

MIRANDO AL MAR

Algo sobre el origen y formación del ambiente o vida marítima

Instantáneas

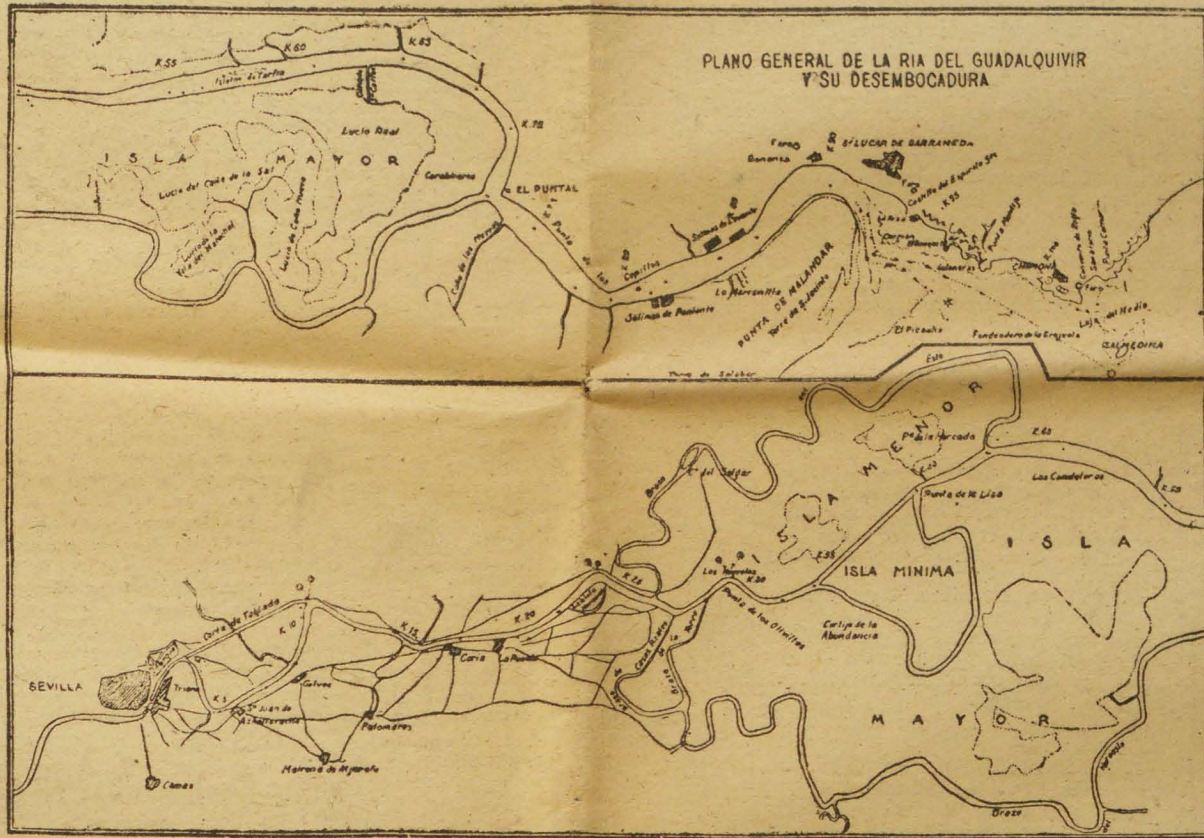
El hombre, rey del universo porque así plugo al Sumo Hacedor, se valió del Mar y la Tierra, el creador o promotor del ambiente marítimo. Pues ya podía ser grandioso e interesante el líquido elemento y ofrecer la Tierra miles recursos de asociación que, sin la iniciativa humana, sin aquel gesto genial del hombre al lanzarse al mar, entonces, luego y hoy no se hubiese iniciado, mejorado y consolidado la vida marítima. Por tanto, este ambiente «sui generis» creado y presidido por el hombre, tiene su origen en la tierra firme o costas, alcanzando éstas de paso lógicamente mayor valor que la parte de aquélla que no tiene contacto directo con el mar. Y también se comprenderá fueran medios terrenales los empleados por el hombre en su nueva lucha con este elemento.

