

TOSSA, MARZO 1967
AÑO II - NUMERO 22

10 PESETAS

- **¿Fue legal el proceso de Cristo?**
por Miguel Pérez Capella
- **El automovilismo en Tossa:**
Los modernos servicios de viajeros
por Joaquín Ciuró
- **Entrega oficial de los dos cañones destinados al Museo**
por Carol Hausmann
- **Elogio a la mujer de nuestra costa catalana**
por José M.^a Peix Parera
- **Valladolid y su museo de escultura**
por Lope Mateo

El Excmo. Dr. Gregorio Modrego Casaus y el Obispo de la Diócesis Dr. Jubany, rodeados de varios feligreses, frente a la "Capella dels Socors".





GALERIA DE TOSESSES ILUSTRES

La corbeta "VILLA DE TOSSA",
según grabado de la época.

DOMINGO BRUGUERAS (1828-1912)

Navegante. Capitán y propietario de la corbeta "VILLA DE TOSSA". Desde muy joven estudió y practicó náutica, verificando innumerables viajes a bordo del buque "SAN JAIME", propiedad de su padre, y dedicado al comercio de cabotaje con los puertos mediterráneos, particularmente con los de Andalucía. Más tarde embarcó como agregado e hizo varios viajes a ultramar, hasta 1851 en que al obtener el título de piloto, encargó en Barcelona la construcción de la corbeta bautizada con el nombre de "VILLA DE TOSSA", de un arqueo total de 275 toneladas y destinada exclusivamente para la "carrera d'America". Al mando de la "VILLA DE TOSSA", preparada adecuadamente para pasaje y carga, dedicóse al tráfico con los puertos antillanos, destacándose por la rapidez en los viajes, gracia que le permitía las magníficas condiciones marineras del buque, unidas a los extensos conocimientos de navegante alcanzados en sus múltiples viajes. Según consta en el libro de a bordo, el 21/22 de marzo de 1855, encontrándose el buque de regreso a España desde el puerto de Matanzas, tuvo que capear un fortísimo temporal. La solidez de la nave, que a intervalos parecía que se undía en las profundidades del Océano, como se levantaba y endía con su proa hasta los bordes de las encrespadas olas, y la experiencia de su capitán, ayudados por el milagro de la luz del día, que rayó en el momento preciso, los libró de un naufragio seguro, llegando sanos y salvos a puerto aunque con averías en el barco y en la carga, de las que da el correspondiente conocimiento a las autoridades de marina competentes. "En la ciudad de Cartagena a tres de abril de mil ochocientos cincuenta y cinco: Ante mí el escribano por S. M. del Tribunal de Comercio de la misma y de los testigos que se expresarán, pareció don Domingo Brugueras, capitán de la Corbeta Española nombrada "VILLA DE TOSSA", de la matrícula de Barcelona surta en este puerto y DIGO: Que el doce de marzo último, hallándose el buque de su mando en Matanzas estando de quilla y costado y en la mejor disposición para navegar, con un cargamento de azúcar a su bordo dio la vela para Barcelona con escala en dicho puerto; y sin accidente alguno aunque con mal tiempo, siguió su viaje hasta la singladura del veinte al veinte y uno de dicho mes, que por efecto sin duda de lo mucho que iba trabajado el buque, advirtieron en la mañana del veinte y uno que aquel había movido alguna agua la cuál procuraron achicar con la bomba. Así continuaron hasta la mañana del cuatro del corriente que navegando con viento frescachón y mar del segundo y tercer cuadrante, se le rompió uno de los barbiquejos de cadena, el cuál compusieron enseguida, cargando entretanto las mayores. En los días siguientes han continuado también muy malos tiempos, pero ninguna novedad han experimentado en el buque ni en la carga, habiendo logrado arribar con toda felicidad a este dicho puerto, donde han dado fondo a las siete y media de la mañana de hoy. Y como a su derecho convenga el hacer constar los hechos que deja consignados a el efecto y como testigos presenciales de ello, presenta a su piloto don Jaime Bas y los marineros don José Casani y don Narciso Sala, los cuales comparecidos en el acto e instruidos del presente relato DIJERON: Que cuanto refiere su capitán es cierto y verídico y lo mismo que le ha ocurrido en su viaje, sin que aquel sea culpable de las averías que el buque y su cargamento han podido sufrir, que estas han sido ocasionadas por efecto de los malos tiempos que han venido experimentado".

NARCISO FONALLEDAS



TOSSA, MARZO 1967
AÑO II - NUMERO 22



REVISTA MENSUAL
EDITADA POR EL AYUNTAMIENTO
DE TOSSA

DIRECTOR:
JAVIER DALFO HORS

FOTOGRAFÍAS
DE MANUEL FABREGAS,
MARCELINO CUATROCASAS,
JOHN S. ZODY, PABLITO
Y LUIS METJE

REDACCION Y ADMINISTRACION:
CASA CONSISTORIAL

PRECIO DEL EJEMPLAR: 10 PESETAS

IMPRESO EN
ARTES GRAFICAS TRAYTER DE FIGUERAS
DEPOSITO LEGAL: GE. 215 - 1965



CARTA DEL
DIRECTOR

AEROPUERTO

Ante la inauguración oficial del aeropuerto "Gerona - Costa Brava", efemérides que habrá tenido lugar el día 1.º de abril, dado que escribimos estas líneas antes de esta fecha, pese a que nuestros lectores las leerán después, creemos de interés recordar que ya tomó tierra en este aeropuerto, tal como señala la foto que ilustra este comentario, un "Convair" del Servicio de Comprobación y Ayudas de la Subsecretaría de la Aviación Civil, en el que viajaba el ministro del Aire, teniente general don José Lacalle Larraga. El ministro inspeccionó las obras e instalaciones, y bien podemos señalar este hecho como histórico para el futuro turístico de nuestra Costa Brava.

Dicho aeropuerto, en el cual se han invertido cerca de unos 400 millones de pesetas, quedará abierto para la navegación diurna dentro de breves días y para la nocturna a últimos de mayo o primeros de junio. La pista, que ahora cuenta con 2.300 metros de longitud y 45 de ancho, es ampliable a 3.200 y 60, respectivamente. Por lo tanto, queda bien claro que el aeropuerto "Gerona - Costa Brava" podrá recibir todos los tipos de aviones, y la prueba de ello es que hay ya contratados para este verano 1.600 vuelos, con grandes posibilidades de aumento.

Como complemento a la pista de vuelo se ha construido otra pista de rodadura paralela, torre de control, edificio terminal, equipos especiales de ayudas para la navegación, instalaciones de compañías, servicios de combustible, parque de salvamento, amén de muchas otras obras de gran interés para la buena marcha del aeropuerto. Cabe citar, como dato interesante, que se han removido unos dos millones de metros cúbicos de tierra, y que todo ello se ha realizado con el tiempo récord de unos 20 meses.

Con la inauguración oficial se dará justa satisfacción a los anhelos de toda la provincia gerundense, especialmente en las poblaciones de mayor auge turístico de la Costa Brava, por el esfuerzo y la aportación que todas ellas realizaron para que este aeropuerto fuese una auténtica realidad.

Al mismo tiempo, cabe esperar que su puesta en marcha representará asimismo un gran incremento turístico en toda nuestra zona marítima, debido a la facilidad de los desplazamientos de los turistas de diversos países europeos.

Dada la trascendental importancia —que además coincide con el XXVIII aniversario de la paz española— de este 1.º de abril, día histórico en nuestra provincia, TURISSA dedicará, en su próximo número, amplia información, gráfica y literaria, de los actos oficiales de la inauguración del aeropuerto "Gerona - Costa Brava".

JAVIER DALFO



NOTICIARIO

BREVE

1 El pasado día 5 de febrero se constituyó el nuevo Ayuntamiento de esta villa, quedando compuesto como sigue: Alcalde, don Pedro Ansón Artigas. Teniente de Alcalde, don Narciso Torrent Puigdemont. Concejales: don Emilio Cantenys Amargant, don Joaquín Sureda Güell, don Tomás Collado Aromir, don Narciso Vidal López y don Francisco Murio Jansá. Los tres últimos son los nuevos representantes de los tercios familiar, sindical y entidades, respectivamente.

2 El doctor don Eduardo Ripoll Perelló, director del Museo Arqueológico de Barcelona y del Museo Arqueológico de Ampurias, a propuesta de la dirección general de Bellas Arte ha sido nombrado comisario de la IV Zona del Servicio de Defensa del Patrimonio Artístico Nacional. Dicho cargo había quedado vacante por haberse incorporado a su cátedra de la Universidad de Oviedo el Dr. Carlos Cid, que hasta ahora lo ejercía. Esta Comisaría tiene a su cuidado las restauraciones y vigilancia de ciudades y monumentos artísticos de Valencia, Cataluña y Baleares, funcionando en cada provincia a través de los delegados provinciales de Bellas Artes. Asimismo, funciona en el seno de la Comisaría la Junta Delegada de Calificación. Valoración y Exportación de Obras de Interés Histórico y Artístico, que interviene para las mencionadas regiones en las importaciones y exportaciones de obras de arte.

3 La Federación Provincial de Pesca y Actividades Subacuáticas dio a la luz pública el Calendario Oficial de las competiciones para el presente año. En nuestras aguas se celebrarán 3 pruebas, todas ellas de carácter oficial. La primera, extraordinaria, tendrá lugar el día 29 de octubre, bajo la organización de la Asociación P. D. M. de Palamós. La segunda, organizada por la Asociación D. P. M. de San Feliu de Guixols, está anunciada para el día 19 de noviembre. Y la tercera y última, también bajo los cuidados de la mencionada entidad guixolense, se celebrará el día 3 de diciembre.

