

TURISMO

TOSSA, OCTUBRE 1965 - AÑO I - NUMERO 5 - 10 PESETAS

TOSSA

MEDIEVAL Y COSMOPOLITA

ARTICULO DE JULIAN PEIRO EN PAGINAS 17 Y 18





cielo y el mar. Respiramos un suave y perfumado aire, impregnado de aromáticas hierbas.

Todo esto, me hace recordar, la última vez que estuve aquí. Subí, casi, casi por obligación.

Hoy, poco más o menos por la misma fecha, he vuelto a subir. Pero esta vez, por placer y por diferente camino.

Recuerdo pues, que un día, dije a un amigo, que por aquellos tiempos era pescador, que tenía

EL PUIG DE LA CADIRETA

Hace pocos días, que hemos dejado atrás el verano. Este verano que a más de cálido, ha sido polvoriento. Digo polvoriento, por la sequía.

Pero como todas las cosas tienen un límite en su duración, ha llovido. No mucho, pero sí lo suficiente para limpiar el polvo de los árboles y de las plantas. De los montes y de los campos.

Esa lluvia, tan esperada por muchos, que nos ha traído septiembre, parece como si hubiera hecho revivir la naturaleza.

Así se ha presentado esta soleada mañana, de cielo azul, limpia de atmósfera y de una transparencia infinita, que invitaba al paseo. Tener contacto con la naturaleza.

Y no sé por qué, se me acude subir al Puig de la Cadireta o Cadiretes. Desde luego, subir 520 metros de altitud, ya no es un paseo. Esto es una excursión.

Pasamos por la ermita de Sant Grau y al poco de andar, nos encontramos con la "Pedra Sobrealta". Cerca, el llano de Montagut.

Nos detenemos unos momentos para admirar esta obra, producto de la naturaleza. Un conjunto de rocas que en forma escalonada, sostienen a una que sobresale por su gran tamaño, encima, otras dos y sobre de ellas, la más pequeña, sobrepuesta. Es un conjunto armonioso, de una estética maravillosa.

Al contemplarla, me da la impresión, de que es una escultura levantada en homenaje a las rocas.

En la cima, otro macizo rocoso, de aspecto agreste y tosco. Pero de una tosquedad encantadora. Hay esculpido en una de ellas, "Tossa. Any 1799". En la más alta, un pilar construido de ladrillos, que muy bien podría ser, hubiese servido de pedestal a una cruz.

La mirada, va recorriendo a nuestro alrededor. El paisaje que se domina, es de gran extensión. En este fondo, de un lado, las onduladas y aparentemente, salvajes montañas de Tossa, con su diversidad de matices verdes. De otro, los llanos de cultivo de Llagostera, Cassá y otros pueblos. En el sur, mirando hacia el horizonte, la raya que parte el

ganas de comerme unas sardinas a la "brasa", pero pescadas por él.

Haber el día que haremos un almuerzo con ellas. Se lo dije bromeando, aunque en el fondo era verdad.

Hecho, me contestó rápido. Pero con la condición, que tenemos que comérmolas en el "cim de les Cadiretes".

Hombre, le repliqué yo, creo que para esto, no es necesario andar tanto.

La verdad fue, que entre bromas, no pasaron muchos días, en que una mañana se me presentó el hombre, con el "fato" a cuestas y dispuesto a dar cumplido a mis apetencias y al trato hecho.

Después, no me supo mal. Lo compensó de sobras la satisfacción que me proporcionó haberlo hecho y también, porque no decirlo, aquellas sabrosas sardinas, aliñadas con ajo, perejil, unas gotas de vinagre...

Emprendo el regreso, saturado de tanta belleza. No obstante, me marchó con un vacío en mi curiosidad. No haber encontrado la cueva de Lacy. Nombre éste, de un general español, que según se dice, se refugió en ella, estando herido de guerra, luego después fue hecho prisionero y ejecutado.

A un lado y al otro del camino, pinos, alcornoques y encinas de ley. En una de ellas, una ardilla, esconde su cuerpo en el tronco. Ella o él, vaya usted a saber, brinca de una rama a otra, en la punta más alta del árbol, con tanta ligereza, que más bien parece que vuela. Yo, abajo de un lado para otro. Por unos momentos parece que jugamos al escondite. Por fin, se deja caer y emprende veloz carrera entre los matorrales. Esfumándose así, la saltarina ardilla.

De esta excursión me he traído tres "retxos" como tres soles.

No lo digo por su tamaño, si no más bien por el color anaranjado que tiene cuando declina. Ya que si traerse un sol a cuestas es imposible, imaginense tres...

JOSE FIGUERAS

(Dibujo del autor)

EL LLAMADO TURISMO INVERNAL



Desde hace mucho tiempo se ambiciona para la Costa Brava lo que podríamos llamar "turismo de invierno", o simplemente de primavera y otoño.

El clima que desde abril hemos disfrutado —pese a las lluvias— demuestra bien palpablemente que dicho proyecto puede convertirse en una tangible realidad. Hace muchos años, la gente solamente iba a la playa en los meses de julio y agosto. Ahora la cosa ha cambiado. Yo conozco a varias personas que empezaron la temporada de baños en abril y la prosiguen todavía.

No es un secreto para nadie que la temporada turística se ha ampliado. Ahora, aunque lentamente, pero en forma progresiva, cual no había acontecido hace unos pocos años, vienen turistas de los llamados de "invierno", y su llegada a la Costa Brava reporta a pocos saludables beneficios a una industria que se ve obligada a paralizar sus instalaciones durante la mayor parte del año.

El sueño del turismo invernal en la Costa Brava se va haciendo realidad, poco a poco. Ahora bien; de producirse un contingente turístico en gran escala, creemos que cogería a los mismos que lo desean sin preparación alguna, por cuanto son muchos los hoteles, por no decir casi todos, que carecen de las necesarias instalaciones invernales. Asimismo, faltan lugares de diversión adecuados, piscinas cubiertas, "solariums" y casinos donde el turista, tanto por la tarde como por la noche, pueda pasar unas horas agradables y solazarse a su gusto y divertirse en forma honesta. Porque es necesario apuntar que este turismo de invierno, mucho menor en número al de verano, resulta, sin embargo, mucho más selecto y económicamente hablando, mucho, muchísimo, más fuerte.

Por lo tanto, los hoteleros de Tossa y de las otras poblaciones de la Costa Brava deberían considerar las enormes posibilidades del litoral gerundense y encauzar una corriente invernal. Si bien no podemos hablar de ésta con toda la propiedad de la palabra mientras no se pueda ofrecer determinadas comodidades a nuestros futuros clientes.

Ahora bien; parece que en la Costa Brava existen dos criterios. Mientras unos creen que el turismo debe "venir" y luego hacerle lo que pida, otros estiman que primero hay que "hacer" para luego "ofrecer". Indudablemente que nosotros nos afirmamos por los segundos. Si no hay siembra no habrá cosecha. Algo se ha hecho en este sentido, pero ha fallado el esfuerzo conjunto. Y creo que los dos principales objetivos para la definitiva consagración de la Costa Brava deben consistir en la prolongación de la temporada turística, especialmente en primavera, y la calidad del turismo que nos visita.

JAVIER DALFO



TOSSA, OCTUBRE 1965
AÑO I - NUMERO 5

—
REVISTA MENSUAL
EDITADA POR EL AYUNTAMIENTO
DE TOSSA

—
DIRECTOR: JAVIER DALFO

—
FOTOGRAFIAS
DE MANUEL FABREGAS,
MARCELINO CUATROCASAS,
JUAN CANADELL
Y JOAQUIN OMS

—
REDACCION Y ADMINISTRACION:
CASA CONSISTORIAL

—
PRECIO DEL EJEMPLAR: 10 PESETAS

—
IMPRESO EN
ARTES GRAFICAS TRAYTER DE FIGUERAS

DEPOSITO LEGAL: GE. 215 - 1965

NOTICIARIO

BREVE



1 Después de la intensa sequía padecida durante largos meses, octubre ha sido abundante en lluvias, que algunas veces han sido de verdaderos aguaceros. La Riera en dos o tres ocasiones amenazó desbordarse, tanto era el caudal de agua que corría por su cauce. Hemos acudido al centro del servicio local de pluviometría del señor Madrenys para obtener datos sobre la cantidad de agua caída, habiéndonos facilitado los siguientes: El día 7 de octubre se midieron 54'50 litros por metro cuadrado. Día 8: 14 litros. Día 9: 41 litros. Día 10: 52'50 litros. Día 16: 74 litros. Y el día 22 fueron medidos 5'50 litros.

2 El artista Luis Valls Areny, Premio Especial del Ministerio de la Gobernación del IX Concurso de Pintura Rápida de Tossa, ha obtenido la Placa de Oro en el I Concurso de Dibujo "Agora", con un espléndido paisaje. Felicidades.

3 El poeta y escritor Félix Ros dio una interesantísima conferencia en la Sala de Exposiciones del Ayuntamiento sobre el sugestivo tema "Poesía catalana para todo el mundo". Ros versó desde Ramón Llull hasta la actualidad y, en realidad, fueron las primicias de su inminente libro "Antología poética de la lengua catalana puesto en versos castellanos". El brillante poeta y orador obtuvo un gran éxito por su documentada disertación. Fue presentado por don Pedro Ansón, Alcalde de la villa.

4 Aplec de Sant Grau. El día 13 de octubre, como es tradicional, celebróse con gran concurrencia de romeros el aplec de Sant Grau en el Santuario de su nombre. Acudieron numerosos vecinos de nuestra villa, así como de los pueblos Llagostera, San Feliu de Guixols, Santa Cristina de Aro y de otros lugares. El tiempo apacible después de recientes lluvias contribuyó al esplendor de la fiesta. Prácticamente esta conmemoración es considerada como festiva por los tossenses; y los que no acuden a Sant Grau también participan a su modo de la fiesta. Es día apropiado para pasarlo al campo, a la playa, o al monte, haciendo la comida o la merienda al aire libre; así comparten la alegría de los pequeñuelos que por no poder ir al Santuario por su edad, se les dice que van a "Sant Grau Petit".