Al correr del tiempo y por mejora de los medios tanto en embarcaciones como en la propulsión, ya fueron varios, muchos hombres o casi generaciones enteras, las que se dedicaron al mar seguramente estimulados por la pesca y por el nuevo medio de transporte o comunicación tan valioso, que permitió se escribiese la geografía e historia universales. Y tal esfuerzo en común fué labrando también, sin querer, otro medio de vida incluso con costumbres o hábitos, técnica y hasta vocablos diferentes a los empleados en tierra adentro. Pero con todo y eso, nunca pudo el hombre en absoluto desligarse de la tierra o desmentir de su origen, fomentando por tanto el maridaje de aquélla con el mar; diríase aceptó la condición de anfibio o duplicó, mejor dicho, las aptitudes humanas al poder disfrutar o servir para dos ambientes diferentes; consiguió obras con este doble sello: así por ejemplo, la sal marina es un producto del mar logrado en tierra y el buque por el contrario, se construye en tierra para sólo ser útil en la mar. Siempre figuran asociados o como partes integrantes del ambiente marino los tres elementos: «hombre», «tierra» y «mar». Y para terminar este ligerísimo esbozo, diremos también (dejamos para más adelante detallar cuanto debemos a tal asociación o ambiente marino) que de aquel primer marino que adquirió «savia de mar»—valga la frase—y la inculcó en la tierra, nacieron otros propensos ya a este doble aspecto que encierra el ambiente marítimo, especial y dignamente mantenido, diríase, por una casta o raza de hombres: «la gente de mar».

LIGERA IDEA SOBRE EL «PODER NAVAL»

Antes de referirnos (más adelante) a las marinas militar y mercante, es de cajón robustecer lo dicho sobre el ambiente marítimo con algunas consideraciones sobre el «Poder naval», lo que facilitará no sólo la mejor comprensión de la institución de las marinas, si que también la necesidad de las mismas.

A tal concepto cabe darle dos in-



terpretaciones diferentes: significación de potencia marítimo-militar por poseer la nación poderosas escuadras o bien, el medio por el cual un Estado ejerce el dominio del mar en sus conceptos militar, comercial y colonial.

Entendemos que de las dos, la segunda es la más real y de ahí que el más completo concepto del «Poder naval» se refiera al constituido por flotas militares y mercantes y todos los otros medios que ofrecer puedan también los litorales nacionales y coloniales.

La «flota mercante» viene a encarnar la potencialidad de una nación, diríase todo su vigor tanto espiritual como material, aquella riqueza que se lanza y se recoge cambiada.

La «flota militar o marina de guerra» es la obligada a mantener la vía libre por donde transita la expansión y el cambio.

Y los «litorales nacionales y coloniales» donde existen aquellos puntos de apoyo que permiten el intercambio comercial, esto es, los puertos, rías, ríos navegables, estuarios, fácil acceso de los centros o actividades industriales al mar, etc.

Además de estos factores que, principalmente, integran el «Poder naval», hay otros que influyen en su desarrollo cuales la «situación geográfica»; la «configuración física»; la «extensión territorial»; el «número de habitantes»; el «carácter de éstos» y la «clase de Gobierno» (según autorizadas opiniones).

Obligados a la síntesis y por lo que a España se refiere, diremos son factores favorables «de siempre» al «Poder naval», nuestra situación geográfica, la configuración física y la extensión territorial incluyendo las islas adyacentes; «de ahora» como quien dice la clase de Gobierno que constantemente alienta y ampara toda actividad marítima y «no favorable» en general (y de ahí la necesidad de una campaña en pro de los intereses marítimos) el carácter de los habitantes.

DE LOS PUERTOS EN GENERAL

1) El valor e importancia de los puertos es indiscutible, pues a más de fomentar casi todas las industrias y por ende la población de la ciudad marítima correspondiente, constituyen la puerta que da franquicia a la gran expansión del comercio nacional y al ingreso de lo que carecemos.

En sentido metafórico podemos compararlos con los huecos o ventanas de un edificio, tan indispensables que, sin ellos, la vida se ofrece pobre, insana y por demás comprimida.