4 El tercer plan de expansión bancaria con respecto a esta provincia señala la provisión de una nueva sucursal en la capital y otras en las plazas de Arbucias, Bagur, Castillo de Aro, Lloret de Mar, Salt, San Hilario Sacalm y Tossa. De ellas, no está establecida entidad bancaria alguna en las de Arbucias, Bagur, Castillo de Aro, Salt y San Hilario Sacalm. En los medios bancarios gerun-

denses ha extrañado un tanto que nuestra villa y Lloret de Mar, que fueron creadas en el anterior plan, se vean nuevamente favorecidas con dichos establecimientos bancarios, lo cual hace suponer es causa fundamental la gran corriente turística que se experimenta en ambas localidades de la Costa Brava.

5 En nuestra villa hay un hombre que lo contempla todo desde arriba; el hormiguero de la playa durante el día, las luces que alumbran la ciudad por la noche, las barcas. La ciudad vive a sus pies aunque sólo le separe de ella, una empinada cuesta. Donde mejor se ve Tossa es desde el faro y allí está él —Alberto Aguirre— a su cuidado desde hace bastantes años. Nuestro farero está contento con su profesión. Pertenece al cuerpo desde el año 1942, y durante estos años a estado trabajando en los faros de Puerto de la Selva; Cabo San Antonio, en Alicante; Cabo Favari, en Mallorca; y ahora aquí. La carrera de farero ha cambiado mucho desde que los faros funcionan con electricidad. Antes con el gas de petróleo y el aceite vegetal, los faros estaban al cuidado, casi siempre, de viejos lobos de mar. En la actualidad, sin embargo, hacen falta unos amplios conocimientos técnicos ya que además del funcionamiento, la reparación y el mantenimiento de los faros corre también de su cuenta.

6 Nuestra población es, quizá, la villa de la Costa Brava que, conservando carácter propio de pueblo con raigambre, se ha convertido en emporio turístico europeo de primer orden. Playa de Aro es otro fenómeno similar: con la diferencia de que Playa de Aro se ha hecho, íntegramente, de planta. Le falta, por lo tanto, la sal genuina de nuestras típicas calles. Claro: esto hace que el espacio esté ultra super valorado. Las calles son estrechas. Y las tiendas minúsculas. De una tienda, sale la bella dependienta de turno y el grupo de turistas "ad hoc". Se trata de la compra de un parasol. Pero es que el parasol —abierto— no cabe en la tienda. ¿Entonces? Hay que abrirlo en la calle. ¿Permiten? —nos dice la dependienta—. No faltaba más —decimos nosotros—. Y paramos el coche. Se abre el parasol. Se hace girar: esto, siempre, hace bonito. Pero el grupo no está decidido. Que por nosotros no quede —insistimos...—. Y comienza la exhibición de parasoles estampados; a rayas; con flecos; sin ellos pero con cenefa de plástico, etcétera. Todos opinamos. La cosa es, francamente, divertida. Hasta que alguien dice: Este es muy español. Y queda adjudicado en el acto.

He aquí un tema interesante y sobre el que conviene meditar en estos días de Semana Santa. De él se ha ocupado, aunque de forma sucinta, algunos de los biógrafos de Cristo —Ricciotti, Lagrange, Fillión, Fouard—, y, entre nosotros, Serrano Suñer y Prieto Prieto, existiendo, también, la obra teatral del italiano Hugo Betti, representada hace años en España.

Si por proceso se entiende la serie o sucesión de actos encaminados a las actuaciones de pretensiones fundadas —esto es, con arreglo a Derecho objetivo—, por órganos del Estado instituidos especialmente para ello, llamándose procedimiento al conjunto de dichos actos —escritos, comparencias, etc.—, por medio de los cuales se aplican las leyes a los hechos concretos, claramente se advierte que todo proceso presupone la existencia de unos requisitos: jurisdicción; competencia; existencia de normas aplicables; capacidad para ser parte; capacidad procesal; legitimación y postulación, aparte la concurrencia de determinados requisitos respecto del lugar, tiempo y forma de los actos procesales.

En el caso de Cristo ¿quién tenía jurisdicción? En el siglo I de la Era Cristiana —VIII de la fundación de Roma—, la Judea, lugar donde se desarrollaron los hechos, integraba la provincia romana de Syria. Dice San Lucas en su Evangelio: “*En año decimoquinto del Imperio de Tiberio César, gobernando Poncio Pilatos la Judea, siendo Herodes tetrarca de Galilea...*”. Así pues quienes tenían la jurisdicción criminal eran Herodes, de una parte y Poncio Pilatos, de otra. Pero al lado de esta jurisdicción del representante del Imperio Romano existía otra, que aplicaba sus propias leyes, por concesión romana, radicada en el Sanhedrin, presidido por el Sumo Sacerdote. Pues bien, la simple lectura del pasaje del Evangelio de San Juan, en la que nos dice que, después de prender a Jesús, lo llevaron primeramente a Anás, porque era suegro de Caifás —a la sazón Pontífice—, nos pone de relieve la primera

¿FUE LEGAL EL PROCESO DE CRISTO?

de las infracciones procesales cometidas, ya que Anás no tenía porque intervenir en el proceso, puesto que ya no era Sumo Sacerdote, aparte de que, durante el interrogatorio se maltrató al detenido, cosa prohibida y castigada por las leyes de todos los países.

De la presencia de Anás lo llevaron a la de Caifás y los evangelistas San Mateo y San Marcos, nos relatan la ilegalidad del interrogatorio: “*Los Sumos Sacerdotes y todo el Sanhedrin buscaban un falso testimonio contra Jesús para hacerlo morir, y no lo encontraban, aunque se*



Alonso Berruguete. Retablo de San Benito el Real. Detalle del Calvario. Museo Nacional de Escultura. Valladolid.

presentaban muchos testigos falsos”.

A Cristo se le imputaban los delitos de sedición y de blasfemia, pero el problema estriba en quién tenía potestad para aplicar la pena de muerte que, a toda costa, se le quería imponer. Ya en tiempos de Julio César, mediante edictos Imperiales, se hicieron extensivas a todos los súbditos del Imperio las leyes penales y procedimentales referentes a delitos que llevasen aparejados la pena capital, quedando las Leyes Nacionales modificadas según los capítulos XX y 13, y XXI, 10 de las XII Tablas. En consecuencia, todos los delitos sancionados con la pena capital por las leyes romanas, eran de la competencia del Magisterado Romano y no de los Tribunales Nacionales, como lo prueba la misma declaración de los sacerdotes hecha ante Poncio Pilatos —“a nosotros no nos es permitido matar a nadie”— y varios hechos históricos: Julio César, muchos años antes de Jesucristo, hizo procesar por sedición a tres judíos, según el procedimiento Imperial, y el mismo Poncio Pilatos, según el testimonio de los Evangelistas San Lucas y San Marcos, había juzgado y condenado a Barrabás por sedición y asesinato.

Por tanto, pues, el Sanhedrin no podía imponer la pena de muerte a Jesús por el delito de sedición y en cuanto a la de blasfemia, que se llevaba a efecto por lapidación, según la Ley de Levítico y que, de los delitos imputados a Jesús, desde el punto de vista judío, era el más verosímil, tampoco podía aplicarla, razón por la cual no fue acusado ante el Juez Romano más que de sedición, es decir, de hostilidad contra el orden romano que, en virtud de la “Lex Cornelia maiestatis” y, sobre todo, en la “Lex Iulia de maiestate”, vigente en tiempo de Cristo, se configuraba como el caso más grave del “crimen maiestatis”, sancionado con la pena capital.

“Entonces —dice San Juan— salió Pilatos a ellos fuera, y dijo: ¿Qué acusación traéis contra este hombre?”. Respondieron y dijéronle: “Si este no fuera mal-

hechor no te lo habríamos entregado”. Diles entonces Pilatos: “Tomadle vosotros y juzgadle según vuestra Ley”. Y los judíos le dijeron: “A nosotros no nos es lícito matar a nadie”.

Dice San Lucas: “Llevaronle a Pilatos y comenzaron a acusarle diciendo: a este hemos hallado que pervierte la nación y que veda dar tributo al César, diciendo que él es el Cristo, el Rey. Entonces Pilatos preguntó si aquél hombre era galileo. Y como entendió que era de la jurisdicción de Herodes, le remitió a Herodes el cual también estaba en Jerusalén en aquellos días”. Herodes ya sabemos que con su corte le menospreció y le volvió a enviar a Pilatos.

Esto pone de relieve otra gran infracción procesal. Es indudable que habiendo transcurrido la vida de Cristo en Jerusalén, desde la fiesta de los Tabernáculos, y habiendo realizado en esta ciudad no sólo los hechos que originaron su detención, sino el prendimiento o detención mismos, el Pretor Romano era competente; en cambio no lo era en manera alguna Herodes Antipas, que ejercía su jurisdicción en Galilea y no en Jerusalén, donde se encontraba accidentalmente, aparte de no tener competencia para juzgar el delito de sedición, atribuido al Juez Romano.

El proceso de Cristo ante el Sanhedrin no fue legal pues, porque no tenía jurisdicción para



Alonso Berruguete. Retablo de la Mejorada. Detalle del Calvario. Museo Nacional de Escultura. Valladolid.

conocer del supuesto delito de sedición, y porque no se observaron las formalidades legales (violencias físicas, testigos falsos), habiéndose celebrado el juicio durante las horas nocturnas y dictado la Sentencia en el mismo día del juicio, contraviniendo así lo dispuesto en la Ley Judía, el Talmud de Jerusalén.

