

MEMORIAS DE UN ALFÉREZ DE NAVÍO, DE CARLOS MARTÍNEZ-VALVERDE

María Luisa BURGUERA NADAL
Universidad de Castellón

Cuando alguna vez hables de mí en tus versos, si citas al Mar, cítalos con mayúsculas. Es la puerta de España que da directamente al mundo.

Rafael García Serrano, *Eugenio o la proclamación de la primavera*.



L texto titulado *Meridianos* y subtítulo *Memorias de un alférez de navío en un viaje de circunnavegación* fue escrito por Carlos Martínez-Valverde (1907-2004) y nos relata un viaje realizado en el buque escuela de la Armada española *Juan Sebastián Elcano* desde agosto de 1934 a mayo de 1935.

El libro fue publicado por vez primera en el año 1944 por la Editora Nacional, y su autor, contralmirante de la Armada, fue también escritor, conferenciante, historiador naval, miembro de la Real Academia de la Historia y perteneciente a la Real Academia Hispanoamericana y a la Sociedad Colombina. Fue jefe del

Cuartel de Instrucción de Marinería (CIM) de San Fernando desde el año 1955 hasta 1964.

Meridianos se nos presenta como un relato en primera persona, a modo de cuaderno de bitácora encontrado por el autor. Así pues se utiliza el recurso literario del manuscrito hallado. Resultan sumamente interesantes las observaciones que la voz del narrador hace sobre las tierras que se van visitando, sobre las circunstancias de la vida a bordo y sobre sus propias experiencias, de manera que se puede entender el texto tanto como un viaje externo como interno, es decir, como un relato de aprendizaje. Así pues, el libro no solo nos transmite la visión del mundo del autor, sino que enriquece nuestra mirada a través de la contemplación, con una atenta observación de otros modos y maneras de concebir la existencia humana con sus múltiples variantes. Todo ello mediante la utilización de un estilo ágil, ameno, elegante, pero no por ello falto de cuidado literario.



Buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* saliendo de Cádiz. (Foto: archivo RGM).

En suma, la lectura de *Meridianos* hace volver al lector a una época en la que el viaje alrededor del mundo era todavía una aventura, en la que se recupera la imagen de una identidad española presente en tierras lejanas y en la que se manifiesta sin duda la ennoblecedora dignidad del soldado y del escritor, de tan fructífera trayectoria en la cultura española.

El libro, desde su primera publicación en el año 1944 en la Editora Nacional, no ha sido reeditado.

Aparece dividido en tres partes: en primer lugar, y tras un breve epígrafe en relación con el título *Meridianos*, aparece una *Dedicatoria*, en la que el autor se refiere a los comandantes del buque escuela *Juan Sebastián Elcano*, a los jefes y oficiales, a los guardias marinas y a las dotaciones que tripularon el barco, especialmente a los que lo hicieron entre los años 1934 y 1935.

En segundo lugar, figura un *Prólogo* del autor, en el que presenta a Álvaro Fernández de Tajos, compañero de estudios en la Escuela Naval e íntimo amigo del mismo, a quien este había acompañado al antiguo castillo de sus antepasados, en Aguilar del Conde, por tierras de Castilla. Recuerda el autor las ocasiones en las que ambos habían coincidido en la época de los estudios en San Fernando y en el Arsenal de La Carraca, en la etapa de descubrimien-

to del mundo y de otras culturas a bordo del *Elcano*, por las misteriosas calles de Toledo durante la estancia en la ciudad: «Muchas veces, afirma el autor, en medio del Océano, pensábamos juntos en aquella mañana del mes de julio allá en España, en la Tierra de Campos, recordando ante el horizonte de la mar la grandeza del horizonte castellano, la poesía de la desolación, el doble aspecto físico y moral del paisaje de Castilla, de igual modo que Chateaubriand consideró en una hora de crepúsculo, el de la campiña romana de nobles líneas y de matices encantadores, donde el placer de los ojos se acrecienta con una emoción profunda al considerar el drama humano que esas grandes extensiones vieron desarrollarse siglos ha» (Martínez-Valverde, 1944:14).

