

ISLAS CANARIAS

ESTUDIO ECONOMICO



La Obra

No es nuevo para nadie que la obra realizada por el Mando Económico de Canarias contiene en sí misma todos los elementos precisos para que las palabras no tengan nada que hacer ni siquiera en función de elogio.

Tanto desde el punto de vista de lo que lleva realizado, como de lo que en la actualidad lleva a cabo y de lo aún pendiente de realización, dicha obra impresiona por su magnitud, su sentido y su trascendencia. Por la diversidad de sus matices integrantes y por el carácter unitario que la preside.

Así, pues, todo cuanto se ensaye en torno a ella con ambición de ceñirla a los límites—necesariamente escuetos—de un comentario, es tarea llamada a tener poco éxito. Las propias características vitales de la obra se escapan de la red de los adjetivos. Pero, por otra parte, no es posible omitir siquiera sea una breve consideración en orden a la labor que tan profundas huellas ha dejado en el archipiélago. Al a postre, cuando no mediara otro fundamento, el hecho de la gratitud tiene la suficiente corporeidad para que se le disculpe un ensayo de análisis.

Si, antes de pasar de aquí, de este preámbulo, se nos exigiera concluir una síntesis definitoria de la obra del Mando Económico, tendríamos que referirnos a su espíritu creador, a su sentido de fecundidad, a su adecuación a las necesidades, a su aspecto inmediato, a su perspectiva inaugural y fundacional, a su volumen económico, a su ritmo constructivo, a sus más destacados exponentes, siendo generalmente valiosos todos los que de ella forman parte,



Excmo. Sr. Capitán General de Canarias y Jefe del Mando Económico
Don Francisco García-Escámez e Intestá.

del Mando Económico

año en curso alcanzó la suma global de 43.466.858'18 pesetas, suma que da idea, mucho mejor que las más perfectas palabras, del empuje decidido y categórico de esta labor que ha deparado a las siete islas canarias la resolución de sus más importantes problemas específicos.

Hasta la fecha que dejamos consignada, la división de la suma de referencia, entendida para ambas provincias, es la siguiente:

Obras Hidráulicas.	11.680.955'81 ptas.
Sociales	13.059.326'06 id.
Públicas	11.413.571'50 id.
Baño y Sanidad.	3.692.959'25 id.
Enseñanza	3.620.045'56 id.

Cuyas partidas, cada una de ellas elocuente en sí misma, arrojan el total de 43.466.858'18.

Aquí, como es lógico, debería terminar el comentario. Nada podemos añadir a la elocuencia de estas cifras ni tampoco a los capítulos a que se han aplicado. Pero aún hemos de señalar, siquiera sea de pasada, algunos aspectos primordiales, pretendiendo con el intento llegar hasta lo más profundo, íntimo y absoluto de la conciencia del país, que de este modo se dará exacta cuenta de los ingentes beneficios que la obra del Mando Económico le ha deparado.

Y no es que lo realizado hasta este momento cancele ningún género de proyectos futuros, pues antes los afina más reciamente en el propósito, sino que con lo realizado basta para medir la altura, profundidad y signo fundamental de la obra.

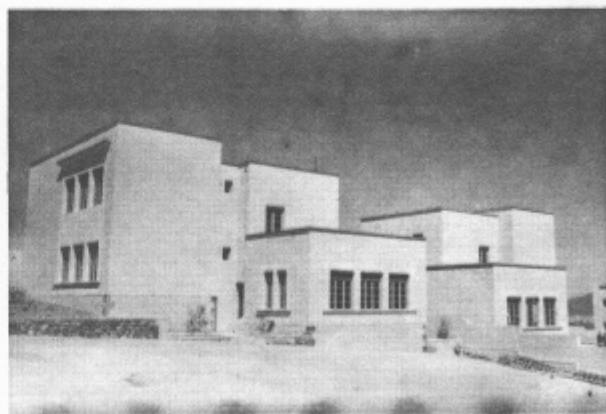
De antemano podemos afirmar una cosa: que con anterioridad a



Puente «GENERAL SERRADOR»
en Santa Cruz de Tenerife.

a sus ecos urbanos, agrarios, industriales, comerciales, culturales y espirituales, entre otros. Ved, por lo tanto, cuán difícil es ocuparse con acierto de obra de tanta envergadura. Únicamente viviendo en las islas, asistiendo día a día y hora a hora a la paz pujante de esta hora nacional, que entre nosotros, merced a las iniciativas del Mando Económico, se manifiesta a través de características específicas, es dable comprenderla.

Y así tenemos una lista sugerente o grupo de actividades, que son las directrices de la obra conjunta, dividida y descompuesta en Obras Hidráulicas, Político-Sociales, Públicas, Beneficencia y Sanidad y Enseñanza. Y esto representado por una larga cifra de millones, que en el mes de marzo del

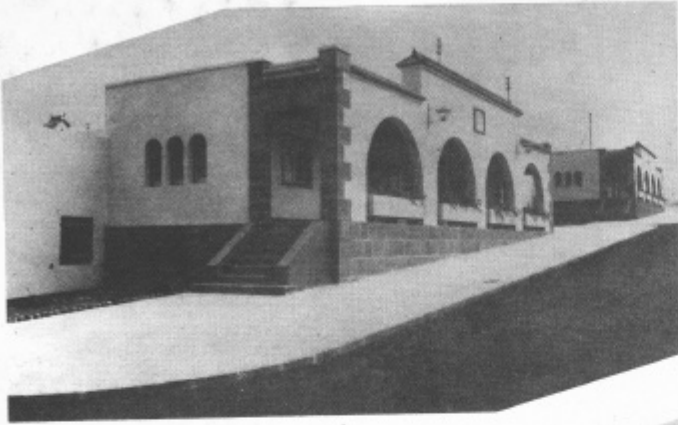


Grupo Escolar General García-Escámez en la Barriada de Schamman.
Al fondo se ven las casas edificadas para los maestros.

esta obra las islas multiplicaban problemas sin solución, en tanto que después multiplican las soluciones de esos problemas. Este es el aspecto esencial de la cuestión, y, si bien se mira, tal hecho constituye la raíz de todo comentario bien orientado y con verdadero propósito de extraer las últimas consecuencias de su examen.

Comenzaremos por lo urbano, aunque dentro de esta generalidad caben muchas gamas y matices o facetas. Luego será el área rústica isleña la que venga a completar el cuadro, fundiéndose así ambas caras del problema conjunto en la expresión única de una medalla conmemorativa.

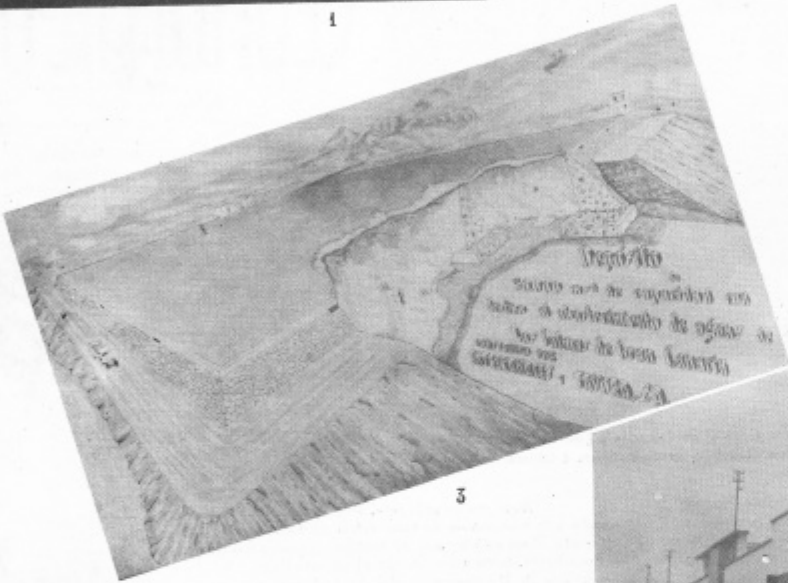
En el orden urbano tenemos, en primer lugar, el problema de la



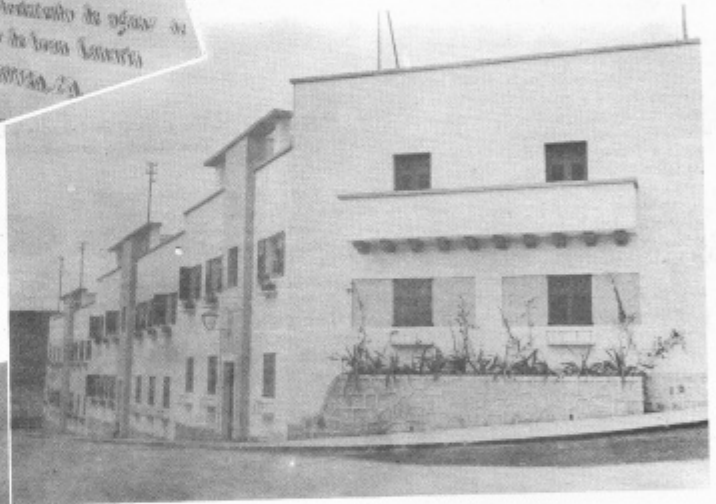
1



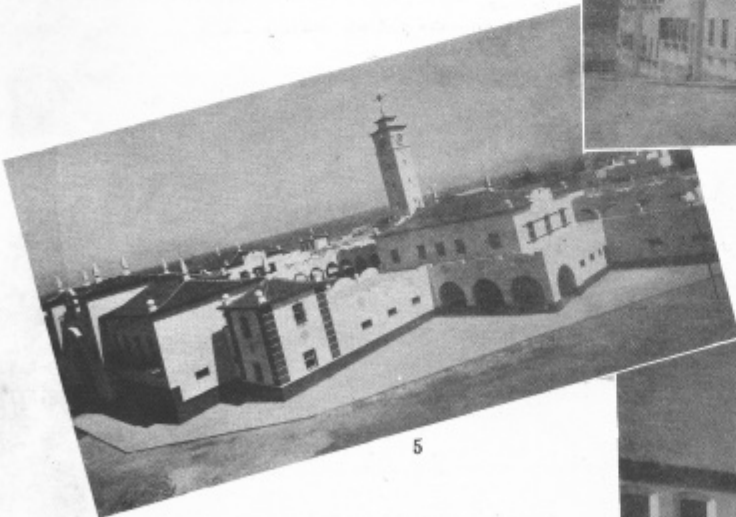
2



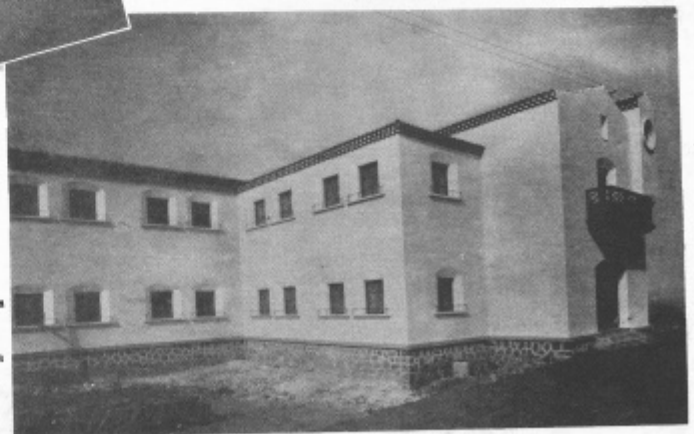
3



4



5



6

- 1.—Grupo de 56 viviendas económicas en la barriada de Schisman (vista lateral de las miranetas por la parte de las tiendas).
- 2.—Dispensario de la Cruz Roja Española.—Santa Cruz de Tenerife.
- 3.—Vista del Depósito de Agua construido en Las Palmas, para el abastecimiento de la ciudad, por el Mando Económico.
- 4.—2.º Grupo de 32 viviendas económicas en la Isleta (vista parcial).
- 5.—Mercado de Ntra. Sra. de África en Santa Cruz de Tenerife.
- 6.—Grupo Escolar de la Barriada "General García-Escámez", — Santa Cruz de Tenerife.

vivienda. Y en este sentido, la obra del Mando Económico no puede haber sido más fructífera. Ahí están para pregonarlo las barriadas erigidas por el laureado General García Escámez, en Santa Cruz de Tenerife, Orotava, Icod, Las Palmas, Fuerteventura y Lanzarote, que reúnen todas las condiciones que entran en edificaciones de tal naturaleza: baratura o fácil acceso a ellas, comodidad, higiene, salubridad. Y, además, otro aspecto: el de la urbanización.

De solares yermos situados en los límites-topes de las ciudades, el Mando Económico ha hecho surgir barriadas enteras, con sus calles, sus jardines, sus grupos escolares, prolongando con ello el ensanche del perímetro viejo de dichas ciudades, y proyectando hacia el porvenir sus directrices.

Mientras tanto, considerado el tema en su aspecto inmediato, no cabe duda de que ha contribuido a mitigar el paro obrero, dotando luego a las clases humildes de casa propia, a tono con sus posibilidades económicas y dentro, a la par, de un mínimo exigible de modernidad en la concepción de la vivienda, con lo que la anticuada, moliente y anacrónica «Ciudadela» va quedando reducida a proporciones cada vez más exiguas, liquidándose con ello un viejo mal que parecía no tener solución.

Esta profunda y rápida renovación urbana no solamente se ha limitado a las grandes ciudades; también en más pequeños núcleos de población, y a través de todo el archipiélago, se ha operado idéntico fenómeno. Y las reseñas de la prensa diaria dan cuenta a cada paso de este notable avance, cuyos principales componentes hemos tratado de analizar.

En el orden agrario, las mejoras son contundentes. E incluso algunas, como el Sur de Tenerife, bajo los efectos del gran canal de irrigación, superan las más amplias concepciones redentoras.

La política de canales y embalses desplegada por el Mando Económico, teniendo en cuenta las especiales modalidades de cada una de las islas, no puede ser más sugerente. Y en tal conjunto destaca, entre las ejecutadas en San Andrés y Saucos, comunidad de «Los Palomos» y Valle de Gran Rey, Presas de los Molinos y Las Peñitas en Fuerteventura, ayuda económica a los de Ayaguales y Chira en Las Palmas, y abastecimiento de aguas de dicha capital, el Canal del Sur de Tenerife, obra de máxima envergadura y de un sentido verdaderamente vasto tanto por su volumen como por los fines que persigue: incorporar a la productividad de la isla una enorme zona de grandes posibilidades, con lo que la economía general del país, que se funda sobre bases agrícolas, se proyecta en un primer término o plano optimista. Y en pareja proporción e idénticos fines, aquellas otras, de semejantes características, cuya mención no hacemos en detalle a causa del límite que nos hemos impuesto con referencia a esta información. Pero, por otra parte, no se da una necesidad rigurosa de tales detalles. Es la obra, abarcada en su conjunto, la que interesa. La obra cada uno de cuyos múltiples aspectos desemboca en mejora, redención y engrandecimiento regionales. La obra que, contraria a este orden campesino, significa elevar el tono vital de una ancha zona que desde hace siglos suspira y clama por el agua y que, sobre la base de ésta, desempeñará en el porvenir un extraordinario papel. Esto sin contar con el profundo sentido de justicia que la obra en sí representa y que es la característica que mejor pone de relieve el generoso espíritu del Mando Económico, o sea, llevar hasta el último rincón isleño la palpitation del Régimen, incorporando nuevos hombres y nuevas tierras a una gran tarea, a un excepcional destino, a una altísima misión patria.

¿Cabe la posibilidad de que los adjetivos mejoren la sustantividad de este propósito? Sinceramente, creemos que no. Las palabras ni quitan ni añaden savia a la obra, que está por encima de toda explicación verbal, pues considerándola exclusivamente en sus fines es como más perfectamente se comprende y estima y valora. Por su sentido inmediato, por su envergadura y por sus finalidades. Por su concepción generosa y por su rango material. Por sus cimientos político-sociales y por su reflejo del Estado, cuyo afán de tutela se evidencia en estas muestras de tan gran jerarquía pública.

Canarias siempre fué un país lleno de posibilidades. Pero el tiempo transcurrió sin aportar ninguna solución apreciable a problemas que las demandaban con carácter de urgencia. La visión del Mando Económico, calando en el fondo de tales necesidades, de tales problemas hasta entonces irredimibles al parecer, pero que contenían la posibilidad de todas las soluciones, ha hecho el milagro. El milagro de una obra que, en la ciudad y en el campo, y en las capitales como en los pueblos, pregonó el signo fecundo bajo cuya advocación está colocado el actual momento de las islas.

La lista anteriormente consignada de las ramificaciones de esta obra o tarea misional y constructiva, nos dispensa de entrar a fondo en otros matices de ella. Los pueblos se encargan de pormenorizarlos y vocearlos con un vigor netamente trascendental. Los pueblos, que son los que mejor, en su esencia, presencia y potencia, se han dado cuenta en su propia carne—carne de necesidad que urgía bálsamos de curación—, de la grandilocuencia de tal labor, que no cabe ni puede lógicamente caber en el espacio de un artículo, sobre todo cuando se trata de un artículo que no tiene pretensiones o, mejor dicho, que no tiene más pretensiones que exaltar en conjunto una visión constructiva, revalorativa y creadora. Recoger la esencia última de una obra que signa los actuales momentos canarios con un trazo específico y decisivo, convirtiendo el carácter crucial de los problemas en anchos y rectos caminos de solución. Tal en la obra sanitaria de construcción de hospitales y ampliación de Sanatorios, Leprosaría y Dispensarios de la Cruz Roja, aspectos cuya trascendencia ocupa un primer término en la obra.

¿Y mediante qué fórmulas?, queremos interrogarnos. Mediante las fórmulas simplistas, operantes, activas y batalladoras que nacen de un cerebro polarizado en torno a una gran preocupación: crear. Que nacen de un espíritu centrado en un formidable equilibrio de propósitos y realidades. Que nacen de una vida consagrada plenamente al ejercicio de unas virtudes rectoras. En una palabra, a través de una poderosa voluntad que corresponde en derecho a un generoso sentimiento. A un alma cargada de doctrina nacional, que entre nosotros va dejando la firme huella de su paso, Porque a través de esta obra magna y trascendente que abarca en su órbita de realizaciones las tres dimensiones del tiempo isleño—que es porción atlántica del tiempo patrio—, vibra ante nuestros ojos el reflejo de la sana política del Estado, que busca y propugna para España días de plena venturanza.

Para este espíritu, para este afán, para este propósito ha sido preciso arbitrar medios. No ha bastado con soñar, con trazar en el aire las líneas precursoras de todo proyecto, sino que ha sido forzoso aparejar para tal corriente vivificadora el cauce apropiado. Un cauce económico lo suficientemente amplio como para contener el chorro inextinguible de los ideales. Podemos,

pues, decir—y en esta confesión se contienen todas las afirmaciones posibles—, que las islas viven la vida del ideal convertido en obra y de la obra que va haciendo brotar a su conjuero nuevos ideales. Una obra de unidad, que por serlo no se detiene en el tiempo, sino que, en el sentido del tiempo, continúa su marcha ascendente, coronándose de nuevos logros y ampliando los horizontes vitales del país.

Que ello, aún prescindiendo de su especial dedicación a las cuestiones espirituales e intelectuales o culturales, representa valores culturales, intelectuales y espirituales por sí misma y como reflejo o floración de su misma savia, no tiene vuelta de hoja. Y la primera consecuencia que extraemos de ella es la de la sólida, fructificante y plena doctrina española. No un programa, sino una doctrina, que es muy superior al programa. Porque el programa está hecho de cálculos, en tanto que la doctrina está hecha de visión, de espíritu de servicio, de dedicación y consagración a una obra magna que no es ni puede ser programática—que es lo mismo que limitada—, sino vital, que equivale a una totalidad indefinible e inabarcable.

El Mando Económico, desde su fundación hasta nuestros días, bajo la inteligente, perseverante, activa y fecunda jefatura primero, del general Serador y después del laureado general García Escámez, ha desarrollado esta obra. Y las islas ven alzarse ante sus ojos viejos problemas que son resueltos, antiguos temas que son debidamente enfocados, viejas y nuevas cuestiones que enseguida adquieren vitalidad y corporeidad. La cuestión de la vivienda, con la construcción de barriadas enteras de casas. La cuestión agrícola, con la excavación de embalses y el trazado de canales. Y la construcción de Escuelas y Grupos Escolares. Y los Cementerios pueblerinos. Y las sendas de acceso entre pueblos dentro de las islas. Y las iglesias y ermitas. Y la asistencia benéfico-social, con la creación y dotación para internados de niños pobres. Y tantas otras de igual trascendencia y semejante envergadura. Y estas creaciones tienen una superior elocuencia porque el carácter de trascendentalidad que envuelven está dotado de medios de expresión capaces de lograr efectos que jamás lograrían encontrar las palabras, incapaces de arañar más hondo de la epidermis de los hechos.

Sin embargo, acaso hayamos hecho demasiada literatura en torno al tema que nos ocupa. Pero no hay tal, si bien se mira. Ha sido nuestro propósito, desde un punto de vista patriótico, exaltar esta pujante creación, deduciendo de sus exponentes más característicos bases literarias de información con destino a nuestros lectores. Y aunque bien se nos alcanza que la sola presentación de tales exponentes, sin aditamento alguno de comentario, es glosa por sí sola, hemos querido, insistimos, en resaltar y remarcar los motivos predominantes del trabajo, recogidos no solamente en calidad de información, sino también en fuerza de un sentimiento de gratitud con el que no vacilamos en dejar representado al archipiélago.

Ilustrando estas cuartillas incluimos en las páginas de «Economía» algunas fotografías sobre realizaciones del Mando Económico. Por ellas nuestros lectores llegarán a la conclusión que en vano trataríamos de inculcarle por el procedimiento de un juicio escrito. La objetividad estricta de la cámara fotográfica supera toda posibilidad de elocuencia. Y en las adjuntas «fotos», el lector podrá encontrar fuentes bastantes para fundar el más optimista de los pareceres, además de completar la visión que en torno al tema tuviese con nuevos detalles.

En calidad de colofón podemos añadir que jamás hubo en Canarias un momento que más hondamente captara la atención de un periodista. Este momento, en efecto, por su sustancia, prestancia y consecuencias, es infinitamente superior a todo antecedente. Sin contar con que la obra llevada a cabo por el Mando Económico no ha tenido antecedentes de ningún género, ni por su calidad ni por su volumen ni por el sentido general de sus eslabones unitarios.

Fundada la obra sobre un criterio político-social, es decir, sobre el fuerte cimiento español de nuestro tiempo, según entraña y arquitectura del Régimen, provee a todas las necesidades y habla de la paz atareada que a la sombra de los laureles de la victoria del Caudillo reina en la Patria. Una paz, que no es la paz blandengue y fofa de pasados tiempos, sino un ímpetu vital hacia la conquista de objetivos esenciales de grandeza. Una paz, que se corona de efectividades, de realidades, de hechos que, al cancelar la angustiosa demanda de pasados tiempos, trazan ante sí caminos rectos y grandes en donde pueden darse cita todas las voluntades ansiosas de colaborar en el bien de España.

Un día llegará, puesto que parte de la obra está aún en período de realización, en que se comprenda todo el valor extraordinario de ella. Ese día pleno de ciudades hermosas en su concepción arquitectónica, de campos rescos arrancados a la sed por los canales que conducen hacia ellos el agua captada en las entrañas de las rocas, será un día de unánime reconocimiento. Ha llegado, en gran parte, ya. Casi en la totalidad de los problemas de mayor enjundia. De todas maneras, en proporción bastante para la admiración y la gratitud isleñas. Y no porque no sea nueva la aseveración, hemos de omitirla. A veces es necesario abundar en las afirmaciones. No precisamente por el afán de mejorar el tema en derredor del cual giran, sino en son afirmativo y laudatorio. Porque entonar ditirambos en un caso como el que nos ocupa no es adjetivar, sino dar cumplimiento a un postulado de justicia. Y es justicia reconocer que la obra del Mando Económico de Canarias ha elevado el exponente vital de las islas a términos imponderables por su magnitud, vastedad y, sobre todo, trascendentalidad.

Otro matiz tiene el tema, que tampoco hemos de recatar porque demuestra eficazmente el grado de voluntad que ha sido preciso desplegar para conquistar los fines que se han conquistado: el de las circunstancias. Por sobre la específica lentitud de éstas, que comportan toda clase de carencias y significan todo género de dilaciones, por lo demás lógico pues se trata de la consecuencia natural e inherente a la guerra, la obra ha seguido un ritmo inusitado. Un ritmo maravilloso y grandioso. No ha sido bastante tal complejo de obstáculos para determinar cansancios ni lentitudes. Antes al contrario, y juzgado por la obra misma, ha significado estímulo para el sueño y para la real conversión del sueño. Pero no podemos por menos de imaginarnos qué sería una etapa a plenitud de posibilidades bajo este espíritu excepcional. Mas cuando esa etapa llegue, Canarias, por virtud del espíritu del Mando Económico, tendrá adelantadas muchas premisas y consolidadas muchas bases de vida integral.

Con esta afirmación queremos cerrar este examen informativo en torno a la obra del Mando Económico, realizado con arreglo a nuestras fuerzas, pero siempre inferior al afán que nos ha movido: recoger en una glosa de legítima exaltación el signo trascendente de las Islas Canarias bajo la ordenación revitalizadora del Mando Económico.

La Pesca como factor importante en la economía de Las Palmas

por JOSE JUAN MULET.

La tradición pesquera Canaria y en primer lugar la de esta Provincia de Las Palmas, data de muy antiguo; sus orígenes vienen unidos a los principios del siglo XVI, donde nuestros pescadores se aventuraban a acudir a la vecina Costa Africana para realizar sus primitivas faenas pesqueras. Barrios de la Ciudad como San Cristóbal, San Nicolás, fueron esencialmente de pescadores; la gente hablaba de la «costa» y del pescado salpreso, como tema obligado de sus diarias preocupaciones.

Aquellas generaciones de hombres del mar, no conocían otros horizontes que los de la Costa Africana, y de padres a hijos todo su afán era ir a la «costa», en busca del «cherno», la «chacarona» o el «tollo»; así fué forjándose la tradición pesquera Canaria, que ha dado origen a esta gran industria de la Pesca en nuestros días, y de allí, en el reconocimiento de sus caladeros, vemos hoy una serie de nombres canarios con los que la actual flota pesquera dirige sus rumbos en toda una extensión de Costa, de más de 700 millas.

Fueron primero los veleros, que construídos en nuestras playas, con el pino de sus bosques, iniciaron esta gran industria, cuya riqueza, en los actuales momentos es la base fundamental, que unida a nuestra agricultura, representa el potencial económico de nuestra Provincia.

Son nuestras salinas y nuestro Sol los primeros elementos industriales que acuden a elaborar nuestro pescado seco y son los mercados de Guinea y Costa de Oro Inglesa los que absorben nuestra producción. Aquellos primitivos secaderos de pescado, se van transformando en espléndidas Factorías, Fábricas de Conserva y, lentamente, con el ritmo pausado de nuestros marineros, se van logrando nuevos mercados para nuestras exportaciones: del pescado seco y oscuro, se va a las Conservas de Atún; ya son los mercados de Italia los que reclaman nuestra Conserva; sigue el «bacalao canario» invadiendo otros mercados Europeos y ya nuestra España es la que conoce y reclama nuestras producciones: el «filete canario» es exportado en grandes cantidades juntamente con nuestro pescado fresco en hielo; ya que son grandes Fábricas de Hielo las que se instalan, al mismo tiempo que nuestra flota velera ve aumentada sus quillas con barcos a vapor y a motor; no sólo se pesca con anzuelos y nazas, son redes de cerco, primero y más tarde redes de arrastre las que, a una intensidad jamás soñada por aquellos primitivos pescadores, de día y de noche rastrean por toda la Costa Africana; y son los nombres de nuestros pescados los que lejos de Canarias se conocen: la «corvina», el «cazón», el «cherno», la «sama».

Barcos de Puertos Peninsulares trasladan sus bases de operaciones a este Puerto y, junto con nuestra flota, se dirigen a nuestros caladeros del banco Canario-Africano; y así vemos arribar a nuestro Puerto, día tras día, inmensas cantidades de pescado de todas clases.

En el pasado año, la flota pesquera con base en nuestra Provincia se componía de doscientas cincuenta embarcaciones clasificadas en:

42	embarcaciones a vapor con 4.790 toneladas
49	“ “ motor “ 3.755 “
28	“ a motor y vela “ 1.490 “
131	“ a vela “ 5.103 “

que suman un desplazamiento total de QUINCE MIL CIENTO TREINTA Y OCHO TONELADAS, y cuyo valor está representado en las siguientes cifras:

4.790 toneladas a vapor.	Pesetas 16.765.000
3.755 “ “ motor “	15.662.000
1.490 “ a motor y vela “	4.470.000
5.103 “ a vela “	5.103.000

que representa un valor para esas doscientas cincuenta embarcaciones de CUARENTA Y DOS MILLONES DE PESETAS.

Con una potencia en sus máquinas como sigue:

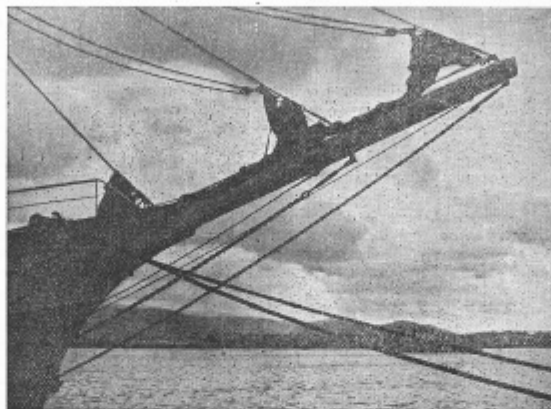
Las 42 embarcaciones con propulsión a vapor,	6.836 H. P.
“ 49 “ “ “ motor “	9.125 “
“ 28 “ “ “ a motor y vela “	1.844 “

lo que hacen para esas 119 embarcaciones de propulsión mecánica una fuerza total de DIECISEIS MIL OCHOCIENTOS CINCO CABALLOS DE FUERZA.

En las doscientas cincuenta embarcaciones pesqueras, conviven y trabajan TRES MIL HOMBRES, correspondiendo 973 a las tripulaciones de arrastre y 2.027 a las tripulaciones que pescan de línea y naza.

Estos tres mil hombres que, cara al mar, día por día, en un trabajo rudo y en un ambiente lleno de peligros, ejercen su oficio de obrero-pescador para poderse asegurar el pan de los suyos. Con el pescado por ellos capturado en la Costa Africana, dan trabajo a otra serie de obreros que en tierra, en esas Factorías Salazoneras y Conserveras, en las Fábricas de Hielo, en las Salinas, en Varaderos, Astilleros, Talleres mecánicos, Rederías y tantos otros centros de trabajo, forman la cadena de gentes que viven de la Industria de la Pesca.

Y, siguiendo en nuestra idea de dar a conocer la importancia, que la Industria Pesquera tiene para nuestra Provincia, vamos a dar otras cifras relacionadas con la producción pesquera.



Dársena del Puerto de la Luz de Gran Canaria. (Foto Esteban Madroño)

El pasado año de 1944, esos tres mil hombres en esas 250 embarcaciones capturaron la suma de TREINTA Y CINCO MIL QUINIENTAS TONELADAS DE PESCADO, cuyo valor en su primera venta fué de unos CINCUENTA MILLONES DE PESETAS.

Con cuánto asombro, aquellos primeros «coasteros» o «rocotes» canario, iniciadores de nuestra tradición pesquera, verían estas cifras logradas en el transcurso de esos cuatro siglos.

Y, por el destino de todo ese inmenso volumen de pescado arribado a nuestro Puerto, se puede comprender la importancia que representa en la Economía Isléica; así tenemos, que:

Para el consumo de esta Provincia [fresco y salado].	4.600.000 Kgs.
Exportado en fresco [hielo] a la Península	3.750.000 “
Industrializado para la exportación en las Factorías de esta Isla	27.150.000 “

Y, si queremos conocer su clasificación aproximada por especies más importantes, veremos, que de esas 35.500 toneladas de pescado, corresponden:

A Pargo (sumas, chacaronas, zapatas, burtas, etc.)	18.600 tt.
“ Burro	5.400 “
“ Anjovas, tuzartes, chopús, lirios, etc.	3.470 “
“ Pescadillas, merluzas, calet.	3.000 “
“ Corvina	2.400 “
“ Atún	1.600 “
“ Chernos, abacs, meros, cazón.	1.000 “
“ Langosta	30 “
	35.500 tt.

Y todo este volumen de pescado, ha tenido un valor aproximado en su segunda venta al público en general, tanto CINCuenta MILLONES DE PESETAS.

Esta cifra, representativa del potencial económico pesquero de esta Provincia, indica, hasta dónde ha llegado la Industria de la Pesca en el pasado año. Si comparamos dicha cifra con las exportaciones agrícolas, veremos cómo ha sobrepujado a ésta en importancia, pues el valor de nuestra exportación agrícola en el pasado año fué de CIENTO TREINTA Y SIETE MILLONES DE PESETAS, cuyo detalle es el siguiente:

PRODUCTOS	Q Qm. NETO	PRECIO FOB Q Qm.	VALORACION PTAS.
PENINSULA:			
Plátanos	493.754,70	211,00	104.182.241,70
Tomates	219.390,30	121,671	26.693.528,00
Cebollas	3.469,60	149,573	518.960,00
Patatas	1.217,60	125,501	152.810,50
Almendras	328,40	627,405	206.040,00
Cochinilla	205,20	903,703	185.440,00
Altramuzes	152,50	250,00	38.125,00
Naranjas	8,90	200,00	1.780,00
TOTALES.	718.527,20		131.978.925,20
EXTRANJERO:			
Plátanos	11.718,30	240,00	2.812.392,00
Tomates	10.464,60	202,398	2.118.024,00
Cebollas	150,00	150,00	22.500,00
TOTALES.	22.332,90		4.952.916,00

RESUMEN:

PENINSULA	718.527,20 Q Qm.	131.978.925,20 Ptas.
EXTRANJERO	22.332,90 “	4.952.916,00 “
TOTAL	740.860,10 Q Qm.	136.931.841,20 “

Y si comparamos las cifras del tonelaje pesquero de toda España y sus resultados en el pasado año, con la de esta Provincia, podremos observar, que:

Las 40.000 embarcaciones pesqueras de toda España, con doscientas mil toneladas, capturaron 500.000 toneladas de pesca con un valor, en su primer venta, de unos mil millones de pesetas.

Mientras que nuestras 250 embarcaciones con 15.000 toneladas capturaron 35.500 toneladas de pesca con un valor, en su primer venta, de unos 50 millones de pesetas.

En las primeras, resulta la captura a razón de cada tonelada de barco por dos y media toneladas de pescado.

O, lo que es lo mismo, a nuestras 16 mil toneladas de barcos corresponden 40.000 toneladas de pescado, pero como lo capturado por nuestra flota fueran 35.500 toneladas, resulta proporcionalmente inferior la pesca capturada por nuestra flota a la peninsular. Pero si tenemos en cuenta que nuestra flota pesquera ha trabajado todo el año sin interrupción, cosa que no ha podido lograrse en la peninsular, ya que debido a las acotaciones de zonas

(Pasa a la página 8)

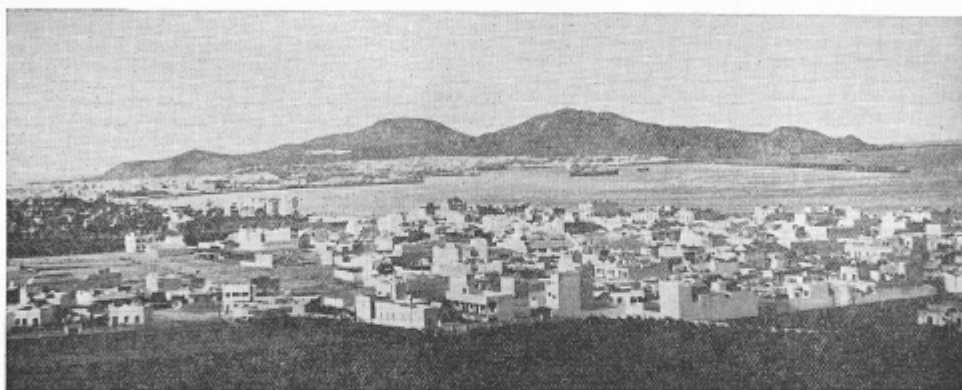
Obras de Ampliación y Mejoramiento del Puerto de Gran Canaria

Nuestro Puerto. He aquí una cuestión que siempre ha constituido para todo canario un tema de tan dilatadas dimensiones como erróneas suelen resultar cuantas concepciones o controversias nos ofrecen a diario los comentaristas de toda índole que bajo cualquier punto de vista atacan el problema. Desde la más rara suposición de merma de importancia en su tráfico hasta los más disparatados proyectos y propuestas o sugerencias de soluciones desfilan continuamente opiniones que difícilmente convergen en el punto real de este interés principalísimo que para la isla de Gran Canaria es como la aorta de la vida económica del país. Sin el asesoramiento técnico ni el estudio concienzudo y sereno de la cuestión no es difícil que la misma vaya derivando hacia la formación de una atmósfera que a fin de cuentas no produce más

primero, y rescindidas después, por las dificultades con que tropezó la Contrata para adquirir los medios auxiliares necesarios para llevarlos a cabo, se estudia con toda celeridad el proyecto de su terminación con objeto de que estén en condiciones de reanudarse dentro del año en curso.

