



En portada

Capacidad, esfuerzo, aceptación

Presentación

Conferencias y actos culturales

Colaboraciones

Relatos

Hemos leído

In memoriam

Datos de interés



FUNDADOR: ISIDORO SALAS 1910-1997
6ª ÉPOCA

CONSEJO EDITORIAL AS.P.U.R.

Presidente: Manuela Martínez Gutiérrez
Tesorera: M.ª Jesús Maderuelo Revilla

Editores:

José Campo Viguri
José M.ª de Ramón Bas
Mariano de Andrés Puente
Enrique Otón Sobrino
Celina Ortega Soler
Olimpia de Andrés Puente
Miguel Ángel de San José

CEA es la publicación periódica de la Asociación de Profesores Universitarios Jubilados. AS.P.U.R.
Su sede es:
Escuela Universitaria de Estadística
Avda. de Puerta de Hierro, s/n
CIUDAD UNIVERSITARIA
28040 Madrid

Depósito Legal: GU-67-2009

ISSN: 1134-3354

Diseño y maquetación: CREIN - Soluciones integrales de comunicación

Foto de portada: Visto el éxito de las visitas previas, AS.P.U.R. decidió añadir a sus desplazamientos culturales desde el Balneario de Fitero, uno más a la ciudad de Soria. A la salida de la iglesia de San Juan de Rabanera, el grupo expedicionario se fotografía como cierre de la actividad. Esta iglesia ostenta el calificativo de Monumento Nacional desde el año 1929. La fotografía es una cortesía más de José Campo Viguri.

- CEA SE DISTRIBUYE GRATUITAMENTE A LOS SOCIOS DE AS.P.U.R., SIMPATIZANTES Y AMIGOS DE LA ASOCIACIÓN
- CEA SE EDITA BAJO EL PATROCINIO DEL IMSERSO
- CEA NO SE HACE RESPONSABLE DE LOS JUICIOS EMITIDOS POR SUS COLABORADORES

Sumario

PRESENTACIÓN

Carta de Manuela Martínez Gutiérrez	5
Explicación de los editores	6

CONFERENCIAS Y ACTOS CULTURALES

Balneario de Fitero. Crónica de actividades culturales. Inocencio Cervera	7
Los aforismos del templo de Apolo en Delfos. Mariano de Andrés	14

COLABORACIONES

Canal de Suez. Un punto crítico del tráfico marítimo. JM.	18
El contenedor como impulsor de la globalización. José Segura	20
Agustín de Betancourt, canario e ingeniero del zar Pedro el Grande. Manuela Martínez	28

RELATOS PARA TELEMÁTICOS

1968... y parece que fue ayer. Ana Doval	37
La noche de los feos, relato de Mario Benedetti. Cortesía de Eloísa Díez	40
Tan grande y tan cerca. Vicente Fernández de Gamarra	43

HEMOS LEÍDO

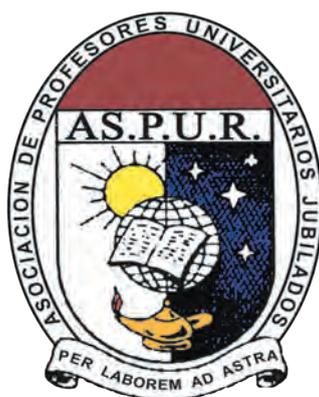
De Jaén al cielo. Mutualidad de la ingeniería. Cortesía de Inocencio Cervera	48
Romance del interino. Juan Francisco Galán	49

IN MEMORIAM

Un grito de esperanza. Elegía a Menchu. Miguel Ángel de San José	50
Un mundo que se va. En recuerdo de Menchu. Vicente Fdez. de Gamarra	54

DATOS DE INTERÉS

Información sobre procedimientos de funcionamiento de AS.P.U.R.	58
--	----



ASOCIACIÓN DE PROFESORES
UNIVERSITARIOS JUBILADOS

("PER LABOREM AD ASTRA")

Presentación

Manuela Martínez Gutiérrez



Queridos amigos:

Parece que, por fin, vamos saliendo de esta «pesadilla». Los que no hemos perdido la esperanza de recuperar parte de la vida que habíamos construido, creemos que lo vamos a conseguir con mucho esfuerzo.

Todos tenemos que felicitarnos porque hemos sido capaces de adaptarnos a las nuevas tecnologías tan de moda, y hemos puesto en marcha reuniones, conferencias, relatos y, como ya sabéis, hasta el Curso bienal tradicional de AS.P.U.R.

Desde hace muchos años, AS.P.U.R. siempre ha llevado a cabo cada dos años, en los meses abril o mayo y, antes de dar cuenta al IMSERSO de la subvención concedida, en colaboración con alguna universidad de nuestra geografía, o bien, en algún otro sitio, un curso, congreso o jornadas de estudio en los cuales, además de impartir conferencias de distintas disciplinas, también hemos disfrutado de un conocimiento «extra» de la zona geográfica donde nos encontrábamos. Muchos tenemos presente el último curso realizado en el 2019 con la Universidad de La Laguna.

Este año, debido a la situación que estamos viviendo, el Curso no pudo ser «presencial» por lo que lo hemos organizado, de modo virtual, con la Universidad de Deusto. Evidentemente, cuando sea posible viajar con la seguridad debida, todos aquellos que hemos seguido el curso, iremos a San Sebastián a culminar su segunda parte. Los catedráticos del Campus de San Sebastián con los que estamos trabajando, el Rector de Deusto y, con él a la cabeza, el Vicerrector de Donostia, están esperando esa ocasión con la mejor ilusión.

Paralelamente, estamos intentando recuperar todas las actividades de la Asociación que tantas satisfacciones nos han proporcionado en un pasado, que parece lejano pero que es tan próximo que aún nos cuesta hablar de ello pero, ¡hay que seguir y lo vamos a conseguir!

Vuestra ilusión, vuestro apoyo y vuestras palabras de ánimo, os aseguro que nos dan fuerza para vencer lo que sea necesario. Se dice, y con toda la razón, que la unión hace la fuerza; os aseguro que nunca lo había comprobado tan de cerca. ¡¡Muchísimas gracias por vuestro ánimo y vuestro apoyo!! AS.P.U.R. nunca defrauda porque todos estamos «a una, como Fuenteovejuna».