Álvaro estuvo en el frente de Madrid y murió en acción de guerra, y como recuerdo le dejó al autor un manuscrito: «Álvaro me legó todas las cosas que tenía en la hospitalaria casa de la ciudad andaluza: recuerdos de viajes, en su mayor parte, y este manuscrito de las *Memorias* que él pensaba publicar algún día, discretamente veladas por la caballería. Sus impresiones de nuestro viaje alrededor del mundo constituyen las líneas que siguen; solo he cambiado algunos nombres, cortado algunos pasajes... Impresiones no escritas a diario, sino de vez en cuando, sobre todo durante las largas navegaciones; recuerdos del puerto que queda por la popa, ilusiones de la próxima escala o las incidencias intermedias de esos dos periodos que completan el último de los tres en que puede dividirse la psicología del navegante en el transcurso de una larga travesía» (Martínez-Valverde, 1944:15)

A continuación aparece la tercera y última parte del libro, que es en realidad el *corpus* del texto, y que el autor titula *Bitácora sentimental*. El cuaderno de bitácora es, como es conocido en el léxico de la navegación, un libro en el que se apunta durante el viaje el rumbo que se lleva, la velocidad de la marcha, el estado del tiempo, las maniobras y demás accidentes de la navegación; hay que aclarar que la bitácora es una especie de armario fijo a la cubierta e inmediato al timón, en que se pone la aguja de marear. Por otra parte, un diario de navegación es un cuaderno en que se anotan los elementos de la derrota de un barco (1), entendiendo por derrota el rumbo o dirección que llevan en su navegación las embarcaciones.

Nuestro texto no es pues un diario de navegación ni un cuaderno de bitácora, es un relato de viaje en forma de diario. Y a este propósito habría que afirmar que es un viaje de obligado cumplimiento, ya que pertenece a la formación de los oficiales de la Armada española.

(1) El primer modelo de diario de navegación fue ideado por el célebre astrónomo y meteorólogo norteamericano Maury y fue adoptado como reglamentario en 1853. En aquel modelo, como en el actual, los elementos que se habían de observar eran los vientos, presión y temperatura atmosférica, nubes, estado del mar, etcétera.

Como buque escuela, el *Juan Sebastián Elcano* tuvo, y tiene desde su botadura, el objetivo de la formación en la mar de los futuros oficiales de la Armada, los guardias marinas. Tomó su nombre del insigne marino Elcano, protagonista de una de las hazañas más grandes de la historia marítima española (2). El buque escuela surgió de la necesidad de dar formación a los oficiales de Marina y su proyecto fue debido al ingeniero inglés Charles V. Nicholson; se llevó a cabo en los astilleros Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz, iniciándose las obras en noviembre de 1925, bajo los auspicios del general Primo de Rivera. El barco se botó el 5 de marzo de 1927. Efectuadas las pruebas de mar, partió para su primer viaje en agosto de 1928, circunnavegando el globo hacia el este y finalizando en mayo de 1929.

El relato hace referencia al octavo crucero de instrucción, realizado desde el 17 de agosto de 1934 a mayo de 1935, bajo el mando del comandante capitán de fragata Moreno Fernández (3).

Pero regresemos al texto. Presenta esta forma de diario, si bien no excesivamente riguroso en la cronología diaria. En él, visión y voz se funden coherentemente; aparece por tanto un yo testigo que cuenta su viaje. Por otra parte, todo discurso narrativo se puede presentar ante nosotros, lectores, en dos formas básicas: como textos resultantes de un proceso de producción que no se nos oculta —cartas, crónicas, confesiones, informes...— y aquellas que se presentan como una escritura milagrosa, que no da razón de sí misma. Nuestro relato pertenecería a la primera posibilidad utilizada como recurso literario, ya que el autor revela que ha encontrado un manuscrito de otro autor.