Cuando las obras se terminen dispondrá el Puerto de 1.000 metros de longitud de atraque para atender a este servicio con los medios más modernos y rápidos.

El turismo ha sentido siempre una justificada predilección hacia este grupo de islas, en el cual, además de un clima en la costa que son contados los lugares del mundo que pueden ofrecerle semejante, ha encontrado todos los motivos de atracción que encierran la variedad de sus paisajes. Esto explica que el número de pasajeros



Vista del Puerto de la Luz.

que desorientación y recelo en cuantos por interés, por curiosidad o, si se quiere, hasta por patriotismo, prestan atención a todo lo que a materia portuaria, digámoslo así, se refiere. Y precisamente por tales motivos hemos decidido también nosotros adentrarnos en el manoseado pero no superfluo tema, mas siempre bajo los asesoramiento de los que portan el volumen de autoridad y responsabilidad que en este punto estudian, proyectan y proponen, en el diario laborar, las ventajas o desventajas que las circunstancias ofrecen en la práctica y en la experiencia.

No puede hablarse del Puerto de La Luz, en Las Palmas de Gran Canaria, sin empezar aludiendo al lugar privilegiado que ocupan estas islas en el Atlántico, frente a la Costa de África, en el punto de cruce de las grandes rutas de navegación Europa-Sur América y Europa-Sur África y Oceanía y muy próximas a las del Mediterráneo, a las Antillas y América Central, y de América del Norte al Sur de África y Oceanía. Esta situación excepcional, unida al clima incomparable de que gozan y a la abundancia y exquisita calidad de sus frutos, hace que adquiera cada vez más importancia el Puerto de La Luz, cuyas actividades fundamentales, aparte del abastecimiento de las islas que forman la Provincia, son el suministro de combustibles y repuestos a los buques, el turismo y la exportación de frutos.

Para suministrar combustibles líquidos a la navegación cuenta este Puerto con instalaciones perfeccionadas que le permiten prestar este servicio con tanta rapidez y economía como en los que mejor funcionan bajo este aspecto. Los muelles a que pueden atracar los buques para tomar o dejar aceites pesados suman en la actualidad una longitud total de 2.200 metros. Cuando se terminen las galerías de servicios en ejecución esta longitud de atraque pasará de los 3.000 metros. Para que pueda formarse una idea acerca de la importancia que tiene el suministro de combustibles líquidos en el Puerto de La Luz consignaremos que en época normal se importaban alrededor de 400.000 toneladas anuales de petróleo y aceites crudos con destino a la navegación y que hubo año como el de 1933 en que esa importación alcanzó la cifra de 645.413 toneladas.

El suministro de carbón a los buques ha sido siempre de tanto volumen en este Puerto—más de 200.000 toneladas anuales en época normal—que obligó a estudiar una obra especialmente destinada a dicho servicio. Era ésta el muelle de La Luz en su parte final, cuyo ensanche empezó a construirse en 1941. Paralizadas las obras,

en tránsito por el Puerto de La Luz oscilase antes de la guerra alrededor de los 100.000 anuales.

La exportación de frutos por este Puerto tiene también una importancia grande. Son los principales plátanos, tomates, naranjas, almendras, patatas y cebollas. Estas exportaciones sumaron un total de 75.000 toneladas el pasado año.

La pesca merece párrafo aparte entre las exportaciones que se hacen por este Puerto. Los riquísimos bancos que existen en la vecina costa de África han provocado un desarrollo rapidísimo de esta industria en los últimos años. Durante el pasado, han entrado en el Puerto de La Luz 1.956 barcos pesqueros y se han exportado más de 35.000 toneladas de pescado. Para atender debidamente a esta industria se construyeron obras que después no han podido ser destinadas a ese fin, por motivos que no son de este lugar, y en la actualidad se estudia la forma de que en el plazo más breve posible disponga de muelles y explanadas con amplitud necesaria para realizar sus operaciones con independencia de los demás restantes servicios del Puerto.

El movimiento marítimo del Puerto de La Luz, en la época inmediatamente anterior a la guerra actual, era de más de 4.000 barcos anuales de todas las nacionalidades con más de 6.000.000 de toneladas. El movimiento de mercancías, tanto de exportación como de importación, incluidos carbones y petróleos, era entonces de 1.500.000 toneladas al año por término medio.

Entre los repuestos que toman los buques a su paso por este Puerto figuran los víveres frescos y el agua. De esta última se suministran unos 100.000 metros cúbicos anuales.

Insistir sobre las ventajas de todo orden de nuestro Puerto, pese a los pesimismo que sin fundamentos puedan existir en cualquier sector de opinión, es cosa que por palpable no necesita de mucha literatura.

La privilegiada situación geográfica de Gran Canaria hace de su puerto un alto imprescindible en las más importantes rutas marítimas y aéreas que comunican los Continentes. Barcos de todas las nacionalidades han de buscar refugio en nuestro Puerto para el abastecimiento general de los mismos. No podemos pensar que la importancia del mismo en este aspecto pueda quedar en inferioridad ante cualquier otro Puerto por cualquier razón. La diferencia de tiempo por la situación geográfica, que

¡¡Fortuna que se pierde!!

Cada peseta gastada en algo que no es de utilidad y necesidad, es una merma que se le hace al capital

Ahorro;

a ese Ahorro que un día podrá evitar lágrimas de desesperación.

CAJA INSULAR DE AHORROS :: TRIANA, 91

al cambiar de rumbo se pierde de forma considerable, nos pone a salvo de esos supuestos temores que sin fundamento llegaron a tomar cuerpo. La desviación de las rutas más importantes a fin de encontrar abrigo para las operaciones necesarias en los puertos africanos, por ejemplo, enusaría a las compañías navieras enormes perjuicios, pues un viaje normal de cualquier ruta—Europa-América del Sur y Mediterráneo-Antillas, por ejemplo—, supone retrasos de cerca de doce días, retraso este inexistente tocando en Canarias. He aquí una de las muchas razones que podríamos exponer para desechar todo razonamiento temerario que se pretenda adagar. Aun se puede añadir factores o condiciones tan favorables como son el clima y la calidad de nuestra agua dulce. Y la realidad de los falsos temores es probable sea pronto conocida, pues noticias llegadas a nosotros por conducto fidedigno nos aseguran que tres sociedades de carburantes, entre ellas la principal del mundo en esta actividad, han pedido concesiones para el suministro de Gas-Oil y Fuel-Oil a los buques. Esto no necesita ni el más mínimo comentario para expresar su importancia y las consecuencias ulteriores previstas por quienes así están dispuestos a realizar un previo desembolso importantísimo sin pensar en lo que otros piensan con temor infundado.

El Puerto de La Luz es esencialmente un puerto de abastecimiento, como una última etapa en las rutas de Europa-América y viceversa. Por ello no tenemos por qué temer y sí comprender las enormes ventajas que en todos los órdenes ofrece el mismo para la economía del país, como una de las bases más sólidas para el futuro. Teniéndose en cuenta que nuestro Puerto es como lugar obligado, casi, de aprovisionamiento, requiere unas reformas de amplitud y ensanchamiento a las que necesariamente se dará solución. En la actualidad el movimiento de exportación, que es su más fuerte base por ahora, hace imprescindible mejoras que sólo tienen por objetivo el que las operaciones se realicen con mayor comodidad y rapidez, aun teniendo en cuenta la extraordinaria habilidad de especialización de la mano de obra encargada de tal operación. Estas reformas, al igual que otras de que nos ocuparemos seguidamente, se llevarán a cabo en fecha próxima.

La Junta de Obras del Puerto pondrá inmediatamente en marcha varios proyectos ya aprobados. En otros se trabaja y algunos esperan su definitiva aprobación. Hay aprobado un proyecto de construcción de dos tinglados en el muelle de Primo de Rivera, midiendo cada uno 130 x 86 metros, con una superficie de 4.600 metros cuadrados. Esta obra importará tres millones de pesetas aproximadamente.

Otro proyecto, a punto de subastarse, igual que el anterior, es el de instalación de seis grúas de 1½-3 toneladas en el Muelle de Primo de Rivera y dos en los paramentos del Muelle de La Luz. Estas grúas, por un cruce de vías, pueden en los paramentos del Muelle de La Luz. Estas grúas, por un cruce de vías, pueden concentrarse todas en cualquier lugar y en un momento determinado. El alcance de las plumas es de setecientos metros, que llegan al medio mismo de cualquier barco de los que hoy circulan.

Las instalaciones de combustibles líquidos en el Puerto de La Luz son comparables a las mejores de los mejores Puertos del mundo. Se estudia actualmente la construcción de conducciones subterráneas de aguas y combustibles. Estas conducciones en tierra presentan grandes dificultades y trastornos, sobre todo en cuanto sufren averías. Con el proyecto en estudio, de galerías visitables por todo el Puerto, el sistema ofrece lamemorables ventajas. Con concesiones para todo el Muelle las mismas son aprovechables para los cables eléctricos y telefónicos. Se manipulará, asimismo, a la par que los combustibles líquidos los sólidos; agua dulce y salobre. De más está decir que a continuación de esta obra, presupuestada en dos millones de pesetas aproximadamente, vendrá enseguida el pavimento del Puerto.

Con este sistema de conducción se simplificarían grandemente las operaciones y las inspecciones de posibles averías serían más factibles y rápidamente reparadas.

Otro de los proyectos de gran interés y que recientemente fué sometido a la aprobación pública es el de ampliación del muelle de La Luz. Este tiene ahora, en su parte más ancha, 60 metros, mientras que con las nuevas obras sería ampliado hasta 130 metros. Existe un proyecto primitivo, al cual se han añadido las siguientes modificaciones:

- Aumento de la anchura del muelle a un mínimo de 80 metros y un máximo de 130 metros del origen y el final.
- Rectificación de la curva que presenta la obra hacia su parte central, dejándola en toda su longitud paralela al Dique del Generalísimo Franco.
- Prolongación del ensanche 90 metros más del previsto en el proyecto vigente, y
- Desaparición del antiguo Dique de la Luz, cada una de las cuales examinamos en los párrafos que siguen:

El ancho actual es insuficiente para los depósitos de mercancías y construcción de tinglados. La circulación entorpece las operaciones de carga y descarga, creando puntos de conflicto que se suceden a lo largo de los atraques, con perjuicio del buen orden en el uso de los muelles y de la rapidez y comodidad del tráfico.

Se rectificará la curva que presenta el antiguo Dique de la Luz hacia su mitad.

El Muelle de la Luz, una vez ensanchado, ha de ser la obra más importante del Puerto, por su situación y amplitud y, además, la de más fácil acceso para las barcos, ya que ocupa una posición central con relación a los demás y está orientada en la

dirección media de los vientos reinantes. Interesa, por consiguiente, que reuna las mejores condiciones posibles bajo todos los aspectos y tenga la anchura que corresponde al papel que ha de jugar en la explotación del Puerto.

Ha sido aprobado, y pronto comenzarán las obras, el proyecto de cerramiento de acceso al Puerto, como existe en todas partes.

Estas obras, unas en vías de comenzar a realizarse, otras preparadas para subastarse y algunas en espera de su aprobación, todas expuestas a grandes rasgos, dan una idea clara y terminante de la importancia que encierran. Desde cualquier punto de vista que se observe sus futuras consecuencias, en cualquier orden, ponen de manifiesto la importancia que para Canarias tiene, y ha tenido siempre, su Puerto. Cuando la normalidad retorne, recobrado el mundo de los efectos de la guerra, es factible que para los que aun no conciben estas cosas, este trabajar callado e incansable de los hombres que se han consagrado a esta ardua tarea sea reconocido con toda la pujanza de la clara realidad. Nuestro Puerto lo es todo para nosotros, los canarios. Y es necesario que cuando se hable de este problema se haga siempre al margen de toda cuestión que no sea la puramente patriótica. Por ningún concepto se puede hablar de esta cuestión si se sitúa en el círculo de conveniencias de unos pocos por creer erróneamente que la economía de la isla se encierra totalmente en el embarque de determinadas cantidades de frutas, a cuya comodidad ha de quedar supeditados, según muchos, cuantos proyectos se intente realizar. Porque la mayoría de los buques que hacen escala en nuestro Puerto no cambiarían de ruta si nuestros frutos dejaran de ser los más ricos del mundo.

En el turismo, avituallamiento, punto de enlace entre los continentes y en nuestra situación geográfica, a más de otras muchas ventajas, radica la inmensa mayoría de razones que hace de nuestro Puerto uno de los primeros del mundo, en épocas normales, en lo que a barcos se refiere. Y es por ello por lo que necesitamos un Puerto digno de tal. A ello tienden los datos, convertidos en proyectos aprobados y por aprobar, que darán al nuestro el rango a que se ha hecho acreedor.



Por el presente mapa puede apreciarse la privilegiada situación geográfica del archipiélago en las principales rutas marítimas entre los continentes (Mediterráneo América del Sur y Antillas; Europa-América del Sur).

Francisco Martín Vera
IMPORTACION Y EXPORTACION

Alfredo L. Jones, 20

PUERTO DE LA LUZ.-GRAN CANARIA

**RAFAEL
PEREZ
ROMERO**

PANIFICADORA

PALMAR, 176

PUERTO DE LA LUZ
GRAN CANARIA

Estudio sobre los Grandes Problemas Canarios

Por ANTONIO BERMUDEZ RODRIGUEZ
(Titular Mercantil)

I.—GENERALIDADES

Los grandes problemas canarios reconocen como causa la evolución natural de nuestra economía, teniendo en cuenta el medio en que se desenvuelve ésta. El Atlántico, nuestro mejor aliado, puede convertirse en el enemigo más encarnizado si permitimos que nos domine conforme a la teoría que Stilwell expone en su obra "El Atlántico", sirviendo solo para aislarnos, en vez de acercarnos al resto de la humanidad. Porque no olvidemos que el mar, en su esencia, es un elemento que aisla a los pueblos, un elemento separador de las tierras y de los continentes. El mar, tal como hoy lo conocemos, uniendo a través de sus rutas continentes y pueblos, es solo una mixtura del primitivo mar, realizada por el hombre, una conquista de éste, que ha pasado de dominado a dominador.

Nosotros llegamos a dominarlo, a hacernos dueños de él, pero esta supremacía que alcanzamos estaba por sí misma sujeta a una evolución impuesta, tanto por la función que pasamos a desempeñar en él como por el progreso natural y los nuevos adelantos de los tiempos modernos. Por lo tanto, y con arreglo a dicha evolución, reclamaba continuamente el alimento de las innovaciones que el progreso traía consigo, como complemento debido, para poder salir en todo momento al paso de las nuevas necesidades que la intensificación de las tareas inherentes a la función a que dedicábamos nuestra actividad iba presentando, como consecuencia de la progresiva amplitud experimentada por ella bajo sus efectos.

Esta alimentación no se le ha dado a medida que las necesidades planteadas por las causas apuntadas la reclamaban y, así, hoy, los problemas desencadenados debido a su falta, por el empuje tenaz e inintermitido del tiempo y del progreso actuando sobre ellos, han llegado a adquirir magnitud desmesurada. Y no menciono la acción de la evolución, dado que ésta, a fuerza de fallarle los elementos necesarios para su desarrollo, hace tiempo que se ha detenido.

Por estas causas nos encontramos hoy a punto de perder, y ya bastante amonorado, el dominio que sobre el mar ejercimos, del cual éste, suficientemente generoso nos ha permitido conservar un resto, sobre el que podemos levantar aún nuestra reconstrucción económica. Mejor dicho, ese resto lo hemos podido conservar gracias a la lentitud con que el progreso se ha manifestado en los países de nuestras inmediaciones. Hoy no existe esa ventaja, pues en ellas se han desarrollado con rapidez propia de los tiempos anormales que atravesamos, ciudades costeras, grandes ciudades con más atractivos turísticos, por ser exóticas, que las nuestras y con los elementos necesarios para hacerse dueñas del mar, los cuales no los poseemos nosotros.

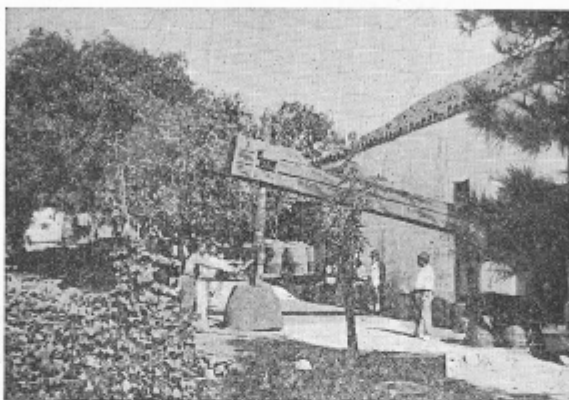
Estas ciudades cuando termine la guerra estarán a la altura de los grandes adelantos obtenidos durante ella, mientras nosotros estaremos desahucados, indefensos, ante la terrible y desventajosa competencia que se nos enfrentará. Terrible, en cuanto a las consecuencias que para la economía de las islas ha de tener, por lo mismo que estarán en desventaja. Por esto, a pesar de ser nuestros problemas no sólo actuales, sino anteriores a nuestros tiempos, pueden considerarse como problemas de la post-guerra, pues en ella tendrán su entera repercusión y su agudez se habrá acentuado para nosotros, para nuestra economía, que está seriamente amenazada de ruina a causa de lo minado que por ellos se encuentra, a menos que se obtenga su solución antes del término de la actual conflagración.

Ese término infalible y, según las actuales circunstancias permiten prever, inminente de la guerra, traerá para nuestra isla, según lo expuesto, una extraordinaria agravación de sus problemas, tanto más, cuanto que ya no será sólo la acción de la evolución y de los adelantos de los tiempos normales pasados la que sobre ellos se manifieste sino, además, la de la competencia desventajosa señalada y la del extraordinario desarrollo de todas las actividades, principalmente de las auxiliares de la economía, tutora de las demás, verificado durante la guerra, que tendrá su reflejo después de terminada, sea cualquiera el resultado de ella.

De aquí la urgencia de buscarle rápida y eficaz solución a los mismos, de apartar de nosotros, apropiándonos de los medios que el progreso pone a nuestro alcance y que nos son tan necesarios, esas nubes que se ciernen sobre nuestra economía, ahora más negras que nunca, presagiando la tempestad, cuyos desastrosos efectos no se nos pueden ocultar.

De no aplicar ahora el remedio adecuado, durante esta pausa que se nos ofrece con milagrosa oportunidad, nos amenaza el peligro inminente de ser desplazados, bien valga la expresión en términos mercantiles ya que no referida a nuestra situación, de la función que desempeñamos en nuestro sector Atlántico, por otros puertos que están mejor preparados para ella.

El mar, entonces, se sacudirá del dominio que sobre él venimos ejerciendo, y llegará lo inevitable, el doloroso desmoronamiento que en líneas anteriores he señalado: seremos dominados por él, cuya líquida e inmensa superficie servirá sólo para aislarnos de la civilización, como antes había facilitado nuestras comunicaciones con todo el Mundo, y llegaremos a ser olvidados en la inmensidad del Atlántico que nos circunda, mientras, adormecidos con el murmullo de las olas al romper en las playas, contemplamos en nuestra imaginación con desconsuelo y aforansa, sentados en la popa



Bodega en el Monte Lentiscal, obteniendo el tan famoso vino

(Foto Estudio Moderno)

del gran barco del progreso, lo que atrás haya quedado, la época de esplendor de nuestra economía que, por apatía o negligencia, hayamos dejado marchar, habiendo tenido ocasión de mantener y aún aumentar ese esplendor. Como ciertos espíritus débiles que malogran su vida en un momento de indecisión, hundiéndose luego en los recuerdos que entonces les son necesarios para alimentar esa vida, ya sin objeto.

Seremos solo unas islas que, como casi invisibles puntitos en el azul verdoso del inmenso Atlántico, interrumpen la monotonía del paisaje marino. Sólo de nosotros depende que no ocurra esto. En nuestras manos está la solución.

II.—UTILLAJE DEL PUERTO DE LA LUZ

Uno de los problemas de mayor importancia para nuestra isla es el creado por la dolorosa desamada del Puerto de La Luz en cuanto a los elementos auxiliares del tráfico marítimo se refiere.

Vió la luz este problema a raíz de la construcción de nuestro puerto. En efecto, montada nuestra economía sobre el factor esencial del puerto, avalorado por la privilegiada situación de nuestra isla, y sobre la creación de los Puertos Francos que permitían la exportación de frutos mediante la atracción del tráfico, el puerto servía originariamente para atender, en primer lugar, al aprovisionamiento de combustibles de los barcos que surcaban nuestras aguas en ruta a países más o menos lejanos. La misma abundancia de estos barcos facilitó la exportación frutera desde que, como he dicho, mediante la ley de Puertos Francos se les atraía hacia nuestro puerto.

Se dotó al puerto de los medios de carga y descarga que entonces se conocían o se pudo. Es natural que no se previera el perfeccionamiento que habían de experimentar esos medios, no se podía imaginar que llegaría a

aprovisionarse un buque con la facilidad y brevedad que en estos tiempos se consigue mediante los modernos aparatos de carga y descarga: carretillas eléctricas, grúas, vuelca-vagones, que efectúan las operaciones a razón de 400 o 500 toneladas por hora; instalaciones de correas sin fin combinadas con las anteriores para la carga y descarga de carbón, que hacen el trabajo también a toneladas por hora; elevadores y aspiradores de granos con capacidades análogas, y, en fin, un serie de aparatos modernos y adecuados a las funciones que han de desempeñar, cuya enumeración sería prolija, todos los cuales se consideran hoy necesarios en cualquier puerto moderno.

Debido a esta imprevisión disculpable, a poco de su construcción surgió el problema. El puerto se quedó anticuado apenas se perfeccionaron los medios a que me refiero, que aún siguen perfeccionándose, haciendo por esta causa el citado problema, que hacía inepto al puerto hasta para la función elemental para que se creó. Hoy éste alcanza proporciones tales que hacen urgente e inmediata la necesidad de solucionarlo, y teniendo en cuenta que, a causa de la guerra, el progreso no sólo no se ha detenido, sino que ha crecido con impulso cada vez más acelerado, cuyos resultados se reflejarán en la post-guerra, comprenderéis que, de no solucionarlo ahora, tomará insospechadas proporciones.

Pero no es sólo a esa función elemental a la que alcanza las consecuencias del retraso experimentado, de nuestra inexplicable apatía, ni es el desarrollo de ella solamente el que dió lugar a que surgiesen las necesidades mencionadas. No. Su principal repercusión, y más peligrosa, afecta a la que hoy es base de nuestra economía, a la que ha sido artífice de nuestro progreso a pesar de mediar el retraso apuntado, y al desarrollo o evolución de la cual se debe principalmente la agudez de nuestro mal. Si me seguís a través de los párrafos inmediatos comprenderéis porque afirmo esto, así como que el desempeño de la función a que me refiero obedece igualmente a una evolución de nuestro puerto.

Nuestra situación en el mar es el material con el cual se ha fabricado toda nuestra economía. Ved que a ella acomete primero la construcción del Puerto de La Luz, aprovechando el tráfico marítimo por nuestras aguas, para aprovisionar a los numerosos barcos que surcan el Atlántico en ruta hacia otros países, a raíz de la aplicación de la máquina de vapor a la navegación. Rutas absolutamente nuevas, trazadas para el moderno elemento de impulsión de los buques, que revolucionó la navegación por los mares, las cuales se trazaban cuando sólo existía la navegación a vela, con arreglo a las corrientes marinas y a los vientos reinantes.

Naturalmente, debido a las nuevas rutas trazadas, los barcos pasaban por nuestras aguas taviéramos o no puerto, pero a esta moderna navegación le interesaba tener una base de aprovisionamiento antes de emprender la larga y penosa travesía del Atlántico, y al regreso de ella. A la expresada necesidad del tráfico marítimo obedece la construcción de nuestro puerto.

A esta función elemental que desempeñábamos podemos llamarle primera fase de nuestro desarrollo económico, pues aunque la exportación de frutos existía ya, no adquirió su verdadera importancia hasta que construído el puerto para el fin a que me he referido aumentó el número de barcos que tocaban en la isla, con destino a diversos puertos del Mundo posibles mercados de frutos, a la vez que la mayor rapidez y seguridad de la navegación a vapor ofrecía mejores facilidades de exportación a puertos lejanos. La ley de Puertos Francos facilitaba la exportación frutera mediante la atracción del tráfico por la exención de impuestos aduaneros, tratando de aprovechar el suceso de la aplicación de la máquina de vapor a la navegación, basándose

(Pasa a la página 11)

pesqueras (El Grand Sole y Costas del litoral Francés, etc.), dificultades de aprovisionamientos de combustibles; tanto sólidos como líquidos, estados del mar, etc., etc., se puede asegurar, que apenas ha podido trabajar un 50 % de la nuestra; es una señal bien evidente de que el rendimiento de nuestra pesca, ha sido menos de la mitad del de la flota peninsular.

Para poner en movimiento nuestra flota pesquera, y que pudiese realizar sus faenas, hubo que aprovisionarla de importantes cantidades de suministros de todas clases; entre ellos, los más importantes por su cantidad fueron los siguientes:

Carbón	23.600 toneladas, valor	5.664.000 Pesetas
Cas-oil	3.000 " "	3.000.000 " "
Fuel-oil	1.000 " "	2.100.000 " "
Hielo	20.000 " "	2.300.000 " "
Sal	6.000 " "	1.260.000 " "

Solo estos suministros importan catorce millones trescientas veinte y cuatro mil pesetas, sin contar redes, cables, malletas, cabos, lonas, grasas, anzuelos, liñas, pinturas, etc., etc., cuyos valores, implican algunos millones más que sumar a aquellos suministros.

Y todo ello, como consecuencia de la labor iniciada por aquellos tres mil pescadores, en su afán diario, cara a la mar, frente a la Costa inhóspita del Sahara, en el famoso banco pesquero Canario-Africano, frente a una extensión de Costa desde los 28° al 18° de latitud, que unidos a otros miles de obreros, que con su labor en tierra, han podido llevar el pescado en sus distintas conservaciones al público en general.

En todo este enorme litoral de Costa del norte de Cabo Juby hasta las proximidades de San Luis del Senegal, frecuentado desde tiempos muy remotos por aquellos primitivos pescadores Canarios, se desarrollan actualmente las faenas de la pesca, acusándose constantemente la presencia de numerosos pesqueros Canarios, en cuyo litoral completamente abierto al mar de leva, son contadas las zonas de abrigo donde pueden refugiarse nuestros pescadores. Estas zonas de abrigo principales pueden resumirse en tres: la bahía de Río de Oro, la bahía de Angra de Cima o el Golfo, y la bahía del Calgo o Santa María; fuera de estas tres zonas, puede decirse que los pescadores Canarios no pueden saltar a tierra, a pesar de los muchos días y aun meses, que duran las distintas faenas de la pesca.

En toda esta labor ruda, de días y días sobre las cubiertas de sus embarcaciones, viendo la costa a pocos metros, pero sin posibilidades en la mayoría de los lugares de poder saltar a ella, en un panorama desértico de una tierra calcinada, sin vegetación, ni vida alguna, donde en general no se encuentra ni el menor caudal de agua dulce, con que aplacar la sed del sol tórrido de aquellos lugares, tenemos el escenario dónde se representa el drama de la vida del pescador, cuya única belleza radica en su propio trabajo, cuando, cobrando la liña o la naza o sacando la red, se cubren las cubiertas de sus embarcaciones con toda esa cantidad de peces, de policromados colores, que saltando sin cesar, tratan inútilmente de volver al mar. Estas son las alegrías que en aquellos parajes sienten, cuantos en la mar, pasan los mejores años de su vida.

Y volviendo a las cifras de pescado capturado, en años anteriores, tenemos:

En 1941	43.000 toneladas
" 1942	50.500 " "
" 1943	26.500 " "
" 1944	35.500 " "

Desde luego el año 42 fué el de mayor captura, también el de mayor volumen en exportación y mayor valor en el pescado. Los barcos, venían con pocos días de navegación y con cargamentos completos, pero ha sido tal el rastreo en las Costas Africanas, que el descenso en capturas se ha hecho notar en gran escala, al extremo que de toda aquella riqueza de pescado, que permitía en el año 42 que los barcos de arrastre hicieran sus mareas, con un promedio de 7 días, estos promedios pasan hoy de los 12 días, y son contados los viajes de cargamentos completos de pescado.

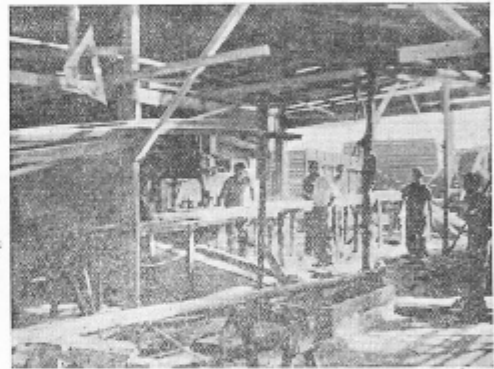
La explotación forzada de día y de noche, de nuestros caladeros en la Costa Africana, incrementada grandemente con el aumento de nuevos barcos, a pesar de la gran riqueza pesquera en tan extensa zona, que parecía inagotable, ha originado un descenso del rendimiento pesquero, a causa del empobrecimiento a que ha llegado de todos esos fondos, que de no implantarse unas normas racionales en los procedimientos de pesca, acotando zonas de descanso para la recría del pescado, pronto se llegará a los resultados que actualmente venimos observando, de que la pesca va siendo cada día más escasa, precisándose un mayor número de días, para poder hacer la marea; pero cómo esos días tienen un límite, en el que por falta de combustibles o porque el hielo para su conservación no lo permite, harán que de lo antieconómica que ya hoy va resultando la pesca en toda la Costa Africana, pasemos a la impracticable de la misma.

Por ello, al comprobar en las conclusiones recientemente aprobadas en la Ponencia de «Industrias de la Pesca», celebradas en Madrid en el pasado Enero, en cuya conclusión 3 dice: «Siendo el Banco Pesquero Sahariano riquísimo y selecto, procede tomar urgentes y eficaces medidas para conservar las riquezas del mismo, así como para mejorar los productos de la pesca, por ser defectuosa su preparación, y por último, para librar a los pescadores de los peligros que les amenazan, al ser inhospitalaria la Costa Sahariana», nos llena de

satisfacción el ver que, desde los órganos rectores de nuestra Economía Nacional, se han dado perfecta cuenta del empobrecimiento de nuestros caladeros, por falta de una reglamentación como remedio a la «sobrepesca», cuyos resultados hemos comentado.

La razón del empobrecimiento de estas zonas de pesca, en todo el litoral Africano de Cabo Juby a Cabo Blanco, por el intensivo arrastre durante estos últimos años, agravado con el aumento de una serie de pesqueros que últimamente han fijado su base de operaciones en este Puerto, han dado por resultado un rendimiento económico tan exiguo que, unido a las posibilidades de pesca en los famosos caladeros de merluza en el «Grand Sole», hace que muchos de los pesqueros con base actual en nuestro Puerto, marchen a aquellos lugares donde la pesca, debido a los años que por las razones de guerra internacional no se ha podido pescar, se encuentran actualmente con una abundancia tal de pescado, que en pocos días hacen la «marea», con la ventaja de su venta directamente en los Puertos Peninsulares y a precios tres veces superiores al pescado de este Puerto; así podemos observar que la disminución de parajes pesqueros de nuestro Puerto, va acentuándose cada día, lo que traerá como consecuencia, una repercusión en la economía insular de graves caracteres, pues el factor económico de una menor producción, no hará posible un mayor precio en el pescado, contrariamente a lo que pudiera suponerse, pues a mayor abundancia de pescado fresco en la Península, viene la mayor competencia de nuestro pescado y sus elaboraciones, y como en general aquel pescado es de una mayor aceptación en el público que el nuestro, y su venta a menor precio tiene un mayor rendimiento que el nuestro, ocurrirá infaliblemente que nuestras exportaciones a la Península, por no poder competir en precios ni calidades, serán en gran escala desplazadas de aquellos mercados, y de no surgir la única posibilidad de su exportación a Francia, Italia, Grecia u otros países, cuyas necesidades alimenticias admitan nuestros pescados, habrá que pensar en que toda esta gran Industria de la Pesca en Canarias, quedará reducida a las posibilidades del consumo de estas Islas y nuestras exportaciones a Guinea, en cuyas reducidísimas cifras apenas si podrán vivir de la Industria de la Pesca escasas personas.

Naturalmente, que si el factor económico se resiente a tal extremo, como venimos analizando, el factor social quedará afectado en la misma proporción y las consecuencias de esa crisis económica de la Industria de la Pesca, que alcanzará a muchísimas familias, es tanto más dolorosa cuanto que la gran masa de esos productores, por la índole especial de su trabajo, especial-



Varadero de D. José Ortega Estupiñán, eficaz auxiliar de la industria pesquera.

mente los marítimes e industrias directas del pescado, no son de fácil adaptación a otros trabajos. Por ello, toda esa mayoría de obreros cuya profesión u oficio dependía de la Industria de la Pesca, se encontrarán en una situación de paro de muy difícil solución.

Ante este problema de tipo social, se hace muy necesario un meditado estudio por cuantos Organismos dirigentes, rigen nuestra economía para procurar con la antelación debida, las soluciones que permitan afrontar esa crisis.

De momento, habría que ir pensando en nuevos mercados con que suplir en gran parte al peninsular: Francia, Italia, etc., podrían ser soluciones inmediatas, a base del «filete» y pescado seco, sin olvidar el ir procurando el reajuste del costo de producción y costo de las elaboraciones, abaratando cuantos artículos e impuestos de todas clases integran aquellos costos, lo mismo que sería interesante que por nuestros industriales se estudiaran los progresos que en el orden de la preparación y conservación del «filete» de pescado vienen realizando otros países, especialmente Norteamérica, a base de la congelación, que permite llevar al consumidor un «filete» de pescado perfectamente fresco, como si fuese pescado del día, con todas sus propiedades, sin el sabor salado de nuestras preparaciones, ni el color enranciado que con el tiempo esa misma sal produce.

Antonio Reyes Parra
INTENDENTE MERCANTIL
PROFESOR MERCANTIL EN EJERCICIO

Paseo de Colón, 3

JUAN AMARAL
AGENTE COMERCIAL
SAGASTA V.º Y PTO. DE LA UZ

CAFETERAS EXPRESS
BASIS DE COQUEL INVENCIÓN DE ANTONIO
AGENTE EN TODAS LAS ISLAS

GARAGES y TALLERES
EL TORIL

JUAN ANTUNEZ SANTANA
TALLER ELECTRO MECANICO
SAGASTA Nº116
PTO. DE LA UZ

Las obras hidráulicas en Gran Canaria

por SIMON BENITEZ.

Ayudante de Obras Públicas del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria.

Suelo

La isla de Gran Canaria y en general todas las del Archipiélago, son tierras ya clásicas en el estudio del volcanismo.

Sin más excepción que los materiales de una cortísima mancha sedimentaria al N. E. (donde asienta su capital, Las Palmas) todo el resto de su territorio ha sido originado por erupciones.

Se escalonan éstas en el tiempo a partir de la Era terciaria hasta nuestros días. Si bien en Gran Canaria no existe ningún volcán en actividad, son bastantes las erupciones que ha sufrido en tiempos ya históricos, aunque de fecha desconocida.

Su relieve es sumamente accidentado. El doble juego de incremento de sus rocas por el derrame de nuevas lavas y de degastes sub-



Canal de la Presa de Ayagaures.

siguiente por la acción erosiva de las aguas meteóricas, ha producido una intrincada red hidrográfica, de profundos y estrechos barrancos, separados por contrafuertes o estribaciones montañosas que descienden radialmente de la Cumbre Central (a unos 2.000 metros de elevación) hasta la costa de su perímetro, sensiblemente circular.

Lo quebrado del terreno se atenúa de la cúspide al litoral. En los del Este y Sur hay una amplia orla llana hasta hace poco tiempo desprovista de cultivos.

Gracias a costosas labores de alumbramiento de aguas subterráneas, la planicie oriental ha llegado a producir algunos de los años anteriores a la conflagración mundial, más que el resto de la isla, en frutos exportables de alta cotización.

Pretende conseguir lo propio el Cabildo Insular de Gran Canaria, respecto a la llanura del Sur, rescatando para la agricultura una extensa comarca, hoy casi desierta e improductiva.