5 Ha terminado la temporada veraniega y turística como se la llama ahora. Esto quiere decir que ha llegado el tiempo de la quietud y de la placidez, después de unos meses de intenso trabajo, cada cual en su esfera. Con ello seguimos también la pauta de la Naturaleza: otoño, tiempo apacible, y luego el largo invierno: dos períodos de tiempo a propósito para hacer vida totalmente hogareña.

6 El famoso "hombre volador" alemán Gerhard Liedtke, antes de regresar a su patria ha manifestado que quiere batir su propio record, volando desde Mallorca a Cala Salions, en la Costa Brava, con un recorrido cuatro veces superior al que efectuó últimamente entre Barcelona y Cala Salions con su paracaídas ascensional. Para llevar a cabo este vuelo, Liedtke piensa utilizar dos motoras, ambas de potencia superior a la que remolcó en el que realizó hasta la Costa Brava. En efecto, esta vez se sirvió de un motor de 140 hp., en el caso de vuelo desde Mallorca, sería de 200 como mínimo. Al propio tiempo, Liedtke ha ideado un dispositivo que permitirá que las dos motoras se vayan alternando en la tarea de tracción del paracaídas ascensional, evitando los problemas de abastecimiento en ruta y las posibles averías.

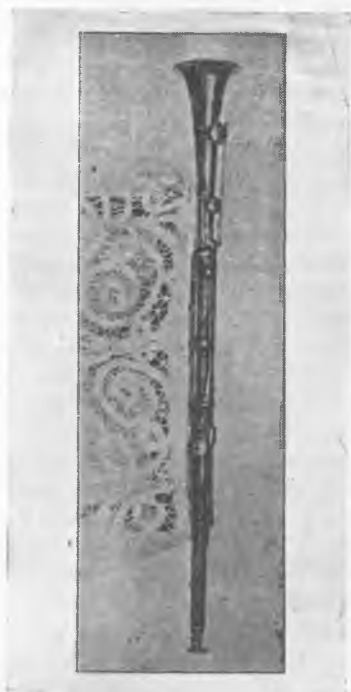
LA COBLA

- III -

LA COBLA EN TIEMPO DE PEP VENTURA

Aunque al profundizar la historia de la sardana y de la cobla sale a relucir la anónima aportación de otros compositores comarcales del siglo XIX totalmente olvidados, el nombre que ha pasado a la posteridad como artífice exclusivo, en este campo, es el de Pep Ventura.

No es muy aventurado el suponer que sin la acertada intervención de Pep Ventura ni la sardana ni la cobla hubieran lle-



La tenora de Pep Ventura en los tiempos en que pertenecía al notario de Figueras, Salvador Dalí.

gado a ser nunca lo que han sido, no pasando de esporádica manifestación folklórica de carácter comarcal totalmente intrascendente, que se hubiera extinguido como tantas otras sin dejar apenas rastro de su efímera existencia.

Desde este punto de vista resulta justificado en cierta manera el título de "inventor" de la sardana que vulgarmente se le otorga.

Hasta hace pocos años, todos los datos relativos a la vida de Pep Ventura procedían sin excepción de la "Historia del Ampurdán", del erudito bagurense Pella y Forgas (1883) y de los pequeños ensayos biográficos del conocido novelista y comediógrafo de Aviñonet, José Pous y Pagés, ampurdaneses ilustres que perpetuaron en el papel el recuerdo entonces aún fresco del humilde compositor y de su tenora encantada.

En la primera edición de la sardana "Per tu ploro", hecha en Figueras en 1906 a cargo de los señores Dalí y Presas, figuraba en la portada el único retrato que se conoce de Pep Ventura, más una ilustración del dibujante barcelonés Pahissa, padre del compositor que seis años más tarde había de estrenar la ópera "Canigó". En este arreglo para piano, hecho por el maestro Luis Millet, figuraba una letra de Maragall adaptada a la música, que andando el tiempo se había de hacer tan popular, y un prólogo de Pous y Pagés.

Estas fueron durante años las únicas fuentes de información, hasta que en 1953, con el título de "Vida d'En Pep de la Tenora", se publicó un documentadísimo estudio biográfico debido a la pluma de Pedro Coromines, trabajo que quedó inédito durante más de veinte años, ya que este gran enamorado del Ampurdán lo dejó casi terminado antes de morir.

Juzgamos por tanto del todo superfluo el extractar aquí unos datos biográficos que son sobradamente conocidos de nuestros lectores.

Dejando para otro momento lo que representa Pep Ventura dentro del proceso exclusivo de la sardana y limitándonos concretamente al campo meramente instrumental que nos ocupa, a él se deben dos hechos indiscutibles y trascendentales: el de haber dejado sentada a su muerte la



Pep Ventura.

base de la constitución de la cobla actual y sobre todo el de haber transformado las toscas "tenores" de antaño en este maravilloso instrumento que ha pasado a personificar la esencia misma de la sardana. En una ocasión, dijo Garreta: "*Només hi ha al món un instrument que pugui donar un crit de joia o de dolor amb veu humana i aquest és la tenora*".

REFORMA DE LA "TENORA"

Parece ser que en uno de los viajes que hizo Pep Ventura con su cobla al vecino país, trabó relaciones con Andrés Turón, hábil instrumentista de Perpignan que por encargo suyo construyó unos cuanto "tibles" y "tenores", a los cuales, a más de notables cambios en la afinación y tesitura de la "tenora" les aplicó el mecanismo de trece llaves de los instrumentos orquestales de por aquel entonces, perfeccionamiento llevado a cabo por el clarinetista Ivan Müller en 1811.

Entre los instrumentos salidos de las manos de Turón figura la tenora del propio Pep Ventura, de la cual, a la muerte de su hijo Benito, juntamente con todos sus manuscritos, tomó posesión don Dalmacio Presas, representante de Galerías Dramáticas y Líricas y de la Música en propiedad de Benito Ventura, según reza un sello de tampón estampado en las partituras. Más tarde la compró Eduardo Fabrè, coleccionista de arte, que la cambió al artista Luis Peller por un dibujo suyo. A la

muerte de éste, se hizo una su-
basta pública en el Palacio de
Bellas Artes de Barcelona de
todos los bienes artísticos que le
habían pertenecido, entre ellos
la célebre tenora, que fue com-
prada y recobrada por tanto
para el Ampurdán por S. Trullol
y Plana, de Cabanellas, del cual
pasó a propiedad del notario de
Figueras Salvador Dalí y Cusí,
hallándose actualmente en Bar-
celona en el Museo Municipal de
Música.

Entre los manuscritos halla-
dos en mis pesquisas por el Am-
purdán, figura alguna antigua y
amarillenta partícula de tenora,
en la cual se deduce claramente
que el ejecutante aún tocaba en
uno de los primitivos instrumen-
tos anteriores a los introducidos
por Pep Ventura.

Los instrumentos de Turón
fueron copiados por los instru-
mentistas Llantá, de San Feliu
de Pallarols y Soldevila, de Fi-
gueras, de cuyas manos salieron
la mayor parte de instrumentos
que aún actualmente integran
las coblas.

EVOLUCION DE LA COBLA A TRAVES DE LAS OBRAS DE PEP VENTURA

Los manuscritos de Pep Ven-
tura, después de haber pertene-
cido al conocido figuerense Puig
Pujades, alrededor del año 1931
pasaron a engrosar el rico ar-
chivo del "Orfeo Català", de
Barcelona, en el cual, dicho sea
de paso, se conservan algunos de
los códices musicales más anti-
guos de la península.

Gracias a la amabilidad del
compatriota ampurdanés Jaime
Marill y del maestro Codina, ad-
ministrador y archivero respec-

tivamente del "Orfeo Català",
tuve ocasión de hojear toda la
producción de Pep Ventura, que
comprende en total más de qui-
nientos títulos.

A través de la instrumenta-
ción de sus sardanas cortas y
largas puede seguirse fielmente
la evolución de la cobla usada
por Pep Ventura en las distin-
tas épocas.

La composición instrumental
de las partituras de Pep Ven-
tura se caracteriza por una gran
variedad en cuanto al número y
a la clase de instrumentos. Así
vemos cómo en alguna de sus
partituras aún usa el primitivo
tipo de "tenora" y el anacrónico
"bucsen" mencionado en el ar-
tículo anterior.

A la gran variedad que se ob-
serva en cuanto al uso de instru-
mentos de metal, tales como
trompas, trombones, bombardón
etcétera, quizás influyera el re-
curso que para él suponía el po-
der utilizar músicos de la ban-
da militar del regimiento de
guarnición en el Castillo de San
Fernando, de Figueras.

En cuanto al número, sus par-
tituras oscilan entre la minúscu-
la cobla de cinco ejecutantes, in-
tegrada por un "tible", un "te-
nor", dos cornetines y un bajo
de metal, con la numerosa cobla
de 12 ejecutantes, en la que figu-
ran incluso dos trompas, aunque
por la disposición de la partitu-
ra parece ser que estos instru-
mentos fueron añadidos poste-
riormente.

A pesar de la clarividente in-
tuición que mostró Pep Ventura
al modificar la "tenora", no
pudo escapar al nefasto in-
flujo que ejercía el cornetín, in-
strumento divo que entonces ocu-
paba en la cobla el papel de "ve-
dette" que con los años se asignó
acertadamente a la "tenora".

Buena prueba es de ello, que,
mientras los cornetines siempre

los usa por pares, aún en las
instrumentaciones más reduci-
das, en cambio en la mayoría de
partituras usa una sola "teno-
ra". En principio creí que se
trataba sencillamente de mayor
escasez de estos instrumentos,
pero observé enseguida un cu-
rioso detalle asaz revelador: en
los duos, a falta de dos "tenores"
da la preferencia al primer cor-
netín, al que encomienda siste-
máticamente la voz superior, re-
legando la única tenora al papel
de secundona, reservándole la
voz inferior, disposición total-
mente inusitada.

Téngase en cuenta que la ma-
yoría de sardanas de Pep Ven-
tura no se conocen en su versión
original, sino a través de respec-
tuosas refundiciones debidas a
los maestros Nicolau y Pujol,
principalmente.