Esta revista que tenéis en las manos se ha podido realizar gracias a la colaboración de José M.^a de Ramón y de todo el consejo editorial que figura en la contraportada. En la próxima asamblea que esperamos realizar en el mes de junio, además de cerrar el curso como habitualmente se

ha hecho, os daremos cuenta de las medidas excepcionales que ha sido conveniente establecer con las distintas vocalías, en el afán de mantener una actividad apropiada a las circunstancias, todavía no normalizadas. En la reunión podréis explayaros comentando lo bueno y lo malo que ha ocurrido. Espero... que pueda ser **presencial** y nos veamos las caras. ¡Lo deseamos tanto!

Bueno amigos, como siempre os pido que colaboréis en lo que podáis, conferencias, artículos, comentarios, ideas e iniciativas. Os digo lo de siempre: AS.P.U.R. somos todos y **hace falta trabajar, trabajar y trabajar**. Ya sabéis que todo este tiempo y desde que está abierto el Instituto, tanto Marie como M.^a Jesús y yo misma, estamos en la Sede todas las semanas al menos un día, para atender todo lo necesario, que no es poco, y estar en contacto con todos vosotros. Algunos llamáis y es una alegría oírlos.

Estamos ya procesando la variada información que se generó en la primera parte del curso conjunto con la universidad de Deusto, exitoso aún a pesar de la fórmula adoptada, tan diferente a la que era habitual para nosotros en otras ocasiones que, incluso, hizo titubear a alguno de los socios. También sobre esa circunstancia estamos en la junta buscando las soluciones más adecuadas para que a ningún simpatizante le asombre ya el uso de sistemas telemáticos que, sin duda, llegarán a coexistir con los tradicionales. Trataremos de que los nuevos procedimientos no eliminen a los clásicos en que tan bien nos movemos.

No tengo que deciros lo muchísimo que os echamos de menos y la falta que nos hacéis. En primera persona, si me lo permitís, he de deciros que solo con la esperanza de vernos pronto, abrazarnos y mirarnos a la cara podemos seguir ilusionados.

Gracias a todos los que día a día estáis pendientes de ASPUR, de nosotros y colaboráis con la mejor de las disposiciones, Y NO DUDÉIS DE NUESTRA AÑORANZA NI DE NUESTRO CARIÑO.
UN ABRAZO MUY FUERTE.

Manuela Martínez Gutiérrez
PRESIDENTE AS.P.U.R.

ACLARACIÓN DE LOS EDITORES

A algunos lectores de la revista CEA les puede parecer que la presencia de José Campo Viguri en la relación de editores es un error, o al menos, un anacronismo. Todos sabemos que nuestro querido Pepe, para general tristeza, nos ha dejado totalmente y para siempre. La presencia de su nombre entre los editores es simplemente un acto de justicia. Cuando el actual grupo de editores nos hicimos cargo de la revista, recibimos al propio tiempo un lote de artículos casi suficiente para afrontar el actual número. Este material que había sido encargado o recibido por José Campo en el marco de sus múltiples tareas en beneficio de la asociación, se nos entregó por cortesía de sus hijos. En este caso un trabajo importante y callado que le ocupaba muchas horas con el fin de que la revista CEA tuviera siempre un remanente que permitiera ponerla en órbita fácilmente cuando fuera el momento oportuno para ello. Explicarlo a los socios y simpatizantes de la Asociación, ha sido, simplemente, un sentimiento apremiante que no podíamos soslayar.

Conferencias y Actos culturales

BALNEARIO DE FITERO. 2020 (29 de febrero-9 de marzo)

CRÓNICA DE ACTIVIDADES CULTURALES

por INOCENCIO CERVERA RODRÍGUEZ

Siguiendo con la tradición ya consolidada, AS.P.U.R. coordinó la asistencia a las jornadas de tratamiento termal promocionado por el IMSERSO con el aprovechamiento del entorno geográfico para desarrollar actividades de enriquecimiento cultural. La experiencia de muchos años, por parte de nuestra asociación, en combinar ambos aspectos del programa produce efectos muy positivos y así ha venido siendo en todas las convocatorias anteriores y también en la de 2020.

Ciertamente, para este año resulta casi imposible hablar de buenos resultados ya que, para nosotros, la interferencia del virus maldito representa siete socios fallecidos, otros tantos seriamente enfermos y el resto entristecidos al máximo. De lo narrado a continuación, ha pasado ya más de un año y entendemos todos que esta crónica debe ser publicada sin más comentarios, como hemos hecho año tras año, pero también sabemos que ninguno de nosotros podrá leerla sin que las lágrimas se asomen a sus mejillas o, incluso, fluyan libremente por ellas.

Sábado, 29 de febrero

Viaje de Madrid al balneario, al que llegamos a la hora de comer; trámites de recepción, así como de asignación de los tratamientos más idóneos según los médicos; queda concertado que las mañanas las dedicaremos a cumplir con los tratamientos y todas las tardes estarán reservadas a visitas culturales a diferentes lugares de la zona.

Domingo, 1 de marzo. Conocimiento del lugar

No se tiene constancia de la fecha del descubrimiento del manantial de estas aguas termales. Sí se sabe que los romanos ya lo utilizaron en el siglo II a.C., como lo prueba la antigua terma romana, situada a los pies del primitivo manantial, en el hotel Virrey Palafox. Los árabes hicieron uso de este balneario posteriormente, pero con la conquista de la zona por los cristianos las termas fueron donadas a perpetuidad al Monasterio de Fitero en el año 1157. En 1507 unos vecinos de Alfaro quemaron todos los edificios alrededor del balneario. En el año 1846 se descubrió un nuevo manantial, con caudal de 30 l/s y 50°C de temperatura, mientras el del antiguo es de 11 l/s.

En otro orden de cosas, diremos que Gustavo Adolfo Bécquer pasó por este balneario para curar sus dolencias durante los años 1861 y 1862. Uno de los hoteles lleva su nombre y durante su estancia escribió algunas de sus rimas: «El miserere», «La fe salva» y «La cueva de la mora». En el año 1973, los hoteles viejo y nuevo fueron nombrados con las denominaciones de Virrey Palafox (personaje nacido en el balneario, que fue arzobispo de México y obispo de Burgo de Osma) y Gustavo Adolfo Bécquer en honor a estos ilustres personajes.