2) Los puertos divídense principalmente en «puertos naturales» y «artificiales», denominándose sus partes esenciales: «canal» o «bocana»; «antepuertos», «diques»; «ársenas» y «muelles». Asimismo, con relación al «calado», clasifican también en «practicables», «de marea» y «de ba-

rra». A esta última clasificación pertenecen los «puertos fluviales» (como el de Sevilla) pues generalmente fórmase «barra» en la desembocadura de los ríos. Y aun podíamos hacer otra clasificación en atención a su principal elemento de vida; así, entre otros, Ferrol, Cartagena y Mahón son puertos militares; Bilbao y Huelva de exportación de mineral; Sevilla, Barcelona, Valencia y Málaga de exportación; de emigración y pesca Vigo y Coruña; pesqueros principalmente Pasajes, Ayamonte, etcétera, y de exportación de sal Cádiz (también tráfico en general) y Torrevieja, etc., etc.

DEL PUERTO FLUVIAL DE SEVILLA

1) El Guadalquivir (del árabe «Uad el Kebir» que quiere decir «Río Grande») ya logra importancia suma al solo decir que, cruzando terrenos de las provincias de Ciudad Real, Albacete, Jaén, Almería, Granada, Córdoba, Málaga, Sevilla y Cádiz, forma una cuenca que, con una superficie no menor a 56.522 kilómetros cuadrados, da origen a un grandísimo valle (de inestimable riqueza) que otros ríos no cuentan.

2) Su curso puede estimarse en 680 kilómetros; su caudal algo escaso hasta su confluencia con el Guadalquivir Menor; más importante hasta la del Genil y francamente de consideración de aquí en adelante; siendo dos sus afluentes principales, el Guadalquivir por la derecha y el Genil por la izquierda.

3) Su pendiente se calcula en 0'081 metros entre el origen y el puente colgante de Mengibar; de 0'00093 de aquí a Córdoba y de 0'00052 entre esta capital y Sevilla, a nivel medio del mar.

4) Desde muy antiguo, si conside-

ramos la acepción de la palabra puerto, existe el de Sevilla. Esto es desde que hubo buques y se estableció más o menos regularmente la navegación. Sevilla tuvo puerto y el río Guadalquivir cumplía con otro superior designio a más de los inherentes a su curso.

La historia lo menciona con harta frecuencia seguramente por su marcada y valiosa intervención en la vida española; en él se fundaron las primeras Aduanas de España; la célebre Casa de la Contratación, institución gloriosísima que consiguió mantener nuestra primacía en la Ciencia Náutica; al que fué en un tiempo puerto de arranque de viajes y expediciones célebres a las Américas y luego y siempre ha sabido mantener su rango como el primer puerto fluvial de España; de entre los de importancia de Europa y el de mayor exportación nacional.

5) Su aspecto como tal puerto fluvial difiere bastante de los enclavados en la costa: no ofrece la visión del mar con todos sus cambios para sí dar una sensación de tranquilidad y contraste con la tierra; parece cosa de ésta cual un otro barrio típico; diríase una carretera más, muy larga y de color de cielo. Pero no por ello desmerece en valor; antes al contrario, el de Sevilla absorbe un verdadero círculo de actividades (los de costa sólo un semicírculo) que se desarrollan por el N., S., E. y O. de él, ya que a guisa de favorable desahogo, llegan a Sevilla mercancías de toda Extremadura, gran parte de la Mancha, de Jaén, de Córdoba, de Huelva y de toda la provincia sevillana. Y en tiempos de guerra su valor se acrecienta notablemente por la garantía o seguridad que ofrece.

6) El plano que inserta explicará gráficamente a los lectores aquellas particulares de su configuración y extensión, debiendo agregar nosotros que tiene el río unas 50 millas navegables; el puerto 2 kilómetros de muelles; 24 grúas eléctricas de cinco toneladas y una de 40; tendido de ferrocarril que procede de las dos estaciones; además, muelles particulares como los de Cros, Cerámica de San Juan, Minas de Cala, de Aznalcóllar, etc.; tanto la «barra» como la ría, están perfectamente «balizadas»; que aun seguros de que pronto pasarán a pretéritos estos datos, dado su incesante progreso y a la inteligente actuación de la Jefatura de Obras del Puerto, hay un proyecto (más importante aun que la célebre Corta de Tablada) de canal de dos trozos, que en línea recta partirá desde Puebla del Río a buscar la boca de la costa de los Jerónimos, simplificando no pocas millas de navegación; el peligro de los «bajos» de la Campana, la Isleta y el Hoyuelo; una mejora de 15 a 20 pies de calado que permitirá la subida a Sevilla de buques de «gran porte»; se evitarán bastantes dragados y se ahorrará combustible. Y que, como diferen-