Clima

Gracias a su acumulado relieve, el modesto territorio de Gran Canaria que no mide sino 1.500 kilómetros cuadrados de superficie, disfruta de gran variedad de climas, aunque todos encuadrados en el tipo subtropical de características mediterráneas.

Como su diámetro no excede de 50 kilómetros, la masa líquida del Océano Atlántico sirve de eficaz regulador térmico, manteniendo sus temperaturas anuales en la Capital entre 18° y 25° con máximas que no pasan de 28° y mínimas que no descienden de 15°.

No es mucho mayor el desnivel termométrico hacia el interior de la isla. La característica meteorológica que más diferencia sus regiones es la de su régimen pluviométrico.

Sometida la isla a la contienda de los vientos alisios que soplan del Norte con desviación hacia el N. E., ellos acarrearán las nubes que han de derramar las lluvias fecundantes del suelo.

De aquí que en éstas y todas las islas hermanas, estén bien cultivadas las zonas septentrionales, en que las lluvias del otoño e invierno son frecuentes, ya que no abundantes. Mientras que en la región meridional la agricultura difícilmente prospera, porque el gran espaciamiento entre una y otra precipitación pluvial agosta las cosechas en el intervalo.

Esto en cuanto a la influencia de la orientación sobre las lluvias. La altitud coadyuva a la desigual repartición, manteniendo las costas bajo un régimen de sequía (apenas superior a los 10 centímetros de altura de lluvia anual); las medianías son más bien húmedas (75 centímetros de lluvia) y las cumbres regularmente dotadas de aguas meteóricas (50 cm.)

Pero hay otro factor que compensa algo éstas desigualdades. Los vientos reinantes, es decir, los de mayor frecuencia, son los alisios del Nordeste; pero los vientos dominantes (es decir los de mayor intensidad) son exactamente los contrarios.

De aquí, que si el alisio trae las mansas lluvias bienhechoras a cortos intervalos, los fuertes vientos invernales que las depresiones barométricas oceánicas le oponen, de largo en largo tiempo, traen los grandes aguaceros, pues sus nubes recorren una enorme línea de agua sobre la extensión de alta mar del Atlántico.

Estas violentas precipitaciones acuosas producen más daños que beneficios inmediatos a la agricultura isleña. Pero proporcionan a toda la isla las reservas de filtración que los manantiales y alumbramientos devolverán en el estio y son capaces de almacenarse en embalses arti-

ficiales cerrando los cauces de los barrancos con presas. Sobre la base de una y otra clase de aprovechamientos descansa el riquísimo regadío de Gran Canaria.

Producciones

Todos los productos agrícolas, aún los de zonas más ecuatoriales, son susceptibles de cultivarse en Gran Canaria, y de hecho, en escala más o menos grande, casi todos se han cultivado o cultivan por las excepcionales condiciones de su suelo y clima.

Fueron predilectos, en pasados siglos, la caña de azúcar y la vid. En los orígenes de la conquista (postrimerías del siglo XV) alcanzaron alto aprecio la orchilla y la sangre de Drago, planta tintórea la primera y savia medicinal la segunda. En el XIX enriqueció a las islas la cría de la cochinita, que produce el carmín.

Hoy se polariza su agricultura alrededor de dos frutos exportables: plátano y tomate, a los que se agrega la patata, también solicitada por cosecharse, como el tomate, en tiempo que carecen de ella las comarcas europeas.

Esto en cuanto al regadío, que permite en las Islas Canarias obtener cosechas en cualquier época del año, gracias a su temperatura, siempre igual en todas las estaciones.

En cuanto al secano, se cultivan los cereales y leguminosas; en las medianías, reservando las costas, más soleadas, para el riego. Pastan los ganados lanar y cabrío en las incultas cumbres.

Población

La densidad de población de Gran Canaria es realmente extraordinaria. Sostiene un promedio de 150 habitantes por kilómetro cuadrado. Su repartición es muy desigual: Prescindiendo de la capital, (1.210 habitantes por km²) los restantes municipios, exclusivamente agrícolas, oscilan de 620 habitantes (en Arucas), a 16 (en Mogán) por kilómetro cuadrado.

En un mapa de densidad de población se ve claramente el decrecimiento paulatino de ésta al cruzar la isla de Norte a Sur. Plétora en la región septentrional, déficit en la meridional. Imposibilidad para la primera—aprovechando la máxima—, de sustentar nuevos aumentos de población, (ésta crece con ritmo acelerado). Necesidad de buscar en la segunda los recursos nutritivos que la primera suple hoy en demasía.

Sobre todo: conveniencia de no jugarlo todo a una carta como está sucediendo con el sistema del mono-cultivo, que, en sus crisis, arrastra toda la riqueza de la isla. Posibilidad de ensayo de nuevos cultivos que salvaguarden el porvenir de la isla si llegaran a perecer los actuales.

En suma: un verdadero programa de colonización isleña, asentando su excedente de población actual y futura en las zonas eriales del Sur; pero es preciso para lograrlo capacitarlas para el cultivo, dotándolas del agua que hoy les falta.

A ello tiende el Plan de Obras Hidráulicas del Cabildo Insular de Gran Canaria.

Orientación del Plan Insular de obras hidráulicas

La exposición técnica del Plan es ajena al objeto de este artículo. Solamente tratamos aquí de indicar sus líneas directrices.

Sin olvidar ninguna región de la isla, se orienta con preferencia hacia los terrenos eriales del Sur, que rodean a Maspalomas. Sus condiciones agronómicas son excelentes. Fértil terreno de aluvión recubriendo las rocas eruptivas, llanura de fácil roturación, carretera de comuni-



El embalse de Ayagaures durante su primer lleno en el invierno 1944-45

cación, buen soleamiento. Únicamente falta el agua. En cuanto la tenga, la población se multiplicaría como por arte de ensalmo.

Existe un precedente alentador. La llanura del Sur que trata de rescatarse para la Agricultura, se prolonga por la del Este, que, hasta no hace muchos años, presentaba el mismo aspecto desolador. Su profundo suelo aluvial ofrece un nivel freático de aguas subterráneas, bastante profundo; pero que los pozos de alumbramiento no se han arreadado de

(Para ir a página 10).

El desenvolvimiento de la Metalurgia en Canarias

En el desenvolvimiento de la industria de la metalurgia en Canarias intervienen varios factores que han hecho posible el creciente auge y desarrollo de la misma en estas islas.

Para nadie es un secreto que todo el transporte rodado en el archipiélago, lo mismo de viajeros que de mercancías, se realiza a base de automóvil, lo que significa uno de los bases primordiales en la vida de innumerables pequeños talleres y varios de mayor importancia en todos los aspectos.



Don José Cruz Machín.

El tráfico de los puertos canarios y el cada vez mayor desarrollo de su flota pesquera, mereced a los bien dotados astilleros y varaderos, han dado a la industria de la Metalurgia gran importancia e incremento.

Uno de los factores que pudimos calificar como principales en el desenvolvimiento de esta industria en Canarias proviene del problema del agua de regadío; lo que da lugar a constantes y numerosas perforaciones de los terrenos en busca del preciado líquido, casi siempre a base de maquinarias construidas en el país. Teniendo en cuenta la extensión de las islas, la importancia de las industrias que se dedican a la construcción de bombas para pozos y demás maquinarias similares es grandísima.

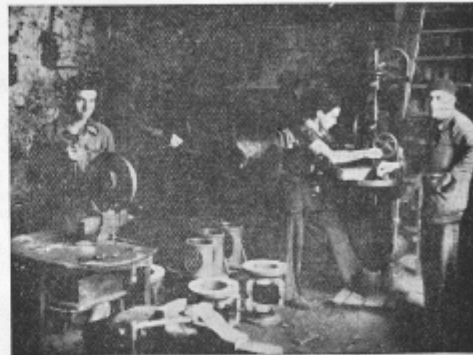
Entre las industrias que más destacan en este aspecto son dignos de resaltar los talleres de D. José Cruz Machín, por su importancia; ahora explota los que pertenecieron a la firma «Camilo Martínón», dedicándose a la construcción de bombas para pozos, así como, con especialidad, a la reparación de barcos.

Otro taller de gran prestigio, de fundición, maquinarias en general y, en especial, constructor de bombas de pozos es el de D. José Santana Fleitas. También el de D. Manuel Castro Díaz, uno de los talleres más antiguos de Las Palmas en la construcción de bombas para pozos.

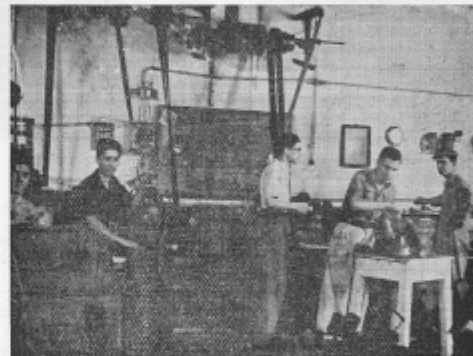
Como talleres de reparaciones de automóviles y motores de explosión hemos de citar los de D. Antonio Rodríguez Santana, en Fernando Guanarteme, núm. 14, y el de D. Severino Rodríguez González, en Ruiz de Alda, núm. 2.

Y entre los varaderos, ha llamado nuestra atención por su importancia, el de D. José Ortega Estupinán, conocido por «Varadero de San Rafael», uno de los más prestigiosos, sobre todo en carpintería de ribera.

Esta es la situación, a grandes rasgos, del desenvolvimiento de la Metalurgia en Canarias, sintiendo hondamente carecer del espacio necesario para exponer, como se merece, más extensamente, el desarrollo e importancia de la misma.



Talleres de construcción de bombas para pozos de Don Manuel Castro Díaz, en Venegas, núm. 7.



Vista parcial de los talleres de reparaciones de motores de D. Antonio Rodríguez Santana, en Fernando Guanarteme, 14.



Talleres de fundición de Don José Cruz Machín, que fueron de la firma Martínón.



Fundición de D. José Santana Fleitas, en Canalejas, núm. 65.



Taller de Don Severino Rodríguez González, especialista en reparación de automóviles, en Ruiz de Alda, núm. 2.

(visto de la página 9)

ir a buscar hasta los 100 metros bajo el suelo. La llanura se transformó a ojos vistas. Hoy representa uno de los principales sectores, si no el primero, de la riqueza agrícola de la isla.

En Maspalomas, la constitución geológica varía bastante. El subsuelo es más bien pobre en aguas profundas, por predominar los terrenos impermeables. En cambio, los barrancos que dominan la llanura ofrecen grandes recursos en aguas corrientes, durante las avenidas inver-

nales y excelentes ubicaciones para embalsarías por medio de la construcción de presas.

Superiores esta clase de obras por lo elevado de su costo, a los recursos que puede suministrar la iniciativa particular, el Cabildo ha decidido acometerlas y de hecho ya tiene algunas (la de Ayagüeres y la de Chira) en marcha.

Su consecuencia será una atracción de la población campesina hacia el Sur, descongestionando el Norte superpoblado.

SIMON BENITEZ.

en la circunstancia de nuestra situación en el Atlántico, la que nos hizo partícipes de los beneficios obtenidos con este adelanto, aconsejando al propio tiempo la construcción de nuestro puerto; de no ser por dicho suceso probablemente no hubiera alcanzado esta actividad el desarrollo que obtuvo. De aquí que esta segunda fase de nuestro desarrollo económico sea una consecuencia de la función que constituye la primera, hija del proceso evolutivo de nuestra economía.

Este mismo proceso evolutivo nos conduce a la tercera fase. Unido a nuestra situación, el interés de nuestros frutos que atrae numerosos barcos y la exención aduanera, hacen que los mismos buques que vienen a aprovisionarse dejen en nuestro puerto mercancías destinadas a otros puntos apartados de su ruta, las cuales, en los barcos de otros rumbos que tenían su punto de contacto con las anteriores en el mismo, eran cargadas, para conducirlas a su destino definitivo o a otro puerto de escala. El trasbordo, en fin, con todas sus ventajas se nos ofrece por sí mismo. El puerto se llena de barcos de las diversas banderas.

Pero esta nueva función que pasó a desempeñar nuestro puerto, el tráfico internacional, reclamaba imperiosamente el concurso de instalaciones adecuadas en el mismo, de carga y descarga, al objeto de despaquar a los barcos en el menor tiempo posible, ya que este tiempo les es tan precioso; instalaciones, aparatos y maquinarias que no me atrevo a enumerar y que son propias de su importancia y del tráfico que por él se desarrollaba, además de las instalaciones que facilitan el tráfico, de las que me ocuparé en próximos capítulos.

Nada más natural que la evolución sufrida por nuestra economía a partir de la construcción del puerto, dada nuestra privilegiada situación. Es la que se ha manifestado en todos los países situados al paso de las grandes rutas marítimas y dotados convenientemente para aprovechar la ventaja de la proximidad del gran tráfico internacional.

Su primera tendencia iría encaminada al aprovechamiento de ese tráfico para la exportación de sus productos, máxime si es elegido como base de aprovisionamiento. Después, lo demás viene por sí solo, los buques dejan las mercancías que llevan a destinos apartados de sus rutas en esa puerto, donde saben que tocarán otros que se dirijan a esos destinos, siendo después labor del propio puerto monopolizar el citado tráfico, mejor dicho, atenderlo, pues él sólo se lo viene a su rada, y distribuir los productos destinados a puntos situados en sus cercanías, a ser posible por sus propios medios de transporte, completando así el sistema de navegación internacional.

La mencionada evolución se ha verificado por sí misma ante nuestros ojos y el desarrollo de su tercera fase que daba lugar a nuevas necesidades, las cuales se planteaban a medida que aquél avanzaba, creciendo paralelo al mismo el problema, al que debió aplicarse solución a medida que las necesidades del tráfico lo requerían, sin permitirle adquirir mayores proporciones. Ese desarrollo, rápido, agravado, hasta hacer angustiosa, la desazón del puerto.

En efecto, a medida que pasaba el tiempo y aumentaba el tráfico se sentía con más agudeza la necesidad de utilizarlo, mientras el desarrollo impuesto por la evolución se iba cumpliendo. Este tuvo que llegar a un estado en el que, por faltarle al puerto los medios necesarios para cumplir su finalidad, dejó de manifestarse, alejándose entonces los barcos que hacían escala en nuestra isla, no tanto por los arbitrios e impuestos de Puertos Francos como por las causas expuestas, por el doloroso vacío de nuestro puerto.

Y téngase en cuenta que tal cosa ocurría cuando estábamos solos en esta zona, cuando no teníamos en nuestras cercanías puertos que nos presentaran una seria competencia. Si en esas condiciones íbamos hacia la ruina de nuestra economía, hacia la pérdida absoluta del tráfico internacional para nuestro puerto, de nuestro principal escaño económico y más estable, imaginemos lo que ocurrirá si la terminación de la actual configuración nos encuentra, como hasta ahora, desmantelados, sin más utilaje que el que poseemos y con tres dignos competidores en la costa occidental de África, cerca de nuestras islas: Casablanca, Dakar y Freetown, los cuales han sido dotados durante la guerra de todo el utilaje e instalaciones necesarias para honrar las funciones extraordinarias inherentes a ella, y, por lo tanto, estarán superdotados para honrar las tareas de la paz, mientras nosotros no poseemos medios ni siquiera para hacer frente a las tareas ordinarias, lo que nos colocará en un estado tal de inferioridad que cercenará de raíz los intentos que hagamos por atraer el tráfico hacia nosotros.

Las razones expuestas hablan suficientemente alto en favor de la labor a realizar y de lo inaplazable de la solución que necesita este asunto.

El utilizar nuestro puerto traería consigo la posibilidad de retener el tráfico internacional, enfrentando a la competencia de los puertos citados una seria competencia, basada por lo menos en la igualdad de medios, ya que, como dije en mi artículo "El aeropuerto civil", somos comerciantes además de productores, y es esa nuestra actividad económica más estable.

Por si esto fuera poco, obtendríamos también la ventaja de tener siempre fijas a disposición de nuestra exportación frutera, puesto que al dejar los barcos las mercancías destinadas al trasbordo en los muelles, quedan en ellos huecos disponibles que se ofrecerán a nuestros exportadores en buenas condiciones, con el fin de aprovechar esos espacios.

El problema obrero que, como contrapartida de las ventajas a obtener con la simplificación de las operaciones del puerto se originará, contrapartida realmente insignificante ante la importancia de los intereses no sólo locales sino nacionales, que podemos salvar, podía resolverse por sí solo el mismo puerto, gracias a la mayor influencia de tráfico que tendríamos en él, que probablemente originará un aumento en la demanda de mano de obra.

En todo caso pueden idearse otras formas para resolverlo, pero sin permitir nunca que la salvación de nuestra economía, del medio de vida de decenas de millares de obreros y productores, esté supeditada, en una dependencia prohibicionista, al problema de unos cuantos cientos de otros obreros, los que, seguramente encontrarán colocación en cualquiera de las innumerables actividades que el despertar de nuestra economía lleve aparejadas. Agricultores, comerciantes, mediadores, exportadores y los numerosos obreros que viven de estas actividades, dependientes a su vez del tráfico marítimo de nuestro puerto, verán su vida y actividades arruinadas si no se soluciona pronto este problema.

Estamos ante una ocasión que quizás no se repita jamás. Tenemos ante nuestros ojos lo que va a suceder. No más vacilaciones, sea cualquiera el resultado de la guerra, poseemos un elemento de valor intrínseco, circunstancia decisiva en la lucha de la paz que se nos avecina, en la competencia que se desencadenará por la monopolización del tráfico marítimo. En nuestra zona tenemos la primacía que nos da la situación sobre cualquiera de los demás competidores, pero la suma a nuestro favor que nos decide ese elemento puede ser compensada y de hecho lo es, y aún rebasada, por esos nuestros competidores, mediante la dotación en sus puertos de los medios adecuados para la función a que me he referido, más modernos y mejores, dada la falta de que de los mismos adolecemos.

Nuestra posición es inmutable por los medios humanos. Nos hallamos situados en el Océano de más tráfico del Mundo, entre los países industriales europeos y los productores de primeras materias diversas americanas y africanas, en la ruta que forzadamente han de surcar los barcos de esas líneas y aún de las que de las Indias Orientales, Asia Meridional y Australia dan la vuelta por El Cabo, cuando por circunstancias que no vienen a cuento, las tarifas del canal de Suez son muy elevadas; dotando a nuestro puerto de las instalaciones adecuadas podemos monopolizar de nuevo el tráfico marítimo de esta zona, evitando así la catástrofe que se cierne amenazadora sobre nuestra economía y salvando a nuestra isla de una nueva crisis.

Tenemos en nuestras manos el medio de reparar el daño que la indolencia de generaciones pretéritas ha ocasionado en nuestra economía, y es nuestro deber, no escatimar los sacrificios que nos vemos obligados a soportar para conseguir esa meta, como enanos y como responsables que somos ante las generaciones futuras de la sagrada misión de velar por el porvenir económico de nuestra querida isla, legándole, a ser posible, una economía sana para su bienestar y nuestra gloria, y como ejemplo y antecedente que presida y asiese el esfuerzo que a esas generaciones les corresponde hacer en pro de sucesivos mejoramientos de nuestra economía, misión esta de la que habrán de rendir cuenta a su vez ante las generaciones que les sigan. Esas generaciones que sabrán con dolor, como teniendo ante nosotros la ocasión de salvar nuestra economía, la hemos dejado escapar. Generaciones que ya no serán culpables sino víctimas, pues a ellas con seguridad, no se les presentará ocasión como la que hoy tenemos ante nosotros, y en todo caso, tendrían como base una economía ya completamente arruinada mientras nosotros la tenemos aún sólo amenazada, pero bastante sana como para intentar, con probabilidades de éxito, una recuperación.

III.—LOS PUERTOS FRANCOS Y LA ZONA FRANCA

En la historia de la economía canaria se marcan con firmes rasgos dos épocas de gran prosperidad seguidas de otras dos de desastrosas crisis, ambas paralelas respectivamente en cuanto a su importancia.

Constituye la primera época de prosperidad la correspondiente a la exportación de los vinos canarios que, por su escasez y bondad eran doblemente apreciados en las principales cortes europeas: París, Moscú, Londres, etc., siendo un producto caro y por lo tanto de explotación remuneradora. La escasa población canaria vivía bien gracias a ello. La invasión de los viñedos canarios por la filoxera dio lugar a que se interrumpiera la producción de estos vinos y mientras se sustituían las vides existentes por las americanas, que como sabéis, son inmunes a ese insecto, otros vinos de diferentes países ocupaban el puesto que habían conquistado los canarios en el mercado en las cortes europeas.

Esta, unido a la menor excelencia de los vinos obtenidos con las vides americanas, dio lugar al desplazamiento total de la producción vinícola canaria de dichos mercados, apreciando la primera crisis económica, a la que no se pudo hacer frente, porque sólo teníamos un recurso económico; éramos monocultivadores, al menos uno solo era el producto de exportación, faltando éste, toda nuestra economía, basada en dicho recurso, cayó arruinada.

Aún no había ocurrido, como es natural al desastre cubano y no teníamos por qué tener experiencia. Éramos un pueblo que estaba aprendiendo a vivir, como si di-



Un plantío de cochinita

(Foto T. Masch)

© Universidad de las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca de Estudios. Museo Digital de Canarias. 2021

Juan Medina Hernández

CONSIGNATARIO DE BUQUES

Muelle de Santa Catalina
LAS PALMAS - GRAN CANARIA

Corsetería «LIS»

Fajas, sostenes, fajas ortopédicas,
— géneros de punto, medias —
— y ropa de niños.

Maltese N.º 5 Teléfono, 5841
LAS PALMAS - GRAN CANARIA

SEMIDAN



= Pasta para SOPA
Sin acidez ni amargor

jéramos, haciendo peninos en el camino del progreso y de la civilización pero ya teníamos ambición de ser, de significar algo más que unos pantitos en la inmensidad del Atlántico. Desde tan temprana época se hace notar la tendencia económica de nuestras islas que se dirige más allá del ámbito peninsular, al internacional; su ansia de expansión se manifiesta desde los primeros pasos que se dan en la actividad económica. La influencia del mar, del aislamiento, de la amplitud de horizontes hacen ya diferir bastante sus características peculiares de las de la Península que se reflejan en su economía, dándole impulsos para alcanzar fines mucho más ambiciosos.

La crisis a que me refiero cortó las alas del pájaro canario que quiso volar hasta las regiones de las águilas, apenas iniciado su ambicioso vuelo, hundiéndolo en su jaula del Atlántico; en el anonimato.

Pero no había de desanimarse el pueblo canario por este primer revés y pronto surgió otro producto de exportación, la cochinilla, tintóreo animal que es inmejorable para el teñido de los tejidos de ese origen, lana y seda, iniciándose una exportación creciente, otra vez hacia el ámbito internacional; Persia, por sus puertos del Golfo Pérsico; Bender Chapur, Bender Bucuir y Bender Abbas; Los Benders, como se le llama generalmente, importaban gran cantidad de este producto considerándolo insustituible para el teñido de sus famosos alfombras y tapices. Fue aquella la época más esplendorosa de nuestra economía, la época del oro. Había tanto oro en Canarias que para poder cambiarlo había de satisfacerse primas.

Nuevamente nos detiene en pleno esplendor económico la sombra devastadora de la crisis. Las anilinas alemanas, aunque tintóreas de origen animal, nos quitan, merced a su baratura, los mercados de la cochinilla haciendo caer por su base todo nuestro sistema económico simplísimo. Habíamos reiniciado en el mismo vicio, nos dedicamos a explotar un sólo producto que daba pingües beneficios, y cuando no pudimos exportarlo no tuvimos ningún otro recurso con que contrarrestar los efectos de la crisis. Estos efectos fueron más desastrosos que los de la anterior en proporción directa al suceso que habíamos alcanzado en nuestro segundo intento de expansión económica. Entonces sí pareció que le habían cortado definitivamente las alas al pájaro canario y como le habían dejado subir más alto la caída fue más fuerte y dolorosa. Todos los ministerios tuvieron que fijar su atención durante un tiempo en las Islas Canarias, tratando de atenuar los efectos del desastre. Canarias era un hijo que, aún en la adolescencia, tenía ambición y coraje para conquistar un puesto en el Mundo, asegurando su independencia económica a fin de no constituir una carga para su madre Patria. Nuevamente se señala la tendencia económica de la región. Toda su economía se desarrolla hacia fuera, más allá de la Península, más allá de Europa. Productora de productos especiales que no consume, trata de colocar éstos en otros países para, a su cambio, obtener los que son necesarios para su subsistencia, los productos alimenticios e industriales.

Rota, destruzada salió Canarias de aquella crisis y, lo que es peor, cortadas casi totalmente las alas de la ambición. Pero había ganado en experiencia, aprendiendo que con un solo recurso económico no se puede conquistar un puesto estable en la economía, sino que deben tenerse otros que hagan de muelles para amortiguar las posibles caídas.

La situación de nuestras islas al terminar estos períodos históricos de su economía, cuyo estudio he intentado esbozar, era la siguiente.

Tenían sus productos naturales exóticos, el plátano y otros, pero como no tocaban burcos en sus radas, debido a lo poco interesante de la escala después de la pérdida de los mercados de cochinilla y, principalmente, a los impuestos aduaneros que les aguardaban a su llegada a puerto, poco justificativos del interés económico de la escala, no se podían exportar esos productos para importar a su vez los alimenticios e industriales para atender a sus necesidades. La metrópoli sola no podía absorber toda la producción canaria de frutos, aún en embrión.

Había, por lo tanto, que dar salida a esos productos hacia el extranjero para resolver este problema, que no era ya un problema de expansión económica simplemente, sino de subsistencia e no de nuestras islas, lo que le da una importancia trascendental. La única manera de solucionarlo consistía en atraer la navegación hacia ellas, proporcionándose así medios para dar salida a sus productos.

Con una visión eminentemente realista y clara del problema el ministro de Hacienda en aquella época (1852), Bravo Murillo, lo resolvió de la forma verdaderamente eficaz y duradera que antes indicó: la atracción de la navegación mediante la exención de impuestos.

Y nació entonces la ley de los Puertos Francos de Canarias, que marcó el final de la crisis y el comienzo de una era completamente nueva, en la cual Canarias había de alcanzar su mayor prosperidad económica. La referida ley establece, efectivamente, un profundo paso de una época a otra, por eso las he separado estudiando someramente el primer período, con el cual comienzo estas líneas.

A través de esa época anterior se advierten las causas de la caída repetida de Canarias desde sus estados de prosperidad sucesivos. Dos son esencialmente estas causas: el monopolio económico y la falta de medios propios para exportar sus productos.

Quiero obtener hoy vuestra atención en la primera de las causas a que me he referido. Entiendo por monopolio económico el sistema de la misma índole basado en la existencia de un solo medio o actividad económica, como si dijéramos, un solo medio de vida en un país, constituido en el nuestro por la exportación de los productos especiales de nuestras islas. Esta fue, según he hecho notar, la causa de su primera caída y por reincidencia en ella se originó la segunda crisis. Fuimos en ambos intentos de expansión económica víctimas de un fenómeno económico que luego se ha repetido en el año 1920 en Cuba con el azúcar; la caída del único recurso que teníamos originó, como en dicha república, la crisis al no poder amortiguar dicha caída con ningún otro producto exportable.

Ninguna organización económica a base de este sistema puede ser, si ha sido, verdaderamente sólida, todas han tenido un carácter temporal, pues el derrumbe,

más próximo o lejano, es inevitable. Se puede seguir el sistema, sólo para aprovechar la época de apogeo de determinado producto, pero evitando de detenerse a tiempo para evitar sus peligros, que llevan irremediablemente a la catástrofe, o teniendo un complemento que amortigüe los efectos de la caída, para evitar que degeneren en crisis.

La ley de Puertos Francos además de facilitar la exportación frutera, atrayendo el tráfico de buques, nos dotó también, con el cesarismo de nuestra situación y de los adelantos obtenidos en la navegación, de ese complemento. Quizá sin que fuera ese su propósito, dió Bravo Murillo con su ley, nueva base a la economía isleña, sentando los cimientos de todo nuestro sistema económico actual, aunque, claro está, sin el concurso de los adelantos experimentados en la navegación marítima con la aplicación a la misma de la máquina de vapor, y la circunstancia favorable de nuestra situación, no hubiera dado lugar al rápido florecimiento que, con la concurrencia de ambos, alcanzó nuestra economía más tarde. Se pueda decir a esto respecto que la ley constituye los cimientos, nuestra situación el material y la navegación a vapor el instrumento que, combinando adecuadamente esos elementos, levantó el edificio de nuestra economía: el puerto.

Como veís, no trato de amorar el valor de la obra de Bravo Murillo, muy al contrario, queda a mis ojos acrecentado dicho valor al estimar que fué el último y, quizá, único hombre, que se adelantó a los acontecimientos: al progreso, posiblemente, como he dicho antes, sin percatarse de ello, lo que no disminuye su mérito. Esto más tenemos que agradecerle. No sólo salvó de la ruina a nuestras islas poniendo fin con su ley al período de crisis que atravesábamos sino que, con la misma, nos preparó para aprovechar las ventajas del progreso, manifestadas en la mencionada aplicación de la máquina de vapor como medio de impulsión de los buques, hecho que produjo el alumbramiento de una nueva era para la navegación marítima que vino a influir decisivamente en nuestra economía, la cual, desde entonces, tuvo el complemento necesario para su solidez, y cuya falta se debieron los desastrosos efectos de las crisis anteriores.

Efectivamente, como decía en mi párrafo anterior "Utiliza del Puerto de La Luz", la construcción del puerto obedeció a la necesidad de atender al aprovisionamiento de los barcos de vapor que surcaban nuestras aguas, a cuyo efecto económico desazono primera fase de nuestra evolución.

Asimismo he estudiado también en dicho artículo el desarrollo de la segunda y tercera fase, Pero me resta aún decir a ese respecto que lo que permitió el desenvolvimiento del proceso evolutivo experimentado por nuestra economía en los últimos tiempos iniciado en esa primera fase, hasta llegar a su tercera y última, secundándolo eficazmente, fué precisamente la ley de Puertos Francos ya promulgada, manifestándose su acción benéfica y protectora sobre todo, en la tercera, constituida por la actividad del tráfico en nuestro puerto, facilitando el trabajo, puesto que sin ella dicha actividad no hubiese alcanzado tal incremento.

La obra que la ley de Puertos Francos facilitó se malogró luego por la indolencia con que se hizo frente a las nuevas necesidades que el mencionado incremento, junto con el progreso en la actividad del tráfico, requerían, necesidades inherentes a los mismos y cuya solución constituía sólo un complemento a esa obra, según pretendía demostrar en el artículo a que me he referido.

Unión a esto la creación de los arribos de Puertos Francos en 1900, con motivo del lamentable estado en que quedó la Hacienda Nacional al salir de las últimas guerras coloniales. Ambas dificultades, cuando todos nuestros esfuerzos y medidas debían haber ido encaminadas a facilitar la más lucrativa de las actividades que desempeñábamos, hicieron fracasar nuestros ambiciosos sueños; nuestro legítimo y natural deseo de alcanzar la primacía en el tráfico marítimo de este sector, llegando a ser un gran puerto del Atlántico. El tráfico disminuyó paulatinamente ante las dos barreras que le presentábamos aunque, principalmente, por la primera de ellas.

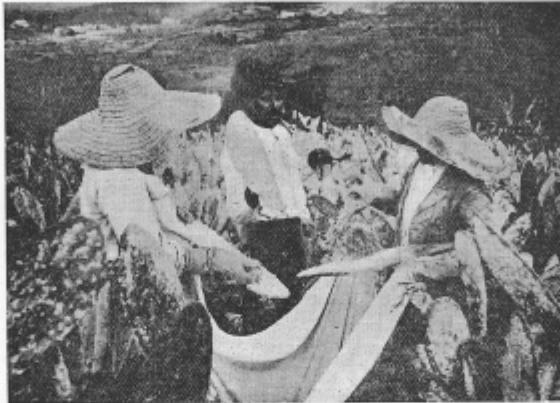
Estudiado queda, en el artículo en que me he venido refiriendo, este importantísimo aspecto de la cuestión planteado por la falta de instalaciones en nuestro puerto que ha de tener ruinosas repercusiones en nuestra economía de la post-guerra, si no se acomete pronto su solución.

Pero aún cuando ese aspecto es sumamente interesante y de máxima importancia para nuestro devenir como puerto atlántico, queda otro que, me atrevo a afirmar, es por lo menos tan digno de tanarse en cuenta en lo que a ese devenir se refiere, por encerrar su desarrollo, no correspondido con la aportación de los medios que exige, una amenaza de estacionamiento para nuestra evolución económica.

El estado a que hemos llegado en esa evolución, merced a los diversos factores que he mencionado, nos da derecho a ambicionar la expansión de nuestra economía hacia otros derroteros aún no alcanzados, a la vez que el mismo empuje de ella, junto con la serie de problemas que consigo ha traído y a los cuales hay que buscarles necesariamente adecuada y definitiva solución, nos obliga a intentar esa expansión, so pena de que se paralice la evolución y nos estacionemos en un callejón sin salida, a merced del primer revés de la diosa Fortuna que nos dejará, o lo aseguro, sin alientos definitivamente para intentar la recuperación de nuestro perdido bienestar económico.

Expresado con más claridad, lo que quiero decir es lo siguiente. Hemos llegado a ser productores y distribuidores de diversos artículos. Tenemos ya, mediante las reformas a introducir en el puerto, el complemento necesario para la solidez de nuestra economía, de que antes he hablado, pero el suceso que con el concurso de los dos actividades hemos alcanzado ha facilitado el desarrollo de una gran población, excesiva para las posibilidades actuales de colocación de la misma que esa actividades presentan, máxime cuando por la modernización del puerto se simplifican las operaciones en el mismo, quedando aun un remanente de población sin colocar constituido por los parados forzosos, elocuente y dolorosa demostración de lo incompleto de nuestro sistema económico. Este remanente de población, hoy, que la misma ha aumentado en proporción insoportable y, sobre todo, una vez terminada la guerra, será mucho mayor, y, consiguientemente, el problema del paro se agravará considerablemente, haciendo, por lo tanto, más difícil su solución.

Está visto que la construcción de edificios, carreteras, etc., es insuficiente



Personal especializado en la operación de retirar la cochinilla del nopal. (Foto T. Matsik.)

para resolverlo de la manera que exigen su gravedad y la repercusión que tiene en la economía del país. Por otra parte, como antes indico, las actividades que constituyen nuestro actual sistema económico no precisan la colaboración de más personal, muy al contrario, por ser aquellas de características comerciales el exceso de personal, aumentado los gastos de las mismas, las perjudicaría grandemente encareciendo los productos de exportación y el costo de los servicios del puerto, haciéndolas, por lo tanto, antieconómicas y acentuando la pendiente porque vamos descendiendo ininterrumpidamente desde hace algún tiempo.

El medio más conveniente, a mi juicio, de alejar ese problema que para todos los ciudadanos es doloroso, es el de buscarle ocupación a esa población, naturalmente, pero no gravando los actuales medios de vida, ni agotando los créditos del Municipio, sino creando una nueva actividad; procedimiento que a la vez de resolver el problema beneficiaría a la economía del país en general, en el doble sentido, de aligerar la carga que el mismo representa sobre ella y de distribuir la población que hoy gravita sobre dos únicas actividades: la de producción y la de distribución, comparándola con ésta que propongo. Es posible que entonces el problema de paro obrero que originará la modernización del puerto, al cual preveo en el artículo a que repetidamente me he referido, no se presentase o, en todo caso, fuese ésta su solución.

Propongo, pues, como solución a ese problema, a otros que presentaré y a algunos que escapan a mi pobre conocimiento de estas cuestiones, la industrialización de Canarias. Adivino que me opondrís como argumento la falta de combustibles propios y la de primeras materias para las industrias, pero hay un medio de obviar esas dificultades: la Zona Franca. Estableciendo dicha institución en el puerto permitiría la importación del combustible y primeras materias necesarias para la industria, absolutamente libres de impuestos, en la zona, pudiendo elaborarse en la misma los productos y, asimismo, exportarlos, sin que los grave ningún impuesto, excepción hecha, claro está, de los que recaigan sobre las utilidades de la empresa manufacturera, como cualquier otra establecida en España.

Por otra parte, el estado incipiente en que se encuentra nuestra industria y el estrecho ámbito de su desarrollo, abogan por esta solución, si no se quiere que muerzan asfixiadas en ese corto círculo las industrias ya existentes, o que dejen de establecerse otras nuevas, lo que no debe admitirse en un país civilizado como el nuestro. A evitarlo deben tender nuestros esfuerzos.