Lunes, 2 de marzo. Visita a Tarazona

Ciudad situada en la falda del Moncayo y atravesada por el río Quiles, pertenece a la provincia de Zaragoza, es la capital de la comarca del Somontano del Moncayo y un cruce de caminos entre las comunidades autónomas de La Rioja, Navarra, Aragón y Castilla. Por su situación geográfica ha sido frontera entre los reinos de Navarra, Castilla y Aragón, siendo el paso natural entre la meseta castellana y el valle del Ebro. La leyenda dice que fue edificada por Túbal Caín y reedificada por Hércules. Hay vestigios de un poblado celtibérico y existen documentos de la acuñación de monedas en la Triaso del siglo II a. C. Una vez conquistada por Roma pasó a llamarse Turiaso. Los visigodos la arrasaron. Hacia el siglo VI fue conquistada y ocupada por los musulmanes, llamándola Tirasona. Más tarde, una vez reconquistada, se convierte la ciudad en una convivencia de cristianos, judíos y musulmanes; tanto es así que, entre los siglos XI y XII, existió una Escuela de Traductores de Tarazona en la que participaron expertos de las tres culturas: árabes, hebreos y cristianos. Resumiendo, se dice que en Tarazona hay 3 conventos y 6 iglesias. Llegando a la ciudad visitamos:

- [La Catedral de Santa María de la Hidra](#)

Se construyó en el lugar de la antigua mezquita. Es en verdad un monumento artístico, ya que suma el gótico primitivo, el mudéjar de sus torres y cimborrio y su espléndida fachada renacentista. No se acabó de construir debido a las guerras entre castellanos y aragoneses, que duraron hasta el siglo XVIII. Al lado de la catedral al realizar obras de restauración de la misma, se encontraron un mosaico romano de unos 100 m², que no pudimos visitar.

- La **Plaza de toros** poligonal, llamada de los gorrinos, que data del año 1792 y que hoy día está rehabilitada y utilizada como viviendas.
- El **Ayuntamiento**, del siglo XVI, de fachada renacentista con relieves mitológicos de Hércules, Pierres y Caco y la coronación de Carlos V.
- Importante es la de la **zona de la judería**.



Martes, 3 de marzo. Visita al Monasterio de Santa María la Real de la Oliva y al Pueblo de Ujué

Situado en el pueblo navarro de Carcastrillo y ordenado construir en el año 1145 por el rey García Ramírez, de estilo románico, es una muestra importante del arte cisterciense. En un principio obtuvo los favores del papado y logró en el siglo XII ser uno de los monasterios más poderosos de Navarra. Mucho más tarde, la desamortización de Mendizábal en 1835 sumió al monasterio en la ruina y el abandono. A partir de 1927 se reconstruyó y volvió a ser habitado. Destaca la fachada de la Iglesia, que se organiza en tres grandes cuerpos correspondientes a cada una de las tres naves. Los laterales de la fachada están provistos de grandes rosetones, y el paramento central levantó el coronamiento de la fachada con la gran torre prismática. La sala Capitular es de forma rectangular dividida en tres cuerpos por cuatro columnas y estilo protogótico. El claustro es de estilo gótico y en su entorno se ubican la iglesia, la cocina y la sala capitular.

Para finalizar el día visitamos el pueblo fortificado de Ujué, del que se dice que es uno de los 96 pueblos más bonitos de España. Está situado en la cima de una colina coronada por una impresionante iglesia fortaleza del siglo XII, de estilo románico-gótico, recientemente restaurada y dedicada a la Virgen, que aparece con manto de plata. Dentro destaca una valiosa pila bautismal románica. Adosado a la iglesia se encuentra un antiguo hospital de peregrinos. Tiene

varios miradores desde donde se pueden divisar tanto los Pirineos como las Bardenas Reales. Todo lo descrito es interesantísimo, pero al final nos queda el recuerdo del viento frío y racheado, que casi no nos permitía mantenernos en pie.



Miércoles, 4 de marzo. Visita a Olite

Llegamos a la hora de la comida y pasamos directamente al comedor del Parador Nacional, donde degustamos un espléndido menú elegido por nuestro compañero Constantino, que no pudo acompañarnos, pero en nuestras caras estaba patente nuestro agradecimiento hacia él. Después de comer nos pusimos a recorrer los puntos típicos de esta bella ciudad.

Olite es una ciudad medieval situada en el centro de la Merindad que lleva su nombre y de la que es capital. Pertenece al partido Judicial de Tafalla. Está rodeada de la muralla romana del siglo I d.C., cuya principal función era proteger la calzada que comunicaba Caesaraugusta (Zaragoza) con Pompaelo (Pamplona). Este recinto amurallado se amplió y mejoró durante la Edad Media. Más tarde fue ocupada por los visigodos y se cree que ellos fueron los que le dieron su nombre. A partir de 2011 el pleno del ayuntamiento decidió que su nombre definitivo fuera Olite (Erriberri en euskera).

Los monumentos más destacables están situados en dos plazas importantes de la ciudad: de Teobaldo y de Carlos III el Noble. Esta última es el centro neurálgico del pueblo, puesto que en ella están situados el Castillo, el Ayuntamiento y la Iglesia de Santa María la Real. El Castillo está dividido en tres partes: Palacio Viejo (actual Parador Nacional), Ruinas de la Capilla de San Jorge y Palacio Nuevo, que es el visitable. Bajo el suelo de la plaza se encuentran dos galerías medievales y paralelas cuya misión sigue desconociéndose.

El Castillo es un conjunto monumental mandado construir por el rey navarro Carlos III el Noble, a imitación de los castillos franceses. En la actualidad es uno de los conjuntos palaciegos más impresionantes a contemplar. Estaba pro-



visto de terrazas ajardinadas, con una red de canalizaciones y surtidores perfecta para regar las plantas exóticas que poseían, así como un zoológico con fauna europea y africana. En la parte más sombría estaba la nevera (una especie de hueco donde se almacenaba la nieve para hacer los helados en verano). Curiosos de contemplar son los torreones circulares, de influencia francesa, la torre de la atalaya, la Galería del Rey o Galería Dorada y la Torre de las Tres Coronas. Durante la Guerra de la Independencia el general Francisco Espoz y Mina mandó quemar el palacio para que no cayera en manos enemigas, y quedó totalmente derruido. A partir de 1937 empezaron las obras de reconstrucción.