Tampoco fue legal el interrogatorio de Cristo por Herodes, que carecía de competencia y que no halló en él culpa alguna.

Pero sobre todo fue ilegal la Sentencia dictada por Poncio Pilatos contra Cristo, porque Poncio Pilatos cometió prevaricación, es decir, dictó Sentencia injusta, a sabiendas, como ponen de relieve San Marcos y San Mateo, ya que sabía que los Sumos Sacerdotes le habían entregado a Cristo por envidia y repetidas veces manifestó: *“Ninguna culpa hallo en éste hombre. Me habéis presentado a éste por hombre que desvía al pueblo: y he aquí que preguntado yo delante de vosotros no he hallado culpa alguna en este hombre de aquellas que le acusáis. Y ni aún Herodes porque os remití a él, y he aquí ninguna cosa digna de muerte ha hecho”*. Y él les dijo la tercera vez: *“¿Pues qué mal ha hecho éste? Ninguna culpa de muerte he hallado en él”*, y porque dictó la Sentencia influído además por el temor (*“y como Pilatos oyó esta palabra tuvo más miedo”* dice San Juan), siendo nulos los actos judiciales ejecutados bajo la violencia, el miedo o la intimidación.

También fue ilegal la Sentencia dictada por Poncio Pilatos porque no se siguió el procedimiento romano vigente, *“la cognicio extra ordinem”* procedimiento en el que, si bien es cierto que el Juez tiene una gran discrecionalidad, se advierten, por lo menos, las siguientes faltas procesales: ausencia de acusación fundada, expedida por Magistrado; falta de citación; arresto ilegítimo y falta de prueba. No hubo más prueba que la testifical, realizada ante el Sanhedrin mediante testigos falsos.

Tras la condena injusta, comenzó el suplicio del Calvario. Y se cumpliría la visión profética de Isaías: *“No se hallará en El parta sana, desde la planta de los pies hasta lo más alto de su cabeza”*.

MIGUEL PEREZ CAPELLA



Autocar moderno, con miranda o “belvedere”, marca “G. M. C.”, de la línea Barcelona - Tossa - Palafrugell.

EL AUTOMOVILISMO EN TOSSA

LOS MODERNOS SERVICIOS DE VIAJEROS

COMUNICACIONES DE ANTAÑO

Tossa, en un principio, adoleció de un sistema de comunicaciones que no estaba en consonancia con las necesidades y con la realidad de una población predestinada, en el futuro, a gozar de una indiscutible primacía veraniega entre las de más renombre del territorio catalán, por no decir de España entera, en gracia al predicamento de que ha venido gozando por parte del turismo internacional.

Por espacio de un dilatadísimo período de tiempo —hasta 1921 con vehículos de tracción de sangre, luego con ómnibus-automóviles—, contó solamente con dos servicios mecánicos: uno, el de correspondencia pública y pasajeros con Lloret de Mar —que aún subsiste—, en cuya población mediante el tradicional transbordo a los vehículos de otra línea los viajeros seguían hasta la Estación de Blanes, o viceversa; enlace que constituyó la única salida con que la villa de Tossa contaba para comunicarse con la ciudad de Barcelona y demás pueblos costeros de El Maresme.

En otra dirección, para relacionarse con la ciudad de Gerona, pueblos de la zona de su influencia y poblaciones de las comarcas del Bajo Ampurdán, contaba con otro servicio regular de automóviles con Llagostera, por la estación de la Compañía del Ferrocarril de San Feliu de Guixols a Gerona.

Por dichas razones, y, a pesar de que ambos servicios se prestaban a entera satisfacción del vecindario tossense, es fácil de comprender que una de las más laudables y unánimes aspiraciones de las autoridades, vecinos, del comercio y de los veraneantes del pueblo de Tossa, fue la de tener sendos servicios de autobuses que lo enlazaran —directamente y sin rodeos—, con dichas capitales de provincia.

UTOPIAS COOPERATIVISTAS

En los últimos meses del año 1933, se había constituido en Barcelona, la Cooperativa de Transportes “La Levantina”, con sede en la calle de las Cortes Catalanas, entidad patrocinada por prohombres del Gobierno autónomo, o sea de la “Conselleria de Eco-

nomia de la Generalitat de Catalunya", los cuales acordaron implantar determinados servicios de transportes de viajeros en diversas zonas de la región.

A primeros del siguiente año, "La Llevantina", decidió establecer un servicio regular y diario de viajeros entre Barcelona y Tossa, con prolongación discrecional y facultativa, hasta San Feliu de Guixols; trayecto a discurrir por Mataró, Arenys de Mar, Calella, Malgrat, Blanes, Lloret y pueblos intermedios.

Dicho servicio cooperativo, estaba previsto para practicarse con grandes, rápidos y modernos autobuses de producción autóctona, marca "Hispano-Suiza", dotados de potentes motores de gasolina, de 6 cilindros y 100 caballos de fuerza, equipados con carrocerías para 40 plazas, tres de cuyas unidades, previamente, se habían adquirido en firme.

No obstante, por dificultades de índole jurídico-administrativa no pudo implantarse dicho servicio público, puesto que si bien la Cooperativa "La Llevantina", se había inscrito como asociación de carácter social y popular al socaire de la legislación cooperadora, su funcionamiento como servicio público de conducción de viajeros fue considerado por las superiores autoridades del Ministerio de Obras Públicas del Estado —ante la fuerte oposición creada por la Compañía de los Ferrocarriles de M. Z. A., como servicio paralelo a la vía férrea en su mayor tramo, y como posible competidor con otras empresas de autobuses preexistentes, por el tráfico que podía restarles—, y la autorización quedó supeditada al dictamen emitido por la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, organismo que tenía que decidir, y por ello fue denegado el pretendido servicio Barcelona-Tossa, y, no se

"Pegaso" de 50 plazas, carrozado en los talleres Cardé & Escoriaza, de Zaragoza —casa especializada en material de ferrocarriles—, con el cual se inauguró la línea Barcelona - Tossa - Palafrugell.



habló más de la Cooperativa "La Llevantina".

Dos años más tarde, una institución de creación similar, de carácter político-social, titulada la "C.O.T.B.E." ("Cooperativa Obrera de Transportes del Baix Empordà"), para julio de 1938, tenía preparada una flota de autocares de las marcas "Blitz", "Chevrolet Bus" y "G. M. C.", destinada a practicar servicio coincidente, por su acusado paralelismo, con los trenes de los Ferrocarriles Económicos Españoles, S. A.

Acerca del establecimiento del servicio de la "C.O.T.B.E.", que estaba patrocinado por diversos estadistas del Frente Popular, el diario "La Vanguardia" y demás prensa barcelonesa como "Solidaridad Obrera", publicó un amplio reportaje, ilustrado, a página entera, con notas gráficas y esquemas de bastidores y carrocerías, el mismo día 18 de aquel año 1936. La "C. O. T. B. E.", tenía, también, en proyecto, una línea complementaria, o hijuela, de Gerona a Tossa. En plazo brevísimo estalló la guerra —cuestión de horas, solamente—, por lo que el servicio de dicha cooperativa, de explotación obrera, tampoco se llevó a la práctica. Además, el material que iba a ponerse en marcha fue destinado por la C. N. T. —Confederación Nacional del Trabajo— (Comité de Gerona), para conducir tropas al frente de combate y servicios civiles del Consejo General de Aragón —gobierno autónomo marxista—, con capitalidad en Caspe, que, como es sabido, gozó de mayores prerrogativas y poderes que el de la Generalidad. Con la preocupación de aquellos momentos nada más se supo de la Cooperativa obrera ampurdanesa.

COMPAS DE ESPERA

Renacida la paz, a partir de la primavera de 1940, se prodigaron las solicitudes de concesiones administrativas para establecer nuevos servicios de viajeros entre los diversos pueblos de la parte meridional de la Costa Brava y Barcelona, la mayoría de los cuales tenían puntos de contacto con Tossa, pero, debido a la penuria de material automóvil y a la restricción entonces decretada para el consumo de carburantes líquidos y lubricantes e intervención oficial de neumáticos, ordenada por el Gobierno, no se tomaron en consideración tales aperturas de nuevas líneas y el "stato quo", que regía al advenimiento del Alzamiento Nacional, continuó subsistiendo en el mismo plan y en la propia situación de antes de la guerra.

ESTABLECIMIENTO DE LAS ACTUALES LINEAS TURISTICAS

Pero, andando el tiempo, y en cierto modo restablecida la normalidad en cuanto a carburantes, neumáticos y material móvil, no hubo más remedio por parte de los Poderes Públicos que contribuir a la canalización del tráfico rutero originado por la ingente avalancha del turismo internacional hacia la Costa Brava, cada vez en auge más frecuente, crecimiento que en el verano de 1953 determinó la creación de sendas líneas afluentes a este litoral, ya que su establecimiento al ser declarado como de utilidad pública por la Dirección General del Turismo —conforme preveía la legislación del ramo—, no podía ser objeto de discusión y su funcionamiento, a pesar de los pesares, tuvo que ser autorizado, lo que benefició notablemente a los intereses generales de todos los pueblos costabraveños implicados en sus itinerarios.

Uno de los noveles servicios afectaba sensiblemente a Tossa: la "Línea Costa Brava", concesión otorgada a favor de una razón social compuesta por los señores don Juan Badosa Casanovas y don Ramón Calpe Collado, titulares de la firma "Autocares y Viajes A.B.C."; empresa hoy denominada "Línea Costamar, S. A.", que, desde entonces viene circulando, con carácter regular y diario, con origen en Barcelona y término en Palafrugell —servicio directo en el trozo Barcelona-Lloret—, en tránsito y parada en Tossa e internándose por Llagostera, se reintegra al litoral por San Feliu de Guixols, para continuar por Playa de Aro, Calonge y Palamós.