Si nos atenemos a la definición de diario, es este un género didáctico-ensayístico de expresión subjetiva que consiste en «una minuciosa constatación de hechos cotidianos, que puede suponer una intensificación mayor de la expresión subjetiva, pero que es de alcance más reducido al no poder presentar la panorámica total de una vida, como es el caso de la autobiografía» (García Berrio y Huerta Calvo, 1992:228). Es decir, cada anotación tiene el valor en sí mismo de ser el reflejo de un momento, de una situación vital de importancia, y aunque un diario extenso revele el desarrollo de la persona del escritor lo hará de forma muy diferente a la autobiografía. El diario, la carta, los anales

(2) Con una expedición de cinco buques armada por Carlos I de España, Elcano partió de Sanlúcar de Barrameda, en 1519, bajo el mando del portugués Magallanes para encontrar una nueva ruta hacia las islas de las especias. Después de rodear América por el sur, de descubrir las islas Filipinas y de grandes penalidades, como el hambre, las enfermedades, los naufragios o la muerte de Magallanes, la expedición, de la cual solo quedaba la nao *Victoria* al mando de Elcano, llegó a España a los tres años de su partida, después de haber dado la vuelta al mundo por primera vez en la historia. El rey Carlos I concedió a Elcano un escudo de armas que contenía un globo terráqueo con el lema *PRIMUS CIRCUMDEDISTE ME* (El primero que me rodeaste).

(3) Los días de mar de este octavo crucero fueron 230 y el total de millas navegadas 29.597, según datos de la Armada española.

adquieren valor en el hecho de no ser más que interpretaciones momentáneas de la vida y su valor reside en ser un recuerdo fiel del pasado; traen, por medio de una mirada retrospectiva, el pasado al presente, en tanto que en la historia y en la autobiografía, por el contrario, el pasado queda sumido en una visión desde el presente (Weintraub, 1991:21).

Con respecto a la forma autobiográfica de la narración, parece el resultado de una necesidad expresiva en correspondencia con el carácter en cierto modo intimista del relato. El autor del viaje, es decir, el narrador-protagonista, aparece en una primera lectura como analista, rememorador y algo poeta de su propia vida antes que como novelista en el sentido pleno de la palabra. Lejeune define la autobiografía como un relato retrospectivo en prosa que una persona hace de su propia existencia, poniendo énfasis en su vida individual y, en particular, en la historia de su personalidad (Lejeune, 1991:48).

Así pues entendemos el texto como relato en primera persona, en forma de diario, por tanto autobiográfico, pero que no establece la identidad entre autor y narrador.

La materia del discurso del relato se nos presenta estructurada en tres vertientes: cronológica, geográfica o espacial y temática.

En cuanto a la primera, ya hemos señalado que no hay una consecución cronológica minuciosa, de modo que hay ocasiones en las que se observan saltos de cronología notables en relación con la mayor actividad y las estancias en puerto. La estructuración geográfica se corresponde con la información que hemos obtenido del octavo crucero que realizó el buque *Juan Sebastián de Elcano*. Las etapas fueron las siguientes: Ferrol-La Valetta/La Valetta-Haifa/Haifa-Alejandría/Alejandría-Port-Said/Port-Said-Colombo/Colombo-Madrás/Madrás-Singapur/Singapur-Saigón/Saigón-Manila/Manila-Shanghái/Shanghái-Yokohama/Yokohama-Honolulu/Honolulu-San Francisco/San Francisco-Colón/Colón-Nueva York/Nueva York-Cádiz.

Por otra parte, la estructuración temática está en relación con los puntos de inflexión en el trazado lineal de la referencia espacial y por tanto vincula este relato al género de relato de viajes romántico, si bien, y como es lógico, presenta marcadas diferencias.

Partimos del hecho de que el viajero romántico entendió el viaje como un fin en sí; sin duda los románticos fueron los primeros que viajaron para huir de lo conocido y en busca de lo exótico. El destino debía ser diferente; no importaba la ilustración o la observación, sino la experiencia personal gratificadora, el placer de viajar; por eso nació el relato literario de viajes y se abandonó otro tipo de relato viajero, como la crónica documental. El viajero contará su experiencia de la forma más atractiva posible para el lector. Así pues en la época romántica los libros de viajes adquirieron un marcado carácter intimista, pues las repercusiones del viaje en el mundo interior del viajero fueron los verdaderos núcleos del relato. «El primer paso lo da el romanticismo, donde los momentos de clímax del discurso de un viajero suelen coincidir con

sus efusiones líricas ante la naturaleza y con el intento de revivir en cada sitio histórico las pasiones y los destinos que los tuvieron por escenario» (Carrizo, 1996:124). El relato se convertía así en una confesión.