La Iglesia de Santa María la Real es gótica con influencias cistercienses. Su construcción empezó durante el primer tercio del siglo XIII y terminó al final de ese siglo ya en un estilo gótico pleno. A destacar: la fachada, la portada, el retablo renacentista de Pedro de Aponte y el atrio, que se añadió hacia 1432. Más tarde se amplió la iglesia con la capilla del Cristo. En la década de los setenta del siglo pasado, se derribaron los edificios situados sobre el atrio y la sacristía pasó a formar parte del patio del palacio, acomodándose la capilla del Cristo como sacristía. La patrona de Olite es la Virgen del Cólera, que está en la iglesia de los Franciscanos. Su fiesta se celebra el 26 de agosto, ya que ese día del año 1885, los vecinos la sacaron en procesión y la peste del cólera no llegó a penetrar en la ciudad. Es una gozada pasear por el conjunto de calles medievales que forman el cogollo central del pueblo.

Jueves, 5 de marzo. Visita a Tudela



Es la segunda ciudad de Navarra en cuanto a población y es el centro económico y comercial de la Ribera de Navarra. Fue conquistada a los árabes en el año 1129 por Alfonso el Batallador. Se cree que el topónimo de Tudela tiene su origen en la palabra latina *Tutela* en referencia a la deidad romana del mismo nombre. Se pone en duda la mención de Tutela en uno de los epigramas de Marcial. Está a orillas del río Ebro y atravesada por el río Queiles, afluente del mismo. Importante es el puente sobre el río Ebro, de origen medieval y que consta de diecisiete ojos, en un principio coronado por 3 torreones, hoy desaparecidos. Una vez en la ciudad pasamos a visitar algunas zonas y monumentos importantes:

- [Plaza de los Fueros o Plaza Nueva](#), construida entre los años 1687 y 1691. El primer cometido fue acoger las corridas de toros, ya que antes se celebraban en la plaza de la Catedral. Es el lugar

donde transcurre la vida social de la ciudad. Está presidida por la torre del reloj, el quiosco de la música, y es la puerta de entrada a la judería vieja.

- **La Catedral**, construida en el solar que ocupaba la mezquita mayor, fue la Colegiata de Santa María la Blanca y pasó en 1783 a convertirse en sede catedralicia. Posee tres portadas: la de Santa María, en cuyos capiteles hay escenas del Nuevo Testamento; la del Norte o de la Virgen románica, con motivos geométricos y vegetales y un portal que la cobija con techo de madera y pinturas mudéjares, y la puerta principal, denominada del Juicio, cuyas dovelas presentan escenas del Génesis.
- **El Ayuntamiento**, situado en la Plaza Vieja, junto a la Catedral, se asienta en un edificio del XV, que fue erigido sobre la casa del almudí. Fue restaurado y acabado el año 1994.
- **Palacio del Marqués de San Adrián** (hoy sede de la UNED). Es la obra cumbre de la arquitectura civil renacentista. Esta casa de ladrillo del siglo XVI y el alero de madera de madera tallado por Esteban de Obrajón son especialmente dignos de mención.

Viernes 6 de marzo. Visita al Monasterio de Fitero

Esta visita programada con anticipación fue algo problemática por el intenso frío y el viento, que nos acompañaron durante todo el recorrido. Fue fundado por Raimundo y otros monjes cistercienses pirenaicos de Fitero, instalándose primero en Niancebas, en terrenos donados por el rey Alfonso VII el año 1140. Su nombre proviene de Hitero (Hito), ya que el monasterio se edificó en terrenos procedentes de monasterios aislados fronterizos de los Reinos de Navarra, Aragón y Castilla. Con el tiempo los lugareños empezaron a construir al lado del monasterio, hasta convertirlo en uno de los pocos monasterios cistercienses que no están perdidos entre montañas. Queda un gran espacio abierto por la parte de los ábsides que permite contemplar la gran obra que fue este Monasterio. Accedemos a la iglesia a través de una portada abocinada, que se abre en el gran paredón de sillaría.

La iglesia tiene planta de cruz latina, siguiendo el modelo de la iglesia madre francesa: tres naves con seis tramos, crucero bien diferenciado y cabecera con girola y cinco capillas absidales. En 1835 se convirtió en iglesia parroquial. La sacristía es de planta rectangular con sus bóvedas de medio cañón con lunetos, hornacinas y pilastras decoradas. A destacar la capilla de la Virgen de la Barda, de estilo barroco, que alberga a la patrona de la villa. Cuenta la leyenda que una barda o zarza entró en la iglesia y al tocar la estatua de la Virgen perdió todas sus espinas. Puede verse la zarza en el exterior del ábside. Son curiosas las marcas de cantero, de las que han sido catalogadas más de 200, unas con letras, otras con cruces, y algunas hasta con efigies de jirafas.

Sábado, 7 de marzo. Visita a la ciudad de Soria

Desplazamiento programado a última hora, que al final resultó muy interesante. Entre otras cosas visitamos:

- **Monasterio de San Juan del Duero**, construido entre los siglos XII y XIII por los caballeros Hospitalarios de San Juan de Jerusalén. Permanecen en buen estado la iglesia y el claustro, aunque las arquerías están desnudas y sin techumbre. Lo que le ha dado fama mundial ha sido la variedad de arquerías del claustro. Sin duda es el claustro románico oriental más exótico de todos los conservados en España. Conserva las cuatro crujías con un repertorio de arcos y

combinaciones ideales. La iglesia es sencilla, tiene una sola nave pequeña, el presbiterio y un ábside semicircular. Lo más interesante son los templete adosados a los muros en el arranque de la nave; tienen nervios cilíndricos de refuerzo soportados por ménsulas con relieves de bustos humanos y de animales. Para resumir, podremos decir que es un ejemplo único de la arquitectura cristiana medieval.