Algunas de ellas difieren muy
poco del original, como en el caso
de la sardana "Per tu ploro",
título debido por cierto a Mara-
gall, ya que el auténtico que fi-
gura en la partitura es el de
"L'enamorada". En ella tan solo
los dos trombones del original
han sido substituidos por dos
fiscornos, amén de algún insig-
nificante retoque en la melodía
al objeto de amoldarle la letra.

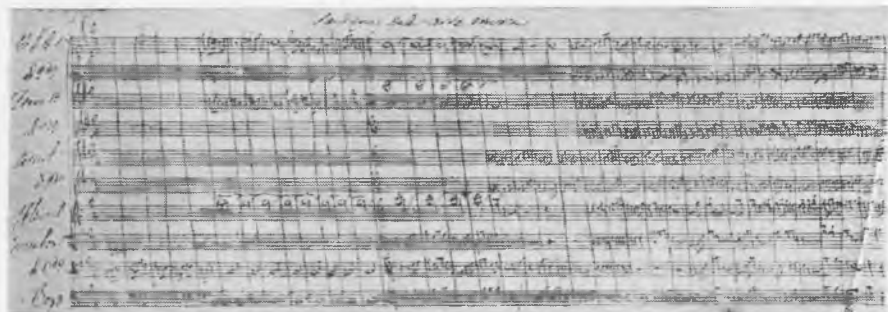
En cambio una de las sarda-
nas que nuestros abuelos escu-
charon totalmente distinta a
nosotros es el célebre "Toc d'ora-
ció", en cuya interpretación te-
nían asignado un importante
papel un par de campanas, a
cuyo cargo corrían las caracte-
rísticas campanadas iniciales,
ahora son imitadas por los ins-
trumentos.

Durante la segunda década de
este siglo sobrevivía aún en la
comarca algún anciano que re-
cordaba el revuelo que produjo
en su juventud el estreno de "la
sardana de la campana", tal
como comunmente se la llamaba.

Sería interesantísimo poder
celebrar dignamente algún des-
tacado aniversario de Pep Ven-
tura ofreciendo una audición
comentada de alguna de sus par-
tituras originales, amén de otros
actos evocadores de carácter re-
trospectivo, tales como exposi-
ciones de recuerdos alusivos,
vestuario de la época, etc.

Este es uno de tantos proyec-
tos para cuya realización basta-
ría tan solo con el entusiasmo de
unos cuantos tossenses amantes
de nuestras cosas.

LUIS ALBERT



Fragmento inicial para cobla de la partitura autógrafa de Pep Ventura correspon-
diente a su célebre sardana coral "Arre Moreu".



TOSSA Y EL TIEMPO

UN ESPECTACULO SUGESTIVO

La lluvia es una molestia en la gran ciudad. Ni siquiera se puede percibir entre tanta casa la innegable poesía del rumor del agua y tampoco nos es factible la pura y simple contemplación. La calle resulta una tortura y una amenaza este tráfico rodado que levanta cascadas de agua sucia. Entonces se percibe lo absurdo de la vida ciudadana, por lo menos en estos centros monstruosos dedicados a la sola economía. Diríase que aquí la vida estorba y que la existencia de máquinas a que vivimos sometidos, desprecia y tortura al mero individuo. Nada significa que tras de cada uno de estos volantes de automóvil haya un hombre. Parece que el motor deshumaniza y parece también que la prisa por llegar anula el resto de las otras condiciones. Llueve y llueve y vuelve a llover, y el infeliz peatón no hallará la caridad de un minuto tranquilo al borde de las aceras, siempre bajo la constante amenaza del tranvía ruidoso o del taxímetro imprudente, o quizá, también, del paraguas agresivo de otro peatón cualquiera.

Y es entonces cuando aspiramos a otra clase de paz. A ese reposo de los veranos en el pueblo de playa, ahora más tranquilo y pacífico, y también más feliz, porque en él sí que están gozando de la lluvia. De esa indefinible sensación de alegría que nos da el agua que cae, cuando estamos a cubierto y en seguro, pero con el silencio necesario al fresco y apacible rumor de las gotas. La playa también resulta un espectáculo envuelto en el gris de la tarde cadenciosa. No es el encanto del torbellino ni el reposo caliente del sol. Tampoco esos atardeceres lentos y propios al verano. Pero hay en los pueblos de mar otra gama de olores y colores, propia a los días grises y también a los negros, a los de tormenta, que es necesario poder conocer para exprimir todo significado a la vida en estos rincones.

Hay pocos espectáculos tan sugestivos como el agua del mar bajo el agua de la lluvia. Diríase que la superficie espejeante y plomo se viste de otra forma, y en ese reventar de gotas golosas de sal y de olas sedientas de agua fresca, hay un símbolo del eterno hacer y deshacer de la naturaleza. También un misterio. La rueda del agua y de su evaporación. La presciencia milagrosa y distributiva de la frescura y el riego.

Por eso envidiamos a los que no se apartan de la costa ni la tienen por residencia momentánea de placer. De ellos es la paz sin repartos ni equívocos. La ventana que da a la calleja en donde sí se ve llover y en donde se llega pronto a todas las partes. En esos pueblos se puede holgar y comentar con algún núcleo selecto de amigos, y puede contemplarse en el hueco obscuro de enfrente el hilo cadencioso de los collares del agua que se desgranán sin prisa y con amor. La catarata del cielo es el manar de la fuente para el año que viene y el volver pujante y verdense de la viña. La hierba fresca en el regato y la ducha tierna para el árbol de la plaza. La alegría del pájaro y el rumor activo en el cauce del arroyo. Como la nieve. Enemigo en la ciudad y albor de paloma en el campo.

Grises y verdosas, aun estarán más bonitas las murallas de la hermosa ciudad. Más acogedores los amigos. Libres ya de los tráfigos del verano, tendrán tiempo para la tertulia, la charla y el comentario. Entre ellos se debe estar mejor. Pero nosotros vivimos desterrados aquí, entre tantas gentes solas las unas al lado de las otras.

F. GARRIDO PALLARDO

Un viernes por la tarde partí precipitadamente hacia la Costa Brava, donde era esperado el arribo del "Calypso", el buque —antigua lancha— que el comandante Jacques Ives Cousteau ha convertido en el barco oceanográfico más famoso y eficiente del mundo. Me acompañaban, entre otros amigos, Antonio Ribera, Juan Gimbernát, Clemente Vidal, Roberto Díaz, Santiago Ferrán, todos los cuales nos habíamos citado con los hombres-peces franceses en el evocador marco de la Costa Brava.

A primeras horas de la mañana estábamos aguardando la visita del "Calypso", que por fin apareció en el horizonte hacia las 10. Fue un momento de auténtica emoción, porque el hombre al que deseábamos estrechar la mano, el comandante Cousteau, es conceputo como el número uno en materia de prospecciones submarinas.

Al habla con el comandante Cousteau

Cousteau es un hombre alto, delgado, pero fuerte, relativamente joven aún, con unos ojos azules y un cabello tirando a gris, elegantemente vestido con un traje azul claro, que realza todavía más su aspecto de gran caballero de las profundidades. Ya dije que alguien ha calificado a Cousteau como el Capitán Nemo de nuestros días —un Capitán Nemo de verdad, de carne y hueso— y quien así calificó al célebre comandante, he de añadir que no andaba equivocado. Por lo menos, así se me presentó aquella mañana.

El comandante es todo un señor, dentro y fuera de las profundidades marinas. Habla en un puro francés, con la clásica gesticulación e inflexiones de voz tan características de nuestros vecinos, suavemente, sin prisas, como si quisiera restar importancia a sus maravillosas hazañas. Pero, en el fondo

de sus ojos azules y de sus palabras a media voz, se adivina el íntimo entusiasmo que Cousteau siente por todas las cosas del mar.

Cuando llegó a la Costa Brava, el "Calypso" acababa de realizar un largo viaje de estudio por el Océano Índico y el Mar Rojo, demostrando una vez más le eficacia de sus modernas instalaciones. Cousteau, amablemente, me explica que en este periplo dedicaron preferente atención a la biología marina, efectuando después un detenido examen geológico del Golfo Pérsico, en busca de petróleo, pero cuyos resultados sería contraproducente revelar. Desde Madagascar hasta Cherchel (en el Norte de Africa) el equipo Cousteau tuvo ocasión de fotografiar los paisajes marinos, llamándonos poderosamente la atención a Ribera y a mí, la imagen misteriosa de un fondo arenoso, con un pequeño tiburón reposando sobre la arena junto a unas grandes huellas enigmáticas.

—¿Qué pueden ser estas huellas?
—recuerdo que pregunté al comandante.

—Es difícil asegurarlo —fue su humilde respuesta.

Cousteau es un hombre que sabe mezclar las virtudes de la cordialidad y su gran cultura, con la más acusada modestia.

—El hombre tiene una sed de conocimiento insaciable —afirma— pero debemos contentarnos con llegar hasta un determinado límite...

—Pero, ¿no se sabe nada nuevo sobre biología abisal, después de los últimos descensos?