Creemos que el nuestro presenta características de libro de viajes documental, pero también se observan en él algunas de las características del relato de viaje romántico. Y este hecho se manifiesta en la estructuración temática que el propio autor indica, de modo que, como señalábamos, no solo existe una estructuración cronológica, por un lado, y espacial, por otro, que coincide con la travesía del crucero, sino que además existe una estructuración temática, también indicada textualmente, que nos va señalando esos momentos de clímax emocional en el discurso, de manera que el capítulo dedicado a Ferrol será titulado «Partir es morir un poco: Ayer salimos de El Ferrol; una despedida un poco triste, como todas las despedidas: *Partir c'est mourir un peu*. Para unos naturalmente, más que para otros, según el grado de los afectos que se dejan por la popa» (Martínez-Valverde, 1944:20).

La navegación en alta mar y por el norte de África será titulada, las «Aguas del Imperio: Pasamos por el canal de Galita y luego nos acercamos a la costa de África por estas aguas tan evocadoras de las glorias del rey Don Carlos y del infante Don Juan, su hijo. Recordamos en ellas la conquista del hoy cercano Túnez, la arriesgada intervención personal del emperador nuestro rey: ¡Túnez, Argel, Orán!, jalones gloriosos de la España antigua, clavados en la costa del norte de África como canto eterno a las glorias de un Imperio...» (Martínez-Valverde, 1944:28).

Luego, el puerto de Haifa y el recorrido por la tierra de Palestina y la emoción de visitar los lugares de Tierra Santa, la basílica del Santo Sepulcro: «Penetramos: ámbitos sagrados donde murió el Redentor del mundo. El alma se transporta al día en que el Justo, clavado en la cruz en este mismo lugar de la tierra, respirando un postrer aliento de un aire que ocupaba este mismo sitio, convertía, con la divina gracia de su muerte, un leño infamante en el remate de las coronas de reyes y emperadores... Se entornan los ojos y viene a la mente todo el drama... Bajo el altar está el orificio en que estuvo clavada la cruz... Al final expiró el Verbo; cayó su cabeza sobre el pecho... Le desclavaron, le llevaron a la piedra de la unción y allí le extendieron frío, tez lívida, labios amarrotados, manos y pies taladrados y el pecho traspasado por la cruel lanzada...» (Martínez-Valverde, 1944:56).

La travesía por el océano Índico le trae el emocionado recuerdo de España y así rememora el «Día de Lepanto: A manera de una oración por el caballero andante y como expresión de homenaje a su autor, se lee algún trozo de su historia... La sombra del barco se refleja en las aguas; flotan las palabras; un momento quedan en el espacio y las jarcias se impregnan de su misterioso perfume; rancio perfume de solera antigua que empapa las alquitranadas filásticas. También se dejan oír las palabras de encomio del propio Cervantes para el valor militar en la batalla naval. El entusiasmo hace que un algo de nuestro

ser se estremezca. Caballeros en este moderno Clavileño de blancas alas, cabalgadura de ilusión, ponemos nuestra imaginación en la gigantesca interrogación que por la proa, allá lejos, parece transparentarse, velada y misteriosa, tras la calima del horizonte» (Martínez-Valverde, 1944:92).

O el narrador recuerda Castilla a propósito del mascarón de proa en «Castilla: Eres símbolo más permanente quizás que la bandera, que sólo se iza de vez en cuando; tú eres el barco, lo llevas contigo, lo lanzas a las olas... Eres Castilla; ...de tu vientre fecundo salieron los conquistadores... eres el corazón de la Patria en la majestad austera de las mesetas... Aquí tu figura se mira en todos los mares del Globo, recordándoles que aún existes. Por gruesas que sean las marejadas, no llegan las olas a humedecer los dorados pliegues de tu túnica; el barco entero levanta pujante su castillo» (Martínez-Valverde, 1944:94).