- **La Concatedral de San Pedro.** En un principio se la denominaba Colegiata de San Pedro, pero a partir de 1959 comparte con El Burgo de Osma la sede catedralicia. El románico y el gótico coexisten en el mismo edificio, quedando divididos por una puerta que une el templo gótico con el claustro románico, que es una auténtica joya de la arquitectura románica de Castilla. En el exterior destaca la portada sur, de estilo plateresco, presidida por una imagen de S. Pedro con las llaves. La Puerta Santa es más sencilla y era la entrada en la época medieval. La Torre, de sillería y planta cuadrada, fue construida con la piedra de la Iglesia de San Miguel de Montenegro. Tiene siete campanas y numerosas capillas. El claustro es la gran joya; es de estilo románico del siglo XII, declarado monumento nacional el año 1929.



- **San Juan de Rabanera.** De estilo románico tardío (s. XII), también fue declarada monumento nacional el año 1929. La iglesia tiene planta de cruz latina. Su ábside, con solo dos vanos y decoración con influencia bizantina, es considerado el de más bella disposición de toda España. La portada es extraordinaria pero no es propia, sino que fue extraída de la Iglesia de San Nicolás en 1808. Con los deberes del día hechos, tomamos el bus para regresar al balneario y dar cuenta... de la cena.

Domingo, 8 de marzo. Día libre.

Siguiendo los criterios de la Biblia, este día lo dedicamos al descanso y la reflexión. Sabemos que algunos compañeros emplearon el tiempo en visitar alguna localidad cercana o en alguna compra y que todos prepararon sus equipajes. Después de la cena nos reunimos en un local que el balneario nos ofreció, para tener un momento de despedida colectiva. Palabras y deseos de nuevos encuentros cara al futuro. No faltó, como tantas otras ocasiones semejantes, el canto del Gaudeamus ni el de canciones adaptadas por nuestros afamados letristas para la ocasión. Nos despedimos contentos pensando que todo había ido estupendamente...

Lunes, 9 de marzo

Después del desayuno partimos hacia Madrid, a donde llegamos a la hora de la comida. Cada uno de nosotros se dirigió a su casa con más o menos morriña del grupo y la mayoría todavía pensando que, otro año más, todo había salido bien, Tristemente no fue así...

LOS AFORISMOS DEL TEMPLO DE APOLO EN DELFOS

RESUMEN DE LA CONFERENCIA PRONUNCIADA por vía telemática, el día 15 de abril de 2021

por MARIANO DE ANDRÉS PUENTE

Delfos está situado a los pies del monte Parnaso, lugar donde moraban las Musas. Allí, tras dar muerte a la serpiente Pitón, estableció Apolo su culto y su centro oracular hacia el siglo VIII a. C, oráculo que se mantuvo activo hasta el año 385 de nuestra era, en que fue clausurado por orden del emperador Teodosio.

Nos cuenta Platón (427-347 a. C), en su diálogo *Protágoras* que los siete sabios, reunidos en Delfos, quisieron ofrecer a Apolo las primicias de su sabiduría y le consagraron las inscripciones «**conócete a ti mismo**» y «nada en exceso», hoy universalmente conocidas. Esas inscripciones son las mismas que el escritor y viajero Pausanias (s. II) nos describe de esta manera en el libro X de su obra *Descripción de Grecia*:

«**En el pronaos del templo de Delfos se muestran frases hermosas que son muy útiles para la vida. Fueron escritas por la mano de los que comúnmente se llama los siete sabios de Grecia. El primero de estos siete fue Tales de Mileto, el segundo Biante de Priene, el tercero Pitaco de Mitilene, en la isla de Lesbos, el cuarto era Cleóbulo de Lindos, y el ateniense Solón fue el quinto, el sexto Cilón de Esparta, y algunos cuentan para el séptimo a Periandro, hijo de Cípselo, pero el que pone Platón en su lugar es Misón de Quenas. Estos sabios dedicaron a Apolo las famosas máximas «**Conócete a ti mismo**» y «**Nada en demasía**».**



Conócete a ti mismo

Según nos cuenta Plinio, este aforismo estaba escrito en oro y era prácticamente imposible cruzar el umbral del templo sin fijarse en él. En el interior del templo, en la sala donde la pitonisa recibía al consultante, volvía a repetirse el mismo aforismo en este texto:

«**Te advierto, quienquiera que fueres tú, que deseas sondear los arcanos de la naturaleza, que, si no hallas dentro de ti mismo aquello que buscas, tampoco podrás hallarlo fuera. Si tu ignoras las excelencias de tu propia casa, ¿cómo podrás encontrar otras excelencias? En ti se halla oculto el tesoro de los tesoros. **Hombre, conócete a ti mismo y conocerás el universo y a los dioses.****

Conócete a ti mismo implica un reconocimiento, por parte del hombre, de sus limitaciones y admitir su inferioridad respecto a los dioses inmortales. El hombre no debe olvidar que, según el **Mito de las edades** que Hesíodo nos cuenta en Trabajos y días, Zeus estuvo dispuesto a eliminar a los hombres, pero cambió de idea cuando Prometeo estableció para los hombres la obligación de hacer sacrificios en honor de los dioses y el modo en repartirse las ofrendas. Nada se puede hacer contra la voluntad de los dioses; por mucho que el hombre intente evitarlo esta se cumplirá siempre. Pero **¿cómo conocer la voluntad de los dioses?** Solo hay una manera de conocerla: la adivinación, que, como dice el profesor David Hernández de la Fuente en su obra *Oráculos griegos*, «para los griegos, además de un don de los dioses, la adivinación era una ciencia, arte o saber que se podía aprender».

Que esta expresión ocupara lugares tan destacados en el templo no es una casualidad. La expresión es un claro mensaje que supone un elogio, un canto, un verdadero panegírico a la adivinación, actividad en la se ha fundamentado la fama y el prestigio universal que tenía el oráculo de Delfos.