—Se sabe bastante, y esto es todo. Hay tiburones en cada duna del fondo oceánico. El "plankton" se extiende en el seno del Atlántico hasta grandes profundidades, como indica su espesor de dos kilómetros, siempre en sentido vertical. Sabemos igualmente que existen medusas gigantes de hasta 20 metros de diámetro, y cangrejos los cuales, a semejanza de los achatados tiburones

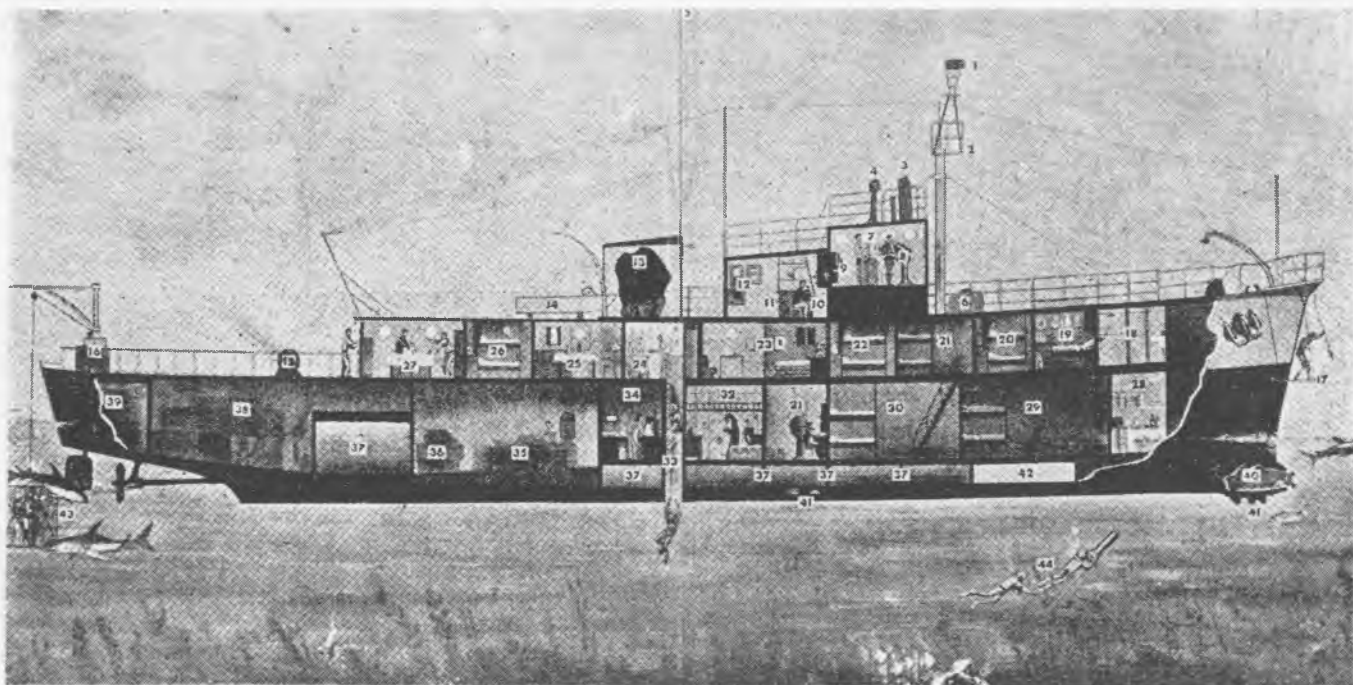
que viven bajo 400 atmósferas de presión, se caracterizan por el aplastamiento de su cuerpo.

Hablemos del "Calypso"

El barco del comandante Cousteau tiene 44 metros de eslora y mide unos 7 u 8 metros de manga o anchura. Cuando apareció a lo lejos, su bella silueta de color claro avivó en mi corazón el deseo de visitarlo. Una vez en él, en plena mar, supe que sus dos motores Diesel le permiten una velocidad de crucero de 12 nudos, con un máximo de 25 nudos por hora.

El "Calypso", pues, marchaba raudamente, mientras un fuerte "garbí" salpicaba nuestro mar homérico. Todo contribuía a evocar los tiempos heroicos de la navegación mediterránea, llena de hermosos mitos y de maravillosas leyendas. Pero el barco del comandante Cousteau llevaba a bordo todos los adelantos de la técnica: radar, sonda sónica, televisión submarina (hasta 40 metros), un torpedo subacuático, verdadero "taxi de las profundidades", que arrastra al buceador y lleva un potente flash electrónico para fotografiar los fondos marinos... En fin, aquello es un paraíso flotante, con todo un camarote lleno de pulmones acuáticos Cousteau-Gagnan, y todo cuanto pueda ser útil para el arqueólogo, el espeleólogo o, simplemente, el moderno buceador ("plongeur", como diría Cousteau).

A la vista de todo ello, se comprende la fama de este hermoso buque, a bordo del cual Cousteau y sus eminentes colaboradores —Frédéric Dumas, el teniente Tailliez, Alinat y otros— se han convertido en seres poco menos que fabulosos en la imaginación de cuantos amamos el mar y sonamos con el rescate de las innúmeras reliquias arqueológicas que todavía esperan la hora de ser encontradas, para pasar a nuestros museos y ayudarnos a conocer mejor nuestro gran pasado mediterráneo.



Con el comandante COUSTEAU en la Costa Brava

Historias de tiburones

Al comandante Cousteau le pregunté su opinión sobre los tiburones, estos grandes escualos de los que se han dicho cosas tan contradictorias.

—¿Atacan o no atacan al hombre los tiburones, comandante?

Cousteau, sin darle mucha importancia a la cosa, me contestó reposada y detalladamente:

—Pues no es apropiado hablar del ataque de los tiburones. Habitualmente solo la emprenden con los otros peces, pero cuando atacan, es la muerte. Sin embargo —añadió esbozando una breve sonrisa— el ambiente normal del mar es la paz y el silencio... Pero algunas veces los tiburones están nerviosos, y entonces, es mejor retirarse.

¿Dónde?

Cousteau me señala con el dedo índice una gran jaula metálica, y prosigue:

—Aquí. La descendemos e izamos por medio de un cable, y en caso de peligro nos refugiamos en su interior. En ocasiones, los escualos han llegado a clavar su hocico entre los barrotes...

—¿Cuáles considera usted que son los momentos más peligrosos para el buceador?

—Sin duda, cuando los "plongeurs" salen o se acercan a la superficie. Entonces, el tiburón va dando vueltas en

torno suyo, lo hace alrededor de todo lo que flota súbitamente en el agua, y es cuando nos acecha de veras el peligro. Por mi parte —concluyó el Capitán Nemo del Siglo XX— puedo afirmar que en seis meses seguidos de inmersión, he tenido la oportunidad de comprobar que el peligro de los tiburones es muy pequeño, pero real. Que conste.

Anécdota y punto final

El "Calypso" marcha a 25 nudos por hora. Es ya de noche y las principales estrellas —mis lejanas amigas— parece que se asoman para contemplar la esbelta silueta del mejor de los barcos oceanográficos de nuestro planeta.

A bordo del "Calypso" reina un ambiente de gran camaradería y se habla en catalán. La explicación de ello es que la mayoría de los muchachos que han acompañado a Cousteau en su viaje a la Costa Brava, son del Rosellón, donde existen varias entidades submarinistas. Son muchachos francotes, como Francis Coste, al que saludo muy cordialmente desde estas columnas, mientras recuerdo aquella anécdota que él protagonizó, con su proverbial dinamismo.

Decía el comandante:

—Monsieurs: ici les hommes-grenouilles du Roussillon... Ici, les barcelonnais...



Nuestro colaborador —en el centro— habla con el comandante Jacques Ives Cousteau. En primer término, Antonio Ribera, fundador del "Tossa Underwater Center", la primera escuela submarina de España.

Francisc Coste, antes de lanzarse al agua con nuestros muchachos, rectificó:

—Ja ho heu sentit, nois: Ací el homes-peixos catalans. I aquí, els homes-peixos catalans!

Gesto simpático y cordial, el de Francis Coste. Venía con tanta ilusión como Cousteau a nuestra sin par Costa Brava. Y jamás he visto a un hombre tan feliz, como cuando me ofrecí para hacerle de "cicerone" —fácil tarea— una vez arribados a la costa, donde abundan los bares de pescadores.

En aquellos bares "salobres" pasamos largas horas inolvidables, charlando y bebiendo en alegre camaradería, mientras el "Calypso" era admirado como lo que realmente es, por nuestros morenos hombres del litoral: como la perla de los siete mares.

MARIO LLEGET

Este corte longitudinal explica los múltiples aspectos de la vida de aventura y de investigación científica a bordo del "Calypso"

1. Scanner o cabeza del radar, emisora y receptora.
2. Pasarela del vigía que se apuesta fuera de las rutas conocidas.
3. Compás magnético.
4. Repetidor de cabo giroscópico.
5. Antena.
6. Cabria de socorro.
7. Puesto del timonel.
8. Pantalla receptora de radar.
9. Piloto automático.
10. Standard del teléfono interior.
11. Mesa de las cartas.
12. Sonda de ecos para grandes fondos.
13. Chimenea inutilizada que será transformada en puesto de radio emisor y receptor y puesto de televisión.
14. Chalana en una aleación ligera.
15. Cabrestante oceanográfico.
16. Aparejo de popa.
17. Plataforma para arponear a mano.
18. Reserva del material cotidiano.
19. Laboratorio científico.
20. Cámara de los sabios.
21. Rancho de la tripulación con dos literas.
22. Cámara del comandante Cousteau y su esposa; su perro, un "teckel" llamado "Scaf" (diminutivo de "escafandro), duerme bajo la mesilla de noche.
24. Cocina.
25. Gran cámara transformable en enfermería y sala de operaciones.
26. Dos camarotes.
27. Local de buceo, donde se guardan los equipos y el material fotográfico y cinematográfico.
28. Despensa.
29. Cala de proa donde duermen dos miembros de la dotación.
30. Rancho donde duermen seis hombres.
31. Local del giróscopo.
32. Tablero eléctrico que dirige toda la red de a bordo.
33. Pozo central de inmersión, lleno de agua hasta la línea de flotación.
34. Laboratorio acondicionado isotérmico donde se encuentran dos acondicionadores de aire que mantienen la temperatura de los baños a 21 grados. Las películas en colores se conservan en cámara frigorífica y se sacan de ella dos días antes para poder utilizarlas a la temperatura ambiente.
35. Uno de los motores GMC de 500 HP a dos tiempos. La velocidad de crucero: 11 nudos. La aceleración del "Calypso" se dirige directamente desde la pasarela del comandante.
36. Los tres grupos electrógenos que suministran toda la corriente eléctrica del navío y de los proyectores para los grandes fondos.
37. Depósitos de gas-oil.
38. Gran cala de popa o sala de los accesorios.
39. Depósitos vitrificados para vino, que contienen aire acondicionado en la superficie, para impedir que el vino se pique.
40. Falso espolón, u ojo submarino del "Calypso". Dos operadores pueden colocarse en él, uno tendido boca abajo y el otro arrodillado. Cinco tragaluzes permiten tomar vistas. En las regiones interesantes, los operadores efectúan guardias de dos horas.
41. Sondas detectoras de arrecifes.
42. Depósitos de agua potable.
43. Jaula de protección contra los tiburones. Para este viaje, el "Calypso" ha reemplazado esta jaula de barrotes de acero por una barquilla cilíndrica de plexiglás, que permite filmar al buceador por transparencia.
44. Torpedo o remolcador submarino. Está provisto de un retrovisor para advertir los peligros que puedan venir por detrás. Tiene una autonomía de una hora. Puede adaptarse en la punta una cámara especial.
45. Buceador provisto de un aparato de iluminación submarino. La batería de sales de plata pesa 80 kilos. Permite alimentar a dos proyectores por espacio de veinte minutos.