Su administración central ha venido radicando en Vía Layetana, 37, 4.º, y la venta de billetes, reservas y salidas de autocares, en Caspe, 21, de Barcelona, y, en Tossa, en "Viajes Taber", de la Plaza de España, 14.

Es de observar que la Empresa de la "Línea Costa Brava", para mejor información de sus usuarios, entonces, publicó unos interesantes folletos, con mapas descriptivos del trayecto, a todo color, en varios idiomas, bien confeccionados, con unos opúsculos informativos, también plurilingües, de los hoteles comprendidos en dicho trayecto, de Barcelona, hasta Palafrugell y sus playas. En dicho folleto gráfico figuraban los 22 establecimientos de Tossa: 1 Hotel de I A; 2 de II; 1 de III y el resto clasificados como pensiones.

La "Línea Costa Brava" se inauguró con gran pompa y esplendor, ante el beneplácito popular, con solemne ben-



San Hilario 1909. Entonces empezó a prestar servicio, la "Hispano Hilariencia", con el ómnibus GE 29, marca "Hispano Suiza", el primero que circuló en la provincia. Esta Empresa hoy presta, durante el verano, su línea con cabecera en Tossa.

dición canónica por una alta dignidad eclesiástica, y la asistencia personal de las más relevantes autoridades regionales, en Barcelona, el día 10 de julio de 1953 precisamente coincidiendo con la efemérides de la máxima exaltación religiosa para el automovilista, la fiesta de la solemnidad del glorioso San Cristóbal, su celestial patrono.

Los coches de la citada empresa, "Pegaso" y "G. M. C.", fueron carrozados a estilo de gran turismo, algunos a base de tener dispuestas las hileras de sus butacas en plano ascendente, simulando tener el autocar dos pisos o plantas, sistema "belvédère", con cuya disposición el viajero podía admirar mejor las bellezas panorámicas del trayecto.

En honor a la verdad bien puede afirmarse que para el pueblo de Tossa el día 10 de julio de 1953 se abrió una nueva y esplendorosa era en materia de comunicaciones, ya que, saliendo de su secular aislamiento, iba a tener un enlace rápido que, sin transbordos, le uniría con la capital catalana, mejora que en lo sucesivo, estaba destinada a otorgar un máximo de facilidades a los tossenses y a los veraneantes y demás forasteros visitantes de la villa, y, sin duda, al fomento del turismo, nacional y extranjero.

Poco después, la importante empresa "Hispano Hilariense, S. A.", de San Hilario Sacalm, una de las más antiguas de la región y precisamente la que ostenta el decanato en todas las

comarcas gerundenses, fundada en 1909, por don Tomás Culi Verdaguer; consecuente con el plan de ensanchamiento de sus servicios interurbanos de viajeros y animada por los buenos deseos de dar las mayores facilidades a los habitantes del Bajo Montseny y de Las Guillerías, decidió establecer un servicio de autocares desde la susodicha población montañera de San Hilario hasta el mar, en tránsito por las poblaciones de Arbucias, Hostalrich, Tordera, Blanes y Lloret, finalizando, como cabecera de trayecto, en Tossa; servicio cuya prestación es diaria, en la época estival, mejora que viene permitiendo a los moradores de dichos lugares de tierra adentro tener contacto directo, sobre todo en la época de baños, con una de las poblaciones principales de la Costa Brava.

Otra veterana entidad, la "S.A.R.F.A." —la primitiva Empresa Ribot, Font & Artigas, S. A.—, de Palafrugell, fundada en 1911, considerada desde siempre como la más importante de la provincia y una de las de más raigambre de Cataluña, compañía que, desde 1929, era concesionaria del servicio Tossa-Llagostera, decidió, hace algún tiempo, extender sus redes de comunicación, ampliando dicho servicio hasta Gerona; así como implantar otro, bordeando el litoral, entre Tossa y San Feliu de Guixols, línea que cada año cuenta con mayor predilección por parte de los turistas, ya que cumple holgadamente su cometido por servir de

enlace entre dos importantes sectores de la Costa Brava, que hasta hace poco estuvieron incomunicados, por carecer de servicio público de viajeros que los enlazara.

UN SERVICIO DE NIVEL EUROPEO

Y, finalmente, para redondear este reportaje que glosa las bondades y excelencias del sistema de comunicaciones con Tossa, diremos que la villa —en la época turística—, cuenta con las ventajas de un servicio regular internacional en autocares de lujo: el "Europa Bus" —Costa Brava-Perpignan—, en soberbios auto-pullman, prestación practicada, conjuntamente, en potente complejo industrial compuesto por "Autocares Juliá, S.A.", "R.E.N.F.E.", "Transcar" y los Ferrocarriles Franceses, con salida en Blanes, por Lloret de Mar, Tossa, San Feliu de Guixols, Playa de Aro, Palamós, Palafrugell, Torroella de Montgrí, La Escala y Figueras para finalizar en Perpignan, y, en la citada capitalidad de los Pirineos Orientales, encontrar ramificaciones o combinación para París, Marsella, Ginebra, Londres y Roma, mediante otros servicios análogos, coordinados, con la debida y cómoda correspondencia de enlace o ramales con los grandes trenes expresos europeos.

JOAQUIN CIURO

Entrega oficial de los dos cañones destinados al Museo

AMBOS HAN SIDO MAGNIFICAMENTE RESTAURADOS POR EL CRIS



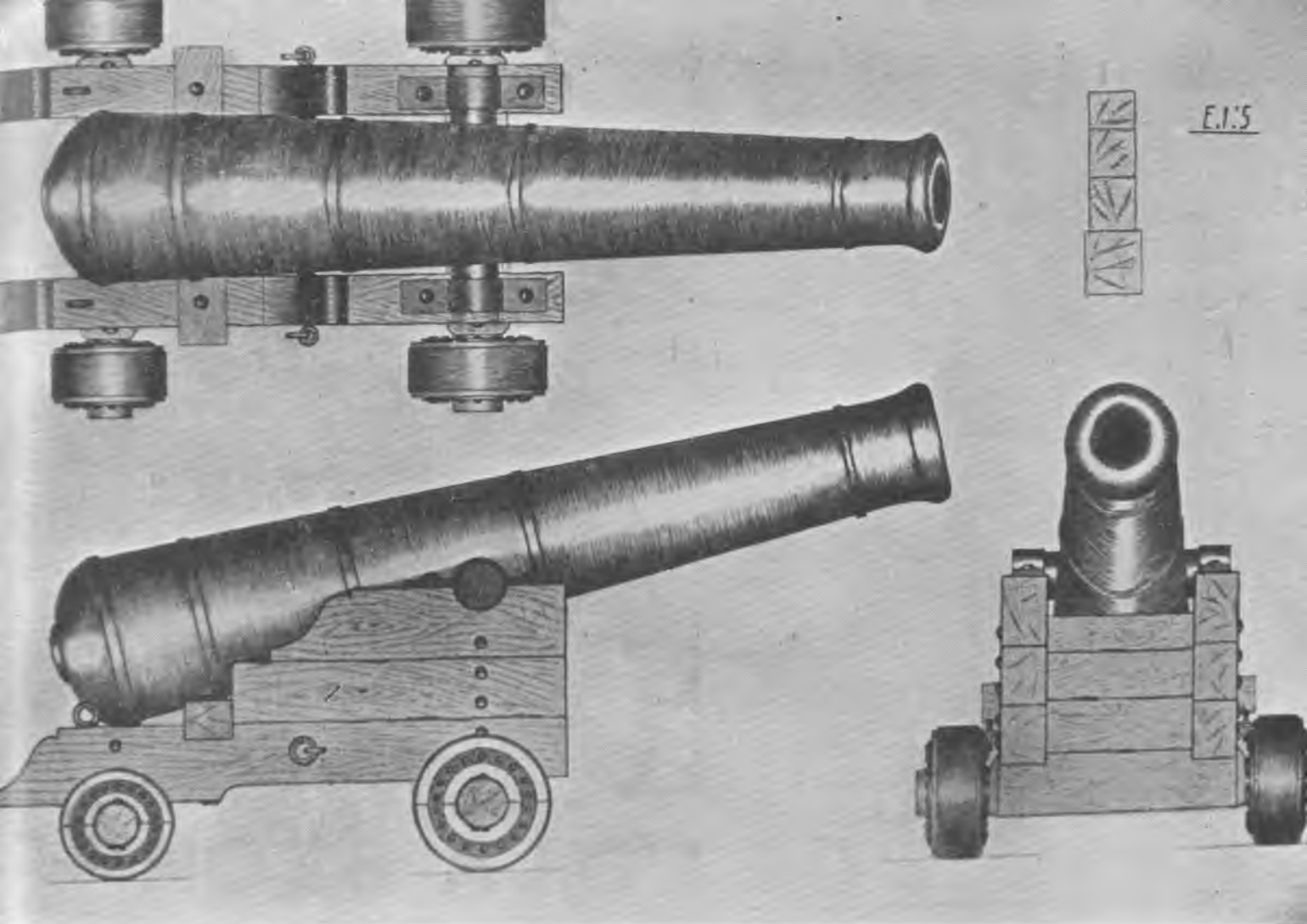
Domingo de Pascua, puerta abierta a una nueva temporada, días de sol que son preludeo a aguas calientes y tranquilas que nos permitirán a los buceadores hacernos de nuevo a la mar, volver a nuestros fondos, a la búsqueda de nuevos pecios, a los restos de nuestros barcos, sumergiéndonos en nuestro mundo de aventura. Coincidiendo con tan señalada festividad, el CRIS en la persona de su presidente, don Aurelio López, hizo la entrega oficial de los dos cañones que rescatamos en estas aguas el pasado verano, magníficamente restaurados.

