecieran la una ni cometieran las otras). Si los tales miraran en ello y considerasen despacio la substancia, se les mostraría bien al descubierto que los delitos eran *desafueros*, en tanto los *Fueros*, las leyes, la obra que a España como a tal país y Estado debe atribuírsele, responden a administración vigilante y sobremanera humanitaria que perseguía el sincero propósito de no errar en la primera intención. Por ello, los que defendemos nuestra causa, sin hacer agravio a la ajena, achacamos, hoy más que nunca, a rutina y no a perdurable enemistad el que países entonces rivales del nuestro y ahora más fuertes, y, por ello más oídos, sigan presentando como excepcionalmente mala nuestra obra, porque la común ignorancia así se lo ha dado a entender, y sin advertir que los errores obedecen a su propia magnitud y al carácter de los siglos en que se realizó. A ellos y a nosotros corresponde apartar las mientes de la leyenda o de la injuria y ponerlas en la verdad del caso.

Todo lo dicho tiende y apunta a encarecer lo que supone que hoy el Gobierno se identifique con quienes se esfuerzan porque no se pierda y derrame el fruto de tan ímprobo trabajo secular, y el que, muy particularmente, el ministro de Asuntos Exteriores, y de modo muy inmediato el marqués de Auñón, jefe de Relaciones Culturales en aquel Ministerio y promotor de esta obra, den los recursos y estímulos necesarios para que salga a luz; *para que hablen por sí solos* estos mapas rioplatenses, y, muy luego, si Dios es servido, los levantados desde el Cabo de Hornos hasta el norte del actual Canadá, con las tierras insulares americanas, y muchas del Pacífico hasta Filipinas; las de aquel océano por España descubierto y sólo por ella navegado en casi todo un siglo. Es decir; cuanto olvidaran, más que desidia y pereza, el poco aprecio que de lo suyo suele hacer el español: "Corto en palabras, cuanto en obras largo."

Tampoco se olvida la posible conveniencia de completar un día tal recopilación con mapas españoles existentes en el extranjero, por desconsideradas ventas y lamentables expoliaciones. Ya en el siglo xvi

la lucha política y comercial creaba espionaje análogo al de nuestros días, que motivó se robaran incluso documentos confiados al Cosmógrafo Mayor, pese a su famosa "arca de las tres llaves". Siguieron repetidos saqueos de nuestros archivos durante las guerras de Sucesión (principios del siglo XVIII), de la Independencia (en los del XIX), y luego más especialmente los que provocaron en los archivos religiosos, las leyes de Desamortización, en 1835. Añádase la criminal indiferencia de quienes poseían y no preciaban o pospusieron a su interés documentos que lo tenían nacional.

Los que reunimos y presentamos responden a la convicción de que ante los hechos son ociosas palabras sobre las que cabe pasar o con prisa o con enfado. Los verdaderos amantes de nuestro país debemos ir descubriendo su desconocida obra, restaurándola piedra por piedra, mediante humildes pero sólidas aportaciones de cada uno; quienes en lo jurídico, quienes en lo sociológico, y todos persiguiendo la escueta verdad, donde la justicia más resplandece y campea; no a puro encomio, sino con documentos y las pocas razones que basten a declararlos. Esa verdad que con la virtud se aquista y la sola que puede ponerla en levantado punto, como intentaremos confiados, pues siempre favorece el cielo los buenos propósitos.

* * *

Esta compilación y las sucesivas abarca y abarcarán desde los mapas bosquejados en los primeros viajes hasta los hechos en el siglo XIX, cuando se iniciaron las guerras de independencia americana.

En su ejecución progresiva se advierte plan metódico y científico. Las primeras cartas representan el Mar de las Antillas y Seno Mejicano, donde comenzó el Descubrimiento, y del que partieron durante muchos años las expediciones; luego se representaron las tierras del Istmo y la llamada, por antonomasia, Tierra Firme, que comprendía el extremo norte del Brasil, las Guayanas y las actuales Venezuela y Colombia; más tarde, en el Atlántico, hasta Florida, y en el Pacífico o Mar del Sur (llamado así porque por ese rumbo lo había divisado Vasco Núñez desde las montañas del Istmo), hacia el norte, hasta la baja California y su golfo (creídos mucho tiempo isla y estrecho, respectivamente), y por el sur, hasta el Perú y Chile países interesantí-

simos por su riqueza minera; después, abarcaron viajes y cartografía todas las tierras dichas hoy americanas y algunas del Pacífico.

Al punto descuella la importancia que, como era forzoso, se dió en seguida a la busca de comunicación entre uno y otro océano; al principio, para franquear el *estorbo* u obstáculo que suponía un continente interpuesto en el camino a las Indias o al Catay; luego, ya consumada la primera circunnavegación del Globo, el paso del Atlántico al Pacífico suponía camino directo a aquellas remotas regiones, cuando ya entre ellas se hallaban las Filipinas, y siempre fuera tal estrecho utilísimo para dominar las dos costas del continente e impedir que las dominaran los extranjeros. Se buscó en balde ese paso por el istmo panameño y nicaragüense, en cuya unida parvedad pronto se proyectaron canales. Si el que hoy existe nos parece grandioso triunfo del siglo xx, el solo propósito de abrirlo era, por tanto, magnífica audacia en el xvi; los primeros proyectos que alentó Carlos V, y perfeccionados bajo Felipe II. Como entonces la obra excedía a los medios, fué abandonándose, mientras se enlazaban las rutas marítimas de Atlántico y Pacífico con varios caminos terrestres, ya por el propio Panamá, para las líneas del Perú, que tanto valor dieron a Cartagena de Indias, ya cruzando Méjico, desde Veracruz hasta Acapulco, de donde salía *la nao a Manila*. Extraño y fatal capricho de la Naturaleza el que tan dilatado y oblongo conjunto de los dos continentes no ofrezca abertura desde el estrecho de Magallanes hasta el norte del Canadá y Alaska. Así, es lógico, que ignorando disposición tan adversa como inadmisibile *a priori*, se buscara el estrecho por el sur hasta hallar el de Magallanes y el Cabo de Hornos, y, con menos fortuna, por el norte. Buscaron este paso septentrional, en 1498, los hermanos Cabotto (debe considerarse imaginario el viaje del portugués Juan Vaz Costa Cortereal, hacia 1483); luego, otros dos hermanos, Cortereal, ya en el siglo xvi; Esteban Gómez, en 1524; Juan Rodríguez Cabrillo, persiguiendo el paso desde el Pacífico, alcanzó en 1543 las altas latitudes de América, que sólo mucho más tarde imaginaría haber visto por vez primera el pirata Drake. También inspiró aquel empeño los viajes apócrifos de Juan de Fuca y de Lorenzo Ferrer y Maldonado en el siglo xvi, y ese mismo afán perduraba en el xviii, cuando aún se creía embocadura del estrecho interoceánico el golfo de California. De este modo, con arreglo a las necesidades, noticias de nuevos países y pro-

blemas de seguridad y gobierno, sucesivas navegaciones abarcaron pronto todo el actual continente americano y los derroteros y archipiélagos del Pacífico, hasta las costas de Asia, las *verdaderas Indias*, y al reencuentro con los portugueses en las Molucas, llegando ya a la otra mitad del famoso meridiano que trazara el Papa Alejandro VI.

Quienes, por nuestros estudios, empleos o aficiones, frecuentamos la Real Sociedad Geográfica, la Real Academia de la Historia, los Institutos de Geografía "Fernández de Oviedo" y "Juan Sebastián Elcano" y otros Centros similares, como el Museo Naval, sentimos la honda justicia que encierran estas palabras, escritas a principios del siglo último, por el famoso historiador y marino Vargas Ponce: "La Marina Española remontó el vuelo de la gloria a esfera tan superior... que no es dable la alcance ninguna otra. El engañado o incrédulo a quien parezca encarecimiento esta verdad, figúrese dos grandes globos que representen el mundo que conocieron los antiguos y el que conocemos. Si en éste nota vastísimo continente que equilibró el nuestro, es fruto de la Marina Española; si echa de ver anchuroso mar que lo separa de las antiguas Indias, su conocimiento se debe a la Marina Española, que por largo tiempo lo frecuentó exclusivamente; si lo ve poblado de archipiélagos... descubrimientos y conquistas son de la Marina Española... Si extiende su mirada por el inmenso ámbito de estos mundos; si sigue el continuo piélago que los baña, hallará el gran viaje sin modelo, que por primera vez se debió a la Marina Española."

Los antiguos marinos españoles realizaron su labor cartográfica y, a la vez, la doble guerrera y comercial, que consistió en mantener constantes y regulares comunicaciones entre la Península y los Reinos de allende los mares, como indiscutible prueba de dominio marítimo. Si en este punto recuerda el lector los tristemente famosos ataques de piratas contra tierras y buques españoles, lo insto a que considere que, aquel tópico universalmente admitido (muchos aquí llegaron a creerlo), de que, mientras ingleses y holandeses dominaban la mar, nuestros buques iban, como de escapada, a Indias, y, aun más fugaces, volvían cargados de oro y de temor; esta extendida opinión es falaz espejismo, producto de bajas historia y literatura. El dominio del mar, como lo tuvo España durante trescientos años, no excluye reveses ni aun graves pérdidas. Entonces era fácil para piratas y filibusteros sin res-

ponsabilidad moral y sin más hacienda que el buque o buques que tripulaban, caer casi improvisamente sobre buques mercantes (rara vez lograron ventaja sobre los que pudiéramos llamar de guerra), o bien sobre países indefensos por poco poblados, ya que entonces también era facilísimo atacar a todo un continente, con mengua mínima de nuestro poder, juzgado en conjunto, pero con gran provecho particular para el agresor, quien, sobre todo, cumplía empresas muy lucidas y ponderadas por cierta literatura, olvidando que eran criminales. No menos se olvida que España necesitaba amparar tantas y tan lejanas regiones que su buena guarda hubiera exigido fabulosa flota, y, además, tenía que defenderlas con el gravamen anejo siempre a la fuerza legal de un país cuyas normas de responsabilidad hacen tan desventajosa la lucha contra quienes lo atacan ilegalmente. Pues bien; no obstante aquellos repetidos asaltos y las tardías y escasas guerras regulares; “la labor permanente, segura (como tengo dicho otras veces), la navegación normal, el sostenido comercio correspondieron siempre a España, pues si los, más aparatosos que profundos y con exceso decantados, desastres del siglo xvii se hubieran debido a superioridad patente y continuada de los enemigos, como éstos no sufrieron tampoco después por parte nuestra ninguna grave derrota que trocase las posiciones respectivas, mal se entiende que durante el siglo xviii hubiéramos llegado a la máxima y segura regularización en el comercio con Indias, no *recuperado* entonces, sino *conservado* y *mejorado* hasta las perdidas batallas de San Vicente y Trafalgar.”

Esa constante y doble actuación, paralela con los descubrimientos, no impidió que nuestros pilotos aún hallasen espacio y poseyesen ciencia bastante para levantar cartas marítimas, luego las de los ríos, y después, mapas del interior en la cantidad que muestra el extraordinario caudal reunido. Medite el discreto, y juzgue aun el apasionado en contra.

Esta cartografía, realizada sucesivamente desde carabelas, galeones y corbetas exploradoras, se basa en los estudios que durante la Edad Media cultivaron en España árabes y judíos, y que resumieron las “Tablas Alfonsíes”, ópimo fruto hispano de los conocimientos astronómicos en el último tercio de aquella Edad. Ciencia aprovechada por los marinos portugueses desde principios del siglo xv, y asimismo tan cultivada por los españoles, entre quienes descuella en su cátedra sa!

mantina Abraham Zacuto, autor del *Almanach Perpetuum* (1472); almanaque náutico que, por haberlo usado en sus grandes descubrimientos marítimos españoles y portugueses, demuestra el origen peninsular de la ciencia náutica, fomentada después en la Casa de Contratación de Sevilla, donde se proyectaban nuevos viajes luego de estudiar los anteriores, y, a la vez, archivo de los resultados de todos. Aquella ciencia, estudiada durante siglos en la Escuela de San Telmo, remozada en la de Guardias Marinas de San Fernando y en su Observatorio Astronómico, produjo joyas como las Artes de Navegar o Regimientos de Navegación anteriores a los escritos en los restantes países, y traducidos muchas veces en pocos años a las lenguas de aquéllos; obras cuyo valor y precedencia justifican se haya dicho: "Europa aprendió a navegar en libros españoles."

Lo que en la Historia del Mundo, y particularmente de nuestra Patria, representan esas navegaciones, avalora su cartografía y, por tanto, destaca el acierto de la Institución Cultural Española en la Argentina cuando proyectó su Exposición, cuya génesis, carácter y alcance conviene exponer, desde que aquella benemérita entidad propuso en 1939 la noble idea que motiva, como primer resultado, se componga y estampe la obra presente.

* * *

Dicha Institución había delegado para preparar la Exposición y organizarla en Buenos Aires, a D. Julio Guillén, jefe de nuestra Armada, historiador y geógrafo, a cuyos conocimientos cartográficos se debe casi toda la labor que aquí se presenta, y que, dirigiéndolo durante varios años, ha conseguido elevar al nivel que hoy alcanza el Museo Naval de Madrid.

La ingente labor de nuestros nautas explica se preparase la Exposición tomando como sede y centro ese Museo, donde, aparte la gran riqueza iconográfica, tanto modelo de buques desde el siglo XVI, armas, instrumentos y diversas reliquias, algunas tan curiosas como los exvotos que representan embarcaciones de todas clases, tiempo y tamaño; a más de contener seiscientas mil fichas de biografía, bibliografía, léxico marítimo, etc., el Museo es, sobre todo, archivo cartográfico, y, además, desde su última reapertura, amena cátedra que

atrae numeroso público; no ya profesionales, sino personas cultas de las más variadas procedencias y condición, quienes vuelven una y otra vez a oír interesantes cursillos.

El Museo, en colaboración con el Instituto Histórico de la Marina, se dispone a imprimir *Los Regimientos o Tratados españoles de navegación*, y asimismo prepara otras obras, no menos interesantes, entre las que destacará nueva reproducción de la carta de Juan de La Cosa y su detenido estudio geográfico, paleográfico e histórico.

Estos estudios se basan de modo principal en documentos pertenecientes a su Archivo y Biblioteca y a la del Ministerio de Marina (que ocupa el mismo edificio). Sabido todo esto, no sorprende que al escoger material para una empresa como la proyectada en Buenos Aires, dicho Museo proporcionara el ochenta por ciento. Después ha bajado esta proporción, porque, para reunir los documentos que ahora publicamos también acudimos a otros archivos, museos y bibliotecas de España.

No obstante, sigue predominando lo que aportan los centros de Marina a esta recopilación cartográfica, ya que las cartas de las nuevas tierras eran al principio exclusivamente marítimas, como hechas para las navegaciones y descubrimientos, y ordenadas desde la Casa de Contratación de Sevilla (germen y modelo para las "Compañías de Indias", que, mucho más tarde, crearon holandeses, ingleses y franceses, si bien con espíritu puramente comercial).

Pronto esa Cartografía, hecha por y para pilotos, extendióse tierra adentro, pero, aún mucho más tarde, en el siglo XVIII y principios del XIX, fueron también marinos la inmensa mayoría de quienes realizaron la labor cartográfica en Ultramar, y entre todos merecen especial mención los antes nombrados y siempre renombrados Juan y Ulloa, quienes midieron un arco de Meridiano en El Ecuador, colaborando, no obstante su extremada juventud, en igualdad de condiciones con la Comisión de la Academia de Ciencias de Francia, que componían La Condamine y Bouguer.

* * *

Corto nos resultó el verano de 1939 para catalogar y disponer el material y que éste embarcara a tiempo para que llegase a Buenos

Aires en septiembre, ya que en noviembre debía inaugurarse la Exposición. Dada la diferente índole de ésta respecto la proyectada en el año 36, el material era mucho más numeroso, como incrementado con nuevos documentos que prestaban los Archivos de Indias y Simancas, la Biblioteca de Palacio, Diputación de Barcelona, Depósito de la Guerra, Museo de Ingenieros Militares, Museo Nacional de Ciencias Naturales y Jardín Botánico de Madrid, pues acudimos a cuantos pudieran proporcionarnos documentos poco o nada conocidos, o de gran interés, concernientes a la región de El Plata, pero no limitada ésta a la Argentina y El Uruguay, sino abarcando toda aquella cuenca hidrográfica, con el extremo meridional de El Brasil, El Paraguay y parte de Bolivia, y, como oportuna ampliación, los territorios que alcanzan hasta el Estrecho de Magallanes y Cabo de Hornos.

Reunimos más de mil cartas, la mayoría inéditas y todas de notable valor. Fué nuestro ambicioso deseo que las presidiese la de Juan de La Cosa; primera donde figura el Continente; por la fecha de 1500, y acabada acaso un año antes, tiene el mérito raro de representar tan enorme extensión de aquellos mares y tierras *siete años tan sólo después del Descubrimiento*. Como homenaje, y para seguridad de tan única joya, habíase convenido, en principio, que, sobre la guardia de nuestra Armada que la acompañara desde aquí, se le añadiese en Buenos Aires otra de la Armada Argentina. Pero este plan de llevar el famoso y recién recuperado mapa mundi, halló la natural resistencia ante el recuerdo de lo expuesto a perderse que estuvo cuando lo robaron del Museo durante la guerra. En cambio, conseguimos de la Diputación de Barcelona la carta de Valseca, síntesis de todo lo conocido hasta 1435, en torno del Mediterráneo, y cuya calidad aún avalora una inscripción en el reverso que dice que se había comprado dicha carta a Américo Vespucio. Si la de La Cosa, como dedicada a los Reyes Católicos (y así lo prueba su lujosa factura) se imagina con emoción en las manos y ante los ojos de aquellos grandes monarcas, estimulando su hondo sentir y profundo pensamiento al mostrarles la forma y magnitud de países semifabulosos sujetos a su corona, la carta de Valseca pertenecía al geógrafo que (aunque sin justicia) legó a América su nombre.

Destaco tan notoria circunstancia por considerar que, si el título de la exposición dice su carácter, no revela la magnitud. Para que se

aprecie cuánto crédito se le anticipó en la Argentina, baste saber que, no obstante haberla concebido y patrocinado una entidad, al fin extranjera (siquier española), la subvencionaba con 200.000 pesos, y que la hubiera alojado en su magnífico Palacio de Exposiciones. Recientemente, a principios del año pasado, D. Enrique Ruiz Guiñazú, entonces embajador de la Argentina ante el Vaticano, me escribía, que, por interesarle mucho para sus estudios, deseaba ampliar las noticias que respecto la repetida Exposición constan en la conferencia que el 13 de junio del 40 leí por *radio* en emisión destinada a América y perteneciente al ciclo organizado en Madrid por la Asociación Cultural Hispano--Americana que presidía D. Daniel García Mansilla, ex embajador de la Argentina. Respondí a su interesante carta ofreciendo al Sr. Ruiz Guiñazú enviarle a Roma las copias que necesitase, pero hizo inútil esta diligencia el que dicho embajador fué nombrado a poco ministro de Relaciones Exteriores y, con tal motivo, al trasladarse de Roma a Buenos Aires, pasó por Madrid, donde, no obstante la breve estancia de tres días, entre naturales ocupaciones y agasajos, dedicó una mañana a examinar los repetidos documentos, cuyo examen lo condujo a defender la conveniencia de que, en momento propicio, pueda celebrarse la Exposición. Es muy satisfactorio este interés del ilustre investigador y ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina.

La Exposición, que hubiera llenado el hermoso Palacio porteño que le destinaban, obedecía a orden histórico y plan didáctico. Distribuíamos las Salas en varias Secciones correspondientes a los tres principales impulsos o móviles que motivaron, desde el siglo xv hasta el alborar del xix. Descubrimiento, Conquista y Colonización; a saber: *El Espíritu Caballeresco o Aventurero, el Religioso y el Científico.*

Según el plan que, aconsejado por Guillén, formuló la Institución Cultural Española (idea, a mi juicio, acertadísima, por lo que me limité a conseguir su más perfecto desarrollo), se presuponían tres Secciones principales y varias anejas. Entre éstas, la Sala de acceso que presidiera la Bula Pontificia "Inter-caetera", en la que fijó el Papa Alejandro VI el famosísimo Meridiano de demarcación entre los futuros dominios españoles y portugueses. Otro anejo hubiese reproducido la celda que ocupó Colón en La Rábida; otro, su cámara en la

“Santa María”, y otros, con vario carácter, lo hubiesen tenido todos de complemento o marco adecuado a cada Sección principal.

La primera Sección, dedicada al *Espíritu Caballeresco y Aventurero*, origen de inauditas proezas, las cuales, sin duda, movieron y perseguían locas ambiciones, pero más aún, noble estímulo de ganar renombre propio y gloria para España. Imaginad el ambiente que formasen ricos tapices de la Real Casa donde se representa la Conquista de Túnez en 1533, y los cuales, sobre el mérito artístico, tenían allí el iconográfico, pues en ellos figuran muchas naos, entre las que pudiera suponerse, sin anacronismo, se encontrasen algunas de las que tres años después anclaban en aquel Río de La Plata, Río de Solís, o Mar Dulcé, conduciendo a quienes fundaron por vez primera Buenos Aires. Sobre aquellos tapices destacarían armaduras de Carlos V, Felipe II y quizás también (pues dábamos pasos para conseguirla) la estatua del César Español, debida a León Leoni, y perforada por los proyectiles que recibió en el Alcázar de Toledo. Por último, se hubieran expuesto, simbolizando sueños heroicos, los libros de Caballerías que causaron la más sublime locura a un hidalgo; aquellos mismos, sin faltar uno, que escudriñaron el Cura y el Barbero en la librería de D. Quijote (cuya reunión debíamos a D. Vicente Castañeda, secretario perpetuo de la Real Academia de la Historia); aquellos libros que, en fuerza de enloquecer hidalgos a lo heroico, motivaron que una generación de tales hidalgos y tales locos sublimes realizara la más grandiosa e inaudita empresa humana.

Otra Sección dedicábamos a exaltar el *Espíritu Religioso* que representasen cientos de catecismos y las gramáticas correspondientes (cuya ordenación debemos a D. Manuel Ballesteros y Gaibrois, catedrático en la Universidad de Valencia); cientos, aunque sólo figurasen los relativos a lenguas indígenas de una región, entonces no de las más pobladas ni, en cierto modo, civilizadas del mundo recién hallado. Indiscutible ventaja de nuestro país sobre los restantes, debida a los misioneros, la cual denota que si bien ahora, rezagado en esos estudios de lenguas, etnografía y culturas precolombinas (error grande que grandemente pagamos), en aquellas épocas, con tales libros se adelantó a todos al sentar las bases para la filología comparada y la lingüística, pues entre la multitud de lenguas y dialectos conocidos, los misioneros españoles han estudiado y dado a conocer la mitad; y fué

esto así, porque mientras otros colonizadores obligaban y obligan al indígena a aprender el idioma invasor, principalmente lo preciso para su comercio, los españoles estudiaron las lenguas aborígenes como manera de captar espíritus y adaptar leyes, y los religiosos, buscando almas para la fe; pues el ánimo sólo se conquista con el habla materna, Obra misional mucho menos conocida de lo que debiera y respecto la que el erudito P. Constantino Bayle, S. J., nos proporcionó interesantes notas que complementarían el testimonio de los libros mencionados.

Patrocinaban esta Sección cuatro imágenes mariánicas, que a su propio y peculiar significado reúnen el artístico y el histórico. Una talla de la *Virgen del Buen Aire*, cuyo sólo nombre acredita la presencia, y que se halla en San Telmo de Sevilla; el cuadro de la *Virgen de los Navengantes*, pintada por Alejo Fernández, en 1518, hoy en el Alcázar de la misma ciudad, y bajo cuyo manto es fama se cobijan en efígie Juan de La Cosa, Solís y otros nautas; una imagen que pintó Murillo (y que prestaba D. Vicente Castañeda) de la *Virgen del Rosario*, antigua Patrona de la Flota de Indias, llamada, por ello, *La Galeona* y, por último, la *Asunción*, debida al pincel del Greco, y que posee el toledano Museo de San Vicente; pintura que, como “El Entierro del Conde de Orgaz”, ostenta zona celeste sobre otra terrena, y en ésta la ciudad Imperial y su Alcázar, ahora más que nunca glorioso. Esta imagen hubiera ido a la Exposición merced al celo patrio y fervor evangélico del insigne cardenal Gomá (q. D. h.), el cual, aunque refractario (como todos los jefes de las restantes entidades de quienes solicitamos aportaciones) a que se embarcaran tan preciados objetos, pesó la trascendencia de la obra para el nombre de España, como blasón que no puede ostentar ningún otro país.

Aquel prelado ilustre, sobre el tesoro pictórico referido, nos proporcionó, del de la Catedral, un globo de plata que representa a América (famosos son los cuatro correspondientes a las partes del mundo conocidas en el siglo xvii), y varios tapices dichos del “Tanto Monta” (por serlo de Isabel y Fernando).

La tercera Sección exaltaba el *Espíritu Científico*, médula, germen y esencia de la Exposición, pues mide el esfuerzo de España, quien, si, a partir del siglo xvi no alcanzó por tal concepto al de otros países, había sido antes la primera, y después aún produjo grandes

*

aportaciones. Así lo atestiguan muchas olvidadas o desconocidas de nuestra Ciencia, y que culminaron precisamente en el Nuevo Mundo, en el campo de las Ciencias Naturales. Tal es, por ejemplo, la que destaca el catedrático D. Celso Arévalo, de que el P. José de Acosta fundase en el siglo xvi la Biogeografía. Asimismo lo comprueban poco conocidas páginas de nuestros naturalistas, que, para la Exposición, estudiaron los doctores D. Federico Gómez Lluca y D. Luis Crespi, y, sobre todo, las obras de D. Félix de Azara, según las analiza en curioso libro el catedrático D. Enrique Álvarez López, probando que aquel sabio había concebido en el siglo xviii (uno antes que Darwin y que Debries), no sólo el concepto de *mutación* (único que perdura firme de las teorías evolucionistas), sino que le dió ese mismo nombre. Esto era más conveniente encarecerlo, cuanto que, cualquier tratadista, al hablar de la evolución, se remontará nada menos que a Aristóteles y Empédocles, y llega luego, por Lamark, a Darwin y Russel Wallace, y de aquí a los contemporáneos, con sus variados puntos de vista respecto al cambio o fijeza de las especies; todos coinciden también en apreciar los sólidos principios de Mendel, pero ninguno muestra conocer a Azara. Sin embargo, *es seguro que lo leyeron, comentaron y copiaron*, al menos Humboldt, Darwin y Debries; sobre todo el último, pues aun admitiendo que, como resultado de sus estudios, pudieron haber coincidido aquel español y los extranjeros más recientes en el hallazgo del concepto de *mutación*, no es posible la coincidencia que supone *aplicar la misma voz al mismo concepto*. Pues bien; la vitrina que dedicábamos a nuestro marino y naturalista ostentaba, como argumentos indiscutibles, sus obras y las de los citados sabios del siglo xix, abiertas por las páginas correspondientes a esa *probanza de primacía*.

Pero, sobre toda otra manifestación de capacidad y diligencia científica españolas, las ensalzan y apuran aquel millar de mapas que muestran progresivo conocimiento geográfico del Nuevo Mundo; los primeros, aún balbucientes, los sucesivos cada vez más perfectos, bajo dirección celosa y vigilante, hasta representar las tierras con extraordinaria exactitud.

Entre tantos mapas incluídos en esta compilación, comprobamos la fidelidad de los del estrecho de Magallanes (uno, debido a Sarmiento de Gamboa), cuando los examinó nuestro ilustre compatriota el académico de Ciencias D. Esteban Terradas, catedrático en la Univer-

sidad de Buenos Aires, y al que ocupa actualmente el Gobierno argentino en trabajos de Hidrografía y Geodesia, precisamente en las comarcas patagónicas y magallánicas, y el cual quedó asombrado ante la exactitud de aquellos mapas antiguos. Por otro estilo, los de Montevideo componen serie tan numerosa que hacen ver el nacimiento y desarrollo de la ciudad desde aquel mapa donde sólo aparece la península, y en ella una cruz con la advertencia: "sitio para edificar", hasta que, tras la fundación de iglesia, fuerte y plaza, se va viendo el esbozo del actual trazado urbano.

No se concibe semejante obra sin firme organización administrativa; sin desvelo y buen gobierno, muy distintos de aquellas únicas o dominantes pereza y rapacidad que nos reprocha crítica falsa o ligera, pero bien dirigida como ataque. La pereza jamás llegó al término que pide el buen propósito, y sobre el cimiento de la sola rapacidad no asienta ningún sólido edificio. Un país no realiza tan colosal obra comenzada el propio siglo xv, si aquélla no obedeciese a plan de conjunto muy bien meditado y sostenido, durante tres centurias, a partir del Descubrimiento, el cual tampoco fué fortuito, pues lo realizó una de las dos naciones, que, por fuerza, debían realizarlo, a saber: España o Portugal, como las más preparadas, especialmente en lo astronómico y marineró.

* * *

Tal iba a ser la Exposición, suspendida por la fatalidad dos veces en término de tres años; la segunda, al declararse la guerra que hoy aflige al Mundo, y el mismo día que mandábamos de Madrid para Cádiz el precioso material reunido a tanta costa. Esperemos se renueve el designio y se realice el plan en día no demasiadamente remoto.

Me congratulo por haber adoptado ante aquella forzosa suspensión, cuyo límite no se vislumbra, la única iniciativa que creía y creo eficaz, cual fué proponer al Gobierno no se devolvieran a su origen los documentos reunidos, sin antes catalogarlos, fotografiar los mapas y hacer su nota crítica.

El Gobierno accedió a mi solicitud, y a ello se debe la serie de volúmenes que éste encabeza, la cual, como valiosísimo monumento histórico, ofrendamos a nuestra Patria.

Madrid, septiembre de 1942.

La conquista romana de España en su política de penetración

POR

D. ENRIQUE BAYERRI

Director del Museo-Archivo de Tortosa.

La conquista de Hispania por Roma presenta cuatro aspectos bien destacados: el preliminar político, o, fase moderna, el de penetración diplomática; luego, el aparentemente proteccionista; después, el de abierta invasión conquistadora, y, finalmente, el de dominación férrea estable, mediante la romanización oficial, más o menos violenta.

En cada una de estas fases exhibe nuestro pueblo una estampa de curiosísima policromía racial: en la primera, de seria expectativa; en la segunda, de recelo y nerviosidad levantisca; en la tercera, de insurgente reacción heroica, hostil e impugnadora, y en la cuarta y última, de una transacción digna en lo accidental, meramente político, que no podía contrarrestar, pero refractaria y opuesta a ceder en lo esencial del espíritu de raza y de carácter, que logra salvar de la gran catástrofe.

* * *

Las apetencias conquistadoras por España hubo de sentir las Roma apenas terminada la primera guerra púnica. Cabalmente, los años que median entre 264-241 a. C. señalan en realidad el punto de partida de la expansión conquistadora romana fuera de la Península itálica.

Forzada Cartago, al fin de la primera guerra púnica (241 a. C.) a pedir una paz onerosa, tanto como humillante, busca en la ocupación

de España la natural compensación de su renuncia al dominio de Sicilia y de otras islas del mar de Italia. Pero aquí hubo de encontrar pronto, frente a frente, a Roma, su rival triunfante, no sin antes saborear las victorias fulminantes, pero efímeras en resultados permanentes, de Amílcar, que recorre en triunfo la Bética, y tras apoderarse de toda ella, sienta también sus reales en las costas de Levante, remontándose hasta el norte mismo de Cataluña, en cuyo campo de lucha encuentra la muerte, mientras maquina apoderarse de Ampurias y Rosas, ciudades griegas aliadas de Sagunto.

Roma estaba ojo avizor sobre los acontecimientos de la Península, y de tiempo atrás preparaba el terreno del porvenir. A su logro, inicia los preliminares de su penetración pacífica, a la sombra y so pretexto de alianza con las mentadas colonias griegas. Su íntimo contacto con ellas marca, puede decirse, su entrada en escena en España. La habilidad política se impone sobre todo. Por otra parte, si el lenguaje romano venía a ser como un dialecto griego, los colonizadores griegos del litoral hispano-mediterráneo pudieron fácilmente sostener amigables relaciones con los romanos. De los dos núcleos pobladores de Sagunto, si no el indígena, el griego ciertamente hablaría un idioma greco-latino, y aun es de suponer que hablase el arcaico latino, pues afirma Tito-Livio (XXI, 7), que era oriundo de Zante y de Ardea, ciudad marítima, a pocos kilómetros de Roma. De ahí que nada difícil hubo de ser estrechar una alianza política con el ya familiar lazo del idioma y del parentesco.

Antes, por ventura, que con Sagunto, hubo de haber, si no formal alianza, óptimas relaciones de amistad, por lo menos, con la colonia focense de Ampurias, pues, al desembarcar allí la primera expedición romana con Escipión al frente, el año 218 a. C., no se nota oposición ni recelo mutuo. Todo da la sensación de que por aquel territorio tenían los Romanos la espalda bien guardada, y de que la recíproca inteligencia databa de no muy reciente fecha.

Y si los colonos griegos se acogían de grado a la sombra protectora de Roma, enemiga irreconciliable de Cartago, nuestros indígenas no pudieron menos de volver también sus ojos a ella, tal vez con anterioridad de años a la catástrofe de Sagunto, al sentirse víctimas más o menos declaradas de la *mala fe púnica*.

En el ambiente político de España se respiraba, por los años 219

antes de nuestra Era, la atmósfera pesada de los amagos de una deshecha tormenta. El primer relámpago que desgarró la cerrazón del horizonte parte de Sagunto. Aníbal, el más genial y formidable caudillo de la Edad Antigua, lo ataca con todas sus fuerzas y abate y subyuga al aliado romano, precisamente por serlo. La segunda guerra púnica puede darse por estallada entre las dos potencias-colosos: Roma y Cartago.

La indiferencia y perplejidad de Roma ante el asedio y ruina de Sagunto constituyen un mayúsculo error político, de fatales resultados inmediatos en el ambiente de desconfianza que crean.

Uno de tantos hechos lo evidencia. Al llegar unos comisionados romanos hasta *Volcia* o *Velucia* (Calatañazor, en la provincia de Soria), ciudad de los Arevacos, en son de alianza, pero en puridad, a guisa de exploradores o espías, los volcianos recíbenlos agriamente, como a traidores de pactos, echándoles en cara su felón desamparo de Sagunto. Análogos lances bochornosos ocurrenles con otras poblaciones ibéricas, ya de antemano comprometidas por la política sagaz de Aníbal. No tienen, pues, más remedio que retornar, fracasados, a Roma por la Galia Narbonense. En vano gestionan que los galos opongan obstáculos a la marcha fulminante hacia Italia del gran caudillo cartaginés, cuyos planes, a la cuenta preveían. Aníbal, superando toda suerte de obstáculos, traspone los Alpes, invade a Italia, y asesta el primer rudísimo golpe a su odiado rival.

Los romanos reaccionan rápidamente, compitiendo en genio militar con el audaz púnico: se opondrían tenazmente a su marcha sobre Roma, y para dividir su atención y sus fuerzas y cortarle la retirada, traerían la guerra a España, de donde le podían llegar recursos y refuerzos.

He aquí el motivo y la razón justificante de la presencia de una gran flota romana en el puerto de Ampurias, al mando de Cneo Escipión. El primer cuidado a que atendió éste fué el de crearse una base firme de operaciones. Sometido pronto el territorio catalán, hasta casi la misma línea del Ebro, Tarragona fué escogida como tal, máxime cuando la mayor parte de las ciudades de dicha costa, al principio un tanto alarmadas, ofrecieronle su apoyo y su adhesión.

Incluso los celtíberos del interior, amenazados o vejados por los cartagineses, destacan a Roma una comisión de sus elementos más

influyentes para convenir con el Senado sobre las bases de la alianza y amistad que se entablaba, y acerca de los socorros que deberían ser enviados a España. Trescientos hacendados iberos llegan a Roma, entre agasajos y plácemes. “Aunque bárbaros dice Polibio—, pronunciaron sus discursos ante el Senado y expusieron con claridad y corrección todas las cuestiones objeto de la embajada.” Pero el optimismo con que regresaron, esperanzados de haber conseguido interesar a su favor a la poderosa república, bien pronto se cambiaría en el pesimismo de la decepción y del desengaño.

Lo fulminante de la presencia y actuación de las legiones romanas en España rima con la meteórica rapidez de la avalancha anibálica sobre Italia. Los campos de Aragón y de Andalucía constituyen el principal teatro de la guerra contra los cartagineses. A su favor alístanse no pocos españoles; en contra declarada, la mayoría. Pero no habían de faltar núcleos importantes en plan de neutralidad, ajenos a estas reyertas de rivalidad tan sospechosa.

No podía caber duda de que Cartago perdería la partida en España: rodeada de un ambiente de antipatía, por sus exacciones y crueldad, tenía abierto un vacío abismático a sus plantas. Y la derrota se precipitó fatalmente. El primer objetivo de Roma estaba logrado. Cartago, acorralada y vencida, quedaba desplazada de España y, a trueque de esta victoria, que para tantas otras le habría camino, daba por bien sacrificados los dos hermanos Escipiones, primeros campeones de su empresa hispana, que con pocos días de diferencia sucumbieron desdichadamente en los confines meridionales de la Iberia.

Pero aun estas preciosas vidas serían luego vengadas dignamente, gracias a un nuevo genio de la guerra que se había revelado de pronto en su seno. Erase un muchacho de veinticuatro años: Publio Cornelio Escipión, hijo de Publio. Dotado de relevantes talentos militares, no menos que de originales recursos políticos, supo conquistar a su favor a la tornadiza Fortuna, cambiando el sesgo de los acontecimientos en forma que el triunfo los coronase. España quedaba sin rivales que se la disputasen. Roma sabe lo que vale la nueva presa y se dispone a adueñarse por entero de ella a toda costa y sin perder un solo momento. Expulsados ya definitivamente de España los Cartagineses, tras forzarles a firmar opresor tratado de paz, la enemiga de Roma contra los indígenas iberos, anteriormente disimulada, estalla

sin rebozos. Las consideraciones que Escipión les había guardado, se sustituyen por los actos audaces de hostilidad y explotación de sus tiránicos sucesores.