La paulatina motorizaci

Es evidente que el coche de motor de gasolina, en aquella época en la que, aún, se encontraba en pleno auge la tracción de sangre, hizo conocer la zona marítima gerundense, que, en 1908, acababa de ser "bautizada" por el periodista, político y abogado Fernando Agulló, con la denominación hoy universalmente famosa de "Costa Brava", de la misma forma que, muchísimo antes, el ferrocarril había coadyuvado al fomento de las barcelonesas y veraniegas localidades de Sitges y de Caldetas.

A la sazón hacía pocos meses que el tramo final de la carretera del Estado, de tercer orden, denominada de Hostalrich a Tossa, kilómetro 23 al 36, o sea a partir de Lloret, se había abierto al tránsito público, cuando empezaron a afluir visitantes en automóvil, ávidos de conocer Tossa, coincidiendo con las primeras inscripciones de coches, mediante la promulgación de determinada Real Orden del Ministerio de Fomento, disponiendo los Registros de Vehículos de Motor Mecánico, que, con carácter obligatorio, se instituyeron en todas las capitales de la provincia, a base de las contraseñas distintivas con las letras iniciales de matrícula hoy subsistentes, en oficinas que, primeramente radicaron en los respectivos Gobiernos Civiles y, luego, en las Jefaturas de Obras Públicas.

Las inscripciones en la provincia de Gerona se empezaron pues, a partir del año 1908, y los números GE. 1 y GE. 2, correspondieron a sendos vehículos uno marca "Hispano - Suiza" y otro "Renault Frères", ambos propiedad de don Martín Montaner Coris, acaudalado patricio vecino de Palamós.

El tercero fue otro "Hispano", del abogado, filántropo y hacendado lloretense, don Pío Cabañas Font, coche que, a los pocos meses, fue vendido a la razón social corchotaponera guixolense Miquel, Winke & Meller.



"Hispano Suiza", GE. 3, propiedad del hacendado, abogado y filántropo lloretense, don Pío Cabañas Font, el cual aparece, de pie, en el interior del vehículo. Al volante, Jaime Ciuró, padre del autor de este artículo.

Cuando el doctor Oms adquirió el "SPA", ya matriculado, GE. 43 —de segunda mano—, del que hablábamos con las correspondientes notas gráficas, en el número 3 de esta Revista, en los pueblos de la Costa Brava existían contados automóviles.

En Palafrugell, el GE. 7, también "Hispano", de don Juan Vergés Cusí, vehículo que, en la actualidad integra la Colección de Coches Veteranos del "Hostal del Rolls", de la carretera general, en Sils; coche que, a pesar de su gloriosa vejez —; cincuenta y siete años de servicio!—, circula muy campante, utilizado como reclamo de la sala de fiestas de un gran hotel de Lloret.

También, antaño, en la propia Palafrugell, existía, el GE. 20, de marca española, propiedad de la fábrica "Manufacturas de Corcho".

En San Feliu, otro "Hispano", el GE. 10, de los sucesores de la Casa Valls Martí, y el GE. 19, producido en París, "Panhard & Levassor", de los señores Hijos de J. Rovira.

En Lloret, el enorme "Fiat", GE. 22, de transmisión a cadenas, de don Joaquín Piera Batllori, y, en Blanes, el de producción nacional, matriculado con el número B. 305, de doña Lucrecia Estanillo, o sea que no rebasaban la docena los coches existentes en todo el territorio de la marina gerundense.

A partir de aquel entonces se registraron nuevas inscripciones: en Palamós, otro "Renault", GE. 45, a favor del citado señor Montaner y Coris.

La matriculación era lenta. En el sector Norte de la Costa Brava; en Rosas, se anotan dos "Gobron-Brillié" —franceses—, ambos de don Antonio Romanach, matrículas consecutivas, GE. 50 y GE. 51.

Por aquellas calendas, en San Feliu, don José Batet, adquiere un coche producto de la firma "Daimler C^o Ltd.", de Coventry, casa proveedora del Real Parque de Automóviles de Su Majestad Británica. El "Daimler" del industrial guixolense señor Batet obtiene el número GE. 52.

n de la Costa Brava

Simultáneamente aparecen los primeros ejemplares destinados al servicio regular de transporte de viajeros, encargos y correspondencia pública, afectos a la línea de Palafrugell a Caldas de Malavella, que acababa de inaugurarse, con los ómnibus "Hispano-Suiza", GE. 55 y "De Dion-Bouton" —francés—, GE. 56, propiedad de la razón social "Ribot, Font & Artigas S. A.", o sea la "S.A.R.F.A." de hoy; empresa que por Llagostera y por San Feliu, atiende las necesidades del tráfico tossense.

Como es sabido, "S.A.R.F.A." es la empresa de servicios regulares de pasajeros más importante de toda la provincia y, desde hace muchísimos años, una de las principales de Cataluña.

Aquí debemos hacer hincapié de que una de las más antiguas en el propio ramo, en toda la región, y, precisamente la que ostenta el decanato en todas las comarcas gerundenses, es la "Hispano Hilariense, S. A.", fundada por don Tomás Culí Verdaguer, en San Hilario Sacalm, en el

estío de 1909, con los ómnibus marca homónima, GE. 29 y GE. 32. Esta empresa que, antiguamente, se denominó "La Hispano Hilariense", en la actualidad también establece cabecera con Tossa, por razón de enlazar el Bajo Montseny con la Costa Brava, con línea diaria, desde la citada población montañera de San Hilario, durante la temporada de verano.

TOSSA: SUS PRIMERAS MATRICULAS

Apoyándonos en antecedentes fidedignos, obrantes en un manual muy útil que para sus asociados la entidad "Real Automóvil de Cataluña", fundada en Barcelona en 1906, años más tarde publicó, sabemos cuando se produjo la primera inscripción inicial y directa, a favor de los vecinos de Tossa, que es de lo que nos vamos a ocupar.



Característico radiador del "Essex", de los hermanos Torrellas.

Era en el año 1912 y el número GE. 62 correspondió a nombre de don Dalmacio, don Secundino, don Camilo y doña Ana Torrellas, familia de gran aprecio en la localidad. El coche, titular del número 62, fue adquirido a través del "Auto Garage Central", de los señores F. S. Abadal & Cía., de la calle de Aragón, 239-245, de Barcelona, concesionarios de "La Hispano-Suiza". Se trataba de un vehículo con bastidor o chasis acorazado, de un sistema patentado por don Marcos Birkigt, ingeniero nacido en Ginebra, fundador en la Ciudad Condal —concretamente en el año 1904—, y en colaboración con don Damián Mateu —padre de don Miguel Mateu, Embajador de España—, de una fábrica de automóviles, vehículos industriales y motores de aviación, que estaba predestinada a gozar de renombre mundial.

El "Hispano" de Càn Torrellas, impulsado por motor de cuatro cilindros, de régimen intensivo, de 15/20 caballos de fuerza, era capaz de alcanzar, al límite de su aceleración, una velocidad de 75 kilómetros a la



"Hispano Suiza", carrocerías torpedero, de los hermanos doña Secundina y don Camilo Torrellas, de Tossa.

hora. Era un coche bien construido y seguro, de gran robustez. No obstante, dicha marcha era temeraria, e incluso peligrosa, ya que no debemos olvidar el sistema de frenaje de los coches de aquella época, la estrechez de la sección de rodadura de los neumáticos, con frecuentes pinchazos y reventones; la dureza de dirección y el estado del firme de las carreteras de aquel entonces, con montones cónicos de grava en los bordes, que aún las estrechaban más...

Estaba primorosamente carrozado, al estilo torpedo, descapotable y el equipo de alumbrado era con unos faroles del gas de carburo de calcio disuelto. Costó la friolera de 2.000 \$ de aquellos de cincuenta años atrás. Su conductor era Joaquín Loste, oriundo de Palamós, y, luego, un tal Antón, del que se dijo vestía impecablemente, con una elegancia nada común a los chóferes de la época.

Más adelante, los aludidos hermanos Torrellas, decidieron proceder al canje del "Hispano", por otro coche que reuniera más comodidades y adelantos, eligiendo, uno, americano, fabricado en Detroit —la ciudad del estado federal de Michigan más manufacturera de automóviles del mundo—, obra de la razón social "Scripps-Booth Corporation", casa que, aparte la construcción de coches de 4, 6 y 8 cilindros, también se especializó en motores para la navegación

deportiva y de recreo. El "Scipps", de los señores Torrellas era rápido, carrozado también como torpedo, de aspecto general de líneas modernas y atrevidas, de cuya marca se vendieron muchos ejemplares en la región, singularmente los equipados con motor especial modelo "Ferro". Con dicho vehículo, en sus constantes viajes a Barcelona, consiguieron un promedio de marcha más elevado, una conducción más suave y cierto confort del que carecía el anterior.

Conforme apostillamos, por aquellos años, estaban de moda, en España, los coches producidos en la gran Unión Norteamericana. A tal predicamento contribuyó, sin duda, la aparición, entre otras novedades, de la instalación de faros y bocina eléctrica, así como también la puesta en marcha automática, y no por manivela, del motor y un cambio de marchas más simplificado; aparte de la baratura de los coches por tratarse de fabricación de grandes series, "en cadena"; y, si cabe, por el clamoreo de proezas excepcionales —como la sin precedentes en toda América—, que determinó la superación de un gran *record* de velocidad y resistencia, célebre "raid", a través del Nuevo Continente; de océano a océano, que unió, por las populosas ciudades de Nueva York y de San Francisco de California, el Atlántico con el Pacífico —trayecto superior a los 5.000 kilóme-

tros—, conseguido por la Empresa "Essex Motors", también de Detroit, allí establecida con grandes factorías, en la Jefferson Avenue; fama que, en España difundió, ampliamente, la casa Luis Carreras, S. en C., del Paseo de Gracia, 87, de Barcelona, representante de las marcas "Packard", "Hudson" y "Essex", fabricadas —conjuntamente—, por un poderoso "trust" industrial yanqui.