Entre los muchos centros oraculares de Grecia, Delfos es el más famoso, prestigioso e influyente de todos; fama, prestigio e influencia conseguidos por el acierto de sus vaticinios. Para ello disponían de un riguroso sistema de información y una adecuada preparación técnica. Hay que preparar bien la pregunta que se formula al oráculo y saber interpretar la respuesta, que, por regla general, siempre era ambigua. Un claro ejemplo nos lo ofrecen algunas de las consultas que el rey de Lidia, Creso, planteó al oráculo, según nos cuenta el historiador Heródoto. En cierta ocasión preguntó al oráculo sobre si su reino sería duradero. La respuesta fue la siguiente: «*Cuando un mulo llegue a ser rey de los medos, entonces, lidio de pies ligeros, junto al Hermo de muchas piedras huye y no te quedes ni te avergüences de ser cobarde*». La respuesta le tranquilizó, pero ignoraba que Creso era, como los mulos, un mestizo, hijo de madre meda y de un padre persa. Cuando le preguntó sobre si le convenía o no atacar a los persas, recibió esta ambigua respuesta: «*Si llevas la guerra contra los persas, destruirás un gran imperio*». Lo que Creso no podía sospechar es que ese imperio sería el suyo.

Nada en demasía

El segundo aforismo (*medén ágan*, transcrito en alfabeto latino) es menos conocido pero su mensaje es claro: la desmesura provoca la ira de los dioses. En latín se expresaba con estas dos palabras: *nihil nimis*, con las que se aconsejaba moderación y prudencia en el modo de vivir y de actuar. Ese mismo espíritu de prudencia y moderación se mantiene en expresiones posteriores más literarias, como son ***in medio virtus*** (la virtud está alejada de los extremos) o la famosa ***aurea mediocritas*** que Horacio inmortalizó en sus odas.

« El que se conforma con su dorada medianía no sufre intranquilo las miserias de un techo inseguro, sobrio carece de una vivienda que provoca envidia. El viento hiere más a los erguidos pinos; las altas torres caen con mayor estruendo y los rayos caen en lo alto de los montes.

Oda 10 del libro 2

El mensaje de Horacio está claramente inspirado en este texto de Heródoto:

« Puedes observar cómo la divinidad fulmina con sus rayos a los seres que sobresalen demasiado, sin permitir que se jacten de su condición; en cambio los pequeños no despiertan sus iras. Puedes observar también cómo siempre lanza sus dardos desde el cielo contra los mayores edificios y los árboles más altos, **pues la divinidad tiende a abatir todo lo que descuella en demasía.**

Lo opuesto al comportamiento moderado que aconseja este aforismo es lo que tradicionalmente se conoce como **el pecado de hybris**. Debe entenderse palabra *pecado*, no en el sentido que tiene en la moral cristiana, sino como transgresión de esta norma de moderación y equilibrio, ya que el término *hybris* significa en la lengua griega «orgullo», «soberbia», «arrogancia», en una palabra, «desmesura». Todo lo que contraviene la norma expresada en esta máxima es considerado *hybris* y acarreará siempre el castigo de los dioses, reacción que recibía el nombre de *némesis*. Por lo tanto, el hombre debe ser consciente de su situación jerárquica respecto a los dioses y de que, si alguno se excede, los dioses se encargarán de «bajarle los humos».

Pero esta idea no es exclusiva del mundo griego. Recordemos, por ejemplo, que Adán y Eva fueron tentados por la serpiente en el Paraíso con la promesa de que, si comían del fruto prohibido, serían como Dios. Así nos relata el Génesis 3-5 la escena: «Dios sabe muy bien que el día que comieseis del fruto prohibido se os abrirán los ojos y seréis como dioses, conocedores del bien y del mal».

Ya sabemos la crueldad con que los dioses suelen castigar el pecado de *hybris*: la mitología nos ofrece abundante número de ejemplos.

Ejemplos de hybris y su castigo

Níobe es hija de Tántalo y por lo tanto nieta de Zeus. Estaba casada con Anfitón, rey de Tebas, y era madre de una numerosa descendencia. Según Homero tuvo 12 hijos; Hesíodo nos dice que fueron 20, y Apolodoro nos habla de 12, pero concretando: 6 varones y 6 hembras. Legítimamente orgullosa de su fecundidad, su *hybris* la llevó a burlarse de Leto, que solo había tenido dos hijos: Apolo y Ártemis. Dominada por su orgullo, llegó a afirmar que ella era mucho más merecedora que Leto de los honores que le tributaban por ser la madre de dos hijos solamente. Leto se sintió ofendida e insultada y dio cuenta de esta humillación a sus hijos; estos decidieron castigar su arrogancia de una manera cruel: Ártemis se encargó de dar muerte a las hijas con sus flechas, y lo mismo hizo Apolo con los hijos varones. Nadie se atrevió a tocar esos cadáveres que permanecieron sin sepultar durante nueve días; finalmente los enterraron los dioses inmortales, y el propio Zeus, compadecido al verla sufrir tanto, convirtió a Níobe en una roca bajo la que mana agua constantemente. Son las lágrimas de Níobe llorando la muerte de sus hijos.



Agamenón, rey de Micenas, ostentaba la jefatura de las tropas dispuestas para ir a la guerra de Troya. El punto de reunión y de partida era la ciudad griega de Áulide. Mientras acudían las tropas procedentes de los distintos lugares de Grecia, Agamenón organizó una cacería en la que abatía una cierva consagrada a la diosa; además, al narrar las dificultades que había tenido que superar para lograr su pieza, presumió orgullosamente de haber superado en habilidad a la propia diosa. Este acto de *hybris* tuvo sus consecuencias: Ártemis, provocando la ausencia de vientos, impidió la partida de la flota hacia Troya. El adivino Calcante fue el encargado de averiguar la causa de tan extrañas circunstancias climáticas; él fue el que informó de que Ártemis

estaba enojada con Agamenón y exigía, como reparación a esa ofensa, que Agamenón le sacrificase a su propia hija Ifigenia.

El sacrificio de Ifigenia ha sido tratado de diferente manera por los trágicos griegos. Esquilo en su *Agamenón* da a entender que el sacrificio se lleva a cabo; sin embargo, Eurípides en su *Ifigenia en Áulide* ofrece un «final feliz» haciendo que en el último momento la víctima sea transportada por la diosa a su templo en Táuride y reemplazada en el altar por una cierva.