No podía caber duda para los españoles: Roma, durante la guerra cartaginesa benevolente y aun con disfraz de protectorado, venía a reemplazar a los cartagineses, como conquistadora decidida e implacable. Y según vieron claro en este punto, obraron patrióticamente de acuerdo con la realidad que pugnaba por imponérseles. Símbolos e intérpretes del sentir popular de independencia surgen dos héroes hispanos: Indíbil y Mandonio, caudillos ilergetes. Al frente de sus huestes luchan denodados contra los procónsules L. Léntulo y L. Manlio Aridino, con fuerzas y recursos inmensamente inferiores. Y cuando agotados, bien que no domado su espíritu, sucumben en los campos edetanos, muriendo heroicamente Indíbil y horriblemente martirizado por los romanos Mandonio (— 205), España posee ya un doble magno ejemplo que imitar, y queda con su sacrificio trazada la real senda luminosa que si al cabo no conduciría a la victoria definitiva material, llevará por lo menos al templo de la inmortalidad y de la gloria el nombre de la Patria, por heroica y por mártir.

La época de los propretores, que empieza a correr el 197 a. C., al ser por ellos sustituidos los dos procónsules, con la división de España (ya desde entonces Provincia consular), en *Citerior* y *Ulterior*, se inaugura con una insurrección general: el gobernador de la *Citerior* se vió reducido a extremos apuros, y el de la *Ulterior* fué completamente derrotado y, finalmente, muerto. Tan profundo fué el derrumbamiento que hubo que comenzar todo de nuevo. Un hábil Pretor, Quinto Minucio, pudo hacer frente, no sin grandes sacrificios, al primer peligro; pero el Senado juzgó más seguro enviar un Cónsul, y mandó a Marco Catón (— 195). A su llegada a Ampurias encontró en armas a toda la *Citerior*: no le quedaban más que uno o dos castillos en el interior y la plaza en que desembarcaba. El ejército consular presentó la batalla a los insurgentes, y después de una lucha sangrienta cuerpo a cuerpo, se decidió la victoria por los romanos, gracias a su táctica y a las reservas que atacaron en el momento decisivo. Sometióse de momento la España *Citerior*, pero esta sumisión no fué más que aparente y a más no poder, porque al primer rumor de que había partido el Cónsul para Italia, volvió a comenzar la insu-

rrección. Como que era falsa la partida de Marco Catón, éste pudo lanzarse al momento contra los sublevados y no paró hasta exterminarlos; vendió en masa a los cautivos como esclavos y ordenó radicalmente el desarme de todos los españoles de la Provincia. Circuló luego órdenes severísimas de que en un mismo determinado día se demoliesen las murallas de todas las ciudades indígenas, desde los Pirineos al Guadalquivir, e ignorando la universalidad de esta precaución, y no teniendo tiempo de ponerse de acuerdo, obedecieron casi todos, y si algunas se resistieron, al presentarse los romanos, no osaron afrontar los males de un asalto. Remedios tan enérgicos produjeron un efecto durable. Ello no obstante, no hubo año en que no se necesitase, en lo sucesivo, en la Citerior, que se decía pacificada, reducir a la obediencia algún valle, o destruir alguna fortaleza construída sobre cualquier roca. (Más pormenores en Tito Livio y en Mommsen, *Hist. de Roma*, t. III, págs. 306 y sigs., de la traducción de A. García Moreno.)

Período es éste, de la primera mitad del siglo II, anterior a nuestra Era, que se caracteriza por la resistencia tenacísima de los celtíberos, tanto como por la política de implacable crueldad despótica de los invasores.

Chispazos de rebelión por doquier crepitantes revelan a los romanos cuán inestable y peligroso es el terreno que pisan. A guisa de reguero de pólvora córrese el movimiento de rebelión, sobre todo entre las tribus propiamente celtíberas. Carpetanos, vacceos y vettones encienden formidables focos de resistencia contra el invasor. Todo un gran Publio Escipión apenas bastó para apaciguar a los más levantiscos. A los lusones cábeles la gloria de haber sido los primeros en registrar, en contrapartida de muy explicables desastres, resonantes victorias contra las legiones romanas.

A Marco Fulvio, pretor de la Tarraconense, ponen en aprietos mil las nombradas tribus de la Meseta Central, ufanas de haber reportado sobre él inconcebibles victorias, superiores a sus reveses de armas.

Así el pretor C. Atimo es derrotado y muerto, tras haberle sitiado en *Hasta*, por los Aledaños de Jerez de la Frontera. Tampoco los pretores Calpurnio y Crispino consiguen conquistar la Carpetania, sino a costa de increíbles bajas y descalabros. A Calpurnio, especial-

mente, apenas le fué posible hurtar el cuerpo al terrible *cuño* celtibérico, en la toma, tras duro asedio, de la fortificada *Toletum*.

Con este costosísimo avance, la penetración en el interior de España por los romanos alcanza en aquel momento la mayor profundidad hasta entonces lograda.

Pero cada nuevo paso adelante tropieza con graves peligros y dificultades. La máxima parte de las ciudades de la Celtiberia —en especial las más occidentales— insurgían levantadas en armas, según confesó ante el Senado el Pretor Tiberio Sempronio Graco. En plan de extender por allí el prestigio de las armas romanas hubo de avanzar A. Fulvio Flaco, que, aun arrogándose victorias contra los lusones por *Aebura* (Talavera de la Reina), pugna a menudo, acorralado con terribles aprietos, para salvar sus legiones de una inminente catástrofe.

Solamente M. Fulvio Nobilior llegó a someter con más honra a los oretanos (— 193) y a los carpetanos (en — 192). Y Paulo Emilio (— 191 a 189) consiguió, no sin sufrir una derrota en *Lycó* (o *Iluro*, cerca de Cástulo), conquistar unos 250 núcleos de población y abrir un breve paréntesis de quietud entre las tribus belicosas de la Ulterior, a él encomendada. Pero, ni los apaciguados mostráronse domados de verdad; ni Roma, sobreexcitada por los desfuegos continuos de rebelión de nuestras tribus, tuvo la serenidad de ajustar a normas hábiles y más humanitarias de justicia su campaña de conquista y avasallamiento.

Culminó ésta en insoportables extremos de violencia durante las casi dos décadas que corren entre 194 y 178 a. de J. C. La rapacidad de los pretores, siempre insaciable, desemboca en horrendos despojos, que muy graves y antihumanos serían cuando, escandalizando el Senado de Roma, llegaron a provocar en su seno la creación de un partido favorable a los españoles, con miras a un trato digno y equitativo. Empero el mal tenía raigambre muy extendida, y si por unos instantes pareció aliviarse con acertadas providencias, muy luego se agravó desesperadamente con nuevos y más crueles atropellos.

Toda la Península, en pie de guerra permanente, extremó, si cabía, su actitud de franco insurgimiento contra el opresor, convencido que hubo de la inanidad de las protestas por vía legal.

La creciente agravación del levantamiento en masa celtíbero cons-

triñe a Roma a encargarse su represión, a toda costa, al severo cónsul M. Porcio Catón, *el Censor* (195 a 193 a. de J. C.), con dos pretores por auxiliares, provistos de sendas y aguerridas legiones y 5.000 caballos. Preocupación principal de su mandato consular fué proseguir la conquista de España y completarla con la dominación de la Meseta. El fué el primero en intentar adentrarse en ella, con la finalidad de preparar el embate contra Numancia, ya desde entonces gonfaloniera del movimiento de independencia.

El sitio puesto a *Segontia* (Sigüenza) inicia el primer acto de la colosal tragedia. Los desfiladeros de los montes Orospeña contemplan también por vez primera la marcha de las legiones romanas. Las ciudades de *Munda*, *Certima*, *Alae* o *Alea* y *Ercabica*, lugares todos extremos hacia la región oriental manchega, con otros trescientos ópidos más, van cayendo uno tras otro, bajo su dominio. Nota bien registrable de estos tiempos es que los arevacos, que tanto darán que hacer, a no tardar, dejan ya desde ahora oír su terrible nombre. Graco es el primero que entabla relaciones con ellos, más o menos amistosas, especialmente con los numantinos, que con esta ocasión comienzan a hacer solemne acto de presencia en la Historia. Pero, eso sí, a su territorio aún no llega a penetrar en son de conquista ninguno de los caudillos romanos. Sus avances por los alrededores de la Meseta central van precedidos y acompañados de previsoras cautelas, y los futuros intentados éxitos se aseguran con previsión y diligencia admirables, bien que no con aquella manderecha de prudencia y humanidad que los hubiese hecho duraderos.

Efectivamente: las depredaciones y violencias de los pretores y de las legiones fueron menudeando al extremo que el odio contra ellos advino general en España. De nuevo envíanse embajadores al Senado romano, en queja de la rapacidad y desapoderada codicia pretorial. Rodilla en tierra (cuadro nunca contemplado en Roma), expusieron ante el Senado sus fundadas quejas, que si obtuvieron halagantes promesas de remedio, no vinieron acompañadas de ejemplares castigos contra los culpables.

No es por esto de extrañar que la rebelión de las tribus ibéricas aumentase por momentos, y que acá y acullá surgiesen denodados campeones de la independencia patria.

Cierto caso curioso que lo comprueba nos ofrece el año 153 a. de

J. C. Un apodado Africano, cartaginés de nación, pero ya como naturalizado entre los lusones de la Celtiberia, se atreve a atacar y logra vencer, con un pelotón de indígenas, a todo un pretor, Marco Marsilio. Continúa en los años sucesivos hostigando a los romanos, a quienes consiguió acorralar hasta la Bética, y se cifraban en él las mayores esperanzas cuando fué muerto, de una pedrada en la cabeza, en el cerro de *Blastofenices* (por *Bastulo*, cerca de Málaga).

Entre tanto, la nerviosidad de los romanos aumenta sin cesar, excitada por un tal menudeo de reveses y de insurgencias. Adviene el año 153 a. de J. C., y con él el preliminar inmediato de la gesta insurreccional bélica numantina. A ella dieron sobrado motivo las cada vez más crueles exigencias pretorianas. Comprendieron un poco tarde, aunque todavía a tiempo, nuestros celtíberos el alcance del compromiso exigido antes por Graco, de no fortificar sus ciudades, y se resuelven a incumplirlo. *Segeda* o *Sigida*, ciudad de los arevacos, según Estrabón, reedifica a su cuenta y riesgo sus murallas. Su ejemplo es seguido por otras ciudades de los titios, y cuando más cunde por doquier, viene el toque de atención del Senado romano, conminándoles a desistir de aquellas obras, a pagar los tributos convenidos y a contribuir con ciertos contingentes de hombres de armas para ayudarles en sus guerras. Segidanos y titios se niegan audazmente a la demanda, con gesto amenazador y en inteligencia con los numantinos y los lusones, sus constantes aliados. Roma replica sin titubeos a la negativa, enviando a la Citerior un grueso ejército consular, a las órdenes de Quinto Fulvio Nobilior. Revélase éste en sus planes implacablemente y a todo evento avasallador. En son de conquista, en efecto, avanza por la línea del Jalón y establece su cuartel general en *Ocili*. Apenas consolidado, continúa su avance, con su arsenal de fuerzas y provisiones, hacia el norte, en dirección a la nombrada ciudad arevaca de *Segida*, con un total de 20.000 peones y 5.000 jinetes.

Los segidanos, no considerándose seguros para la defensa en una ciudad mal reparada todavía en sus muros, se refugiaron en Numancia, y ayudados de los numantinos y de los titios, emboscados en una garganta, se precipitan al encuentro de los romanos, y con tal empuje arremeten contra los cohortes del cónsul Nobilior que las desbaratan por completo y causanle pérdidas considerables. La reacción romana surge fulminante. En la feroz batalla del 30 de agosto del año — 153,

no muy lejos de Numancia, por alguna garganta de las primeras estribaciones de la Sierra de Santa Ana, paso obligado del ejército romano que venía desde *Ocili*, sucumben, muriendo heroicamente 6.000 arevacos, con su audaz jefe Caro. Otra vez los segidanos han de acogerse a Numancia, que les abre sus puertas y los ampara como a socios y consanguíneos que eran. Nobilior aprecia en esta hospitalidad numantina un nuevo crimen que debe sancionarse. Al tercer día preséntase con numerosos contingentes de refuerzos a la vista de la heroica ciudad. Tan fútil e injustificado fué el motivo de combatirla por vez primera, que el propio historiador Lucio Floro pregona que "nunca se vió en guerra alguna otro más injusto; pues no podían por menos los numantinos de acoger a los segedanos, socios como eran suyos y parientes, cuando no de otro modo pudieron haber escapado de los romanos".

Toda la masa de ejército de Fulvio Nobilior, acrecentado con 300 caballos nómidas y diez elefantes enviados por el rey Massinissa, amigo de los romanos, desencadena el primer furibundo ataque contra Numancia. Hasta el pie de sus mismos muros llegan, con sus torres repletas de guerreros, los para los numantinos monstruosos, por nunca vistos, elefantes. Recibidos a cantalazos por los de la ciudad, un gran peñasco que alcanza a uno de ellos le enfurece de tal modo que, introducido el desorden en las filas de los sitiadores, vese precisado el cónsul a dar orden de suspender el ataque. Tan inesperada retirada enardece a los numantinos. Intrépidos, se lanzan entonces de sus muros, y abalanzándose contra las legiones fugitivas, les matan 4.000 peones y regresan a la ciudad con el preciado botín de tres elefantes.

El desastroso resultado del primer ataque a Numancia no podía registrarse decorosamente en el *Haber* del ejército romano. Pudo, además, advertirles de qué sacrificios y proeza eran capaces aquellos celtíberos denodados que todo lo inmolaban al honor de su independencia. Elocuentes experiencias bien pronto lo demostrarían. Por otra parte Nobilior, desconocedor del cruelísimo invierno en una meseta a 1.200 metros sobre el nivel del mar, determina invernar por las proximidades de Numancia.

Y ocurrió lo que no podía menos de suceder. Enfermedades agudas y falta de víveres y vituallas, agotan su ejército y diezman sus caballos. Y si un día su capitán, Blesio, baja sin duda a *Ocili*, para

adquirir otros, perece, con infinidad de sus tropas, en una emboscada que le arman los arevacos.

Tan repetidos descalabros convierten en insostenible la situación de Nobilior en su campamento de invierno. Para colmo de adversidad, no puede contar con una retirada a *Ocili*, pues los de *Medina-celi*, al declararse por sus compatriotas, posibilitan el cortar la retirada al cónsul romano y adueñarse de todas las provisiones de su cuartel general.

El Senado romano se hace luego cargo de la gravedad de tan apurado trance, y envía en su socorro a Marco Claudio Marcelo, al mando de 8.000 soldados y 500 caballos. Con bajas y reservas recupera a *Ocili* (152 a de J. C.), y a *Neriobrige*, en el bajo Jalón Calatorao, según Saavedra). Por única condición de paz exige que se la pidan con ellos los bellos, titios y arevacos, sus aliados y convecinos. Pero si éstos se avienen a suplicarla conjuntamente, otros embajadores indígenas se muestran contrarios a ella. Marcelo no ve otro recurso que enviarlos a Roma, con cartas al Senado de que procure avenirlos para facilitar mejor la penetración de España.

La promesa senatorial, al despachar a los comisionados a su tierra, de que Marcelo les daría la respuesta conveniente, resultó un nuevo acto de felonía romana. Porque la contestación fué enviar contra ellos un gran ejército, al mando del general Lúculo, que había de sustituirlo.

El cónsul Marcelo reitera su amenaza a los arevacos, maniobrando alrededor de Numancia. Por mediación de su caudillo Linthenon llegan a un concierto bellos, titios y arevacos con el mentado cónsul, que aseguraba la buena amistad entre españoles y romanos. De hecho conseguían éstos facilidades para penetrar a su comodidad en la cuenca del Duero. De ella intenta posesionarse Lúculo, por los más viles expedientes de la traición y el asesinato colectivo, como en Cauca, por ejemplo.

Traspone luego el Tajo, una vez ya en posesión de la Carpetania, y prosigue hacia los vaceos y llega hasta Palencia, para concluir por bajar a la Bética, donde termina el cometido de su cargo, mil veces maldecido. (Más pormenores en *R. A. B. M.*, núm. de marzo-abril de 1914, págs. 181-195, por Naciso Sentenach).

Parecía estar de los pretores romanos hacer buenos incluso a sus

más crueles predecesores. Y Servio Galba, sucesor de Lúculo, provoca inconsideradamente otra campaña que logra afear aun más el honor romano: la de Viriato.

Nos encontramos de pronto con uno de los episodios más sugestivos de la dramática resistencia contra la conquista romana.

Roma, de una parte, contrariada por la oposición tenacísima de los celtíberos, intensifica su presión despótica. Cónsules y pretores, a porfía, pujan su competencia de crueldades y opresiones. España reacciona audaz en la misma medida y vigor que su verdugo, y vibra al unísono en defensa de su dignidad e independencia. Los sublevados lusitanos consiguen derrotar por Púnico (el año 154 a. de J. C.) a las legiones romanas. Para borrar tamaña ignominia precisan los esfuerzos aunados del cónsul Lúculo y del pretor Servio Sulpicio Galba. Pero la victoria reportada en cruel ofensiva queda infamada por la villanía de Galba, quien, habiendo asignado tierras a los previamente desarmados lusitanos por las contigüedades del Tajo, cae a mansalva sobre ellos, hace traidoramente pasar a cuchillo a los más y vende al resto como a esclavos.

Un nuevo grito de venganza y de guerra resuena por todo el ámbito de España. A vengar tan inhumanos ultrajes acuden a las armas los lusitanos. Y cuando mejor se prometía dominarlos el pretor Gayo Vetilio (147 a 146 a. de J. C.), comparece en el escenario de la guerra un egregio caudillo, Viriato, guión y símbolo excelso de la resistencia hispana. Bajo su experto caudillaje perfilan triunfante rumbo las peripecias bélicas. Genio de la estrategia, consigue tener en jaque al ejército romano durante ocho años consecutivos, y plenamente conocedor del terreno palenque de sus luchas, emplea la táctica de sorpresas con éxitos que desconciertan y aterran al enemigo.

El territorio yacente entre el Ebro y el Tajo constituye el teatro bélico amplísimo de Viriato y de sus secuaces, para los que propugnan su origen lusón, no lusitano propiamente (Arenas López entre los primeros); en dictamen, por el contrario, de Kornemann Hoffmann, Niese y últimamente Schulten no es sino la Lusitania occidental la que ofrece escenarios grandiosos a sus victorias: es Evora, donde derrotó a Plantio; es Ourique, allí donde hizo morder el polvo a Unimano; es Viseu, donde es vencido Nigidio; es Osuna, que contempla su victoria sobre Lelio. Y cuando en un momento dado los empujes

mancomunados de Quinto Fabio, Máximo Emiliano y del antes domoñado Lelio, logran rechazar hasta la línea del Ebro al caudillo Viriato, éste, reaccionando de pronto, reanuda la ofensiva y consigue derrotar al pretor Quincio, en 142 a. de J. C., al cónsul Metelo, en 141 a. de J. C., y al asimismo cónsul C. Q., Fabio Máximo Serviliano, en 140 a. de J. C., con tan desastroso resultado para éste que, copado su ejército en un abrupto desfiladero, tuvo que rendirse a las condiciones de paz impuestas por Viriato. Con su táctica de guerrillas, tan tradicionalmente hispana, conquistó éste triunfos que inyectaron el espanto en el corazón de Roma. Y muy elevado hubo de ser el concepto que ella concibió de las dotes militares y guerreras de nuestro caudillo lusón, cuando reputándose impotente para medir sus armas con las suyas en el campo de batalla, apeló al felón recurso de la traición, para deshacerse de él, sobornando a sus futuros asesinos. Al sucumbir el héroe español en 139 a. de J. C., víctima de vil asesinato, dirigido tras mano por Quinto Servilio Cepión, entraba triunfalmente en la gloria de la inmortalidad, dejando a España el asombroso ejemplo de su heroico patriotismo, y a Roma la recriminación de una deshonra imborrable y de un padrón de ignominia que había de afeard eternamente la historia de sus conquistas. Cuando los venales asesinos se presentaron al cónsul, éste, por no resultar complicado en tal infamia, los arrojó de su lado, vituperándolos su perfidia, y diciéndoles que fueran a Roma a solicitar la recompensa que pedían.

Pero Roma contestó a los sicarios que no acostumbraba a recompensar a los soldados que asesinaban a su jefe. También negó, con hipócrita escándalo, a Cepión el honor del triunfo que solicitó por su gesta contra Viriato. Pero Roma se engañó al pensar que un lavatorio como el de Pilatos podía limpiar un crimen de eterno estigma.

Pero en Viriato estuvo muy lejos de quedar agotada la heroicidad española. Y para que duda no quedase, otra gesta lo puso en plena luz de evidencia: la guerra celtibérica, especialmente en la culminación de la sin par inmortal Numancia. Mientras los lusitanos (= lusones) escribían páginas de gloria con sus armas, con las suyas también infundían los celtíberos arevacos el terror a las águilas romanas, sometiéndolas a humillaciones y derrotas nada menos que por veinte años consecutivos. Varias fueron las alternativas durante la guerra

numantina, siempre empero a la altura de la dignidad hispana y de la sublimidad heroica el comportamiento de nuestros héroes.

Roma, en cambio, y por sombrío contraste, siguió su táctica maquiavélica de intriga y traición, de exterminio y de soborno y de crueldad implacable. Pero otra vez más también se encontró frente por frente de un pueblo héroe, que si no pudo contrastar la avalancha de sus legiones y de sus recursos, logró que no ganase una victoria tardía, sino a costa de inmensos desastres y sacrificios y de bochornosas humillaciones.

Numancia lo llena todo, incluso en las preocupaciones de Roma, durante las dos décadas que corren entre 153 y 133 a. de J. C. Un mero y banal pretexto—la hospitalidad prodigada por los numantinos a las tribus limítrofes de Belos y Titios—dió origen a la guerra, por parte de Roma, representada por el cónsul Nobilior, contra la famosa capital de los Arevacos. Cabe sus muros es derrotado el ejército por él acaudillado. Si otros generales romanos logran no tan desastrosa suerte, a costa, ello no obstante, de engaños y de claudicaciones, para conseguir una momentánea suspensión de hostilidades, pronto, en 143 a. de J. C., se repite el alzamiento de Belos, Titios y Arevacos, mancomunando sus esfuerzos contra el invasor. En vano el cónsul Q. Cecilio Metelo (143 a. de J. C.), enviado contra ellos, destruye poblaciones y arrasa furiosamente el país: dos ciudades celtíberas, Termantia y Numancia, le oponen porfiada resistencia. Contra esta última estrella sus legiones también el cónsul Q. Pompello Aulo, porque arrostra un humillante descalabro ante Termantia, y no pudiendo someter a los Numantinos, es forzado a pactar con ellos. Y si el Senado desapruueba el pacto claudicante, y envía otro cónsul sucesor, Marco Popilio Lenas (139 a 138 a. de J. C.), para borrar la afrenta, no consiguiendo sino duplicarla, puesto que, al atacar la plaza, es desastrosamente derrotado. Roma recibe con espanto las noticias adversas de sus generales. Se decide, por fin, a nombrar un nuevo cónsul, que vindique el honor empañado de sus legiones: a Hostilio Mancino. Pero éste añade a los anteriores un nuevo y más deshonesto desastre: sitiado en su propio campamento por nuestros celtíberos, se ve forzado a huir oculto entre las sombras de la noche, a refugiarse en las antiguas fortificaciones de Nobilior, no menos que a comprar, por un tratado ver-

*

gonzoso, la retirada de su ejército, en el cual se contaban, para mayor ignominia, hasta 20.000 ciudadanos romanos (137 a. de J. C.).

Roma se estremece de nuevo, con vértigos de desesperación, y designa para vengar tal afrenta al cónsul Marco Emilio Lépido, acompañado de Décimo Bruto, con órdenes severísimas de poner en juego un plan de exterminio.

Llegados a España, atacan ferozmente a *Pallantia* (= Palencia), pero aquí también tienen que morder el polvo de la derrota más ignominiosa. Otro cónsul, con programa todavía más radical, viene a reemplazar a dichos dos fracasados generales: Publio Furio Filón (136 a. J. C.), pero éste sufre, asimismo, no menos derrota, con lo que la inquietud de Roma llega al paroxismo. Un nuevo cónsul le sustituye: Q. Calpurnio Pisón (135 a. de J. C.). Temiendo arrostrar un frente a frente con nuestros celtíberos, limita sus fracasadas ambiciones a devastar, hasta el asolamiento más espantoso, el territorio de los Vacceos. Otra vez el nombre de Numancia resuena en los oídos romanos con la estridencia del espasmo: obsésionalos aquél de verdad terror de la República. Roma se ve constreñida a jugarse el todo por el todo. De entre sus generales escoge al de mayor prestigio militar: Publio Escipión Emiliano.

Era realmente el más indicado para semejante empresa decisiva. Si en Africa mereció el sobrenombre glorioso para él de *El Africano*, en España había de merecer el de *Numantino*, no menos ambicionado. El que venció a Cartago, fija la vista en el lema, obsesión de su vida política, de *Delenda est Carthago*; había de presidir los funerales de la Ciudad, capital de los Arevacos, contra la cual hubo de esgrimir su grito de guerra: *Delenda est Numantia*.

Al logro de su finalidad nada se le niega ni escatima de cuanto pueda conducir a ella. Se le prodigan omnímodas facultades y se le derrochan los recursos a trueque de que logre de una vez avasallar o destruir a Numancia. Nada menos que de 60.000 hombres se compone el ejército atacante, circunstancia numérica ésta que ya constituye un exponente de anticipada derrota moral, si cuenta se tiene con que tantos millares de soldados romanos perfectamente equipados y tan copiosos aprovisionamientos se dirigían contra una ciudad que, mermada en el número de sus defensores, tras tantos años de asedio y bajo la presión de tan austeras penalidades, sólo estaba defendida por

un pelotón de valientes medio extenuados por el hambre y sumidos en la miseria más espantosa.

Empero a los numantinos bastábales su solo nombre, acreditado en cien proezas, para infundir espanto a los generales y a los legionarios de Roma. Y a ese terror que infundía su crédito, debióse que todo un Escipión Emiliano no se aventurase a atacar de frente la ciudad, sino que confiase su triunfo al procedimiento, si eficaz, nada honroso en aquella ocasión y con tamaños pertrechos de guerra, de bloquearla, circunvalándola completamente, esperando que el hambre conseguiría al fin lo que no lograsen sus legiones. Pero, ni en sus más extremados aprietos, Numancia no cede ni se le ocurre ceder. A pesar del hambre y de la miseria, repite durante ocho meses sus gestas de resistencia sobrehumana. Los heroísmos individuales y colectivos se multiplican sin tregua ni descanso. Unos tras otros sus caudillos: Retógenes, Avaro, Teógenes, sucédense aureolados de gloria, a guisa de símbolos efectivos de la heroica alma racial. En osadas salidas sucesivas hostigan, merman y desconciertan a sus sitiadores.

Un día, Retógenes, en busca de los auxilios más indispensables, atraviesa audazmente la línea del frente enemigo, y rompiendo toda suerte de obstáculos, consigue llegar a la próxima ciudad aliada de *Lukia*. Sus generosos habitantes préstanle el apoyo pedido, pero, poco después, cerciorado de ello el general romano, castiga bárbaramente el noble gesto, mandando cortar las manos a cuatrocientos de sus más aguerridos jóvenes.

Escipión, ya seriamente preocupado por el adverso cariz que iban tomando las cosas, intensifica y estrecha hasta lo indecible el cerco de Numancia, al tiempo precisamente en que ésta veía reducidos a sus diezmados habitantes a comer cuero cocido y hasta las hediondas carnes de los cadáveres de sus compañeros caídos, para engañar más que satisfacer el hambre más agotadora.

Cebándose en situación tan desesperada, acrécese la contrariada saña rabiosa de Escipión. Afanoso de privar a Numancia de todo recurso y auxilio, entrega a la destrucción los poblados cercanos, y rodea a ella con un sistema o círculos de campamentos fortificados, al propio tiempo que guarnece con dos fortalezas entrambas márgenes del Duero, con el propósito de establecer entre ellos un artificio que impidiera toda suerte de socorros a la plaza sitiada.

Consumidas ya del todo sus provisiones, los numantinos solicitan en último extremo una capitulación honrosa, por mediación de su jefe Aluro. Y cuando Escipión, abusando una vez más de su superioridad, se la deniega cruelmente, toda la población en masa de Numancia se decide a morir antes que esclavizarse. Un cuadro de exaltado patriotismo se descubre en aquellos momentos supremos. Ancianos esqueletizados por la inedia que se dan trágica muerte; madres que se suicidan después de matar a sus hijuelos; famélicos que a guisa de espectrales cadáveres ambulantes recorren con hachas encendidas el recinto de la ciudad para entregarla, antes que a sus enemigos, a las llamas devoradoras, y, finalmente, un puñado de guerreros escuálidos, formidable legión de la Muerte, que ambicionan vender caras las últimas energías restantes en una definitiva embestida general, desesperada, en defensa de la independencia de la patria. Así sucumbía Numancia, mientras la Gloria escribía su nombre en el libro de la Inmortalidad. Justicia le hizo el historiador Lucio Floro, cuando a propósito de la guerra numantina proclamó a "Numancia superior a Cartago, Cápua y Corinto", y si se quiere pesar—añade—en justa balanza a los hombres, es la mayor honra y timbre de España, porque careciendo de muros y torres, colocada en un montecillo de exígua elevación, junto al Duero, con solos 4.000 soldados, sin ayuda de nadie, se sostuvo por espacio de catorce años contra ejércitos de 40.000 (y más) soldados. Y no solamente los tuvo en jaque, sino que a veces los destrozó con carnicería y les obligó a tratados vergonzosos. Por fin, viendo (Roma) que era invencible (Numancia), fué necesario (para reducirla) echar mano del mismo general que había vencido a Cartago... El botín fué, como de gente pobre, ninguno; las armas las quemaron ellos mismos; el triunfo fué solo de nombre... ¡No se ha visto una guerra más injusta en sus motivos, si se ha de decir la verdad!"—concluye Floro—. "ni más gloriosa para una ciudad aniquilada", podemos concluir nosotros, puesto que, como confiesa el antes citado historiador, al negarse a sobrevivir sus habitantes, lograron que Escipión no tuviese en su triunfo en Roma la vana gloria de presentar un solo superviviente numantino arrastrando ante él las cadenas de la esclavitud.

Con la espantosa ruina de Numancia en 133 a. de J. C., hito terminal de las guerras lusitana y celtibérica, sucédese en España un período de expectante calma, menos prolongado de lo que imaginan los

que dan por del todo subyugadas a la sazón a las tribus celtibéricas. Vencidas de momento por la inmensa superioridad numérica o por la traición, mas no domados, vuelven a rebelarse contra la tiranía de Roma: primero los lusitanos, que debieron el año 92 a. de J. C. ser sometidos por Publio Licinio Craso, en sus tierras más occidentales confines con el Atlántico; luego los Arevacos, contra los cuales tuvo que enviar Roma todo un ejército al mando del cónsul Tito-Didio, el año 96 a. de J. C. Otra vez se repiten los encarnizados encuentros entre romanos y celtíberos. A Didio le fué preciso sostener una sangrienta batalla, que quedó indecisa, y gracias al ardid de retirar por la noche sus numerosos cadáveres, pudo fingirse prepotente para imponer las condiciones del concierto de paz. Si con verdad o con hipérbole se gloriaba de haber muerto a 20.000 arevacos en distintos encuentros, éstos, vencidos de momento, se irguieron levantiscos e indomables al yugo romano. A él se somete, forzada también por circunstancias incontrastables, la ciudad de Termes, que consigue la facultad de reedificarse, siquiera en la falda del cerro y sin murallas, cual hoy se contempla en sus ruinas, dominada por un *Castellum*.

Más aciaga fortuna cupo a la lusona ciudad de *Colenda*, puesto que el cónsul Tito-Didio no se satisfizo con menos que con vender a todos sus habitantes como a esclavos, sin perdonar a sus mujeres e hijos.

Por la banda del Mediterráneo, Roma continuaba con iguales procedimientos de crueldad la conquista de España. En 122 a. de J. C., el cónsul Q. Cecilio Metelo somete las Baleares, que son luego incorporadas a la España Citerior.

Por el mismo tiempo, la potencia celtíbera, a pesar de las mermas sufridas en las pasadas guerras, se pone de nuevo de manifiesto en uno de los lances más comprometidos.

Bandadas de cimbrios y teutones saltan el Pirineo y recorren, devastándola, la parte septentrional de España durante algunos años. Roma, con sus legiones, se siente impotente para contenerlos y menos para expulsarlos, pero se asocian los celtíberos a sus filas, y sólo entonces, y por su auxilio eficaz, son forzados a repasar la cordillera Pirenaica.

Tan decisiva colaboración celtíbera, en momentos críticos de invasión que ponían en un tris de malograr sus conquistas y aun su exis-

tencia misma, debieran haber abierto a Roma los ojos para rectificar el rumbo de su política desconsiderada con España.

Pero el apasionamiento era en demasía interesado para que desistiese de los procedimientos de inhumana represión, botafuego que levantaba de nuevo en pie de guerra a las tribus hispanas.

Dos ciudades dan el grito de insurrección y de resistencia al invasor: *Castulo* y *Gera*, que pasan a cuchillo a sus guarniciones romanas. Y por paradoja desconcertante, el vengador de esas muertes no fué otro que aquel tribuno, famoso ya desde los sitios de Numancia, Quinto Sertorio, que andando los años, afiliado al partido de Sila y derrotado en la Galia Cisalpina por Mario, se transforma, refugiado en España, en caudillo y vindicador de los oprimidos españoles, al frente de un ejército de 9.000 de ellos, contra el despotismo de los pretores adictos al partido de Sila, dominador de Italia. Este se apresura a oponérsele, enviando un ejército poderoso al mando de Cayo Aunio. Trabada la batalla cabe los Pirineos, la derrota de los sertorianos fué fulminante, y Sertorio vése forzado a emigrar al Africa. Tras mil aventuras regresa a España, requerido de los lusitanos, al verse atacado por las legiones. Cinco mil de ellos se alistan a sus órdenes apenas desembarca en la Turdetania. Hábil conductor y sagaz estratega, logra derrotar a Fufidio, pretor de la Ulterior, y a penetrar en el corazón mismo de la Celtiberia, foco y teatro principal de la resistencia hispana.

Roma se siente de nuevo exagitada y perpleja, a medida que de España le llegan las noticias más adversas. Un día sabe haber sido derrotado y muerto M. Domicio Calvino, general de la Citerior, por el lugarteniente de Sertorio, Lucio Hirtuleio (79 a. de J. C.). Otro día es Lucio Manlio, gobernador de la Narbonense, vencido a orillas del Ebro, con ocasión de dirigirse a prestar auxilio a Metelo, metido en gravísimo apuro por los Sertorianos, que le fuerzan a retroceder hasta el sur e invernar, paralizado, en la ciudad de Córdoba (77 a. de J. C.).

Y lo que más desconcertaba a los generales romanos era cabalmente una táctica ibera desconocida por las legiones: la original táctica de guerrillas, mediante la cual hostigábanlos sin cesar, no dándoles punto de reposo ni de seguridad, esquivando el cuerpo a cuerpo en masa, con lo que eran no sólo factibles, sino de fácil y eficacísimo resultado las emboscadas, sorpresas y ataques simultáneos parciales,

génesis del desconcierto y de la inseguridad de toda la economía guerrera romana.

Precisamente por estos y otros hábiles procedimientos tácticos y estratégicos, momento vino en que Sertorio queda dueño de la mayor parte de la Península, que divide en dos solas provincias: Lusitania y Celtiberia, y establece en Evora, capital de la primera, una especie de Senado, formado con las 300 personas de mayor relieve social, cultural y económico.

Por otra parte, con vistas a asegurar en el porvenir su predominio, imprime eficaz organización a todos los resortes del poder. Encuadra al estilo romano su ejército, no empero sin respetar aquellas peculiaridades bélicas indígenas cuya eficacia en el campo de batalla tenía comprobadas. Funda en *Oscá* (= Huesca) una Universidad literaria, so pretexto de atender a la instrucción de los hijos de las principales familias iberas, más en realidad para cotizarlos como rehenes seguros el día que le conviniese. Y al objeto de que ningún resorte quedase sin actuar, en plan de captarse la adhesión absoluta y aun la veneración de los iberos, sagazmente llegó a hacerles creer que estaba en comunicación directa con los dioses mediante una cierva consagrada a Diana que, a su decir, le comunicaba los secretos del enemigo.

Así que logró convencer a los españoles que los independizaría de Roma, tuvo ya allanado el camino para preparar el logro de su favorita ambición: adueñarse de Roma, sirviéndose de los hombres y de los recursos de España, y convertir luego en romanos a los españoles.

Por tan tortuoso modo soñaba escalar las gradas del poder supremo aquel caudillo singular de una de las más decisivas etapas de la independencia española.

La suerte le acompañaba pródiga en satisfacciones y éxitos. Nuevos proscritos, llegados de las más distintas direcciones del mundo romano, se le ofrecían a engrosar más y más sus filas. Uno solo de ellos, Perpenna, se le asoció nada menos que con 53 cohortes, esperando de que tan cuantiosa aportación militar le valdría la jefatura del ejército; pero sus soldados se declararon por el caudillaje de Sertorio, y Perpenna hubo de contentarse con actuar en funciones de su lugarteniente.

En tal estado de cosas, inesperada complicación vino presto a imprimir rápida marcha a los acontecimientos. Muerto Sila el año 79

antes de J. C., Cneo Pompeyo el Grande es enviado a España para reforzar a Metelo, que con 60.000 combatientes a sus órdenes luchaba entre duras alternativas contra los 70.000 que comandaba Sertorio. Este acertó por fortuna a compensar los reveses sufridos en lucha contra las tropas de los lugartenientes de Pompeyo, con la derrota, no inferior en 10.000 bajas, del ejército de éste, cabe la conquistada ciudad de *Lauron* (hoy Liria, en la provincia de Valencia). En cambio, Hirtuleio, lugarteniente sertoriano, es vencido en Itálica, y aún se agrava la situación de Sertorio con otro descalabro más sensible: el de la pérdida de otros 10.000 soldados por las cercanías de Valencia. La compensación, ello no obstante, no se hizo aguardar: un formidable encuentro entre los ejércitos de Pompeyo y de Sertorio, cedió la victoria a éste, junto a las riberas del *Sucro* (Júcar), con tal destrozo en las filas contrarias, que su aniquilamiento hubiese sido completo, a no acudir oportunamente Metelo en auxilio de los diezmados pompeyanos.