Posiblemente por ello los hermanos Torrellas, decidieron adquirir un coche de dicha marca "Essex", que fue inscrito con el número GE. 314, ya mediado el año 1920, tiempos en que, según estadísticas dignas del mayor crédito, en todos los pueblos de la Costa Brava existían una totalidad de cincuenta y nueve coches, cantidad que se desglosaba en cuarenta y dos de uso particular, doce ómnibus y cinco de servicio público de alquiler.

Como el "Scripps-Booth", el "Essex" contaba con los más modernos perfeccionamientos. Quizá el más característico consistía en que encima del tapón del radiador aparecía un aparato de precisión, denominado "Boyce Moto Meter", con un termómetro en su reverso, para que el conductor, en ruta, pudiera ir observando las oscilaciones de la temperatura del motor. Además, presentaba el "Essex" la peculiar innovación de unas persianas metálicas en la parte frontal de su típico radiador de líneas estilizadas, persianas que, automáticamente, eran accionadas por un termostato que las abría o las cerraba, según la temperatura del agua de refrigeración, graduando, así, el paso del aire a través del nido del radiador.

En fin, podemos afirmar, que, con los descritos coches americanos, en Tossa, ya se empezó a contar con automóviles más cómodos y manejables, capaces de conseguir las máximas velocidades de aquel entonces, con buena suspensión y un funcionamiento más silencioso y suave, mejoras que holgadamente cumplieron unos requisitos más adecuados para circular por carreteras de perfil orográfico tan acusado como las que facilitan el acceso a la localidad.



El doctor Javier Oms, al volante de su coche "S. P. A.", GE - 43

JOAQUIN CIURO

TRADICION MEDITERRANEA DE LAS SOPAS DE PESCADO

La cocina del pescado en nuestro país obedece a unas características propias aunque toda esta cocina provenga de la antiquísima del Mediterráneo. El crédito de esta antigüedad es ilimitado. Si algún día van ustedes a algún lugar de pescadores de las costas italianas, o a los litorales griegos, al fondo del saco de este mar o siguen el trazado del levante peninsular, se darán cuenta que todo proviene de la olla de pescado, que es un condumio de una enorme simplicidad. Partiendo de una olla de barro con el correspondiente fondo de aceite, los correspondientes trozos de pescado, una cabeza de ajo y un tomate o dos, sin olvidar el pequeño ramo de botánica, ramo que varía según el gusto general (la cocina italiana, por ejemplo, es muy perfumada) partiendo, digo, de estos ingredientes, se pone todo a hervir sobre un fuego de leña y a base de un gran golpe de fuego, el conjunto se cuece con una gran facilidad. En un cuarto de hora o veinte minutos está todo terminado. Como en los tiempos de Homero, este guisote esquemático se puede comer hoy en todo el mar antiguo, tanto moro como cristiano.

Este guiso produce, naturalmente, un jugo, porque la combinación del aceite de aceitunas con la grasa que desprenden los pescados ha sido en todo momento considerada como un elemento favorable al paladar y a la salud humana. Y lo curioso es que ha sido sobre este jugo donde se ha especulado en el momento de perfeccionar el antiquísimo y sumario condumio del mar. Algunos pueblos —como Grecia, concretamente— han considerado que el plato no debía modificarse y así ha quedado tal cual. Pero los provenzales —que son los inventores de la “bouillavaise”— creyeron que debía aumentar este jugo, pero no separarlo de los elementos sólidos que el plato contiene. Y así crearon un plato de una vigencia universal y lo explotaron, industrializándolo y, a veces, dándole un sobregusto —añadiendo absintio al plato— que para mi modestísimo gusto, tiene un sentido de escasa plausibilidad. Otros pueblos, en cambio, como el nuestro, han tendido a separar el jugo de los elementos sólidos de la olla de pescado y con este denso líquido han creado las sopas que, en términos generales, son bastante apreciables (en algunas casas particulares, la “bouillavaise” tiene un enorme prestigio general). Es una de las grandes atracciones culturales de Francia. La persona que no ha visto (en la época turística veraniega) las colas que se formaban ante los restaurantes del puerto viejo de Marsella para tener acceso a ella —colas que, a veces, fueron superiores a las de los estrenos cinematográficos— no pueden tener idea de lo que un guisote puede llegar a ser popular. Es un plato sólido y líquido a la vez, de elevada visualidad decorativa, formado, generalmente, con pescados de colores (escorpenes) y crustáceos y subrayando con el, a mi entender, maldito absintio, o sea el Pernod legal, sin duda para dar a la clientela los correspondientes ánimos. Realmente la olla de pescado clásica, aún perfeccionada por los provenzales, es un plato sencillo, inocuo, que no produce ni taquicardia, ni contribuye a la formación de colesterol en el sistema circulatorio humano. (La colesterolina es hoy un elemento de conversación constante y un peligro general). El aditamento a este plato de sustancias extrañas lo convierte en algo explosivo y contrario a la dulzura del sueño reparador y que permite ir tirando.

Ello no quiere decir que, situado uno en Provenza, en el litoral provenzal, no encuentre establecimientos que traten estos asuntos con la ponderación necesaria. Sobre el canal de Martigues, patria del tratadista político Mr. Charles Maurras, había, hace pocos años, unos restaurantes donde la “bouillavaise” era ofrecida en forma gustosa, inocua y tradicional. A ellos me atengo sin ánimo de formular la menor profecía, porque la baja del tono de calidad de estas cosas es notoria y de toda obviedad.

En este litoral del levante peninsular se formó, por imitación de la “bouillavaise”, un plato también sólido y líquido llamado zarzuela, nombre que le fue dado, sin duda, por el abigarramiento colorístico y diverso del plato. Confieso que no he tenido suerte con estas zarzuelas que se suelen presentar. Esto de creer que todos los pescados son buenos para mezclarlos, no se le puede ocurrir más que a un aficionado con deli-





rios crematísticos. Lo que sirvió de base a la zarzuela —es decir, la “bouillavaise”— está hecho con un criterio muy ponderado de las mezclas del pescado. La combinación de la rascasa —que es el escorpen de mayor calidad, que llamamos “escorpa roja”— con los crustáceos nobles (el bogavante, la langosta) está muy bien razonada. Por otra parte, ponen en la zarzuela muchas especies que le convierten en un plato peligroso y de muy vaga amenidad. La zarzuela es, en definitiva, un plato para las personas que no tienen la menor idea del pescado. Si al pescado le quitan su sabor real involucrado en su inocencia alimenticia y en su extremada puerilidad, queda algo impropio y contrario a los intereses de la salud del género humano.

Decía, pues, que nosotros, en este país, hemos tenido tendencia a separar el jugo de los elementos sólidos de la olla de pescado. Y con este jugo añadido al pescado por un colador, hemos hecho las consabidas sopas que pueden ser verdaderamente importantes. Con esto, hemos dado salida a uno de los ideales mayores de nuestro país —que es el ahorro—, porque en este punto y, basándome en mi experiencia, puedo decir que no son los pescados reputados como los mejores los que hacen la mejor sopa. No. Hay pescados adecuados para la sopa, que no podrían ni siquiera comerse separados, dado su exceso de espinas —por ejemplo, las innumerables series de escorpenes inferiores— y que sin embargo, sirven perfectamente para la finalidad de la que estamos hablando. El sentido ahorrativo y práctico de nuestro pueblo ha dado en este punto en el clavo. Las mejores sopas de pescado son las que se hacen con pescados que no sirven para nada más. Claro está que ello da un suplemento de trabajo a las amas de casa, porque, una vez hervido el pescado y antes de pasarlo por el colador, hay que separar cuidadosamente las espinas de la carne. ¿Pero esto qué más da? Una de las cosas más divertidas que puede hacer una ama de casa es, precisamente, quitar no solamente las espinas del pescado, sino de todo lo demás.

Por otra parte, el tratamiento separativo del jugo a que nos estamos refiriendo ha dado lugar a otra de las aspiraciones generales elementales de este país, que es el plato individuado. Las personas de este país gustan de las mezclas en un plato coherente y ligado, como en el arroz de pescado y pollo, para citar un ejemplo. Pero dos platos en un solo, lo sólido y lo líquido, la sopa y el pescado en el mismo plato, como hace la “bouillavaise”, por ejemplo, es considerado excesivo y desproporcionado, hasta este momento, claro. La sopa de un lado y el pescado cocinado en la forma que sea, de otro. Esta es la costumbre antigua y tradicional. Ello no quiere decir que en la sopa no haya pescado; quiere decir, simplemente, que está dado en otra forma —semilíquido— que ya no produce las habituales imágenes.

La sopa de pescado responde a la tradición de este país y señala las tendencias arcaicas. Es un plato de aprovechamiento y, al mismo tiempo, es un alimento separado. A mi entender, estas sopas han de tener una característica permanente; no han de ser fuertes, lo que no quiere decir que no sean concentradas. Han de ser ligeras, substanciosas, sabrosas y, por tanto, han de tener un gusto discreto y sin la menor sofisticación imaginable. Es decir; han de ser sopas, exactamente de pescado, inocuas, ingenuas y saludables. El pescado no ha de ser un explosivo de la gente, sino un elemento de ponderación, de equilibrio y de calma. Ha de producir, además, platos sabrosos que es la única manera de quitar a estos alimentos el aspecto que siempre pueden tener de ir unidos a una convalecencia irreparable. Al menos esto es lo que creo yo y lo que creemos en un país de vieja cultura culinaria. Si en este punto las opiniones difieren, no creo que lo que hemos formulado adolezca de un exceso de flojedad en su base precisamente por su falta de novedad.