Y rememora el camino de Santiago en el capítulo titulado «Evocación de Santiago: Son las tres y media de la madrugada; navegando a vela, andando muy poco y ligeramente escorados a estribor; guardia de media; jefe de guardia, el tercer comandante, y en el puente, el teniente de navío; la gente se ocupa en el arreglo de colchonetas, tras un pequeño reposo para aprender la maniobra, el clásico cantar las maniobras...pronto va a salir la Cruz del Sur... Allá en lo alto, en el cielo, el camino de Santiago se pierde lejos, muy lejos hacia el Noroeste, buscando la tumba del apóstol... Cuántos peregrinos de humilde bordón le habrán seguido. Cuántos caballeros de albos mantos y rojas cruces habrán fijado en él sus ojos en las noches de los campamentos» (Martínez-Valverde, 1944:95).

Y también le emociona el escuchar tan lejos el castellano en el capítulo dedicado a las Filipinas: «En las emisiones de Radio Manila se oye hablar en castellano. Extraña sensación la de oír hablar nuestro idioma, en medio de este mar, a gentes que no son de a bordo» (Martínez-Valverde, 1944:154). «Al pasar por la isla del Corregidor cada nombre es un recuerdo triste y la presencia española se hace evidente, sobre todo en la población de Intramuros. Allí visitará un antiguo convento; desde la parte alta del viejo edificio contempla al buque fondeado. Se pone el sol... A bordo se arría la bandera, se habrán presentado armas, armas hermanas de las que sostuvieron hasta el último momento esta hermosa piedra de la corona de España... En esta hora triste del crepúsculo no puede menos que dedicarse un pensamiento a aquel acto análogo: el desgraciado de la rendición, firmada en este convento que se extiende a nuestros pies. Un algo de angustia oprime la garganta y un estremecimiento sacude las fibras más íntimas. Con el Ángelus viene una oración a la mente, oración algo imprecisa por los caídos, por la Patria, por no sé qué...» (Martínez-Valverde, 1944:162).

La atracción por lo exótico en el capítulo sobre Japón se manifiesta y así lo expresa el protagonista: «¿Cómo podría escribir mis memorias del Japón de modo que me recordasen más los días pasados en el Imperio del Sol Nacien-

te? Me siento con pocas fuerzas para llegar adonde quisiera en el trasladar al papel todo el complejo cúmulo de impresiones recibidas en ese mundo, que, a pesar de europeizarse, sigue tan distinto al nuestro, en medio de dulces canciones de geisha y trágicos haraquiris del teatro japonés (Martínez-Valverde, 1944:162).

Pero también la atracción por lo americano, por la *Young America*, en cierto modo tan vanguardista en ese momento, en suma, por la ciudad de Nueva York. Y luego, el obligado regreso: «Se van disipando en la mente los vapores del Manhattan, *cock-tail* constituido por la reunión de diez millones de almas en unas islas: millonarios y trabajadores pobrísimos, rascacielos y *subways*, *champagne* francés y ginebra, sencillez de los automáticos y artificiosos refinamientos de los *mâitres d'hotel*... Lujosos trasatlánticos y humildes pataches...; *Young America!*» (Martínez-Valverde, 1944:291).

Y, por fin, la vuelta al puerto de Cádiz: «Salen algunos botes con familias que dan la bienvenida... Se fondea, se revira... El barco queda firme, amarrado en el antiguo conocido, el caño de los torpederos y yo ciñendo la dorada gola, pues estoy de guardia» (Martínez-Valverde, 1944:294).

Y después de todo lo analizado, nos preguntamos si no tiende *Meridianos*, nuestro texto, en cierto modo a ser un relato de aprendizaje, una *Bildungsroman*. El punto de partida así lo deja ver; nuestro protagonista repasa sus enseñanzas antes de emprender el viaje en un camarote pequeño, como son los de la cubierta baja del barco: «Retratos, pocos; esto es algo de borrón y cuenta nueva; no voy a pensar en el pasado, sino en el presente y en el futuro; es una inyección de juventud la que parezco haber recibido. Conservo los de mis padres, el del abuelo, con una dedicatoria que es todo un espolazo a mi moral militar, y uno mío de pequeño, que ya es tan antiguo que casi no me reconozco. Libros, pocos, no más que los profesionales. Los demás, los compraré por ahí, por el Mundo. El viaje será para mí, de renovación» (Martínez-Valverde, 1944:18). Aprendizaje y desde luego deseos de olvidar y comenzar de nuevo.