Colaboraciones

CANAL DE SUEZ, UN PUNTO CRÍTICO DEL TRÁFICO MARÍTIMO



Entre los días 23 de marzo y 23 de abril de este año, el tráfico marítimo mundial sufrió un colapso importante porque un buque portacontenedores de alta capacidad, el Ever Given de la compañía tailandesa Evergreen Marine, tuvo un contratiempo que, en principio, se podría catalogar de ligero: un golpe de viento ladeó el barco y este se atravesó en su camino al tiempo que una parte de él embarrancaba; es decir, tocaba

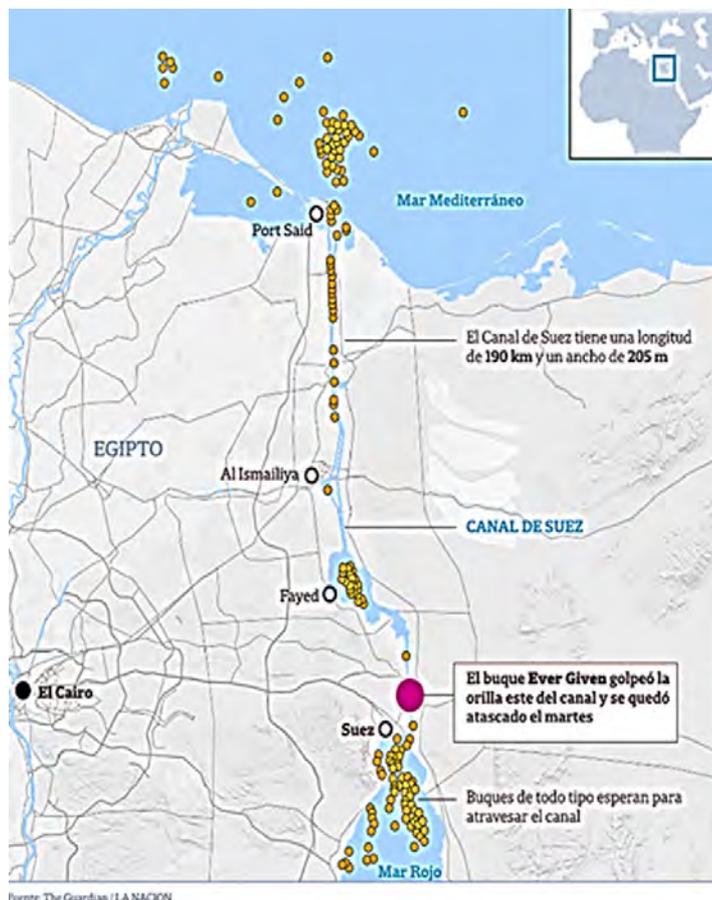
fondo y se quedaba atrapado en el suelo terroso del recorrido. ¿Era un accidente importante? En principio, no, puesto que el barco no parecía sufrir destrozos en su estructura y la inmensa carga de contenedores permanecía en su estiba, en grandes pilas, muchas por encima de la cubierta del transporte. El problema principal no estaba en el buque afectado, para el que, evidentemente, el incidente representaría un retraso en la entrega de la carga transportada, con el consiguiente trastorno para los destinatarios y, seguramente, el pago de importantes penalizaciones por parte de la compañía de transporte, que serían, en todo o en parte, compensadas por las aseguradoras que asumen estos riesgos.

La noticia corrió como un reguero de pólvora por todo el mundo repartiendo disgusto, preocupación y enfado. Y ello porque el accidente ocurrió justamente en un tramo estrecho del Canal de Suez y el gran barco impedía totalmente la circulación.

Desde la época faraónica, aproximadamente en los siglos XX y XIX a.C., se arrastraba el deseo de crear una conexión entre el mar Mediterráneo y el mar Rojo. Pasaron 40 siglos



hasta que, en 1859, bajo la dirección del francés Fernando de Lesseps, se iniciaron las obras de excavación en este canal, que marcó un hito en la historia de la tecnología y se convirtió en una de las obras de ingeniería más grandes del mundo.



El canal, como podemos ver en el plano, mantiene un tráfico muy importante. Basta observar los muchos puntos que reflejan los barcos detenidos a los 4 o 5 días del incidente. Sin contar, por supuesto, los que viendo el panorama optaron por no utilizar la ruta.

Hasta la madrugada del 29 de marzo no se consiguió reflotar al barco tapón y empezar a movilizar a todos los que esperaban. Fueron necesarios trabajos importantes y coordinados para levantar el buque: remolcadores tirando del barco, máquinas en tierra haciendo fondo, y la ayuda de las mareas. Al siguiente paso no fue necesario acudir; hubiera sido una gigantesca operación de descarga de contenedores sin las grúas fijas de las que se dispone en puerto. Se tardó casi otra semana en deshacer los atascos.

Puesto que entre los colaboradores de CEA contamos con D. José Segura Clavell, un verdadero experto en la cuestión de los contenedores y su meteórica evolución, le hemos solicitado que nos ilustre. Su trabajo va a continuación.

La inauguración fue el 17 de noviembre de 1869 en una ceremonia presidida por la emperatriz de los franceses, la española Eugenia de Montijo y, como parte de los fastos para celebrar tan magno acontecimiento, el jedive de Egipto había previsto también inaugurar el teatro de la ópera con una obra encargada a Verdi: *Aida*. Pero este estreno se tuvo que retrasar dos años.

Se constituyó, para asumir el gasto de su construcción, una compañía anglo-francesa, que explotó el canal hasta mediados los años 50 del siglo pasado, cuando, muchos lo podéis recordar, el presidente Nasser de Egipto nacionalizó la citada compañía. Franceses e ingleses, afectados por el hecho, enviaron una expedición militar que, ayudada por los israelíes, atraviesa el Sinaí y amenaza con conquistar todo Egipto en pocos días. Estados Unidos interviene y paraliza esta guerra salvando al país de los faraones de una invasión, al menos parcial.