JOSE PLA

Consideraciones sobre las SETAS

El tiempo y las circunstancias que nos rodean influyen en nuestra vida; una y otras son factores indispensables a los que acomodamos nuestras actividades y, por esto, según ellos hacemos o dejamos de hacer, o esperamos para tal o cual quehacer. Así es que en este artículo vamos a tratar de un asunto propio del tiempo y de la circunstancia: el tiempo es el otoño; la circunstancia, las lluvias o la humedad; dos factores indispensables para las setas, tema a tratar. Nuestra ilusión es grande cuando se acerca la temporada de las setas y cuando a últimos de agosto o primeros de septiembre llueve, ya contamos los días que faltan para encontrar los primeros "reigs", el rey de las setas y el más apreciado tanto por su aspecto como por su sabor; por algo los botánicos lo denominan "amanita caesarea". Creo que son pocas las personas —de nuestras tierras me refiero— a quienes no les guste las setas, quizá tanto cogerlas del bosque, como saborearlas. Los tossenses somos muy aficionados a buscar setas y nuestra ilusión es hacernos con un buen cesto. Tanto es así que ten cuidado en tiempo de setas salir de casa con un cesto bajo el brazo con el pretexto más remoto que uno pueda imaginarse, porque te dirán que vas a coger setas —*¿Ja vas a buscar bolets?*— es la pregunta que no falla. Esto demuestra la gran afición que sentimos por ellas. Buena afición y buen paladar, porque las setas han condimentado siempre los mejores platos de la mesa. Ya en tiempo de los romanos eran tenidas en gran estima.

No pretendo sentar cátedra sobre los valores más o menos nutritivos de las setas, como tampoco de sus diferentes clases y variedades más o menos selectas, que en este quehacer otros más entendidos que yo podrían darme lecciones. Pero siempre es bueno hablar de estos temas y en

especial por lo que afecta al reverso de la moneda: cada año son innumerables los casos de intoxicación a causa de la ingestión de setas; de esto voy a ocuparme en este trabajo.

Cuidado con las setas, hay que conocerlas bien, tanto las buenas como las malas. Las buenas, las más estimadas como por ejemplo el "reig", el "rovelló" y el "pinatell", el "rossinyol", la "cualbra", la "lleterola", el "carlet o escarlet" y otras, quien más, quien menos las conoce; pero, atención, no confundirlas, que muchas de ellas tiene su "doble", la falsa y, éstas sí, son venenosas en más o menos grado.

Tengo a la vista unos preciosos tratados sobre las setas escritos por prestigiosos botánicos y médicos a la vez: uno de ellos es del que fue médico de La Celler, el doctor Codina y Vinyes, "*Hongos comestibles y hongos tóxicos*" y "*Bolets bons i bolets que maten*", éste del doctor Planas y Vives, de Barcelona; de ellos he aprendido esta lección.

Mucho se ha dicho sobre la manera práctica de conocer si una seta es buena o venenosa. La práctica popular de cocer conjuntamente con las setas un ajo

u otros ingredientes, dando por buenas las setas en que el ajo no ha cambiado de color, y por venenosas aquellas que han ennegrecido el ajo, hay que deshecharla por infundada. El tóxico que puedan tener las setas no influye para nada en el color de tales ingredientes y, atrevernos a comer setas que no conocemos a pesar del experimento del ajo, puede traernos serios disgustos.

Tampoco es cierta la teoría según la cual los insectos y limazas no comen nunca las venenosas; pues está probado que hay setas que son mortales para los hombres y no para ellos. Por último, otra creencia infundada es la del buen olor y color.

La explicación más práctica que dan los autores que comento es la siguiente: sólo hay tres grupos de setas que son venenosas. Un primer grupo, cuyo veneno es tan fuerte que, ingeridas aún en pequeña cantidad pueden producir la muerte. Un segundo grupo, cuyo veneno causa serios trastornos a quien las come, y el último grupo, son tan sólo indigestas en más o menos grado.

En cuanto a las setas que matan es interesante saber: todas las setas que matan llevan volva o estuche (la volva, estuche o vaina es la envoltura blanca que cubre la seta cuando es tierna), con la sola excepción del "reig". La experiencia ha demostrado, dice el doctor Codina, que siempre todos los envenenamientos por setas que han causado la muerte, éstas llevaban volva o estuche. Y sólo son tres las clases de hongos o setas que matan y las tres llevan volva entera, es decir, al nacer no se rasga. Una clase tiene el sombrero verdoso, amarillento, láminas o costillas blancas y anillo en el tercio superior del pie; abunda mucho. La



segunda clase tiene el sombrero blanco, láminas blancas y anillo. La última clase tiene sombrero gris viscoso, láminas de color rosado y sin anillo; de ésta hay una variedad con las mismas características, pero tiene el sombrero blanco.

Las que pertenecen al segundo grupo, que causan graves trastornos, pero no son mortales de por sí, pertenecen también al grupo de las anteriores, pero con la particularidad de que la volva se resquebraja al nacer y se fragmenta, quedando muchos trozos adheridos al sombrero a modo de verrugas y tienen la base del pie abultada en forma de bola o huso. La principal de ellas es el "reig" falso, o "reig vermell", su nombre científico "amanita muscaria". Se diferencia del verdadero "reig" en que tiene el sombrero fuertemente anaranjado tirando a rojo, con placas blancas (resto de volva), láminas blancas, anillo blanco en el tercio superior del pie, y su base abultada y varios anillos.

En cuanto al tercer grupo, de las que causan indigestiones más o menos importantes, las hay de muchas clases y se hace difícil dar normas concretas sobre ellas por su abundancia. Su ingestión no causa serios trastornos.

Por cuanto antecede, se hace necesario y sentar como norma que, antes de proceder a la recolección de setas, tengamos la se-

guridad de que las que cogemos son buenas, no vaya a ser que la imprudencia y la avidez nos causen serios disgustos: vale más deshechar las dudosas y desconocidas antes que cargar con una intoxicación. Recuerdo haber visto cuando en mis años de escuela, en las aulas, unos carteles en que estaban pintadas a todo color, las diferentes especies de setas comestibles y venenosas. Es un buen acierto inculcar a los pequeños, estos detalles al parecer insignificantes pero de gran utilidad en la vida cotidiana.

Si por desgracia, alguna vez nos sentimos indispuestos después de haber comido setas, es indispensable sin tardanza acudir al médico, y no entretenerse en remedios caseros, muchas veces contraproducentes y tal vez fatales. Téngase en cuenta siempre que si la indisposición se produce dentro las dos o tres horas de haberlas ingerido, el pronóstico podrá ser leve o menos grave; no así si se produce dentro de más tiempo: o sea, cuanto más tarde se notan los síntomas de intoxicación más grave será ésta, aunque se produzcan después de las diez o doce horas, y aún hasta después de veinticuatro y alguna vez hasta a las cuarenta y ocho horas. En estos casos la intoxicación puede ser mortal, pues el veneno ha actuado sobre los glóbulos rojos de nuestra sangre.

Todos sabemos que nuestros bosques son magnánimos en ofrecernos las preciadas setas. Desde nuestras montañas de Sant Grau, Cadiretes, Montllort, barrancos de Aigua Fina hasta los bosques de Can Samada, son buenos parajes para hallar con abundancia y facilidad el "reig"; los pinares nos ofrecen también buenas cantidades de "pinatells", "rovellons" y, hasta los pequeños grupos de encinas plantadas aquí y allá nos obsequian con los estimados "escarlets", quizá los más a propósito para conserva.

Quien más quien menos tiene su lugar favorito para determinada clase de setas: unos saben el lugar donde hallar "pinatells"; otros, donde crecen las "lleteroles", hay quien va directamente a un grupo de encinas donde llenará el cesto de "escarlets" y, como si de un huertecito se tratara, por las mismas fechas, cada año, acude cada cual a su recolección. Como dato anecdótico recuerdo —de ello hace muchos años—, que sorprendí a una buena señora, vecina de la villa por más señas, recogiendo cinco o seis magníficos "pinatells" en el "Pi de Can Martí", a la vera del camino; al verme, me dijo: "*Cada any n'hi cullo*".

Los bosques que producen en abundancia las setas sin más trabajo que el de cogerlas, son dignos de respeto, como cualquier otra plantación; nos corresponde tratarlos con cierto cariño que digamos. No seamos ingratos con la Naturaleza creando obstáculos que puedan perjudicar el desarrollo de las setas. No seamos como muchos que, aunque tal vez inconscientes y movidos por un desmesurado egoísmo, destruyen los gérmenes o diminutas setas aún invisibles removiendo tierra y materias que cubren la superficie del terreno, con el pretexto de hallar más. Equivocados. Aquel terreno irá perdiendo capacidad productiva y el éxito problemático del momento puede convertir el terreno en improductivo.

SALVI GASCONS



TOSSA MEDIIEVAL Y COSMOPOLITA

Bastantes años antes de que el “boom” tan traído y llevado se rompiera las narices en las costas catalanobaleares, muchos años antes que la corriente humana hiciera abandonar sus barcas a los pescadores, para dedicarse a tareas más cómodas, si no más lucrativas, que no es del caso señalar, Tossa (como Cadaqués, como Palma, era ya feudo del turismo). No era un turismo numeroso; pero sí importante. Era un mundillo de artistas que llegó a la población en el inquieto período de entreguerras, y se quedó a la sombra (pincel, pipa y sombrero) de la “Vila Vella”.

Después, ya en los albores del despertar general, a Tossa le dio su buena publicidad la película “Pandora” la romántica historia del holandés errante, como a Mallorca le dio su buena publicidad la figura romántica de Chopin aunque la visitara tantos años atrás.

—*¡Mire que ya son ganas de comparar!*

—No, si lo que yo quería decir es que para buena publicidad no hay como darle a la más tiernecilla fibra del corazón.

Pero es injusto decir (como se ha hecho) que “Pandora” sacó a Tossa del olvido; mejor sería, que Tossa sacó a “Pandora” del ridículo. Cuando la



película fue realizada, Tossa había dado ya muchas vueltas por el mundo y recostada la cabeza sobre la colina, descansaba al paio, con los ojos abiertos, a la espera del sol que había de traerle el verano. También es injusto decir que, antes del turismo, era éste, un simple pueblo de pescadores cuya suerte dependía del mar. Como tantas otras poblaciones de la Costa Brava, tuvo, durante bastantes años (años que cabalgan sobre uno y otro siglo), una muy floreciente industria del corcho; industria que después perdió en importancia, como la perdieron por las talas continuas, los frondosos bosques de alcornoques de La Selva.