La acumulación de experiencias de la vida a bordo será sobre todo la experiencia del mar. El narrador protagonista está en el océano Índico, antes de llegar a la isla de Ceilán: «Madrugada de una noche de luna que ilumina todo con claridad siniestra... En la guardia de media, la emoción de una recalada: un verdadero haz de miradas, atravesando lentes y prismas, escudriñaron el horizonte metiéndose en la noche. Al fin, el pantallazo de una farola... El primero que lo ve es el oficial de derrota... Por la popa, una inmensa masa de nubes de perfiles brillantes da al cielo con sus negruras un aspecto sombrío y majestuoso; parece a propósito para el misterio de la tierra que cobija: la India. De tarde en tarde, como una remota amenaza, un fusilazo rompe con su luminoso destello el ensombrecido rincón del cielo...» (Martínez-Valverde, 1944:100).

Pero por encima de todo, ese aprendizaje de la vida está marcado por la melancolía que acompaña en ocasiones la pérdida de lo que se deja en tierra:

«El barco se aleja. Malta queda por la popa convertida en un recuerdo» (Martínez-Valverde, 1944:36). Y más adelante: «¿Qué quedará de Malta? Hoy conservo un algo en un pequeño rincón de la memoria, mañana, unas líneas escritas que, leídas más adelante en la calma de una temporada de descanso en casa, den fe de lo que no fue un sueño, si es que hay algo que no lo sea en la vida humana. Esta nuestra es muy contradictoria: limitada entre las planchas de un casco de barco e inmensa en el mundo, mirando a este a través de los cristales de colores de mil religiones, costumbres, latitudes y aventuras. Con la añoranza del último puerto visitado, con la probabilidad de no volver a ver más a alguien que en él queda y ante la ilusión del encuentro enigmático allá en el próximo» (Martínez-Valverde, 1944:40). Ya cuando abandona el barco en Honolulu afirma: «Lo pasado parece un sueño; queda de ello unas líneas escritas y unas fotografías que el tiempo hará palidecer: unos recuerdos cada vez más lejanos y difuminados en la frágil memoria humana» (Martínez-Valverde, 1944:226). También en la salida de San Francisco se repite esa sensación de melancolía ante la partida irremediable: «La salida; tenía que ocurrir; mucho se siente, pero es peor aún la indiferencia (Martínez-Valverde, 1944:258); o en la de Nueva York, «en cuyo puerto, la esbelta figura de la joven se achica hasta convertirse en un punto y luego éste en un recuerdo» (Martínez-Valverde, 1944:288).

No es extraña pues esa conciencia de vida nómada que explica el protagonista. Y así, el día de Navidad del año 1934 «El monótono ruido del motor en marcha recuerda, entre pensamiento y pensamiento, lo nómada de nuestra vida» (Martínez-Valverde, 1944:167). Ni tampoco resulta inverosímil que se sienta al buque, al *Elcano*, como el lugar reconfortante y seguro contra los peligros del mundo.

Y, por último, en ese aprendizaje que es viaje, el protagonista naturalmente mira a otras culturas y pueblos. Y a este respecto hay que señalar que en muchas ocasiones se queda en la observación documental, sin duda oportuna y aguda, e incluso en interesantes apreciaciones de índole de política internacional; pero esa contemplación, como espectador más o menos interesado por lo que ve, va más allá cuando llega a Japón, puesto que es hacia la cultura japonesa, en sus muchas manifestaciones, hacia donde se dirige nuestro narrador con verdadero interés e incluso con sincero afecto. Sin duda un mayor conocimiento le conduce a un mayor acercamiento.