Por nuestra situación tenemos derecho a la expansión de nuestra industria, por lo menos, en África Occidental, donde actualmente no podemos presentar nuestros productos en competencia con los extranjeros, debido al excesivo costo de producción de los mismos. La solución a este estado de cosas sería, como antes he expresado, el establecimiento de la Zona Franca en nuestro puerto, llevando la misma aparejada la del problema del paro obrero anteriormente expuesto. Esta consideración aleja toda idea que pueda haber surgido acerca de la existencia de favoritismo hacia el núcleo industrial de la población, al que, indudablemente, beneficiaría la solución propuesta, en el sentido de que podría establecer sus industrias en dicha zona aprovechando las ventajas de su régimen especial, pero no existe favoritismo, o no puede existir dado que el desarrollo de la industria, representativo de ese beneficio, sería el medio de resolver a la vez el del paro, que debe merecer todo nuestro celo, como ciudadanos y, con más razón, el de las autoridades, aparte del beneficio que traería a nuestra economía en general, según en párrafos anteriores indico, y la elevación de nuestro nivel de vida.

En cuanto a las actividades que hoy comparten nuestro sistema económico: la exportación frutera y el tráfico marítimo, se verían altamente beneficiadas, sobre todo la segunda de ellas, que tendría un medio adecuado para facilitar el trasbordo de mercancías, natural consecuencia de su desarrollo, cuya recuperación y posterior desenvolvimiento debemos intentar y facilitar con todas nuestras fuerzas. De esta manera a la vez que restituyamos a nuestra economía el complemento vital para su solidez, de cuya necesidad y ventajas me ocupé en el pequeño estudio que, de la economía de la época anterior a los Puertos Francos, hago al principio de este artículo, dotamos a la misma de un nuevo elemento de acción, alimento y garantía para ella, consiguiendo así un verdadero sistema económico más completo dentro de nuestras posibilidades, pero con el aprovechamiento de toda nuestra capacidad y de las ventajas que poseamos, que nos asegure contra posibles crisis en el normal desarrollo del Mundo y que establezca nuestra poco segura situación económica.

Es de observar el ansia con que en todos los países se ha intentado la adopción de un sistema económico completo que les independice del extranjero, basado en la producción, la transformación y la distribución, cada uno con los medios a su alcance, todos han tratado de conseguir este ideal, posiblemente empujados, como nosotros, por la evolución de su economía en cualquiera de los tres estados.

Examinemos sólo la tendencia natural de un país de condiciones análogas a las nuestras, empezando por situar sus medios y condiciones económicas.

En cualquier país que contase con nuestra situación en el mar y con nuestra producción de primeras materias especiales (frutos), habiendo ya alcanzado el nivel económico que nosotros hasta los últimos años normales disfrutamos, teniendo como nosotros la exportación frutera como una necesidad para obtener los productos alimenticios necesarios a su subsistencia, y la actividad del tráfico marítimo como un medio para dicha exportación, a la vez que un seguro para su economía y contando sólo con una industria incipiente, se originaría el siguiente movimiento.

Siguiendo la actual corriente de perfeccionamiento económico, que tiene el sentido de la tendencia hacia la adopción de todas las manifestaciones de la economía, compatibles con sus medios, con el fin de bastarse a sí mismo y eliminar la mediación para sí en la elaboración y distribución de los productos, procurando, sin embargo, ser mediadores para los demás, el movimiento tendería, siguiendo esta corriente, a poner en práctica las siguientes medidas:

1º Intensificar la producción de los artículos que le son necesarios para su subsistencia, hasta conseguir bastarse a sí mismo, eliminando la dependencia económica del extranjero en ellos, como medida elemental de obtener la regularidad y seguridad de la misma y aún su seguridad en casos de anomalía económica del Mundo como el presente y, a la vez, de liberar a la exportación frutera de ese carácter de necesidad que le da el hecho de depender de ella la obtención de los productos alimenticios de su consumo. Deslignar, en fin, una de la otra, a fin de que no esté sujeto su abastecimiento a las contingencias de la exportación frutera, ni sobre de ésta grante esa responsabilidad, que puede restarle libertad de acción en los momentos de competencia económica.

2º Seguiría luego la tendencia a asegurar la exportación en todo momento, ya libre de cargas interiores que pudieran entorpecerla, con medidas adecuadas a ese fin, que pueden ser: la intensificación del tráfico marítimo, o la dotación de medios propios para dicha exportación.

3º La intensificación del tráfico, no ya como medio de garantizar la regularidad de la exportación frutera, sino para dotar a la economía del país de un seguro, de una actividad que les resguardaría de las consecuencias de los altibajos que experimentase dicha exportación, y

4º La expansión industrial como legítima aspiración de un país culto situado en las inmediaciones de otros menos civilizados o totalmente incultos, a la vez que, como mayor seguridad de su estabilidad económica y solución de continuidad de la evolución de su economía, la cual pide abarcar cada vez más actividades hacia la perfección, igual que todas las actividades humanas.

Estas mismas son, pues, las medidas a adoptar por nosotros.

En cuanto a la intensificación de la producción de artículos alimenticios se ha dado ya un gran paso durante la actual contienda, aumentados por las necesidades que ella ha atraído con la interrupción de nuestro abastecimiento interior y de nuestras exportaciones. Queda, sin embargo, mucho que andar en este sentido, pero confío que una vez iniciada la producción de estos artículos continúe desarrollándose hasta cubrir la cantidad necesaria para nuestro consumo.

Dejando a un lado, en cuanto a la segunda de las medidas que enumero; la dotación de medios propios para la exportación, sobre lo cual me reservo el hacer unas consideraciones en un próximo artículo, me ocuparé ahora de la intensificación del tráfico como medio de asegurar la normalidad de la exportación frutera en todo tiempo, sobre cuya conveniencia ya he adelantado algunas consideraciones que me parecen suficientemente convincentes. Por lo tanto sólo me referiré a los medios que, a mi juicio, darían el resultado apetecido.

En general, la solución está en la atracción del tráfico, necesitando para ello, por una parte, la modernización de las instalaciones portuarias, de lo cual me he ocu-

(Pase a la página 20)



NOVEDADES "DAY"

Ropas para señoras, carteras, ropas interiores para señoras, lanas, encajes, bisutería, mercería en general.

SAN PEDRO, 2

Isidro Godoy León

Taller de Mecánica
-: y Fundición -:

LAS PALMAS

José Rojas Machín

PANIFICARORA

CARVAJAL 20
LAS PALMAS

Laboratorios de Perfumería

Productos de Perfumería e Higiene Bucal

Muskary

(Pasta Dental "Nitiden")

BALLEN. 7 - TELEFONO. 26993 - MADRID

Distribuidor en Canarias: FELICIANO MORENO CASTELLANO
LEON Y CASTILLO, 503



MODAS SELECTAS Artículos para señoras, trajes, ropas interiores, zapaticos, abrigos, ropa de cama, mantelerías, lanas, algodones, artículos para labores, sifones, encajes, etc.

PEREGRINA, 12

TIC-TAC
JOYERIA Y RELOJERIA

C. CABRERA

Gran surtido de relojes de sobremesa para muebles modernos. Artículos de piel, despertadores de estilo. Objetos para regalos.

43 - TRIANA - 43
LAS PALMAS

Juan Suárez Sánchez

Construcción de muelles para coches

Fontana de Oro, 42
LAS PALMAS

Casa SOLIS

Lanas, Encajes, Botones, Juguetes y un sin fin de artículos difíciles de encontrar

Cano Núm. 8 - LAS PALMAS

TALLER ELECTRO-MECANICO
MANUEL MEDINA HERNANDEZ

ESPECIALIDAD en devanado de motores y dinamos. Reparaciones en general de acumuladores. SECRETARIO ARTILES. 51

PUERTO DE LA LUZ-GRAN CANARIA

Algunas consideraciones sobre las industrias derivadas de la Caña de Azúcar en Gran Canaria

La caña de azúcar es una gramínea de gran tamaño perteneciente al género *saccharum*. El desarrollo en tamaño adquiere distintas proporciones, según la variedad, clima, terreno y condiciones de cultivo. Actualmente en diversas estaciones experimentales se hacen gran número de siembras con objeto de producir nuevas variedades, resistentes a las enfermedades de la planta, las cuales producen grandes estragos en los países de cultivo, habiéndose encontrado algunas variedades que, no sólo son casi inmunes a ellas, sino que también dan un gran rendimiento en sacarosa, persistencia en el tipo, poca resistencia al molino y buena como combustible, cualidades todas ellas muy importantes y que han hecho que en Java primeramente, que es donde se ha investigado más sobre este asunto, se hayan sustituido las variedades antiguas por las nuevas y sucesivamente en Cuba, Puerto Rico, etcétera, habiéndose extendido su cultivo a España y Canarias, donde ya se cultivan en la zona de Arucas principalmente, Tenoya y alguna también en Telde y San de la Lala, con gran resultado en su rendimiento tanto de campo como de fabricación.

En Gran Canaria el rendimiento por fanegada de tierra suele promediarse en 800 quintales, llegando hasta 1.200 según el terreno y atenciones del cultivo, como son riego, abono, limpieza de campo, etcétera. Este rendimiento corresponde en Cuba aproximadamente de 78.000 a 117.000 arrobas de caña por caballería de tierra que son, aproximadamente, 134.900 metros cuadrados, cantidad considerada en aquel país como un gran rendimiento de cultivo.

La caña de azúcar normalmente nunca se presenta hueca. Contiene aproximadamente de 87 a 90 por ciento de jugo. La planta presenta su madurez cuando se aproxima el tiempo frío o seco y en los países donde abunda la caña el corte para la molienda comienza mucho antes de que tenga su completa madurez, con objeto de tener tiempo para molerla totalmente; en los lugares como Canarias, donde se riega, se suspende el riego unas semanas antes del corte con objeto de aumentar su riqueza sacarosa. En Cuba coincide casi con Canarias la época de máxima madurez, que suele ser entre Febrero y Abril; entonces la caña tiene una riqueza grande; he analizado jugos de caña en el mes de Marzo, en el Central San Agustín, de 90 grados de pureza con 19 grados Brix, que corresponde a un 17 por ciento de sacarosa o azúcar de caña.

La cantidad de sacarosa en la caña y el coeficiente de pureza del guarapo, o sea del jugo de la caña, es variable según la parte de la misma que se considere, teniendo su máximo en la médula, seguidamente los nudos y después la corteza. El extremo superior llamado collogo es rico en azúcares reductores y es perjudicial a la fabricación.

La caña contiene tres clases principales de azúcares: la sacarosa o azúcar de caña, la dextrosa y la levulosa o fructuosa azúcar de frutas. La dextrosa y levulosa se encuentran en las cañas no maduras. Cuando se madura la caña, el contenido de levulosa disminuye y algunas veces desaparece por completo, volviendo a aparecer en las mieles debido a los cambios isoméricos que sufre la dextrosa al calentarse los jugos en presencia de las sales alcalinas y alcalinotérricas. Los azúcares reductores que contiene el jugo de caña, levulosa y dextrosa se denominan ambas en la industria del azúcar gruesa, y generalmente su cantidad oscila entre 0,4 y 1,35 por ciento.

La primera operación para la manufactura del azúcar de caña es la extracción del jugo por medio de los molinos; éstos se usan para aplastar la caña y comprimir fuertemente en sucesivas molidas la fibra resultante llamada bagazo y extrayéndose el máximo jugo, reuniéndose todo él por medio de canales que mediante una bomba lo envía a otro departamento de la fábrica para su tratamiento. El molino, sin entrar en detalles, se compone de un aparato previo llamado desmenzadora que, como su nombre lo indica, desfibra la caña preparándola para entrar en las tres mazas o cilindros que constituyen el molino. Estas mazas son construídas de fundición con ranuras en forma de V en su periferia para mejor desfibrar y aplastar la caña; los dos cilindros que están en el mismo plano se llaman: la primera, cañera, porque es la primera con que tropieza la caña al salir de la desmenzadora; la otra, bagacera, porque da es-

lida al bagazo, y la superior se llama masa mayor, que se halla gobernada por un fuerte resorte hidráulico que le permite mover sus ejes con cierto desahogo en sus chumaceras o cojinetes, según la resistencia que ofrece el cojín de la caña desmenzada o bagazo que entra en los molinos. La caña pasa sucesivamente de un molino a otro llegando en muchas fábricas hasta el número de cinco, constituyendo el conjunto lo que se llama tandem de moler, existiendo grandes Centrales azucareras que disponen de dos y tres tandem de cuatro o cinco molinos cada uno, con sus correspondientes desmenzadoras.

Hoy se da gran importancia a esta primera operación, puesto que de ella depende la cantidad de azúcar que entra en la fábrica. La eficiencia de una molienda, mejor que en términos del tanto de jugo por ciento de caña, se expresa por el tanto por ciento de sacarosa que es extraída en el jugo con relación a la total que tiene la caña. Los números entre 93 y 95 indican buena eficiencia, por arriba de 95 son excepcionales y el número 98 es, quizás, el mejor obtenido y que ya rivaliza con el procedimiento de difusión.

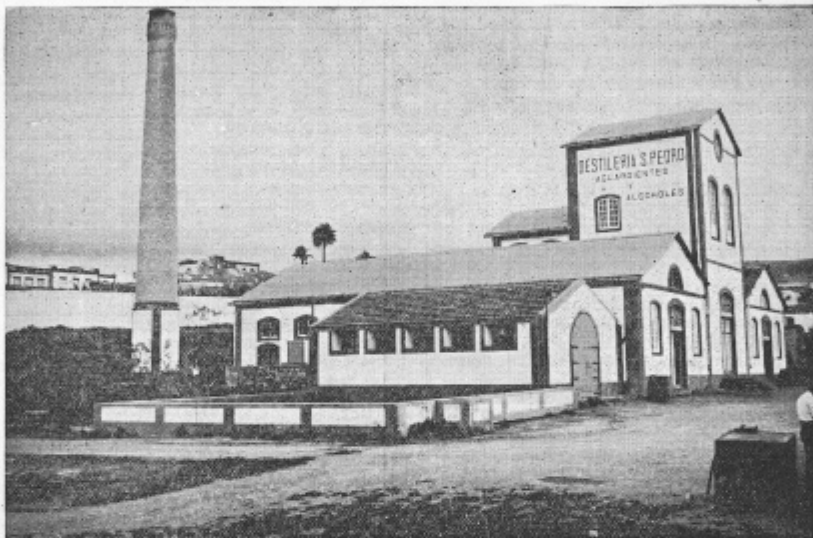
De los molinos sale el jugo de la caña para ser tratado en el departamento de la fábrica llamado corrientemente Casa de Calderas, y el bagazo va por medio de una estera sin fin a los hornos, donde se quema para la producción de vapor en las calderas, con el cual se cocinan los jugos y se mueve la maquinaria del Central. Los molinos que mejor resultado han dado en estos últimos años son los de la casa "Fulton Iron Works", en St. Louis (Norte-América), con los cuales se ha conseguido en buenas instalaciones hasta un 98 por ciento de eficiencia.

La extracción llamada normal, o sea la cantidad de jugo normal por ciento de caña, alcanza en buenas instalaciones de 80 a 85 por ciento.

En la Casa de Calderas el jugo es tratado, primeramente, en el departamento de defecación, donde recibe distinto tratamiento, según la clase de azúcar que se quiere obtener. La cen y el calor son los agentes que se emplean para la obtención del azúcar bruto, y el ácido sulfuroso conjuntamente con pequeña cantidad de cal cuando se desea obtener azúcar blanco y azúcares amarillos de alta polarización. Esta operación tiene como fin limpiar y clarificar los jugos de las impurezas que le acompañan. Estas constituyen lo que se llaman las cachazas, que reciben también su tratamiento adecuado, y sometidos finalmente a un filtrado en los llamados filtros prensas, se obtienen las tortas de cachaza que, una vez secas, tienen su empleo como abono en los cultivos.

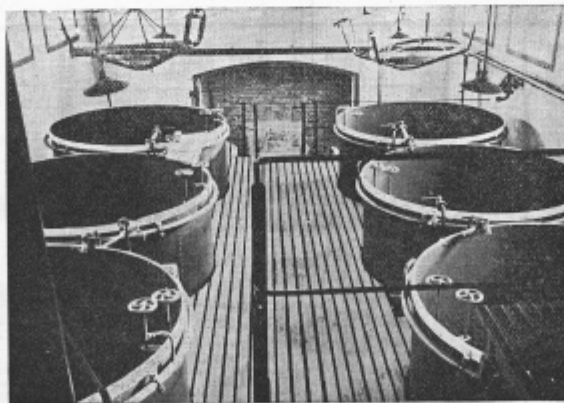
Seguidamente pasan el guarapo o jugo defecado a los aparatos de evaporación al vacío, triples, cuádruples y hasta quintuples efectivos, donde los jugos diluidos reciben concentración desde 11 y 12 grados Brix con que entran en el primer vaso hasta su salida que alcanza 62 o 63 grados Brix, que corresponde a 34 o 35 grados Baumé. El jugo ya con esta concentración se llama meladura, se clarifica y pasa a los tachos, donde se cristaliza; en este departamento existe el número suficiente de ellos para elaborar las distintas masas cocidas, pasando éstas a los cristalizadores para el agotamiento de las mieles, y a los mezcladores de las centrifugas para ser purgadas, es decir, para el separamiento de la miel, quedando el azúcar en las centrifugas, donde, una vez desecada, cae sobre una canal provista de hélice que empuja el azúcar, o bien a una estera sin fin que la conduce por un elevador de can-

lones al saco de envase o a los aparatos de desecación o cámaras estufas para quitarle la humedad; la miel que sale de las centrifugas inyectadas en los tachos a las cristalizaciones vírgenes forman las distintas masas cocidas que reciben los nombres de primera, segunda y tercera; con la miel de primera se elabora la masa cocida de segunda, y con la miel de segunda se elabora la de tercera, y a la miel final, que es la que resulta al purgar en las centrifugas la masa de tercera, es bombeada a grandes depósitos emplazados fuera de la fábrica de capacidad de 200.000 o 300.000 galones de 3.885 litros, para llevarlas en carros tanques a las destilerías de alcohol o aguardientes o ron. Con todo este proceso, que ha sido explicado sencillamente sin entrar en detalles, se obtiene en las fábricas modernas un rendimiento industrial de un 12 a



Destilería de "San Pedro" en Arucas (Gran Canaria)

(Foto Hernández Gil)



Sala de fermentación.

(Foto Hernández Gil)

La primera operación para la manufactura del azúcar de caña es la extracción del jugo por medio de los molinos; éstos se usan para aplastar la caña y comprimir fuertemente en sucesivas molidas la fibra resultante llamada bagazo y extrayéndose el máximo jugo, reuniéndose todo él por medio de canales que mediante una bomba lo envía a otro departamento de la fábrica para su tratamiento. El molino, sin entrar en detalles, se compone de un aparato previo llamado desmenzadora que, como su nombre lo indica, desfibra la caña preparándola para entrar en las tres mazas o cilindros que constituyen el molino. Estas mazas son construídas de fundición con ranuras en forma de V en su periferia para mejor desfibrar y aplastar la caña; los dos cilindros que están en el mismo plano se llaman: la primera, cañera, porque es la primera con que tropieza la caña al salir de la desmenzadora; la otra, bagacera, porque da es-

13 por ciento de azúcar de 96 a 97 grados de polarización por ciento de caña molida. Si consideramos una pérdida total de sacarosa de 1,8 por ciento al refinar el azúcar bruto, tendremos un rendimiento industrial para el azúcar blanco de 100 grados de polarización o azúcar de tono amarillo de alta polarización, de 10,20 a 11,20 por ciento por cada 100 de caña.

Todos estos datos han sido expuestos para comparar estos resultados con los obtenidos en estos últimos años en Gran Canaria, donde se ha elaborado una pequeña cantidad de azúcar de tono amarillo claro, de alta polarización, con un rendimiento industrial que no llega al 8 por ciento, rendimiento bajísimo motivado por distintas causas, todas ellas de gran importancia, primeramente la materia prima: caña. Exceptuando algunos agricultores que han cultivado y seleccionado bien, otros, la mayoría, han atendido solamente a obtener el máximo peso en la báscula sin ocuparse para nada del rendimiento en azúcar, con gran perjuicio para el fabricante, incluyendo en el peso los cogollos, rusevas y pajas de la caña, no haciendo sus plantaciones con las variedades convenientes, o sea seleccionando las más acreditadas. La caña se vende en la fábrica a precios arbitrarios sin tener en cuenta la calidad respecto al contenido de azúcar a sacarosa y pureza del guarapo; por tanto el agricultor no tiene el estímulo que tendría, sin duda alguna, si se estableciera el sistema de compra-venta fundado en el análisis previo de la caña, pagando más la de mejor calidad y mayor rendimiento, sistema que favorecería tanto al agricultor como al fabricante.

Actualmente, la molida en Gran Canaria se reduce a pasar la caña por dos molinos sin desmenuzadora y casi sin imbibición del bagazo; de la poca cantidad de agua que se le añade es prácticamente nula su eficacia por estar la caña, cuando sale del primer molino, todavía muy entera, y en el segundo molino ya no puede agregarse por que a su salida ya va para los hornos. Por estos motivos, el rendimiento del molino es muy pobre comparado con el de 80 a 85 que de extracción normal de jugo que decíamos se obtiene hoy, siendo de un 70 a 72 por ciento escasamente. Si a ello unimos la deficiencia en la defecación, filtros prensas, un solo tacho, ausencia de cristalizadores para el agotamiento de las mieles, se comprenderá que la fabricación de azúcar con estos medios y con los precios actuales de la caña, leña, carbón, cal, mano de obra, etc., sea un asunto ruinoso para el fabricante, a menos de venderse a un precio elevadísimo que no puede pagarse por hallarse en el mercado azúcares a precios más bajos.

Otro aspecto presenta bajo el punto de vista económico la fabricación de melado y de aguardiente de caña o ron.

Con una extracción normal de molinos de 72 por ciento vemos qué cantidad de melado de 38 grados Baumé puede obtenerse. Esta cantidad puede encontrarse aplicando la conocida fórmula:

$$X = \frac{B-b}{B} \times 100$$

en donde:

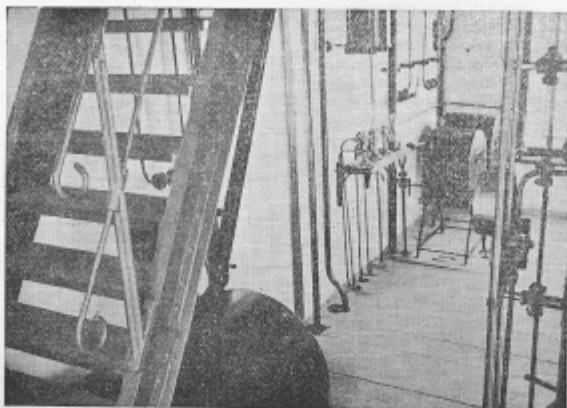
- B = grado Brix después de la concentración
- b = grado Brix inicial
- X = tanto por ciento de agua evaporada en términos del peso de la solución original.
- B = 38° Baumé = 69,8 Brix
- b = 72° Baumé = 12,4 Brix.

Aplicando estos valores resulta para X un valor de 82,2 por ciento; si aplicamos este valor a 72 por ciento de guarapo que hemos obtenido por cada 100 de caña y restando lo que resulte de 72 tendremos la cantidad de melado por cien de caña, resultando así un 13 por ciento; si consideramos en lugar de 38° grados Baumé una concentración media de 36 a 37 podemos alcanzar la cifra de un 15 por ciento.

En cuanto al aguardiente, si lo fabricamos directamente de la caña, que es lo más práctico, tanto por la economía de combustible como por la calidad resultante en sabor y aroma, podemos considerar un promedio de graduación de 58 grados centesimal o de Gay-Lussac, y calcular qué cantidad de aguardiente de esta graduación podemos obtener por cada 100 de caña. Para ello necesitamos conocer la pureza del guarapo, que es la relación entre el tanto por ciento de sacarosa tal como se obtiene por polarización directa, y el grado Brix del líquido, y multiplicado este cociente por cien; de manera sea que coeficiente de pureza resulte ser el tanto por ciento de sacarosa o azúcar cristallizable que tiene el jugo por cada cien de sólidos que tiene el guarapo, ya que el grado Brix mide directamente este tanto por ciento.

Podemos considerar una pureza promedio de 83 grados; si el Brix del guarapo normal lo consideramos de 17 grados, el tanto por ciento de sacarosa será 83×17 , o sea 14,11;

como la extracción normal es de 72, la sacarosa por ciento de caña que entra en fabricación será $72 \times 14,11$, o sea 10,16. Ahora bien, por cada 100 de sacarosa en el guarapo podemos obtener un rendimiento alcohólico, incluyendo pérdidas, de 57 litros de alcohol 100 grados; como tenemos 10,16 de sacarosa por ciento de caña, en definitiva resulta $10,16 \times 57 = 5,791$



Sala de aparatos de la Destilería «San Pedro». (Foto Hernández 01)

litros de alcohol de 100 grados por cada 100 kilogramos de caña molida; reduciendo este alcohol absoluto a ron de 38° resulta 9,98 litros de ron por cada 100 kilogramos de caña; mejorando la riqueza de la caña, eligiendo variedades de calidad reconocidas por su buen rendimiento, tanto de campo como industrial, podemos mejorar las cifras obtenidas, puesto que estas variedades en los meses de Febrero y Marzo pueden adquirir de 88 a 89 de pureza con 18 y 19 grados Brix y con 15,8 a 16,8 de sacarosa por ciento de guarapo. No sucede así, sino antes al contrario, tenemos caña en el Sur regada con aguas de pozo de rendimiento muy bajo, alcanzando un coeficiente de pureza de 75 grados y un Brix de 14 grados que alcanzan solamente 10,50 de sacarosa y que, aplicados sobre la extracción normal de 72 no dan de entrada en fábrica sino 7,56 por ciento de sacarosa, dando solamente 7,4 litros de ron de 58° por ciento de caña, en lugar de 11,10 y 11,9 litros que pueden rendir las cañas de 88 y 89 grados de pureza por cada 100 kilogramos de caña.

En definitiva, hemos tratado de demostrar con estas consideraciones que actualmente, con los medios disponibles en nuestra Isla, no es economía la fabricación de azúcar de caña a causa del rendimiento tan bajo que se obtiene por los motivos ya apuntados, y que, en cambio, con los mismos medios, la fabricación de melado y de aguardiente o ron, seleccionando la caña, cuidando o prestando la debida atención a su cultivo, puede obtenerse un buen rendimiento económico tanto para el fabricante como para el agricultor.

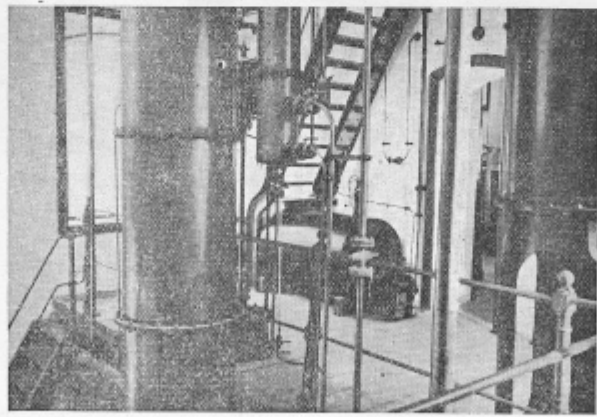
Luis JIMENEZ NEYRA
Ingeniero Industrial, ex-jefe de fabricación de los Centrales Azucareros San Agustín, Covadonga, San Vicente y Mercedes, en Cuba, y actualmente Director de fabricación de la Fábrica azucarera de San Juan, en Teide (Gran Canaria).

FABRICA
DE
AGUARDIENTES
COMPUESTOS Y
LICORES

Distribuidor del célebre

RON DE ARUCAS

Rodolfo Martín Rodríguez



Vista parcial del alambique de la Destilería «San Pedro». (Foto Hernández 01)

R

ON DE ARUCAS

DESTILERIA
SAN PEDRO

FABRICA
DE
ALCOHOLES Y
AGUARDIENTES

ARUCAS

El Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria

La amplísima labor desarrollada por esta Corporación en todos los órdenes a partir del Alzamiento Nacional.



Don Antonio Limiñana López, Presidente del Excmo. Cabildo Insular de Las Palmas de Gran Canaria.

obras que, harto conocidas, no lo son con toda la claridad que pretendemos y que estadísticas o notas oficiales, con la fría expresión que ofrecen cifras y más cifras, no llegan en verdad a la realidad del que por mera curiosidad pasa sus ojos por Memorias o Estadísticas que dicen mucho de la importancia económica, pero no de la importancia social, pública o de otro carácter.

Don Antonio Limiñana López, Presidente del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria desde el año 1937, fecha en que esta Corporación emprendió los importantes proyectos que hoy son realidad, nos habla de los trabajos realizados, de los proyectos en ejecución y de proyectos para el futuro. Por su declaración, amable en extremo, pero no exenta de su carácter oficial, el que escucha, aun reconociendo la magnitud de las obras que no llega a comprender en su justo alcance la realidad de las mismas. Trátase de obras que, si nos ceñimos exclusivamente a datos estadísticos, nuestro trabajo sería sumamente sencillo y tendría también algo de carácter oficial que no llega a todos. Por ello hemos de hablar, dentro del espacio de que disponemos, con amplitud, basándonos en visitas a los establecimientos y obras en marcha y así comprender con mayor fuerza la realidad de lo realizado, porque así hemos entendido que llegaríamos al fin perseguido para expresar y exponer con más claridad lo que ha sido, es y expone en verdad las obras o instituciones creadas o reformadas. Pues no hemos de olvidar que el mérito de la ejecución de un proyecto no radica en su sola realización; hay que tener en cuenta el doble fin que se persigue con la creación en sí y con sus consecuencias ulteriores. La presa que tiene el doble objetivo de detener y conservar las aguas y hacer fértil el suelo; la construcción de hospitales con servicios superados y otros que antiguamente no existían, etc. De esta manera se observará que todo proyecto tiene un doble alcance; que se estudia y proyecta con altas miras, y, de ser posible, con beneficios ilimitados.

Lo mismo en lo que se refiere a Obras Públicas, Hidráulicas o Benéficas, en el orden Cultural la labor desarrollada por esta Corporación Insular no se puede analizar en el corto espacio que ofrece un artículo periodístico. No obstante procuramos exponer lo más sobresaliente de esta obra magna en la que su Presidente ha puesto su alma, sus mayores desvelos y constancia con altas miras patrióticas. Consistente de su responsabilidad ante la confianza que inspira a los mandos estatales, en ardua labor avanza día a día, gozando de la colaboración precisa para que el camino emprendido toque a su fin sin obstáculos.

No hemos tratado de obtener una simple intervíu con preguntas y respuestas. Hemos creído más oportuno recoger de sus manifestaciones lo hecho y deducir del calor expresivo de sus palabras la importancia que en realidad tiene cada obra y el espíritu que las animó. Y así, oyendo y observando, hemos obtenido los datos que a continuación ofrecemos en espontánea declaración, sin la consabida rebusca de an-

En la provincia de Las Palmas de Gran Canaria, a partir del año 1936, fecha del Glorioso Alzamiento Nacional, y al igual que en el resto de España, las corporaciones y entidades oficiales de todo orden han desplegado una actividad tal en todos los aspectos que solo ello sería más que suficiente para exteriorizar el alcance grandioso de la monumental obra del nuevo Estado español. Claro está que, aun limitándonos al espacio que para analizar estas obras nos ofrece una sola provincia española, es harto suficiente para obtener una clara demostración de ello. Mas aún; limitándonos a las actividades de cualquier organismo, ya tenemos materia palpable de hechos y proyectos en marcha que requieren una larga exposición, aun tratándolos someramente. Y en nada mejor podíamos fijar nuestra atención que en la labor desarrollada y continuada por el Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, revivido y dignificado con la nueva política y con los nuevos hombres que el mando escogió para ello. Así, hemos dirigido nuestro pensamiento a esta Excmo. Corporación para obtener lo que buscamos; es decir, conocimiento y traslado al público de

tedecentes o notas, lo que ya dice bastante de la atención que absorben estas cuestiones a sus realizadores.

Iniciamos esta conversación por lo concerniente a Obras Públicas. Y, entre otras cosas, el señor Limiñana López se expresa en el sentido de que en materia de Obras Públicas el Cabildo Insular ha realizado en los últimos cinco años una labor sumamente beneficiosa para los intereses económicos de la isla. En la actualidad, tiene en ejecución sesenta kilómetros de caminos vecinales en todos los pueblos de Gran Canaria, existiendo terminados ya ochenta y siete kilómetros anteriores.



Una clase de labores en el internado de niñas de Ntra. Sra. de los Angeles.

El plan trazado, el fin que se persigue, es poner en comunicación todos los pagos de más de setenta vecinos con la red de caminos vecinales o carreteras públicas, existiendo además para ello una consignación en los Presupuestos Insulares, al objeto de construir caminos rurales que establezcan aquella comunicación. En la actualidad se están ejecutando diversos caminos de este tipo y otros que han sido terminados últimamente.

Pocas palabras, pero que encierran en sí la importancia que para la isla tienen estos caminos que llevan la comunicación hasta los más apartados lugares de ella. Pueblos y aldeas bastante abandonados en épocas anteriores van recibiendo y palgando estos beneficios que nunca pasaron de proyectos sino ahora. Y como consecuencia de ello, la Corporación prevé el doble fin de la empresa; hace cuanto puede por mitigar el paro obrero, llegando al extremo de que todas sus economías van a engrosar los presupuestos de obras que consuman más trabajadores y menos materiales. Una muestra de este esfuerzo la tenemos en el siguiente dato: en el pasado año los gastos de personal de todas clases ascendieron a 1.873.000 pesetas. Datos que son más elocuentes que lo que nosotros podríamos desgranar en consideraciones justificativas. Esta ingente labor, inexpresiva en el aspecto estadístico, tiene todo su expresión al comprender el doble fin que justifica una empresa.

En cuanto a Obras Hidráulicas, siempre dentro de la somera exposición que pretendemos, podemos dar una idea de su dilatado alcance por la envergadura y utilidad de lo emprendido, lo terminado y lo que está en marcha. En la actualidad, tocando a su fin, están las obras de la presa de Ayagüere, en el Sur de Gran Canaria, presa cuya construcción una cantidad aproximada de dos millones de metros cúbicos, dato éste que dice de su importancia. Mas lo importante de esta obra, además del



Edificio del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria.

embalse en sí, es la labor social que puede realizarse con motivo de la construcción de la misma, ya que es sumamente factible hacer asentamientos que permitirán colocar de un modo permanente a un número considerable de obreros en el cultivo de las tierras que han de ser favorecidas con el agua de esta presa, tierras que hoy son estériles y en las que sólo crecen plantas silvestres, motivando de este modo la mejor ocasión para hacer productivos amplísimos terrenos con las consiguientes ventajas de todo orden. Especialmente en lo que a nuestra economía se refiere.

Otra obra hidráulica de mayor envergadura es la presa de Chira, en el término de San Bartolomé de Tirajana. Su muro de cierre tiene actualmente tres metros de altura. Cuando la presa se termine podrá embalsar seis millones de metros cúbicos

de agua. De más está el afirmar que con estos trabajos la fisonomía del Sur de Gran Canaria cambiará por completo en múltiples aspectos, pues la revalorización de los terrenos y la importancia e incremento de la agricultura, además de otras actividades, tomarán mayor vigor. En los proyectos de estas obras se exterioriza el celo de esta Corporación y la doble función que su fin tiene señalado.

Derivamos hacia la labor desarrollada en materia de Beneficencia y obtenemos resultados sencillamente sorprendentes. Después del Alzamiento Nacional el Cabildo Insular ha invertido unos siete millones de pesetas en diversas obras de Beneficencia. Con esta cantidad se ha construido el Hospital Psiquiátrico, obra de orgullo para Canarias, con capacidad para quinientos enfermos. También se ha construido el Internado de Nuestra Señora de los Angeles, para trescientas niñas. Además la Farmacia del Hospital de San Martín, una nueva planta en la Leprosería Regional, numerosas obras de ampliación en todos los centros benéficos, etc. Hoy está en construcción un gran edificio con capacidad para internar a quinientos niños.

En estos momentos el Cabildo Insular alberga en todos sus Centros de Beneficencia a 1.785 personas internadas. Es sumamente intenso el movimiento de enfermos en el Hospital de San Martín, en el que durante el pasado año ingresaron 2.821 enfermos y se efectuaron 1.074 intervenciones quirúrgicas. Este movimiento, dentro de la perfección de los servicios cada vez superados y con mayor celo atendidos enaltecen a una ciudad y a una Corporación.

Podríamos extendernos largamente en proyectos, pero optamos solamente por uno que, por su extraordinaria importancia merece nuestra atención. El problema de la enseñanza, mejor dicho, el problema de locales apropiados para los Centros de enseñanza en nuestra ciudad es antiquísimo. Por ello reviste especial importancia la adquisición, ya efectuada, de los terrenos en que ha de construirse la Ciudad Escolar. En ellos se construirán el Instituto de Enseñanza Media, la Escuela de Altos Estudios Mercantiles y la Escuela Normal del Magisterio, formando así la citada Ciudad Escolar a cargo del Ministerio de Educación Nacional, el que oportunamente expresó a la Corporación Municipal una calurosa felicitación por el proyecto. Los citados terrenos, valorados en ochocientos mil pesetas, fueron adquiridos por el Cabildo y el proyecto está pendiente de aprobación para su inmediata ejecución. La realización de este proyecto ha constituido siempre para la ciudad de Las Palmas un anhelo de todas las épocas, cuya realidad está tan cerrena. Y en ello ha sido el Cabildo el principal factor

que ha conyugado para que las aspiraciones de las instituciones de enseñanza se vieran realizadas.