La campaña del año 74 a. de J. C. no hizo sino multiplicar los desastres de éstos. Ni aun mancomunando sus fuerzas Pompeyo y Metelo evitan ser vergonzosamente derrotados en *Calagurris* (= Calahorra), y a tal extremo se consume la debilidad combativa de Pompeyo, que, en evitación de una catástrofe aniquilante, traspone los Pirineos, penetrando en la Galia Narbonense. Desde allí expone a Roma lo crítico de su situación, por lo que reclama nuevos y más considerables refuerzos. Y así que se le remiten, planea, al reentrar en España, diversa táctica política conquistadora, más concordante con las circunstancias y de más positivos resultados: la de conquistarse con benevolencia y generosidades la confianza de las tribus indígenas, mano a mano, con sembrar cizaña de descrédito y de antipatías contra Sertorio (74 a 73 a. de J. C.). La experiencia vino sin demora a comprobar lo bárbaramente eficaz de este procedimiento. Las deserciones y levantamientos de los naturales contra Sertorio fueron menudeando, y se agravaron más y más, al paso y medida que sus lugartenientes, envalentonados contra él, se entregaron a todo linaje de desafueros y tropelías, azuzados bajo mano por el ambicioso Perpenna. La conspiración se veía aproximarse por instantes, y cuando estalló, entre las orgías de un banquete, Sertorio sucumbió al certero golpe de puñal de una aleve perfidia (72 a. de J. C.).

Desventura fué que Perpenna, su sucesor, no disponía, al asumir el mando, de aquellos egregios talentos militares que hacían de Sertorio un caudillo genial. En un frente a frente con Pompeyo, fué fácilmente vencido, y poco después de hecho prisionero, mandado matar, en evitación de que sus revelaciones pudiesen comprometer a distinguidas personalidades romanas relacionadas anteriormente con Sertorio. La suerte quedaba decidida a favor de Pompeyo. Y habilidad fué suya, que le valió adhesiones innúmeras, conducirse al dictado de un plan de política moderada y conciliadora, camino llano para dominar y extinguir sin dificultad varios focos de resistencia sertorianos.

La postrera etapa de esta guerra sertoriana ciérrase con el regreso victorioso de Pompeyo a Italia, y su triunfal recibimiento en Roma el año 71 a. de J. C.

No había de tardar, ello no obstante, en ver disipado el humo de incienso de su apoteosis. Un nuevo y formidable rival iba a oponérsele muy pronto: Julio César, aquel inquieto y prometedor sobrino de Mario, que conoció España por primera vez, en funciones de cuestor del pretor Antistio Vetere, el año 69 a. de J. C.

César comprendió genialmente que el palenque de su lucha por el poder y por la gloria no podía ser otro que nuestra Península. Y ansioso de conocerla más y más sobre el terreno, obtuvo el año 60 antes de J. C. la pretura, con España como provincia. Sin perder un momento, recórrela personalmente en gran parte, y como siembra el terror entre las tribus indómitas, conquista las simpatías y adhesión de las que voluntariamente se le someten. Galaicos y lusitanos quedan domeñados. A los rebeldes moradores del Monte Herminio (tal vez Sierra de la Estrella), fuérzalos a buscar, huyendo, en refugio de las costas gallegas, y allí, con ayuda de una flotilla, los diezma, y por fin los extermina. La fama de expertísimo general le acompaña por todas partes, y cuando en plan de política administrativa consigue aligerar a los españoles de los gravosos tributos que les agobiaban, conquista el crédito de gran gobernante, preferible en todo a sus explotadores rivales.

Pregedido de tan honrosa reputación regresa a Roma el año 60 antes de J. C. Fórmase allí el primer triunvirato; Pompeyo obtiene el mando de España, y a ella envía por delante siete legiones a las órdenes de sus lugartenientes Lucio Afranio, Marco Petreyo y Marco Teren-

cio Varrón. Con tales fuerzas y con sus enormes pertrechos, podía creerse fuerte contra su competidor César. Muy pronto, empero, la realidad habría de convencerle, mal de su grado, de lo contrario. César tenía la mirada fija en los acontecimientos y atalayaba el porvenir con mirada profunda de genio de la guerra. Apenas logra dominar la situación en Italia, y fuerza a Pompeyo a huír al Oriente (49 antes de J. C.), salta a España, con seis legiones, desde la Galia, donde operaba, y elige certeramente a *Ilerda* (= Lérida), como a punto de partida e inicial centro de operaciones. La suerte es adversa al principio. Pero ni un cruel descalabro, ni circunstancias difíciles, acosado por cinco legiones pompeyanas mandadas por Afranio y Petreyo, consiguen amedrentar su ánimo ni extinguir la genialidad de sus iniciativas. Y cuando de la Galia recibe refuerzos y provisiones, modifica de pronto la situación a su favor en una serie de combates en cuya dirección se revela el gran estratega que admiraba Napoleón, y el político de inagotables recursos que obliga a la Fortuna a declararse su protectora y aliada. La campaña cesariana de Lérida constituye un tratado viviente de táctica y de estrategia en acción. Incluso los pormenores accidentales son adoctrinadores. Todo sabe aprovecharlo a maravilla: posición geográfica, elementos o factores humanos, acontecimientos adversos imprevisibles, la psicología del soldado, el influjo de su actitud con las tribus indígenas.

A los enemigos, los acosa sin reposo. Por fin, los pompeyanos emprenden la retirada, que aprovecha César, mediante campaña asombrosa, y favorecido por la falta de unidad en los pareceres de Afranio y de Petreyo, consigue, merced a habilísima acción envolvente, copar las fuerzas de éstos, antes de que alcanzar pudiesen el puente de Octogesa (= Mequinenza), sobre el Ebro, obligándolas, tras derrota sin combate, a capitular sin condiciones, el 2 de agosto del 49 a. de J. C.

Vencidos y desconcertados, los rivales enemigos pierden toda iniciativa de reacción. Varrón trata, huyendo, de refugiarse en Cádiz, pero tan monstruosas rapiñas había perpetrado antes, que las ciudades le cierran las puertas; se subleva y de él deserta la llamada legión *Vernácula*, y a tal extremo de desamparo llega, que se ve constreñido a rendirse, presentándose a César en Córdoba. Este, con buen acuerdo, de notoria trascendencia política, anula las exacciones de Varrón y ordena la restitución de los bienes a las ciudades despojadas.

Desgraciadamente, los gobernadores o pretores dejados aquí por César, antes de su regreso a Italia, no guardaron moderación alguna en su sistema de tributación y multas. Los descontentos aumentaban sin cesar y tramaron una conspiración.

Según era de prever, requirieron el auxilio de los pompeyanos. Acude a la demanda Cneo Pompeyo, y aceleradamente ocupa importantes ciudades, en especial de la Bética; ataca a Cartagena, y se pone al frente de las tropas, reforzadas por contingentes del Africa, que venían comandadas por su hermano Sexto, con Varo y Labieno.

Su rival César no le iba en zaga en rapidez de actuación. A marchas forzadas consigue salvar la distancia inmensa que de Roma le separaba de la Ulterior. En Munda, distante 1.400 estadios de Carteia, y que, por tanto, debe localizarse por las inmediaciones de la Torre del Puerto y la Calea, se encontraron frente a frente los dos ejércitos enemigos (17 marzo del 45, a. de J. C.). La lucha prometía ser empuñadísima, puesto que se debatía por la vida o por la muerte, por la victoria o la derrota definitiva.

Pompeyo disponía de 13 legiones, con 10.000 auxiliares y la caballería; César, de 10 legiones y 8.000 caballos. Trabado el combate, César lleva la peor parte, y llega a luchar no tanto por la victoria como por la vida. Considérase en un momento dado tan perdido que piensa en suicidarse, seguro de ser incapaz de resistir el ímpetu de los pompeyanos acaudillados por el propio Cneo Pompeyo en persona.

Pero la suerte acompañaba a César, y en este crítico lance se le presentó en la forma más inesperada. Labieno, uno de los generales pompeyanos, cometió la imprudencia de retroceder con sus tropas, a fin de defender el campo atacado por las tropas mauritanas, dando con ello la sensación a los de su bando que se entregaba a la fuga. Dentro de este ambiente de pesimismo, cundió en unos instantes la desmoralización y el desorden en las filas pompeyanas, mientras se propagaba con el optimismo el empuje de los cesarianos.

Poco después, la victoria se declaraba resueltamente a favor de César, y la derrota del ejército de Pompeyo adquirió las proporciones de una inmensa catástrofe. Con los generales pompeyanos Varo y Labieno sucumbieron nada menos que 30.000 de sus mejores tropas. Y si el propio Cneo Pompeyo logró de momento zafarse de un inminente peligro de muerte, refugiándose y embarcando en *Carteia* con 20 ga-

leras, tuvo la desgracia de ser alcanzado por la escuadrilla cesariana de Didio. Degollado en el acto, su cabeza fué enviada a Sevilla, donde César saboreaba los primeros resultados de la grandiosa victoria y recibía las adhesiones de los españoles.

Ya restablecido el orden y organizado el mando de España, pasó César a Italia, desde Tarragona, para encontrar pronto la muerte víctima de felónica traición, seguida de su asesinato, que torció el rumbo de la política y del porvenir de Roma, no menos que el de nuestra España (44 a. de J. C.).

Esta, durante el segundo triunvirato, bien que de pronto tocó a Lépido, a poco, desposeído de ella por los otros dos colegas, fué asignada a Octavio. Cuando éste, elevado a la suprema magistratura, con la denominación de *Augusto*, declaró a España, el año 38 antes de Cristo, Provincia Romana, con un sistema de administración que facilitase su gobierno, claro vió que la Península estaba muy lejos de poderse dar por definitivamente conquistada y pacificada. Por todos sus cuatro puntos cardinales pululaban todavía tribus levantiscas, *no enseñadas* ni acostumbradas, en frase gráfica de Horacio, a *soportar* el yugo romano. Cántabros, astures, vacceos y vascones se agitaban en plan de rebeldía, refractarios a todo pacto y avenencia con el invasor. El 29 antes de nuestra Era, la guerra se reavivó en términos de gran virulencia. Tan grave fué tornándose la situación, que dos años después, el 27 antes de J. C., el propio Augusto consideró necesario asumir en persona el mando y dirección de las operaciones para batir las tribus hispanas rebeladas.

Desembarcado apenas en Tarragona, se establece el 26 antes de Cristo, en *Segisama* (Sasamón, prov. de Burgos), no sin dividir antes su ejército en tres partes: una, a sus inmediatas órdenes, y las otras dos restantes por sus legados Antistio, Vito y Cayo Furnio, mientras Agripa disponía de la flota para atacar las costas.

A los principios, las operaciones, especialmente las del Norte, siguieron un curso nada satisfactorio para las armas romanas. Al propio Augusto desconcertaron las rápidas marchas y la singular táctica guerrillera de los cántabros y astures. Y en demasía hubieron de contrariarle, cuando pretextando quebranto de salud, optó por retirarse a Tarragona, encargando a legados de su confianza la continuación de la dura campaña. Y ni la victoria de Agripa sobre los Cántabros en

Portus Victoriae (Santander), ni la derrota de los Astures por Publio Carisio, en las márgenes del *Astura* (acaso el Esla), con la toma de *Lancia*; ni las sucesivas batallas de *Vellica*, del monte *Vindius*, de *Aracilum*, y del monte *Medullus*, pudieron impedir que poco después, el 24 a. de J. C., retoñasen por el Norte las rebeliones. A sofocarlas, dos años largos de talle, hubo de maniobrar Cayo Furnio, y aun así, a duras penas pudo dar por reducidos a los intrépidos montañeses iberos. Asombro y espanto imponía a los romanos el temerario heroísmo de los Cántabros, que antes de exponerse a caer prisioneros en manos de sus enemigos, preferían entregar a las llamas sus viviendas y atrinchamientos, incluso sus mismas personas, después de propinarse mortales venenos. Contra tan férrea resistencia se mellaban las armas romanas. Y cuando Agripa, tras un bienio de lucha sin cuartel, consiguió someter mal que bien a los cántabros, apoderarse de sus fortalezas, reducirlos a vivir en el llano y sin amurallamientos, mientras confinaba con cruelísima deportación a los más tenaces o influyentes; si pudo darse oficialmente por terminada de momento la conquista de España, por Roma (año 19 a. de J. C.), en realidad se ocultaba debajo de las apariencias el vivo rescoldo que en cualquier instante podía dar lugar a eruptivas llamaradas de sublevaciones y guerras.

Al provisional sometimiento material tardó no poco en seguirse la pacificación espiritual de nuestra gente ibera. Y aun el mero orden externo sujeto estuvo por años a los vaivenes de su indomada voluntad refractaria a toda imposición extranjera.

Tal es, a grandes y comprensivos rasgos expuesto, el laborioso proceso de la conquista de España por Roma, iniciada el 218 a. de Cristo, y no finiquitada de verdad hasta el 22 de nuestra misma Era.

Ante el bochorno romano de casi dos siglos y medio de luchas para conquistar, no el alma española, inconquistable, sino el mero territorio peninsular, bien pudo consignar por gran elogio de España el historiador paduano Tito-Livio, que "fué el primer país invadido y el último avasallado".

Las etapas accidentalísimas de la empresa conquistadora constituyen exponente elocuentísimo de la heroica resistencia. El 206 a. de Cristo, finaba la segunda guerra púnica, tras doce años de rudo combatir. Roma no ha podido ocupar más que la banda levantina y parte exigua de la meridional de la Península. Si Tiberio Graco somete a los celtí-

beros, entre 180 a. 178 a. de J. C., no es sino a costa de torrentes de sangre y de humillaciones ignominiosas, que culminaron años después ante el suicidio colectivo de Numancia (133 a. de J. C.). Solamente después de su destrucción puede Roma dar por sometida una parte de Lusitania, cuya porción septentrional no quedó avasallada hasta Julio César (61 a. de J. C.).

Arevacos, Lusones, Astures y Cántabros representan la suprema resistencia de España a la tiranía del opresor prepotente, y cuando todo el Orbe se postra idolatrando ante la majestad imperial romana, aquellos bravos montañeses, "último escollo del poder latino", en frase gráfica de Menéndez y Pelayo, entonan, clavados en cruz, el sublime cantar de la victoria moral contra la efímera victoria material de Vipsanio Agripa, general de Augusto, no obtenida, a pesar de sus inmensos recursos, sino hasta el año 22 de nuestra Era. Sobre la tumba gloriosísima de aquellos pueblos aniquilados por la exasperación de sus verdugos, podía esculpir España la primera página de su Historia sin par. Y lo más honroso, si cabe, todavía, es que, apenas transcurrida una centuria de su avasallamiento total a Roma cabía dudar si la conquistadora por la prepotencia de las armas no era ya la conquistada por la superior influencia de la cultura y de la política españolas.

Conforme se considere en su aspecto técnico militar, o en el político y administrativo, la actuación de Roma en España merece muy distintos y aun discordantes juicios y apreciaciones. Política y administrativamente, se comportó, en general, máxime durante los dos siglos de su conquista, de la manera más inícuca y opresora. Empero la campaña militar, en sus rasgos típicos esenciales, pregónase por los técnicos de la táctica y de la estrategia, como obra perfecta en su género, para la época y circunstancias en que se realizó.

Fué, en hecho de verdad, la conquista romana de España, en sí considerada, un modelo de políticas de penetración. Lo son, en un grado excepcional, las desarrolladas por los Escipiones, por Graco, por Julio César, sobre todo, tan estudiado y admirado por el gran genio moderno de la guerra, Napoleón.

El plan táctico se perfila bien destacadamente desde los primeros pasos de los Escipiones, apenas dan por consumada la derrota de los Cartagineses, en 206 a. de J. C.: dominar el litoral para asegurar el

dominio de la periferia peninsular, ocupar y fortificar los puntos estratégicos, para incomunicar y estrangular la meseta central, y luego captar con dádivas y sobornos la voluntad de unas tribus para lanzarlas contra otras más indómitas, a fin de explotar a su provecho la desunión endémica y epidémica de todas ellas.

Al romanizarse España, identificándose con el carácter y la civilización romana, supo por tan comprensivo y hábil modo convertir la cultura imperial, rejuveneciéndola, en substancia propia, que, al trasvasarla al seno mismo de Roma, pudo ésta experimentar la sensación de una trasfusión de sangre pletórica de renovadoras energías, que venía a fortalecer y prolongar su ya fatigada vida que a muerte condenaban sus vicios y sus orgías.

El triunfo moral de España superaba con infinitas creces al mero triunfo material de Roma. Esta es la primera gran gloria de España; este es el primer blasón de nuestra noble prosapia. Más que de la romanización de España puede hablarse, pues, de la españolización de Roma.

¿Cómo y por que medios? ¿Por cuáles procedimientos? ¿Con qué alcance y definitivos resultados? No sería posible responder ahora brevemente a cuestiones tan trascendentales. Exponerlas y razonarlas históricamente podría ser, en ocasión tan grata como la presente, tema sabroso de otra Conferencia, para llegar a la conclusión, honrosísima para nuestra raza, de que el genio español supo por tan noble y hábil manera influir en el alma, en la cultura, en la organización del vencedor imperial, que se pudo dudar si la vencida no fué Roma, porque la triunfadora por la influencia de sus literatos, por la de los Emperadores nacidos en su seno, por la de los grandes cruzados del Cristianismo militante, fué en definitiva España y sólo España.

(Fragmento de un largo estudio sobre *Roma y España*, síntesis de las investigaciones preliminares de la obra en preparación sobre los *Antecedentes de la España Imperial*.)

Pasado, presente y futuro de la Marina mercante

POR EL

EXCMO. SR. D. JESUS M.^a DE ROTAECHE

Capitán de Navío.

Subsecretario de la Marina mercante (1).

Esta vez, desgraciadamente, estoy encargado de profanar este recinto, habituado a las sabias y eruditas disertaciones de nuestros investigadores históricos o geógrafos, que no hay día en que no tengan que añadir un nuevo dato que cumpla la ya imposible misión de acrecentar la gloria española en este campo.

Ciertamente, el hablar del comercio marítimo no es tema reñido con los descubrimientos geográficos, sino todo lo contrario, que inseparables han sido esas actividades, y sin negar la primacía de los valores espirituales, el comerciar ha sido un factor de mucho peso en el impulso de las hazañas en la mar. En nuestras naves llevaron la primacía los hidalgos, ávidos de cuarteles para sus escudos; los religiosos, ansiosos de la redención de almas; pero los transportaban nuestros marinos, a la vez traficantes y, por añadidura, armadores de la nave que en la empresa se arriesgaba.

Hoy día también los valores espirituales del mundo están en lucha simultáneamente con los de los transportes por mar, y esa circunstancia puede dar actualidad a los temas de la Marina mercante. En otra ocasión, bastante reciente, traté del problema español a este respecto; hoy enfocaremos la cuestión desde un punto de vista más ge-

(1) Conferencia leída en la Real Sociedad Geográfica en sesión de 8 de marzo de 1943.

neral, más universal, tratando de situar la cuestión más en los aspectos doctrinales que predominan sobre estas materias.

¿Dónde se pueden clasificar los transportes marítimos? Todas las industrias, a pesar de su diversidad, tienen una característica común: terminan en un producto. Trátese de una materia prima, como el carbón, el hierro o el petróleo; una fabricación, como el acero, la maquinaria o los tejidos, o las transformadoras de las fuerzas naturales para adaptarlas al servicio del hombre, como los saltos de agua, de un modo u otro el fin que persiguen todas esas industrias es la obtención de un objeto o de una energía que mide la utilidad de la transformación.

Las industrias del transporte son diferentes: no buscan un producto, sino un servicio. Ejecutan la operación material de desplazar una mercancía, hecho que en abstracto no tiene significación; no aumenta su valor intrínseco. Su valor es por el concepto comercial, al que colabora y sirve.

Los transportes marítimos no se pueden establecer, pues, como industrias, sino donde exista un conjunto de cambios comerciales entre países separados por la mar. Es un auxiliar, un medio o una consecuencia del comercio internacional, y por eso durante muchos siglos el "naviero" propiamente dicho no ha existido. Había negociantes, más bien aventureros, que equipaban barcos para una determinada expedición; el barco era el accesorio, semejante a esos vendedores ambulantes que recorren las ferias, a los que sería erróneo llamarles carreteros, o automovilistas, o viajeros.

Hoy día ese concepto ha desaparecido. Es raro encontrar una empresa que transporte exclusivamente sus productos. Es más, incluso a estos señores el código nuestro de comercio no los incluye entre los navieros. Empresas que no tienen por finalidad el transporte, nuestra legislación las excluye del concepto de navieras. Por ejemplo: a Altos Hornos, Campsa, Cros, etc., que tienen barcos como elementos de su industria, no son consideradas como empresas de navegación.

El armador moderno es el industrial que se adapta al fenómeno esencialmente variable del comercio por mar; no produce nada; no tiene fines comerciales propios; pero sí es la fundamental del gran problema de *distribución* de productos, donde repercuten todas las alteraciones diversas, superficiales o profundas, en lugar o tiempo de

*

la vida del mundo. Desde que el vapor ha acortado las distancias, no sucede nada importante en el mundo que no se refleje en los fletes; el descubrimiento de un yacimiento de carbón, de petróleo, de mineral de cualquier clase, de fosfatos, etc.; la valorización de una colonia lejana hecha productora de grano, ganado, vino o plantas textiles; la aparición de una zona pesquera; la creación de una vía férrea; el establecimiento de una industria, etc.; en una palabra, todo lo que afecte a la producción, afectará a la distribución como elemento favorable o adverso, como fuente de prosperidad o de quiebra. No sólo esto, en cierto modo regulable, sino a los accidentes atmosféricos de todo orden, inundaciones o tormentas, o acontecimientos políticos, como revoluciones o guerras, afectarán directamente a esta industria.

Decía el Presidente de la Cámara de Comercio de Londres que la navegación prospera cuando hay guerras, epidemias, inundaciones y terremotos. Ciertamente, si no se contabiliza nada más que los fletes, sería un concepto justo; pero si se piensa en las vidas que cuesta a la industria, no podemos llamarla tan afortunada. Pero sí ocurre que sus beneficios económicos contrastan con el infortunio del resto y excita más la codicia de algunos o la envidia de otros, que la consideran más privilegiada, sin ver su vida lánguida de los períodos pacíficos, que afortunadamente son mayores, aunque no todo lo prolongados que fuera de desear.

Pero decíamos que el transporte marítimo reflejaba los problemas de distribución, que era como satélite de ellos. No hemos sido justos en el concepto. El transporte marítimo no es una consecuencia del desarrollo comercial, sino tal vez éste lo sea del avance en los métodos y la técnica del primero. Si no aceptamos este concepto, quedémonos en el punto medio y afirmemos que uno reacciona sobre otro. Vamos a decir unas palabras sobre la evolución de ambos elementos.

1.º La transformación de la "mercancía" a transportar por mar.

2.º La transformación del "útil" empleado, es decir, "del buque".

Ambos elementos han conducido a la creación de una industria diferente en el comercio por mar.

I.º TRANSFORMACIÓN O EVOLUCIÓN DE LAS MERCANCÍAS A TRANSPORTAR.

Se pueden distinguir tres períodos principales en esta evolución, los cuales, naturalmente, no son como los períodos históricos que suceden simultáneamente en los diversos países. Se trata más bien de períodos económicos, que, excepto en el Mediterráneo, que estas sucesiones han obedecido a las mismas causas generales, han correspondido en el resto del mundo a diversas etapas del desenvolvimiento de las fuerzas productoras o de intercambio de comunicaciones en cada nación.

En el primer período, la mercancía es la que quiere el armador; en el segundo está reservada al pabellón; en el tercero es libre, internacional, y cada armador invade el mercado que puede.

En el primer período forman los armadores una casta diferente, se arriendan a cualquier nación, incluso a enemigos de su propio país. En el segundo período existen leyes de exclusiva, y cada país sirve a sus productores o comerciantes, prohibiendo radicalmente la entrada o salida de buques extranjeros o mercancías. Es en la tercera época en la que desaparecen los compartimientos estancos, y el tonelaje marítimo forma un bloque al servicio del comercio internacional.

Podíamos añadir que después de la pasada guerra se inicia un retroceso o un cuarto período, en que el comercio por mar es una fase de la política del país, más acentuada en las totalitarias, en que se cercena la libertad de cada armador a dirigirse donde le convenga y cargar lo que le acomode; puerto de destino, mercancías a transportar e incluso precio del servicio son fijados por los organismos económicos superiores.

Como decíamos, en el primer período el armador era un vendedor ambulante que salía de puerto una vez que abarrotaba su barco de la más variada pacotilla, que iba vendiendo en cada lugar donde tocaba, para ser cambiada por otras mercancías, regulando sus itinerarios según estas directrices. Es lo que se deduce de la navegación de fenicios, cartagineses o griegos, y más tarde de genoveses, venecianos, catalanes, vascos o hanseáticos. Cuando la experiencia les enseñaba que determinados puertos tenían condiciones para un tráfico permanente, creaban un depósito o consulado al servicio del mismo.

La mercancía era entonces *rara, preciosa, cara*, en lugar de *abundante, corriente y económica*, como la mayor parte de nuestros intercambios actuales. Antes se llevaban perlas, piedras preciosas, púrpura, incienso, concha, especies de Oriente, o plata y plomo de España, llegando a Inglaterra por el estaño, que desempeñaba un gran papel.

En estas condiciones, los depósitos en los puertos se procuraba fuesen defendidos del lado de tierra temiendo siempre un asalto, aunque con fácil acceso desde el mar. Era preciso protegerlos de los golpes de mano, y el comercio marítimo, expuesto a tan terribles contingencias en la mar y en puerto, lindaba con la constante guerra y lucha que regulaba la vida en esas épocas, haciendo emporios de riqueza a los referidos puertos. Ese cuidado de aislarse se ve en el antiguo Sidón, establecido sobre una lengua de tierra, guardada su retaguardia por rocas y unido únicamente al mundo por un puente de "nueve arcos", como dicen los historiadores. Tiro, emplazado en un islote, pudo así resistir diez años a los asirios y trece a Nabucodonosor. Alejandro el Grande empleó siete meses, pero tuvo que construir una calzada para ello. La ciudad que él fundó, Alejandría, tiene características análogas.

Nuestro Cádiz, que data de esas épocas, es conocido por todos como de una topografía análoga. Cartagena, que antes tenía ocupado por la mar la mayor parte de los terrenos que hoy la unen con Los Molinos, es un ejemplo análogo, que pone de relieve cómo preocupaba la defensa del lado de tierra, de donde temían llegase el invasor. Igual podemos ver si nos fijamos en Venecia; Génova se aísla con altas montañas; Marsella, con su cintura de rocas estériles, etc.

Esta tendencia cristaliza en la Edad Media en la Liga Hanseática, y en nosotros, si queremos, en la de las Cinco Villas. Se crea una solidaridad entre los armadores, más fuerte, si cabe, que la solidaridad nacional.

La Liga Hanseática es un sindicato internacional de armadores que trafican en los mismos lugares, independientes de hecho, si no de derecho, de las autoridades terrestres; que se unen para defender su comercio y regular sus relaciones. Su origen parece ser en 1241, como una federación para defenderse del pillaje en tierra y mar. Cien años después, tiene como adheridos a Londres, Brujas, Estocolmo y Bergen, aceptando algunas ciudades interiores o de tráfico fluvial o muy

conectado con ellas; entran también Cracovia, Francfort y Colonia. En cada uno de esos puertos se encuentran los traficantes del mundo conocido y allí se hacen las transacciones de aceite de pescado, cuero, pieles, algodón, cobre, sedas, puntillas, aromas o perlas de Oriente o India. En el siglo XIII era en Brujas donde se reunían los negociantes mediterráneos con los hanseáticos, y allí ocupaba, y aun hoy se enseña, el edificio de la Casa de Contratación del Consulado de Bilbao. Eran verdaderas exposiciones universales, que llegaron a tener 34 naciones concurrentes, perteneciendo a cada una la exclusiva de exposición un cierto número de días.

Allí se exponían las mercancías más variadas, incluso ocultando el "maravilloso país" de procedencia; allí se engendraban las fábulas de peligros y monstruos que guardaban el acceso de los mismos; allí se creaban las ansias de aventuras; allí los estímulos de los descubrimientos. Allí se formaban esas tripulaciones, mezcla de negociantes, de navegante, de especulador, de corsario o, por lo menos, dispuesto a defenderse de ellos. Era corriente en un buque mercancías por valor de 100.000 ducados oro.

Allí se forjaba el Derecho marítimo, más como recopilación de usos y costumbres que fruto de una ley nacional o internacional promulgada por su soberano. No señala la historia antigua ninguna guerra por faltas al "Derecho marítimo". Los pueblos hacen la guerra por causas nacionales, y lo marítimo era considerado como internacional. Ni el "Consulado del Mar", ni las "Reglas de Oleron", ni las "Costumbres de Amsterdam", ni el "Código de Wisby", tienen ningún carácter nacional.

En la Hanseática se sigue mejor ese carácter. El centro de su organización estaba en la pequeña aldea de Wisby, sobre la isla de Gothland, perdida en el Báltico, entre los 57° y 58° de latitud, al abrigo de las codicias de los soberanos próximos, y cuyas obras de arte, que hoy aun se admiran, pregonan su riqueza pasada. Claro que, una vez más, se comprueba el riesgo de crear riqueza sin fuerza que la proteja, pues en el año 1361, Wladimiro III, rey de Dinamarca, atraído por esa fama, la atacó y robó, obligando a trasladar el poder central a Lubeck, que tenía ya un estatuto de ciudad libre imperial. El Código de la Hansa se llamó, y se sigue llamando, Código de Wisby, y aunque los eruditos no ven en él nada original, e

incluso suponen es una copia de las de Oleron y de otras, no quitan fuerza al argumento de que las leyes de navegación tenían un carácter internacional y no de un estado particular.

El comercio marítimo es algo diferente, en su fisonomía, del terrestre. Crece al compás de las libertades de los pueblos, del movimiento de la industria, y muy principalmente por los descubrimientos marítimos del siglo XVI. Al empezar el XVII, empieza una nueva etapa, cuando pueblos marítimos se encuentran con excedentes agrícolas o aun industriales; empiezan a necesitar primeras materias y artículos de consumo, dando origen a *necesidades* de importación y de exportación, o sea la posibilidad de establecer líneas de navegación y organizaciones comerciales anejas. Surge entonces la segunda etapa, la de conceder a su propia bandera la exclusiva de esa incipiente industria.

2.º MERCANCÍAS RESERVADAS A LA BANDERA.

Esta etapa la podíamos también definir como de desaparición de la muralla existente entre el comercio marítimo y el terrestre. Ese carácter internacional del comercio marítimo, de que hablábamos, se pierde, y cada ciudad se desliga de las restantes para unirse a las del interior de su patria y formar un conjunto sólido de producción, de industria y de consumo, en lo que el puerto no es más que la puerta del mismo.

Dentro de cada nación se extienden las vías de comunicación, van soldándose las regiones, villas y ciudades en un grupo compacto. Los hombres de Estado se dan cuenta de la misión que debe llenar la Marina mercante, y nacen las leyes de exclusiva a la bandera de las mercancías traficadas.

La primera medida la da Inglaterra, en 1650, con el Acta de Navegación, que permanece intangible durante dos siglos, como una cosa básica de la nación. En sustancia, prohíbe la importación de mercancía bajo otro pabellón.

Francia, con Colbert, le sigue con algo más de moderación: permite otras banderas, pero las grava con derechos diferenciales.

España y Portugal le siguen más tardíamente, limitando la prohi-

bición a los productos coloniales, pero olvidando otros factores de poder naval: la creación de industrias y algo la Marina militar.

Las ciudades hanseáticas, pertenecientes a estados muy subdivididos en confederaciones y carentes de mercados y mercancías propias, así como del acceso a los extraños, van debilitándose y desaparecen poco después. Las repúblicas italianas marítimas, Génova, Venecia y Pisa, declinan, carentes de un estado centralizador, y al caer el mamparo que las separaba del comercio terrestre. En cambio, Barcelona, Cádiz, Marsella, progresan y se acercan a su apogeo. Los hombres que fomentaron esos métodos no sospechaban que iba a cambiarse de postura para adoptar la opuesta, y menos, que las naciones que fueron los guías de esta dirección iban a dirigirse en opuesta dirección, también a la cabeza y con igual desembarazo de ser las poseedoras de la verdad. Hoy se inicia otro cambio de otros 180°, y por poco observador que se sea, el escepticismo gana el ánimo al considerar que en la conveniencia únicamente, y no en el derecho, está el origen de esas argumentaciones.

3.º LOS TRANSPORTES MARÍTIMOS AL SERVICIO DEL COMERCIO MUNDIAL.

Dos siglos después de Cronwell, en 1850, se sentaba el liberalismo en el tráfico y la prohibición a las naciones de diferencias bajo ningún aspecto a los buques de cualquier bandera que entrasen en sus puertos.

¿Motivo? La aplicación del vapor a la industria y al propio transporte; el fabuloso movimiento de la producción; el ferrocarril adentrándose en el interior de los pueblos y poniendo en explotación tierras apartadas; el buque de vapor asegurando las salidas y llegadas regulares; el acero permitiendo aumentar el tamaño de los buques de modo notable.

Esa aplicación del vapor elevó a un grado de industrialización grande a Inglaterra, dueña del carbón. Sus marinas, militar y mercante, superaban en mucho a sus rivales. Sus barcos recorrían el mundo llevando ese carbón a todas las naciones. ¡Cómo iba a defender principios que le impidiesen traficar en ellos! El abrir sus puertas a naciones pobres y modestas no le podía ocasionar ningún recelo.

¡ Si las industrias del mundo entero estaban en sus manos ! ¡ Si las estaciones de carboneo en todos los puertos e islas del mundo le permitían controlar la navegación mundial !

Francia, en 1866, se adhería solemnemente a ese principio, encantada de ofrendar ese nuevo pedazo de su independencia a la diosa Libertad, y los demás países satélites suyos con pocos intervalos se adherían a tal norma de conducta.

Las mercancías, durante este tercer período, han sufrido también una transformación que ha repercutido grandemente en el volumen de las mismas. La mayor parte de lo que hoy se transporta no lo hacían los fenicios, griegos, venecianos o hanseáticos. Sólo el carbón y el petróleo forman una gran parte de lo que en todo momento navega. Si se añade el mineral, fosfatos, nitratos, potasas, cal, cemento, madera, pirita, plantas oleaginosas y fibras textiles, se llega a un 50 por 100. Luego, las grandes masas de consumo alimenticio, cereales, carne, conservas, frutas, legumbres, derivados de la leche, vinos, licores, etc., pues sería imposible la enumeración, hacen olvidarse de aquellas mercancías preciosas a que aludíamos en un principio. Del comercio exterior de España podemos decir que los cargamentos a granel, las primeras materias, llegan al 60 por 100; los productos alimenticios, 22 por 100, y 16 por 100 los manufacturados; y esta distribución española es un reflejo del total movimiento de mercancías por mar. En el siglo pasado ha aumentado unas ¡ cincuenta veces ! el valor de lo traficado por mar, que si fuese la razón de una progresión, se llega pronto a cifras astronómicas.

Tal como está constituido el mundo actual, con sus fuertes concentraciones industriales, no puede funcionar sin esa importación de productos alimenticios. Por otra parte, estos países tienen que exportar esas manufacturas no sólo en razón de su exceso, sino para pago de lo adquirido y para complacer a esos países jóvenes, que piden lo que no pueden producir. Luego veremos cómo la técnica permite cada vez transportar más lejos y más cantidades a menos precio.

Se comprende, a la vista de este panorama, que la misión del armador negociante ha tenido que desaparecer. La producción de estas mercancías procedentes de industrias diversas está en diferentes manos; su distribución se regula por carteles o *trusts* de poderosas empresas

comerciales o estados totalitarios. Por otra parte, la gerencia de una flota no suele dar lugar al ejercicio de otra profesión, por lo que se ha constituido en industria separada.

CUARTO PERÍODO.—INTERVENCIONISMO.

En ese estado de cosas, llegó la guerra del 14, y ante los armadores sobrevino el contraste que el estado de guerra imponía a las relaciones comerciales en relación a esa mentalidad.

Automáticamente, se retrocede al segundo período, incluso agravado. No sólo hay protección de la propia bandera, sino una serie de prohibiciones. Los transportes marítimos pierden el carácter internacional para tener el nacional; su ejercicio requiere una serie de autorizaciones previas; hay que supeditar todo al aprovisionamiento del Ejército y población civil; todos los cálculos de interés privado desaparecen ante el interés público. Los gobiernos previsores se encuentran con una herramienta apta para llenar su función económica; los de mentalidad terrestre se ven forzados a solicitar esa ayuda, pagándola unas veces con su mediatización política, otras con su oro acumulado. La libertad de los mares desaparece; una serie de reglas artificiosas, para ajustarlas a derecho y disfrazar sin éxito la única razón de ganar la guerra, sea como sea, complican la navegación. El comercio entre neutrales se interviene hasta aclarar el destino final de cada mercancía transportada. El Estado requisaba unos buques, prohíbe la venta de otros, interviene la construcción de un tercero. Los navieros comprenden con dificultad estas intromisiones, sin darse cuenta de que no hay dilema y que se impone "una flota del Estado o dependiente estrictamente del Estado".

Sobreviene Versalles, donde, como decíamos, los vencedores tratan de volver plenamente al tercer período, pero la fuerza de las cosas va imponiendo en todas partes su sello intervencionista, y ésta es una de las características crecientes del período comprendido desde entonces hasta la presente conflagración.