Visitar Tossa, significa, antes que nada, llegarse hasta la “Vila Vella”, lo que queda de la Tursia medieval, que es el mayor encanto de la población. En la actualidad, hay en las murallas de Tossa, tres grandes torres: la del Codolar (o del Homenaje), la de las Horas y la d’En Jonás. Siguiendo el camino serpenteante que, desde la población, sube hasta el faro, llegaremos hasta las ruinas de lo que fue iglesia parroquial, de estilo gótico. Situándonos entonces cara a la parte moderna (de moderna no tiene sino sus dos siglos de antigüedad), nos queda, a la derecha, la bahía frente a la población,

con el paseo y los nuevos hoteles levantados cara al mar. A la izquierda, el Codolar, antiguo puerto natural de los pescadores, por quedar bien protegido de los vientos. Y en duro repecho, casi bajo nuestros pies, el recinto interior de las murallas, oloroso e íntimo, como una iglesia románica y pueblerina, al atardecer. En esta parte interior de las murallas, hay un camino de ronda. Y en algún punto de este camino, indicaciones: "Circuito nocturno". (No sé porque, pero creo que es usted caballero imaginativo. Que esto no significa lo que uno piensa —no lo ha visto— es que estas torres deben de iluminarse por la noche, para desesperación de los que gustan de flirtear bajo piedras milenarias, que es afición muy del día. Cierto que la iluminación no pretende ser fastidio de paseantes; es que la gente se encandila aún ante el uso y el abuso de los quilovatios).

Uno siempre ha pensado que la noche se ha hecho para la oscuridad (o la oscuridad para la noche) y que la única iluminación pertinente sería una perfecta imitación de la luz blanquecina de la luna llena, que por algo es la más poética de las lunas. Pero al conjuro de la luz eléctrica, las piedras milenarias (aquí y en todas partes) parecen espectros inmóviles; a uno le traen a la memoria obras irreales, como, por ejemplo, "El sueño de una noche de verano". (Si es un sueño de noche de verano, ya está bien. Y se lo agradezco a usted, que aquí, en esto del sueño, todos llevamos nuestro buen atraso).

En Tossa, claro, la noche es corta. Empieza al filo de la madrugada, y acaba en la madrugada misma. A la noche, sólo le faltaban las iluminaciones para que acabaran de jorobarla. Ahora ya (y el

paseo Marítimo será iluminado, parece, el año próximo), tiene que bajarse por la "Vila Vella" vadeando cuidadosamente, para no mojarse los pies en las cintas iluminadas de las casas apretadas.

La "Vila Vella" tiene historia y carácter. En ella están las calles estrechas, humildes en apariencia, repletas de tiendas de souvenirs; por ella pasea la abuela, tirando del cochecillo del niño al que hay que darle cuerda todavía; en ella están los restaurantes de grato sabor pueblerino.

—¿Queda sitio para comer?

—*Pues ya ve. No habrá sitio hasta las cuatro.*

—Usted perdone, que a las cuatro ya no tendré hambre siquiera.

Pero a las cuatro se está allá de nuevo:

—¿Queda sitio para comer?

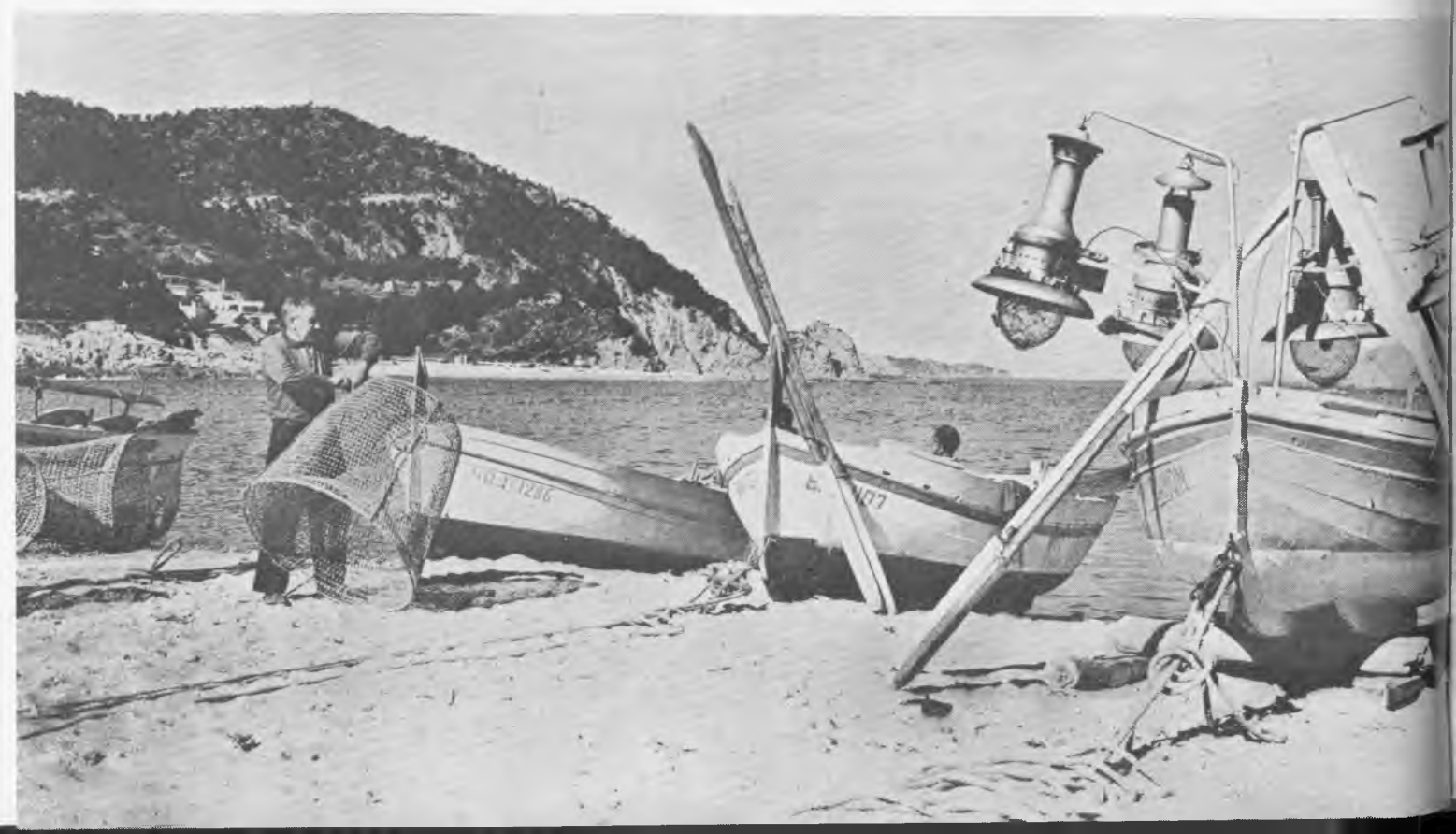
—*Pues ya ve. No habrá sitio hasta las cinco bien dadas...*

—Pues resérveme una mesa. Yo quedo en la barra, por si acaso...

O vaga uno, mientras por las calles. El milagro de las flores surge a cada paso. En esta primera hora de la tarde, los foráneos pasean arriba y abajo, como es tradición lo hace la gente del país. Muchos, van perfectamente peripuestos. Hoy es domingo y ya no volverán a la playa por la tarde. Los que apuran el baño, en la bahía o en Mar Menuda, son los bañistas de festivo, que dentro de poco integrarán la caravana lenta, pesada, adormecedora camino de la ciudad.

Mientras, en Tossa, la animación será cada vez mayor. Durante todo el día. Y el día acabará un minuto antes del alba. Justo para que cante el gallo, que es fiel despertador de madrugadores.

JULIAN PEIRO



DEPORTES

PESCA

“III TROFEO DORADA DE PLATA”

Está previsto la celebración del “III Trofeo Dorada de Plata”, patrocinado por el Excmo. Ayuntamiento de Tossa y organizado por la Asociación Deportiva de Pesca Marítima de San Feliu de Guixols, el cual tendrá lugar en las magníficas playas de Tossa y La Palma.

Como en años anteriores promete ser muy espectacular y concurrido, ya que en las otras ediciones los participantes que se dieron cita para la obtención del trofeo en litigio pasaron de los cincuenta y las cañas del centenar, ya que se permite a cada concursante pescar con un máximo de dos cañas.

La asistencia de público en este concurso es muy numerosa, pues todos están a la espera, impacientes de ver capturar la pieza vencedora.

En nuestro próximo número les informaremos de la clasificación de los concursantes y de los demás trofeos conquistados que han sido cedidos por el comercio de esta villa.

CAZA

YA NO HAY VEDA

Se levantó la veda en general para la caza menor y según nos informamos, pocas son las piezas que se llevan cobradas, ya que nuestro terreno abrupto da mucho refugio a las aves plumíferas, como la perdiz, etc. que conociendo las artimañas de nuestros cazadores, procuran escondrijarse en los lugares más difíciles de cazarlas, y... como no, para que las pasen moradas estos aficionados.

FUTBOL

EL BALON RUEDA ASI...

En la 1.ª Categoría Regional, y en el grupo donde interviene el Tossa, vemos se van perfilando posiciones para asegurarse una buena clasificación y marchar en línea recta cara al título.

Desde luego queda mucho trecho para recorrer y es muy prematuro pronosticar acontecimientos que pueden dar un gran cambio.

De momento tenemos tres equipos que están dando la batalla, el San Martín, Palafrugell y Gramanet y les siguen varios equipos entre ellos Andorra, Lloret, San Cugat, etc., que procuran situarse en buenas posiciones por si hay alguno de los líderes que tenga algún tropiezo y situarse entre el quinteto atacante.

En cuanto a la zona intermedia, esto ya queda para más adelante, pues los cambios se sucederán en cada jornada, y unas veces unos suben unas posiciones para la próxima semana volver a bajarlas, y los colistas se esfuerzan en poder sacar algún punto para que a trancas y barrancas no se les tache de linterna roja.

JUAN BOSCH

**"Tossa es plácida,
quleta, silenciosa:
Tossa es belia. Pero
el mar de Tossa es
algo más: es la subli-
midad de la costa".**

Fernando AGULLO