En orden a la cultura, su labor ha alcanzado dimensiones insospechadas. En tal sentido el aprovechamiento y las notas destacadas obtenidas por los beneficiarios ponen en evidencia el celo de la Corporación y la respuesta de los que, a su amparo, se labran un porvenir que sus propios medios no les permitiría en ninguna otra ocasión. Tiene erradas el Cabildo catorce becas en Estudios Superiores, que actualmente disfrutan otros tantos alumnos, estudiantes de las carreras de Medicina, Filosofía y Letras, Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ingenieros Industriales, Ingenieros Agrónomos, Veterinaria, Academia de Canto, Pintura y Escultura. Y no para aquí esta decidida ayuda de cesión de becas, cada vez más incrementada; además existen varias becas para el estudio del Bachillerato, Escuela de Comercio y del Magisterio.

Entre los becarios merece destacarse el aprovechamiento de la señorita Josefa Domínguez, que recientemente ha terminado su carrera, habiendo estudiado en la Universidad de Salamanca, en la que ha obtenido Matrícula de Honor en todas las asignaturas de Filosofía y Letras y Premios Extraordinarios. Esta aprovechada estudiante fué becaria de la Corporación Insular desde su ingreso en el Instituto de Segunda Enseñanza de Las Palmas hasta la obtención del Título Universitario, dedicándose en la actualidad a desempeñar una cátedra de Filo-



Internado de Nuestra Señora de los Angeles en el pago de las Rehoyas.

logía románica.

En fin, la labor desarrollada por el Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria en todos los órdenes, es grandiosa. Aunque de forma rápida y somera, casi a vuelo de pluma, hemos querido ocuparnos de las actividades de esta Corporación. Y aunque el espacio no nos permite alargarnos como son nuestros deseos, hemos procurado recoger las palabras de su Presidente, don Antonio Lamiñana López y trasladarlas a las cuartillas, más que como información—cosa ésta siempre incompleta—como espíritu animador de obras y hechos de todos conocidos y por todos admitidos. El Cabildo Insular de Gran Canaria, por su activo desenvolvimiento de la post-guerra ha imprimido en la ciudad un sello de labor fecunda que los canarios palpamos día a día con la satisfacción y admiración que causa toda empresa grande.



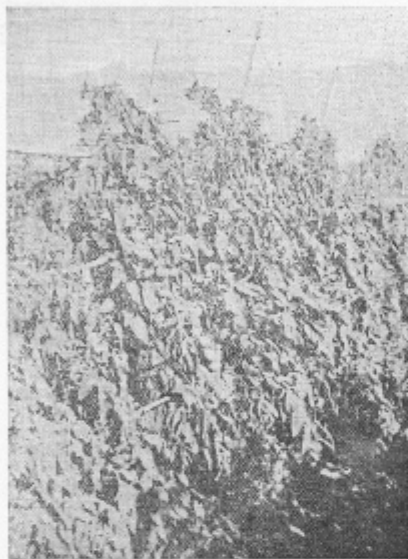
Hospital Psiquiátrico Insular construido por el Cabildo el año 1933.

Cultivo del Tomate en Canarias

por PEDRO FABELO SANTANA (Perito Agrícola).

COMENTARIO

Hablar del cultivo del tomate en Canarias es algo así como hablar del de la naranja en Valencia, de la viña en la Mancha o del olivo en Andalucía. Es decir; es tratar de una de las partes principales de la economía de esta región, con la particularidad sobre las regiones y cultivos nombrados, que el tomate de Canarias es exclusi-



Plantío de tomates en el Sur de Gran Canaria.

(Foto Estado Moderno)

vamente canario, pues fuera de nuestra región está su por nacer el tomatero que produzca su fruto semejante al nuestro. La calidad de nuestro tomate de exportación representa su mejor propaganda. Los mercados nacionales y extranjeros se lo disputan, dándole preferencia entre los más afamados.

El cultivador de tomates de Canarias es suador de esto, y de ahí su constante preocupación de complacer el gusto particular de cada mercado, pues mientras unos prefieren el tomate grande, otros lo exigen pequeño o mediano. Para todos los gustos hay producción, es decir, que en Canarias se producen tomates al gusto del consumidor; frase ésta que, aunque bastante trillada, dice por sí sola del cariño con que se cultivan nuestras plantaciones tomateras.

Pero, por desgracia, no siempre se obtiene el justo precio a esta labor, pues mientras unos años la producción paga con creces los importantes gastos del cultivo, otros, por el contrario, son completamente ruinosos. Y no porque las labores culturales se efectúen unos años mejor que otros, sino porque, como es fruto esencialmente de exportación, está sujeto a las fluctuaciones de bolsa de los mercados importadores, pues éstos, aun reconociendo la inmejorable calidad de nuestro producto, no siempre satisfacen las razonables pretensiones de los exportadores.

También hay otros factores de orden meteorológico y patológico principalmente que hace variar sensiblemente el beneficio del cultivo, tanto en lo que se refiere a cantidad como a calidad del fruto.

De todo esto, la consideración muy generalizada en el Archipiélago, de establecer una igualdad entre el cultivo del tomate y una jugada de lotería; igualdad que ni siquiera bajo el punto de vista financiero tiene razón de ser, pues mientras cultivar tomates es una fase más de la economía de un país, y no de la economía particular, puesto que es todo el país el que se beneficia o perjudica, la jugada de lotería enriquece a uno o varios jugadores estando solo influenciada por el factor suerte y no por el de trabajo, celo y desvelo que requiere el tomate para establecer un buen cultivo.

Pero voy a dejar ya mi papel de comentarista para entrar en el de carácter técnico del trabajo, empezando por un estudio botánico agrícola del tomate.

ESTUDIO BOTÁNICO AGRÍCOLA.—CARACTERES

Es el tomate—*Lycopersicon esculentum*—, planta herbácea de la familia de las solanáceas, clasificada entre las gamopétalas superovarias, con flores regulares hermafroditas, de cinco sépalos y cinco pétalos, hojas sencillas de un color verde grisáceo. El fruto es una baya de forma casi siempre redonda, con una depresión en el sitio de inserción con el pedúnculo, presentándose de un color verde que, a medida que avanza el ciclo evolutivo, va tomando diferente coloración hasta llegar al rojo fuerte a la madurez.

VEGETACION

Vegeta preferentemente en las zonas del Sur y Este de las islas de Gran Canaria y Tenerife, aunque se presenta en menor escala en algunos lugares de la zona Norte y Oeste, como ocurre en Gran Canaria, donde la vemos vegetar en magníficas condiciones en la Aldea de San Nicolás, situada en el Oeste de la Isla, pudiendo casi asegurar que es este uno de los pueblos de más porvenir en cuanto al cultivo del tomate se refiere.

Su desarrollo varía con las características ecológicas y climatológicas de la zona donde se cultiva y, como es natural, con la variedad cultivada, presentando todas las cepas de una misma plantación más o menos el mismo porte, cosa que le da gran uniformidad al cultivo.

Por lo que se refiere a los factores de clima y suelo, ya nos ocuparemos de ellos al tratar al tomate bajo el punto de vista agronómico-cultural.

Y aunque en lo referente a genética no pueda Canarias vanagloriarse de haber hecho gran cosa, podemos asegurar que hoy día existen en el Archipiélago variedades perfectamente definidas que son exclusivamente canarias, tanto como lo

pueden ser el Drago o cualquier otro ejemplar de nuestra flora isleña. Variedades que son únicamente conseguidas por el celo con que algún que otro cultivador se dedica a mejorar la calidad de sus cosechas.

ESTUDIO AGRONÓMICO CULTURAL.—CLIMA Y SUELO

Entre las muchas cosas que Canarias tiene que agradecer a la Naturaleza se encuentra nuestro clima, pues en este punto se ha mostrado sumamente pródigo en bondades.

Aunque nuestra latitud es bastante baja (28° N.) la influencia del Atlántico es tan manifiesta, atemperando nuestro clima, que lo podemos calificar de templado.

La regulación térmica debida al constante baño del Océano es tan perfecta que prácticamente se desconoce el cambio de estación, pues nuestras temperaturas medias, tanto del invierno como del verano, son de 17° y 25° como máximas, que rara vez alcanza los 40° y mínimas que no llegan a 9°.

No es de extrañar que con este clima típicamente marítimo, influenciado por el Océano Atlántico y las corrientes del retorno del Golf-Stream, se cultive en Canarias el tomate durante todo el año, con sus tres temporadas de exportación: la temprana, de Octubre a Diciembre; la mediana, de Enero a Febrero; y la tardía y más importante, de Abril a Mayo, para volver en Julio a la práctica de los sembreros.

Pero si bien no podemos quejarnos en cuanto a termómetro se refiere, no ocurre lo mismo con el factor pluviométrico, pues el régimen de lluvias de Canarias es tan escaso que no exageramos al decir que hay años en que éste es prácticamente nulo, sobre todo, y ya refiriéndonos a las Islas que cultivan al tomate, en la Isla de Gran Canaria, donde el agua constituye un tesoro inapreciable.

De aquí que el suelo de estas Islas, y principalmente el de la de Gran Canaria, se halla sumamente perforado con pozos, en busca del preciado líquido, habiendo temporadas en que la unidad de la Isla, la azada, alcanza precios verdaderamente elevados, siendo este uno de los gustos más crecidos del cultivo del tomate.

En cuanto al suelo en que se encuentra enclavado el cultivo del tomate, no se puede precisar con firmeza, pues son bastantes los factores que influyen en él, tales como la abundancia o carencia de aguas, pues como casi siempre el cultivo es regado con aguas elevadas, y los pozos se hallan por lo general en la zona del Sur, a poca distancia de la costa, esta agua contribuye en gran manera a la salinidad de los terrenos, imposibilitando, al cabo de pocos años, el cultivo, que hay que trasladar a otras tierras para que la que se ha dejado vaya desalándose, cosa que generalmente se consigue al cabo de los diez años, época en que puede volverse a restablecer el cultivo con seguridad de éxito.

Tiene, por tanto, el tomate, un carácter marcadamente nómada, pues las tierras que disponen de buena agua con carácter permanente, son casi siempre cultivadas de plátanos, que es el otro cultivo que con el tomate forman casi exclusivamente la economía agrícola de la Región.

Pero, en general, Canarias presenta un suelo marcadamente volcánico, presentándose el Archipiélago como surgido por erupciones superpuestas a través de grandes grietas submarinas, con una orientación de NE. a SO. que sigue paralelamente a la costa vecina de Africa.

En cuanto a la hidrografía, ésta se limita a profundos y largos barrancos, por cuyo cauce rara vez discurre el agua de los escasos manantiales, debido a la gran abundancia de obras artificiales de desviación y captación que impiden el libre discurso de las mismas hacia su desembocadura natural en el Atlántico.

MULTIPLICACION

La multiplicación del tomate se hace por semilla que se siembra en semilleros (para luego hacer el trasplante).

Este semillero suelen hacerlo los mismos cultivadores con arreglo a sus necesidades, efectuándose la siembra mensualmente desde el mes de Julio al de Enero, con el fin de escalonar las cosechas durante ocho o nueve meses a partir del mes de Octubre.

Suele emplearse por regla general unos 100 gramos de semilla por área de semillero.

La semilla para la multiplicación es extraída de los tomates mejor presentados, sabiamente seleccionados con este fin. Una vez extraída se pone a secar, operaciones ambas ejecutadas por mujeres, a quienes la práctica de la operación ha dejado en magníficas condiciones de ejecutoria.

Generalmente el terreno para los semilleros se prepara a brazo, con un previo abonado a base de estiércol. Con la operación de evitar el nacimiento de malas hierbas, y los riegos necesarios efectuados a mano con regadera terminan las operaciones culturales en los cuadros del semillero, y entonces se dispone el trasplante y plantación definitiva en el terreno, cosa que se efectúa cuando las plantitas alcanzan unos 10 centímetros de altura, que suele ser cuando llevan un mes de sembradas.

PLANTACION

La preparación del terreno para efectuar la plantación es de muy poca complicación, limitándose a despedregarlo y dar dos pases cruzados con arado del país, que no es otro que el clásico romano, pues que se efectúan con muy poca profundidad.

Los surcos se disponen formando los camellones a brazo, en el sentido aproximado de las curvas de nivel para poder efectuar el riego sin previa nivelación.

Suele plantarse en líneas distanciadas de 90 centímetros a un metro aproximadamente y con separación de unos treinta a treinta y cinco centímetros dentro de cada línea.

En esta forma suelen entrar en la fanegada, unidad superficial de las Islas, unas quince mil plantitas a las que, inmediatamente después de trasplantadas se les da un riego, cosa que facilita el arraigo de las mismas.

Poco tiempo después se hace una replantación, destinada a cubrir los huecos dejados por los pies que se perdieron de la primera plantación.

ABONADO

Pasados unos quince días de efectuada la plantación, se le da al terreno una labor a brazo con azada, destinada a destruir las malas hierbas, remover el terreno y aporcar las plantas denominadas "relabra".

A los quince días de efectuada ésta, se da una segunda labor también con azada llamada "cava", aporcando más las plantas.

Con esta labor se incorporan al terreno los primeros abonos, cosa que en tiempos normales se lleva a cabo con arreglo a la siguiente fórmula:

Superfosfato de cal	40%
Sulfato amónico	20%
Nitrato sódico	20%
Sulfato potásico	20%

Esto es para la Isla de Gran Canaria, pues en la de Tenerife se aumentan las proporciones del Sulfato amónico y Sulfato potásico, suprimiendo la del Nitrato sódico.

Se emplea también una gran cantidad de estiércol, casi siempre como abono fundamental.

Los fertilizantes químicos vuelven a incorporarse al terreno repetidamente durante cinco o seis veces más, casi siempre coincidiendo con los riegos.

Hoy día, la carestía y carencia de fertilizantes ha hecho enriquecer considerablemente el cultivo del tomate, antes tan favorecido en este sentido por gozar Canarias del privilegio de poseer Puertos Francos.

RIEGOS

Esto es verdaderamente el más importante problema del cultivo del tomate en Canarias, debido a las razones ya apuntadas anteriormente de la escasez de agua.

El agua empleada para el riego de los tomates es, generalmente, agua elevada de pozos cuya profundidad gira alrededor de los sesenta metros; estas aguas tienen en variadas proporciones cloruro sódico, lo que hace presumir que el tomate resiste bien hasta un dos por mil de esta sal, a partir de lo cual comienza a resentirse, motivo por el cual no siempre se puede regar con agua de un mismo pozo, pues probablemente la proporción de sal que ella contiene aumenta en el transcurso de los años.

Se suelen dar de diez a doce riegos a la plantación, espaciados unos doce días, durante los cuatro o cinco meses que dura la planta en el terreno, consumándose en total alrededor de los diez mil metros cúbicos por hectárea, es decir, unos cinco mil metros cúbicos por fanega.

Si ahora se considera el elevado precio de costo de esta agua, se comprenderá fácilmente la carestía de este cultivo.

OTRAS LABORES

Después de las labores de "relabra y cava" ya apuntadas, y cuando las plantas alcanzan una altura de 0,50 metros aproximadamente, se procede a la operación de colocar "encañizada o latada", operación que consiste en colocar tres filas de cañas apoyadas en palos cruzados que se apoyan en el terreno, quedando la última hilada de cañas a 1,50 o 1,20 metros del suelo, según se trata de variedades tempranas o tardías. A estas encañizadas se atan las ramas de los tomates conforme van creciendo con tiras sacadas del "role" o tallo de la platanera, y cuando alcanza la última caña se procede al despuente de la planta, con la que se forman dos brazos que, a su vez, se despuentan cuando tienen tres o cinco cogidos.

Otra operación cultural es la poda, que consiste en suprimir ciertos brotes de la planta madre, operación que recibe el nombre de "deschijado".

Estas son en general las operaciones culturales que se efectúan en los tomates de Canarias, además de las de técnica-patológica que vamos a relatar.

PATOLOGIA

Favorecida por el clima de la región se desarrollan principalmente las enfermedades criptogámicas, presentándose con carácter de plaga el mildiú, denominada en Canarias "maleza"; el mal se combate eficazmente con sulfatos de Caldo Bordelés.

Esta enfermedad, ocasionada por el hongo *Phytophthora Infestans*, se manifiesta sobre las hojas y tallos, generalmente antes de la floración, cosa que se nota por unas manchas de un color amarillento al principio y negras después que, poco a poco, invaden toda la hoja que termina por desecarse.

Son también preferentemente atacados los frutos próximos a la madurez, sobre los que aparecen manchas descoloridas al principio y pardo-negruzcas después, que al invadirlas ocasionan su podredumbre.

Como la enfermedad no conoce medios curativos todas las prácticas se reducen a prevenir a las plantas de la misma, para lo cual, como antes anotamos, es empleado el Caldo Bordelés en adecuadas proporciones.

También como enfermedades criptogámicas tiene las conocidas en las Islas con el nombre de "mesperros", que seca la planta sin síntomas manifiestos, y la llamada mancha de hierro, debida a una criptógama.

Entre las ocasionadas por parásitos animales se encuentra la "lagarta" agrotis pronubus—que se combate con el acetarseniato de cobre o verde de París, denominado entre los agricultores canarios con el nombre de verdín.

Estas son, en términos generales, las principales enfermedades del tomate canario, es decir, las que se presentan con carácter de plagas.

El tomate, como planta solanácea, es probablemente susceptible de ataque por la Dorifera o escarabajo del Colorado, pero, gracias a Dios, esta terrible plaga no ha llegado ni siquiera a las zonas patateras de Canarias, no siendo, por lo tanto, de temer, al menos en el presente.

No se hacen en Canarias tratamientos preventivos con las semillas de to-

mates, pero probablemente no pasará mucho tiempo en que, debido a las ventajas que reporta, éstas sean tratadas por el fosfato de mercurio etílico, ya que éste es un poderoso fungicida desinfectante de dichas semillas.

ESTUDIO ECONÓMICO.—RECOLECCIÓN

La recogida del tomate en Canarias suele durar unos dos meses, comenzando a efectuarse a los tres meses de haber sido trasplantadas las plantas.

Es ejecutada esta operación, por regla general, por mujeres, las cuales van provistas de cestas que, una vez llenas, las pasan a unos cajones donde se colocan con mucho cuidado, y en estos son transportados al almacén, donde más tarde se han de efectuar las operaciones de selección y empaquetado para su exportación.

Los tomates que se recolectan con el fin de ser exportados se separan de la planta cuando el color verde intenso del mismo palidece, y se torna en verde grisáceo, o sea, cuando el tomate está "pintón", como llaman los cultivadores isleños.

PRODUCCION

La producción por hectárea varía de un año para otro, y con la fertilidad del terreno, la bondad de las aguas de riego y algún que otro factor de índole patológica y meteorológica.

Como término medio, puede considerarse la producción de unos 25.000 kilogramos por hectárea, aunque hay cosechas hasta de 40.000 kilogramos por hectárea, y también otras que apenas alcanzan los 15.000 kilogramos.

Como ya quedó dicho, son muchos los factores que influyen en estas oscilaciones, casi todos ellos inevitables por los agricultores.

COMERCIO

El cultivador de tomate de Canarias lo hace con el afán de colocar sus cosechas en el mercado que ofrece más ventajas económicas, afán este muy justo al se tiene en cuenta los importantes gastos de cultivo que requiere y la importancia de la producción.

Antes de la primera guerra mundial, las primeras exportaciones de tomates fueron dirigidas a la Gran Bretaña, siendo este el país que más ha favorecido el comercio del tomate isleño.

También se extendió un comercio de bastante desarrollo con Francia, y, por último, Alemania llegó a ser el mejor comprador del tomate canario, exportándose casi toda la producción a este país.

Actualmente, la escasez de abonos y la falta de transportes ha reducido notablemente la producción de tomates, pero, a pesar de ello, las cantidades producidas son casi en su totalidad exportadas a mercados nacionales.

Con motivo del aislamiento nacional se dificultaron bastante las exportaciones a Inglaterra, Francia y Alemania, debido a las dificultades en lo tocante a divisas, aunque en el caso de Alemania, y gracias a los sistemas de compensación, pudo salvarse la situación.

Esto motivó que se tomaran oportunas medidas para que todos los cultivadores tomaran parte en las restantes exportaciones.

A la terminación de la guerra nacional fueron extendidos los impuestos sobre la totalidad de la exportación y los precios fueron vigilados por las autoridades.

Esto ha traído, como consecuencia, que los cultivadores y exportadores repartan sus existencias entre los diferentes mercados con arreglo a una escala oficialmente establecida.

Esta organización oficial ha tenido espléndidos resultados, pues aunque no pueda complacerse los deseos de todos los cultivadores que, como es lógico, quieren primero que nada exportar su fruta, ha encauzado la exportación total por rumbos de seguridad.

La Comisión de exportación fija los cupos de tomates que han de quedar para el consumo local, cupos estos que son cubiertos proporcionalmente por todos los productores, garantizando con ello la existencia del tomate en el mercado isleño a unos precios bastante razonables.

Para dar una idea de la exportación tomatera de Canarias exponemos a continuación las relativas al trienio 1938, 1939 y 1940:

EXPORTACION DE TOMATES DE CANARIAS
(en pesetas)

	1938	1939	1940
España	2.414.555	18.816.798	19.597.122
Inglaterra	32.129.940	53.500.290	30.581.408
Alemania	11.591.541	28.150.010	
Otros países	1.473.719	2.994.200	6.929.880
Total	47.609.855	103.470.258	57.058.410

Pero, a pesar de las numerosas dificultades con que se ha tropezado, podemos hoy asegurar que el cultivo del tomate en Canarias, aunque sumamente reducido por las circunstancias, solo atraviesa por un período de letargo, del cual es seguro despertará para superar sus mejores épocas. Entre las marcas de tomates producidas en Gran Canaria merece atención "La Tauro", cosechada en el Sur de la Isla por D. Francisco Martín Almeida.



Don Francisco Martín Almeida, cosechero de tomates en Tauro, Gran Canaria.

pado ya bajo el epígrafe de "Utiillaje del Puerto de La Luz", y, en segundo lugar, el restablecimiento de los Puertos Francos o la creación de una zona franca anexa a nuestro puerto, ambas como perfeccionamiento del actual régimen de Puertos Francos. Esta medida traería consigo a la vez la posibilidad de expansión para nuestra industria.

Desde luego, creo que no nos es dable pensar en el restablecimiento integral de los Puertos Francos, aunque sería una solución radical, dado que el Gobierno no podrá prescindir, con toda seguridad, del saneado y cuantioso ingreso que le representan los impuestos de Puertos Francos, ingreso que alcanzó en el año 36 la cantidad de doce millones de pesetas, máxime cuando los gastos para las atenciones públicas van aumentando paulatinamente. Claro que podía ofrecérsese una compensación en forma de esos mismos impuestos sobre otros conceptos, cosa que requeriría un amplio y detenido estudio de interminable duración y daría lugar con ello a que nos sorprendiese la terminación de la guerra sin haberlo concluido. También podía nacerse un concierto con el Estado, lo que sería quizá más ruinoso para nuestra economía puesto que el Estado solo lo haría a base de la media aritmética de lo recaudado en los cinco últimos años normales más el 25% sobre de la misma.

Como se ve esta solución nos llevaría a pagar aún más de lo que hoy pagamos en concepto de impuestos, teniendo además el inconveniente de estar sujeto a la incertidumbre y la temporalidad, puesto que los conciertos son revisados cada dos años, al cabo de los cuales se modifica la cantidad a pagar, o se suspende el concierto, según el criterio del Estado, y nosotros necesitamos algo que resuelva el problema lo más inmediatamente posible y de una manera absolutamente definitiva.

Descartada, pues, esta solución, solo queda pensar en la zona franca, idea tan acariciada como la anterior por nuestros pasanos. El establecimiento de una institución de esta clase en los espacios anexos a nuestro puerto daría la tan apetecida solución a los problemas enumerados, complementada y secundada, claro está, por la modernización del puerto. Además, como la zona franca está generalmente subvencionada por el Estado, podríamos conseguir que en vez de pagar más a éste, intentando el restablecimiento de los Puertos Francos, nos viéramos a nuestra vez subvencionados por él con esta solución.

En mi opinión, se puede abandonar el temor sustentado por algunos canarios de que el Estado, al solicitar nosotros el establecimiento de la zona franca, nos la conceda a condición de suprimirnos el actual régimen de Puertos Francos, pues tenemos suficientes argumentos para convencerle de la imprescindible necesidad que tal régimen representa para nuestra economía, con sólo hacerlo un balanceo de los resultados obtenidos bajo el imperio del mismo, que sólo en lo que respecta a la población están representados por un aumento de unos ciento diez y seis o ciento veinte mil habitantes en noventa años, sólo en Las Palmas, o sea, que de catorce mil con que contaba en el año 1850, antes de promulgarse la ley de Puertos Francos ha ascendido a ciento treinta mil. He aquí, con la elocuencia de los números, puesta de manifiesto la importancia de dicho régimen y su fructífera labor.

En el terreno tributario los beneficios que el Estado ha obtenido en el mismo período de tiempo ascienden en diferencia a unos once millones y medio de pesetas, puesto que de 400.000 pesetas que recaudaba en el año 1850 por concepto de tránsito de buques en nuestro puerto, ha llegado en 1936 a doce millones, datos que hablarían al Estado de la conveniencia de continuar dicho régimen.

Y, como último dato, el más interesante, el más convincente, fuera ya del materialismo de las cifras, el de que toda nuestra economía basada en dicho régimen caería irremisiblemente al faltarle éste y entonces se arruinarían las islas, es más, casi no tendría objeto su subsistencia faltándole su principal sostén: el puerto y sus magníficos muelles, que sentirían el peso de sus enormes moles vacías de barcos y mercancías. No habría exportación frutera por faltarlos los barcos en que hacerla y, por lo tanto, ¿dónde iríamos a buscar los productos necesarios para nuestro consumo? ¿Virríams, quizá, mal que bien, unos pocos, pero el 80% de la población tendría que emigrar.

¿No es suficiente esto para disuadir al Gobierno de la idea, si la tuviese, de privarnos de nuestros Puertos Francos?

Por otra parte, el informe del Ministro de Hacienda en 1930, cuando se solicitó la zona franca, aleja todo temor de ser sometidos a condiciones tan desventajosas, al expresar en el mismo que no había ningún inconveniente de orden fiscal que impidiera el establecimiento de la misma en Canarias, y si ahora se opina lo mismo, no tienen objeto tales condiciones.

En aquel tiempo no se estableció por no haber espacio adecuado adyacente al puerto, pues la falda de la montaña de la Isleta era zona militar. Podemos, por lo tanto, gestionar que dicha zona se adscriba al puerto, y a las autoridades y organismos directivos de la Provincia queda la misión de dar satisfacción a este gran ideal económico canario.

Somos para España el último tramo en pie del derruido puente material Hispano-Americano, y un sostén importantísimo del espiritual que se está construyendo, mediante la magna obra de la Hispanidad, además de una fuente de entrada de divisas nada despreciable.

Todas estas ventajas materiales y espirituales se perderán para nosotros y para nuestra madre Patria si no se nos dota de los elementos necesarios al desenvolvimiento de nuestra economía.

No son sólo unos problemas económicos y, en extensión locales, los que presento a vuestra consideración, sino de índole ideal, y nacionales por esa extensión en ambos aspectos, cuya solución urge y se impone a la de cualquiera otros de carácter más secundarios.

IV.—LA FLOTA FRUTERA

Proponía en el capítulo anterior como una de las medidas a adoptar por cualquier país de nuestras particularidades, encaminadas a asegurar la exportación en todo tiempo, la dotación de medios propios para efectuarlas. La importancia de tal asunto me ha inducido a destinarle un capítulo aparte, en el que quiero destacarla con argumentos tan convincentes como el pobre conocimiento que de él poseo me pueda sugerir.

Tres posiciones esencialmente han adoptado los países en el orden económico: productora, manufacturera o industrial y de tránsito, comercial o distribuidora. Diversas circunstancias de orden natural y humano han determinado la adopción de una de ellas, de dos y, a veces, sobre todo en la actualidad, de las tres, aprovechando la pluralidad de condiciones naturales que concurren en cada país.

Productores son aquellos países que por su posición en la esfera terrestre y

especiales características han sido favorecidos con condiciones naturales beneficiosas, suelo, clima, etc., determinadores de una fertilidad innata y, por consiguiente, de mayor acitad para obtener los productos característicos de su situación, pudiendo hacerlo en mayor escala y cantidad, y en mejores condiciones que cualquier otro en el que no concurren las mismas circunstancias, siendo, por lo tanto, los que surten de primeras materias a los industriales.

Es indudable que el hombre puede modificar en cierto modo las condiciones naturales de un terreno y, por lo tanto, su producción. Pero esta modificación llevada a cabo lo mismo en los terrenos especialmente dotados como en aquellos que no lo están, no altera la diferencia existente entre ambos, puesto que luego de realizada resultará que mientras uno produce en gran cantidad lo que ya poseía en la suficiente para su consumo, el otro trata de obtener lo que él producía para atender a sus necesidades. Si además tenemos en cuenta que en el último el coste de los productos ha de ser mayor, debido a la circunstancia de que la modificación se habrá de hacer más profunda y completa por la falta de condiciones naturales de que adolece, diferencia que se refleja en el importe de los gastos a realizar para ello, forzosamente mayores, y que dichos gastos habrán de repartirse en menor cantidad de productos, aumentando con ello el precio unitario de ellos, se comprenderá que un país de estas condiciones no podrá competir en los mercados con aquellos otros mejor dotados, preocupándose generalmente solo de su consumo, sin llegar a ser mercados de primeras materias para la industria y, por consiguiente, apartándose de la categoría de productores.

Dado que en todas las actividades se tiende a la perfección, y las corrientes económicas modernas así lo confirman, conforme hago notar en el epígrafe anterior, los países productores siguiendo esta tendencia, procurarán en primer lugar elaborar por sí mismos sus primeras materias exportando solo el sobrante si lo hubiese, esto siempre que dispusieran o pudiesen obtener las maquinarias y combustibles necesarios para ello y, luego y en cualquier caso, exportarlas por sus propios medios de transportes: aspirarían en fin, a transformarse en sentido de la perfección convirtiéndose en elaboradores y distribuidores de sus propios productos, sin perjuicio de que lo fuesen de otros. Este sería sin duda el estado de perfección en dicha actividad.

Nuestro país, afortunadamente, ha sido profusamente dotado por la naturaleza de las condiciones naturales propias de un país productor. Así pues, aparte de lo que por nuestra situación en el Atlántico significuemos, somos esencialmente agrícolas, productores de primeras materias especiales; frutos, que generalmente se consumen sin elaborar.

Si siguiendo por lo tanto, la tendencia señalada, perfeccionando cada vez más la actividad mencionada como cualquier país culto, debíamos haber llegado, si no a elaborar nuestros productos, dadas sus especiales características, sí, por lo menos, a exportarlos por nuestros propios medios.

Pero a pesar de toda la cultura y del espíritu de empresa y mercantil del pueblo canario, no se ha alcanzado aún ese grado de perfección. Es más, no se ha adelantado un solo paso, estamos aún en el mismo punto en que empezamos, somos productores y nada más. El país se ha valido siempre, para la exportación de sus frutos, de las flotas extranjeras, generalmente de las de los países importadores, y, sobre todo, de la inglesa. Sin embargo en ciertas épocas hemos dispuesto de capitales suficientes, el negocio de la exportación los dió, para poder acometer la construcción de una pequeña flota frutera sin perjuicio de aumentarla en el futuro; flota que hoy hubiera sido un gran alivio para España y en aquel tiempo nos hubiera libertado de la servidumbre de las extranjeras, evitándonos además el descuento en la entrada de divisas supuesto por los fletes satisfechos a las mismas y, aún aumentando éstas, en los que a la vuelta cobrase la nuestra, por los productos transportados de los países importadores de frutos, tanto de los destinados a nuestro consumo como de los que viniesen en régimen de tránsito, siendo en el primer caso un ahorro más de divisas a sumar a lo fletes cobrados, representado por los que por no existir ella fueron pagados a las flotas de esos países por el transporte de los productos destinados a él.

Esto sin contar el efecto moral que se hubiese logrado, si la vieja España a raíz de la pérdida de los últimos jirones de su dilatado imperio, hubiera podido palear, por mediación de Canarias, su gloriosa banaca por todos los mares del mundo, aún sin colonias.

Pero no fué así, desgraciadamente. Quizá toda la culpa no fué nuestra. Posiblemente nuestros exportadores no pudieron pensar en aprovechar esta posibilidad de explotación de su negocio en gran escala, porque reclamaban sus capitales por muy considerables que fuesen, nuevas explotaciones de agua, cuya puesta en marcha constituía una necesidad ineludible para atender al regadío de otras extensiones de terrenos fruteros dada la intensa demanda de frutos existente, y ante la absoluta soledad en que se encontraban para atender a este problema.

Esa soledad, ese abandono en que se les dejó en la lucha por el agua, fué quizá, como he dicho, la causa de que absorbidos todos los capitales y beneficios obtenidos, por las explotaciones hidráulicas, el gran problema canario, no pudiera realizarse ese proyecto que ampliaba los horizontes de la exportación frutera, al permitirle crear nuevos mercados y, a la vez, nos la aseguraba contra futuras contingencias, conquistando los mercados por sí misma, sin que se viera obligada a aguardar su creación por la flota inglesa, hecho que constituye un peligro para nuestra exportación, puesto que esos mercados se perderán para Canarias cuando la Gran Bretaña consiga hacer producir a sus colonias la fruta suficiente para sustituir en ellos, con ésta, la canaria.

Hoy se nos ofrece una oportunidad única en el transcurso de muchos años, de reparar el olvido en que se ha tenido esta cuestión, durante este intervalo impuesto por la guerra que, por otra parte, es de quietud sólo aparente, puesto que los rubios hijos de Albión y sus nietos, los norteamericanos, están haciendo producir a sus colonias con gran intensidad, lo mismo en frutos que en otros productos, hecho que determina la existencia en la post-guerra de un gran excedente de producción sobre la época anterior al conflicto, a emplear en el abastecimiento de las respectivas metrópolis y de los mercados surtidos por éstas, si para ello es suficiente. Recordad lo de Jamaica, lo mismo acontecerá con los demás mercados mundiales a medida que las colonias citadas intensifiquen el cultivo del plátano.

Este es en mi opinión uno de los problemas de más envergadura, de los que en el exterior amenazan dar al traste con nuestra economía.

Por las causas expuestas y dada la poco favorable influencia que en nuestro prestigio en el exterior tiene la circunstancia de permanecer aún en el estado primitivo de la actividad más interesante de nuestra economía, se impone una urgente solución a tal estado de cosas, situando a nuestras islas en el lugar a que tienen derecho por su cultura y nivel de vida, y en el que exige la defensa de sus intereses. Las ventajas a lograr mediante ello han quedado suficientemente señaladas a lo largo de este capítulo.

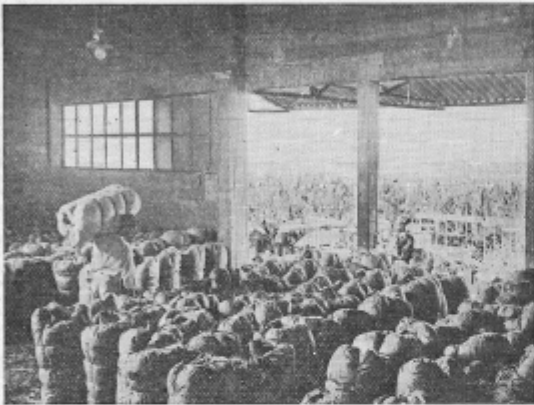
EXPORTACION

por PEDRO FABELO SANTANA.
(Perito Agrícola)

El problema más arduo de la economía de Canarias, es el de la exportación de sus productos agrícolas característicos, como lo son el plátano y el tomate, principal riqueza de las islas.

Una vez aclimatado perfectamente el plátano y el tomate en el archipiélago, hubo necesidad de dar salida a otros países de la producción considerable de los mismos.

El carácter de productos esencialmente de exportación, hace que el cultivo de los mismos sea ruinoso cuando aquella se llega a para-



Interior de un almacén de empaquetado.

(Foto Estado Moderno)

lizar, pues, impotente el mercado local para consumir las cantidades producidas, a precios remuneradores, y siendo cultivos muy costosos, hay que buscar el beneficio fuera de la esfera de producción, ya que es donde mejor se paga.

Las primeras exportaciones de plátanos y de tomates fueron dirigidas, antes de la guerra del 14, a la Gran Bretaña.