De esta forma hemos deseado completar con la restauración de estas dos piezas excepcionales esta operación.

Durante dos meses un equipo de especialistas en colaboración con el Dr. Ferrer del servicio de restauración de la Dirección General de Bellas Artes han trabajado en la protección de las piezas y en el diseño y construcción de las cureñas.

El Dr. Ferrer del servicio de restauración de la Dirección General de Bellas Artes, supervisando el tratamiento de protección.

El equipo de buceadores que efectuó el rescate.



Diseño de las cureñas.

Estos trabajos no han sido sencillos ya que por su antigüedad y larga permanencia en agua salada presentaban un avanzado estado de descomposición, lo que ha obligado a múltiples ensayos y a un enérgico tratamiento anticorrosivo.

Después de las sucesivas operaciones de limpieza y de pasivado de la superficie, se ha aplicado como protección una pintura a base de resinas Epoxy, que aislan de forma definitiva el metal, evitando el peligro que por oxidación se produjera una expansión interior que agrietaría y descompondría los cañones en pocos meses.

A pesar de la calidad de esta protección, este procedimiento en principio no nos satisfacía, ya que la superficie quedaría brillante y como nueva, acusando sin embargo los desperfectos su-

fridos con los años, lo que les restaría mucho valor desde un punto de vista artístico.

Es aquí donde debo de destacar lo verdaderamente excepcional del procedimiento utilizado. Fue una formulación especial, Araldite 417 de la casa CIBA importado expresamente de Suiza, en que a la resina se le ha efectuado una adición de finas partículas de hierro, se consigue al cabo de un período de tiempo que la superficie de la pintura envejezca oxidándose y quedando con el aspecto de antigüedad que deseábamos, pero totalmente protegidos.

Una capa final de barniz transparente, que de quedar a intemperie deberá de reponerse periódicamente, detiene la oxidación en el punto deseado.

Las cureñas han sido también cuidadosamente diseñadas y

construidas según la documentación y métodos de la época, empleando vieja madera de eucalipto y herrajes forjados.

Con esta entrega el CRIS suma dos nuevos trofeos a su magnífica colección de piezas arqueológicas y artísticas repartidas en los distintos museos, que son nuestro más preciado testimonio de la labor realizada.

Y termino como he empezado. Una nueva temporada se abre ante nosotros, llena de proyectos y de promesas. Diecisiete cañones balizados desde Blanes a Sa Tuna esperan su turno, incluyendo en nuestros proyectos proseguir la búsqueda de un pecio romano en aguas de Tossa, en el que hace tiempo tenemos puestas nuestras esperanzas.

CAROL HAUSMANN
Monitor del CRIS

Hacia tiempo que no había tropezado con nadie tan vivaz, tan activo, como Lola Bech. No la conocía personalmente. De alguna fotografía de archivo había sacado la idea de que era una venerable anciana; culpa, sin duda, de su envidiable cabello blanco: "Lo tengo así desde muy joven" —me dice— y de un cierto alejamiento por mi parte del mundo pictórico.

Prácticamente, no existió diálogo: sólo un monólogo suyo, arrollador, magnífico, en que cada palabra tenía un sentido.

—Todo eso de contestar a preguntas de "¿cuál fue su última exposición?", y demás, son tonterías. Yo prefiero decir cosas. Es lo que a ustedes les interesa. Después, pone lo que quiere.

Y luego, presa de una súbita desconfianza, me mira a través de sus enormes gafas redondas —un poco a lo Marcel Achard— y me advierte:

Pero no tenga nada que no sea verdad. Luego se enreda todo.

La obra que expone Lola Bech en la sala de Radio Barcelona, que dirige Lina Font, está constituida por cinco biom-

pasado todo aquello y porque yo siempre me he podido permitir el lujo de pintar lo que he sentido.

Se habla del tema de las flores, de los paisajes:

—La naturaleza no es intrascendente. Las flores, los paisajes pueden ser cosas muy íntimas. Pero hay que mirarlo todo, estudiarlo durante mucho tiempo y luego pintar con naturalidad.

Hace treinta y cinco años que va a Tossa. Lola Bech ha dado a conocer esta playa mucho antes que los turistas la descubrieran. Paradójicamente, la conocían muy bien, a través de sus telas, los aficionados a la pintura domiciliados bajo todas las brumas del norte de Europa.

Le gusta viajar, pero se siente muy unida a Tossa. Ahora va a pasar en Barcelona un par de meses.

—Las vacaciones yo las paso en las grandes ciudades. Hago al contrario que todo el mundo. Y me gusta mucho, no se crea, todo este bullicio.

A la mesa en que estamos charlando se sientan su marido y su hijo. Riéndose, ella, les echa de allí.



"Expo" de una tossense en Barcelona

CINCO BIOMBOS DE LOLA BECH

bos, en cada uno de los cuales predomina un color —rojo, rosa, amarillo, verde y azul—. El tema de todos ellos es floral; y están tratados con esa suavidad no exenta de energía que es característica de su pintura.

—Es que esto del cuadro está ya —¿cómo lo diría?—, un poco "manido". Un biombo es una cosa funcional; lo que se quiere ahora. Funcional, ¿entiende?; lo puedes poner donde quieras. Pero también puede ser un buen cuadro. ¿Por qué no? De todas formas esto es pintura, digamos que al servicio de la alta decoración.

No es el primero que pinta. En París, en casa de una amiga, ya hay otro. También allí quedaron muchas obras de Lola Bech. Carlos Sentís, en una crónica para "La Vanguardia", fechada en 1958, escribía: "Lola Bech, de Tossa, se ha traído un pequeño cargamento del pueblo más internacionalizado de la provincia de Gerona. De su exposición en la Galería Marcel Bernheim ha adquirido una tela el ministerio de Educación francés, lo que para la pintora española constituye un gran éxito y un gran honor".

Volviendo a los biombos, tema de la actual exposición, sabemos que...

—Son de madera y pintados al óleo. El tema se desarrolla a lo largo de los tres cuerpos y la parte de atrás es plateada o dorada, según el frente.

Por cierto, que la señora de Sarabia ha tenido que trabajar:

—Me los preparó el carpintero de Tossa y he tenido que luchar mucho, porque no estaba bien la superficie. Se oscurecía toda la pintura.

Mientras desplegamos algunos biombos para ver como quedan situados, salta en el aire la palabra "abstracto", pronunciada por alguien.

—Yo era ya "abstracta" en los años treinta —bueno, no diga en que año—, por eso ya ahora pinto así. Porque ya he

—¿Se puede trabajar con la familia?

—Sí, se puede; pero yo procuro huir de ella de vez en cuando. Me encierro en mi taller o me voy al campo.

Y, riéndose de nuevo, comenta:

—"Yo me he tirado al campo": no tenía otro remedio para evadirme de las figuras de mi marido y de los bodegones de mi hijo.

Pero todos saben que ella no es una "especialista en flores", sino que es muy capaz de enfrentarse con cualquier tema. Aunque, muy lógicamente, prefiera no "topar" con las otras aficiones de la familia.

Lola Bech necesita trabajar a presión:

—Si tengo mucho tiempo no hago nada. Necesito estar un poco apurada.

Entonces corre y, como ya lo tiene todo pensado y repensado, visto y revisto, pinta con gran soltura, a toda prisa. No es facilidad; es, simplemente, preparación.

—Cuando me pongo a pintar, ¡es la gloria! —exclama exultante.

Se le nota que, aparte de sus nietos —"no hable de ellos, creerán que soy más vieja"—, la pintura ocupa un lugar preferente en su vida.

Esta es su primera exposición del año 1967. Hace un año, más o menos, que expuso en Madrid, pero hacía bastante tiempo que no colgaba sus cuadros en Barcelona.

—No tengo tiempo —se defiende.

En sus "vacaciones ciudadanas" de los próximos meses, deberá madurar un proyecto:

—Estoy invitada a exponer en la galería "Don Quixote", de Londres. Pero todavía hay mucho que hablar.

Hablar. Algo que hace con tanto estilo, tanta naturalidad y tanta gracia como pintar. Prometemos volver a vernos. Le debe ser muy fácil a Lola Bech hacerse amigos.

MARIA-CRUZ HERNANDEZ

"Alguna anciana "puntaire" se ve de vez en cuando por estos pueblos. En Tossa vi una viejecita, en la "Vila Vella", sentada en su silla frente a la puerta de su casa".