En suma, nos hemos aproximado a un curioso y atractivo texto que tiene como punto de partida un recurso, el del manuscrito encontrado, en este caso entregado por parte de un autor a otro que se limita, según él mismo confiesa, a transcribirlo. Y todo ello nos hace suponer a nosotros, lectores, que el texto es fruto de un meditado e inteligente truco literario. Nos encontramos pues con un diario, con, en cierto modo, un fragmento de autobiografía, que es también un relato de un viaje documental y también romántico y subjetivo, viaje a su vez mediatizado enormemente por el medio de transporte utilizado,

ya que el buque determina de forma absoluta el viaje en sí mismo, pues es fundamentalmente una etapa de formación. Y todo lo dicho nos lleva a pensar en un relato de *aprendizaje* o *Bildungsroman*, un aprendizaje que, como ya hemos señalado se nutre de esa mirada desde el mar a otros modos de ver el mundo, a otras culturas. Aún así, siempre desde la suya y la nuestra, la española.

Recuerda nuestro protagonista en los días de navegación del *Elcano* por el Mediterráneo que Anacarsis, un filósofo que vivió 600 años antes de Cristo, tras un viaje por mar, afirmó: «Hay tres clases de gentes: los que están vivos, los que están muertos y los que están en el mar». Tal vez sea, entre otras muchas cosas, porque solo estos últimos pueden vivir esas «noches incompatibles de cielo salpicado de millones de luciérnagas de otros tantos mundos. Y es hermoso contemplarlos entre el alunamiento de una vela redonda y la verga de la que le sigue por debajo».



BIBLIOGRAFÍA

- MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: *Meridianos, Memorias de un alférez de navío en un viaje de circunnavegación*. Madrid: Editora Nacional, 1944.
- CARRIZO, Sofía: «Morfología y variantes del relato de viajes», en *Libros de viaje*. Universidad de Murcia.
- GARCÍA BERRIO, Antonio, y HUERTA CALVO, Javier: *Los géneros literarios. Sistema e historia*. Madrid. Cátedra.
- LEJEUNE, Philippe: «El pacto autobiográfico», en *La autobiografía y sus problemas teóricos. Anthropos, Suplementos*, 29 diciembre, pp. 47-61.
- WEINTRAUB, Karl J.: «Autobiografía y conciencia histórica», en *La autobiografía y sus problemas teóricos. Anthropos, Suplementos*, 29 diciembre, pp. 18-33.
<http://www.armada.mde.es/esp/BuquesUnidades/BuquesSuperficie/BuqueEscuela>

MÚSICA PARA UN GENIO

Diego QUEVEDO CARMONA



Quando un compositor se inspira en algo bueno, la música nace con fluidez, las melodías brotan solas, y eso es una gran satisfacción.

Franz Schubert.



L día 5 de enero de 1891, el Consejo de Ministros concedía a Isaac Peral la licencia absoluta de la Armada, la cual había sido solicitada unas semanas antes a petición propia. A partir de esa fecha, toda la fama que Peral había adquirido en tan poco tiempo comenzaría a desvanecerse casi con la misma rapidez que dos años y medio antes había espumado, pues desde aquel histórico 8 de septiembre de 1888 en que se botaba al agua su submarino en los caños del Arsenal de La Carraca, en olor de multitudes, hasta finales de 1890, en que Peral, amargado por tantas trabas, había decidido poner fin no solo al proyecto del submarino, sino a su propia carrera militar, todo habían sido alabanzas a su ingenio, y honores y homenajes a su persona. Así, autoridades municipales se habían disputado la presencia de Peral para inaugurar monumentos —quizás la más sonada, la asistencia en Vigo para hacer lo propio con el de don Casto Méndez Núñez—, y diversos gremios le hicieron toda clase de homenajes imaginables: desde bodegueros que le invitaban a probar sus vinos para poderle solicitar así su firma en alguna barrica, empresarios taurinos que organizaban corridas de toros en su honor (al invitarle además al palco se aseguraban el cartel de «no hay billetes», porque la gente quería ver a Peral en persona), pintores que le representaron en cuadros, escultores que le tallaron bustos, poetas que le escribieron versos, columnistas que le dedicaron páginas y páginas, infinidad de marcas comerciales —de tabacos, vinos, chocolates, licores, jabones, colonias, y un largo etcétera—, negocios de toda índole —sastrerías, farmacias, imprentas— que usaron su imagen para anunciar sus artículos, el colectivo de españoles en Argentina acuñó medallas con el submarino para