cia del puerto de Sevilla a los aludidos de la costa o litoral, se emplean próximamente unas cinco horas en (subir) la navegación de Bonanza a Sevilla y el doble o 10 horas (por precisar dos mareas) en el sentido opuesto, diferencia que lógicamente repercute en el servicio de Practicaje haciéndolo más penoso e incluso en su aprendizaje, a lo que contribuye la variación de los fondos.

7) En cuanto a su enorme valor comercial, mucho sentimos la falta de espacio para copiar estadísticas de la Junta de Obras y que se refieren al año 1938, pero reducidamente transcribiremos lo siguiente:

A) El tráfico general del puerto se integra por la «importación» y «exportación» («cabotaje» en general y «navegación de altura») que asciende a 1.146.827.072 de kilogramos; por aquel tráfico correspondiente al «muelle de Bonanza» (importación y exportación) que alcanza a 12.046.344 kilogramos; el propiamente «fluvial» que representa 97.845.487 kilogramos; el «tráfico pesquero» (pescado fresco) importante en 21.270 kilogramos y las mercancías procedentes de «Depósitos francos» que ascienden a 35.147 kilogramos. En total todas estas partidas suman 1.256.775.320 kilogramos.

B) Las partidas más importantes de exportación corresponden a los cereales, minerales, aceite, aceitunas, algodón, cemento, corcho, jabón, paja y naranjas.

C) El tráfico fluvial está integrado principalmente por estas mercancías: arena, ladrillos, sal y zahorra.

D) El número de vagones que circulan por el puerto no baja de 21.000 y las horas de tracción 13.056-00.

E) El movimiento de buques (vapores y de vela) asciende a 1.581; de éstos 832 españoles y 549 extranjeros. Pudiendo además decirse que, desde la entrada en Sevilla el año 1926 del vapor «Manuel Arnés», pasó a la historia la restricción para buques con «calados» y «esloras» importantes, pues en tal año 1938 entraron 88 buques con calados superiores a 100 metros (los máximos han sido 138'68 de eslora y 22'10 de calado).

Bien se comprenderá por lo que antecede—aunque no poco hemos dejado en el tintero—la importancia indiscutible del río y puerto de Sevilla y que, tan vasta organización, funcionamiento y contribución obedece de una parte a organismos oficiales tales la Comandancia de Marina, Junta de Obras del Puerto, Corporación de Prácticos, Aduanas, Sanidad de Puerto, Carabineros, Ferrocarriles, Semáforos, etc. y de otra a las empresas navieras, consignatarios, estibadores y al comercio en general. Y de esperar es que tal progreso constante, desde la bellísima Giralda a guisa de ígneo símbolo, se pregone tanto que nadie lo ignore para honra de Andalucía, de Sevilla y de España entera.

JESUS ACACINO.

(Continuará. Prohibida la reproducción.)

EL

85%

de los trastornos de la **digestión** son debidos a la acidez del jugo de su **estómago** causa además de la mayor parte de las enfermedades que puede Vd. evitar y curar, tomando algunas cucharadas de **DIGESTÓNICO** del Dr. Vicente **VENTA EN FARMACIAS**

¡Atención!

ALMACENES

Pedro Roldán

PLAZA DEL PAN, NÚMERO 3

Trajes para Caballeros desde **30 pto.** Uniformes de todas clases **Francisco Zaragoza** Enfermedades nerviosas **Consulta, a las 4 SAN VICENTE, 25**

Teatro Lloréns

Domingo 26 Otro estreno

en **Vermut Selecto**

LA DAMA GRIS

(Una aventura de Sherlock Holmes)

Producción Terra, por **Hermann Speilmans y Trude Marlen**

Además otra nueva Actitud UFA con interesantes informaciones del desfile de las tropas alemanas en OSLO

Salón Imperial

Desde las 3 Reestreno en Sevilla

"CONTRABANDO"

UFA, por Hans Albers