El Tratado de Versalles, nuevo triunfo de Inglaterra, consagró este principio de la "no diferenciación de bandera", aunque todas las naciones allí reunidas se lanzaron a una serie de subterfugios que

las permitiese burlar el principio en el fondo, pero quedando las formas. Entonces nacieron las primas a la construcción; los préstamos sin interés; las subvenciones postales; las tarifas combinadas de ferrocarril y buque; los fletes corridos; los retornos; el declarar cabotaje la navegación, por ejemplo, entre Estados Unidos y Filipinas, ¡11.000 kilómetros!, etc.

Sin embargo, el flete era, antes de la actual contienda, de carácter internacional. Todo buque llevaba en sus bodegas mercancías de las más variadas procedencias y de los más complicados destinos. No hay ningún país que pueda alardear de que su tráfico se efectúa sólo bajo su bandera. Inglaterra misma, a pesar de su potencia, no llegó a pasar del 66 por 100 en el transporte de su comercio bajo su bandera. Por ello, reunió a la Conferencia de Ottawa con sus dominios, reservándose a ese pabellón las relaciones mercantiles de los mismos.

Este concepto de la Marina mercante se ha extendido a los puertos de función económica definida como complementaria e indispensable del tráfico. Estamos muy lejos de aquellos refugios aislados y fortificados de antaño, para convertirse en lugar de convergencia de rutas marítimas y terrestres, huyendo del aislamiento de antes para fomentar las vías de acceso que le permita succionar las mercancías de dicha zona, cuanto más grande mejor, y para repartir hasta la última aldea lo que llega del exterior, haciendo dependiente del mar la vida de la región donde se enclava. Este servicio de un *inierland* es la base de su riqueza. De ahí el aspecto acogedor de ellas; de ahí la ventaja de las situadas en el fondo del estuario de un río que le sirve de acceso para profundizar su misión a la entraña del país; lo ideal sería un puerto en el centro de cada país.

Lo que no se puede prescindir es del concepto de fortificar esos lugares. El romanticismo del siglo pasado, con su concepto de ciudades abiertas y plazas fuertes, pudo creer que era mejor dejar indefensas las ciudades comerciales como la mejor salvaguarda de sus instalaciones y riqueza. Hoy nadie cree eso; la guerra económica forma parte de la "guerra totalitaria", único concepto lógico de la misma, y esos puntos neurálgicos en la vida nacional no pueden estar a merced de cualquier golpe de mano.

El privar al enemigo de sus industrias, es privarle de su fuerza.

Por un lado, existen países totalitarios que hacen de los trans-

portes marítimos uno de tantos factores que integran la política conjunta nacional. Por otro, los que aparentemente quieren seguir beneficiándose de la interpretación que su conveniencia aconseja dar a la "libertad".

Y citaremos, como muestra y portadora de la enseña, a Inglaterra. Decía practicar esa política liberal, pero la quebranta en diversos momentos. Por ejemplo, en 1907 da ya préstamos de dinero en condiciones ventajosísimas para construir el *Lusitania* y *Mauritania*. De 1921 a 1927, la Trade Facilities Act, se dieron 27 millones largos de libras esterlinas para pago de intereses reducidos efectuados para nuevas construcciones. Una tercera violación en las facilidades otorgadas al *Queen Mary* y *Queen Elizabeth* para efectuar su seguro, y además para la construcción, de unos 8 millones de libras, más otro millón y medio para capital circulante. La cuarta falta fué la conferencia dicha de Ottawa, con sus múltiples preferencias y diferenciaciones de bandera, y la quinta vez fué cuando, en 1935, establecían las primas a la navegación y construcción. Tanto la Chamber of Ship-pign como la Liverpool Steam Ship Owner's, en sus reuniones anuales, se lanzaban por este camino que el Board of Trade alentaba.

Esta intervención progresiva del Estado que caracteriza el período anterior a esta guerra, no fué sólo en el terreno económico, sino que abarcó toda forma de injerencia estatal, intensificándose las leyes sociales y la seguridad de la navegación. La iniciaron en el período de crisis distintas formas de racionalización y colaboración internacional, pero sin éxito, por oponerse al régimen liberal cuya orientación presidía.

El organismo de Ginebra se ocupó con preferencia de estas cuestiones de navegación, entre las económicas, ya que, por tratarse de una industria que se desenvuelve en ese plano, todo avance social en salarios o alojamientos de tripulaciones tenía que ser universal para no cónceder a ninguna bandera preferencia sobre las otras. Ciertamente que algunos países, como Panamá y Grecia, no aprobaban los acuerdos, lo que permitía a su bandera incrementarse con buques de armadores no demasiado escrupulosos.

A fin del año 32, se iniciaron los preparativos de rearme, y, por tanto, de movimiento por los mares de materias primas de compromisos internacionales. El temor a las sanciones como las impuestas a

Italia orientó la política económica de cada nación hacia la autarquía, por lo menos en lo fundamental, y los buques mercantes entraron consecuentemente en esta dirección estatal. El fenómeno mundial de la preocupación por la legislación obrera se tradujo en la Marina en diversos convenios internacionales. El número de obreros ocupados, que entre el año 1929 y 1937 tenía los índices de 100, 90, 78, 70, 74, 93 y 103, se reflejaba en la adopción de la semana de cuarenta horas y en el consiguiente aumento de tripulaciones, que luego no disminuía al acercarse a la normalidad. Naturalmente, el número de obreros sin trabajo pasaba de 5,4, llegaba al 21,1 en el 1932, año de la crisis, y descendía a 11,4 en 1938.

* * *

Es humanitario el interesarse por la vida de unos hombres cuyo trabajo es forzosamente rudo y alejado de todo afecto doméstico, pero dejándose llevar de esos conceptos se llegaba al terreno idealista, alejándonos del económico, que tiene necesidad de que estos avances sean simultáneos en todas las banderas para que la competencia sea hacedera.

Se legisló sobre edad mínima de enrolamiento; indemnizaciones por falta de trabajo, por pérdida del buque; colocación de marineros; admisión de adolescentes como fogoneros; visita médica obligatoria; contrato de enrolamiento; repatriación de marineros; indicaciones sobre el peso de los bultos manuales; indemnizaciones a trabajadores de puerto; horas de trabajo a bordo; cuadros indicadores de tripulantes; protección al tripulante en caso de enfermedad; mejora de las condiciones de trabajo en puerto; instrucciones para requisitos mínimos de aptitud profesional de los titulados; licencias pagadas, etc.

En esta época se cambió el alojamiento de la tripulación de proa a popa, alegando motivos tanto de comodidad como de seguridad; iniciándose una política en ese sentido, a cuyo frente van los Estados Unidos con criterio de ostentación, y más prácticamente en Alemania, que no sólo gastó en un año 6 millones de marcos en estas mejoras, sino que en los barcos nuevos exige camarotes de dos y cuatro literas para los tripulantes, con agua caliente, etc.

Los progresos técnicos repercuten sobre la seguridad de la nave-

gación, que en los años anteriores al 1914 se cifraban los perdidos en 1,17 por 100 y que en el quinquenio 1934-1939 se limitaban a 0,56 por 100. En la Marina inglesa, que se lleva al detalle esta estadística, se perdía en 1920 un barco cada 156, y en 1934, cada 242. En cuanto a pérdidas de vida, era de 1 cada 412 en 1914, y en 1935 cada 2.360. En pasajeros, durante ese quinquenio, sólo se perdían 22 anualmente, mientras que en tierra, por accidentes de circulación, eran 333 veces más. Según la Chamber of Shipping, la Marina mercante inglesa se había vuelto dos y media veces más segura que antes de la guerra, y las de los demás países sólo dos veces.

Estos perfeccionamientos de máquinas, motores, radio, gonio y demás instrumentos auxiliares se condensaron en dos convenios internacionales: por la seguridad de la vida humana en la mar, y otro sobre la línea de máxima carga, firmados en Londres en 31 de mayo de 1929 y 5 de julio de 1930. Estos convenios, con sus reglamentos de incendios, medios de gobierno, compartimentado, etc., dan los medios de seguridad pasiva en los materiales empleados y métodos de construcción, y seguridad activa en los medios de lucha contra tales peligros.

Los convenios de radiotelegrafía han completado mucho este cuadro. Dejemos esta rápida visión de las condiciones del tráfico para hablar un poco de los cambios experimentados en las construcciones de los buques paralelamente a estas evoluciones en el concepto del tráfico.

* * *

Del concepto de que la Marina mercante es un servicio *nacional* indispensable, el cual iba adentrándose en la opinión pública, se iba fácilmente al criterio estatificador de la misma; del aspecto *económico* de ella, traducido en empleo de capital y trabajo, se pasaba a pensar en las divisas que producía y en las exportaciones invisibles, rozando al aspecto *político*. Desde este punto de vista, la Marina mercante no vive únicamente para mantener los lazos comerciales con el extranjero, sino que constituye un arma eficiente para la defensa nacional. El hecho de que proporciona elementos para el transporte de una expedición militar o auxiliares de la Armada en un bloqueo, dragado

de minas, lucha antisubmarina, etc., se llega a una intervención militar y prebélica de los elementos armados, llegando, en resumen, por este proceso de razonamientos a la intervención estatal en el proyecto del buque y en su manejo, acentuando éste en los países totalitarios, en los cuales el referido régimen les facilita captar mayor parte del flujo y reflujo comercial marítimo.

Este concepto, fundamental para la explotación, prescinde de los precios de construcción y de los de explotación, o sea de las bases de la economía liberal, llevando aparejada una legislación proteccionista en forma de primas o préstamos a bajo interés. Decía el crítico italiano Giacomo Guiglio: "Del concepto de que nuestra Marina satisfaga todas las necesidades de transporte del Estado en todo momento al concepto de una flota estatal, no hay más que un corto paso, que además es fatal."

Este concepto estatal de la necesidad de la Marina mercante se ve en el incremento de las Marinas de los pequeños países con evasión de los grandes, que en el libro del Lloyd's venían incluidos en el epígrafe "otros países de banderas no mencionadas". Estos, en 1914, suponían 222 barcos, con 143.267 toneladas, llegando al empezar esta guerra a 710 buques, con 1.372.994 toneladas, es decir, unas diez veces más.

TRANSFORMACIONES DE LOS BUQUES.

Pero es imposible separar la evolución del tráfico por mar de la transformación que el progreso ha ido introduciendo en la nave. La discusión de a quién se debe el progreso de las comunicaciones marítimas, si a la producción industrial del mundo o a la perfección del "buque", es difícil de dilucidar. Si el aumento de consumo ha estimulado al maquinismo, o si éste ha movido al consumidor, es problema que escapa a los que tenemos hábito de examinar la cuestión objetivamente. Los pequeños veleros que conocimos antes de la aparición del vapor hubiesen sido impotentes para transportar los enormes volúmenes de hoy día que transportan los vapores.

Sin remontarnos a tiempos históricos, sino únicamente hasta hace cincuenta años, un barco de 500 toneladas era un buque grande. En

esa época, en los registros del Lloyd's el tonelaje medio era 310 toneladas. Ya el año 1870, o sea veinte años después, el tamaño medio de los que pasaban por el Canal de Suez era 966; diez años después, casi doble, pues alcanza la cifra de 1.509; otros diez después estamos en 2.033 toneladas; empezamos el siglo llegando a las 2.833, y actualmente, según la Chamber of Shipping, es de 4.868, y eso que los buques gigantes están en el Atlántico escapando a esta estadística.

Estos aumentos, permitidos por la introducción del acero en la construcción naval y alcanzando las 81.285 toneladas en el *Queen Elizabeth*, han sido acompañados de unas colosales cifras de costes y, por tanto, a la muerte de pequeños armadores, para llegar a las grandes concentraciones industriales que en todos los órdenes florecieron el pasado siglo. Entre un carguero de un millón de pesetas y un trasatlántico de más de un centenar, hay una completa gama en la que se alínean los demás tipos de buques.

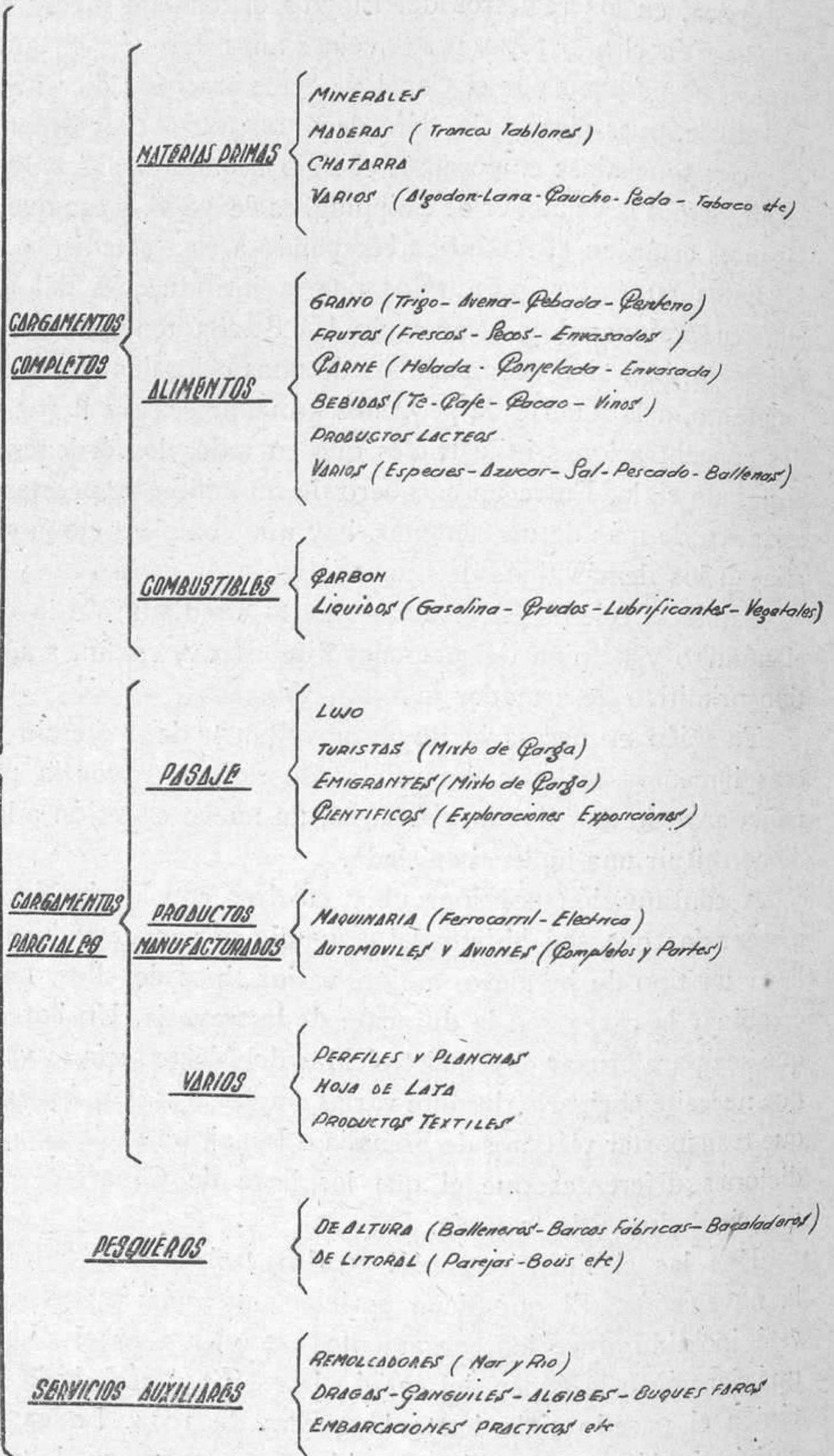
Capital creciente en el buque, en el circulante de la empresa, en el número y nómina del personal directivo y, en fin, a alejarnos del tipo primitivo de armador que describíamos.

También es necesario un gran volumen de comercio para llenar esas inmensas bodegas, imposibles de satisfacer por la propia compañía armadora, y dando, por tanto, un nuevo empujón a la necesidad de constituir una industria aislada.

A continuación ponemos unos cuadros con la clasificación de las mercancías que son objeto del comercio por mar; cada una de ellas lleva un tipo de buque o, mejor, varios tipos de ellos, pues hay que combinar la carga con la duración de la travesía. Un barco de pasaje que sea para cruzar el Canal o el Mar del Norte sería muy distinto del que necesite abrigarlo durante varias singladuras. Un frutero que tenga que transportar plátanos de Somalia o Jamaica a Inglaterra tendrá condiciones diferentes que el que los lleve de Canarias a Cádiz, con dos singladuras de travesía.

En las clasificaciones del cuadro están los grandes grupos de la navegación. El que tiene posiblemente más importancia, aunque está incluido entre los cargamentos completos, es el de combustible, que formó en la época del carbón la espina dorsal de la Marina británica el pasado siglo hasta la guerra de 1914. La exportación de carbón inglés, que era de 73 millones en 1913, quedaba reducida a

COMERCIO
MARÍTIMO



35 en 1939, y los buques tramps afectos a ella y que constituían el 60 por 100 de su flota sumaban 12 millones de toneladas, para ser nada más que el 30 por 100 al empezar ese conflicto, o sea unos 6 millones, incrementados en este orden de ideas por la flota —que no existía el 1913— de unos 3 millones de tanques, pero que supone evidentemente una reducción de transporte de combustible.

De todos modos, la división genérica de los buques es, como sabemos, de tramps y servicios regulares, o navegación regular y libre, si lo queremos más sencillo. Naturalmente, las líneas regulares tienen su modalidad más destacada en los trasatlánticos, unidades que gozan de mayor reclamo y, por tanto, más atrayentes al público.

Sin embargo, como decimos, esos buques feos y sucios han sido la base de la supremacía naval de la Gran Bretaña, y que formaba el núcleo de su personal mientras cumplió la misión de mantener los lazos del Imperio, llenando el importante papel de transportar económicamente los cereales, carbón, nitratos, minerales o azúcar, tráfico en los que el buque de línea, con su menor cabida disponible y tocando sólo en puertos importantes, no puede satisfacer al mercado.

En el mar llenaban el papel de regulador de precios, y en cuanto se producía una escasez en cualquier punto del globo, allí acudían estos barcos a ofrecerse y hacer que baje en seguida el precio; barcos que frecuentemente van en lastre a situarse en el Plata o Canadá, ante la sospecha, por ejemplo, de una cosecha defectuosa en Europa, para poder ofrecerse en los primeros momentos. A pesar de este papel tan definido, la literatura inglesa los trata no sólo con poco cariño, sino con desprecio, pues incluso Kipling, en su poema *In the Seven Seas*, los compara con esas “desgraciadas mujeres que esperan en la puerta del arsenal de Portsmouth a los marineros francos el día de pagamento”, comparación ciertamente poco lisonjera, y diremos además poco poética.

Al tratar de los tramps tenemos que hacer una mención de las naciones que más los cultivan con modalidades definidas diferentes: Inglaterra, Noruega y Grecia.

Inglaterra.—En este tráfico, como en todos los del comercio marítimo, va a la cabeza, pero, como decimos, es la primera que ha ido abandonando el tramp para ir a la línea regular de carga, y demos-

*

trando que los lazos comerciales se hacen más fuertes con un servicio fijo.

Esta razón, que es la más comúnmente invocada, creo que no es la única causante de este abandono del tramp, sino que los *cargamentos completos* van disminuyendo, o sea el transporte de materias primas, debido a la industrialización del mundo; y después de esta guerra, que da nacimiento a industrias en países como India, disminuirá aún más; pero, en cambio, crece el comercio de diversas manufacturas, producidas en cada país en diferentes condiciones económicas, debidas a los múltiples factores que intervienen en los precios, y estos cargamentos parciales tienen su medio de transporte en estos buques de itinerario fijo que en cada puerto cargan parcialmente las crecientes bodegas.

Hoy día ese 60 por 100 que antes lo constituían los buques tramps, son hoy los servicios regulares. ¿Conseguirá Inglaterra mantener su supremacía? Independientemente de especular sobre el fin de la guerra no se les puede negar que constituye su Marina un bloque eficiente e importante guiado por navieros expertos y probados, monopolizando en Londres el mercado de seguros, con intereses comerciales en todo el mundo, cuyo 94 por 100 del *tráfico imperial* se hace bajo su bandera. Pero ese porcentaje difícilmente podía aumentar, pero sí disminuir, sobre todo en el tráfico entre los dominios y el exterior, que antes era de 60 por 100. Ese 35 por 100 del tráfico mundial, hecho en buques ingleses cuando la Marina suya no tenía más del 26 por 100 del tonelaje mundial, es una prueba de su fuerza. La fabulosa cifra de 340 millones de libras con que la navegación inglesa contribuye a la balanza de pagos de alimentos y materias primas, indica con sobrada elocuencia la importancia de esta industria en la economía del Imperio británico.

Las otras dos naciones que se dedican a esta navegación extranacional son Noruega y Grecia, ambas con modalidades diferentes. La primera con una flota moderna, casi toda de motor, y con un gran porcentaje de petroleros. La segunda con barcos viejos, amortizados, hipotecados, al margen de la mayoría de los convenios internacionales y propiedad encubierta de armadores ingleses.

Sin entrar en grandes detalles, diremos que Noruega, en lo que va de siglo, ha pasado de tener 1,5 millones de toneladas a 5 millones

que poseía al empezar la presente guerra; de ser el 3 por 100 del tonelaje mundial, al 7,1 por 100.

En 1938 decía la Asociación de Armadores que tenían 1.579 toneladas por 1.000 habitantes, mientras los españoles sólo tenemos 42 por igual número de habitantes. Se cita la ciudad de Farsund, de 1.500 habitantes, que tiene matriculadas 125.000 toneladas, es decir, 81 toneladas por cada uno; el doble de las que aquí tenemos para 1.000.

Allí se trata de una industria tan diluída que el 17 por 100 de la población vive de la navegación, y los problemas que a ella se refieren son muy populares. Esa difusión de los valores navieros es, a mi juicio, necesaria, y si en España suscitan poco interés, es por estar localizado en una sola provincia el 70 por 100 del personal titulado, el 60 por 100 de su material, y aun allí está en pocas manos, contrastando con las 500 empresas de navegación noruegas que poseen de una a cuatro unidades y sólo 11 de ellas pasan de 50.000 toneladas.

Las cuatro quintas partes de la flota navega en servicio extraterritorial, y aun en los años de crisis anteriores a nuestra guerra ingresaba unos 700 millones de coronas, cifra fabulosa para un país de tan escasa población; más de 1.500 millones de pesetas al cambio oficial.

La Marina Griega, como decimos, tiene también en su haber el proporcionar al Tesoro una saneada fuente de ingresos de 75 millones de pesetas al cambio oficial, a pesar de la vejez de sus unidades y de la sangría que supone el tener que pagar a Inglaterra en seguros o hipotecas unos 100 millones de pesetas, independientemente de la salida de divisas de comprar en el exterior sus barcos, pues hasta hace poco, que creó una pequeña factoría en Scaramoyna, cerca de Solamina, carecía de astilleros.

Los barcos, mediante esas hipotecas, se puede decir que pertenecen a armadores ingleses, los cuales, para huir de la legislación social moderna, se refugian en una bandera menos exigente. Cuando se intentó aceptar parte de esa legislación la cuarta parte de la flota se hizo panameña. Incluso en el terreno de conferencias y convenios internacionales de precios, excluye Grecia su firma para atraer armadores poco amigos de crearse voluntariamente obligaciones.

Lo que antecede lo señalo para acentuar las malas condiciones en

que se desenvuelve el armamento griego, pero, aun así, presta a su país el servicio que antes menciono.

También está en boga la explotación de los buques aisladamente, por cooperativas que nacen en cada pueblo, y cuyo gerente es el propio capitán, que incluso aporta materiales de su peculio para pequeñas reparaciones que efectúa con las reservas del barco; los productos se reparten en 69 partes: 10 para el capitán, otras 10 para el armador y el resto para los tripulantes.

Esta flota se creó cuando la guerra anglo-boer por armadores ingleses, como decimos, reduciéndose al 25 por 100 en la guerra del 1914, pero después, y con un ritmo de 600.000 libras anuales, fué llegando al 1.700.000 toneladas que tenía al empezar el conflicto actual, en el que han tenido el mismo percance que los noruegos, o sea, que estando en Extremo Oriente una gran parte de sus unidades han caído en manos de los japoneses.

El paralelo de Farsund en Noruega lo tenemos en Grecia con Inonsai, donde 405 familias mueven 102 buques de carga.

* * *

Si lo que antecede se refiere a esa modalidad de navegación vagabunda, vamos a dedicar unas líneas a la regular, y mejor dicho a la *trasatlántica*, que es, dentro de las de esa característica, la que más llama la atención general.

La navegación regular está en su origen muy unida a la instauración del vapor como medio de propulsión, innovación que tuvo su oposición en el espíritu conservador del Almirantazgo británico. El primer lord dijo gravemente en su informe: "Considero mi deber no sólo en el terreno profesional, sino en el nacional, el no fomentar el empleo del vapor en los buques, ya que ello sería un golpe fatal para la supremacía naval del Imperio", declaración que tuvo el asentimiento general, y que reforzó poco después uno de los más reputados técnicos en construcción, refiriéndose a los cascos de hierro, con la frase: "¡No hablemos de barcos de hierro. Eso es contra natura!" Vemos, pues, que no siempre los técnicos son los más indicados para orientar a los pueblos.

De esta fecha es el origen de las diversas dinastías de navieros que

aun hoy controlan la Marina mercante inglesa. Entonces, Samuel Cunard, en 1839, sin dinero, pero con fe, creó y obtuvo concesión de llevar el correo a América del Norte y creando esa Compañía que hoy subsiste pujante. Del año 1836 data el que un joven de dieciocho años, Donald Cunie, saliese de su aldea hacia Liverpool y obtuviese la concesión de conducir el correo al sur de Africa, fundando la "Castle Line", que hoy tiene 400.000 toneladas y es uno de los pilares del Imperio.

De fecha idéntica son Anderson y Brodie Wilcose, de treinta y dos años éste, modesto oficinista de Londres, y de menor edad y "botones" en su tierra el otro, que crean, para conducir el correo a Alejandría, la P.-O. Steam Navigation, que tiene hoy 2 millones de toneladas de flota y que, después de abrirse Suez, se extendió al Extremo Oriente. Dos años después, James MacQueen, viajero, periodista y novelista, que creó la línea correo a Centro América, con sus actuales 316.000 toneladas, y descendientes de esos magnates tenemos hoy dirigiendo esas empresas a Lord Inverclyde, Lord Incheape, Lord Ersendon, etc.

No sólo en Inglaterra tenemos esos ejemplos creadores. En Alemania, mucho después, tenemos la formidable Hamburguesa, llevada a su máximo apogeo por el gran imperialista Albert Ballin, cuyo suicidio al acordarse el armisticio de 1918 demuestra la pasión que su obra y su patria le inspiraron. Creó una flota pensando en el instrumento más apto para pasear una bandera, sin fijarse en su aspecto comercial. Cuenta uno de sus biógrafos que en una junta de accionistas, uno de ellos abogó por un reparto de los beneficios, en vez de la inversión de éstos en otras construcciones. Le costó a Ballin entender al interruptor, cuya mentalidad estaba tan lejos de la suya, pero por fin se limitó a responder: "Los barcos no son para dar dividendos, sino para navegar por el mundo y honrar una bandera."

En España, dentro de nuestras proporciones más modestas, tenemos, de esa época o poco posterior, la creación de las Compañías Trasatlántica, de D. Claudio López, y la de Pinillos, que ambos dieron días gloriosos a nuestra Patria.

Esa fecha de 1839 que hemos citado es algo posterior a la que señala el primer paso del Atlántico a vapor. Ese día memorable fué el 17 de julio de 1819, cuando el "cutter" inglés de vigilancia de

aduana *Kate* corría presuroso hacia una pequeña embarcación avistada, que, además de su aparejo, llevaba en su centro un tubo, del que salía una gran humareda. Hizo el *Kate* varios disparos para advertir a aquella tripulación, que suponía dormida, del peligroso incendio que llevaba. Supo, al acercarse más, ante la indiferencia del aludido, que se trataba del *Sawannah*, de 350 toneladas, que había salido de Nueva York veinticuatro días antes, despedido con toda solemnidad por el propio Presidente Monroe.

Las disputas técnicas seguían en Europa sobre la posibilidad de efectuar ese servicio con regularidad, cuando en 1833, con el *Royal William* repitió la hazaña en mejores condiciones, simultáneamente a la constitución en Inglaterra de la empresa de "Cunard", a que antes nos referimos, y que cristalizó en el buque *British Queen*, en cuyo viaje puso Inglaterra no sólo su espíritu comercial de abrir nuevos mercados: el patriótico, que le impulsaba a no permitir superación en los océanos; el industrial, que admiraba la perfección de la industria en sus diversos aspectos, y del que el buque es un exponente; del confort y lujo, índice del nivel de vida del país cuya bandera ostenta, y hasta del deportivo, que veía un modo de batir la marca corriente en el cruce del Atlántico.

Del éxito del viaje diremos, como dato que anotan los comentaristas, que Cunard fué obsequiado en América con 1.873 invitaciones de almuerzos, comidas o cenas, record gastronómico digno de mención. Este primer viaje llevó en su pasaje al novelista Dickens, que nos ha dejado la reseña del mismo.

Como decimos, estas líneas suelen designarse en Inglaterra, más que como empresas comerciales, como líneas de "enseñar la bandera", criterio que ha dirigido estos proyectos de buque más que su aprovechamiento comercial, con finalidad imperialista; otros, como propaganda colonial.

Los *Bremen*, *Queen Mary*, *Normandie* o *Rex*, son los nombres en los que han plasmado y de los que resulta difícil averiguar, aun para las personas metidas en los altos medios, la cuantía de la ayuda estatal a su construcción, unas veces en forma de préstamos; otras, primas; otras, subvención postal; otras, como buques auxiliares de la Armada, etc.

El progreso ha sido ininterrumpido. Desde esos barcos mixtos de

vela y vapor, cuyos viajes lindaban con la novela, pasamos al *Queen Mary*, para cuya construcción se han hecho 8.000 experiencias con 32 modelos distintos. El primitivo *Britania*, de 1.150 toneladas, es del tamaño de algún bote salvavidas del primero, cuyos dispositivos permiten a un solo hombre, en pocos segundos, echarlo al agua con más pasajeros que el primero.

Conduce 2.000 pasajeros y 1.000 tripulantes a velocidades normales de 28 $\frac{1}{2}$ nudos, 33 en pruebas. Tiene gimnasio, campo de tennis, calle de tiendas, salones de te, dancings, bar, sala de lectura con 2.000 volúmenes, sala de estudio, de jugar los niños, restaurantes diversos, baños turcos, medicinales, piscinas de natación, doce pisos o cubiertas comunicados por ascensores. Su lujo sobrepasa al mejor hotel del mundo. Su instalación eléctrica sería suficiente para una población de 150.000 almas.

A mediados de siglo, cada buque de esta clase dedicaba 4 toneladas para cada pasajero, y hoy hacen falta 42 para cada uno. ¡Así suben los precios! Cuando llegó el *Normandie* a Nueva York, pregonaban los editoriales de los periódicos: “¡Ha llegado el barco de los 60 millones de dólares!” El combustible de cada viaje valía 1.200.000 pesetas, y la nómina cerca de 600.000 pesetas, con cuyas cifras era imposible obtener un beneficio económico.

Estas generalidades que decimos de las comunicaciones trasatlánticas tienen en el problema español un matiz especial. Las demás naciones desean abrirse un mercado donde colocar sus productos o complementar su política de colonización, mientras que España ejerce una función obligada, y casi diremos de soberanía, al no desamparar a sus compatriotas, que en gran número pueblan aquellos países. Nuestro mercado fué abierto hace cuatrocientos cincuenta años no por éstos mastodontes, sino por tres modestas carabelas que encerraban las esencias de nuestro inmortal espíritu hispano y que le ha conferido allí el más hermoso y honroso de los nombres, el de “Madre Patria”. Verdad es que nuestra condición de “señores, muy señores, venidos a menos” es sobrado notoria para que nos esforcemos en engañarles y en tratar de que nuestros buques ocupen el primer puesto en la internacional y frecuentemente desleal concurrencia. Si haciendo un esfuerzo económico —pues industrialmente está a nuestro alcance— lo lográsemos, tal vez incluso nos lo censurasen ellos mismos, que,

como buenos hijos, preferirán no ver en su madre una prodigalidad lindante con el despilfarro.

Ellos quieren vanagloriarse de nuestras virtudes morales, que a ellos les formaron y de las que quieren ser continuadores, pero no necesitan que aparentemos esa riqueza engañosa. El amor que nos profesan más se derivará de conocer los sacrificios que nos costó su formación, de los dolores del alumbramiento, de las lágrimas que derramamos al verlos emanciparse en su mayoría de edad y formar un nuevo hogar, o del orgullo con que los vemos desarrollarse venturosos, que no de esas falsas apariencias de lujo.

Pero si no podemos llegar a la puerta de la casa de nuestros hijos con esa ostentación, nadie nos disculparía el que por ello dejásemos de visitarles... como sea. Los cien millones de americanos que hablan nuestra lengua; los tres millones que no han abandonado su nacionalidad; los 120.000 españoles que cruzan al año el Atlántico forman elementos sobrados para crear corrientes mercantiles, espirituales y culturales que el Estado tiene que canalizar y hacer viables.

Nuestra posición geográfica, al paso de todas las grandes corrientes de tráfico mundiales, hace que todas las grandes líneas de navegación pasen por nuestras costas o muy próximas a ellas, y nuestros compatriotas, desgraciadamente, unas veces por snobismo y otras por competencias comerciales, abandonan los buques de nuestra bandera para tomar otras naves. ¡Cuántas veces hemos visto incluso misiones oficiales seguir esa conducta! Posiblemente, combinando trenes especiales cómodos con convenios aduaneros, se podría encauzar a nuestros puertos, para embarcar o desembarcar, a extranjeros avaros de ahorrar tiempo o deseosos de limitar su estancia a bordo, pero por ahora estamos muy lejos de ello.

De nuestra emigración, el 69 por 100 va a Sur América, o sea: Brasil, Uruguay y Argentina; 28 por 100 a Cuba y Méjico; el 3 por 100 a Nueva York; pero de ese caudal, que supondría unos 120 millones de pesetas anuales, sólo el 22 por 100 va en nuestra bandera. De esas corrientes migratorias, cerca del 70 por 100 va del Cantábrico y Galicia, y sólo el resto del sur y levante, de cuya modestia e idiosincrasia nos dará idea el que siendo el 18 por 100 del pasaje de primera de españoles, sólo el 2,5 por 100 desembarca en España, el resto sigue sin desembarcar a Centro Europa, mientras que el 40

por 100 de la tercera que toca en nuestros puertos es de compatriotas que aquí dan fin a su viaje.

En el Norte hay más competencia que en Levante en lo que afecta a pasajeros, por lo que las Compañías que arrancan de esta última costa han logrado un buen porcentaje de pasaje, y, por tanto, los barcos que los sirven han de ser algo más lujosos que los de Cantábrico-Plata, cuyos pasajeros serán casi emigrantes, pues además, y eso dice mucho del espíritu comercial de los armadores, han conseguido tener el 40 por 100 de la carga que va a América, arrebatándosela a los italianos en sus propios puertos u obteniendo la que de Centro Europa se encamina a Italia de tránsito.

Con lo dicho creemos haber definido la necesidad, categoría y distribución de carga y pasaje en las unidades que hagan nuestro servicio trasatlántico; pero no se puede acometer tan vital problema sin liquidar el contrato vigente con la Trasatlántica, afortunadamente en vías de solución.

Sólo terminaremos este apartado dedicando unas palabras a la comunicación con Filipinas, aunque no sea "trasatlántica", en sentido geográfico. En aquellas islas, orgullo de España por varios motivos, incluso por el muy superior nivel cultural en relación a las islas que las rodean, colonizadas por países que blasonan de ser maestros en colonizar.

La dominación americana absorbió casi toda la economía de las islas, haciendo muy difícil el mantener la línea que servía el transporte de las 55.000 toneladas de carga y 2.500 pasajeros que son las cifras de nuestras relaciones con el Extremo Oriente. Sin embargo, las empresas españolas que allí quedaron y que pugnan por no perder los lazos que a nosotros las unen, permitirá augurar un feliz porvenir a este servicio, si se reanuda, como es de esperar suceda al normalizarse Europa, sobre todo, que las mercancías que de allí han de llegar a la costa oriental de Estados Unidos, lo mismo pueden escoger el camino del este que el del poniente, cuando las tarifas de los canales de Suez y Panamá son próximamente iguales.

Lo que antecede es el panorama marítimo al iniciarse el conflicto actual. Este ha modificado, y lo hace cada día más, las características del movimiento de las mercancías por mar, así como en la construcción naval.

Es difícil para quien ocupa un puesto público tocar este tema y señalar las complicaciones que acompañan a un buque desde que surge la necesidad de un transporte para enviar el buque, hasta que éste se encuentra de regreso en nuestra Patria. Para los que hemos vivido nuestra guerra, en que se negaba la acción de nuestro bloqueo fuera de las tres millas de la costa, basándolo en ciertas reglas internacionales, nos resulta algo difícil amoldar nuestra inteligencia, para que sin solución de continuidad, y en muchos casos sin variar incluso el interlocutor, oír declarar como zona de guerra al mundo entero, y como reglas de conducir la intervención, las que en cada caso impone el derecho de la fuerza.

Y realmente no debía chocarnos el hecho. La necesidad de vencer es tal que para ella hay que adaptar el razonamiento a esa finalidad. Las nuevas normas exigen una revisión del derecho marítimo, que tendrá carácter de tal mientras a un poderoso no le convenga variar.

Únicamente reconoceremos, como honor a la verdad, que la dureza de muchas de las órdenes se dulcifica en lo posible por la comprensión de los que en España tienen que adaptarla a nosotros, pero eso atenúa sólo una leve cantidad la complicación de nuestra misión.

Declarada la guerra, fué decretado inmediatamente el bloqueo marítimo de ambos bandos, e incluyendo en él no sólo las mercancías destinadas a los beligerantes y a países colindantes, sobre los que existía presunción de la posibilidad de una reexpedición, sino que englobó los que "salían" de dichos países.