Pero a este mercado, comienza a llegar un enemigo en forma de Plátano de las Antillas, que si en calidad no puede competir con el de Canarias, puede desplazarlo por el precio, que necesariamente tenía que ser menos costoso.

Se impone pues, el buscar nuevos rumbos, y es entonces cuando el pueblo francés tiene la satisfacción de comprobar las excelencias de nuestros productos. Este país es durante muchos años el mejor cliente de los plátanos y tomates canarios, hasta que el gobierno francés impone unas tarifas siempre más altas sobre ellos, para favorecer el cultivo del plátano en sus propios territorios de Konakry y Antillas francesas. Una vez más, los plátanos de Canarias ceden la plaza conquistada a base de calidad, a un enemigo infinitamente inferior en cuanto a ésta, que tiene sobre ellas las ventajas de la nacionalidad.

Más tarde, es Alemania la que favorece cada vez más a estos productos canarios, aunque también son objeto de competencia por parte de los del Camerún.

La guerra actual ha venido a paralizar totalmente la exportación a Inglaterra, Francia y Alemania, pero en cambio, la población española, aunque tarde, ha apreciado el valor de nuestra producción, y es quien lo consume con verdadero placer, acostumbrándose cada vez más a este fruto de nuestras tierras.

Suiza también ha favorecido, durante la crisis originada por la contienda mundial, la exportación, pero esto ocurre hasta que Tolón es ocupado por los alemanes, pues en este momento es suspendida también la exportación a este país.

Para dar una idea de la exportación de plátanos y tomates de Canarias, transcribo a continuación la efectuada por la provincia de Las Palmas durante el año 1944.

A la Península:

Plátanos.—490.600 qms. netos
Tomates.—290.500 qms. netos

A Suiza:

Plátanos.—11.000 qms. netos
Tomates.—10.000 qms. netos

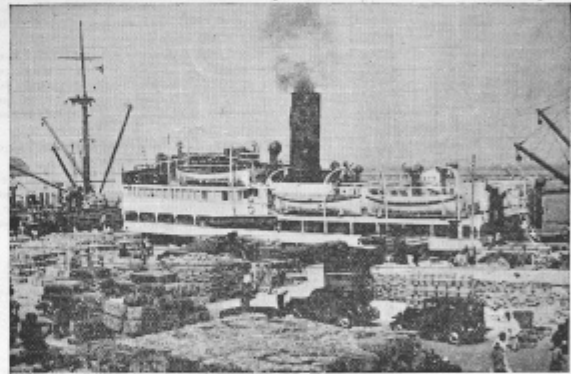
Vemos que sólo estos dos países, han consumido una cifra de 501.600 qms. netos de plátanos, y de 300.500 qms. de tomates, cifras por las cuales se puede dar una idea de la producción, teniendo en cuenta que son cifras de la provincia de Las Palmas, quedando por tanto la provincia de Tenerife, con sus islas productoras, Tenerife y La Palma.

La perspectiva del plátano y tomate en el presente año no es nada buena, a excepción de darle salida a la producción al extranjero, pues se han perdido muchas plantaciones tomateras, y los precios en la península son inferiores a los del año 1944.

Pero es indudable que, si bien el plátano y tomate de Canarias, han atravesado por épocas de verdadera desfortuna, no es menos cierto que, tan pronto se restablezca la normalidad en Europa y haya suficientes medios de transportes, los plátanos y tomates canarios, adquirirán la supremacía en los mercados Europeos, ya que, por su calidad, son los llamados a ocupar las mesas de una Europa con ansias de comer.

Hoy día, en que todo el mundo espera con verdadero afán el punto final del incendio mundial, el lema de nuestros cultivadores de plátanos y tomates, ha de ser necesariamente:

"Por nuestro resurgir económico y para un mundo que nos espera ansioso".



Embarque de Huscales de Plátanos y Tomates.

(Foto Hernández Gil)

¡¡ATENCIÓN!! AUTOMOVILISTAS

Siempre que tengan que hacer una reparación, acudan a la calle MATIAS PADRON, NUM. 49 AL TALLER DE

ANTONIO RAMIREZ

(antes MANUEL TORRES)

GARANTIZA Trabajo y rapidez
SIN COMPETENCIA EN PRECIOS
ESPECIALIDAD EN SOLDADURA AUTOGENA

PANTALEON SUAREZ

Joyas, relojes de marca, artículos de escritorio y de piel, bronce e infinitos artículos para regalos.
RELOJERIA SUAREZ

TRANSPORTES F. MARTINEZ

VIAJEROS
GENERAL VIVES, 37

Las Palmas de Gran Canaria

LA ESPIGA DE ORO

PANIFICADORA

NOGAL, 6
LAS PALMAS

VENTA DE BICICLETAS Y ACCESORIOS

VILLAVICENCIO, 13
Las Palmas de Gran Canaria

PANIFICADORA MONAGAS

Fabricación mecánica de pan
PUERTO DE LA LUZ
GRAN CANARIA

AUTO-TALLER MINERVA

Taller de Chapistería y soldadura autógena. Construcción y reparación de carrocerías, guardafangos y silenciosos. Especialidades en radiadores y SOLDADURA AUTOGENA

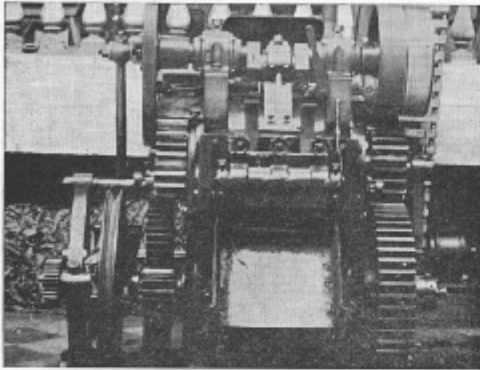
JOAQUIN COSTA, 47
PUERTO DE LA LUZ

EL TABACO

por BERNARDINO CORREA VIERA.

Más de dos mil millones de kilogramos, es la actual producción tabacalera del mundo. Forman esta cifra el esfuerzo de innumerables países de todos los continentes. Desde Rusia al África del Sur, y desde Cuba a Filipinas e Islas de la Océanía, verdan las vegas con tonalidades especiales y características (las propias de las variedades), litografiadas por nuestros abuelos, y con cuyas bellezas trataron de atraer la atención de los fumadores de cigarrillos puros.

En el Siglo XV se conocía una sola variedad y tipo de la Nicotiana; hoy se cuentan por centenares las existentes. Los Institutos y Centros de experimentación de diferentes Naciones, enriquecen año por año el catálogo de estas plantas. En algunas economías agrícolas Nacio-



Máquina de picar tabaco en la Fábrica de Tabacos «La Flor Isleña»

nales, la importancia de este producto es decisivo, Cuba por ejemplo, y en las mismas economías industriales, el vicio de fumar se va haciendo influyente. Para casi todos los estados es una poderosa fuente de ingreso. En una palabra; la civilización actual, le cuenta como una de las bases de su sustentación.

Desde que tuvo conocimiento de él el hombre blanco, a hoy, solo han transcurrido cinco siglos, y se podría afirmar sin eufemismos, que los períodos o épocas que constituyen este lapso de tiempo, se distinguen por la forma de uso y aroma de los tabacos, sin que quiera decir que no haya existido diferentes usos; por ejemplo, en la actual conviven todos los conocidos; o sea el cigarro, la pipa, el macedo, el rapé y el cigarrillo. Pero quien predomina es este último.

Hay una diferencia fundamental entre la prehistoria y la historia de echar humo. En aquella se ingería por la nariz y se expulsa por la boca; en ésta se cambió el sentido.

Lo descubrieron los Españoles, Rodrigo de Xerez en el mil cuatrocientos noventa y tres, y Hernández de Toledo en tiempo del Rey Felipe II; tomó el nombre científico de un Embajador francés en la Corte de Portugal, Juan Nicot. Lo popularizó un Inglés, en tiempo de Jacobo I, Sir Walter Raleigh, que subió al cadalso con la pipa en la mano, y el control de este renglón en la Economía del Mercado Mundial, la tienen los Estados Unidos que en su suelo obtienen un tercio del mismo.

España lo sometió desde un principio al régimen de tasa y estanco, evitando la posibilidad de ser los distribuidores del nuevo producto, que desde hace años, se centra y concentra en América del Norte, Holanda, Bélgica, Inglaterra, etc., que son países donde se le grava, pero en los que el Estado no ha tomado para sí el comercio y la industria del tabaco.

Como los usos del tabaco han creado hábitos, costumbres y tipos, los artistas han encontrado en este mundo temas de inspiración y hay obras maestras en pintura en el museo de Lieja, tales como la visita a una fábrica de tabacos de Delafrance, en Sevilla, el interior de la fábrica de tabacos de González de Bilbao, etc. También existen jotas de gran valor, en las cajas para guardar el rapé o taboqueras, de la época Napoleónica, o trabajos de artesanía llenos de motivos folclóricos como las pipas de Sajonia.

Entre los Continentes, es el Americano el que más tabaco produce; viene luego Europa, y tras de estos, Asia y Océanía y por último África.

El mundo aprendió de España este cultivo y entre los cultivadores españoles e distinguió siempre el Canario, hasta el extremo que esos suspensos cigarrillos de la Habana signo de opulencia en la pasada centuria, son obtenidos con las hojas que cultivan los vegeros, canarios. Las vegas Cubanas cuentan entre sus artífices a nuestros isleños o a los descendientes

de estos casi todos oriundos de Las Palmas. Y el vegerío o conjunto de fincas dedicadas al tabaco, es uno de los mayores orgullos de aquella nación hermana, que excita a quienes la visitan a que no se marchen sin llenar la vista con el panorama de los tabacales.

No sería nada extraño, que hubiesen sido los canarios los que sometieron a las reglas y procedimientos del cultivo económico a esta planta, porque el Archipiélago ha sido la estación experimental de los dos mundos y a los canarios debe la humanidad la tecnificación del cultivo como el del plátano, que desde el Archipiélago salió al suelo Americano, junto con otras semillas, y plantas como la caña de azúcar. Canarias mandando hijos y productos a América, desde el segundo viaje de Colón y es probable que la corriente de retorno trajese el tabaco hasta aquí, y fuesen los isleños los que descubrieron los secretos del proceso vital de la planta, llevando su experiencia a las vegas en que hoy los encontramos. Confirman estas apreciaciones la coincidencia en el tiempo (Siglo XVIII) del momento en que el tabaco adquiere rango propio y sobresaliente, con el llamamiento de nuestra raza a desempeñar una misión colonizadora especial, hecha por el Gobernador y Capitán General de Cuba D. Luis de las Casas, a la que hemos sabido hacer honor fundando pueblos y ciudades y siendo expertos agricultores.

Posiblemente, el tabaco es de las plantas industriales que requieren mayor cantidad de mano de obra y conocimientos y experiencias superiores a las del labrador vulgar. El «semillero» crece gracias a la vigilancia del que lo cuida, pues las plagas del campo manifiestan grandes preferencias por las tiernas plantitas, especialmente antes de llegar a su posición de gestura. Podríamos decir que los animalitos poseen la misma avidez que el hombre en el consumo del tabaco y por eso hay que entablar una lucha singular con las antedichas plagas.

Cuando las plantitas han adquirido fortaleza suficiente para poderse trasladar al campo, la tierra que la recoge debe estar preparada con tres o cuatro labores de arado y con la suficiente cantidad de estiércol. Ya en la tierra, el vegero no puede descuidarse nunca, pues apenas las plantas han tomado vigor para vivir por sí solas, es obligado cubrir las hajas mediante una labor de replantado. Hasta la época de la recolección, el tiempo se cubre con riegos, aporreados, deshojados y deshojados. Aún después tiene que llevarlo a las «cujas», preocuparse del proceso de curación cuando de estos pasan al «secadero» o casa del tabaco, siendo también de su incumbencia el armado del «pilón» y el proceso fermentativo. Entonces se empaqueta y entra de lleno en el comercio, distinguiéndose diferentes calidades, que el mismo vegero ha seleccionado cuidadosamente.

El comercio de este producto tampoco es fácil, pues en unos sitios se lleva a los almacenes y en otros el almacenista viene por él. En los Estados Unidos se presentan los finqueros en los almacenes de remate y los compradores van ofreciendo cantidades por él, hasta que, adjudicado, empieza el trasiego de uno a otro almacén y por eso las cabezas de los bocoyes por los costados de los tercios, a un experto le es fácil ver estados, procedencias, y movimientos y transacciones, de que ha sido objeto el tabaco que llega a la isla. Se hacen toda clase de operaciones comerciales y financieras y las partidas van por los mares buscando la fábrica que los espera para elaborar.

En Canarias, el tabaco sigue presente en nuestros campos, seguramente desde los tiempos en que se descubrió. Ha sufrido alternancias y en más de un momento ha constituido el anhelo de los agricultores que suelen despreciarlo cuando otras producciones más remuneradas solicitan atenciones. No obstante ello, algunas localidades han adquirido fama relativa, más que por las calidades, que suelen ser buenas, por la constancia o resistencia a desaparecer en las épocas de menor interés: Las Venas en La Palma, las Vegas de Santa Lucía de Tirajosa en Gran Canaria, las fincas de Guía de Isora, Santa Ursula y la Victoria en Tenerife, Tagua, Veisa, etc., en Lanzarote.

La configuración montañosa de la Isla y la falta de agua, presentan el problema más grave a la extensión del cultivo. Actúa la primera impidiendo la puesta en práctica de sistemas de laboreo que disminuyan el coste y la segunda recargando el precio en los años malos, en forma tal, que hacen imposible la competencia con las calidades similares de otros países. El único camino a seguir para evitar que el tabaco desaparezca en nuestras alternativas, es utilizar otras semillas y variedades que adquieran mejor remuneración en el mercado y que sean menos exigentes en el consumo del líquido. Tales serían los tabacos que, al mismo tiempo que se adaptan más eficazmente a la desprotección oficial que hemos padecido — pues se evitan las casas de tabacos o secaderos, ya que en esta variedad se hace la operación al ser — y asimismo las dificultades inherentes a la fermentación. — Claro que para cambiar la técnica actual de los cosecheros, es obligado que el Estado, los Cabildos o los Municipios, tomen sobre sí la pesada carga de un amplio período experimental. El tabaco turco no lleva sino un riego y emplea en su manipulación una gran cantidad de jornales adaptándose en su explotación a la pequeña propiedad isleña, objeto del trabajo de la familia canaria.

Ha contribuido también a la caída de este renglón de las producciones insulares, una visión menagada por parte de algunos de los gobiernos de España que presentan como coalitivo el régimen de Aduanas peninsular y el de Puertos libres del Archipiélago. Solo allá por el año 1875, cuando se permitió la introducción y comercio libre de los tabacos de Cuba y Puerto Rico, se nos concedieron las mismas ventajas antillanas, pero todo ello por muy corto espacio de tiempo. Es verdad que en los arrendamientos de la renta y en una cláusula que apenas la conocimos los estudiosos de este tema, se habló de la obligación impuesta a la Compañía de adquirir algunas cantidades de tabaco en las islas, que no sé si antes de la compra a los industriales se llegó a hacer efectiva.

Las Palmas, 25 - Enero - 1945.



Establecimientos industriales de Luis Medina Correa

Pretendes vivir seguro a la sombra de tu negocio, de tu industria; pero si te reconcentras y haces un llamamiento a la razón, verás que las más potentes industrias se tambalean y los negocios más prósperos pueden languidecer y morir

Sólo el AHORRO permanece INCONMOVIBLE entre las sacudidas de las actividades económicas.

CAJA INSULAR DE AHORROS

CALLE TRIANA N.º 91

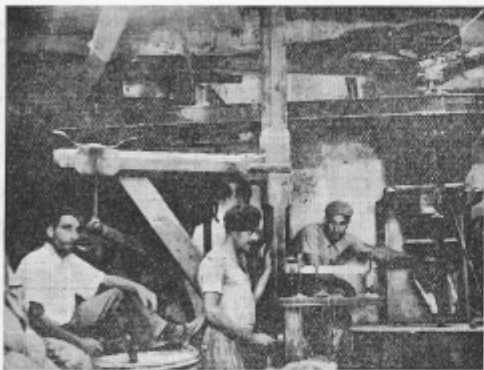
EL GOFIO

por FERNANDO DE TAMADABA

En Canarias, como en todas las regiones españolas, existe una comida, o parte de ella, que es típicamente del país, y que constituye la piedra angular de la alimentación de la mayoría de sus pobladores.

Me refiero, naturalmente, al gofio que hasta hace poco tiempo no tenía más defensores que los isleños y que hoy ha engrosado considerablemente el número de sus paladines, con los de otras regiones españolas.

Si hacemos un poco de historia vemos que hasta el año 1936 el gofio era conocido en nuestra península, sólo por contadas personas



Molino hidráulico-eléctrico, de dos piedras de Don Ángel Sosa Suárez, en los Barrancos.

Con las expediciones de soldados a la península, con motivo del Alzamiento Nacional, el gofio traspasa las fronteras isleñas y, penetrando por las puertas de Cádiz, Coruña y Vigo, lleva sus excelentes cualidades alimenticias a todos los rincones de España. Donde había un soldado canario, había un kilogramo de gofio. Esto hizo que muy pronto se extendiese a los restantes componentes de las unidades armadas y que hoy día, después de terminada la guerra de liberación, se conozca en todas las regiones españolas el gofio de Canarias.

Pero no se puede hablar del gofio canario sin hacer la división necesaria, pues mientras que la isla de Gran Canaria tiene particular predilección por el gofio de maíz, el tinerfeño prefiere el de trigo.

Luego se fabrica también el de cebada y aún el de garbanzo pero estos dos no marcan más que gustos muy particulares, ya que los que verdaderamente están industrializados son los de maíz y trigo.

Hoy día, debido a las dificultades que la contienda mundial pone a la importación, tanto la población de Gran Canaria como la de Tenerife, consume el existente en el mercado, bien de trigo o bien de maíz, siempre controlado, como artículo de primera necesidad que es para la población isleña, por las autoridades competentes.

Sin distinción de clases, el gofio había en todos los hogares canarios, y tanto lo vemos en la mesa del potentado, como en la del obrero; pero sobre todo para éste, es de tanta importancia, que hoy, que las circunstancias exigen el racionamiento de este producto, ha disminuido sensiblemente su rendimiento laboral. Claro está, que esto no es más que costumbre adquirida a través de generaciones enteras, en que el jefe de la familia con sus hijos mayores, salía a su trabajo diario, cuando este estaba a bastante distancia de su hogar, con el cesto al brazo conteniendo el almuerzo, almuerzo que consistía en una «pella de gofio», un trozo de queso y unos plátanos, con lo cual, satisfecho y alegre se ponía a su trabajo con un ardor característico, digno de todo encomio.

Cuando y por quién fué traído el gofio a Canarias, es cosa que interesa poco, pues lo cierto es que se ha aclimatado de tal forma en todo el país, que es, como al principio decía, la base de la alimentación de la población obrera de las islas.

El padre José de Sosa, en su «Topografía de Gran Canaria» escrita en el año 1678, dice: «que los «guanches», primeros moradores de las islas, tenían como principal alimento el gofio, que hacían de cebada o trigo por no saber cómo se amasaba el pan.»

El maíz, no lo conocían, pero tan pronto fué introducido, importado de las Indias, vieron que también de aquel grano rojo-amarillento, se podía hacer un gofio buenísimo, y desde entonces, en la isla de Gran Canaria, el maíz reemplazó al trigo en la fabricación del gofio, debido, según el padre Sosa, a que el trigo no lo tenían por muy sano, por ser el gofio hecho con él muy pesado y no conocer como queda dicho, la fabricación del pan.

Bajo el punto de vista alimenticio, sus cualidades son excelentes y salva airoosamente la comparación con cualquier otra harina de cereal, pues no hay que olvidar que el gofio, no es más que harina del cereal (trigo, maíz, etc.) tostado.

Pero precisamente, por la tostación a que hay que someterlo, las materias proteicas que en una harina corriente de trigo o maíz, van a engrosar el salvado, en el gofio, quedan como parte constitucional del mismo, dándole mayor poder alimenticio.

En suma, que en este caso no sólo se puede decir para dar idea de la divulgación del gofio, que se encuentra hasta en la sopa, pues esto es muy corriente, sino que hasta en las isleñísimas folías lo encontramos formando arpegios musicales, como lo muestran estas dos que voy a transcribir:

- 1.ª Tres cosas se necesitan para ser canario fino: comer «gofio», beber ron, fumar tabaco virgino.
- 2.ª Tres cosas tiene Canarias que al mundo pone celoso: Las mujeres, el «sancho» (1) y las «pellitas de gofio».

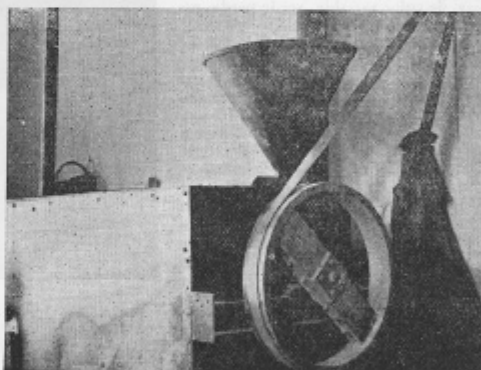
Y ahora, voy a entrar ya en la parte industrial del gofio, es decir, en su fabricación.

Podemos considerar la industria del gofio, bajo dos aspectos: la casera, y la verdaderamente industrial.

En la primera, todas las manipulaciones, desde la recogida del cereal, hasta la tostación, pasando por el desgranado de las mazorcas—si es de maíz—la selección, etc. son efectuadas por el mismo cosechero, que sólo deja de efectuar la molturación o mollienda.

El proceso industrial a que se somete la materia prima para la obtención del gofio es el siguiente:

Una vez el cereal en la fábrica o molino, se procede a la limpieza del mismo, que poco después pasa al tostador y de allí a la máquina



Detalle de una moderna tostadora de grano. Por este procedimiento no se emplea arena. En la Molinería de Ntra. Sra. del Pilar.

tritadora, no sin antes hacer una segunda limpia, al objeto de separar el grano que en la tostación ha reventado, formando lo que se llama «rosca».

El molino, generalmente accionado por electricidad, viento o agua, es un molino corriente, con los dos cilindros de piedra, en cuyas superficies se hace un picado para favorecer la molturación.

En algunos lugares, como ocurre en la isla de Tenerife, se le adiciona un poco de sal común, que da un sabor muy agradable al gofio de trigo, que como decía al principio, es el que en mayor escala se fabrica en la isla citada.

Entre las Industrias modelo, podemos citar: El molino de don Bernardino Santana García, en Arucas; el molino de «La Caja de Agua», de D. Ángel Sosa Suárez, con instalación hidráulica y ampliación eléctrica en Los Barrancos de San Roque; la industria molinera «Nuestra Sra. del Pilar», en Fernando Guanarteme, recientemente instalada con todos los adelantos de la técnica moderna y las condiciones higiénicas requeridas por la Jefatura de Industria; la molinería de D. José Pineda Roca, elaborador del célebre gofio «Plus-Litro» (Marca registrada) muy solicitado por los mercados peninsulares. Este mismo señor fabrica harinas dietéticas de toda clase de cereales y maicenas, como asimismo harinas muy selectas; los molinos de los hermanos Melián Díaz en Las Palmas y en La Calzada y la fábrica harinera de D. José Suárez en Tamaraceite. Esta industria es una de las más antiguas de la provincia y quizá la de más volumen de molturación.

(1) Comida canaria en la que intervienen como partes principales el pescado salado, las papas y el gofio.

Bernardino Santana García
MOLINO DE GOFIO
- Y COLONIALES -
LEON Y CASTILLO, 19
ARUCAS
GRAN CANARIA

EXTRA NUM. 1 Y EXTRA NUM. 2
GOFIO
PLUS LITRO
JOSE PINEDA, ROCA
EUFEMIANO JURADO N.º 3
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

EL CULTIVO DEL PLATANO

por PEDRO FABELO SANTANA (Perito Agrícola).

Comentarios:

Es este del plátano, el principal cultivo de Canarias, pues a pesar de la importancia que adquiere en las Islas el del tomate, el plátano le supera en mucho, sin duda debido a su mayor estabilidad, tanto en la parte agrícola como en la económica.

La fama adquirida por este producto isleño atraviesa nuestras fronteras derramando su excelencia por los mercados Europeos, donde saben que toda comparación con el de otra procedencia pone al de Canarias a mayor altura.

La población de Canarias conoce el valor de este producto, pues constantemente oye repetir las alabanzas del mismo. Y así, no es de extrañar que todo el que trate de conseguir una desahogada posición dentro del agro isleño sueñe con una o varias fanegadas de plantaneras en buena zona, pues sabe que los importantísimos gastos de creación de la plantación serán prontamente amortizados.

Madrid, Londres, París, Berlín, etc., etc., todas estas capitales conocedoras del mérito del plátano canario, y las que con más ardor lo defienden, pues son las que más han gustado de él.

En cuanto a la importancia que en Canarias encierra el cultivo del plátano, creo que basta decir para definirla, que es el punto de apoyo de la economía isleña, alrededor del cual giran todas las demás ramas de la producción del archipiélago o por lo menos de las Islas de Gran Canaria, Tenerife y La Palma, que son las que lo producen en abundancia.

Siguiendo el mismo orden que para el tomate, empezaré por hacer un estudio botánico-agrícola del plátano.

Estudio botánico-agrícola.

Caracteres

Planta herbácea de gran tamaño, monocotiledónea de la familia de las musáceas, raíces delgadas superficiales, tallo cilíndrico formado por la superposición de las vainas de las hojas, de color variable, verde pardo, rojizo o negruzco, según las variedades.

Grandes hojas de forma oblonga, de color verde claro.

El tallo termina en una espiga floral inclinada por lo general hacia abajo, protegida por una gran bráctea violácea y caduca. En esta espiga, se presentan las flores agrupadas en gran número de pisos.

Los frutos, de forma generalmente arqueada, son de un color verde algo más oscuro que el de las hojas, para tornar al amarillo fuerte a la madurez. Hablo naturalmente del plátano cultivado en Canarias, o sea la *Musa Sinensis* (Sweet) también conocido con el nombre de «Plátano enano».

Vegetación

Vegeta preferentemente en la zona intertropical, aunque fuera de ésta prospera en algunas localidades privilegiadas.

Es planta que teme mucho a los fríos, hasta el extremo de no fructificar en las zonas en que éste se deja sentir.

En Canarias, se cultiva principalmente en la zona Norte de las islas de Gran Canaria y Tenerife, siendo Arucas de Gran Canaria y La Orotava de Tenerife los principales centros productores.

Estudio Agronómico-Cultural-Clima y suelo

Como planta intertropical, el clima que más le conviene es el comprendido entre los trópicos, con temperatura poco variable que oscile alrededor de los 20°.

Los cielos cubiertos perjudican el desarrollo de las plantas, las cuales dan racimos poco vigorosos si una temperatura casi uniforme no impera durante gran parte del año.

Por la gran superficie que las hojas presentan al viento, hace que estos le perjudiquen grandemente al desgarrarlas, por lo cual se les cultiva en parcelas cercadas, bien con cercas de mamostería o simplemente de cañas que rodean toda la parcela.

El plátano es muy ávido de calor, no temiendo a éstos por fuertes que sean con tal de que el suelo posea la suficiente humedad.

El suelo que prefiere es el arcilloso-silíceo rico, en humus y no exento de cal. Debe ser profundo, fértil y fresco y de consistencia media.

El terreno no ha de retener las aguas mucho tiempo, pues esto podría producir la putrefacción de las raíces, lo que no obsta para que la planta sea muy exigente en cuanto a agua.

Preparación del terreno

Como la planta necesita terreno profundo, ha de acondicionarse con una labor básica de desfunde que en Canarias se denomina «sorrriba».

Esta sorrriba se efectúa generalmente a brazo con pico, pala y azada, llegándose a dar una profundidad de 1 a 1'20 m., mezclando las diferentes capas de tierra y extrayendo del terreno las rocas que pudieran perjudicar el desarrollo radical de la planta.

En los terrenos en que no sea de temer la presencia de rocas, puede darse esta labor con arado de desfundeaccionado con malacate.

En los terrenos excesivamente húmedos, se efectúa el saneamiento por medio de drenajes que den salida a las aguas al objeto de evitar la putrefacción de las raíces.

Después de efectuada la nivelación del terreno, se efectúa una estercoladura fundamental, mezclando el estiércol con la tierra por medio de un pase de arado.

Esta fuerte estercoladura tiene a veces el doble papel de fertilizante y modificadora de las propiedades físicas del suelo.

Reproducción

La multiplicación de las plantaneras, se efectúa por hijuelos, que nacen de la planta madre durante todo el año, por lo cual resulta que en una plantación existen siempre hijos que alcanzan todos los tamaños.

De estos hijos se escogen los que presenten tamaño más apropiado que suele ser casi el normal de la planta adulta, cosa que se consigue a los seis o diez meses.

Esta plantación de hijuelos se hace al fin de verano (Agosto o Septiembre) para que al llegar las bajas temperaturas se encuentren ya arraigados.

También puede usarse para nuevas plantaciones la parte inferior de la planta madre, después de fructificada y cortado el racimo, para lo cual se arranca el pie con su rizoma y se divide en dos por un corte transversal, llevando la parte inferior al nuevo terreno donde no tarda en producir nuevos hijos. Esta plantación llamada de «Cabeza» se efectúa en primavera.

En una misma plantación, la multiplicación se hace por hijuelos, para lo cual se le deja a la cepa madre un solo hijo.

Cuando la madre ha fructificado y se ha cortado el racimo, se corta ella asimismo, y el hijo que ya ha alcanzado la altura normal tiene a su vez otro hijo, es decir un nieto de la cepa madre. Llegado el momento de cortar el hijo de la primera, ya el nieto es casi planta adulta, que también ha dado un hijo, y así sucesivamente hasta la creación de una nueva plantación.

Plantación

Para efectuar la plantación, se abren hoyos de 60 a 70 cm. de profundidad, por 70 cm. de diámetro, en el fondo de los cuales se deposita una capa de estiércol bien descompuesto, con una ligera capa de tierra encima, al objeto de que las raíces de las plantas, tengan

en principio un contacto íntimo con este fertilizante, sin que les pueda perjudicar el contacto directo.

Suele hacerse la plantación a marco real a una distancia de 3 a 4 m. entre pies de planta.

Una vez efectuada la plantación, se unen las cepas con unas regueras, que, alrededor de las plantas se ensanchan en forma de poceta, siendo esta la disposición para el riego durante el primer año.

Es sumamente interesante conocer el número de plantas que entran en una plantación antes de efectuarla, pues los gastos de creación varían con ello.

Por lo general, suelen entrar en la fanegada unas 600 plantas.

Cultivo

El cultivo del plátano no es de los que se catalogan de complicados, pues varían muy poco sus atenciones.

En general, el cultivo suele ser independiente, aunque en los primeros años es práctica bastante corriente el asociarle un cultivo de maíz o judías. Esto, que en los primeros años no es perjudicial, puede serlo bastante en los siguientes si sigue asociándosele el cultivo, pues en el caso del maíz, tenemos en contra las exigencias de este cereal en potasa, por la cual el plátano también se muestra muy ávido, con lo cual tenemos en el mismo terreno dos plantas distintas a disputarse este fertilizante.

Como cuidados de cultivo, están principalmente la limpieza del plantanal, cosa que se hace con bastante frecuencia al objeto de que la «cochinilla» no haga sus estragos en el mismo.

También es práctica frecuente, la de cortar las ramas secas y colgantes, así como recoger del suelo los restos vegetales, con objeto de evitar la propagación de la hormiga.

Se efectúa también el deshijado o desmamonado, dejando como se anotó anteriormente un solo hijo a la planta madre, que es el que la ha de



Riego de un platanal

sustituir. Esta operación se lleva a cabo cuando los hijuelos han alcanzado unos 20 cm. de altura, cuidando siempre el no causar lesiones a la planta que los lleva, y de cortarlos por su inserción con el rizoma.

Cuando el racimo tiene de diez a quince días, se cortan las flores tangencialmente al fruto, pues de lo contrario, se favorece el desarrollo de un hongo que ocasiona la podredumbre del fruto.

Otras labores

En el primer año de la plantación, una vez que las regueras han quedado constituidas, se dan labores de escarda, destinadas a destruir las malas hierbas.

Transcurrido el primer año y cuando ya se ha recogido la cosecha del cultivo asociado, si existiera, se hacen desaparecer las regueras primitivas, construyéndose otras apropiadas al riego que ha de darse, que es a manta.



Una Cultivo de Plátanos en Gran Canaria.—Foto Matsch.

Riegos

Como queda dicho, el riego a partir del primer año, se efectúa a manta, pues las raíces de las plantas se han extendido por el terreno, exigiendo esta forma de regar.

Al igual que en el tomate, el riego del platanal, es el mayor gasto de un cultivo, pues la escasez de aguas que padece Canarias, hace que los precios de la misma adquieran en ocasiones proporciones desmesuradas.

La cantidad de agua empleada y el número de riegos que se dan, varían con las condiciones de los terrenos y con las estaciones, pues mientras

en verano se riega por lo menos con un espacio de 15 días, en invierno se efectúa mucho más espaciado. Pero en general, el agua empleada en cada riego, gira alrededor de los 1.000 metros cúbicos por hectárea, es decir, unos 500 metros cúbicos por fanegada.

Abonos

Como el plátano es muy ávido de materia nitrogenada y potasa, a ellas hay que supeditar la fórmula de abono, siendo la que generalmente se emplea la siguiente:

Sulfato amónico.	2/5
Superfosfato de Cal	2/5
Sulfato potásico	1/5

Se incorpora además al terreno unas 40 toneladas métricas de estiércol por fanegada, al objeto de darle las condiciones físicas de soltura que requiere, además de la fertilización.

Los abonos minerales se agregan en varias veces, ya que así son mejor utilizado por las plantas, a las cuales se les agrega por poceta un kilogramo aproximadamente de la mezcla formada con la fórmula citada.

Patología

En cuanto a agentes físicos se refiere, al plátano le perjudican los vientos fuertes, los fríos, las sequías, el exceso de humedad y los cielos muy nublados.

Pero como enfermedades parasitarias, el plátano tiene como principal a la «cochinilla»—*DACTYLOPIUS ADONIDUM*—insecto hemíptero que se aloja debajo de las vainas de las hojas y entre los plátanos del racimo, produciendo grandes estragos.

Se le combate continuamente para evitar su propagación, con frotações en las partes atacadas, con trapos mojados en agua y petróleo, con lo que se consigue aplastar los insectos y matar sus crías.

Otro parásito del plátano es el nemátodo-heteroedera radicular, pequeño gusano que ataca a la cepa.

Esta enfermedad se manifiesta por la rizardura de las hojas y el remedio más eficaz es la destrucción de la planta atacada.

Recolección

La recolección del plátano es continua, señalándose cada semana los racimos que deben cortarse, cosa que se hará estando éstos aún verdes, al objeto de poderse exportar sin dañarse, pues vienen a madurar a los diez o doce días de cortados.

Estos racimos son trasladados al almacén, donde se procede al empaquetado para su exportación.

En cuanto al comercio del plátano de Canarias, se necesita mucho espacio para tratar del mismo, espacio del cual no dispongo.



CAJA INSULAR DE AHORRO y Monte de Piedad de G. Canaria

Bajo el Protectorado Oficial del Estado

Inscrita en la Confederación Española de Cajas de Ahorros Benéficas

Formando Cuerpo con el Instituto de Crédito de las Cajas Generales de Ahorros e Instituto Internacional del Ahorro

OPERACIONES QUE REALIZA:

Apertura de Libretas ordinarias . . .	2%
“ de Plazos Fijos	3%
“ de Cuentas Corrientes	1%

Sello Infantil de Ahorro de 0'10 y 0'25 cts.

Intercambio con todas las Cajas de Ahorros Benéficas Oficiales de España
Todas sus operaciones son efectuadas bajo el más absoluto secreto.