ELOGIO A LA MUJER DE NUESTRA COSTA CATALANA

Nunca será bastante elogiada la vida de sacrificio, de abnegación y de trabajo de la mujer marinera de nuestro sector de Levante. Hace poco más de un siglo que los pueblos de la Costa Brava y de todo el litoral levantino catalán vivían el auge del comercio con América. La emigración era constante. Existía un verdadero frenesí por los viajes a Ultramar. El señuelo de conseguir una fácil fortuna avivaba esos frecuentes desplazamientos a las lejanas tierras de allende los mares. En toda la línea costera sólo se hablaba de las hazañas de pilotos, de capitanes de barco y de marineros, de los constructores de buques y de la solidez de los mismos, y de la rapidez con que hacían los viajes. Se comentaba la facilidad con que allí, en aquellas tierras vírgenes, se amasaba el dinero. La vuelta a la tierra de los "americanos", como así llamaban a los que regresaban ricos, lo confirmaba. No sabían ellos a costa de cuántos años y de cuántos sacrificios muchos de esos hombres que volvían victoriosos habían logrado sus caudales. Sólo veían la riqueza atesorada, pero cuántos para conseguirla habían dejado allá girones de su salud y volvían destrozados. El esfuerzo había sido superior a lo que podía dar un cuerpo. Cierta que a unos pocos la buena suerte les había sonreído y regresaban sanos, fuertes y con dinero, pero



estos eran los menos. Hubo quienes aprovechando el floreciente comercio marítimo, en varias ocasiones consiguieron amortizar el barco en un solo viaje, y otros que puestos al cuidado de una fértil hacienda, en pocos años conseguían hacerse ricos en el cultivo del azúcar, del cacao y del café. Pero estos afortunados siempre eran en minoría. Abundaban aquellos que sólo a fuerza de trabajo y privaciones y sufriendo a veces los horrores de un maligno clima habían logrado reunir algún dinero para regresar a sus hogares y mejorar un poco la situación familiar y también hemos de mencionar a los que volvían deshechos, sin fortuna y con la salud quebrantada para siempre. Estos regresaban para morir en su tierra. Así pues, de todo había

en la relación de esos viajes. Pero los deseos de realizarlos estaban en la mente de todos especialmente de los jóvenes que solo esperaban una oportunidad para lanzarse a la aventura. A ellos les entusiasmaba lo que oían contar de aquellas tierras americanas tan distintas de las nuestras, y de la facilidad, según algunos, de como se ganaba el dinero y a eso querían ir para luego volver ricos. Cada vez la emigración era más intensa. Los pueblos se despoblaban y en muchos de ellos solo quedaban mujeres, ancianos y niños. Este era el triste cuadro que ofrecían esos pueblos de la Costa Brava y de la mayor parte del litoral catalán. Bien distinto en la actualidad en los cuales se ha operado una superpoblación ante la avalancha turística.

Consecuencia de aquella vida marinera que alejaba a los hombres del hogar, fue la continua ausencia tanto para el hombre como para la mujer. Ausencias generalmente prolongadas porque los viajes duraban mucho. El viaje redondo al Nuevo Continente duraba unos diez meses. Si doblaban al Cabo de Hornos para ir a Lima o a Valparaíso, o bien lo hacían por el Cabo de Buena Esperanza, para dirigirse a las Filipinas, la ausencia era mucho más larga. A esto hay que añadir los que continuaban navegando por aquellas costas y comerciando con los puertos americanos. Estos regresaban cada cinco años a Barcelona para limpiar fondos y cambiar el forro de cobre. A esa operación se la denominaba una "carenada". Pero también los había que seducidos por la vida fácil y muelle de ciertos lugares permanecían allí, y otros, ante la promesa de mayores beneficios, no seguían el viaje de regreso. ¡Cuántos de ellos ya no volverían a sus hogares que dejaron en Cataluña!

Y la que pagaba las consecuencias de esa inacabable ausencia era la mujer marinera. Sobre ella caía el peso de la casa. Con el poco dinero que recibía de vez en cuando o al término de cada viaje, de su esposo, de su padre o hermano, debía atender a todas las necesidades de la familia. Falta de recursos muchas veces, por la escasez de noticias del ausente que no se apresuraba en enviarle fondos, venía obligada a buscar en el trabajo lo necesario para atender a sus hijos a quienes tenía que alimentar y educar. Penosa situación la de esas admirables mujeres de la costa que a fuerza de sacrificio y de abnegación mantenían en alto el hogar a punto de tambalearse y con su trabajo honesto seguían adelante. Fieles a sus esposos, administraban inteligentemente lo poco que de ellos recibían y se desvivían por la casa y por los suyos, en la prosperidad y en la pobreza. Mujer hacendosa que no regateaba privaciones y vivía exclusivamente por sus hijos. ¡Cuánta abnegación y cuánto sufrimiento! En los días de tempestad, cómo se acordaría de los peligros a que en la navegación por lejanos mares estaría expuesto el ausente. La separación era para ella una terrible preocupación. Siempre en es-

pera de amargas noticias, tal vez un naufragio. Bien les decían al partir: "Déu vos guard de foc i roques". Era una eterna espera, una penosa y angustiosa situación. Felices aquellos que podían celebrar el regreso de sus cónyuges con fortuna o sin ella. Pero cuántas infelices vivían en una constante e inútil espera. La vida honesta e ordenada que llevaban sus maridos en sus hogares chocaba a veces con otra vida reñida con la moralidad, y cuántos había que sucumbían a sus hechizos e incentivos. Estos, fatalmente, no volvían. Y sus esposas penando por ellos creyéndolos muertos. ¡Pobre mujer marinera, que supo llevar con tanta dignidad y valentía su triste vida! Gracias a ella la vida siguió su curso en los pueblos costeros y con su esfuerzo y valentía contribuyeron a su prosperidad.

En su ayuda para salvarse de la miseria vino una digna ocupación, muy femenina por cierto, la de los encajes. Así se hizo célebre ese importante artículo que tanto les agrada a las mujeres. De esta manera adquirieron fama las "Puntaires de la Costa" que hacían primores con sus "puntos de coixi", que eran un encanto y unas verdaderas obras de artesanía, y a su vez, en aquellos años difíciles les ayudaron mucho a resolver sus momentos de apuro.

Era de ver entonces, no hace muchos años, el gran número de encajeras que había en toda nuestra costa catalana, especialmente en su mitad norte. Recorriéndola desde Barcelona hacia arriba, en la mayoría de los pueblos costeros se observaba el esplendor que había alcanzado esa artesanía. Las madres la enseñaban a sus hijos y era frecuente ver cómo se reunían en las plazas cuarenta o cincuenta mujeres dedicadas a los encajes de bolillos. Admiraba ver la rapidez de sus movimientos. Tomaban un grupo de bolillos, los entrecruzaban y los colocaban al otro lado del cogín, y allí clavaban una aguja y esto lo repetían continuamente sin equivocarse. Nada ni nadie las distraía. Los pocos extranjeros que en aquellos tiempos visitaban nuestra costa se quedaban admirados de esa fina labor que aquellas mujeres realizaban con tanta agilidad. No sólo en las plazas, sino también se las veía, a las "punta-

res", sentadas frente a sus casas, en la calle, formando pequeños corros o una larga hilera. Era algo típico de esos pueblos como Calella, Arenys, Blanes, Lloret, Tossa...

Han pasado los años; se perdieron nuestras colonias americanas y las Islas Filipinas. Decayó la emigración hasta casi desaparecer totalmente. Vinieron nuevos tiempos y las dos guerras mundiales cambiaron la vida, los usos y costumbres de muchos países. Desaparecieron unas industrias y se implantaron otras nuevas. Así fue como en nuestra Costa catalana se inició la decadencia de los encajes de bolillos, que con los años fue total. El maquinismo se impuso y aunque nunca serán de tanta calidad y de tanta duración los encajes fabricados mecánicamente, resultan más baratos para la venta. Esto por una parte, y por la otra, la nueva industria que ha invadido toda la costa enriqueciéndola. Me refiero al turismo que en nuestra Costa Brava y su prolongación ha adquirido proporciones inusitadas, transformando completamente el aspecto de sus pueblos, en la actualidad enteramente distintos, engrandeciéndolos y aportándoles actividad, trabajo y riqueza. Ambos factores han contribuido a dar a la artesanía encajera el golpe de gracia. Alguna anciana "puntaire" se ve de vez en cuando por estos pueblos. En Tossa vi una viejecita, en la "Vila Vella", sentada en su silla frente a la puerta de su casa, ocupada con sus "puntos de coixi". Sus dedos, a pesar de sus manos rugosas y sarmentosas, seguían moviéndose con agilidad. Era de ver con que facilidad los movía. Muchos se detenían a mirarla y alguna extranjera no se marchaba sin comprarle unas puntillas. Pero ¡cuán pocas quedan ya! En verdad que parecen piezas de museo.

Bien merece la "puntaire" el homenaje de nuestra admiración. Todo cuanto se haga a su favor será poco para enaltecer a esa mujer marinera, todo amor y esperanza, que siempre miró al mar con angustia y en constante espera. Digna de alabanza es esa mujer que en lucha sempiterna contra la adversidad y la penuria todo lo sacrificó pero venció con honor, sobreponiéndose a todas las calamidades.

JOSE M.^a PEIX PARERA



TOSSA Y EL TIEMPO

TOSSA Y LA SEMANA SANTA

De ser posible, todos deberíamos pasar estos días en un pueblo pequeño. Recogido. Entre calles cortas y casas bajas. Cerca de un olivar idéntico al huerto famoso en donde prendieron a Cristo. El Misterio de la Pasión toma entonces un relieve singular, porque Jesús fue un hombre de campo, nómada, habituado al sol y a la sombra de los caminos, a la fuente rumorosa, a la ribera de las aguas libres y a la montaña del Sermón. Es curioso, cuando se reflexiona, que las bienaventuranzas no se pronunciaran en una calle o plaza, frente a una multitud atrafagada de operarios o de transeuntes. Es curioso, pero lógico. También entonces había sus guardias de tráfico y su policía ciudadana.