El cañonazo de aviso, antes obligatorio, fué suprimido, prohibiendo en seguida al neutral el uso de la radio bajo pena de hundimiento. Con pretexto de que el análisis de la carga no se puede hacer en la mar, los barcos son conducidos a puertos de control, donde se les hace descargar totalmente para consultar a Londres sobre la licitud de lo transportado, cuya respuesta se hace esperar mucho tiempo. La imprecisión del momento de la respuesta impide apagar las calderas para estar listo para la marcha; si se trata de un buque de servicio regular, le trastornará todo su itinerario y tan pronto irán dos salidas juntas como espaciadas.

Otras veces se recurre a la química para analizar los cargamentos; otras se examina el correo —sólo en los tres primeros meses, y

según el *Times*, se sustrajeron 6.000 cartas con 5 millones de marcos—, incluso beneficiándose comercialmente de los datos o cifras de concursos; se rechazan las mercancías consignadas a la “orden”, de “tránsito” o a “establecimientos bancarios”. Se investiga origen, nacionalidad e ideología de cargador y destinatario. Los certificados de origen que acusen un 25 por 100 de posibilidad de fabricación del Eje son confiscados, etc.

Algo mejoró el servicio con la creación de los “navicerts” o permisos previos de los representantes británicos para efectuar el transporte, y como los navieros temen —pues se ha llegado incluso a detener un cadáver transportado en el *Conte de Savoy* antes, naturalmente, de la entrada en guerra de Italia— los perjuicios derivados de prescindir de ese requisito, se niegan a embarcar nada sin ese control inglés, que son así dueños del transporte marítimo. Esto disminuye la *duración* de los controles, pero no el número de ellos. Careciendo de dicho documento no se podía obtener ni carbón ni agua en ningún puerto extranjero, pues sabido es que estos servicios los controla mundialmente Inglaterra.

Aun se creó un nuevo documento, el “Warrant de seguridad”, donde el naviero se compromete a no ayudar directa ni indirectamente a ningún enemigo de Inglaterra, es decir, respetar listas negras de cargadores, destinatarios y consignatarios, colaborando *activamente* en toda esta orientación; la simple pasividad en ello basta para retirar ese documento.

Independientemente de este hecho del transporte está el acto comercial, en el que con las restricciones de todos los países que controlan su exportación, que nada autorizan sin la contrapartida de importación correspondiente, con las licencias exigidas para ambas partes de diversos organismos; las complicaciones de pago con la moneda intervenida en todas partes, con que todos estos permisos se obtienen con una validez de pocos días, que es preciso renovar si por otras de las múltiples causas se ha retrasado el embarque, tendremos apuntadas las principales dificultades del tráfico neutral, dejando a un lado la prohibición de dar o recibir órdenes por radio, el señalamiento de rutas determinadas, las zonas de bloqueo, los errores de aviones o buques de guerra, las minas, etc., bosquejan el panorama de nuestra navegación.

¿Y los buques de los beligerantes? Naturalmente, prescinden de todas esas formalidades, pero se les presentan otras que disminuyen grandemente el rendimiento de la navegación.

Al empezar, tenía Inglaterra buques suficientes para sus necesidades. Su política marítima de participar en el comercio exterior de todos los países le daba exceso de material cuando tenía que ocuparse únicamente de sí misma.

Si tomamos los barcos mayores de 2.000 toneladas utilizables para tráfico trasatlántico, Inglaterra contaba con 2.475 unidades, que representaban 15.821.000 toneladas; de ellos, 435 petroleros, con 2.920.000 toneladas. Es decir, un tonelaje promedio de 6.324 para las primeras unidades, y 6.712 para las segundas. Suponiendo que las primeras rindan cuatro viajes anuales y seis las segundas, resultan unas posibilidades de importar 60 millones de toneladas de carga y 24 de petróleo, cifras superiores a las de 55 y 12 que, respectivamente, se importaron en 1938.

Pero estas posibilidades disminuyen por muchas razones.

1.^a En el primer año de guerra hubo que ayudar a Francia, que no estaba en el mismo caso.

2.^a El tonelaje exigido por el Ejército y Marina, que en la pasada guerra cifró en 4 millones por año, pero que los enormes consumos de carburantes y los variados teatros de operaciones harán aumentar en esta guerra, de lo que, naturalmente, ignoramos las cifras. En mayo pasado se estimaba en 6 millones de toneladas de registro lo que había que destinar al servicio de Estados Unidos para mantener en Europa un ejército de 3 millones, como mínimo, es decir, el programa de un año.

3.^a La dificultad de utilizar para descarga los puertos orientales ingleses, congestionando al mismo tiempo los occidentales, y que ha llegado a inmovilizar millón y medio de toneladas. Recordemos que el primer puerto de Londres está en este caso, y por él entraban 10.000 buques anuales con 554.700.000 libras, la mitad comestibles y bebida.

4.^a El aumento de distancias medias de los puertos de importación. Por ejemplo, la manteca y productos lácteos, que iban de Dinamarca, hoy van de Argentina y Australia; el aceite de pescado, que

se importa normalmente de Noruega o Finlandia, hoy viene de Estados Unidos.

5.^a El uso de convoyes, cada vez más numerosos, que han llegado a pasar de 100 unidades, como en el siglo xvii. El reunir tanto barco de diversos tipos exige mucho tiempo para su concentración, el reducir la velocidad al más lento, la congestión de los puertos de salida y llegada, etc., hace que incluso el *Fairplay* de 18 de abril de 1940 estimase en un 50 por 100 el rendimiento. Posteriormente, al aumentar la cifra de barcos, aun se habrá agravado el mal, pero la cantidad de buques de protección exigida a cada grupo obliga a esa concentración.

6.^a La Chamber of Shipping admite que el cierre del Mediterráneo reduce, además, en un 30 por 100 la capacidad de transporte británico (18-6-12, *Journal de la Marine Marchande*).

Naturalmente, el mayor factor de disminución del rendimiento es la cifra de pérdidas que ocasiona la guerra y sobre cuya importancia discrepan tanto de los datos oficiales, e incluso la misma persona, con poco tiempo de diferencia, informa de modo distinto, como podemos citar al Contraalmirante Land, que, en el *Fairplay* de 30 de octubre de 1941 afirma que los submarinos hundieron "6 millones de toneladas cada año", casi lo que corresponde a los 14 millones que a fin del 41 afirmaban los alemanes haber hundido, y poco después de la entrada en la guerra de América, a fin de enero de 1942, se unía casi a la afirmación de Churchill, computando en 9 millones lo hundido hasta entonces, o sea en dos años y medio (*Journal de la Marine Marchande* de 26-2-1942).

Con esta subjetividad de juicio cuesta llegar a conclusiones ciertas en lo que afecta a la cantidad y calidad de las pérdidas del mar, pero no nos excusa de hacer algunos comentarios.

Concretándonos, para los efectos comparativos, a las cifras oficiales de 1.º de enero de 1942, pesemos de un lado la afirmación del Almirantazgo británico, que señala como pérdidas 8 millones, mientras Alemania decía se acercaba a 15 millones, diferencia bien apreciable, y sobre la cual vamos a hacer alguna consideración.

Evidentemente, será difícil poner de acuerdo apreciaciones tan subjetivas. Respecto al valor de la cifra inglesa, mencionaremos que el diputado Shinwell, en la sesión de los Comunes de 18 de marzo

de 1940 (*Journal of Commerce*, 19-3-40) se dirigía al primer ministro Churchill en términos incluso irrespetuosos, negando la exactitud de las cifras oficiales, y aunque hay que reconocer que el afán de notoriedad de dicho parlamentario le llevó con frecuencia a posiciones extremas, tampoco se puede negar que respondan sus palabras a un estado de opinión. Entonces empezaba la guerra, pero posteriormente (*Fairplay*, 25-6-42), Lord Winterton, en la Cámara de los Lores, ya más reposado, dice: "que si la grave pero no irremediable situación fuese conocida del público, recibiría una de las más desagradables sorpresas que podía haber recibido".

Partiendo de esta imprecisión, anotemos como otro factor activo la maestría inglesa de ocultación de pérdidas, cuyo exponente más acabado fué la pasada guerra, la pérdida del *Audacious*, la noche del 26 de octubre de 1914, cuya dotación fué salvada por el *Olympic*, que intentó remolcarlo, pero se le fué a quique. A pesar de que el accidente fué presenciado por cientos de pasajeros, que incluso lo habían fotografiado, a petición del almirante Jellicoe se decidió ocultarlo e incluso tomaron el caso como argumento algunos críticos navales para demostrar la insumergibilidad de los buques de línea. Su nombre siguió figurando en las listas oficiales, su dotación de jefes y oficiales, etc., en los estados de personal; su nómina, consumo de combustibles y fuerza en los componentes de la Escuadra. En una palabra, mucha gente, incluso profesional, llegó a creer había sido puesto a flote y reintegrado al servicio.

Al lado de estos factores de ocultación está el no dar como perdido ningún barco sino al cabo de dos o tres meses, después de haber debido rendir su viaje, por lo que las cifras dadas para 1.º de enero son más bien las calculadas para el 1.º de octubre.

Algunas veces se presta a confusión la clase de tonelada que se computa; unas veces de desplazamiento, otras de arqueo y otras de peso; pero los datos oficiales que dan ambos bandos en los partes que dedican a la cuestión han especificado varias veces que se trata de toneladas gruesas o de arqueo en Alemania e Inglaterra, mientras América menciona las de peso, es decir, un 40 por 100 más elevadas.

Pero, aparte de esos factores que decimos más arriba, y que no podemos cifrar, se prescinde también de otros barcos a los que atribuye el Almirantazgo la pérdida a accidente de mar. Este renglón

nos lo evalúa en esa fecha la Chamber of Shipping en un millón de toneladas, que, unido a las 8.300.000 que suponía las pérdidas de guerra, hace 9.300.000, y a lo que debemos añadir otras 300.000 toneladas más de buques mercantes armados como cruceros auxiliares, sumando, pues, todo unos 10 millones, a los cuales, si le sumamos ese error de dos meses, se puede llegar a deducir en esa fecha 10,5 millones, derivándolo del parte inglés y prescindiendo del factor subjetivo. Al firmarse el armisticio de 1918, había en los astilleros ingleses, en grandes reparaciones, millón y medio de toneladas, y ahora es de suponer no haya menos. Esa cifra es posible que figure en los partes alemanes como de pérdida total, y, en cambio, los ingleses no lo computan, pues se trata de barcos recuperados después de un ataque enemigo. Ello nos lleva a los 12 millones.

Los alemanes también pueden tener algún factor substractivo, y es consecuencia de las siguientes consideraciones. En números redondos y aproximados, los partes alemanes atribuyen el 78 por 100 de los barcos hundidos a los submarinos y fuerzas de superficie, y el 22 por 100 restante a la aviación. Dada la forma en que se conduce la guerra, en la que muchas veces es imposible al submarino que ataca sumergido conocer el nombre del barco atacado, tiene que dar su tonelaje por estimación, como lo dice el parte al emplear el término "se ha hundido un buque de *unas* tantas toneladas", o bien: "un buque de tonelaje medio" o "grande", etc. No creo, pues, exagerado que estimemos en un 10 por 100 el error que se cometa, y del que debemos afectar a esa cifra oficial en lo que afecta al tamaño, aunque admitamos la de número de buques.

Respecto a los hundidos por la aviación, el error es mucho mayor. Desde el aire no puede juzgarse del tamaño del atacado sin error sensible, sobre todo cuando el observador es un profano, y por ello creo podemos poner un coeficiente de 35 por 100 con toda tranquilidad. Con estos coeficientes, la cifra de 14 millones hundidos a primero de año queda reducida a 12 millones, cifra concordante con las que atribuíamos al almirante Land de V. S. A., y que nos acusa una reducción de 15 a 20 por 100 de las cifras oficiales alemanas, y que serían de 30 por 100 si computamos en un 10 por 100 los buques que se pueden recuperar de sus mortales heridas, al cabo de un cierto tiempo de una larga reparación. En nuestros puertos hemos visto buques

que nos consta habían sido hundidos en puertos ingleses. La mitad de la actividad de los astilleros está dedicada al entretenimiento y reparación.

No hemos computado las pérdidas debidas a las minas, por lo difícil que es apreciarlas, y aunque en un principio y durante un par de meses fueron apreciables, después, prácticamente, no afectan a estos cómputos globales.

Hace ya mucho tiempo, desde principio de año, que los ingleses no dan cifra de pérdidas, negándose en el Parlamento a todas las solicitudes que miembros muy destacados de él han hecho en sentido contrario, pero, indudablemente, el adoptar ese criterio es por lo poco satisfactorio de la noticia o por el poco crédito que el país otorgaba a los datos oficiales.

Naturalmente que esa pérdida no gravita íntegramente sobre Inglaterra, sino sobre las naciones de su bando, más los escandinavos, holandeses, griegos, etc., que cayeron en sus manos, incluso buques del Eje que se refugiaron en puertos americanos, y que después han sido incautados. Esos buques, mas los construídos para ellos, suponen 10 millones de toneladas. En esa fecha de que hablábamos se puede suponer un déficit de 30 por 100 al tonelaje mundial, o sea el esfuerzo que habrá que hacer en la postguerra para que volvamos a tener tonelaje suficiénte.

Carecemos de estadísticas que se presten al análisis de qué clase de barcos son los que han padecido más por la guerra, pero admitimos con facilidad la afirmación del ingeniero Fea, del resultado favorable de los mercantes, que en Italia fueron protegidos con bulges o compartimentado, como se hicieron los petroleros *Brennero* y *Tarvino*, y que han demostrado ser tan aptos para una explotación económica como otro cualquiera, y consideramos lógico que se piense ahora incluso en defensa contra aviones.

La mejor defensa contra la amenaza submarina es la velocidad, e incluso contra la mina magnética, que posiblemente cuando explota ya ha pasado el buque de su vertical.

Durante los seis primeros meses de guerra hizo un estudio Minorette, deduciendo que la edad media del tonelaje perdido era dieciséis años y medio, pues los buques modernos más veloces, más resistentes, más fáciles de gobernar, sufrieron menos pérdidas. La velocidad com-

linada con un *camouflage* estudiado para ese caso, es lo que da mejores resultados.

Pasemos al esfuerzo constructivo, tanto en cantidad como en calidad, mirándolo también con el posible desapasionamiento.

La mirada del mundo está dirigida a Norteamérica, desde donde el optimismo de prensa pretende impresionar al público, aunque de los medios técnicos, incluso de aquella nación, no nazcan esas exageraciones.

Pocos días antes de la entrada en guerra de Estados Unidos, pero cuando ya francamente aquella poderosa industria estaba al servicio de Inglaterra, nos decía el *Fairplay* de 16 de octubre: "la construcción naval americana puede verse obligada a atravesar una época en la que tropiece con los inconvenientes naturales en la expansión de cualquier industria, pero, apesar de ello, creemos que la producción combinada de americanos e ingleses llegará a los 3 millones y medio en 1942 y pasará los 4 millones en 1943", pronósticos bien distintos de los oficiales en cuanto entró en guerra dicha República.

Efectivamente, ya en mayo de este año, en la página 40 de *The Motor Ship*, vemos detallado el programa de construcción, que es de:

1.302 buques tipo E. C. 2, con	12.665.000 toneladas.
98 buques tipo C. 1, con	725.000 —
105 buques tipo C. 2, con	945.000 —
89 buques tipo C. 3, con	1.068.000 —
33 buques tipo C. 3, pasaje, con ...	396.000 —
164 buques tipo tanques, con	2.304.000 —
50 buques tipo cabotaje, con	150.000 —

TOTAL 18.253.000 toneladas.

Es decir, algo más de 18 millones de toneladas de peso muerto, o sea unos 13,5 millones de toneladas de registro. Posteriormente, parece se ha ampliado aún el programa hasta cerca de 24 millones de peso, equivalente a unos 16 de registro, programa que debe ser terminado para fin del año 1943. No vamos a detallar las características de estos buques, para no alargar. El grueso del pedido, o sea los E. C. 2, son barcos de 140 metros de eslora y 9.700 toneladas de peso muerto y un arqueo de unas 6.000 toneladas, cámaras frigorífi-

*

cas, 15 1/2 millas de velocidad y un gran radio de acción, unas 13.000 millas. Aunque los hay de vapor y de Diessel, la inmensa mayoría, el 90 por 100, es de vapor.

Este es el tipo básico, unos ligeros aumentos de velocidad, o disminución, o pasaje, van dando el matiz de cada clasificación, en el que no nos detenemos. Observaremos también que en los trasatlánticos se prevé su rápida transformación en portaaviones.

¿Cómo se desarrolla ese programa? En mayo del pasado año decía una revista inglesa: "Según parece, la Comisión marítima de Estados Unidos ha autorizado la instalación de un nuevo astillero en Nueva Orleans, y ha firmado un contrato de 200 buques. La magnitud de la orden es bastante sorprendente, pero más nos asombró la afirmación de la Compañía, de que espera entregar esos buques en 1943. Aunque el astillero esté por construir y la gente sin entrenar, confía cumplir su contrato, que dará trabajo de 40.000 a 50.000 trabajadores, estableciéndose escuelas para 5.000 soldados y otros obreros." Para dar una idea de lo que supone ese número de operarios, diremos que en Inglaterra, en esa industria tan potente de construcción naval, no trabajaban al empezar este año más que 175.000 hombres, estimándose que para poder cumplir el programa americano se necesitan 1.392.000 hombres, es decir, multiplicar por 8 la industria inglesa con operarios improvisados.

Respecto a la eficacia del método de enseñanza, vemos en un *American Magazine* de abril, que en los astilleros nuevos sólo el 1 por 100 del personal obrero es especializado, y al resto se le forma con cine y películas *ad hoc*.

Pero esta falta de preparación del obrero no se crea que le hace mantenerse en una respetuosa modestia. En 4 de junio leemos en el *Fairplay* que el almirante Land, presidente de la Comisión Marítima, ha presentado una reclamación por la forma en que se realizan las construcciones navales. La Unión de Obreros de Construcción Naval la ha calificado de falsa, y alega que la acusación de *ociosidad* de los trabajadores es injusta y debida únicamente a la "deficiente dirección de los directivos de la Comisión Marítima".

El vicepresidente de la misma Comisión, contraalmirante Wukery, estima que las huelgas hacen perder bastantes toneladas y que no cree se obtengan en 1942 las construcciones previstas, principalmente los

astilleros nuevos, en cuya fecha estimaba en 70.000 toneladas las pérdidas. Poco después, hablando de las dificultades de abastecer un ejército en Europa, dice que el mínimo sería 6 millones de toneladas, "es decir, el producto de nuestro programa de construcción del año próximo". Para abastecer 2 millones de hombres en el Pacífico se estima en 12 millones de toneladas, es decir, entre ambas necesidades se absorbe el programa constructivo de esos dos años y queda el déficit de los perdidos.

A principios de año nos decía el almirante Land: "En 1942 se producirá más plancha de acero en América que en el resto del mundo junto", pero en junio comparecía ante la Comisión del Senado para declarar: "Ha aparecido una escasez de acero en los últimos meses de 169.000 toneladas, suponiendo cada 2.500 un retraso de cinco meses a cada buque, lo que es un peligro, unido a la agitación existente entre los obreros de los astilleros. La consecuencia ha sido que los suministros hayan disminuído el 12,5 por 100 de lo previsto, por lo que el año próximo tendrán que superarse en el 25 por 100 si se quiere llegar a lo convenido, incremento que parece se trata de lograr.

Vemos, por todo lo que antecede, donde hemos prescindido del también incrementado poder de la flota submarina alemana, que no se ha vencido el problema planteado en el Atlántico, y sin negar la sorprendente potencia industrial sajona, no parece verosímil que el año 1943 se equilibren las pérdidas de tonelaje que ya se han sufrido, pero tratése de un superávit o déficit, ambos no pueden ser muy grandes ni decisivos en la eficacia de las comunicaciones, y cuya valoración sale de la competencia y propósito de quien traza estas líneas.

Otro asunto es la guerra en el Mediterráneo, donde ciertamente las dificultades de reemplazar el tonelaje perdido por Italia son grandes, sin que haya más atenuante que la disminución de trayecto a recorrer por los buques de esa bandera.

Se batirán seguramente muchos *records* de duración en grada. El *Fairplay* de 1 de octubre habla de dieciocho días para construir un barco de 10.000 toneladas, pero más bien podemos decir "armar", en vez de construir. El *Shipbuilding* de esa fecha recuerda que esos buques record de la pasada guerra, uno americano y otro japonés, se perdieron ambos en la mar en seguida. No es lo mismo duración de

grada que tiempo de construcción, ya que se emplea mucho la soldadura para armar fuera grandes trozos de buque, que, mediante un servicio de grúas muy numeroso y potente, componen el conjunto. Esta es la razón de la soldadura, más que la bondad del sistema. El soldador lo encontramos en cualquier industria, pero no el remachador; éste se estima en un año su período de aprendizaje, mientras que para el primero basta con tres o cuatro meses. Del conjunto resultan barcos con la cuarta parte remachada y las tres cuartas partes soldadas, incluso por personal femenino.

Esta cuestión de las ventajas de la soldadura o el remachado se debate bastante en las revistas técnicas, pero es indudable que los ingleses se resisten a entrar por ese camino, invocando una variedad de razones.

Las deficiencias de acero, de que hablábamos, han hecho pensar de nuevo en los barcos de madera, fracasados ruidosamente en la pasada guerra, pero hay también algunos tipos, como el *Sea Otter*, buque extraño, medio sumergido, con un largo eje vertical del que normalmente salen los árboles de la hélice varios metros debajo de la quilla, movidos por motores de automóvil, cuya construcción en serie rápidamente es la justificación de la aventura, que en honor de la verdad hay que afirmar ha contado siempre con la oposición de los técnicos. Se proponían hacerlos por millares al precio de 125.000 dólares para transportar 1.500 toneladas. El precio resultó cuatro veces lo presupuestado y el tipo fracasó después de una pérdida importante de tiempo. Parece ser, sin embargo, que con algunas modificaciones, entre ellas la de llevar la hélice como todos, se vuelve de nuevo al tema.

Con la exposición que acabamos de hacer no nos puede extrañar que los navieros americanos se alarmen y que su presidente, Mr. Lewis Luckemback, declare que: "los buques construidos en las críticas circunstancias actuales no le parecen lo mejor adaptados al estado actual de las cosas", y la mayoría de los armadores recuerdan los tristes resultados que dieron los buques del Shipping Board de la guerra de 1914.

La discusión se ha planteado simplemente en que hay que construir "cantidad" más que "calidad" y sobre una solución de compromiso debaten los medios anglosajones de ambos lados del Atlántico.

No hay bastantes talleres en América para turbinas, Diessel o medios modernos y se recurre a la clásica máquina de triple que hará difícil la explotación económica del buque cuando la lucha se plantee en el terreno comercial, sin excluir el que se hayan destinado 50 millones de dólares al acondicionamiento de factorías para fabricar esos propulsores.

Respecto a otras características, como velocidad, se ha tratado francamente de aumentarla bastante en los buques proyectados, llegando la mayoría a las 15 millas; se han adaptado carboneras laterales, protegiendo los costados; se construyen varios buques grandes con posibilidades de catapultar un par de aviones; se aumenta bastante la autonomía de las unidades, etc.

POSTGUERRA.

El tratar este tema es con objeto de señalar qué es lo que se piensa en el extranjero sobre la cuestión, pues en todas las naciones se ocupan de él, reciente como está la tremenda crisis que azotó la economía mundial después de Versalles.

La política británica está expuesta en una exposición de la Chamber of Shipping, de 26 de febrero, que consta de 107 páginas.

Allí, el Estado, como en todas partes, ha requisado los buques que navegan con fletes fijados por el Gobierno, aunque éste reconoce que el Estado no debe poseer una flota propia, estando de acuerdo con los armadores para que vuelva a la iniciativa privada. Aun los barcos que el Estado construye los entrega, mediante un contrato de "administración y opción a compra", según un turno fundado en las pérdidas de guerra.

Las bases futuras son:

1. Vuelta inmediata a la iniciativa privada después de la guerra. El control del Estado cesará nueve meses después del armisticio.
2. Política financiera del Gobierno para ayudar a los armadores a reconstruir la flota, *adaptando desde ahora los impuestos a tal fin.*
3. Creación de un fondo de reconstrucción administrado por el Gobierno, ingresando en él un aumento de flete que se propone.

4. Devolución del fondo de seguro de guerra para reemplazo de tonelaje.

5. Subvención para compensar la diferencia entre el seguro y la elevación de precio de los buques que reemplacen las pérdidas.

Además, figura una cláusula interesante: *Pool* obligatorio de todo el tonelaje existente aliado, neutro y enemigo para el transporte de lo necesario a la alimentación y reconstrucción de Europa.

En Alemania vemos una orientación muy parecida. En una de sus revistas leemos: "La Marina mercante de la postguerra debe ser internacional y libre de establecerse como quiera. Nada más falto de fundamento que el querer monopolizar los transportes marítimos. La Marina alemana rechazó la idea de monopolio. Los armadores alemanes defienden el derecho de hacer la competencia incluso a otra Compañía alemana, pero apreciando el concepto de rivalidad, los armadores habrán aprendido del pasado a evitar en lo por venir oprimirse mutuamente por una competencia encarnizada."

En otra revista, *Hansa*, número 16, del pasado año, habla de las ventajas de la desintegración de las grandes concentraciones navieras. No sólo se han separado la Hamburguesa y el Lloyd, sino que en plena guerra han fundado entre ellos la del *Norte* y la línea Alemania a América, con objeto de estimular al capital privado a interesarse en la Marina mercante. El subsecretario de Marina mercante ha hecho allí declaraciones parecidas. Otra autorizada revista recuerda que la experiencia ha demostrado que la Marina ha podido desarrollarse más rápidamente cuando la solución de los problemas ha sido confiada a la iniciativa privada de los armadores.

Parecidas manifestaciones hace Pino Fortini, en Italia, en un libro editado por el Instituto de Política Internacional. Aunque existe una gran concentración de líneas oficiales subvencionadas para repartirse los servicios exteriores —el 30 por 100—, existe una gran cantidad de navíos libres —el 70 por 100 restante—, animados de un gran espíritu de competencia. Decía Fortini:

"Es posible edificar palacios y construir naves en pocos meses... pero una Marina mercante es obra que exige más reposo, que debe echar profundas raíces para estar segura de un tráfico, para tener cuadros experimentados de marineros, mecánicos, técnicos y arma-

dores. Si todo esto no está animado de ardor y espíritu de creación, decae y muere. Es la empresa humana que más exige voluntad."

Incluso Francia afirma querer el control del Estado, que no quiere decir estatismo. El ideal —dice el subsecretario de la Marina— es que los distintos engranajes giren solos, sin choques ni ruidos, como una máquina perfecta. El Estado se limita a verlos moverse y engrasar los puntos duros.

Y esa parece ser la inteligente posición del porvenir. Pese a los deseos de los armadores ingleses, es tan grande la perturbación actual, que tendrá *que estar todavía mucho tiempo manejada la Marina al servicio del Estado, que irá poco a poco aflojando las ligaduras, para dejar una orientación económica y militar, misión inalienable del Estado, pero dejando dentro de ella la libertad de iniciativa, a la que todos aspiramos.*

El *Lloyd's List* de la última semana de agosto, amargamente, decía, sin embargo, que la industria naval sería olvidada una vez más en cuanto la guerra pase, y que una vez terminado el abastecimiento de los países devastados, es posible que no haya tráfico marítimo suficiente para emplear el tonelaje de anteguerra, pues habrá menos movimiento, por las siguientes razones:

- a) Los países industriales han ampliado su agricultura.
- b) Los países agrícolas han ampliado su industria.
- c) Empobrecimiento de Europa.
- d) Progresos de la aviación.

Pide como remedio una estrecha unión entre navieros y constructores, única salvación de ambos.

Ya que hemos mencionado los acuerdos de los armadores ingleses, hagamos lo propio con los alemanes, señalando la doctrina de postguerra que allí han adoptado, tomándolo de la revista técnica *Schiffbau*:

"La necesidad de una construcción rápida y poco costosa, unida a la probable falta de mano de obra y materiales, hace que la mayoría de los técnicos se incline por la construcción en serie, aunque los armadores temen que ello perjudicaría a la facilidad de explotación al no ser tan perfecta como es de desear la adaptación entre el buque y el tráfico que sirve, que es la mayor garantía del éxito.

Se ha llegado a dos tipos fundamentales de buque: uno de cierto

lujo, correspondiente a los "C" americanos, y el otro, más modesto, es lo más sencillo que se conoce, atento únicamente a la rapidez de construcción. Las conclusiones son las siguientes:

- 1.^a No construir más que buques perfectamente adaptados al tráfico.
- 2.^a Rechazar la construcción de buques de urgencia.
- 3.^a Dentro del criterio primero, tratar de unificar los tipos, limitando el número de ellos y concentrando cada uno en el mismo astillero.
- 4.^a Formar una comisión mixta de armadores, constructores y técnicos de investigaciones navales para desarrollar los anteriores puntos.

A estos criterios rectores se ciñe la actual política marítima española, utilizando como elemento valiosísimo el Instituto Nacional de Industria, que, dirigido por persona entusiasta de la Marina, cuyos problemas domina, y respetuoso en grado sumo con la iniciativa privada para lograr la meta a que aspiramos, facilita los medios de obtenerla rápidamente supliendo o estimulando la referida iniciativa.

El pasado noviembre, al contestar en la Cámara de los Lores el Conde Beatty al discurso del Rey, pidió al Gobierno una explícita declaración de que cuando la guerra termine "la Marina mercante se considerará como parte integrante del poder naval", y, por consiguiente, con derecho a ciertos cuidados estatales.

Esta terminante afirmación, que repetidamente hemos hecho, la confirma tan alta autoridad, y por ella abogamos con insistencia cuantos a la Marina dedicamos nuestras actividades. Sin embargo, no dejo de recordar una "canción de ciego" que hace años oí en Inglaterra, que, traducida libremente, decía:

En caso de enfermedad o de guerra
nos acordamos de Dios y del marinero.
Recobrada la salud o alejado el peligro,
Dios es olvidado, y el marinero, despreciado.

Si eso lo decían los ingleses, ¡qué no podríamos decir los españoles! Confiamos, sin embargo, que esta nueva España vuelva a recobrar su Imperio por las rutas del mar.

Madrid, 12 de febrero de 1943.

En torno al nombre del Montserrat

POR

THEODOR HEINERMANN

La fama del monte y del convento de Montserrat se ha generalizado tanto en el mundo entero, su nombre ha arraigado tan profundamente en la memoria de todos los que los han visto u oyeron o leyeron algo acerca de ellos, que parece imposible que haya podido tener otro nombre que el familiar de *Montserrat*. Y sin embargo, no han faltado en el curso de los siglos testimonios que nos hablan de otras denominaciones de la montaña: le han sido aplicados no menos de diez nombres distintos.

He examinado en otro lugar (en la revista *Die Welt als Geschichte*, 1940, y en la *Revista Nacional de Educación*, 1943), la moderna interpretación que ve en Montserrat el *Mantsalvatsch*, castillo del Grial, tratando, por mi parte, de demostrar que es una mixtificación que formuló por primera vez el viajero alemán Luis Passarge, en 1884, en su libro *Aus dem heutigen Spanien und Portugal*, y halló luego difusión mundial al ser recogida en la célebre guía de Baedeker, *Spanien und Portugal* (primera ed., 1897). Es curioso observar que Passarge cita también otros nombres de la montaña y afirma que en la antigüedad se llamó *Estorcil*, que los árabes la denominaron *gis-taus* (lo que en español significa, según él, "peñascos vigilantes"), que los catalanes la llamaron *Montsagrat*, y que se le aplicó también el nombre de *Montsiat*.

¿De donde tomó Passarge estas denominaciones? Passarge fué el autor de la primera edición del *Baedeker*, aunque se retiró antes de su publicación. El Sr. Fritz Baedeker, actual director de la casa Baedeker, tuvo la amabilidad de prestarme el original de Passarge. En él cita este autor una serie de libros sobre España que le sirvieron

de fuente: son libros alemanes, franceses, italianos, ingleses; no cita el autor fuentes españolas.

Ahora bien; en ninguno de los libros señalados encontramos la menor referencia a las denominaciones antes indicadas. Hemos de buscar, pues, aquellas obras que Passarge, por uno u otro motivo, *no* cita entre sus fuentes. Y es curioso, en efecto, que no mencione una de las relaciones de viaje más conocidas y detalladas, que se había publicado unos años antes que la suya: las *Reiseerinnerungen aus Spanien*, de Hermann Zschokke (1879, en la "Woerlsche Reisebibliothek", entonces muy conocida). Efectivamente, hay en el libro de Zschokke tres de los cinco nombres citados: dice Zschokke que el antiguo nombre de la montaña fué *Mont-estorcil* (*quasi tortus*), que los moros la llamaron *Gist-taus*, es decir, "las peñas siempre vigilantes", que Carlomagno enarboló su bandera sobre una de sus cumbres y la denominó *Montsiat*, nombre que luego se transformó en *Montserrat*.

Será lícito suponer que tanto Zschokke como Passarge recogieron estos datos directamente en el país mismo, en descripciones de Montserrat orales o escritas. Y habremos de pensar en primer término en el conocido historiador y poeta Víctor Balaguer (1824-1901), autor de varios libros sobre la montaña y el convento de Montserrat. Debemos citar ante todo su obra "Montserrate", que se publicó en Barcelona (tengo a la vista la edición de 1852, que se presenta ya como tercera; no he podido ver las ediciones anteriores). Fué traducida al alemán por A. Rosenthal en 1860 (*Montserrat. Legenden und Geschichte*; Ratisbona, 1860). Sin embargo, estos libros no contienen la menor referencia a otros nombres que pudiera haber tenido la célebre montaña.

Balaguer publicó también, en 1857, una *Guía de Montserrat y de sus cuevas*. Tampoco me ha sido posible consultar este libro; pero varios indicios parecen indicar que no contenía nada relativo a otros nombres de la montaña.

En cambio, una reedición de la obra antes mencionada de 1852, reedición publicada en 1860 (nueva edición corregida y aumentada. Madrid, 1880. Reimpresa en las *Obras de V. Balaguer*; Barcelona, 1885, t. VIII, que se titula *Leyendas del Montserrat*), descubre la mayor parte de los puntos discutidos. Dice, en efecto, Balaguer en una

nota del prólogo (págs. 13-14) que el nombre verdadero de la montaña es *Montserrat* y no *Montserrate*, como él y otros muchos habían escrito anteriormente, y que tampoco era *Monserrat*; la montaña había tenido varios nombres: *Mon ceills*, derivado del caldeo, y que quería decir "montones"; *Mons exoscil* o *extorcil* (*quasi tortus*), como le llamara Plinio; los romanos, según testimonio de un cronista, llamáronle *Mons veneris*, porque hubo en la montaña un templo de Venus; los árabes la denominaron *gis-taus*, es decir "peñascos vigilantes"; y finalmente señala Balaguer la forma *Mons serratus* u *obseratus* como la que dió lugar al nombre actual.

¿De dónde tomó Balaguer estos datos para la edición de 1880? Evidentemente de un librito hoy casi sumido en el olvido, que el entonces abad del convento de Montserrat, Miguel Muntadas, publicó en Manresa, en 1867, bajo el título *Montserrat. Su pasado, su presente y su porvenir*. Encontramos en él, expuesto con toda la amplitud deseable, cuanto merezca ser conocido sobre supuestos nombres antiguos de la montaña (págs. 11-12): Antes de Jesucristo, dice el abad, no se vió en la montaña algo homogéneo, sino una aglomeración: de ahí el nombre caldeo *Mont cells* (= "montones"). Los romanos lo distinguieron de las demás montañas con el nombre de *Carraf*; pero el autor no sabía lo que tal palabra significara. Los contemporáneos de Jesucristo, que asistieron al hundimiento de la montaña al morir Nuestro Señor en el Calvario, lo llamaron, en consecuencia, *Mon: estorcil*, *quasi tortus*, marcando esta voz la expresión de un profundo dolor. Llamáronla los árabes *gis-taus* ("que expresaba la idea de unas rocas siempre en vela, siempre en guardia, siempre vigilantes"). En el siglo VIII, Carlomagno había clavado su pendón sobre una de sus cumbres, dándole el nombre de *Montsiat* ("que en el idioma que el país usaba en aquel entonces, expresaba la misma idea que más adelante espresó el nombre *Mont-serrat*"). El autor no podía en modo alguno admitir la ortografía *Montserrate* o *Monserrat*; etimológicamente, sólo *Montserrat* era exacto. En las páginas 43-45, Muntadas habla también del templo de Venus que hubo en la montaña en tiempo de los romanos.

Es evidente que Balaguer se basa en este trabajo de Muntadas. Sin temer las consecuencias que pueda suscitar una combinación demasiado aventurada, yo imagino que las cosas sucedieron de la si-

guiente manera: Balaguer escribió en 1850 su libro sobre Montserrat, libro que antes que la verdadera historia del monte y del convento contenía más bien las leyendas que de ellos trataban. A Muntadas, el abad del convento, importaba, por el contrario, escribir una verdadera historia del mismo, la cual, a decir verdad, no resultó precisamente científica, sino más bien marcadamente romántica.

Sin embargo, Balaguer se dejó influir y aleccionar por Muntadas —el cual compuso su libro utilizando los archivos del convento—, lo que se desprende ya del hecho de que, atendiendo a la indicación de Muntadas, modificara su anterior manera de escribir *Montserrate* en *Montserrat*.

Así, pues, con inclusión de los nombres de *Serresus* y *Mons Edulius* —que no hemos citado aún, pero de los cuales hemos de ocuparnos más abajo—, y exceptuando, claro está, al propio nombre de *Montserrat*, el monte en cuestión ha ostentado en el transcurso del tiempo no menos de los siguientes 10 nombres o epítetos.

- 1) *Mont Cells (Ceills)*;
- 2) *Carraf*;
- 3) *Serresus*;
- 4) *Mons Edulius*;
- 5) *Mons Veneris*;
- 6) *Estorcil*;
- 7) *Gis-taus*;
- 8) *Montsiat*;
- 9) *Mont sagrat*;
- 10) *Mont salvatsch*.

A continuación trataremos de examinar la actitud y fundamento de estos diversos nombres, en la medida que la falta de verdaderas fuentes lo permita.