Todos los grabados que aparecen en esta publicación han sido hechos por



Fotograbado ARTE

León y Castillo, 117
LAS PALMAS

Centro Mecanográfico



Toda clase de reparaciones en Máquinas de ESCRIBIR, CALCULADORAS, REGISTRADORAS Y APARATOS DE PRECISION

CLASES DE MECANOGRAFIA

ARENA Núm. 4

Mobiliario DECORACIÓN

MOBILIARIO - DECORACION - OBJETOS PARA EL HOGAR - ROTULOS - JUGUETES - CONSTRUCCION

OFICINAS Y TALLERES: SECRETARIO ARTILES, 51-55 - PUERTO DE LA LUZ

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

FABRICA DE HARINAS DE

JUAN SUAREZ

TAMARACEITE

GRAN CANARIA

CASA BATAJSA
MERCERIA Y NOVEDADES



TRIANA Nº 7

JUAN VELAZQUEZ
MÉDICO - DENTISTA

Ofrece su nueva consulta en la calle General Vives, Núm. 39 (Esquina a Nicolás Estévanes)

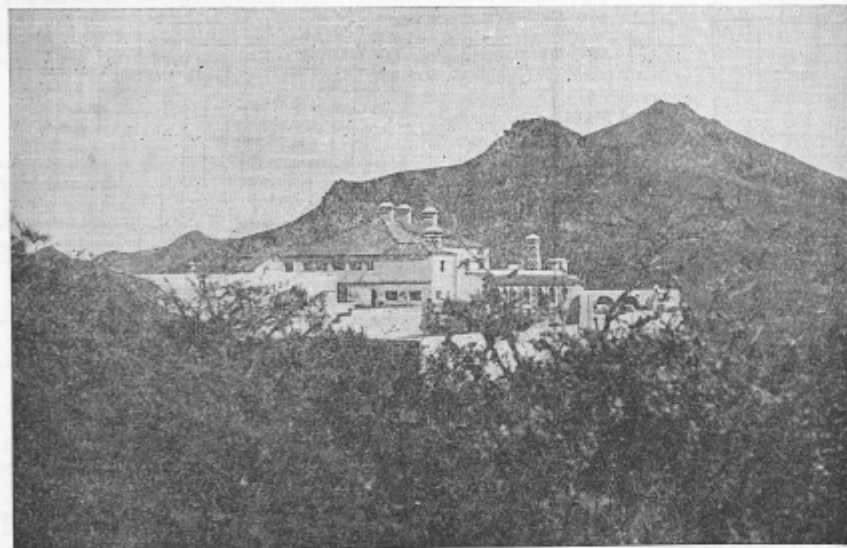
Parque de Sta. Catalina

LA ISLA SOSEGADA

por JOSE MATEO DIAZ

Todo es aquí, en el recinto cerrado de la isla, tranquilo, sereno, llano. Gran Canaria: la isla sosegada. No hay variaciones estacionales. Suavidad sempiterna. El mismo cielo, lleno de nubes blancas, blancas, blanquísimas. Un sol siempre brillante, brillante. Y un mar, azul, «llano como un plato» que dicen las gentes.

Es curioso observar cómo casi todos los poetas y filósofos han soñado la felicidad a la sombra de una isla maravillosa. Separada del mundo cotidiano. Distante y sola. «Aislada». Si por felicidad se entiende paz, sosiego,



Vista del Parador de Tejeda construido por el Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria

dulce tranquilidad, aquí se halla en efecto. Es una isla encantada en donde nunca sucede nada. Nada grave, al menos. Todo corre bajo neumáticos de comodidad. Por eso ya un viejo monarca español, Carlos III, calificaba a los canarios de «ciudadanos tranquilos, pacíficos, morigerados». Todos marchan despacio. ¿Correr? Existe en un estrato profundo del alma canaria la creencia de que todo correr, apresurarse en la vida, es una equivocación fundamental. Y canta socarradamente un cantar de folía: «No se apure usted compadre, — tenga un poco de «pachorra», — que siempre llega al final, — primero, quien menos corre»...

El clima de Gran Canaria es una maravilla de mollicie, de suavidad, de tibieza. La temperatura normal de nuestro cuerpo aumenta aquí. Por eso se vive mediodormido o semidespierto. Entresonando o semidormitando. Gratamente. La vida pasa como un sueño. Los días, los meses, los años, sin sentirse. Aquí se vive tendido en la blanca hamaca de nuestra pereza. En el sosiego, la paz y el olvido. Lo que no quiere decir que el canario sea gandul. Abundante, eso sí, los dormilones, como alguien ha observado. Pero en rigor la pereza del canario, que entre nosotros se conoce con una palabra formidable, «aplatanamiento», es solo una cuestión de tónica en la actividad. Tónica de la vida. Del carácter isleño. Es un tipo característico, especial, de reacción lenta frente a los estímulos del mundo externo. El canario es un hombre trabajador. Las obras enormes, costosísimas, admirables, que han sido realizadas por los campesinos para el cultivo del plátano y del tomate lo demuestran bien a las claras. En Cuba, por ejemplo, los braceros de Canarias son los más apreciados. El canario trabaja, pues; pero un poco despacio, perezosa, aplanadamente. Sin «apurrarse», como él dice.

La isla es pequeña. Sus risueños o ásperos caminos se recorren pronto. Todo empuja por eso a la quietud y al descanso, en el rincón elegido. Nada, sin embargo, más encantador que un amanecer en la cumbre, en las cercanías de la Cruz de Tejeda, en Corcho, en Saucillo, o en Artenara, aldea de un cuento de Hadas, cavada en la roca, formada de cuevas. Cuando el sol se levanta, sobre un mar de algodón en copos que cubre las mañanas, los grandes barrancos, como el llamado de la Virgen, de enmarañada belleza. Cuando el sol se levanta del Atlántico, la isla se inunda de colores. Vibrantes. Los rojos, los oceres, los violetas, los grises, los amarillos rechinan al sol. El aire

es de una diaphanidad ideal. Y el color azul del cielo, en los días claros, es el color que sueñan para la Gloria los que están en olor de Santidad.

El Puerto de la Luz produce impresión por lo tranquilo de sus aguas, por lo abrigado de su bahía, por lo espacioso de sus dársenas. El nuevo muelle avanza tres kilómetros mar adentro, en perfecta línea recta. Es un puerto frutero y de tránsito. Centenares de miles de cajas de plátanos y de tomates se exportan anualmente por aquí. Es un espectáculo vivo, agitado, moderno, el movimiento del muelle Santa Catalina los días de carga de vapores fruteros. Los grandes trasatlánticos que van de Europa a América o del Africa a Europa, suelen escoger este puerto como punto de escala.

Medida en el fondo de la bahía del Confital, en el lado opuesto del Puerto, protegida por unos arrecifes que reciben el nombre de «la Barra», se encuentra la playa de las Canteras. Es la mejor del archipiélago. Las gentes se bañan aquí en todo tiempo, verano e invierno, por imitación de los ingleses que han sido los descubridores de la tibia y magnífica piscina. Es una playa internacional y cosmopolita. Gentes de todos los países meten la cabeza en sus aguas. Algunos buenos hoteles y pensiones han sido construidos sobre la arena dorada. Las puestas del sol vistas desde esta playa, ofrecen una tal riqueza de luz y color, que es como un maravilloso regalo celeste poderlas contemplar.

Las Palmas, capital de la isla y de la nueva provincia de su nombre es una ciudad infantil. Con una mezcla extraña de elementos españoles, europeos y africanos en su arquitectura. Sus barrios principales, Vegueta y Triana, están atildadamente asfaltados, pulcros. El Teatro Pérez Galdós ha sido decorado admirablemente por Néstor, el gran pintor canario. Y su hermano Miguel, el arquitecto, ha sembrado la ciudad de bellas y claras muestras de su modernidad

el Circo Cuyás, formidable ejemplar de arquitectura funcional y racionalista.

Vista de lejos, es Las Palmas una ciudad un poco africana, árida y seca en sus alrededores. Pero cuando uno se mete dentro de ella, cuando se zambulle en su vida apacible y sosegada, surge el embrujamiento. El embrujamiento de sus cielos y sus días. El encanto de la sonrisa perenne de estas gentes, que viven su vida sin apesadumbrarse demasiado. Sin demasiados problemas. Apartando de su camino todo motivo de dolor. O trocando cada dolor en motivos de sonrisa. Las Palmas es una ciudad que sonríe con la sonrisa morena de uno de estos pequeños, maravillosos vendedores de periódicos que llenan sus calles con la alegre algarabía de sus pregones. Tras los ásperos velos del entorno, sonríen socarradamente los dos ojos luminosos y africanos de Las Palmas.

Hay también remansos de verde exuberancia. Tal, el Parque de Doramas, donde dragos y cardones, bellísimos, hacen desmayar los kodaks de todos los turistas que por él pasan, y por cuyas avenidas se pasean las madres inglesas o alemanas aireando a sus hijos. Tal, asimismo, el Parque de Cervantes, balcón tendido sobre el mar. Toda la vida moderna confluye hoy en este Parque, lleno de limpiabotas, gente alegre buflanguera y simpática, de muchacha encantadoras, morenas y gráciles, cantando el matarile.

La riqueza paisajista de la isla es lo que más impresiona al foráneo, al turista. A cortas distancias conviven aquí los paisajes más diversos, desde la árida, gris y pelada estepa africana, como en las llanuras del sur, pasando por la exuberancia tropical de los valles costeros, cargados de ópimos frutos, al encanto bucólico y suave, europeo, de los campos del centro, hasta el paisaje trágico, heroico, ciclópico de los despenderos de Tejeda.

Gran Canaria es una isla redonda en su base, cónica en su figura. Es una isla acogedora, tibia, halagadora. A la sombra de sus palmeras gráciles se halla tranquilidad, sosiego, paz, olvido.

Cerca de 5.000 MILLONES de pesetas se encuentran depositadas en las Cajas de Ahorros Benéficas, que corresponden a 3.200.000 impositores.

El ahorro oficial Nacional es la honra y punjanza de nuestra Patria y la tranquilidad de nuestras familias.

CAJA INSULAR DE AHORROS :: TRIANA, 91

Estudio de las Puzolanas en Gran Canaria

Considerando la importancia que las PUZOLANAS tienen, tanto desde su punto de vista científico como por el positivo valor que podría representar su explotación industrial, pasamos a transcribir la conferencia que en este sentido pronunció en el Museo Canario el eminente Ingeniero de Caminos, D. Ruperto González Negrín, investigador y divulgador entusiasta de las puzolanas de Gran Canaria.

Sres. y Sras.:

Cuando fui requerido para celebrar esta conferencia mucho dudé al aceptar el encargo, pues reconocía mis escasas dotes de conferenciante que, por otro lado, nunca tuvimos ocasión de ejercitar. Pero una vez aceptada, ya que a D. Eduardo Benítez, antiguo profesor y muy buen amigo, no podíamos darle una negativa, también vacilamos mucho sobre el tema elegido, "Estudios sobre puzolanas en Canarias", cuyo desarrollo, por su índole, habría de resultar *forzosamente árido y fatigoso* precisándose la habilidad de un conferenciante experto para sortear el escollo de su escasa amenidad, que a nosotros se nos presentaba poco menos que inabordable. Nos presta aliento, sin embargo, el interés que en sí pueda ofrecer el tema y el atrevimiento por nuestra parte de pensar que por anticipado habremos de contar con la benévola paciencia de todos ustedes.

Antes de entrar en el análisis de los diferentes aspectos del tema a considerar, definiremos suscitadamente las puzolanas. Se entiende en general por puzolana a todo material de origen natural o artificial que, reducido a polvo, es capaz de fraguar o endurecerse con las sales grasas debajo del agua. Es, por tanto, condición fundamental de ellas la hidraulicidad. Nosotros clasificaríamos las naturales, esto es, aquellas que la naturaleza ofrece directamente sin que se precisen para su empleo o utilización otra transformación que la de reducir las a polvo mediante moliuración adecuada, en tres clases según su origen, a saber: de origen eruptivo, sedimentario y orgánico. Entre las del tipo eruptivo o plutónico, a que pertenecen las mejores conocidas italianas, que fueron las primeras empleadas en el mundo, y las alemanas, que son conocidas con el nombre de "trass", las hay de naturaleza basáltica de las que en Canarias podemos ofrecer el ejemplo del yacimiento de la Isleta, al que pertenecen las empleadas en las obras del dique grande del puerto de La Luz, otras son de naturaleza traquítica, como las procedentes de la Montaña de Arucas, que según nuestras noticias fueron las primeras estudiadas en esta isla; otras tipo fonolítico, como el material "canto blanco" de Arguinguín, estudiado por nosotros y del que hablaremos con algún detalle. De las de origen sedimentario no tenemos ejemplos en Canarias, citaremos como célebre la francesa de la región Argonne, conocida con el nombre de "gaïse", que pierde su carácter de natural cuando para prestársele mayor energía se le somete a un proceso previo de cocción. Entre las de origen orgánico se citan las de Santorín, Isla griega, y las de Dinamarca, conocidas con el nombre de "moller", que no son sino tierras formadas por minúsculos caparzones de diatomeas e infusorios.

Entre las artificiales, es decir, aquellas que no proceden directamente de la naturaleza, se suelen emplear, cuando no existen cercanos yacimientos de las naturales, las escorias de altos hornos, utilizadas frecuentemente en la Península, donde no hay de eficacia reconocida puzolanas naturales. Desde el punto de vista químico, las puzolanas contienen los mismos elementos constitutivos de las masas eruptivas de que proceden (nos referimos, como es lógico, a las de origen eruptivo) teniendo que cumplir las proporciones en que entran sus elementos químicos con ciertos límites que se fijan en el Pliego General de Condiciones para la Recepción de Aglomerantes Hidráulicos en obras de carácter oficial y por el cual serán rechazadas aquellas puzolanas que no se adaptaran a los límites prescritos en dicho pliego. Entre los constituyentes químicos es de suma importancia la cantidad de sílice y alúmina, que son principalmente los elementos que, reaccionando con la cal en el fraguado de la puzolana con ella, forman probablemente los compuestos de silicato monocálcico y aluminato tricálcico. Estos elementos, sílice y alúmina, deben presentarse con la avidez y energía necesaria para dicho fraguado, condición que después de los estudios Poulsen, ingeniero danés y autoridad indiscutible en esta materia, se determina o descubre químicamente por la solubilidad previa de aquellos elementos en álcalis. Por tanto no es una mayor cantidad total de ambos elementos lo que nos serviría para juzgar que una puzolana fuese mejor y tal es así que de los materiales muy ácidos, es decir, con exceso de sílice, como los graníticos o riolíticos no se conocen, al parecer, buenas puzolanas. Por el contrario, los materiales neutros de naturaleza traquítica, andesítica o fonolítica y aún los básicos, con defecto de sílice como los basálticos constituyen, al parecer, los mejores yacimientos que se conocen. Aparte de estos elementos, sílice y alúmina, hay otro muy importante y para el que nuestro Pliego de Condiciones fija un mínimo. Este elemento es el agua de combinación, que adquiere siempre el material puzolánico por un principio de degradación o descomposición, ya que los feldspatos y elementos ferromagnesianos que entran en su composición con el tiempo se degradan como se descomponen y alteran todas las rocas de la naturaleza, mediante la incorporación de cierta dosis de agua atmosférica. Así, todos los feldspatos que son silicatos de alúmina y un álcali se convierten en silicatos hidratados de alúmina, mediante la incorporación de agua y que tras un proceso total de descomposición se convertirían en arcillas como las que vemos formando las tierras de cultivo. Igual ocurre con los elementos ferromagnesianos, piróxenos, anfíboles, micabiotitas, etc., que

se transforman en cloritas e hidratos o hidróxidos de hierro mediante el mismo fenómeno de incorporación a agua.

Para darnos cuenta, señores, de la importancia que tienen las puzolanas imaginemos las cantidades enormes de cemento que en el mundo se emplean para obras marítimas. Las obras de este carácter suelen resultar siempre las más costosas, ya que teniendo que resistir por su peso a la fuerza del mar, sus perfiles son siempre muy robustos a expensas de volúmenes considerables de material, cuya colocación en obra exige al mismo tiempo la utilización de costosos medios auxiliares. El cemento es el aglomerante por excelencia que se emplea en las obras marítimas, sin que pueda sustituirse por otro. Y, sin embargo, si en estas obras marítimas se empleara el cemento Portland solo terminarían por arruinarse o destruirse, sin duda de ningún género, en un plazo más o menos lejano por la acción erosiva de las sales marinas. Esto es una verdad incuestionable ya tamizada y discutida en Congresos internacionales. De ahí que haya sido siempre motivo de preocupación y de estudio el encontrar un ingrediente o una sustancia que asociada al cemento le preste la estabilidad química que por sí solo el cemento Portland no posee, y este papel lo cumple bastante satisfactoriamente la puzolana.

Este proceso de destrucción del cemento en el mar se produce porque al fraguar o endurecerse con el concurso del agua queda en libertad una cantidad de cal que es casi la tercera parte del peso del cemento. Con esta cal reaccionan activamente las sales marinas entre las que juega un papel decisivo el sulfato de magnesio, formándose un compuesto complejo que al aumentar de volumen o entumescerse actúa como cuña en los lugares donde se formó, quebrantándola y desmoronándola, abriéndose así nuevas brechas por donde penetra hacia el interior de las masas la acción marina que seguiría de este modo su proceso destructivo hasta que sobreviniese la total ruina de las obras. Las buenas puzolanas al tener principalmente sílice y alúmina ávidas de cal, actuarían en el fraguado por la reacción de la sílice y alúmina sobre esa cal libre, atrapándola, por así decirlo, para formar los compuestos que ya hemos dicho de silicato monocálcico y aluminato tricálcico, que son además compuestos estables, con lo que si la dosificación está bien hecha no quedaría cal libre y por tanto la acción marina dejaría de ser peligrosa. Se concibe por tanto la importancia enorme que adquieren las puzolanas evitando, como acabamos de ver, la destrucción de las obras marítimas, mediante su mezcla en proporción estudiada con los cementos Portland formándose el aglomerante hidráulico conocido con el nombre de cemento puzolánico. Pero su papel beneficioso se extiende a las obras hidráulicas en general, como muros de presa, canalizaciones de agua, etc., dado la condición eminentemente hidráulica de la puzolana. El conocimiento de las puzolanas, nombre que viene de la localidad Puzoli, de Italia, se remonta a la época de los escritores latinos, para los cuales no era ignorado el "Pulvis puteolanus" como tampoco era ignorada su característica condición hidráulica que el escritor Plinio definía con la siguiente frase: "Puteolanus pulvis si aquam attigit saxum fit".

En Canarias los primeros estudios se realizaron por el Sr. Suárez Galván en el año 1908, quien dió a la publicidad el resultado de sus investigaciones sobre la puzolana de Arucas comparándolas con las mejores italianas y alemanas. Posteriormente, en octubre de 1930, el entonces Ingeniero Director del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, D. José Ochoa Benjumea, publica en la Revista de Obras Públicas el resultado de sus investigaciones sobre diversas puzolanas de Tenerife—hasta entonces no estudiadas o no dadas a la publicidad. En dicho trabajo manifiesta el Sr. Ochoa Benjumea que la fabricación del cemento puzolánico nacional quedaba supeditada a la adquisición de las puzolanas italianas o del trass alemán, temiendo que pagarse la puzolana extranjera en puerto español al mismo precio que el cemento Portland, aduciendo el ejemplo de que el ilustre contratista D. Eugenio de Rivera había pagado en la época del artículo puzolana alemana para las obras del Puerto de Rivedesella al precio de 100 pesetas tonelada, que entonces sería aproximadamente el precio de la tonelada del cemento Portland, lamentándose al propio tiempo de que no obstante cumplir los materiales ensayados holgadamente con las resistencias mecánicas exigidas por el Pliego oficial de Condiciones, no pudieran ser admitidas para la formación de cementos puzolánicos por el inconveniente de presentar menor dosis de agua de combinación que la mínima exigida en dicho pliego; y coincidió con el ilustre Inspector del Cuerpo de Caminos D. José Nicolau, reconocida autoridad en esta materia, en lo que manifestaba en su obra "Los Aglomerantes en las Obras Marítimas", refiriéndose a la puzolana de Arucas, que es como sigue: "Según el testimonio del Ingeniero D. Manuel Benítez, de especial competencia en estas materias, la puzolana de Arucas llena las condiciones de carácter químico de nuestro Pliego, salvo la relativa a la cantidad de agua combinada, a pesar de lo cual la resistencia obtenida en nada cede a las mejores italianas". Y añadía: "Convendría, pues, cerciorarse, mediante experimentación adecuada de si no sería posible, sin inconveniente, reducir el límite fijado para la cantidad de agua, pues esto constituiría una facilidad que debemos perseguir para emplear las puzolanas de Canarias". Como puede observarse, se venía formando en torno a las puzolanas canarias algo así como una leyenda negra por el defecto de no cumplir las conocidas el requisito del mínimo de agua de combinación exigido por nuestro Pliego, lo cual motivaría un serio tropiezo para la importación en la Península de una de las materias primas y más abundantes del suelo canario, salvo que se reformara el Pliego eliminándose esa traba. Convencido por nuestras modestas investigaciones de afinidad a esta materia de que esa leyenda o prejuicio era injusto, sin que esta declaración suponga el menor reproche para los autorizados investigadores citados, pues

CA. GRAL. CANARIA DE COMBUSTIBLES

DEPOSITO DE CARBONES NACIONALES
Y EXTRANJEROS, PARA VAPORES,
INDUSTRIAS Y CONSUMO DOMESTICO.

GABARRAGES, REMOLQUES Y AGUADAS.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

CAFE EL ROBLE

CAFE EXPRES

BEBIDAS DE TODAS CLASES
Y GRAN VARIEDAD EN TAPAS
ABUNDANTES Y ECONOMICAS

SECRETARIO ARTILES, 58

PUERTO DE LA LUZ.-GRAN CANARIA

FRANCISCO GONZALEZ HERNANDEZ

TALLERES MECANICOS

Especialidad en reparaciones de
automóviles, construcciones de
coronas y piñones y de toda clase
de piezas por difíciles que sean.

AGUADULCE, 53

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

muy al contrario, los profesionales una sincera y alta estimación profesional, nos hemos creído en el deber, venciendo nuestra modestia, de publicar en la Revista de Obras Públicas del mes último un modesto trabajo donde insinuamos de un modo general y destacábamos en un caso particular, que las puzolanas canarias estudiando y seleccionando sus yacimientos cumplirían el requisito del Pliego en lo que se refiere al agua de combinación y en el caso particular a que nos referimos, que es la puzolana canto blanco de Arguineguín, no sólo se cumplían perfecta y totalmente las condiciones del Pliego sino que su calidad igualaba si no superaba a las mejores puzolanas europeas conocidas de origen eruptivo, coincidiendo su alta resistencia con elevada dosis de agua de combinación. No se sabe la razón y grado de la favorable influencia del agua de combinación. Pero es lo cierto que puzolanas de constitución química parecida resulta más enérgica aquella que presenta una más elevada dosis. Tan es así que, como dice el Sr. Nicolson en su citada obra, en Alemania se atienden además de a la resistencia de las mezclas con cal a la mayor dosis de agua de combinación para cerciorarse de que la puzolana o Trass, como allí se llama, es efectivamente de mejor calidad. Indagando algo que nos orientase por observación directa en el terreno para descubrir el factor hídrico en las puzolanas hemos encontrado en el tratado "Les Sciences des Roches", de Rinne, el siguiente principio, que el llevarlo a la práctica, obteniendo satisfactorios resultados, nos parecía debíamos de publicar, como así lo hicimos, en el trabajo a que hemos hecho referencia. Dice Rinne: "Las rocas frescas no tienen agua de combinación, por el contrario la presencia de ésta es prueba de un estado más o menos avanzado de su descomposición o alteración química". Luego si determinadas rocas frescas, aun reconociendo que pueden ser puzolánicas, son anhidras por razón de su edad o buen estado de conservación o por razón de su situación que las ha preservado de la acción erosiva de los agentes atmosféricos, es muy posible que junto a esas yacimientos y por razones contrarias de vejez o mayor exposición a los referidos agentes se encuentren yacimientos algo alterados y, por consiguiente, hidratados donde pudiera juzgarse la existencia de una puzolana más enérgica. Guiados por este principio hemos observado que arenas volcánicas, basálticas, en la isla de Lanzarote procedentes de erupciones muy modernas, años 1736 y 1824, produjeron polvos inertes, por cuanto las probetas de mezclas con cal se deshacían debajo del agua. Y otras arenas procedentes de erupciones mucho más remotas, también basálticas y de análoga composición química, convertidas en tobas de aspecto muy parecido a las que se cruzan con la carretera en las proximidades de Gáldar, y en cuya sustancia se advertían señales evidentes de alteración denotando la presencia de agua combinada, hemos obtenido resistencias en las condiciones que marca el Pliego de 4,29 kilos y 5,52 kilos superiores a la mínima exigida oficialmente. Nos referimos a las tobas basálticas de Maneje y Tias, de Lanzarote. En el caso del material canto blanco, que estudiamos también, algo descompuesto, incide la presencia de una elevada proporción de agua combinada con resistencias mecánicas extraordinarias. No hay, por tanto, porque suplicar a nuestro Gobierno rebaje el límite del agua marcado en el Pliego para que nuestras puzolanas sean aceptadas en el mercado nacional, desplazando a las extranjeras, cuando además se demuestra por una larga experiencia que la presencia del elemento hídrico en las puzolanas es muy favorable. Se tienen yacimientos recomendables desde los puntos de vista en el país canario, como vamos a ver con el del canto blanco de Arguineguín, no precisándose sino llevar a conocimiento superior esta realidad de trascendencia para nuestra economía y la nacional. Y ahora vamos a hablar del yacimiento de Arguineguín.

Al analizar y estudiar este material puzolánico existente en la desembocadura del barranco de Arguineguín, al Sur de la Isla, donde aparece en masas considerables constituyendo la parte baja de ambas laderas y el acantilado de la costa por la parte izquierda, no lo hicimos movidos por un impulso arbitrario. En el año 31 estuvimos en Génova y en propias manos observamos el polvo puzolánico que se emplea en los bloques del dique allí en ejecución. Y asociamos su parecido al de nuestro canto blanco canario. Desde entonces arraigó en nosotros la idea de estudiar este material. Por otro lado hemos observado un detalle, tal vez nimio, pero que acrecentaba nuestro deseo. Todo el que haya observado la ejecución de una casa habrá visto que como elemento de los pisos de mosaicos emplean los maestros una cosa que ellos llaman el "roso", y que no es sino una mezcla de los detritus de la construcción compuesto de arena, cal y residuos pulverizados de canto blanco. Sobre esta mezcla hecha con agua y extendida sobre el piso colocan el mosaico regando de vez en cuando el pavimento durante un cierto tiempo. Pues bien, el que haya tenido que levantar

después de un plazo largo uno de estos pavimentos, bien para instalar una canalización de luz, de agua, o por cualquier otro motivo, habrá observado asimismo la necesidad de emplear el pico para quebrantar la resistencia de esa mezcla que nosotros atribuimos a la acción puzolánica del canto blanco. Posteriormente surgieron razones de importancia que nos decidieron a acometer estos ensayos, como son la venencia a las obras del puerto de Mogár actualmente en ejecución, su posible empleo también en las obras del muro de presa de Cueva de las Niñas, ubicada en uno de los afluentes del barranco de Arguineguín; en la del muro de presa del embalse del cerredo de Arraña con emplazamiento en el barranco de Chira, asimismo afluente del de Arguineguín y en otras obras relativamente próximas, aún cuando más lejanas que ésta y que forman parte del Plan Hidráulico de la isla, como son la de los embalses de Vicente, Vicentico, Mulato y Vuranda. Se presenta este material, cuya composición química se asemeja sensiblemente a la típica de la fonolita, en masas tobáceas, blanquecinas, de considerable espesor, como ya hemos dicho, homogéneas y por su blandura de muy fácil reducción a polvo. Su aspecto guarda parecido con el de los yacimientos de canto blanco existentes en Barranco Seco y cercano a esta Capital; con el de los situados a la salida del túnel de Tóide; en las proximidades de la Calzada y otros situados en diversos sitios accesibles de la isla, y de los que sospechamos tal vez sean de la misma naturaleza, sin que podamos afirmarlo ni negarlo por no haber aún efectuado ensayos sobre los mismos. Otra ventaja que en el aspecto industrial ofrecerá muy pronto el yacimiento de Arguineguín es la facilidad de su acceso, tanto por tierra como marítimo. Ya es sabido que están en construcción o en tramitación muy avanzada los trozos de carretera que faltan hasta llegar a Arguineguín. Y su acceso por mar, dado que como hemos dicho está el yacimiento en la desembocadura del barranco, y siendo las condiciones del mar en esta parte del litoral la mayor parte del año propicia a las operaciones de carga y descarga, sería muy fácil con la construcción de un desembarcadero adecuado, que para una exportación en gran escala sería económica y de orden secundario. Reuma, por tanto, el yacimiento de Arguineguín, en cuanto a situación, abundancia, homogeneidad, blandura y accesibilidad, las condiciones óptimas que se requieren para una explotación industrial a gran escala.

Primeramente se hicieron los análisis químicos y los ensayos mecánicos que exigen nuestros Pliegos oficiales, habiéndose obtenido por el químico D. Carlos Reina Rodríguez, que ha acreditado ya su competencia y escrupulosidad en trabajos del mismo género sobre rocas del país, el siguiente resultado:

Proporciones exigidas	Silíce total	57,41
Silíce total, más del 45%	Acido sulfúrico	0,00
Acido sulfúrico, menos de 1%	Magnesia	0,97
Magnesia, menos del 10%	Alúmina	18,62
Alúmina, 14 a 22%	Cal	0,72
Cal, menos del 12%	Agua combinada	9,48
Agua combinada, más del 5%	Hierro	2,50
	Sodio	8,62
	Potasio	1,65

Total ... 99,97

Como puede observarse cumple perfectamente esta puzolana con las condiciones oficiales presentando ventajosamente muy reducidas las proporciones de los elementos indeseables magnesia y cal; nada la aún más indeseable del ácido sulfúrico y elevada casi al doble la proporción mínima exigida para el agua de combinación, elemento escaso en las puzolanas canarias hasta el presente estudiadas. Luego se hicieron los ensayos mecánicos que exige el Pliego mezclando tres partes en peso de puzolana por una de cal. Las probetas moldeadas en forma de codo, para romperlas luego en la balanza que determina la resistencia a la rotura por tracción fabricadas con la pasta de cal y puzolana en la preparación dicha, se tuvieron siete días en ambiente húmedo y 21 días más sumergidas en agua, según las prescripciones del Pliego. Al final de los 28 días se sometieron a la prueba de la rotura por tracción, obteniéndose el resultado que vas a ver, comparándolo con el obtenido para otras puzolanas canarias conocidas.

FABRICA DE PAN



FRANCISCO CASAÑAS
MOLINO DE VIENTO
Nº 15 LAS PALMAS

TALLERES DE CERRAJERIA E INSTALACIONES DE TUBERIAS DE VIA.—
DE DÑA. MAGDALENA SUAREZ PEÑA
CALVO SOTELLO Nº 21
LAS PALMAS



Ricardo González Gil
SASTRERIA
Sagasta nº 98
Las Canteras Puerto de la Luz



FABRICA DE HIELO
LUIS MARTIN ALCOVERRO



SUMINISTRO DE BUQUES
PESQUEROS
PUERTO DE LA LUZ

CAFE Y CONFITERIA
"LA CONCORDIA"
PARQUE DE SANTA CATALINA
GENERAL VIVES, 37
PUERTO DE LA LUZ

NICOLAS ACOSTA
CONTRATISTA DE OBRAS
FARO, 55
PUERTO DE LA LUZ
GRAN CANARIA

Juan García Matos
FABRICA DE PAN
Cosechero de Alfalfa de Fuerteventura
Naval Núm. 24
GRAN CANARIA

Canarias y la Pesca de la Langosta

por JOSE JUAN MULET.

Este crustáceo, cuya abundancia es bien conocida de los pescadores canarios, se encuentra en el litoral de la costa de África Occidental, en todo el banco pesquero Canario-Africano, especialmente desde Río de Oro hasta Cabo Blanco, en los sitios conocidos por "Morro del Ancla Chico", "El Gorrei", "Moro Falcón", "Las Canteras" y "Cabo Blanco".

También se acusa su presencia en gran escala entre Portendick hasta cerca de San Luis del Senegal, donde las arrastres al sacar sus redes han observado con bastante frecuencia la gran cantidad de este crustáceo, que en muchas ocasiones ha inutilizado dichas redes.

Toda esta langosta real es de color verde con franjas amarillas en su caparazón, patas y rejos, y una vez cocida se transforma en rojo fuerte.

En general se encuentra en fondos rocosos y muy cerca de las playas.

Durante todo el año se puede pescar, pero la época mejor de pesca son los meses de junio a Noviembre; en el resto del año la dificultad mayor son los días de reboso en invierno por arrastrar el mar las redes sobre los mariscos, con lo que, por ser la malla fina, las inutiliza, aparte que en dichos días se hace prácticamente imposible el poderlas calar cerca de la orilla por las muchas rompientes, aunque siempre es preferible la existencia de un poco de marejada que remueva los fondos e impida la visibilidad, con lo cual la langosta se enmalla con más facilidad en la red.

La langosta de Cabo Blanco y Sur de Porthendick es mucho mayor a la de cerca de Río de Oro, pesando los promedios de las primeras entre uno y dos kilos y las segundas de trescientos a seiscientos gramos.

Esta pesca se realiza con los mismos barcos "viveros" dedicados a la pesca de "sama", "chopas", etc., en vivo, es decir en embarcaciones provistas de tanques en su interior, que se comunican directamente con el mar a través de una serie de orificios bajo la línea de flotación y cuya agua debe de estar en constante circulación, permitiendo así, que la langosta se encuentre en su medio ambiente natural lo que hace puedan permanecer dentro del tanque durante mucho tiempo si las condiciones del mismo son apropiadas y la cantidad de ellas no es excesiva, sin olvidar claro está, su cuidadosa alimentación.

El procedimiento para su captura es realizado por personal especializado desde pequeñas embarcaciones que puedan fácilmente acercarse a la costa en fondos rocosos de muy poca profundidad, donde se extienden las redes paralelamente a la costa, en una gran extensión. Estas redes, de algodón de paños sueltos de unos 25 metros de largo por uno y medio a dos de alto, y cuyo número, desde luego, importante, depende de la cantidad de pescadores que les permita calar dichas redes por las tardes y recogerlas a la mañana siguiente.

La duración del viaje es muy variable, dependiendo en gran parte del estado del mar, pues en días de fuertes rebosos no se pueden calar estas redes; en general, el viaje de un langostero de estas islas con capacidad de unas 13 mil langostas y con un peso de unos seis mil kilos, suele durar dos meses.

Los barcos dedicados el pasado año a esta pesca han sido cuatro, con capacidades de 5 mil a 15 mil langostas, y aunque el negocio en sí es de muy buen rendimiento económico, no ha podido ampliarse por la dificultad de mercado. Estas langostas han sido en su mayoría consumidas en Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, mercados muy cortos en consumo, y alguna parte de ellas se ha exportado a Barcelona, pero no ya vivas, sino previamente cocidas y embaladas en cajas con hielo; estos ensayos que han durado algunos meses no han dado el resultado que se esperaba, pues aunque la aceptación en dicho mercado no ha sido discutida, el público tiene su preferencia de bien antiguo a la langosta viva y

con mayor agrado a la langosta de color rojo que se captura en el Mediterráneo y el Cantábrico.

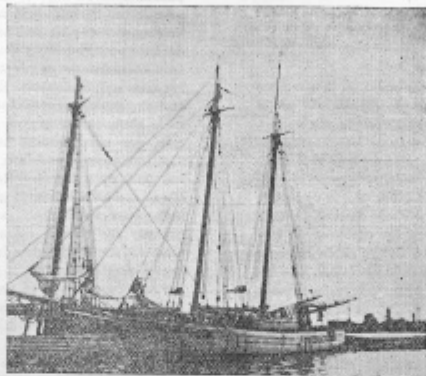
Naturalmente, si los barcos viveros canarios tuvieran capacidad adecuada y buenos motores, para llevarla a Barcelona sería de un gran porvenir para los pescadores isleños; pero a estas dificultades, especialmente a la motorización para su rápido traslado a dicho mercado hay que añadir la incógnita de si esta langosta africana viviría en las aguas del Mediterráneo; hay un factor que consiste en la salinidad de las aguas de dicho mar con relación al Atlántico que pudiera impedir la vida de este crustáceo. Ningún ensayo práctico se ha efectuado hasta estos días, que por primera vez ha salido de este puerto un moto-velero vivero con 12 mil langostas para aquel puerto. En los días que se escriben estas líneas se encuentra navegando con aquel destino, así que pronto sabrán los pescadores canarios de esta posibilidad.

Hay otra posibilidad, que tampoco ha sido ensayada; pero creemos de gran interés su estudio, y consistiría en hacer los envíos en avión, con la gran ventaja de no llevar grandes cantidades en una sola vez, lo que permitiría reducir las a las precisas para el consumo de uno o dos días y situarlas en aquellos mercados directamente consumidores, como podrían ser Barcelona y Madrid, pues tanto en Río de Oro (Villa Cisneros) como en Cabo Blanco hay aeródromos y pistas de despegue, que permiten dicho transporte, bien directamente o bien con transbordo en nuestro aeropuerto de Gando.

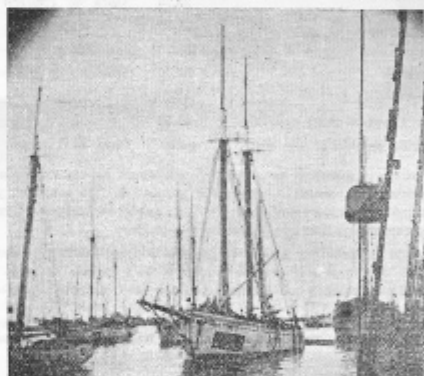
Si la presión atmosférica a la altura que vuelan estos aparatos no impide la vida en las horas de vuelo de estas langostas, previamente bien acondicionadas, sería de una perspectiva bien risueña esta pesca pues se podría extender su venta a Francia y otros países de Europa, grandes consumidores de este apetitoso crustáceo.