Así, en esta Tossa primaveral, más luminosa y clara que nunca, bajo esta luz que aterciopela el verde de los pinos y ese aroma de Mediterráneo perfectamente nazareno, ganas le dan a uno de vestir una túnica y calzarse unas sandalias para hacer retroceder al tiempo, a estos veinte siglos de Jesús tan distintos a todos los otros anteriores. Al fin, Judea está enfrente. Al otro lado de este mar que fue nuestro. Las nubecillas blancas que pasan por sobre nuestras cabezas quizá se han reflejado en el Lago de Tiberiades y han venido luego por sobre las islas y penínsulas a ponerse sobre la vertical de Tossa y a traernos un recuerdo de aquellos otros pinos, tamarindos, cipreses y olivos. De aquellas otras tierras también amarillas y gredosas. De aquellas otras colinas calientes de sol como estas nuestras y recamadas, en veces, de salvia y espliego. Lo mismo que allí. Nada falta a la ilusión perfecta.

Entonces, esta Semana Santa mediterránea, más que de procesiones y de encapuchados se puebla de minutos parados. De mundo igual a sí mismo. Poco o nada importa la historia de los hombres. A la postre, aunque las erosiones y otros fenómenos físicos alteren el espacio visible, ello es tan lento que nuestros sentidos lo perciben poco y mal. Porque el aire sigue siendo el mismo. También la luz y los aromas del mar y la montaña. La tierra, a nuestros pies, es la misma por sobre la cual Cristo marchara. Y nos place estar a solas en estos olivares de Tossa, iguales a los de Judea, sin otra compañía que la del sol y la del Evangelio de San Juan.

F. GARRIDO PALLARDO

UNA MAÑANA DE PRIMAVERA

Una bandada de vencejos, en armónico chillido, vuelan rasantes entre tejados y azoteas, y en picado descienden a ras del suelo; un gato vigilante, acecha su probable presa en tensión de músculos, vista, garras y caninos.

Las golondrinas están en plena fiebre de trabajo, de los aleros a la busca de la tierra húmeda, para construir su nido rugoso y cónico.

Los nuevos brotes de los árboles van verdeando sus copas. Las flores colorean los jardines, crecen las hortalizas en los bancales geométricos. Una débil lluvia mañanera ha abrigado las hojas y teñido un poco más oscura la tierra cultivada.

A la vera de un bosquecillo, en complicada caligrafía de troncos, ramitas y hojarasca, los espárragos erectos darán nueva vida a las plantas decadentes. En tímido carmin, maduran las fresas silvestres entre la hierba fina gramínea, reducto de insectos mimetizados y fresca alfombra que invita al reposo y a la contemplación de los juegos de luz filtrada entre la fronda vegetal tierna y jugosa.

Las caras de las casas se van pintando de blanco, los pinceles avivan los maderos, mudas de piel las paredes, una ofensiva de rejuvenecimiento invade todos los rincones; la renovación se impone.

Los geranios estallan en rojo en las macetas, contrastando con el albo reflejo de las fachadas. Un cerezo, espolvoreado de flor, recibe la sinfónica visita de las abejas.

El sol calienta el ambiente tossense. Nuevas prendas, impuestas por la temporada, cubren la anatomía femenina. Pero aún hay silencio. No ha llegado todavía el alud del color, del ruido y las divisas.

En la playa descansan las barcas de pesca. La arena es limpia y brilla. Débiles olas rompen en siseo. En un recodo, restos de erizos tornasolados se pudren y resecan.

Navegante en bote, un viejo pescador dobla unos escollos. Su pica negruzca y mascada tira humo azulado. Chupa y escupe en las nítidas aguas. Unos peces capturados abren la boca y van muriendo. El nivel del mar ha bajado y las algas se despeinan entre el vaivén del oleaje.

En la "Vila Vella", una muchacha en manga corta, mini-falda y largos cabellos, se deja acariciar por los rayos de Febo. Alza la vista y mira al cielo. Un reactor deyecta una estela de humo via al norte, deshaciéndose en pequeñas nubecitas como si fuesen copitos de algodón.

PEDRO CANER



TOSSA DESDE EL MAR

La existencia veraniega del servicio de los pequeños barcos a motor, facilita el descubrimiento de Tossa desde el mar. El descubrimiento es feliz. El camino del agua presenta una Tossa inédita; una Tossa bellísima, entre lo mejor de toda la Costa Brava.

Aún después de haber dado la vuelta a la "Vila Vella", no es la edificación lo que domina sino la naturaleza. Lo que el hombre construyó resulta disminuído, apaisado, sin imperio alguno en la perspectiva. Preside lo que siempre fue: la roca impávida y dura, brava según el nombre tomado por la costa entera.

La bahía no necesita el adorno de la edificación. Tiene vida por sí misma: vida ascética, esquemática. El paisaje es selvático, monstruoso. Posee, sin embargo, el regalo de la vegetación. Los árboles llenan, vivifican. También dan la nota de color: colores varios, cambiados, más agudos que los de la roca, incisivos.

La lucha es entre dos fuerzas: la del mar y la de las rocas; la una, activa, imparable; la otra, pasiva, de resistencia. La contienda queda siempre en tablas. Ya pueden tener furia los embates. La roca no retrocede, no se asusta nunca. La masa inerte, sin empuje dinámico, podía quedar arrollada. Solo produce la espuma, punta del sudor blanco del luchador.

Las murallas de la "Vila Vella" son frías. Las redondeces no pesan: resultan demasiado uniformes. Pero al lado está la playa rosada, viviente a pesar de su inmovilidad. No es una playa demasiado grande, lo que constituiría un desierto. Aún tiene una coquetería: la de quedar partida en dos, con roca separatoria.

Desde el mar, el pueblo casi no existe. En todo caso, hay que dar la vuelta completa a la "Vila Vella". Solo aparece el banco de verdor permanente: verdor de los pinos, verdor de la vegetación entera.

El hombre casi no conquistó. Apenas hubo mudanza en la fisonomía de siempre. La línea no quedó alterada: playa baja, con la curva de la concha casi completa; roca redonda y alta por los lados; más roca, partidora, en el centro; como vigilante, aún, poco menos que en el centro exacto, la isla.

Pero el paisaje no dio cabida nunca a la muerte. Es un paisaje animado, siempre cambiante. No recurre tan solo a la vida de la vegetación. Las mismas peñas inmutables son como gigantes simplemente dormidos, a punto siempre del despertar.

El hombre sólo conquistaría una vez: cuando se instaló, antes de hacerlo tocando a la playa, en la "Vila Vella". Pero aún entonces pasaría desapercibido. Las murallas fueron su antifaz, cubridor de su dimensión entera. El antifaz tiene ahora apenas que cubrir. La "Vila Vella" no reclama ningún imperativo. Sólo las murallas hacen acto de presencia. Modestas a pesar de su longitud, reservan todas las preeminencias al promontorio que existió antes que ellas.

A pesar de su fiereza, Tossa permite el ensueño. Tierra adentro habrá refinamientos; desde el mar, sólo primitivismo. El hombre queda solo ante la naturaleza. Recibe como una invitación: la de volver a los orígenes. Podrá no oír la llamada. Pero su mente queda llena de efluvios misteriosos, efluvios viejos y turbadores que le llevan al deseo de un retorno casi no posible.

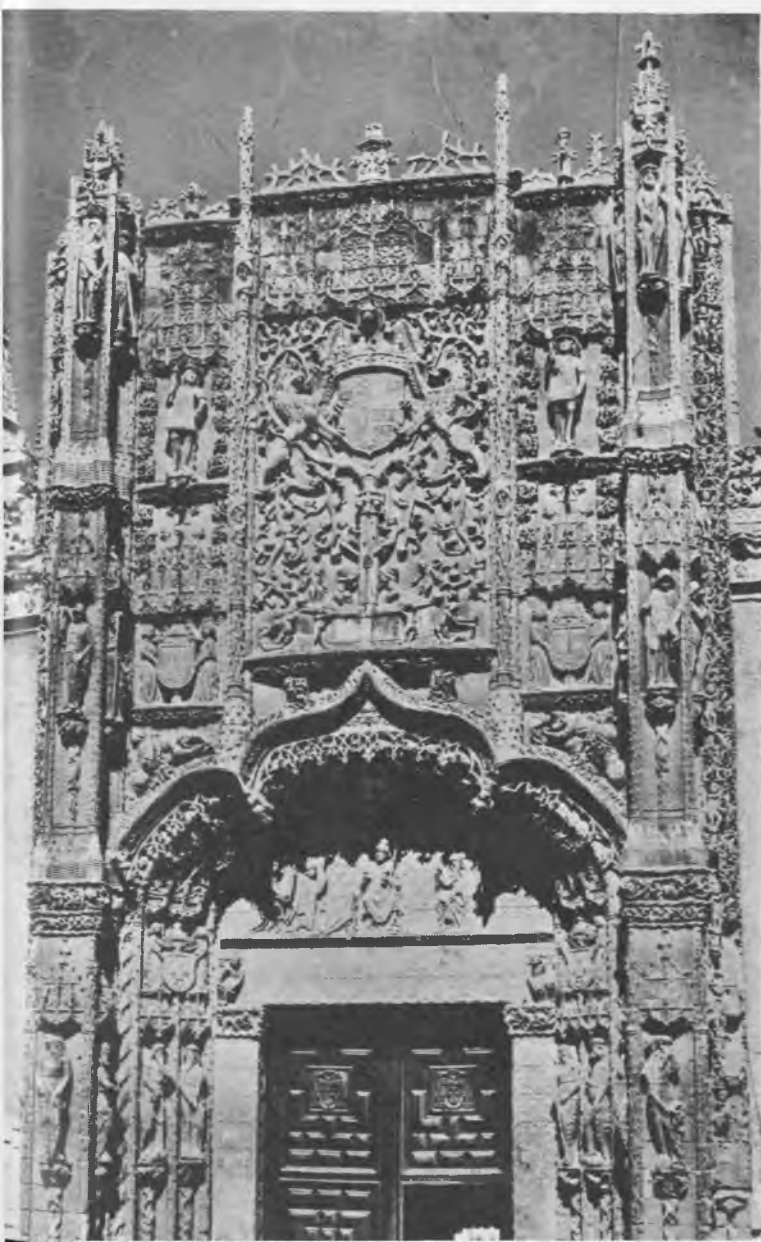
JORGE ELIAS

VALLADOLID

Y SU MUSEO DE ESCULTURA

En el reloj de la Universidad lejana acaban de sonar las doce. Meridiano de arte en el patio afili-granado del Colegio de San Gregorio, que alberga al Museo Nacional de Bellas Artes de Valladolid. La mañana se ha volcado pródiga sobre los antepechos de góticos calados. La luz castellana, resbalando en el cielo chispeante, viene a ser la lámpara votiva de estos místicos de la gubia que desnudaron troncos para convertirlos en llamas de perpetua hoguera lanzada al infinito.