1) *Mont Cells* en Muntadas, *Mont Ceills* en Balaguer. La voz es, según ellos, “caldea”. Falla, sin embargo, todo intento de esclarecimiento. Acaso sea posible que Muntadas, que dice en la portada del libro haberlo escrito a base de documentos del archivo del convento, hallara en ellos cualesquiera indicaciones que quizás leyó erróneamente o confundió. Podría pensarse en el latín *celsus*, “excelso”; pero ¿qué tiene que ver ello con el “caldeo”? Como quiera que no

conocemos al detalle las fuentes que Muntadas empleara, no podremos dar sobre esto noticia exacta alguna.

2) *Carraf*: nombre que los romanos dieron a este monte, según la afirmación de Muntadas. La voz, sin embargo, no tiene nada de romana y también aquí son vanos todos los intentos de esclarecimiento y los esfuerzos para encontrar la fuente de que Muntadas se sirviera. Quizá se trate de una confusión con la *Sierra de Calaf*, situada al noroeste de Montserrat, al norte de Igualada, o con la localidad de *Calaf*, o también con *Garraf*, cerca de Sitges.

3) *Serresus*, *Serreso* se llamó el monte, según Hieronymus Paulus (en Andreas Schott, *Hispania Illustrata*, II, Frankfurt, 1603, página 839); Corbera (*Cataluña ilustrada*, I, cap. 2, fol. 55) opinaba que el nombre de *Montserrat* procede tal vez de un lugar llamado *Serresus*, citado por Plinio. Sin embargo, ni tal lugar existe ni Plinio lo cita. Con razón rechaza Pedro Serra y Postius (*Epítome histórico del portentoso santuario y real monasterio de Nuestra Señora de Montserrat*; Barcelona, 1747, págs. 24-32) esa sugerencia de Corbera.

4) *Mons Edulius*.—G. A. Saalfeld, en su *Deutsch-lateinisches Handbuch der Eigennamen aus der alten, mittleren und neuen Geographie* (Leipzig, 1885), pág. 411, dió en la extravagante idea de imponer a Montserrat este nombre antiguo. En realidad, esta voz *Edulius* corresponde al Montperdú, en los Pirineos franceses (cfr. Graesse-Benedikt, *Orbis latinus*, Berlín, 1909, pág. 111).

5) *Mons Veneris*.—La explicación más sencilla de este nombre acaso resida en que textos antiguos relatan con frecuencia que en la época romana hubo en la montaña un templo de Venus. Por ejemplo, el apócrifo Haubertus ("Chronicon", secunda pars, en Gregorio de Argai, *Población eclesiástica de España*, tomo I, parte II, Madrid, 1668, pág. 194), afirma que en el año 197 se levantó en la montaña un templo a Venus. El también apócrifo Liberatus (*Chronicon*, en Gregorio de Argai, l. c., pág. 138) sabe decirnos que este templo de Venus fué destruído en el año 255. También Hieronymus Paulus (en Schott, *Hispania Illustrata*, pág. 839) alude al *Mons Veneris*. Cuando Balaguer, al escribir que la montaña llevó el nombre de *Mons Veneris*, invoca a "un cronista", alude acaso a uno de los que acabamos de citar, porque Muntadas no dice expresamente que

la montaña se denominase así, limitándose a escribir que hubo en la montaña un templo en honor de la diosa.

6) *Estorcil*.—Este nombre se encuentra por vez primera en el apócrifo Haubertus, antes citado (l. c., pág. 194, relat. al año 197): “*In monte dicto Storcilis, hodie Montserratus, prope Barchinonam constructum est templum Veneris*”. Acerca de esta frase, la nota del editor, Argais, en español: “*Levantóse un templo a Venus en el mismo año en el monte Storcil, llamado oy Montserrate.*” Léese luego, en el también citado Liberatus apócrifo (l. c., pág. 138, sobre el año 255): “*Ruit templum Veneris dicatum in monte Secto, olim storcili (sic; minúscula) prope Barcinonem.*” Gregorio de Argais se ocupa detenidamente del nombre en su *Perla de Cataluña*, 1677, pág. 3. Duda de su exactitud y dice que no leyó nada acerca del origen de este nombre, y que no sabe por quién ni cuándo fué dado a la montaña. Cita también el nombre *Serreso*, tomándolo de Hieronymus Paulus, y trata de encontrar para ambos una explicación etimológica del latín *torqueo* y *serrus*. Para él, *torqueo* significa tanto como *atormentar*, en el sentido del despedazamiento de una muralla bajo el efecto de las máquinas de sitio (lat. *tormentum*). Como la montaña parece despedazada por máquinas de sitio y por una sierra, Argais equipara *Storcil* o *Estorcil* a *quasi tortus*, y, por otra parte, *Serresus* a *quasi serratus*.

Bien es verdad que Jaime Villanueva, en su *Viaje a Monserrate* (en *Viaje literario a las Iglesias de España*, tomo VII, Valencia, 1821, página 137), había escrito que no merecían confianza los autores que atribuyen a la montaña el nombre de *Estorcil*, subrayando que en la Edad Media la montaña se llamó siempre *Mons serratus* o *Mons obseratus*. Pero esto no impidió que Muntadas recogiera nuevamente el término *Estorcil* de las viejas fuentes apócrifas y relacionase la palabra con la leyenda, según la cual la montaña se dividió y tomó su forma actual al producirse la muerte del Señor; y Muntadas interpreta en este sentido la expresión *quasi tortus* empleada por Argais.

Balaguer toma la palabra de Muntadas, pero le añade algo: bajo su pluma, el nombre ha adoptado, inexplicablemente, las formas de *Mons escoscil* y *Mons extorcil*, y el autor afirma que el mismo Plinio recoge estos nombres. Balaguer parece haber mirado y utilizado sus fuentes de un modo superficial. Hemos visto que el nombre de *Serresus* fué atribuido a Plinio por Corbera, siendo esto negado, en cambio,

por Serra y Postius. Este último debió de ser utilizado por Balaguer, pero éste involucró las cosas. Porque es evidente que Plinio no dice una palabra de un *Mons exorcil* o *Mons extorcil*.

7) No menos fatal es el supuesto nombre árabe de *Gis-taus*. Así por lo menos cita Muntadas el nombre en el primer capítulo (de introducción) de su libro antes citado, pág. 12. Pero acaso la palabra esté desfigurada, en este lugar, por una errata; porque en otros pasajes del libro (págs. 66, 69) sólo hallamos la forma *Gius-taus*. Balaguer tomó también de Muntadas la forma *Gis-taus* (pág. 12), incluyéndola en la serie de las denominaciones de la montaña.

Los *Gis-taus*, como *Mont-cells* y *Garraf*, aparecen también en Muntadas por primera vez. Competentes orientalistas me han asegurado que, a su juicio, el *gis-taus* “árabe”—lo mismo que el *Mont-cells* “caldeo”—era, lingüística y conceptualmente, una forma extraña y de dudosa realidad. Hemos dicho ya que el pretendido sentido de la palabra es: “peñascos vigilantes” o “centinelas de piedra”.

Pero hallo un paralelismo notable en el relato de viaje de John Talbot Dillon (1753 y otros años; traducción alemana con el título *J. R. Dillon, Reise durch Spanien*, Leipzig, 1782). En el tomo I, página 258, de esta obra, en efecto, se habla del valle de *Gistau* en los Pirineos de Aragón. Este valle se encuentra casi en la cumbre de la cordillera, cerca de la divisoria de aguas entre Francia y España; en él nace el río Cinca. ¿Incurrió aquí Muntadas, como en el caso de *Garraf-Calaf*, en una confusión geográfica, o incurrieron ya en ella las fuentes que utilizó? El asunto es tanto más enigmático, cuanto que el *Gistau* de los Pirineos aragoneses no es una montaña, sino un valle.

Passarge tomó los *Gis-taus* “árabes” directa o indirectamente de Muntadas, o, lo que es más probable, de Balaguer, y los acogió no sólo en su relato de viaje de 1884, sino también en el “Baedeker”, y desde entonces los misteriosos *Gis-taus andan* por algunas cabezas. Pero lo extraño es que ninguno de los conocedores del árabe que manejaron el “Baedeker” alemán y sus versiones inglesa y francesa, se escandalizase de esta extravagante palabra y protestase contra su empleo.

8) *Montsiat*.—Es Felipe Thicknesse, en la exquisita relación de su viaje por Francia y una parte de Cataluña (1.^a ed. inglesa, 1777; traducción alemana con el título *Reise durch Frankreich und einen Teil von Katalonien*, Leipzig, 1778; pág. 98, 99 de la edición alema-



na), quien dice por primera vez que los catalanes llamaron *Montscié* a la ilustre montaña. Si bien la forma de la palabra no puede ser ésta en catalán, es, sin embargo, exacto que la montaña fué llamada así en varias regiones no muy lejanas de la misma. Habrían, pues, competido las dos palabras latinas equivalentes a "serrar", a saber: *serrare* (español *serrar*) y *secare* (francés *scier*), cosa que entra en el campo de lo posible, por lo menos respecto de un período bastante remoto y en determinados sectores lingüísticos (cf. también Gilliéron y Mongin: *Scier dans la Gaule du sud et de l'est*, París, 1905). Por su parte, la palabra *Montsiat*, que correspondería al *Mountscié*, se encuentra por primera vez en Muntadas. ¿Estamos otra vez ante una confusión geográfica o una mixtificación? Hay en Cataluña una montaña llamada *Montsiá*, pero está situada en otro lugar, al sur de Amposta. Por otra parte, ignoramos de dónde tuvo Muntadas noticia de que Carlomagno enarbolara su pendón en la cumbre del monte, denominándolo *Montsiat*.

9) Por lo que atañe al uso de *Montsagrát*, como al de *Montsalvatsch*, hemos de atribuir la responsabilidad única y exclusivamente a Passarge, y por ende al "Baedeker" y a cuantos lo copiaron. Si bien no cabe objetar nada a la forma de la palabra como tal, sí hemos de oponernos con energía a la afirmación, según la cual es el nombre con que los catalanes designan habitualmente la montaña. Si esto fuese así, es segurísimo que ni Muntadas ni Balaguer hubiesen dejado de subrayarlo. En todo caso, catalanes que conocen la región y viven en ella me han asegurado con toda precisión que este nombre no es corriente en la comarca y que no se encuentra en ninguna fuente histórica o literaria. Ciertamente es que Pedro Serra y Postius (Epítome, l. c., pág. 3) llama la montaña un *Sagrado Monte*, pero no lo hace en el sentido de que éste sea su nombre. Es posible que Passarge (que no conoció seguramente la obra de Serra y Postius) oyera en alguna parte, de una u otra forma, acaso de un monje del monasterio, que Montserrat era un *monte sagrado*, en catalán un *mont sagrat*. ¡Pero esto no implica que fuese éste el nombre catalán de la montaña! Es como si un viajero que haya visitado Colonia afirmase que los renanos llaman a esta ciudad la "ciudad de los santos", porque la denominen "la ciudad santa". "Colonia la santa". Por otra parte, no tiene sentido la afirmación de

Passarge, según la cual el nombre de *Montserrat* podría derivarse etimológicamente de *Montsagrát*.

Podría objetárenos que guías y albums españoles modernos denominan también al Montserrat, "*Montsagrát*". Por ejemplo, leemos en la introducción del difundido album "*Montserrat*", de Sampons-Zerkowitz, de Barcelona: "*Montserrat, el monte serrado, el "Montsagrát" o la santa montaña de Cataluña, el "Montsalvatsch" de la Edad Media alemana, el monte do se alzaba el castillo del Santo Grial...*" Pero el estilo ya nos indica por sí solo la fuente: el "Baedeker", del que se ha copiado este párrafo. El álbum, en efecto, está destinado en primer término a los turistas extranjeros que visitan la montaña (tiene también una versión inglesa), y de ahí que quiera coincidir con lo que el lector sabe ya por el "Baedeker", la guía más célebre y difundida (1).

10) *Montsalvatsch*.—No he de repetir aquí cuál ha sido el resultado de mis investigaciones sobre la equiparación de *Montserrat* y *Montsalvatsch* (cf. las palabras iniciales de este artículo). Sólo he de repetir que se trata de una mixtificación moderna.

* * *

En la medida de nuestros conocimientos, pues, sólo tiene justificación histórica el nombre de *Montserrat*. La forma lingüística de la palabra y su significación son absolutamente correctas. Evidentemente, esto no excluye el que en el período prerromano la montaña haya tenido otro nombre. También los moros, por su parte, pudieron designarla de otra manera. Ahora bien, desde este punto de vista, todos los nombres antes indicados son insostenibles lingüística e históricamente.

Antes de terminar, he de subrayar que no me ha sido posible indagar en el mismo convento de Montserrat si hay acaso en él documentos que tengan valor para la historia del nombre de la montaña. Si fuese éste el caso, vería yo una recompensa a mi trabajo en el hecho de que éste pudiese dar a otro la ocasión de estudiar estas fuentes y darles publicidad.

(1) Al objeto de prevenir interpretaciones inexactas, quiero subrayar que el "Baedeker", no obstante sus inevitables deficiencias, sigue siendo la mejor guía de que disponemos hoy para los viajes a España. Los errores relativos a los nombres *Gis-taus*, *Montsagrát* y *Montsalvatsch* son imputables a su primer redactor, Passarge, y no disminuyen en modo alguno el valor del libro.

*

Algunos refranes y frases populares de carácter geográfico empleados en otro tiempo en España con relación a Italia

Recogidos y ordenados

POR

GABRIEL MARIA VERGARA Y MARTIN

Las relaciones sostenidas entre los habitantes de las dos penínsulas hermanas, la Itálica y la Hispánica, han sido muy distintas, según se consideren a través de tal o cual época de la Historia; pero, aunque su estudio sería interesantísimo, no es esta ocasión adecuada para hacerlo, y hemos de limitarnos a tratar, desde el punto de vista geográfico, de los conocimientos que el pueblo español tiene de Italia y de lo más notable que hay en ella, según se deduce del examen de los refranes y frases populares que en otro tiempo se empleaban con gran frecuencia en nuestra Patria, al referirse a la Península italiana y a cuanto hay en ella de interesante o de curioso, capaz de llamar la atención del que visita aquella hermosa tierra.

Cuando los monarcas españoles eran dueños del Imperio más grande que había conocido el mundo hasta entonces, nuestros soberanos poseían en Italia extensos territorios, y los naturales de ella venían a nuestra Península, donde se encontraban como en su propia patria, en tanto que los españoles que se trasladaban a Italia se hallaban allí también tan a gusto como en su país natal.

Allá por los siglos XVI y XVII, los españoles que no encontraban en su patria un buen acomodo, dejándose llevar de su espíritu aventurero, buscaban fuera de ella dónde vivir a sus anchas, y antes de aban-

donarla solían decir: *a todo faltar, ahí estar Italia do no faltará nada o una pica o una lanza*, y se expresaban así porque sabían que frecuentemente las autoridades españolas que había en aquellas tierras reclutaban voluntarios para engrosar los tercios y compañías que organizaban para enviarlos a los distintos países con los que estaba en guerra nuestra nación, y por eso el decir *irse a las Italias* equivalía a irse a la guerra, como se decía también antes en España *irse a las Andalucías*, en el sentido de irse a la guerra a buscar fortuna. Los que sentían el orgullo de haber nacido en España, pero comprendían que en Italia se vivía con regalo y que en Flandes se moría con honra, decían: *España mi natura, Italia mi ventura y Flandes mi sepultura*. Por lo que a Italia se refiere, todos la consideraban como el país de los placeres, de la alegría y del bienestar, y por eso solían decir: *gánalo en España, gástalo en Italia y vivirás vida larga y descansada*. Sin embargo, no ignoraban que *en crueldad Italia lleva la gala, y en ella Génova y su comarca*, tal vez recordando los procedimientos inquisitoriales que se empleaban por aquel entonces por la Justicia para obtener las declaraciones de los reos sometidos a ella. Nuestros compatriotas conocían muy bien el carácter rencoroso de los hijos de Italia, y por eso decían para expresarlo al referirse al de otras naciones, *vengativo como un italiano*, porque siempre tuvieron fama, en particular los sardos, de serlo en sumo grado; como buenos católicos, elogiaban *las monjas de Italia y los frailes de España*, para sostener que sabían que era muy completa la observancia de la regla monástica por parte de las monjas italianas y de los frailes españoles.

En cuanto a los tratamientos honoríficos, estaban convencidos del verdadero valor de todos ellos, y solían decir: *príncipe italiano, rico portugués, general venezolano, lo mismo es*, porque sabían que *señoría de Italia y don de España, no valen una castaña*; pero constantes admiradores de las cualidades más atrayentes del bello sexo, preferían el *busto romano y cuerpo sienés, andar florentino y hablar boloñés*, ensalzando el rostro de las mujeres de la ciudad del Tíber, la estatura y buenas formas corporales de las de Siena, el apuesto continente de las de Florencia y el lenguaje de las de Bolonia; pero todos sabían que es preferible *lengua toscana en boca romana*, ya que en la Ciudad Eterna es donde mejor se habla la lengua oficial de Italia en la actualidad. También es sabido que *tonto latino, tonto superfino*, y que aun hoy se

dice que es *un bolonio* del que es tonto y presuntuoso, acaso recordando lo mucho que presumían los que habían estado estudiando en el famoso Colegio de San Clemente de Bolonia, que fundó el año 1367 el Cardenal Carrillo de Albornoz y que aún subsiste, administrado por el Estado Español; en cambio, sostenían que *Perusino en Italia y Trujillano en España a todas las naciones engaña*, aplicándolo a las personas que se dan arte para sacar provecho de todo, fingiéndose pertenecer al país de aquel a quien quieren esquilmar.

* * *

De todas las poblaciones de Italia, la más famosa, la que atrae la atención del mundo entero por sus tradiciones, por su historia y por sus suntuosos monumentos, es Roma, la Ciudad Eterna, la que fué Corte de los Césares, la residencia de los Papas, la que durante la Edad Media fué visitada por muchos peregrinos que acudían desde diferentes países a reverenciar los sepulcros de San Pedro y San Pablo, entre los que iban con frecuencia gran número de romeros de carácter bullicioso y pendenciero, que fácilmente provocaban alborotos y tumultos, lo mismo que ocurría entre los que iban a Compostela a venerar los restos mortales del Apóstol Santiago, por lo que solía decirse del que era muy atrevido y de carácter revoltoso y enredador y que apuraba todos los medios para conseguir lo que se proponía, que era *capaz de revolver a Roma con Santiago*. Pero *Roma no se hizo en una hora todo*, sino que transcurrieron muchas centurias hasta alcanzar el máximo de su apogeo y esplendor; para dar a entender que la perseverancia y la paciencia todo lo alcanza, se dice: *pián, pián, las hormigas a Roma van*, y todos saben que poco a poco se va a Roma, sea cualquiera el camino que se tome para ir a ella y que *por todas partes se va a Roma*, advirtiéndose con esto que para lograr alguna cosa de importancia hay que emplear todos los medios para conseguirlo, y como *preguntando se va a Roma*, es sabido que, *quien lengua tiene, a Roma va*, pues el que duda o ignora ha de preguntar para obtener algo, por lo que se dice también: *quien lengua ha, a Roma va*, y *el que lengua lleva a Roma llega*. Sin embargo, *quien a Roma va, dineros llevará*, porque *quien a Roma va y dinero no tiene, peor que se fué vuelve*, por lo que se aconseja que *camino de Roma, ni mula coja ni bolsa floja*,

recomendándose con este refrán que no se emprendan cosas arduas sin contar antes con medios proporcionados para conseguirlas, y como si fuera poco esta advertencia, otro adagio avisa a los desprevenidos: *a Roma lleva de qué comas, que si no llevas sin comer te quedas*. No obstante, aunque se aconseja no acercarse a la ciudad del Tíber sin recursos para permanecer en ella algún tiempo, no hay que olvidar que *llegar a Roma y no entrar será gran necesidad*, como lo sería también *ir a Roma y no ver al Papa*, porque el contemplarle es la suprema aspiración en la tierra de todos los católicos.

Para indicar que el que por naturaleza es torpe o rudo pierde el tiempo pretendiendo estudiar dentro o fuera de su patria, porque seguirá siendo torpe, se dice: *el que asno fué a Roma, asno se torna* (1), y también, *quien lerdo va a Roma, lerdo se torna*. Los que han hecho algo muy grave cuya solución sólo se obtiene en Roma, se resuelven a acometer mayores daños aún con el propósito de ir luego a alcanzar a la Ciudad Eterna el perdón de todo junto, y por eso solían decir que iban *a Roma por todo*, sin tener en cuenta que cuando es imposible alcanzar algo *el remedio no está en Roma* para ello, porque, en definitiva, *no se va a Roma por penitencia*, dándose a entender con esto que nadie hace las cosas a humo de pajas, sino con algún fin preconcebido. Como en la corte romana se obtienen muchos privilegios que en vano se buscarían en otra parte, los que saben que hay cosas que no pueden conseguirse en ningún otro sitio, sostienen que *a Roma se va por todo, pero por narices no* (2), en tanto que algunos, valiéndose de la doble acepción de la palabra Roma, dicen, para significar que la mujer bonita no ha de ser nariguda, que *no hay mujer hermosa sino toca en roma*. De los necios que buscan lejos de su patria lo que tienen en ella al alcance de su mano, se dice: *tú vas a Roma a buscar lo que tienes en tu portal*, aplicándose también esta frase a los que van a la Corte Pontificia a

(1) En Valencia suelen decir: *el que bestia va a Roma bestia torna*, y en otras regiones españolas: *quien necio va a Roma, necio se torna*.

(2) Esta misma idea se expresa en el cantar siguiente:

Chato, no tienes narices
 porque Dios no te las dió:
 a Roma se va por todo,
 pero por narices no.

solicitar beneficios y prebendas que radican en su país natal y se conceden en él; pero hay sujetos desaprensivos que se atribuyen una gran facultad para resolver tal o cual cosa, y para que no se llamen a engaño los que les crean, ellos mismos suelen decir d un modo jocoso, reconociendo su falta absoluta de competencia en el asunto de que se trata: *las mismas facultades tengo yo aquí que en Roma*, aunque saben que, *cuando el remedio vino ya estaba el Papa en Roma*, según afirman los que no ignoran que los remedios que se ofrecen cuando ya ha ocurrido una cosa son inútiles.

Los que observan que la intervención cada vez mayor de los Papas en el desarrollo de la política exterior de otros países podía ser un perjuicio para la conservación del poder temporal de los Sumos Pontífices, decían: *bien está San Pedro en Roma, si no le quitan la corona*; y los que estaban convencidos de que cada uno debe ocupar su puesto, aunque sufra contrariedades en él, modificaban el anterior refrán diciendo: *bien está San Pedro en Roma, aunque no coma*, porque *en Roma a quien no le dan, no toma*, y sabido es que *aquí y en Roma, donde las dan las toman*, y, por lo tanto, *cuando a Roma fueres haz como vieres* (1); es decir, que *cuando fueres a Roma vive como en Roma*; pero a los que les gusta vivir a expensas de los demás se les advierte que *dicen las gentes en Roma que la dama hile y coma*, porque *una ley vino de Roma: que quien no trabaje que no coma*; pero se suelen presentar ocasiones que hay que aprovecharlas sin andar con remilgos para procurarse uno su bienestar, sin preocuparse de los demás, como lo indica este refrán: *colación romana, quien más come más gana*; porque en las poblaciones de mucha importancia se puede vivir con toda libertad, *por eso es grande Roma, porque cada uno vive como se le antoja*; y todos ponderaban *el bien de Roma, bella villa y nunca vella*, que por algo es la Ciudad Eterna; aunque hay quien asegura que *dos cosas ni mejores ni peores pueden ser Roma y la mujer*; por lo que para muchos *en Roma no es Dios trino, sino cuatrino*, con lo que querían dar a entender que allí era Dios el dinero, aludiendo al cuatrino, que era una moneda antigua entre los italianos, y por eso sostenían que *el caballero en la Corte y el clérigo en Roma, no logran si no dicen*

(1) Este refrán equivale a otro que aconseja: que *donde quiera que fueras, haz lo que vieras*.

toma, toma; y, refiriéndose al sello de plomo de las Bulas Pontificias, decían que *la Corte Romana da plomo y recibe oro*, estando tan arraigada por aquel tiempo la idea de que en Roma todo se conseguía a fuerza de numerario que se decía: *quien a Roma bolsín llevó, o vino abad u obispo*, porque *quien a Roma va con dinero, si vuelve servido vuelve en cueros*; pues como allí todo es cuestión de saber emplear oportunamente el dinero, los que saben manejarlo dicen: *lleva un asno a Roma y lo traes mitrado*, y los que no usaban estos procedimientos y utilizaban otros, aseguraban que *el que tiene una dama, tiene al Papa*, aludiendo a la gran influencia que tenían las faldas en la solución de los asuntos que se ventilaban en la corte romana, y, por todo lo indicado, a nadie extrañará que los timoratos, traduciendo al castellano el refrán italiano *Roma veduta fede perduta*, dijese: *quien a Roma ve pierde la fe*.

Hay que tener en cuenta que en la Ciudad de los Papas no se consigue lo que se quiere sin más que llegar y besar el santo, como vulgarmente se dice, sino que tiene que pasar mucho tiempo hasta lograrlo; por eso se asegura que *quien cachorro va a Roma, mastinazo torna*, porque *es Roma la que a los locos doma y a los cuerdos no perdona* (1), puesto que *en Roma sus manos tuerce quien en ella envejece*, ya que *Roma a los viejos mata y a los mozos doma*, y si se decía esto era tal vez por ser Roma enfermiza en estío, y los que iban a ella para solicitar prebendas y beneficios solían permanecer allí mucho tiempo. En las grandes ciudades como Roma, es vana pretensión querer buscar a una persona sin saber de ella otra cosa que su nombre, que es común a otras muchas, por lo que refiriéndose a esta circunstancia para demostrar la imposibilidad de hacer algo, se suele decir: *buscando la había, en Roma a María*, que equivale a *buscar en Madrid a uno vestido de negro*, o a *un estudiante en Salamanca* o a *Marica en Navarra*; en cambio, hay otros individuos que no es menester buscarlos, porque ellos solos se presentan al evocarlos, y por eso se dice: *en mentando al ruin de Roma, luego asoma*; pero, ¡*por la Verónica de Roma!*, que no olviden las mujeres que *la hierba romana, quien la huele luego se casa*. Aunque hay muchas que sepan que ésta es una superstición, no ignoran que *de moza para Roma y vieja a Benavente*, porque conocían lo disoluta

(1) Otros se limitan a decir: *Roma doma*.

que siempre fué la actual capital de Italia y que en Benavente (provincia de Zamora) había en otro tiempo multitud de fundaciones piadosas que atendían principalmente a las personas ancianas e imposibilitadas, y por eso advertían a los que no precavían las consecuencias de sus actos, que *del Capitolio a la roca Tarpeya no hay más que un paso*, para dar a entender que se suelen encontrar muy cerca la elevación y la prosperidad de la caída y del infortunio.

Los españoles también tenían conocimiento de la existencia de otras importantes poblaciones italianas, según se deduce de los refranes y frases populares que empleaban constantemente; pero hay que reconocer que en alguno de estos decires se emiten juicios equivocados y aun molestos para los habitantes de determinadas localidades, lo que se debe a la influencia que en todos los países ejerce la antipatía y la enemistad entre los que habitan en una localidad y los que viven en otras próximas a ella; así dicen: *Génova es monte sin leña*, y afirmaban que los genoveses *son moros blancos*, porque antaño eran grandes banqueros y los mayores prestamistas que había (1); cuando querían dar a entender que alguno era un gran ladrón, decían de él que era *ladrón de Pisa*, empleando esta frase que se usaba en las islas Baleares para indicar que uno era amigo de lo ajeno, recordando que cuando en la Edad Media los pisanos saquearon la ciudad de Mahón, se llevaron hasta las puertas de esta población, según lo cuenta Ruidanieta en su *Historia de Menorca*.

De todo paraje donde reina gran confusión y algazara se dice que *es una Liorna*, aludiendo al gran movimiento que por su mucho tráfico con Levante tenía la ciudad mencionada, cuyo puerto era uno de los más concurridos del Mediterráneo; pero los que iban allí ya sabían, según decían en las Baleares, que *el que va a Liorna no torna*, afirmación fundada acaso en lo difícil que es salir de un punto donde reinan la algarabía y el desorden.

A los que iban a Cerdeña se les advertía que *Cerdeña o mata o empreña*, aludiendo a que en esta isla los forasteros solían padecer hidropesía o morir en ella; sin embargo, se decía que *Callar para encallar y*

(1) Refiriéndose a los genoveses, se decía: que los hombres metieron la conciencia y las mujeres la vergüenza en una faltriquera y que la tenían rota y se les perdió.

Oristán para empreñar, porque la primera de estas poblaciones de la isla citada era buena para establecer la residencia en ella, y la segunda, en cambio, era enfermiza, en particular para los que procedían de otros países. Era tan grande la importancia que tenía el ducado de Milán en otro tiempo, que la decisión que tomaban sus duques influía en la suerte de Italia, por lo que se aseguraba que *Milán puede decir y hacer*; no obstante, el que tenía poco seso y asiento le llamaban *cascabel de Milán*. Recordando los cascabeles que se fabricaban en la citada población, que eran muy conocidos en todas partes, también se decía, para expresar la misma idea: *cascabeles de Milán, una chinilla por seso y nada más*; y decían que *era mosca de Milán* del que era muy pesado y molesto, como las cantáridas.

Refiriéndose al Coglio, situado en la ribera del alto Isonzo, en la Italia septentrional, se decía: *la mujer del Coglio para el buen amor y el vino para buen humor*, reconociendo la virtud de las del bello sexo de esta localidad y la excelencia del producto de sus viñedos.

En cuanto a Florencia, se afirmaba que *Florencia no se mueve si toda no se duele*, con lo que se daba a entender la solidaridad que había entre sus habitantes, descollando en tan opulenta ciudad la familia de los Médicis por sus cuantiosas riquezas, hasta el punto de que para ponderar lo acaudalada que era una persona se decía: *es más rica que Cosme de Médicis*, de cuya fastuosidad se hacían lenguas en todas partes en su tiempo. Sin embargo, en otras poblaciones existían también familias muy notables por diferentes circunstancias, por lo que se decía: *lo mejor de Montenerodomo, los Croce; lo mejor de Pescasseroli, los Sipari*, dando a entender con esto que eran los linajes más importantes de las mencionadas poblaciones.

La admiración que producía la reina del Adriático a cuantos la visitaban por vez primera, se condensaba diciendo: *Venecia quien no la ve no la aprecia*, y cuando querían indicar que alguno poseía grandes riquezas, decían de él que tenía *los tesoros de Venecia*, porque sabían que en esta ciudad se acumulaba el oro en grandes cantidades.

Había en Italia cosas curiosas, tal era *el bando Boloñés, que dura treinta días y a lo más un mes*, con lo que se aludía a cuando se dictan leyes que no se cumplen, por lo que era más eficaz ser *como el corregidor de Sinigalla, que manda y hácelo él*. Los que conocen Nápoles no

vacilaban en decir que *las tres efes de Nápoles son festa, farina y forca*. Aunque *el napolitano es largo de boca y estrecho de mano*, hay alguno que está *hecho un Vesubio* o un horno o demasiado acalorado por causa de alguna pasión; del que era amante del arte antiguo se decía por aquel entonces que era *aficionado a Reinaldos*; y del que se expresaba muy bien, *que hablaba mejor que Reinaldos*, recordando a este personaje famoso en otro tiempo en aquella parte de Italia. Para indicar que el que no puede evitar un peligro sin caer en otro está expuesto a sufrir un grave daño, se dice que está entre Scila y Caribdis, aludiendo a los temidos escollos de esos nombres que se encuentran frente a frente en la boca del canal de Mesina que da al mar Tirreno, por lo que se decía también: *se libró de Caribdis y cayó en Scila*, para dar a entender que se sale de un atolladero y se mete en otro, aunque no se va en tan grave aprieto como *el gran diablo de Palermo*, al que hizo San Benito la jugarreta tan popularizada por una tradición siciliana que refiere las relaciones que sostuvo este santo con el demonio.

Del que está abrasado de amor se dice, aludiendo al célebre volcán llamado Etna, situado en la isla de Sicilia, que *echa más fuego que la montaña del Etna*; y para indicar que se daba una paliza a uno, se empleaba la frase: *dar unto de Palermo*, que equivale a la española *dar jabón de Palencia*, empleada con el mismo significado.

* * *

Hay, además, otras muchas frases populares de índole geográfica, que, por tener su origen en hechos importantes, relacionados con los puntos que se citan en ellas, son más bien de carácter histórico o circunstancial, tales son, entre otras: *pasar por las horcas caudinas*; *mientras Roma consulta, perece Sagunto*; *gozar las delicias de Cápuá*; *todavía no están los galos a las puertas de Roma*; *pasar el Rubicón*; *ir a Canosa*; *llegar a vísperas a Sicilia*; *echar por las de Pavía*; o, como dicen otros, *echarlo todo por las de Pavía es demasia*; *Bandoma por Bandoma*; *Borbón sobre Roma*; *murió en la de Rávena*; *el rey de Cerdeña lleva las llaves de los Alpes colgadas del cinto*; *las Pascuas de Verona*; y algunas otras más, cuya explicación es muy curiosa; pero, de una parte, ésta es conocida por la ilustración de los que tienen la bondad de leerme, y, de otra parte, se daría excesiva extensión a este

trabajo, en el que mi propósito es sólo reunir unos cuantos datos acerca de la idea que los españoles, en particular los que vivían en los siglos XVI y XVII, tenían de Italia y de lo más notable de sus principales ciudades, según los refranes y frases populares que empleaban frecuentemente.

NOTICIARIO GEOGRAFICO

POR

J. GAVIRA

Un nuevo valor de la distancia Tierra-Sol.—Primeros proyectos de comunicación con Marte.—Filadelfia, la ciudad cuáquera.—El Primer Congreso Geográfico Cubano.—La altitud media de Francia.—Una Exposición Cartográfica en la Argentina.—Las ciudades francesas de mayor población.—El petróleo en Venezuela.—Algunos censos recientes.—La población extranjera en España.

Un nuevo valor de la distancia Tierra-Sol. — El conocimiento de la distancia media de la Tierra al Sol es problema de particular importancia no sólo por su valor en sí, sino porque tal distancia constituye una unidad de medida frecuentemente usada al hablar de distancias intersidérales. La velocidad de la luz, la determinación cuidadosa de la paralaje de algunos planetas y satélites, el estudio de las perturbaciones producidas por el Sol en el movimiento de la Luna en diversas épocas, y de las perturbaciones recíprocas entre los planetas, efecto de la atracción mutua, ofrecen métodos diversos para la determinación de aquella constante. Pero entre los métodos existentes, el basado en el pasaje de Venus sobre el disco solar, ha sido durante mucho tiempo e históricamente el más famoso. Porque Venus es respecto a nosotros un planeta interno y es posible que en algunas de sus revoluciones pase exactamente entre la Tierra y el Sol, de modo que desde la Tierra pueda verse como un pequeño disco negro nítidamente destacado sobre el disco solar. En esta afortunada circunstancia, dos observadores situados en puntos alejados en la superficie de la Tierra, por ejemplo, en los extremos de un diámetro terrestre, verán en el mismo instante proyectarse el disco de Venus

en puntos diversos del disco solar. Si entonces cada uno de los observadores determina con rigurosa exactitud la posición en la cual ve a Venus sobre el Sol, puesto que se conoce exactamente la duración de la revolución de Venus y la de la Tierra y, por consiguiente (mediante la tercera ley de Kepler), la relación entre la distancia de los dos planetas y el Sol, puede deducirse fácilmente bajo qué ángulo es visto el diámetro terrestre por un hipotético observador situado en el Sol, y, por tanto, cuál es la distancia recíproca entre los dos objetos. Pero así como el plano de la órbita de Venus y el de la eclíptica están inclinados entre sí, los "pasos de Venus sobre el Sol" son extremadamente raros presentándose, aproximadamente, un par de veces por siglo.

Cuando se supo que el pequeño planeta Eros, observado por vez primera en 1898, ofrecía mediante la determinación de su paralaje la posibilidad de calcular con mayor exactitud el valor de la importante unidad astronómica Tierra-Sol, los astrónomos le hicieron objeto de insistentes observaciones. La importancia del asteroide en relación con este problema consiste en el hecho de que en el perihelio se acerca notablemente a la Tierra, por lo cual, determinándose con métodos trigonométricos la distancia en kilómetros y comparándola con la distancia calculada en mecánica celeste, puede obtenerse en kilómetros la referida unidad astronómica. En 1931 Eros estaba a 26 millones de kilómetros de la Tierra, por lo cual los astrónomos de todo el globo colaboraron para la preparación de un vasto programa de observaciones. La posición de las estrellas que se encontraban sobre la órbita calculada fué de nuevo observada por todos los observatorios, y al llegar la época de la distancia mínima del asteroide a la Tierra se hicieron gran número de fotografías, especialmente al amanecer y al anochecer, que es cuando se encontraba al margen de la Tierra. Durante todo enero de 1931 la Tierra, vista desde Eros, aparecería como un pequeño disco del diámetro aparente de unos 100 segundos, y el observador terrestre veía al pequeño planeta divagar por el cielo, por efecto de la rotación terrestre y por su propio movimiento, con un tamaño dieciocho veces más pequeño que el de la Luna. Hace unos meses, o sea diez años después de la "campana internacional del Eros", en 1941, el astrónomo inglés Spencer Jones, que había reunido todos los cálculos, observaciones y estudios que entonces se hicieron, ha dado conocimiento de sus laboriosos cómputos, que para los astrónomo-

mos han sido como un luminoso rayo en un cielo sereno. La paralaje solar (ángulo bajo el cual el radio terrestre sería visto por un observador colocado en el Sol), para el cual se había fijado el valor de $8,803 \pm 0,001$, resulta ser de $8,7900 \pm 0,0008$, y, por tanto, la distancia media del Sol a la Tierra ha aumentado en 200.000 kilómetros sobre la cifra hasta ahora aceptada. El nuevo resultado ha sido calculado con tanta abundancia de materiales y con tal exactitud de métodos, que esta determinación debe aceptarse como por la más rigurosa de las hasta hoy obtenidas. La cifra anterior a ésta se había calculado con un error de unos 27.000 kilómetros, pero esta nueva parece que admite sólo un error inapreciable. Fijemos, pues, la nueva distancia de la Tierra al Sol en 149.671.000 kilómetros.