Brindamos a la iniciativa particular esta idea, del transporte aéreo de la langosta africana a los mercados consumidores en la creencia que sería empresa de grandes rendimientos económicos para sus explotadores.

Marzo de 1945



Velero dedicado a la pesca en la costa vecina de África. (Foto Ruiz).



Flota de veleros pesqueros en el Puerto de la Luz. (Foto Ruiz).

Juan Sánchez López

PROVEEDOR DE BUQUES
COMESTIBLES EN GENERAL

Alfredo L. Jones, 27
PUERTO DE LA LUZ

Tintorería PARIS

La más acreditada en Canarias

Fundada en 1908 por

D. Alfredo Rivas Smith

Las Palmas - Sta. Cruz de Tfe.



Saturnino del Peso

ALMACEN DE EFECTOS NAVALES

Juan Rojón, 32 - Puerto de la Luz - Gran Canaria



Varaderos
de
San Rafael

de
José Romano Henríquez

Alvareda, N.º 65

Puerto de la Luz
GRAN CANARIA

Resistencia exigida
Más de 4 kgs.

Promedio de las resistencias obtenidas con la puzolana de Arguineguín (1)
11,21 kgs/cm.²

Puzolanas de Tenerife	Kgs. cm. ²
Icod	6,70
Santa Cruz	5,12
Puerto de la Cruz	5,88

Datos del artículo del Sr. Ochoa Benjumca.

Puzolanas de Las Palmas

Arucas	5,06	Laboratorio de la Junta de Obras del Puerto de la Luz.
Isleta	8,81	

Hemos de advertir que en la mouturación o reducción a polvo de la puzolana no llegamos al grado de finura usual en estos ensayos y que es el determinado por el tamiz de 4.900 mallas por centímetro cuadrado, sino el obtenido por el de 400 mallas, por no haber podido disponer de tamices más finos en el momento de los ensayos. Es decir, que el hueco de la malla empleada por nosotros es algo más de tres veces mayor que el corrientemente empleado y ello va en perjuicio del resultado, pues la actividad de la puzolana depende muy mucho de la finura del molido. Por lo que es seguro esta puzolana es susceptible de dar aún mejores resultados. No nos hemos limitado a los simples ensayos oficiales, hemos querido compararlas con las europeas de tipo eruptivo, valiéndonos de los trabajos de Poulsen, quien en el 15 Congreso de Navegación, celebrado en Venecia, presentó una interesante memoria donde revelaba que los elementos activos principales de una puzolana eran, como ya hemos dicho, la sílice y alúmina soluble en álcalis y donde exponía una fórmula por virtud de la cual y en función de la cantidad de sílice y alúmina soluble en álcalis, podía determinarse las resistencias finales de un mortero en que el aglomerante fuese cemento y puzolana mezclados en determinada proporción, llegando a establecer que una puzolana cuya cantidad de factores hidráulicos fuera superior a un 40% no sólo no debilitaba las resistencias de las mezclas del cemento puzolánico en relación a las de solo cemento, sino que aumentaban estas resistencias. Por tanto el porcentaje de la investigación de los factores hidráulicos dará siempre idea del valor de la puzolana y permitirá su comparación con otras ya investigadas. A este objeto se efectuó el análisis químico correspondiente por D. Carlos Reina, habiéndose obtenido para la sílice y alúmina soluble en álcalis un total de un 45,60%, como se ve, superior al tipo de 40 de que habíamos antes.

Procedencia	Sílice y alúmina solubles en álcalis	
	En %	
Paolo	23,75	Obra de Poulsen
Bacoli	51,50	idem
Trass renano	35,50	idem
Trass de Buhrbrok	36,70	Química de Villavecchia
Trass de Hersfeldt	40,40	idem
Canto Blanco (Arguineguín)	45,60	
Tierra infusorios de Moller	51,00	Obra de Poulsen

Como se ve, la puzolana canaria de Arguineguín supera en factores hidráulicos al que presentan las puzolanas europeas expuestas de tipo eruptivo, y por tanto su calidad, fundándose en los estudios de Poulsen, puede decirse que es superior a la de las europeas expresadas que son de las más conocidas.

Puesto que el tanto por ciento de factores hidráulicos resultó ser, como hemos visto, el 45%, era de pensar que los morteros con mezclade cemento y puzolana habrían de ser más resistentes que los morteros con solo cemento. Para comprobarlo

(1) NOTA. - En el examen mecánico hecho en Tenerife, por el Laboratorio de la Junta de Obras del Puerto con tamiz de 4.900 mallas, se ha obtenido la resistencia superior a 13 kgs. por cm.²

se procedió a los ensayos correspondientes, previo estudio de las proporciones de cemento y puzolana a mezclar, estudio que no detallamos para no fatigar excesivamente la atención de ustedes. Solo diremos que teóricamente resultó la mezcla de 2,24 partes de cemento por una de puzolana en peso. Fabricadas las probetas y mantenidas el tiempo de 7 días en ambiente húmedo y 21 días debajo del agua, se procedió a la prueba de rotura a la tracción, obteniéndose los resultados que se consignan en el cuadro a exponer.

Promedio obtenido en 6 probetas:

Cemento solo, a los 28 días 35,41

Promedio obtenido en 6 probetas:

Puzolana y cemento en proporción 1,00/2,24 ... 38'50

No quisiera terminar sin indicar, aun cuando sea someramente, el tema de la puzolana en su aspecto industrial. Aparte de que su aplicación mayor sea en obras marítimas, tienen, como hemos dicho, amplio campo para su empleo en otras obras hidráulicas, que no son precisamente marítimas, siempre que estas obras hidráulicas durante su ejecución y durante el período para su completa consolidación se encuentren rodeadas del ambiente húmedo, beneficiosa e indispensable para el fraguado de las mezclas puzolánicas. En algunos muros de presas, de embalses, en esta isla, ya se han empleado, aprovechándose el residuo pulvurulento que resulta del machaqueo para la obtención de gravas y arenas con destino a las fábricas. Además de esta aplicación, que naturalmente sería más racional y de mayor rendimiento estudiando las dosificaciones, la puzolana puede emplearse asociada al cemento o a las calces, en canales, acueductos y tuberías. Refiriéndonos a éstas no olvidemos que el cemento al fraguarse libera casi un 30% de su peso de cal. El material de la tubería, compuesto de gravilla, arena y cemento, nunca es impermeable en absoluto, por lo que gradualmente el agua que por ella circula, sobre todo si ésta lo hace con alguna presión, va deslavando el mortero por el arrastre de la cal liberada en el fraguado, aumentándose así su permeabilidad. Empleando la puzolana en la dosis aproximada de una parte de puzolana por dos de cemento se conseguiría, como hemos visto por los resultados del último cuadro expuesto, mayor economía y aumento de resistencia en el tubo. Y como la puzolana fijaría la cal libre del cemento en la formación de compuestos químicos estables, o protegiéndola contra la acción agresiva de las sales merced a la envoltura con sus substancias coloidales o "gels", como sostienen algunos autores, se aumentaría la compacidad y por consiguiente la impermeabilidad. En resumen, con el empleo racional de una buena puzolana en tubos de cemento, se obtendría mayor economía, mayor resistencia y mayor impermeabilidad. Debido al actual conflicto mundial los cementos nacionales han adquirido en Canarias precios prohibitivos, elevándose el actual para la tonelada, aquí en Las Palmas, a 350'00 pesetas, siendo el valor de los sacos envases de unas 80'00 pesetas. Para eliminar el exceso de precio por el coste de los envases ha surgido en alguna ocasión la idea de transportar de la Península a estas islas el producto bruto, tal como sale de los hornos de las fábricas de cemento llamado "clinker", que es como una gravilla con elementos del tamaño de guisantes y avellanas, a granel, esto es, sin envases, al objeto de molerlo luego aquí para obtener el cemento. La idea nos parece aceptable y nos parecería aún más completa si se extendiese a la fabricación del cemento puzolánico moliendo simultáneamente el "clinker" con la puzolana, que es como realmente se hace la mezcla íntima, y perfecta. Se ahorraría así, como hemos dicho, el mayor coste del cemento por el ensacado. También se abarataría el transporte, aprovechándose los viajes de retorno para el envío a la Península del material puzolánico también a granel, cuya aceptación en aquellos mercados estimamos fuera de duda, con el consiguiente desplazamiento de las puzolanas extranjeras. Esto por lo que se refiere al consumo regional del cemento puzolánico y la exportación a la Península de la puzolana canaria, pero no podemos olvidar la situación geográfica de Canarias en el Atlántico, que mirando al Sur se encuentra con las costas americanas y la occidental africana, donde mucho habrá de realizarse aún en obras portuarias y hacia donde tal vez pudiera abrirse paso este producto semi canario, ya que para la aceptación de un cemento puzolánico se exigirá una buena puzolana, que Canarias, como hemos visto, posee y que no se encuentra en la naturaleza tan fácilmente como la materia prima del cemento Portland.

Con todo esto, señores, no he querido sino aprovechar la ocasión de esta conferencia para lanzar a voley algunas semillas en este campo inexplorado de muy posible trascendencia para la economía regional, acariciando la esperanza de que en alguna ocasión surja el espíritu de empresa que lo fecunde, haciendo cristalizar en frutos tangible lo que hoy es solo una promesa.

Solo me resta dar a todos ustedes las gracias por la amable atención prestada. He dicho.

FUNDICION Y HERRAJES
DE
BARCOS
NAVAL NÚM. 138
PUERTO DE LA LUZ - GRAN CANARIA

Marcelino Arencibia Reyes
Horno de Confeitería y Panadería
Araut Núm. 19 - Puerto de la Luz - GRAN CANARIA

Taller Mecánico **"RIVERO"**
Reparaciones en general
- ESPECIALISTA EN TRABAJOS DE TORNO -
MAQUINAS Y MOTORES
Rosarito Núm. 6 - Puerto de la Luz

DIRECCION TELEGRAFICA:
LAS PALMAS
SUECOS, GOTEMBURGO

TELEFONOS: { ALMACEN: 1747
OFICINA: 1848
CLAVE: A. B. C. 6.ª ED.

PETERSSON, DUQUE (LAS PALMAS) C.L.
- MATERIALES PARA LA CONSTRUCCION - MATERIALES PARA EMPAQUE DE FRUTOS -
CALLE 29 DE ABRIL NÚM. 52 - LAS PALMAS (PUERTO DE LA LUZ)

Posibilidades comerciales de Oriente para Canarias

por ANTONIO BERMUDEZ RODRIGUEZ (Titular Mercantil)

Al decir Oriente, parece que fuésemos a hablar de chinos impenables y astuto, de torvos rostros turcos con sus blancos turbantes de seda, y sus dagas de riquísima orfebrería; de árabes feroces y ardientes, nobles y bandidos a la vez; de japoneses pequeñitos y laboriosos como hormigas; de los supersticiosos hijos de Brahma. Se trasladada la mente del lector involuntaria e inconscientemente, al conjuro de la magia de esa palabra, a las intrincadas selvas de Birmania; pasan por su imaginación, como a través de una cinta cinematográfica, escenas de tramas, traiciones, luchas sangrientas con las fieras, etc., etc., que alguna vez, películas o en novelas, ha tenido el placer de admirar.

Pues no, señores, no es de tan emocionantes escenas, de tan interesantes tipos humanos de lo que os voy a hablar, ni en la mayoría de esos países encontrareis ya, la confirmación a esos relatos que nos dan las novelas y que tantas horas han robado a nuestro estudio y a nuestro trabajo. Simplemente voy a tratar de las posibilidades comerciales que para nosotros, para Canarias, tiene ese Oriente que, si bien ha perdido gran parte del interés que le prestaba su impenetrabilidad para la civilización occidental, conserva, sin embargo, acrecentado a medida que la civilización penetra en él, un interés comercial para nuestras islas muy digno de tener en cuenta. Como veis, de lo que voy a hablar, es mucho más prosaico que lo que la palabra Oriente os pudo haber sugerido.

¡Ah!, pero esta palabra ha perdido gran parte de su encanto, porque los hombres civilizados, como para evitarse molestias, la han aplicado de un modo general a todas las tierras situadas en la dirección de la salida del astro Rey y, así, pues, hoy existen tres clases de Oriente... ¡cómo si fuese una mercancía cualquiera! El Oriente europeo, el medio y el extremo o lejano Oriente; por consiguiente no puede ya uno guiarse por ella, para armar en su magín un lío de sables, gúmfas, serpientes y coletas, porque a lo mejor resulta que se nos referían a la bella Helena y nos llevamos una decepción que toda su belleza no es bastante a compensar.

Sin embargo, hay que aceptar esta división impuesta por sesudos catedráticos, aunque para evitar confusiones os diré enunciando, al mencionarlos separadamente, su respectiva denominación.

ORIENTE EUROPEO

Se comprenden bajo este nombre genérico toda la península de los Balcanes hasta su unión con el Asia en el mar de Mármara, limitada al Norte por los Cárpatos y al Este por el Mar Negro. La inmensa Rusia se separa de esta denominación para adoptar el nombre de El Este, que es con el que se le ha conocido en esta guerra, y la parte restante europea del Mediterráneo se denomina Mediodía.

En realidad, para nosotros es Oriente toda Europa y África, pero vamos a seguir las premisas sentadas por los creadores de estos nombres, con los que, además, estamos más familiarizados.

Por consiguiente incluimos, bajo la denominación que preside este capítulo, sólo la Península balcánica y la llamada húngara, aunque a ésta se la incluye generalmente en Centroeuropa.

No se puede prever con antelación como quedarán políticamente húngaros, rumanos, serbios, albanos, croatas, helenos, etc., al finalizar la actual contienda, pero sea cualquiera la forma que tomen tienen un auténtico interés económico para nosotros, pues algunos de ellos eran importadores de nuestros frutos y sus producciones quizás nos puedan interesar.

Hungría, en primer lugar, tiene en su gran llanura de la Putza o Alfoel—además de los poéticos zingaros o gitanos que todos conocemos—una gran producción de trigo de la mejor calidad del mundo, que exporta por el Danubio o a través de sus numerosas vías férreas. Este trigo se elabora además en la misma nación, con métodos industriales modernísimos, habiendo llegado a adquirir una consideración tal, como para codearse con las harinas inglesas mejor elaboradas.

Tanto el trigo en grano como elaborado podemos importarlo a través del "Oriente expreso" que pasa por su capital, Budapest, y que, mediante enlaces, puede llegar a Cádiz casi directamente por las líneas que unen París-Madrid y Madrid-Cádiz. También puede traerse más directamente aún, por la línea que une la capital con el puerto de Fiume en el Adriático, a través de Croacia pasando por Zagreb. Esta forma sería más directa y barata.

Por otra parte, los abundantes pastos de la Putza mantienen además una notable ganadería, sobre todo porcina, aunque la vacuna y lanar tienen también gran número de cabezas. Los datos actuales no es posible saberlos, pero antes de la guerra se cifraban en cinco millones la primera, y unos dos millones y medio cada una de las otras.

Consecuencia de esto es que exporte también en gran escala, curtidos, lanas en bruto y elaboradas y embutidos, algunos de los cuales pueden interesar a nuestra economía.

También es de destacar el hecho de que este país importa coloniales y, entre ellos, podíamos intentar la creación de un mercado para nuestros frutos.

Rumanía es otro de los países danubianos, precisamente por donde se hunde en el mar esa tan grandiosa arteria de las comunicaciones europeas, que varias veces inspirara a Strauss.

El renglón más importante en su producción lo constituye el petróleo, aunque produce además cereales en la Moldavia y Valaquia, en régimen de monocultivo, lo que le permite obtener una gran producción en ambos productos, frutales europeos, vides y olivos se encuentra también en la Transilvania.

Sus puertos exportadores son Braila y Galatz en el Danubio, y Constanza en el Mar Negro.

Su capital, Bucarest, era escala de la línea aérea de Oriente que, desde París iba a Constantinopla. Posiblemente para Canarias este país no tenga gran interés comercial; sin embargo, se estudiarán con más detalle sus necesidades y producciones por si hay algún punto digno de atención. Yugoslavia, formada por una diversidad de estados, antiguos principados,—Eslovenia, Croacia, Eslovenia, la mitad del Banato, Servia, Montenegro, Herzegovina, la Bosnia y la Dalmacia—sostiene con nosotros, por medio de sus estados costeros del Adriático (Cattaro y Cetina, en una bella bahía del estado de Montenegro) unas relaciones comerciales que pueden intensificarse en la post-guerra. Exportábamos a ellos nuestros frutos e importábamos huevos y hasta muebles de hierro.

Bulgaria y el principado de Albania son países de menor interés económico.

En el primero, la producción más interesante es la de rosas, en el valle de Kesamlik, del río Tundja, afluente del Maritza que va al Egeo formando límite con la Turquía europea. Provee de estas rosas a las grandes poblaciones europeas y americanas.

La exportación la realiza por el "Oriente expreso" que le une con todas las grandes poblaciones del Centro y Occidente europeo, atravesando las "Puertas de Trajano" para llegar a Sofía, o por los puertos de Varna y Burgas en el Mar Negro.

Nuestra perfumería se vería enriquecida por esta floricultura, que los búlgaros practican con todo esmero y gran escala.

Con este país pudiéramos establecer un intercambio comercial a base de sus rosas y nuestros frutos. Tiene otras producciones bastante desarrolladas pero que para nuestra economía no ofrecen por lo pronto interés.

Además de las vías de comunicación que ya hemos mencionado, utiliza también las líneas férreas que le unen con Grecia y le permiten salir al Egeo, hacia Salónica o Xanti, el primero de los cuales constituye con la que desde Brindisi, por el canal de Corinto, desemboca también al Egeo y la ruta de Alejandría, los principales focos de comunicación con Extremo Oriente.

Nos queda por último en la península de los Balcanes, denominada también Oriente europeo, Grecia. La noble Grecia, a cuya capital, Atenas, de antiquísima y brillante historia, le cupo el imponderable honor de transmitirnos los restos de las antiguas civilizaciones del Oriente medio, y que fué, en su tiempo, el emporio comercial de Oriente, donde se centralizaban las importaciones de especias y de los innumerables productos exóticos de las lejanas regiones del Asia. Fué además, según los historiadores, portadora de una de las primeras embajadas de la civilización que visitaron nuestras queridas peñas atlánticas, a las que, según es de todos sabido, llamaron Hespérides.

De su antigua poderío económico no le queda ya casi nada. De sus pasadas grandezas nos quedan sólo los nombres de sus regiones, de sus ciudades, de su geografía, de sus islas, cada uno de los cuales nos recuerdan episodios de imborrable memoria.

Por su situación geográfica, conserva aún en ciertas regiones un interés económico, sobre todo en materia de comunicaciones, que el paso del tiempo y los progresos realizados en ese orden no le han podido arrebatar.

Ya hemos indicado antes que dos de sus regiones son la última escala europea en el tráfico marítimo con Oriente. Salónica, en el golfo de su nombre, al Norte y en la base de la península Calcídica, es punto terminal de un ramal de la línea férrea "Oriente expreso" que se bifurca en Nisch (Servia), antes de entrar aquella en Bulgaria, partiendo de ella varias líneas marítimas al Extremo Oriente. De aquí su interés como nodo de comunicaciones y estación de tránsito.

El Pireo, puerto de Atenas, tiene un interés de tránsito aún más notable. Es un doble nodo de comunicaciones con el Medio y Extremo Oriente, pues, por una parte, está enlazado al "Oriente expreso" por una línea férrea que le une a Salónica, siendo, además, puerto de escala obligada al salir del canal de Corinto, por donde se realiza gran parte del comercio de Centroeuropa con Oriente, a través de las líneas que, salvando los Alpes, comunican a aquél con el puerto italiano de Brindisi, de donde parte la ruta marítima que atraviesa el mencionado canal.

Su interés económico, en lo que a nosotros respecta, estriba en sus producciones y en las posibilidades de colocar en ese país nuestros frutos, realizando un intercambio comercial que se acrecienta cada vez más a medida que las necesidades y condiciones del comercio lo aconsejan o exigen.

Una de sus producciones más interesantes, aunque guarda analogía con las de la península, es la de las pasas, que exportan en gran cantidad, porque de sus vides sólo elaboran vinos casi para su consumo, dado que debido a su poca resistencia se descomponen pronto, por lo cual, los griegos han acudido a un procedimiento industrial, que consiste en añadirle al vino substancias resinosas para aumentar su resistencia, substancias que le dan un cierto sabor desagradable para el paladar de los occidentales, a lo que se debe que tenga poca exportación. Para compensar esta deficiencia pasan las uvas, exportándolas en esta forma.

Sin embargo, parece ser que el origen de esta industria en Grecia se remonta a los tiempos de la dominación turca, en la que fué prohibida la fabricación de vinos porque, como se sabe, la religión mahometana repudia las bebidas alcohólicas, dedicándose entonces los griegos a pasar sus uvas, en cuya actividad adquieren tal perfección, mediante injertos y otros procedimientos así agrícolas como industriales, que les valió el renombre universal de que gozan sus ricas pasas. Corinto y Patrás son las principales ciudades en esta producción y los puertos de exportación más importantes.

Además, tiene como producción interesante la del tabaco que, como es sabido, constituye la materia prima de los deliciosos cigarrillos egipcios. Este tabaco se produce en el Norte, en la Macedonia, y es Kaballa la región de cultivo más perfeccionada y donde se obtienen las mejores calidades. Se exporta a Egipto para su elaboración, por el puerto de Salónica.

Nosotros hemos importado pequeñas cantidades de cigarrillos egipcios destinados especialmente al turista, y cabría la posibilidad, para el futuro, de importar el tabaco directamente y elaborarlo en nuestras islas, aunque tendríamos entonces que contratar técnicos egipcios o ingleses que supieran darle el punto de elaboración que les hace insuperables, pues no cabe duda que la bondad del cigarrillo estriba y se obtiene por la elaboración. Otros países han hecho lo mismo, tanto con los egipcios como con los rubios ingleses, y han alcanzado un éxito bastante compensador.

Aún quizás, más tarde, sería posible introducir en las islas el cultivo de este tabaco, si para ello reunieran condiciones, con lo que se nos abriría un porvenir prometedor en este asunto, pudiendo entonces, además de surtir a nuestras capitales y al mercado nacional, colocarlos también en los barcos de esta ruta y en los mercados cercanos de África, mediante la concesión de la Zona Franca o el restablecimiento integral de los Puertos Francos por que, en otro lugar de esta revista, abogo.

ORIENTE MEDIO

Entramos en el Oriente Medio o Asia Anterior, sencillamente tomando el ferrocarril en Salónica, que atraviesa la Macedonia de Oeste a Este, pasa la frontera de Turquía-Europa y nos deja junto al Bósforo, en la bella capital cosmopolita turca de Constantinopla, bajo ya de los dominios de la Media Luna. Atravesando luego el Bósforo en barco que está en combinación con el ferrocarril, integrando ambos la línea "Oriente expreso", sentamos nuestros reales en Scútari, al otro lado, frente a Constantinopla. Ya nos encontramos en la Turquía asiática; en el misterioso Oriente de las novelas de aventuras.

Adentrándonos en ella procederemos a rebusar, como celosos naturalistas, en sus poco abundantes producciones.

Entre sus productos especiales más notables encontramos las lanas de Angora o Ankara, muy valiosas y apreciadas para la fabricación de abrigos o chales estilo cachemira. Ankara, capital de Turquía o Anatolia, está situada en la meseta y comuni-

cada con el Bósforo por un ramal del "Oriente expreso"; por lo tanto, su puerto de exportación es Scútari, aunque también puede exportar por Smirna, puesto que está también tiene un ramal de la repetida línea.

Otra de sus producciones es la de la variedad de tabaco llamado "turco" que produce cigarrillos de reputadas marcas y, luego, otros productos típicos del país como son objetos de cuero trabajados en forma parecida a la marroquí y diversas chucherías por el estilo, destinadas al turista.

Tiene, como es natural, una importante industria de alfombras y tapices de lana que ofrece amplias posibilidades a nuestra cochinilla en el futuro. Sus regiones industriales más importantes son Smirna y Brussa.

Tomamos otra vez el ferrocarril mencionado en la estación terminal turca de Nisibin y cortando una especie de zona que forma la parte Norte de Siria entre Turquía e Irak, llegamos a Mosul y nos hallamos en plena Mesopotamia, indagando la *Geografía económica de la parte oriental del desierto sirio*.

En realidad, este país nos ofrece pocas posibilidades de obtención de productos en condiciones ventajosas, pues sus producciones agrícolas logradas a fuerza de irrigación artificial se nos ofrecen más cercanas y en mejores condiciones.

Hacia el Oeste encontramos Siria. Todos estos países son de antigua civilización y aún algunos de sus nombres nos recuerdan hechos de la Historia Universal, de la época anterior a Jesucristo.

Siria es el país de los antiguos fenicios, a quienes los bosques del Líbano dieron la madera que les permitió hacerse grandes navegantes y los primeros comerciantes de su época. De Tiro, hoy Sur, salieron los que, según se cree, fueron nuestros primeros visitantes.

Sus producciones especiales, hoy en decadencia, son los tejidos de Damasco, la sedería de Alepo, los recamados de oro, industrias en que se revela la magnificencia del oriental. En Damasco también se fabrican los alfanges, cimitarras y otras armas blancas, verdaderos tesoros artísticos que realzan la riqueza de las panoplias en que figuran.

Hoy, casi sólo existe la pequeña industria de artículos curiosos de la artesanía oriental, como trabajos de cuero, de factura inconfundible, objetos de piedad por la cercanía de los santos lugares, fabricados con maderas de olivo y adornados con incrustaciones de nácar, etc.

En general, ni ésta, ni Palestina, ni Transjordania ofrecen mayor interés para nosotros que la riqueza de su historia y el hábito de rareza y magnificencia que rodea al espíritu oriental.

Todas están unidas por un ramal del "Oriente expreso" que se desprende en Turquía entrando por Alepo y pasando por Hama, antigua Epifanía y Hons histórica Emesa continúa luego a Trípoli, Beirut y Damasco, de donde parte un ramal a Transjordania.

La línea principal entra en Palestina por Jaifa, puerto, adentrándose otra vez para unirse, pasando por Nazaret a la línea Damasco-Transjordania. Además hay otro ramal de Jaifa, puerto más al Sur, a Jerusalén, que es la ruta seguida por los peregrinos cristianos.

Y, por fin, entramos en la inmensa Arabia, tomando el ferrocarril que dejamos en Transjordania que, cual si le asfixiase el enorme calor del desierto, nos deja antes de la mitad del camino, en Medina. De aquí en adelante hay que proseguir el viaje en caravanas o en camellos.

Nos arrimamos a la costa del Mar Rojo para evitar la insolación y, de camino, vamos examinando las producciones árabes y las relaciones que con nuestros islas ha tenido este país desheredado por la Naturaleza.

Los productos que suministra, en cuanto a los agrícolas se refiere, son producidos en sus oasis a base de la concentración de los jugos vegetales por el intenso calor, que origina una rápida y cuantiosa evaporación del agua con tenida en la savia de las plantas. Son, pues, productos de esencias concentradas muy valiosos para usos farmacéuticos y de perfumería. El incienso, la mirra, el bálsamo, la goma arábiga, etc., fueron llevados por los Reyes Magos, que de aquí procedían, en ofrenda al Niño Jesús, según cuentan las Historias Sagradas.

Las palmeras producen riquísimos dátiles de los que, en tiempos normales, se importaban en Canarias, donde eran muy apreciados.

Siguiendo el litoral del Mar Rojo, llegamos por fin a la Arabia feliz. El Yemen, de clima más templado, no ofrece hacia el Sur, y en sus colinas, las plantaciones del café mejor del mundo, el riquísimo moka, del que los canarios hemos tenido la dicha de comprobar el exquisito sabor.

Y en habiendo hablado del café en Arabia, ya no hay más que decir de este país.

Estos productos se ofrecen a la gastronomía canaria en buenas condiciones, y habiendo existido ya una regular importación de ellos, es muy posible que, mediante nuestros esfuerzos de acercamiento hacia el Oriente, intensifiquemos nuestras relaciones comerciales con esa poética región, con el consiguiente mejoramiento de las condiciones de importación y el aumento de ésta.

Sus puertos más activos son: para el cate, Haddeda, cerca de Moka y Adén, posesión inglesa en el estrecho de Bad el Mandeb; para los dátiles, Djeddah, cerca de La Meca.

Rumbo a Suez partimos del puerto de Adén para visitar el interesante país de los faraones, el de la más antigua civilización.

Egipto es, como se sabe, el productor del algodón mejor del mundo, del que se surten, no sólo los países que no lo poseen, sino hasta aquellos que, como E. E. U. U., producen grandes cantidades, pues dada la fineza de su fibra, no obtenida aún en ningún otro, se emplea preferentemente en la fabricación de tejidos finos.

Los cultivos de la caña de azúcar y del arroz están también muy desarrollados y, además, produce tabaco propio. Es notable también el cultivo de las rosas de esencias en el oasis de El Faym.

En pequeña proporción hemos sido también clientes de Egipto importando cigarrillos elaborados; los excelentes cigarrillos que aquí se fabrican, algún algodón y dátiles de sus elegantes palmeras.

Por su puerto de Alejandría realiza una intensa exportación.

Y, finalmente, nos queda Persia, a gran meseta del Irán, la patria de Jerjes y Darío, sus ambiciosos reyes de la Antigüedad, y el escenario glorioso de las mayores hazañas del Caudillo macedónico Alejandro Magno, Estado que ha experimentado un rápido florecimiento determinado por la posesión del combustible moderno: el petróleo.

Es una meseta en cubeta rodeada de altas montañas y forma parte de la línea de desiertos que se extiende alrededor del Mundo entre los trópicos; sin embargo, sus producciones fruteras son notables y aún más las de la industria típica persa que conservan todavía el renombre mercedísimo que alcanzaron en la Antigüedad. Sus chales de pelo de cabra de las montañas que los rodean, sus tejidos de seda, sus maravillosas alfombras y tapices, han conservado, a pesar de la moderna industria, su fama universal, dada por aquella magnificencia que hiciera admirar al gran viajero Marco Polo en

las ciudades de Tauris, Yezd y Kirma, a las que califica en sus relatos de "grandes ciudades de mercancías y de artes".

Esta industria especialísima originó las relaciones comerciales de nuestras islas con ese gran país, las que se realizaron a base de la cochinilla, tintóreo inmejorable para el teñido de los tejidos de origen animal. Aún continuaron esas relaciones, si bien en menor cuantía, después de la aparición de las anilinas alemanas que determinaron la caída de la exportación de nuestra cochinilla.

Ultimamente se realizaba ésta por mediación de Francia principalmente. Desde su puerto mediterráneo de Marsella, verdadero emporio mercantil para Oriente, exportaban los franceses la cochinilla que a nosotros habíamos comprado.

Quizás se nos ofrece una oportunidad de revalorizar nuestro producto tintóreo, dando a su producción nuevo impulso y encauzándole por los modernos métodos industriales, para obtenerla si es factible, a precios más económicos.

Con esto y la circunstancia del abandono en que los países productores de las anilinas tienen dicha producción, envueltos como están en la desastrosa guerra que asola al mundo entero, podremos intentar la reconquista de nuestros mercados, puesto que mientras se rehacen las naciones del sangrieto chapuzón quedarán esos mercados a merced de la habilidad de nuestros exportadores. Y, mediante la supresión de la mediación extranjera en ellos, junto con el abaratamiento de la producción antes citada, estaremos en condiciones quizá, de hacer frente, dentro de algún tiempo, a la competencia que nuevamente se nos enfrentará.

Para ello, lo mejor sería, de no tener la flota propia de que en otro artículo hablo, poseer siquiera, en cada uno de esos mercados, agentes de ventas nuestros, que gestionen directamente la importación del producto desde el mismo país importador, para hacer la exportación sin la mediación señalada. La bondad natural del artículo haría lo demás.

¡Canarios, a la tarea! En Persia los Benders nos esperan.

EXTREMO ORIENTE

Entramos en el Asia tropical, bajo el calor de los paralelos 10º y 20º de latitud Norte que cortan la India e Indo-China.

Nuestras relaciones comerciales con la India han estado constituidas, hasta ahora, por algunas importaciones de té, canela, y otras especias de Ceilán, muebles de caña en bambú, carey, objetos curiosos de hueso y marfil, y las muselinas, sedas y demás tejidos que los indios establecidos en nuestro país han importado. Chales de cachemira procedentes de la industria india, que se nutre de la lana que recubre la piel de las cabras de los valles occidentales del Himalaya, etc.

La India e Indo-China son grandes mercados de materias primas que surten gran parte de la industria inglesa y francesa y ofrecen amplias posibilidades para cualquier país industrial, pues como países tropicales, son verdaderos depósitos inagotables de esos mil productos exóticos de producción espontánea en estos climas.

Si llegásemos a industrializarlos conforme nuestro estado económico reclama, por las razones expuestas en otro lugar de esta publicación, nos beneficiaría grandemente un acercamiento a ellas.

Más al Sur, en plena zona ecuatorial, encontramos las islas de La Sonda; de ellas Sumatra y Java, son grandes productores de tabaco, en especial de ciertas "capas" de las que nuestros fabricantes y veteranos "pureros" conocen sus excelencias. Se importaban por mediación de Holanda, a cuya soberanía estaban sometidas dichas islas antes de la guerra.

Además de ello, producen las especias que han hecho célebre a esta parte del mundo, y algo infinitamente más valioso en la actualidad: el petróleo.

Sobre todo del tabaco, del que se hace gran consumo en nuestras islas, sería muy conveniente gestionar la importación directa, pues supondría un gran beneficio para nuestra economía.

Saliendo de Batavia, puerto de Java, atravesamos, entre Sumatra y Malaca, por un lado, y Borneo por el otro, una especie de antesala del mar de la China y entramos en el tempestuoso escenario de las sangrientas hazañas de los piratas malayos, tan repetidamente traspassadas a la pantalla y a la novela. Hoy no existe sino el recuerdo de tales hechos y la bravura del mar, que parece recordarnos su tormentosa historia.

Encontramos a nuestro paso los mares bastante borradados islas Filipinas, en las que hoy se libran luchas trascendentales que han de decidir el futuro del Extremo Oriente y de su gran Océano. Hemos pasado frente a las grandes productoras del caucho, Indo-China francesa, Malaca y Siam. Llegamos a Formosa, la gran isla japonesa productora del celuloide obtenido en sus bosques de alcanforeros. La primera materia de la industria cinematográfica se produce con gran esplendor en esta isla.

Estamos en el verdadero Extremo Oriente, en los lejanos y antiquísimos imperios chino y japonés, ambos profusamente surtidos de artículos curiosos de la artesanía oriental; broncees maravillosamente cincelados, lacas de todos colores, jarrones de la más fina porcelana, armas blancas de raras curvaturas y riquísimos adornos, etc., etc.

Muchos de sus artículos, y aún sedas, hemos importado de la China, y del Japon; sentimos la influencia de su maravilloso despertar industrial, en la lucha que por nuestro mercado entabló, enviándonos autos, tejidos y otros varios productos de su modernísima industria, inundando nuestro comercio, si bien la duración de esta lucha fué bastante corta.

Y bien, queridos lectores, en estos bellos y engimáticos países rendimos nuestro viaje "marcópolico".

BREVE COLOFON

Como al principio de este artículo advierto, el objeto del mismo no es otro que señalar de pasada las posibilidades que el Oriente ofrece al comercio canario; por ello, me he limitado a destacar las producciones más interesantes para nosotros, ya que un detallado estudio de ellos haría demasiado prolijo y dilatado el mismo, pues ocuparía todo un libro de bastante volumen.

También de pasada, he mencionado algunos antecedentes de esas relaciones de las que es imposible dar completo detalle, tenida en cuenta la falta de datos estadísticos de que adolecemos en Canarias, al menos de los relativos al comercio con los citados países, quizá por el pequeño volumen que dentro de nuestro comercio en general representa.

Pero bástenos decir que el canario ha recorrido todo el mundo buscando los productos allí donde se producían mejores y más baratos, y por ello en nuestras islas hemos podido disponer de las mercancías más exóticas, procedentes de los más apartados rincones del Globo. Estos son en general los antecedentes de nuestras relaciones con Oriente.

Esto, que se ha realizado sin el apoyo de nadie y en aislados esfuerzos e iniciativas, puede ser, encauzado y orientado eficazmente, motivo de un activo comercio.

Nuestra futura industria dispondría de una despensa bien surtida de primeras materias diversas. Nuestros frutos poseerían posibles mercados, siempre valiosa reserva y, en general, nuestra economía sentiría el influjo benéfico de esa obra.



PRECIO
20 PTAS