Penetremos. En el fondo de una capilla, sobre el silencio de cortinas grises, el "Cristo de la Luz",



hieráticamente humano, recoge en el último esterior toda la devoción de un artista que aún pugna por desasirse de normas que no sean las puras concreciones del arte; arrogante atisbo de una inspiración popular que va derecha a conmovier, convirtiendo al cincel en llave del corazón. No podrá nunca Gregorio Fernández evadirse a esta poesía de las multitudes, que le rendirán siempre el tributo de una lágrima cuando sus impresionantes "pasos" desfilan por las calles y plazas de Valladolid. Gregorio Fernández, robusto y realista, es el juglar de un romancero que al verso sustituyó la talla y la gubia al laud, para asombrar y emocionar al pueblo. De este modo, al margen del espíritu clasicista del Renacimiento, imprime una corriente autóctona de sensibilidad que emancipa a Castilla de la marmórea frialdad itálica. Cuando estos sentimientos consiguen una realización plástica en "La Piedad", Gregorio Fernández dará su grito genial y pleno, que sólo en un orden técnico podrá superarse a sí mismo en el alto relieve del "Bautismo de Jesús", ápice de perfección e iniciación de decadencia.

Se decanta la luz sobre estas salas embebidas de paz y recogimiento, como si hubiéramos penetrado en el mundo de las almas, donde el gesto y la actitud de los iconos alcanzaran prestigios inmortales. ¡Nos miran tantos ojos a la vez!

Si Fernández es el tallista de la serenidad, Juan de Juni es el poeta de la tormenta. Lo que el uno tiene de romancero popular, poséelo el otro de fuerza dramática. Juan de Juni es el movimiento, la acción. Toda su obra ostenta un atuendo de tragedia griega dentro del concepto naturalista. Sus figuras exigen el viento alrededor y cielos cárdenos para colofón de la tramoya. Gigantescos grupos que se mueven y gritan o sollozan.

He aquí su obra capital: el "Entierro de Cristo". Incomparable retablo del dolor, de un dinamismo agrio que llega a herir. Juan de Juni, francés de la Borgoña, peregrino de otros cielos, llega a Castilla donde los vendavales de la altiplanicie, libertos y asoladores, encrespan las testas y curten los rostros. Castilla lo absorbió en el dramatismo de sus horizontes, que son una invitación a avanzar siempre: o por la horizontal de la conquista o por la vertical del ascetismo; que acción es todo lo que aspira a más. Garra de Juni, más que mano, que mata al árbol para sobrevivirle en expresión. Quien haya contemplado una vez su "Virgen de los Cuchillos", con la mirada desgarrada hacia lo alto, dilatada la boca, los brazos abiertos, envuelta en trágicos pliegues, sentada, casi derrengada al pie de la Cruz, se habrá sentido aniquilado por el amor maternal y reconocerá —sea o no creyente— cómo el arte puede ser capaz de sostener una religión "laica, popular", que diría Unamuno. Juan de Juni es una formidable grúa de la teología cristiana.

Por un orden anticronológico hemos llegado hasta las más señeras cimas. Hemos llegado hasta Alonso Berruguete, una de las cuatro "águilas del Renacimiento", en feliz expresión de Gómez Moreno. A nuestro paso han ido resonando los nombres ilustres de Esteban Jordán, Pompeyo Leoni "el Milanés", Arfe, Villabrile, Alonso de los Ríos, Juan Tomás Celma, Gaspar de Tordesillas, Antonio del Rincón, Andrés de Nájera, Gaspar Becerra... Toda la escuela castellana de escultura. Berruguete es el padre de todos.



Alonso Berruguete. San Sebastián.



P. de Mena. La Magdalena.



Alonso Berruguete. Sacrificio de Isaac

Alonso González Berruguete trae del abril de Roma promesas de agostos castellanos. El cielo de Italia le ha saturado las pupilas con azules renacentistas. Retúmbanle dentro del cerebro los golpes portentosos del martillo de Miguel Angel. Llega a Valladolid obseso de innovaciones. No es cosa fácil pedirle que olvide a su maestro genial. Pero él también se sabe padre de clara progenie. Es castellano, de la palentina villa de Paredes de Nava, paisano de Jorge Manrique. El se sabe también maestro. Y con ese patetismo del que ve extravasada su carne y su sangre en otros seres, pide a los bosques formas, endurece líneas, crispa nervios, temple músculos, retuerce miembros, estiliza escorzos y entrega a los rostros, noblemente barbados, plasticidades imperecederas con relámpagos interiores en las actitudes alucinantes y el esfuerzo anatómico de los desnudos.

Franqueemos su sala: la "Sala Dorada". La luz del mediodía, ávida y detonante, se hace aquí de estirpe imperial. Es oro puro. Es luz de campo triguero, áureo de alondras y de espigas. Luz de Castilla, madura de vientos calientes, mientras cruje la granazón vegetal.

El retablo mayor del monasterio pinciano de San Benito el Real fulge como un brasal sagrado. Aún desmontado e incompleto, es una producción soberana. Cincuenta y siete piezas que señorean estos recintos con todo el abolengo del oro a fuego. Esculturas policromadas, como el excelso grupo de "Abraham e Isaac", de miguelangeliana inspiración; armonía plenaria de "San Sebastián", asae-teado al árbol, en su flor de juventud; teoría grandiosa de patriarcas y doctores en crispaduras de sarmientos; altorrelieves como la "Conversión del Rey Totila", la "Misa de San Gregorio", la "Adoración de los Reyes" y la "Circuncisión", de inefable calidad helénica. Complejidad afiligranada del plateresco que los Arfe encenderán en sus Custodias.

No es posible juzgar sólo a Berruguete por su representación en el Museo de Valladolid. Su genio, esparcido por iglesias y catedrales, hinche de ufano y recio barroquismo buena parte del ámbito de España.

Con este regosto del mago del patetismo saldríamos del recinto maravilloso, si nuevas sorpresas no hubieran aprisionado nuestra avidez. Es abrumador este Museo de los santos de palo. Hay que ser por fuerza injustos en la memoria. Pero es imposible olvidar esa "Cabeza de San Pablo", de Juan Alonso Villabrile, con todo el feroz sacudimiento de sus músculos, entreabierta la boca en supremos hábitos. Y ese "San Bruno", otra obra maestra de Gregorio Fernández, cuya testa, abismada en la contemplación de la Cruz, es el silencio hecho forma. Y esa "Momia" espeluznante que nos ha acechado en un rincón, inconcebible retrato de la Muerte, erguida como la más incontrovertible verdad, cadáver atormentado de anatomía, gusanera pútrida que emborracha de hedor, escalofriante calavera, con las cuencas sin ojos, envuelta en el sudario que rasa jerarquías. ¡La "Momia"! No se explica cómo el pulso colosal de Gaspar Becerra no se detuvo para siempre al tallarla. Hay que perdonar a su autor precisamente por lo imperdonable: por su verismo aterrador.

Hemos abandonado la mansión del silencio, donde tejen sus éxtasis los santos de palo. Museo impar, donde la madera queda transubstanciada en morfología viva, poseída de una exaltación extratelúrica, que no es sino el reflejo del anhelo de eternidad perseguida a golpes sobre la materia.

El jardín de la contigua Plaza de San Pablo jadea bajo el sol. La mole del real Palacio de Felipe III, hoy Capitanía General, se mira frente a la fachada gótica florida del Monasterio de San Pablo, adonde también se vuelve una de las alas del palacio de Pimentel, donde nació Felipe II, hoy sede de la Diputación Provincial. Y todavía se añade al fondo el edificio del Instituto de Segunda Enseñanza, con tantos recuerdos infantiles. La atmósfera es serena, radiante. Un avión minúsculo juega a perderse en el cielo. Como estos colosos del cincel, que pelaban troncos para escalar alturas.

Como Castilla, la de los héroes y los santos.

LOPE MATEO



PAGINA GRAFICA

CINCO ASPECTOS DE LA RESTAURADA
"CAPELLA DELS SOCORS", CUYO ALTAR
CONSGRO EL EXCMO. DR. GREGORIO
MODREGO CASAUS.





Los momentos del acto de la consagración del altar de la "Capella dels Socors", que tuvo lugar el pasado día 15 de marzo, por el Excmo. Dr. Gregorio Modrego Casaus. La piedad y generosidad de los tossenses ha hecho realidad esta efemérides que comentamos. La Virgen, que preside ya desde su nuevo trono, seguro que será generosa con cuantos a ella acuden en sus cuitas.