Primeros proyectos de comunicación con Marte.—La creencia en los habitantes de Marte despertó en algunos espíritus la idea de comunicarse con ellos. Supúsose que la triangulación canaliforme de nuestro vecino planeta eran las señales de sus habitantes para ponerse en inteligencia con los de la Tierra, y de aquí brotaron espontáneamente las diversas combinaciones y procedimientos encaminados a contestar de alguna manera a aquellas señales. Exponer todos los proyectos ideados con este objeto lo conceptuamos innecesario e imposible; así que limitaremos nuestra atención a unos pocos de estos proyectos, los que más divulgación hayan alcanzado.

Entre los proyectos más antiguos, como que datan del año 1860, y fueron reproducidos por varios diarios ingleses, merecen consignarse los de Galton y de Haweis.

Galton propuso la instalación de grandes espejos reflectores que con intermitencias regulares envasen a Marte la luz reflejada del Sol, no siendo obstáculo para ello la interposición de la atmósfera terrestre, puesto que su poder absorbente en sentido vertical equivale a la absorción que la misma atmósfera ejercería horizontalmente en un trayecto de 1.600 metros. Como se ve, la naturaleza del proyecto exige necesariamente practicar las señales durante el día, aun cuando Marte no sea visible a simple vista por causa de la luz difusa del Sol.

El proyecto de Haweis escoge la noche para realizar las señales, con evidentes ventajas, a su parecer; pues en este caso podrían aprovecharse los períodos de oposición, que coinciden precisamente con la

distancia mínima del planeta a la Tierra y cuando precisamente ésta dirige a Marte el hemisferio no iluminado por el Sol; con lo cual las señales resaltarían mucho más por proceder de un fondo oscuro. “Todas las noches —escribe Haweis— la ciudad de Londres muestra al cielo una superficie de 12 millas cuadradas, brillantemente iluminada, y a esta luz se le podría agregar la de algunos faros eléctricos, que con sus intermitencias llamarían sin duda la atención de los moradores de Marte, si en aquel entonces se hallasen practicando observaciones de la Tierra.”

El celeberrimo astrónomo Lockyer, al dar cuenta de estos dos proyectos, se muestra partidario del segundo, y lo refuerza con las siguientes consideraciones: “Las observaciones de los satélites de Marte demuestran que un foco de luz de 12 a 15 kilómetros de diámetro, de una potencia igual a la recibida del Sol en el mismo espacio, y proyectado desde el hemisferio oscuro de la Tierra, sería perfectamente visible desde Marte con el auxilio de instrumentos de potencia parecida a la de nuestros telescopios.” Con todo, hace notar el referido astrónomo que una superficie de varios kilómetros cuadrados, compuesta de puntos luminosos algún tanto separados entre sí, distaría mucho de igualar en brillo al de una superficie de iguales dimensiones totalmente iluminada por la luz directa del Sol.

El aficionado Ch. Cross propuso dirigir hacia Marte un poderoso haz de luz eléctrica con el auxilio de un reflector parabólico o de una serie de instrumentos parecidos, y para que esta señal, si permaneciera inmóvil, no pudiera confundirse con ningún fenómeno natural, propuso su autor hacerle experimentar diversas modificaciones, que, sin género ninguno de duda, demostrasen ser intencionadas; estas modificaciones, según Cross, podrían consistir en intermitencias rítmicas que produjesen la sensación de número.

Otro procedimiento para dar a conocer nuestra existencia a los habitantes de Marte, debido a Schmoll, data del año 1891. En él se propone situar potentes focos luminosos en puntos tales de la Tierra, que reprodujesen una constelación notable del cielo: estos puntos, según el autor del proyecto, podrían ser Burdeos, Marsella, Estrasburgo, París, Amsterdam, Copenhague y Estocolmo, que representarían la Osa Mayor. “¿Cómo no reconocer —diche Schmoll— en semejante

reproducción luminosa una señal intencionada de los habitantes de la Tierra?"

Ignoramos si efectivamente se llevaron a cabo alguno o algunos de los referidos proyectos, pues ningún indicio hemos podido hallar de ello; lo más probable es que se quedaron en el papel. Lo único que sabemos es que los astrónomos Touchet y Senouque representaron en miniatura, para exhibiciones de salón, estos dispositivos de comunicaciones interplanetarias. A este fin, construyeron un enorme globo, que exteriormente representaba el aspecto de la Tierra visto desde Marte, pero con varios orificios que por un sistema interno de iluminación proyectaban rayos de luz, ya por el método de intermitencias propuesto por Cross, ya por la representación de las siete estrellas de la Osa Mayor, conforme al proyecto de Schmoll. Flammarión, en una conferencia sobre esta materia, pronunciada el año 1901, exhibió esta esfera ante sus numerosos oyentes.

Filadelfia, la ciudad cuáquera.—La ciudad de Filadelfia fué fundada por William Penn en febrero del año 1683. La colonia creció próspera bajo su gobierno democrático y representativo y continuó bajo la dirección de los "Herederos de Penn" o diputados hasta el año 1779, cuando sus reclamaciones de suelo y jurisdicción fueron adquiridas por la legislatura de Pennsylvania.

La figura de Benjamín Franklin se destaca en la vida de la ciudad cuáquera, en la mitad del siglo XVIII. Nacido en Boston el año 1607, el joven impresor vino a Filadelfia a la edad de diecisiete años, donde contrajo matrimonio el año 1730. Establecido en el negocio de imprenta y ejerciendo una considerable influencia en la opinión pública, un historiador caracterizó sus servicios en la forma siguiente: "William Penn fué el fundador del Estado cuáquero. Franklin la sacó de su estado sectario para modernizarla, para darle un lugar en la política contemporánea, en la historia, en la ciencia y en el arte."

La primera convención formal que aseguró los derechos coloniales se reunió en Carpenter's Hall el 15 de julio de 1774, y el primer Congreso Continental se reunió el 4 de septiembre, con delegados de todas las provincias. El trabajo hecho por aquellos hombres —Peyton Randolph, Patrik Henry, George Washington, Richard Henry Lee, Samuel y John Adams, John Jay, Gadsden, Rutledge y otros— perte-

nece a la historia del mundo. Este Congreso hizo su última apelación a la Gran Bretaña antes de hacer uso de las armas.

Hoy en día Filadelfia tiene una extensión de 128 millas cuadradas, bañada por los ríos Delaware y Schuylkil. Con una población de más de dos millones de habitantes, es la tercera ciudad de los Estados Unidos de Norteamérica. En el corazón de la ciudad se encuentra el maravilloso Parque Fairmount, considerado el parque natural más grande del mundo. Divide de este a oeste por la calle Broad, que se extiende en una longitud de catorce millas, completamente recta, tiene un ancho de alrededor de cien pies y se considera la calle más larga de los Estados Unidos. El City Hall o Municipalidad, situada en la plaza Penn, en la intersección de las calles Broad y Market, tiene una torre de 550 pies de altura. Alrededor de la cabeza de la estatua de William Penn, situada en la cúspide de la torre, hay un círculo de luces visibles a más de treinta millas de distancia, las cuales se apagan exactamente tres minutos antes de las nueve y se encienden nuevamente a las nueve en punto de la noche, para que la gente que vive distante de la ciudad pueda fijar sus relojes.

En la notable excelencia de las instituciones educacionales, tanto privadas como públicas, Filadelfia no tiene rival entre las ciudades de Norteamérica. Hay 313 escuelas públicas, algunas de gran tamaño, con anexos, para los distintos sexos, y también escuelas de entrenamiento manual para jóvenes; en algunas de estas escuelas la educación es tal alta y los cursos tan extensos que se conceden grados académicos. Las más conocidas son: Universidad de Pensylvania, Universidad de Temple, San Joseph's Colege, los colegios de Haverfod, Villa Nova, Swartmore, Bryn Mawr. Entre las famosas escuelas médicas se encuentra el Jefferson Medical College y Habmenann Medical College; hay otras escuelas técnicas, industriales, teológicas y comerciales, demasiado numerosas para mencionar.

El Primer Congreso Geográfico Cubano.—Entre los días 24 y 27 del último mes de octubre ha tenido lugar en La Habana el Primer Congreso Geográfico Nacional, iniciado por la Sociedad Geográfica de Cuba, que preside el Dr. D. Salvador Massip. La fecha fué escogida por coincidir con el noveno cincuentenario del descubrimiento de América. En la convocatoria se decía: “La Sociedad Geográfica,

*

al convocar este Congreso, se propone, en primer término, rendir homenaje a la memoria del Descubridor y exaltar la importancia trascendental que el descubrimiento tiene para Cuba, puesto que en 1492 comienza la existencia de nuestra patria como componente de la civilización occidental; pero al mismo tiempo la Sociedad Geográfica se propone mostrar hasta qué punto la Geografía y sus ciencias afines, que en todo tiempo se han cultivado en nuestro país, han alcanzado entre nosotros extraordinario desarrollo en estos últimos años." He aquí las secciones en que se dividió el Congreso y los temas tratados en cada una de ellas:

I. Geografía del descubrimiento: Lugar en donde desembarcó Colón el 28 de octubre de 1492.—Geografía humana de Cuba en 1492. Número de habitantes, razas, culturas.—Flora y fauna de Cuba en 1492.—II. Cartografía: Historia de la Geografía en Cuba.—Necesidad de construir un mapa de precisión de la República de Cuba.—Mapas de distintas regiones de Cuba.—Forma en que la Sociedad Geográfica de Cuba puede cooperar con los poderes públicos y con entidades particulares en la construcción de la Carta que dispone la Constitución.—III. Geografía física: La estructura de Cuba determinada por "coulises en échelon". Antecedentes bibliográficos.—Los peniplanos de Cuba.—Origen de las bahías de Cuba.—IV. Geología y Paleontología: Terrazas pleistocénicas cubanas; descripción de las más importantes y su posible origen.—Descripción de los fósiles más antiguos de Cuba; su área de dispersión y sus conexiones con los similares del continente americano.—V. Mineralogía: Estudio de las rocas plutónicas del macizo axial de Sierra Maestra.—Minerales típicos de las formaciones que sirven de caja a nuestros minerales explotables, metálicos o no metálicos.—¿Existe una distribución regional en la ocurrencia de nuestros minerales críticos, otra que la de la situación de las formaciones que les sirven de caja?—VI. Oceanografía: El relieve de la plataforma de Cuba; problemas que plantea su estudio.—Las mareas de Cuba. Necesidad de establecer un mareógrafo nacional.—Las corrientes litorales de Cuba.—VII. Geografía matemática: Recopilación y discusión de las coordenadas geográficas determinadas en lugares de Cuba.—VIII. Meteorología y Climatología.—IX. Biogeografía: Influencias del hombre en las alteraciones de la flora de Cuba.—La fauna de los mares que rodean a Cuba.—X. Geografía

humana: Factores que han determinado el crecimiento de la población de Cuba, desde 1899 hasta 1942.—La influencia francesa y haitiana en la porción oriental de Cuba.—XI. Geografía económica: Factores geográficos que determinan la industria azucarera.—Urgencia de la diversificación de cultivos en Cuba.—Factores geográficos que favorecen el desarrollo de la Marina mercante en Cuba.—El *standard* de vida en las distintas regiones de Cuba.—XII. La Geografía y la guerra mundial: Importancia de la situación geográfica de Cuba para la defensa continental.—Influencia de la actual guerra mundial en la producción azucarera de Cuba.—Los minerales bélicos de Cuba y su importancia para la defensa continental.—XIII. Geografía histórica e historia de la Geografía: Descripciones geográficas de Cuba contenidas en las obras del P. Bartolomé de las Casas, de Pedro Mártir de Anglería, Conde de Mompox y Jaruco.—Bibliografía geográfica cubana.—XIV. Paisaje geográfico: Paisajes geográficos de la Sierra de los Organos.—Paisajes geográficos de la Sierra Maestra.—¿Qué medidas se deben tomar para la conservación de los paisajes geográficos de Cuba?—XV. Didáctica de la Geografía: Técnica de la enseñanza geográfica.—La enseñanza de la Geografía como medio de promover la solidaridad continental americana.—Necesidad de intensificar la enseñanza de la Geografía en los centros docentes de Cuba.

La altitud media de Francia.—Obtener la altura media, exacta, de grandes regiones es empresa de bastante dificultad y resultado de cálculos numerosos y pacientes. Por eso no es de extrañar que Martonne haga observar en el cuaderno de octubre-diciembre de 1941 de los *Annales de Géographie*, que ha sido necesario esperar hasta 1940 para conocer exactamente cuál es la altura media del suelo francés. Las medidas que han conducido al conocimiento de este dato han sido hechas sobre la carta hipsométrica en 4 hojas del "Atlas de France", a escala 1 : 1.250.000. Este mapa lleva las isohipsas 50, 100, 250, 500, 750, 1.000, 1.500, 2.000, 2.500 y 3.000, y las áreas respectivas de cada una han sido cuidadosamente medidas con el planímetro, operando separadamente sobre cada trapecio de un grado, con objeto de ponerse a salvo del error derivado de la deformación de la proyección y de las hojas. Además del dato de la altitud media de la nación, los trabajos han servido para calcular la altitud media de las grandes re-

giones naturales, según la división debida al mismo Martonne. El cuadro de las áreas en kilómetros cuadrados y altitud media de estas regiones es el siguiente:

	Kms. cuads.	Alt. media.
Francia continental	542.263	342
Alpes	42.897	1.121
Pirineos	16.982	1.008
Macizo central	82.275	715
Vosgos	7.595	530
Jura	11.605	660
Cuenca de París	181.014	178
Macizo armoricano	65.203	104
Cuenca de Aquitania	81.022	135
Frente mediterráneo	48.508	Sin datos.
Córcega	8.722	570
Cuenca París oriental	82.257	234
Cuenca París occidental	96.787	126
Limosino	20.464	392
Auvernia	24.113	846
Provenza	9.576	441
Llanura Languedoc	10.837	122
Pasillo Ródano	27.495	279

La altitud media de la Francia continental, 342 metros, supera, aunque no en mucho, a la de toda Europa, que, según Penck, es de 297 metros; pero que, según otros datos, es de 340 metros. La citada altura media francesa parece, a primera vista, modesta, pero hay que pensar que la zona de los Alpes y de los Pirineos ocupan sólo el 1,11 por 100 de todo el territorio, mientras que la cuenca parisina representa casi un tercio de Francia, y si a ella se une la cuenca aquitánica, entre las dos forman el 48 por 100 de Francia.

La altitud media de las regiones singulares y subregiones, y su comparación con la altura máxima, se presta a interesantes consideraciones morfológicas. Martonne llama "índice de articulación" la relación entre la altitud media y la máxima. Las montañas francesas pueden dividirse en dos categorías, la primera de las cuales comprende los Alpes y los Pirineos, es decir, las cadenas de plegamiento terciario, con un índice de articulación inferior al 30 por 100, dada la profunda incisión operada por las fuerzas externas. La segunda categoría comprende los macizos hercinianos, Vosgos y macizo central

(37 y 38 por 100), con índice más elevado. Las regiones de colinas y llanuras presentan índices aún más altos. Para Córcega, los trabajos de Martonne han fijado una altitud media de 570 metros (los italianos habían dado 568), evaluando los terrenos situados a menos de 1.000 metros en 7.194 kilómetros cuadrados, y la zona superior a los 2.000 metros en 128 kilómetros cuadrados.

Una Exposición Cartográfica en la Argentina.—Durante el pasado mes de octubre ha tenido lugar en Buenos Aires una interesante Exposición de Cartografía, en cuyo acto han colaborado la *Revista Geográfica Americana* de aquella ciudad y la dirección de la Sociedad de Amigos del Arte. La Comisión organizadora estaba integrada por la señora Elena Sansinena de Elizalde y el Dr. Julio Noé, Presidenta y Secretario de los Amigos del Arte, y los Sres. Gandía y Pérez Aubone, de la Sociedad Geográfica Americana.

Fueron expuestas cerca de 150 piezas cartográficas, algunas de extraordinario valor. La Exposición siguió un orden cronológico y tuvo carácter de homenaje al noveno cincuentenario del descubrimiento de América. En la primera sala fueron expuestos los antiguos mapas americanos del siglo XVI pertenecientes al Brasil, Tierra de Fuego, Perú y otros territorios, y cuatro interesantes globos terrestres. En la sala segunda se expusieron mapas europeos, llamando la atención en las diversas vitrinas la edición de 1511 de la Geografía de Ptolomeo, con el segundo mapa impreso de América; la *Chronica* de Hartman Schedel, de 1493; el Atlas de Ortelius, de 1572; un mapa de América, de 1560; otra edición de Ptolomeo, de 1540; un atlas de Lisle, de 1742; el Isolario de Bordone, de 1534; el Atlas de Mercator, de 1630; el de d'Anville, etc. En las salas tercera y cuarta se expusieron mapas americanos de los siglos XVII y XVIII.

Por el eco que esta exposición ha encontrado en la prensa especializada y general de Argentina, el acto parece haber revestido caracteres de acontecimiento cultural en la populosa ciudad hispanoamericana.

Las ciudades francesas de mayor población.—Según el censo cerrado en 1 de abril de 1941, existen dieciocho ciudades francesas que cuentan con más de 100.000 habitantes. He aquí la lista:

París	2.295.355
Marsella	729.467
Lyon	451.646
Niza	282.980
Tolosa	258.200
Burdeos	257.548
Nantes	209.666
Saint-Etienne	202.437
Lille	166.989
Tolón	146.644
El Havre	140.886
Clermont-Ferrand	119.434
Limoges	117.430
Rouen	114.620
Rennes	107.476
Montpellier	103.592
Grenoble	102.000
Reims	101.148

En comparación con la última lista de ciudades de más de 100.000 habitantes, hecha el 8 de marzo de 1936, se observa la desaparición de dos ciudades, que hoy tienen una población por debajo de dicha cifra: Nancy y Roubaix, sin contar con Estrasburgo, que no ha sido incluido en el censo de 1941.

El petróleo en Venezuela.—La producción de petróleo en Venezuela en 1941 excedió a la de todos los años anteriores, elevándose a más de 33 millones de toneladas de 20 quintales y colocando al país en segundo lugar entre las naciones productoras de este artículo en el mundo, según se dice en la memoria anual del Ministerio de Fomento de aquella República.

En 1941 las exportaciones alcanzaron a un poco más de 33 millones, en comparación con menos de 23 millones y medio en 1940. Según la citada memoria, la producción venezolana, que asciende a 33.353.771 toneladas, ha superado a la rusa, que fué de 32.900.000. Los Estados Unidos produjeron unas 188.900.000 toneladas. Irán ocupó el cuarto puesto, con 8.500.000, y las Indias Orientales el quinto lugar, con 7.800.000.

La producción mayor venezolana se alcanzó en el mes de diciem-

bre de 1941, con 3.399.172 toneladas. La mayor parte del preciado líquido proviene de la región occidental, alrededor del lago Maracaibo; pero a fines de 1941, sin embargo, los pozos petrolíferos de oriente comenzaron a rendir grandes cantidades. De 436 pozos nuevos terminados en 1941, más de la mitad lo fueron en el este. Los pozos en plena producción en ese período sumaron 408, lo cual representa un promedio alto.

La mayoría del petróleo crudo de Venezuela se exporta a Aruba, Curaçao y los Estados Unidos. Aruba importó 11.962.651 toneladas; Curaçao, 9.850.948, y los Estados Unidos, 5.572.823. Otros países, a los que Venezuela remitió su petróleo, fueron: Canadá (691.916 toneladas), Reino Unido (303.068), España (198.065), Argentina (111.614), Uruguay (82.888), Antillas inglesas (27.822), Unión Sudafricana (8.468) y Cuba (4.874).

Algunos censos recientes.—Damos aquí noticia de los resultados, con más o menos detalles, de las cifras de población de diversos estados, según se insertan en publicaciones recientes:

Panamá: Verificado en 1940. Resultados por provincias, con indicación de población indígena y blanca:

PROVINCIAS	Población blanca.	Población indígena.	TOTAL
Bocas de Toro	9.949	15.547	25.496
Coclé	55.737	»	55.737
Colón	57.297	20.822	78 119
Chiriquí	92.159	19.135	111.294
Darién	8.279	6.651	14.930
Herrera	38.118	»	38.118
Los Santos	49.621	»	49.621
Panamá	171.999	1.329	173.328
Veraguas	83.518	1.476	84.994
TOTALES	566.677	64.960	631.637

Cuba: Verificado, igualmente, en 1940. Resultados por provincias, con indicación de la extensión de éstas, densidad y proporción de blancos y gentes de color:

	Extensión.	Población.	Blancos.	Negros.	Densidad.
			— Por 100.	— Por 100.	
Pinar del Río	13.500	369.139	79,3	20,7	27,3
Habana	8.221	1.059.914	79,4	20,6	128,9
Matanzas	8.444	372.832	74,4	25,6	44,2
Santa Clara	21.411	888.259	80,3	19,7	41,5
Camagüey	26.098	445.445	74,4	25,6	17,1
Oriente	36.850	1.155.474	59,2	40,8	31,4
TOTALES	114.524	4.291.063	73,4	26,6	37,5

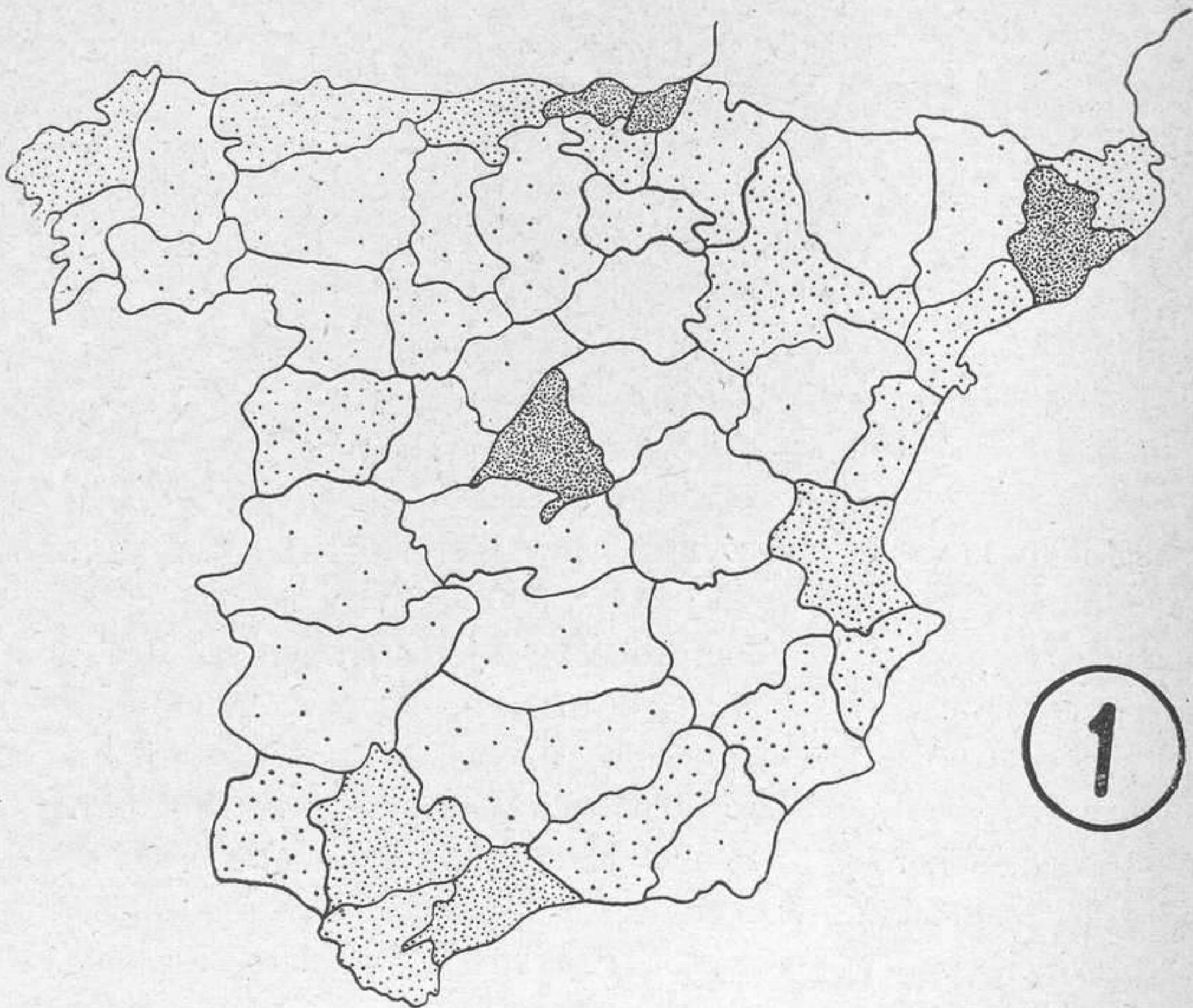
Suiza: Censo cerrado el 1 de diciembre de 1941. Superficie y población de los diversos cantones:

	Extensión.	Población.
Zürich	1.729	670.845
Berna	6.883	725.761
Lucerna	1.492	206.442
Uri	1.074	27.359
Schwyz	908	66.695
Obwalden	492	20.150
Nidwalden	274	17.346
Glarus	684	34.747
Zug	240	36.744
Friburgo	1.671	151.644
Solothurn	791	154.854
Basel (ciudad)	37	169.223
Basel (territorio)	427	94.400
Schaffhausen	298	53.648
Appenzell A.-Rh.	242	44.710
Appenzell I.-Rh.	172	13.399
St. Gallen	2.013	285.503
Graubünden	7.113	127.821
Aargau	1.403	269.873
Thurgau	1.005	137.705
Tessino	2.813	164.413
Waadt	3.208	342.058
Wallis	5.235	148.589
Neuenburg	799	117.791
Ginebra	282	174.624
TOTALES	41.294	4.256.544

La población extranjera en España.—La estadística tiene como natural complemento el gráfico, y aun más si este gráfico está constituido por mapas. La cifra, el dato numérico, es siempre una cosa fría e inerte, y, en cambio, adquiere vitalidad en el momento en que de un modo plástico se aprecia el reparto y distribución de cualquier hecho o fenómeno en la extensión de una carta.

Nos parece interesante representar cartográficamente los datos que sobre la estadística de extranjeros en España suministra el *Boletín de Estadística* (septiembre 1942, núm. 15, págs. 112-120), datos referidos a 1941.

El mapa número 1 se refiere a extranjeros de nacionalidad alemana; el número 2, a franceses; el 3, a ingleses; el 4, a italianos; el 5, a portugueses, y el 6, a número de extranjeros en general, debiéndose interpretar la escala de matices al margen del citado mapa número 6 del siguiente modo: Número 1, de 10.000 a 20.000 extranjeros; número 2, de 1.000 a 10.000; número 3, de 500 a 1.000; número 4, de 100 a 500; número 5, hasta 100. En los mapas números 1 a 5 la densidad del punteado no responde a escala proporcional fija, sino que en las provincias con pocos extranjeros cada punto equivale a uno, y en las de crecido número se ha intentado dar la sensación de mayor o menor masa por lo denso del punteado.

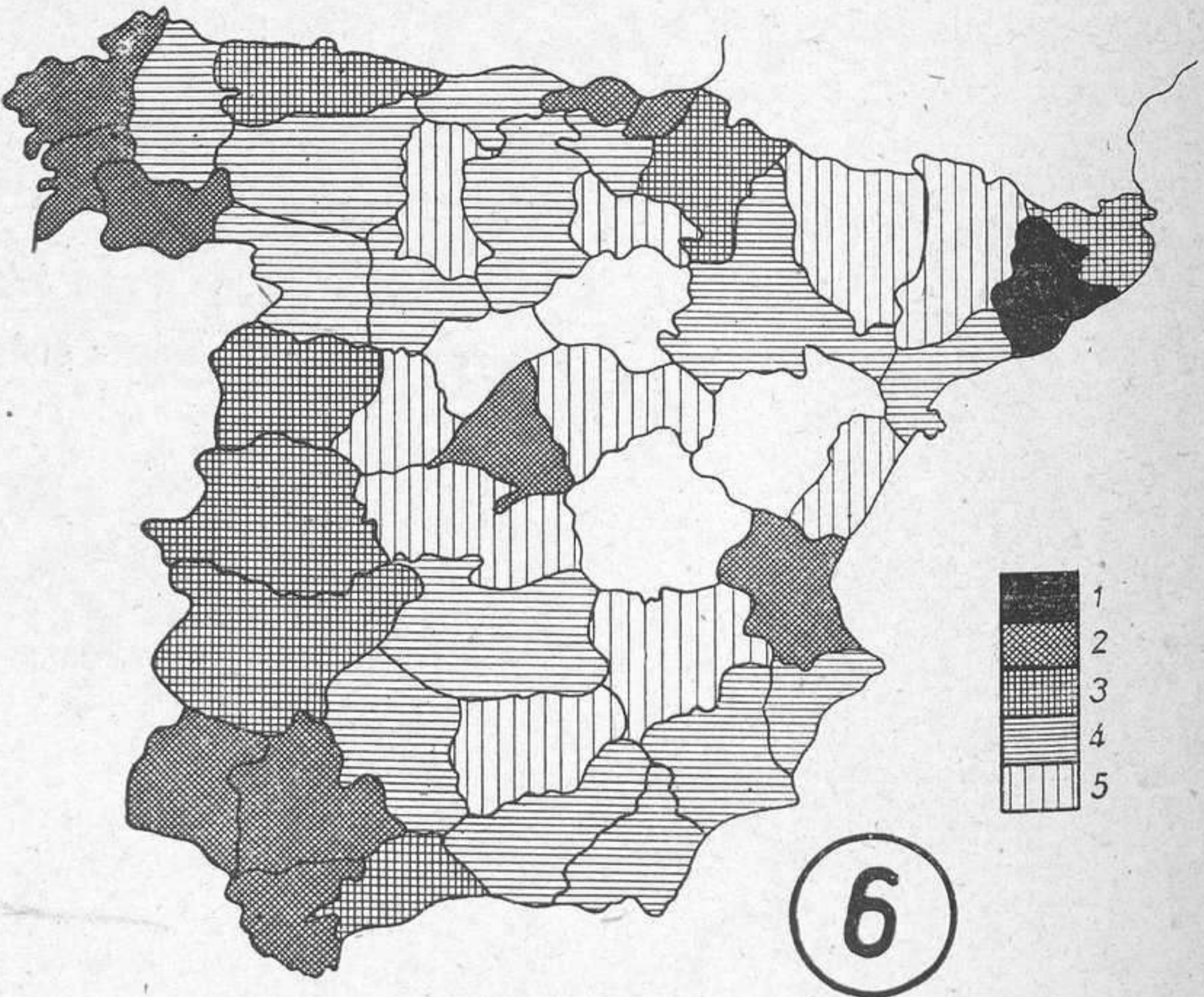


1



2





BIBLIOGRAFIA

LA POBLACIÓN DE EL SALVADOR, por Rodolfo Barón Castro. Estudio acerca de su desenvolvimiento desde la época prehispanica hasta nuestros días. Prólogo de Carlos Pereyra. Madrid, 1942. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo. Un tomo en 4.º m., 644 págs. Con 118 ilustraciones entre texto, 113 láminas en negro y 12 a todo color.

El autor de esta obra —diplomático e historiador salvadoreño, residente entre nosotros hace mucho tiempo— intenta presentar el desarrollo de la población de su país desde el tiempo de la conquista hasta hoy; no solamente trata de estudiar los elementos étnicos que han producido el tipo salvadoreño actual, sino que acomete el difícilísimo problema de calcular el número de habitantes que han vivido sobre aquel suelo en distintas etapas de los últimos cuatro siglos. Aunque el objetivo parece quedar limitado por lo arduo de la cuestión, se exhibe tal cantidad de información de todo orden, especialmente geográfico, que se convierte la obra en un estudio de conjunto del país. Proporciona así noticias poco corrientes en España, donde carecemos de libros que ahonden el conocimiento, bastante somero, que existe sobre muchas naciones americanas.

El primer problema que se plantea el autor es el de la superficie de su patria. Oficialmente, está adoptada por su Gobierno la de 34.126 kilómetros cuadrados, calculada por el benemérito geógrafo e historiador salvadoreño Santiago I. Barberena en 1892. Pronto fué juzgada esta cifra demasiado grande por geógrafos nacionales y prestigiosas instituciones geográficas de otros países, que la fijaron en unos 22.000 kilómetros cuadrados, siendo promulgada en 1927 la de 21.160 por el Estado, pero por un tiempo brevísimo, pues se volvió inmediatamente a la anterior. Discrepa el Sr. Barón de este criterio

oficial, más patriótico que científico, y acepta como más probable la citada extensión de 21.160 kilómetros cuadrados, basado en racionales argumentos. Señala que, por desgracia, tampoco merece confianza la superficie atribuída a los departamentos, en desacuerdo con lo que se desprende de los mejores mapas. Un ceñido resumen geográfico sirve de introducción al tema; en él se destaca el carácter volcánico del territorio, y su clima, que ofrece, no obstante, su tipo tropical, temperaturas máximas en verano inferiores a las de las zonas europeas de clima continental. La naturaleza del suelo y las abundantes lluvias —1.822 milímetros en la capital en 1940— convierten a El Salvador en uno de los países más fértiles del mundo, y explican gran parte de su historia y sus peculiaridades demográficas dentro de América. La economía, siempre agrícola, basada en el cultivo del cacao, algodón, bálsamo (llamado del Perú) y añil, durante la época colonial, tiende hoy al monocultivo del café, introducido hace un siglo, aunque poseen todavía gran importancia el maíz y los frijoles, elementos fundamentales de la alimentación.

Antes de estudiar la población indígena de El Salvador, alude el Sr. Barón a las hipótesis sobre los orígenes del indio americano, y recusando las autoctonistas, se inclina con Hrdlicka a la procedencia de otros continentes, y adopta, además, la reciente opinión de Martínez del Río, que supone la entrada del hombre en América al fin de la época glacial, 13.000 años quizá a. de J. C. La población india de El Salvador estaba representada por tres factores: uno primitivo, de escasa civilización, absorbido por los posteriores; el maya, inmigrado hacia el comienzo de la era cristiana, que ha dejado notables restos de su cultura, y al que pertenecían los *lencas*, separados por el río Lempa, al oeste, de los *pipiles*, del tronco náhoa, que comenzó a establecerse hacia el siglo XI, pueblo éste agricultor y artesano, capaz de constituir fuertes señoríos militares.

Con la conquista entra el autor en la materia prefijada y comienza a desplegar sus ingeniosos esfuerzos para averiguar la posible población del país desde aquella época. Demostrando un profundo conocimiento de los principios y leyes de la ciencia estadística, examina rigurosamente las probabilidades numéricas y humanas en cada circunstancia histórica, y, a pesar de los escasos datos de referencia, desarrolla la evolución demográfica desde el descubrimiento; el método, arries-

gado a primera vista, es plenamente científico, y su exactitud queda demostrada por la coincidencia de sus resultados probables con las cifras conocidas por censos u otras fuentes algo seguras y por la certidumbre matemática con que la población actual debe proceder de la inicial por progresión creciente, sirviendo de corroboración periódica los datos pertenecientes a tiempos pasados. Así cree el autor que la población indígena ascendía en 1524 a cerca de 130.000 habitantes, con una densidad de 5,5 a 6,1 por kilómetro cuadrado. El contacto con los blancos se traduce en un inmediato y evidente decrecimiento de la población, que computa el Sr. Barón en unos 50.000 seres a mediados del siglo XVI, fundándose en informes coetáneos sobre tasaciones de indios tributarios. El análisis de las causas de la despoblación, tras rechazar las exageradas cifras atribuidas a la época prehispánica, le lleva a rebajar la importancia de la guerra y de supuestos exterminios, y a recalcar las consecuencias de la desorganización producida por el brusco aniquilamiento de una cultura y a la falta de adaptación de sus miembros a las nuevas condiciones de vida, especialmente en el aspecto económico y social; indica al mismo tiempo que se trata de un fenómeno originado siempre que se ponen en contacto dos civilizaciones radicalmente distintas. En 1570 la población del actual territorio salvadoreño puede suponerse, según nuevos datos, en 77.000 habitantes: ha cesado el descenso y se inicia el equilibrio demográfico. El elemento español ha venido a superponerse al indígena y a mezclarse con él, pues desde el primer momento comienza el mestizaje, del que da ejemplo ya el conquistador Alvarado. Pero llegan pocos negros, por la escasez de minas, rasgo que se mantiene constantemente.

España sintió la necesidad de la estadística, y durante la época colonial dedicó al problema bastante interés, concretado en informes sistemáticos, sagazmente utilizados en esta ocasión. Así se ve que a fines del siglo XVII la población indígena ha experimentado un ligero aumento, superando la prolongada crisis anterior. En 1770 asciende el conjunto de habitantes —según la minuciosa labor del prelado Cortés y Larraz— a 132.000 (6,2 por kilómetro cuadrado), y según el censo oficial de 1778, llega a 146.000, de indios puros casi la mitad. En el momento de la independencia ya sube a más de 200.000, es decir, casi el doble de la población existente cuando la conquista, en la cual ocupa

el primer lugar el elemento mestizo (54 por 100), y el indígena puro (43 por 100) iguala la cifra inicial. Por tanto, el crecimiento desde comienzos del siglo XVIII es ininterrumpido y rápido. La densidad es de 11 habitantes por kilómetro cuadrado, superior a la de cualquier otro país americano.

Este movimiento continúa durante la época independiente, aunque los censos y datos son defectuosos; el primer empadronamiento de la República en 1878 fija la población en 554.000 habitantes (25 por kilómetro cuadrado, densidad superior a la actual de todos los estados hispanoamericanos, menos Cuba). El concienzudo censo de 1930 revela que ha llegado a 1.437.000, con la magnífica densidad de 65, la primera del mundo hispánico; para 1940, no habiéndose efectuado un nuevo censo, se calcula la población en 1.787.000 almas. Se ha multiplicado por 12 la de 1778 y la densidad ha subido a 87, sin que se conozca con plena exactitud la distribución étnica, en que ejerce la primacía el elemento mestizo (75 por 100; blancos puros 5 por 100). Tan asombroso aumento arranca de la vitalidad del país y de su extraordinaria fertilidad, ya que la inmigración ha sido escasa; la población rural, predominante, llega al 62 por 100. La natalidad es de las primeras del mundo, pero su 60 por 100 es ilegítimo, constituyendo un problema social de gravedad.

No ofrecen menos interés los capítulos dedicados a la geografía urbana de El Salvador, trágicamente unida a la historia sísmica; repetidas veces los temblores de tierra han arruinado las principales ciudades, especialmente la capital; pero, tenazmente, se han reconstruido siempre, sin paralizarse su desarrollo; sin embargo, la aguda sismicidad ha repercutido en la preponderancia de la población y de la vida agrícolas, y, por ende, en el esmerado cultivo del suelo, el carácter disperso de aquélla y su elevada densidad.

Con tales vicisitudes la ciudad de San Salvador no pudo ser una capital lujosa y monumental, pero era ya en el siglo XVIII un rico foco agrícola y de mezcla de razas. Igualmente se revelan interesantes noticias acerca de la geografía económica en la época colonial, el desarrollo de las escasas ciudades fundadas por españoles —cinco en total— que se transforman en animadas y prósperas por una cuerda explotación de sus recursos, a la par que son importante fermento de la hispanización, triunfando la hermandad y el mestizaje sobre los

criterios oficiales de separación de razas, en lugares de españoles e indios, apartamiento imaginado en beneficio de éstos.

Este brevísimo resumen de algunas de las conclusiones más atractivas de la obra no puede dar idea de su riqueza en noticias de todo género, con las que se puede seguir de cerca la creación y desenvolvimiento de una nacionalidad, su crecimiento fisiológico, en una feliz combinación de factores físicos y humanos, que honra la labor realizada por España, calladamente, en un rincón —entonces casi desconocido y desatendido— de su Imperio. Tenemos aquí una auténtica historia interna, una geografía histórica de un sentido verdaderamente científico. Avalora la obra profusión de grabados, fotografías de carácter geográfico, facsímiles de la vieja cartografía del país, y destaca en especial un excelente mapa de conjunto de El Salvador, a escala de 1 : 950.000, elaborado exclusivamente para esta obra con los datos más recientes. El prólogo del maestro Pereyra estudia el fenómeno del mestizaje y coloca este libro entre los de mayor importancia publicados sobre la pequeña y rica nación centroamericana.—
R. EZQUERRA.

GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE, por René Meylan. Un vol. en 8.º, 1942.

Acaba de aparecer este volumen, de 350 páginas, en la "Colección de Manuales de Enseñanza Comercial". El autor ha presentado la actividad humana en el cuadro de cada uno de los estados, proporcionando el desarrollo del texto a la importancia económica de cada país. A pesar de la inestabilidad de las condiciones económicas, es interesante y útil tener en la mano no ya un manual "puesto al día", empresa imposible ante la rápida transformación de las situaciones, pero sí un cuadro completo y sucinto de la vida económica del mundo referido a un momento determinado.

La obra no contiene ningún mapa, pero se refiere numerosas veces al Atlas escolar suizo, que es el que se debe tener a la vista y el que poseen los alumnos de escuelas superiores en aquel estado, a quienes va dedicada esta *Geografía económica*. Contiene instrucciones para que el maestro trace por sí mismo croquis y diagramas. La misma advertencia es necesario hacer respecto a las pocas ilustraciones de la

•

obra, teniendo en cuenta que en cualquier establecimiento docente suizo los profesores tienen a su disposición numerosas proyecciones con las que ilustrar plenamente los capítulos de *Geografía económica*, aparte del inmenso material que suministran las revistas ilustradas. La *Geografía económica* de Meylan será consultada con provecho por todo aquel que se interese por los problemas de tipo geográfico-económico.

ANTONIO PIGAFETTA, por A. Melón Ruiz de Gordejuela. Madrid, 1941.
Número II de los *Quaderni dell' Instituto Italiano di Cultura in Ispagna*.

Contiene este folleto el texto de la conferencia que con el mismo enunciado y con el subtítulo "El más completo narrador del primer viaje alrededor del mundo" dió en la Sección de Valladolid del Instituto Italiano el Decano de la Facultad de Filosofía y Letras de aquella Universidad.

Se refiere el autor a las primeras tentativas de circunnavegación del globo, hablando concretamente de la llevada a cabo por Magallanes y terminada por Elcano. A esta expedición podría titularse: "Empresa españolísima, concebida por un portugués y vulgarizada por un italiano". Este italiano fué Antonio Pigafetta, natural de Vicenza, que llegó a España acompañando al legado pontificio monseñor Chiericato. Habitado ya a las faenas y peligros del mar, por haber servido en la flota de la Orden de Rodas, logra ser agregado a la expedición que por entonces organizaba Magallanes, y posteriormente redacta una relación del famoso viaje. La obra de Pigafetta es la de un curioso y tenaz observador, extendiéndose acerca del mar, el firmamento, el paisaje, los pueblos que visitó e incluso sobre filología, ya que intercala en su obra algunos vocabularios americanos. Curiosa es su descripción de los síntomas de una terrible enfermedad que fué compañera inseparable del navegante: el escorbuto. Por orden de Carlos V, el manuscrito de Pigafetta fué entregado a Pedro Mártir de Anglería, cronista oficial de la expedición. La primera vez que se publicó íntegra la obra del navegante italiano fué en 1801, en París, por Amoretti. El autor termina indicando las razones de por qué en la

obra de Pigafetta no se cita una sola vez el nombre de Juan Sebastián Elcano.

GEOGRAFÍA GENERAL O INICIACIÓN A LA GEOGRAFÍA GENERAL, por Amando Melón Ruiz de Gordejuela. Valladolid, Librería Santarén, 1942, 381 págs., 78 grabados.

De acontecimiento hay que calificar, entre nosotros, la aparición de una obra geográfica seria y de cierta envergadura, y por eso registramos con satisfacción en estas líneas la publicación de la *Geografía general*, cuyo autor es el catedrático de Geografía de Valladolid señor Melón.

En la introducción expone el autor unas acertadas ideas, y lo que es más laudable, breves y concisas, sobre la esencia de la Geografía moderna y definición de sus principales ramas. Siguen unas nociones sobre la esfera, forma, dimensiones y propiedades físicas de la Tierra, movimientos de ésta y sus consecuencias, principios de Cartografía, reparto de tierras y océanos, la atmósfera y los climas, aguas marinas y terrestres, constitución y alteraciones de la corteza terrestre y biogeografía. A partir del capítulo X, el autor emprende el estudio del hombre como objeto geográfico: razas, lenguas, religiones, riquezas de la Tierra, comunicaciones. En el capítulo XVII se inicia un estudio de Geografía política, considerando las unidades políticas según las ideas de Vallaux (suelo y estado, fronteras, capitales), fisonomía de los estados, unidades políticas secundarias e internacionalismo.

El autor ilustra sus enseñanzas con ejemplos actuales y bien escogidos, haciendo la salvedad, de rigor, de referirse al estado político del mundo anterior al actual conflicto armado. Sensible es que en obra tan sólidamente científica se hayan deslizado errores de transcripción de cierto bulto, como *Rhur*, *Antliz*, *Richtofen*, *Flansteed*, *Mokweide* y otros. El lector que desee ampliar algunos de los capítulos de la obra echa también de menos un repertorio de bibliografía.

REVISTA DE REVISTAS

REVISTAS Y OBRAS GEOGRAFICAS RECIBIDAS

ESPAÑOLAS

1. BOLETÍN DE LA REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA. Tomo LXXVIII, núms. 7-8-9, julio-agosto-septiembre 1942.
2. *Las Ciencias*. Año VII, núm. 3, 1942.
3. *Africa*. Año II, núms. 13 y 14, enero y febrero 1943.
4. *Boletín Astronómico del Observatorio de Madrid*. Vol. II, número 8, 1942.
5. *Boletín Mensual del Observatorio del Ebro*. Vol. XXX, números 1-2-3 y 4-5-6, enero-febrero-marzo y abril-mayo-junio 1942.
6. *Revista General de Marina*. Cuads. de julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre 1942 y enero 1943.
7. *Investigación y Progreso*. Núms. 5-6 (mayo-junio) y 7-8 (julio-agosto), 1942.
8. *Anales del Instituto de Edafología, Ecología y Fisiología Vegetal*. Tomo I, año I, noviembre 1942.
9. *Notas y Comunicados del Instituto Geológico y Minero de España*. Año 1942. núm. 10.
10. *Revista del Centro de Estudios Extremeños*. Año XVI, 1942.
11. *Peñalara*. Año XXVI, núm. 273.

HISPANOAMERICANAS

12. *Revista Geográfica Americana*. Buenos Aires. Año IX, vol. XVII, núms. 102 y 105 (marzo y junio), 1942; vol. XVIII, núme-

- ros 106, 107, 108 y 109 (julio, agosto, septiembre y octubre), 1942.
13. *Boletín de la Unión Panamericana*. Vol. LXXVI, núms. 2 a 10 (febrero a octubre 1942).
 14. *Anales de la Sociedad Científica Argentina*. Tomo CXXXIII, entregas IV y VI (abril y junio) 1942; tomo CXXXIV, entregas I y III (julio y septiembre) 1942.
 15. *Revista de la Sociedad Geográfica de Cuba*. Año XV, núm. 2, 1942, abril-mayo-junio.
 16. *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*. Tomo LIV, núms. 5-6, septiembre-octubre 1940.
 17. *Anales de la Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala*. Tomo XVII, núms. 3 y 4, septiembre y diciembre 1941.
 18. *Boletín de la Sociedad Venezolana de Ciencias Naturales*. Caracas, núms. 1 a 13, 15, 17, 19, 23 y 49, años 1931 a 1942.

PORTUGUESAS

19. *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*. Serie 57, números 5-6 (mayo-junio), 7-8 (julio-agosto) y 9-10 (septiembre-octubre) 1942.

FRANCESAS

20. *Annales de Géographie*. Paris. Año LI, núm. 286, abril-junio 1942.
21. *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*. Toulouse. Tomo XII, 1941, fascs. 2 y 3; tomo XIII, 1942, fasc. 1.
22. *Revue de Géographie Régionale. Bulletin de la Société de Géographie de Lon et de la région lyonnaise*. Vol. XVII, 1942.
23. *Revue de Géographie Marocaine*. Casablanca. Núms. 3-4, mayo-agosto 1942.

ITALIANAS

24. *Bollettino della R. Società Geografica Italiana*. Serie VII, fascs. 5 y 6, septiembre-octubre y noviembre-diciembre 1942.

25. *Bibliographia Oceanographica*. Vol. XIV, fascs. I, II y III, 1942.
26. *Atti della Reale Accademia d'Italia*. Sec. de Ciencias Morales e Históricas. Vol. II, fascs. 1-5, 6-7, 8, 9 y 10-11, 1941. Sec. de Ciencias Físicas, Matemáticas y Naturales, fascs. 1, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12.

INGLESAS

27. *The Geographical Journal*. Vol. C, núms. 1, 2, 3 y 4, julio a octubre de 1942.
28. *Quarterly Journal of the Royal Meteorological Society*. Volumen LXVIII, núms. 296 y 297, julio y octubre 1942.

NORTEAMERICANAS

29. *Geographical Review*. Organo de la Sociedad Geográfica de Nueva York. Vol. XXXII, núms. 1, 2 y 3, enero, abril y julio 1942.
30. *The Geographical Magazine*. Vol. XIV, núm. 1, noviembre 1941; vol. XV, núm. 4, agosto 1942.

ALEMANAS

31. *Geographisches Zeitschrift*. Año XLVIII, cuads. 7-8 y 11-12.
32. *Ibero-Amerikanisches Rundschau*. Año VIII, núms. 8 a 12, octubre a diciembre 1942 y enero, febrero 1943.
33. *Mitteilungen der Geographisches Gessellschaft Wien*. T. LXXXV, cuads. 3-6 y 7-10, 1942.
34. *Deutsche Kolonial Zeitung*. Año LV, núm. 1, enero 1943.
35. *Geographisches Jahrbuch*. Año LVI, 1941, tomos 1.º y 2.º

SUIZAS

36. *Der Schweizer Geograph*. Año XIX, núm. 6, diciembre 1942.

37. *Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch Kommerziellen Gessellschaft in St. Gallen*. Año 1940-41, publ. en 1942.

DANESAS

38. *Folia Geographica Danica*. Tomo II, núm. 1, Kopenhague, 1942.

SUECAS

39. *Svensk Geografisk Arsbok*. Año XVIII, 1942, Lund.

NORUEGAS

40. *Norsk Geografisk Tidsskrift*. Tomo IX, núms. 3 y 4, 1942.

HOLANDESAS

41. *Tijdschrift van het Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*. Amsterdam. Año LIX, núms. 5 y 6, septiembre y noviembre 1942; año LX, núm. 1, enero 1943.

HUNGARAS

42. *Földrajzi Közlemenyek*. Boletín de la Sociedad Geográfica de Hungría. Budapest. Tomo LXX, 1942, núm. 5.

EGIPCIAS

43. *Bulletin de la Société Royale de Géographie d'Egypte*. Tomo XX, fascs. 2, 3 y 4, 1939, 1940 y 1942.

SURAFRICANAS

44. *The South African Geographical Journal*. Vol. XXIV, abril 1942.

REPERTORIO DE ARTICULOS APARECIDOS EN LA PRECEDENTE RELACION DE REVISTAS, CLASIFICADOS SISTEMATICAMENTE (1)

Bibliografía (A, 1).

MEUNER, H.: Bibliografía geográfica de Egipto, de 1937 a 1939 (43, 3).

REDACCIÓN: Bibliografía geográfica húngara de 1940 (42).

Historia de la Geografía (A, 3).

ALVAREZ, A.: Plan científico de Colón para el descubrimiento de América (12, 102).

GANDÍA, A. DE: Los pescadores de ballenas y el conocimiento de América antes de 1492 (12, 105).

GANDÍA, A. DE: El viaje a Islandia de Cristóbal Colón (12, 109).

STEIN, A.: Notas sobre las campañas de Alejandro por el Tigris (27, 4).

WIET, G.: Un resumen del Idrisi (con texto árabe) (43, 2).

Metodología y enseñanza (A, 4).

WILLIAM-OLSSON, W.: La Geografía y sus métodos (39).

Astronomía (B, 1).

EGGERT, O.: Trabajos modernos para la determinación de la figura y tamaño de la Tierra (7, 8).

(1) Los artículos van ordenados de acuerdo con la clasificación inserta en el número 1-2-3 del tomo LXXVII (1941) de este BOLETÍN. El número entre paréntesis al final de cada artículo remite a la relación de revistas precedente.

- WINTER, H.: El conocimiento de la declinación magnética (7, 5-6).
GIALANELLA, L.: Sobre la posibilidad de la pertenencia del planeta Plutón al sistema de Neptuno (26, 8).
ARMELLINI, G.: El problema fundamental de la Cosmogonía y las leyes de Newton (26, 6).
GULLÓN, E.: Protuberancias solares (4).

Geopolítica (B, 11).

- TERMER, FR.: Fundamentos político-geográficos de la Historia de América Central (31, 7-8).
FLOHR, E. FR.: Ensayo de una definición de "espacio vital". (31, 11-12).

Fronteras (B, 12).

- SPYKMAN, N. J.: Fronteras, seguridad y organización internacional (29, 3).

Geología (B, 2).

- ALVARADO, A. DE: Nueva organización del Servicio Geológico Alemán (9).

Terremotos (B, 2, 22).

- SOTO, J. F.: La sismología en Venezuela (18, 2).
SCHWINNER, R.: Explicación geológica de los sismos de foco profundo (7, 5-6).

Geomorfología (B, 3).

- Novo, P.: Bosquejo de un diccionario de voces usadas en Geografía física y en Estratigrafía (cont.) (1).
HIMPEL, K.: ¿Se dilata la Tierra? (33, 3-6).
PEPULINI, D.: Un problema actual: La deriva de los continentes (19, 9-10).

Oceanografía (B, 4).

GRIF, H.: Las mareas en Skallingen (38).

GAVIRA, J.: El ámbar, don de los mares (6, dic.).

RAURICH, S.: La pesca del coral en el NO. de Cataluña (6, dic.).

UMBGROVE, J. H. F.: El reparto de continentes y océanos (41, 1).

El Atlántico (B, 4, 42).

EKMAN, V.: Estudios sobre turbulencias en el Océano (39).

El Pacífico (B, 4, 43).

BETZ, FR., y HESS, H. H.: El vestíbulo del Océano Pacífico del Norte (29, 1).

WRIGHT, J. K.: Islas del Pacífico (29, 3).

ARDEN-CLOSE, DILLOWAY, McCAW y HINKS: El mapa del Pacífico (27, 2).

Otros mares (B, 4, 45).

LEITER, M.: El Mediterráneo de Asia sureste como espacio económico (33, 7-10).

Climatología y Meteorología (B, 5).

MAUNG-PO, E.: La lluvia en Birmania (28, 296).

DINES, J. S.: Un curioso aspecto del sol (28, 296).

KNOCHE, W. y BORZACOV, V.: Índice de variabilidad climática (14, abril).

KNOWLES MIDDLETON, W. E.: Historia de la Higrometría (28, 297).

HAWKE, E. L.: La lluvia en la Gran Bretaña (28, 297).

GOLD, E.: La teoría de Guilbert sobre el origen de la lluvia (28, 297).

GRANGER, R. F. T.: Un halo complejo visto en Perth (28, 297).

KESSELN, J. E.: El clima de California según la clasificación de Koppen (29, 3).

Fitogeografía (B, 6).

HIGBEE, E. C.: Plantas insecticidas de América (13, 6).

GAUSSEN, H.: Los caracteres del bosque pirenaico (21, 1 de 1942).

BLANCO YUSTE, F. J.: Plantas alpinas del Guadarrama entre 1.000 y 2.460 metros de altura (11).

Productos de origen mineral (B, 8, 81).

NEWHALL, B.: Recursos y productos minerales de América representados en sellos postales (13, 2).

RUGER, L.: La economía minera del mundo entre dos guerras (31, 11-12).

Productos de origen vegetal (B, 8, 82).

BARBOUR, G. B.: Petróleo de Texas (27, 4).

ARROJAS GÓMEZ, E.: El caucho (3, 14).

Productos de origen animal (B, 8, 83).

ANSON, P. F.: Sardinias de Portugal (30, 1).

Carreteras (B, 9, 92).

ROMERO, E. T.: Carretas y galeras (12, 102).

Puertos y tráfico marítimo (B, 9, 94).

SIEGFRIED, A.: Rutas marítimas mundiales (22).

Aviación (B, 9, 96).

WOOD, W. A.: El paracaidismo como auxiliar de expediciones geográficas (29, 1).

España en general (C, 2, 21).

HOYOS SÁINZ, L.: Antropodemografía española. Regiones y razas (1).

VILAS, L.: Composición química y condiciones de formación de las arcillas españolas (8).

Andalucía (C, 2, 21, 215).

CARANDELL, J.: Datos para la geología y geografía andaluzas: Una vuelta de horizonte con centro en Carmona(Sevilla) (1).

Extremadura (C, 2, 21, 216).

SANTOS COCO, F.: Vocabulario extremeño (10).

Castilla la Nueva (C, 2, 21, 218).

RIVAS, J.: Observaciones edafo-ecológicas en la flora de la provincia de Madrid (8).

Castilla la Vieja (C, 2, 21, 219).

SAMPELAYO, C. H.: Encuentro de yacimientos paleontológicos en la Sierra de la Demanda (9).

Aragón y Navarra (C, 2, 21, 220).

VICENTE, M.: Más sobre geología de Torrelasnegros (Teruel) (9).

DANTÍN CERECEDA, J.: Localización del endorreísmo aragonés (2).

Canarias (C, 2, 21, 222).

MORRIS, A.: Notas sobre las Canarias (12, 106).

Posesiones y Colonias españolas (C, 2, 21, 223).

DEASY, G. F.: Cambios de frontera en los territorios de Africa occidental española (29, 2).

HERNÁNDEZ-PACHECO, F.: La isla de Annobón (1).

GONZÁLEZ QUIJANO, P.: La política hidráulica en Marruecos (1).

PALÁU, A.: Principios de nuestra historia colonial en el Golfo de Guinea (43, septiembre).

FONTÁN LOBE, J.: Costumbres de Guinea (3, 13).

HERNÁNDEZ-PACHECO, F.: Por las montañas de Ifni (11).

Portugal (C, 2, 22).

ANSÓN, P. F.: Sardinias de Portugal (30, 1).

MORAIS, J. C. DE: La isla de Madera (19, 5-6).

Francia (C, 2, 23).

CHATELAIN, A.: Densidad de población en el Jura meridional (22).

PRAT, M.: Observaciones de climatología de las Landas (21, 1 de 1942).

PARDÉ, M.: La gran crecida de octubre de 1940 en los Pirineos orientales (21, 3 de 1941).

GAUSSEN, H.: Los bosques de Lavedan (21, 2 de 1941).

GORON, L.: Los valles morrénicos y las terrazas de las últimas glaciaciones en la región prepirenaica (21, 2 de 1941).

CÓPPOLANI, J.: Fisionomía y repartición funcional de los distitos de Toulouse (21, 1 de 1942).

CHEVALIER, M.: El habitat rural de la región de Neraç (21, 1 de 1942).

MAUCO, G.: Indices de reproducción y de crecimiento de población de los departamentos franceses (20).

RAVEN, TH.: Tectónica de Morvan (Francia central) (41, 6).

Inglaterra (C, 2, 24).

HAWKE, E. L.: La lluvia en la Gran Bretaña (28, 297).

- HINKS, A. R.: El mapa del Imperio Británico (27, sept.).
 WILLIAMS, K.: Inglaterra y el Golfo Pérsico (30, 1).

Países Escandinavos (C, 2, 26).

- DREW, N.: Una visita a Islandia durante la guerra (30, 4).
 JONASSON, O.: El elemento sueco en la población del mundo (39).
 VAHL, M.: Provincias geográficas en Dinamarca (39).
 LJENGUER, E.: Relación entre las condiciones geomórficas y los establecimientos pesqueros de Bohuslan (39).
 BERGSTEN, K. E.: Investigaciones morfológicas al este de Escania (39).
 BJORSTAD, E.: Procedimientos cartográficos oficiales en Noruega (40, 3).
 ROGSTAD, O.: El decrecimiento de algunos glaciares noruegos (40, 4).

Rusia europea (C, 2, 28).

- OEHME, R.: El atlas escolar de la Unión Soviética (31, 7-8).
 THIERBACH, H.: El mar Caspio y su territorio marginal (34).

Suiza (C, 2, 30).

- GUYAN, V.: Historia del paisaje cultural del cantón de Schaffhausen (36).

Italia (C, 2, 31).

- MAIURI, A.: Notas de topografía de Campania (26, 9).

Países danubianos (C, 2, 32).

- REDACCIÓN: Bibliografía geográfica húngara de 1940 (42).

Países balcánicos (C, 2, 33).

- KAHLER, W.: Los monasterios celestiales de Grecia (12, 105).

MAYER, R.: El estrecho de Constantinopla como línea de paso (33, 3-6).

Arabia (C, 2, 37).

HAMILTON, R. A. B.: Seis semanas en Shabwa (Arabia).

Insulindia (C, 3, 34).

PENDLETON, R. L.: Utilización de la tierra y agricultura en Mindanao (Filipinas) (29, 2).

OBDEIJN, V.: Geomorfología del estrecho de Malaca (41).

KRUYT, A. C.: Indígenas de Célebes central (41, 5).

OBDEIJN, V.: El conocimiento de Sumatra en la Edad Media (41, 1).

India (C, 3, 36).

STANLEY, REED: La India en transición (30, 4).

Otros países asiáticos (C, 3, 40).

STRATIL-SAUER, G.: El Irán: su paisaje y habitantes.

Marruecos (C, 4, 41). (Para Marruecos español, vid. C, 2, 21, 223).

GENDRE: Tafilalet (23).

FLORES MORALES, A.: El dialecto bereber en Marruecos (3, 14).

Egipto (C, 4, 42).

PALÁU, A.: El Canal de Suez (6, dic.).

MEUNIER, H.: Bibliografía geográfica de Egipto, de 1937 a 1939 (43, 3).

GOBY, J. E.: Las montañas de Attaka (Suez) (43, 4).

Abisinia (C, 4, 43).

ZAVATTARI, E.: La solución del problema del lago Estefanía (24, 6).

VATOVA, A.: Los lagos de Abisinia (24, 5).

Unión surafricana (C, 4, 44).

DIXEY, F.: Notas sobre el ciclo de erosión del Transvaal del sur (44).

Otros países africanos (C, 4, 47).

LABOURET, H.: Finalidades económicas en Africa tropical (34).

KENT, P. E.: La comarca del Golfo de Kavirondo en el lago Victoria (Africa) (27, jul.).

DESPOIS, J.: Regiones naturales y regiones humanas en Túnez (20).

TATE, G. H. H.: Del Camerón a la costa de Marfil, por aire (29, 1).

KANTHACK, F. E.: La hidrografía del valle del Nyasa (44).

PEEL, R. F.: Los "tibu" del desierto líbico.

América en general (C, 5).

GANDÍA, E. DE: Los pescadores de ballenas y el conocimiento de América antes de 1492 (12, 105).

ALVAREZ, A.: Plan científico de Colón para el descubrimiento de América (12, 102).

LANKS, H. C.: Desde el Mar Caribe al Estrecho de Magallanes en automóvil (13, 2).

PRATT, J. H.: Primeros meridianos en América (29, 2).

Groenlandia y Alaska (C, 5, 51).

ANDREWS, G. S.: Las carreteras de Alaska (27, julio).

FINNIE, R.: La carretera de Alaska a través de los territorios del noroeste (29, 3).

Canadá (C, 5, 52).

ENSOR, J.: El este de Canadá: un país con porvenir (30, 4).

Estados Unidos (C, 5, 53).

GANDÍA, E. DE: Por tierras estadounidenses de tradición hispana (12, 107).

KESSELI, J. E.: El clima de California según la clasificación de Koppen (29, 3).

Méjico (C, 5, 54).

PÉREZ VALIENTE DE MOCTEZUMA, A.: Teotihuacán: metrópoli tolteca (12, 108).

GANTE, PABLO C. DE: México, país de contrastes (12, 106).

TOSCANO, R.: Islas de la República Mexicana (16).

Estados centroamericanos (C, 5, 55).

MCCUTCHEN y McBRIDE: Las tierras altas de Guatemala y las comunidades mayas (29, 2).

ZAMORA CASTELLANOS, P.: Monografía departamental de Izabal (Guatemala) (17, 3).

Antillas (C, 5, 56).

CORRAL, J. I.: Principales actividades mineras de Cuba (15).

Argentina (C, 5, 57).

PADILLA, G.: La raza y el paisaje de Catamarca (12, 107).

PUCCINI, M.: Las ciudades interiores de la Argentina (12, 102).

PARADIZ, J. J.: Transgresiones oceánicas y fauna del mar epicontinental argentino (12, 109).

TOSSINI, L.: El río Paraguay (14, junio).

HAMMERLY DUPUY, D.: Bahía Blanca, ciudad optimista (12, 106).
 ROHMEDEK, G.: El valle de Cosme (Argentina) (14, junio).

Brasil (C, 5, 58).

GUTERSOHN, H.: Mato-Grosso del sur (37).

Perú (C, 5, 60).

ARCA PARRO, A.: El censo de Perú de 1940 (29, 1).

Otros países americanos (C, 5, 61).

CALDERÓN MENDOZA, F.: El oriente boliviano (12, 108).

OROSCO, G.: La docta cultura de Charcas (Sucre) (12, 106).

GARCÍA CANTÓN, A.: Jira por Bolivia (12, 105).

SOTO, J. F.: La sismología en Venezuela (18, 2).

GILLIARD, E. T.: La cordillera Macarena, en Colombia (29, 3).

JAHN, A.: El deshielo de la Sierra Nevada de Mérida y sus causas
 (Venezuela) (18, 1).

PITTIER, H.: Contribución al estudio de la climatología de Venezuela (18, 13).

PITTIER, H.: Apuntes sobre la Geobotánica de Venezuela (18, 23).

Etnografía (D, 1).

HOYS SÁINZ, L.: Antropodemografía española. Regiones y razas (1).

TAULLARD, A.: El calendario azteca (12, 106).

IBARRA GRASSO, E.: Los sistemas numerales de los indios americanos (12, 107).

BRAND, A.: Los últimos charrúas (12, 109).

IMBELLONI, J.: Escritura mochica y escrituras americanas (12, 109).

DEUNLER, J.: Genética y razas (14, septiembre).

NUMELIN, R.: Tendencias y métodos en la moderna antropología social (39).

CEI, G.: Una nueva teoría etnográfico-biológica (24, 5).

Estadística y reparto de población (D, 3).

PENCK, A.: El reparto de la humanidad por el mundo (33, 7-10).

MCCARTY, H. H.: Análisis funcional de la distribución de población (29, 2).

Lenguas (D, 5).

SANTOS COCO, F.: Vocabulario extremeño (10).

BALDACCI, O.: Términos geográficos dialectales sardos (24, 5).

Geografía de la ciudad (D, 7).

COPPOLANI, J.: Fisonomía y reparto funcional de los distritos de Toulouse (21, 1 de 1942).

SPATÉ, O. H. K. y TRUEBLOOD, L. W.: Rangoon: Estudio de Geografía urbana (29, 1).

Toponimia (D, 8).

AUROUSSEAU, M.: Transcripción de nombres geográficos (27, 4).

Cartografía (F).

BJORSTAD, E.: Procedimientos cartográficos oficiales en Noruega (40, 3).

ARDEN-CLOSE, DILLOWAY, MCCAW y HINKS: El mapa del Pacífico (27, 2).

OEHME, R.: El atlas escolar de la Unión Soviética (31, 7-8).

MILLER, D. M.: Notas sobre la proyección cartográfica cilíndrica del mundo (29, 3).

HINKS, A. R.: El mapa del Imperio británico (27, septiembre).

Topografía (F, 2).

DELAYE, TH.-J.: A propósito de la interpretación y la representación de relieves montañosos (23).

ÍNDICE

de las materias contenidas en el Tomo LXXVIII (1942)

CONFERENCIAS, ARTICULOS Y COMUNICACIONES

	Páginas.
Real Sociedad Geográfica: Junta directiva en 1.º de enero de 1942.....	5
Reseña de las tareas de la Real Sociedad Geográfica de Madrid desde el 1 de enero de 1936 hasta el día 17 de noviembre de 1941, por don <i>José María Torroja</i> , Secretario perpetuo de la Real Sociedad Geográfica.	7
Presente y porvenir de Marruecos, por el <i>Exmo. Sr. D. Antonio Aranda Mata</i> , Presidente de la Real Sociedad Geográfica.....	26
Un gran problema geográfico-histórico, o los toponímicos ibero-romanos y su localización, por <i>D. Enrique Bayerri Bertoméu</i>	35
La navegación isocotémica, por <i>D. Juan García</i>	69
Recursos minerales de España, por <i>D. Agustín Marín</i>	85 y 234
La reunión de geógrafos europeos en Wurzburg, por <i>D. J. Gavira</i>	184
Lecciones geopolíticas de la guerra actual, por el Teniente Coronel de Estado Mayor <i>D. José Díaz de Villegas</i>	203
La dispersión atmosférica y el centelleo, por <i>D. Enrique Gullón y de Senespleda</i>	284
La ciencia astronómica de Alfonso X el Sabio y su influencia en la Geografía, por <i>D. José Soriano Viguera</i>	297
La cañada ganadera de La Vizana o real cañada coruñesa, en el reino de León, por <i>D. Juan Dantín Cereceda</i>	322
El factor meteorológico en la paz y en la guerra, por <i>D. Pedro Núñez Iglesias</i>	336
El problema forestal en la provincia de Castellón de la Plana, por <i>D. A. Revenga Carbonell</i>	352
Datos para la Geología y la Geografía Andaluzas: Una vuelta de horizonte con centro en Carmona (Sevilla), por <i>D. Juan Carandell</i> (†)...	379
La política hidráulica en Marruecos, por <i>D. Pedro M. González Quijano</i> ,	402
La isla de Annobón, por <i>D. Francisco Hernández-Pacheco</i>	430
Antropodemografía española. — Regiones y razas, por <i>D. Luis de Hoyos Sáinz</i>	447

Prólogo a los "Monumenta Chartographica Indiana", por <i>D. Pedro de Novo F. Chicarro</i>	567
La conquista romana de España en su política de penetración, por <i>D. Enrique Bayerri</i>	584
Pasado, presente y futuro de la Marina mercante, por el <i>Excelentísimo Sr. D. Jesús M.^a de Rotaeché</i>	612
En torno al nombre del Monserrat, por <i>D. Theodor Heinermann</i>	653
Algunos refranes y frases populares de carácter geográfico empleados en otro tiempo en España con relación a Italia, recogidos y ordenados por <i>D. Gabriel María Vergara y Martín</i>	662
NOTICIARIO GEOGRAFICO	511 y 672
BIBLIOGRAFIA	357, 529 y 689
REVISTA DE REVISTAS	540 y 696
ACTAS DE LAS SESIONES	190, 365 y 558
Bosquejo de un Diccionario de voces usadas en Geografía física y en Estratigrafía, por <i>D. Pedro de Novo y F. Chicarro</i> , págs. 1 a 64.	



MEDALLA DE ORO

DE LA

Real Sociedad Geográfica de España

Bases para su adjudicación

Con objeto de fomentar los estudios geográficos, la Real Sociedad Geográfica de España otorgará anualmente un premio, consistente en una Medalla de Oro y un Diploma.

El Premio se adjudicará, si ha lugar a ello, al mejor trabajo de carácter geográfico, inédito o publicado en el tiempo comprendido desde 1.º de junio de 1942 hasta 31 de mayo de 1943, que se juzgue acreedor a tal distinción, eligiéndolo entre aquellos cuyos autores lo soliciten y los remitan, por correo certificado, al Secretario general de la Real Sociedad Geográfica, León, 21. Madrid, España, antes de la última fecha arriba indicada.

No podrán ser premiados los trabajos publicados por entidades oficiales o redactados por su mandato. Tampoco podrán aspirar al Premio los individuos que forman parte de la Junta directiva de la Sociedad.

El autor a quien se conceda la Medalla de Oro de la Sociedad en dos años consecutivos no podrá aspirar a ella hasta pasados tres años más.

El Premio se entregará en la Sesión inaugural del Curso inmediatamente posterior a la terminación del plazo antes indicado.

La Junta directiva de la Sociedad queda facultada para resolver cualquier duda que pudiera surgir en la interpretación de las precedentes Bases.

Madrid, 10 de junio de 1942.

El Secretario general, *José María Torroja*.

ANALES DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PARA EL PROGRESO DE LAS CIENCIAS

Publicación trimestral, ilustrada, que contiene amplia información sobre las nueve Secciones en que se halla dividida, a saber: Ciencias matemáticas, Astronómicas, Físico-Químicas, Naturales, Sociales, Filosóficas, Históricas, Médicas y Técnicas.

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN ANUAL

España, Portugal y América...	30 pesetas.
Restantes países	40 —
Número suelto	8 —

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales

VALVERDE, 24. — MADRID

OBRAS GEOGRAFICAS DE LA SOCIEDAD

que se hallan de venta en el domicilio de ésta, León, 21.

La Estereofotogrametría.—Tres conferencias de D. JOSÉ MARÍA TORROJA.—Un volumen de 83 páginas, con 56 láminas, 15 pesetas.

Geografía y descripción universal de las Indias, recopilada por el cosmógrafo cronista JUAN LÓPEZ DE VELASCO, desde el año de 1571 al de 1574, publicada por primera vez, por D. JUSTO ZARAGOZA.—1894.—Un volumen en 4.º de 308 páginas, 30 pesetas.

Descripción y Cosmografía de España por Fernando Colón.—Manuscrito dado a luz por primera vez bajo la dirección de D. ANTONIO BLÁZQUEZ.—1910 a 1917.—Tres volúmenes en 4.º de 360, 334 y 85 páginas, 18 pesetas.

Los estudios geográficos en España (Ensayo de una historia de la Geografía), por D. JERÓNIMO BECKER.—1917.—Un volumen en 4.º de 366 páginas, 10 pesetas.

Fernando de Magallanes: Descripción de las costas desde Buena Esperanza a Leyquios.—**Ginés de Mafra: Descubrimiento del estrecho de Magallanes.**—**Anónimo: Descripción de parte del Japón**, publicados por D. ANTONIO BLÁZQUEZ Y DELGADO-AGUILERA.—1921.—Un volumen en 4.º de 221 páginas, 10 pesetas.

Diario de la primera partida de la Demarcación de límites entre España y Portugal en América, precedido de un estudio sobre las cuestiones de límites entre España y Portugal en América, por JERÓNIMO BECKER.—Tomo I.—Madrid, 1920-24.—Un volumen en 4.º de 394 páginas.—Tomo II.—Madrid, 1925-1928.—Un volumen en 4.º de 319 páginas. Los dos tomos, 20 pesetas.

Índice del mismo, por D. ALFREDO GUMMÁ Y MARTÍ.—193 .—Un volumen en 4.º de 52 páginas, 5 pesetas.

Repertorio de las publicaciones y tareas de la Real Sociedad Geográfica (años 1921 a 1930), por D. JOSÉ MARÍA TORROJA.—1930.—Un volumen en 4.º de 114 páginas, 10 pesetas.

Repertorio de las publicaciones y tareas de la Real Sociedad Geográfica (años 1931 a 1940), por D. JOSÉ MARÍA TORROJA.—1940.—Un volumen en 4.º de 72 páginas, 10 pesetas.

Expedición italiana al Karakoram en 1929.—Conferencia dada en italiano por S. A. R. EL PRÍNCIPE AIMONE DE SABOYA-AOSTA, DUQUE DE SPOLETO, y traducida al español por D. JOSÉ MARÍA TORROJA.—Un volumen en 4.º de 32 páginas, en papel cuché, con un retrato y 16 láminas, 10 pesetas.

Toda la correspondencia y pagos referentes al Boletín se dirigirán al Administrador del mismo, calle del León, 21. MADRID