JM

EL CONTENEDOR COMO IMPULSOR DE LA GLOBALIZACIÓN

por JOSÉ SEGURA CLAVELL

La Real Academia Española define la *globalización* como «la tendencia de los mercados y de las empresas a extenderse, alcanzando una dimensión mundial que sobrepasa las fronteras nacionales», lo que tiene como consecuencia la creación de vínculos de interdependencia entre países, que pueden originar transformaciones políticas, económicas y sociales.

El desarrollo de los transportes y las comunicaciones son dos de los elementos fundamentales en los que se apoyan los procesos de globalización. Y focalizando nuestro análisis en los transportes, es evidente el papel hegemónico del transporte marítimo en el comercio internacional.

Precisamente el transporte marítimo es, en estos momentos, uno de los sectores más globalizados. En efecto, a diferencia de lo que ocurría hace años, en que se asociaba comercio y «bandera» y existía un cierto consenso en el apoyo a las flotas nacionales, nos encontramos en la actualidad, por ejemplo, que un barco de un armador español ha podido ser construido en Corea, registrado en Panamá, charteado por un operador sueco, que emplea tripulación filipina, que está asegurado en el Reino Unido y que transporta carga fabricada en Alemania a nombre de un agente naviero griego y que, además, hace una ruta desde un puerto holandés a un puerto italiano.

Los ladrillos de la globalización. La era del contenedor multimodal

El sector de la navegación sufrió una metamorfosis total en el siglo XIX con la llegada de la máquina de vapor y la implantación del hierro y el acero como materiales de construcción naval; además de cambiar la fisonomía de los barcos, supuso un notable avance en la conquista de las rutas marítimas con independencia de la cambiante climatología. En el siglo XX dicho sector se revolucionó de nuevo con la implantación de dos innovaciones técnicas en los sistemas de propulsión: el motor diésel, que convirtió la navegación trasatlántica en el modo más barato de transporte de larga distancia, y el motor de turbina de gas en la propulsión de barcos mercantes, que hizo más veloz su tránsito por los siete océanos. Quedaba pendiente una tercera revolución innovadora para la marina mercante: el contenedor multimodal, que no haría su aparición definitiva hasta 1956.

Crónica histórica de la ineficiencia en la carga de mercancías

Hasta entonces la carga por paquetes convencional (*break bulk cargo*) seguía siendo la forma tradicional de estibar y desestibar mercancías en los muelles y puertos de todo el mundo. Los estibadores manipulaban los objetos fraccionadamente agrupados en cajas, sacos, fardos, bidones u otros contenedores relativamente pequeños, que variaban según el tipo de producto. Eran izados en redes de carga para ser depositados en la cubierta del barco con el fin de ser

nuevamente apilados convenientemente en su interior. Era una actividad intensiva en mano de obra que consumía mucho tiempo. Se formaban unos pesados cuellos de botella. Los barcos que atracaban podían permanecer parados en el muelle durante varios días, incluso semanas, antes de que la carga estuviera preparada en sus bodegas para poder partir hacia su destino. Hasta que esa lenta operación de estiba o desestiba no finalizaba, la tripulación permanecía ociosa y la nave inutilizada. En la forma tradicional de ver las cosas aquello era un hecho de la vida misma, incómodo pero insalvable.



Esto costaba dinero, pues debían pagarse los sueldos de la tripulación, el de los estibadores, el almacenamiento y la vigilancia de las mercancías. Eso sin contar con la inutilización del barco y otros costes asociados a la manipulación de las mercancías, como eran los hurtos o roturas accidentales que sufría la carga a manos de los propios operarios de los puertos.

A pesar de los avances introducidos en el sector marítimo desde el siglo XIX, la manipulación de la carga por bultos seguía haciéndose hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XX básicamente de la misma manera que se venía practicando desde hacía milenios. Había claramente unas importantes ineficiencias en dichos procesos de carga y descarga. El alto coste portuario inhibía la expansión del comercio internacional.

Sin embargo, las cargas a granel, tanto los graneles secos (minerales, cereales) como los líquidos (petróleo, gas, productos químicos) eran excepción, pues no adolecían de dichas ineficiencias en puerto. Este tipo de cargas se transportan desde hace tiempo en buques graneleros, en buques cisterna (tanques), en grandes petroleros y buques gaseros especialmente diseñados, sin necesidad de la intermediación del trabajo intensivo de estibadores o de dilatados tiempos improductivos entre medias.

Antecedentes e impedimentos regulatorios a la empresarialidad

La idea del contenedor no era nueva ni mucho menos. Desde el siglo XIX se venían usando tanto en Europa como en los EE UU todo tipo de contenedores o recipientes para el transporte de mercancías, especialmente en los trenes. De hecho, en 1933 se fundó el Bureau International des Conteneurs (BIC) por parte de la Cámara Internacional de Comercio para buscar una cierta homologación entre ellos. El problema era que, cada vez que se requería cambiar de modo de transporte, debía sacarse el cargamento del referido contenedor y moverse generalmente hacia otro sitio bulto a bulto, paquete a paquete, con su correspondiente cambio de tarifas. La innovación de la multimodalidad (pese a experiencias aisladas en el transporte de trenes) no se había extendido; entre otras cosas porque los reguladores responsables de la materia lo impidieron.

En pocas naciones influyó tanto un medio de transporte como el ferrocarril en los EEUU. En Europa los ferrocarriles surgieron para unir ciudades ya existentes, pero en Norteamérica

aquellos crearon a su paso muchas poblaciones en un continente enorme y relativamente vacío a lo largo del siglo XIX. Se mejoró la dieta y la salud de la población norteamericana gracias al transporte rápido en tren de leche, carne y pescado desde las zonas rurales a las ciudades. El contenedor de trenes fue, además, muy utilizado en la historia comercial de los EEUU y podía haber evolucionado hacia alguna forma más o menos parecida a la actual de no haber sido por la agencia gubernamental Interstate Commerce Commission (ICC). Esta impidió cualquier tipo de integración entre modos de transporte para que no se formaran empresas dominantes.

En 1929 la compañía naviera SeaTrain Lines estableció un novedoso procedimiento de carga de vagones de tren sobre la cubierta de sus barcos desde Nueva York a La Habana. Por desdichado, con el correr de los años, supuso una seria amenaza a las compañías ferroviarias, de modo que la ICC puso trabas a la intermodalidad.

Con todo, a inicios de la década de los 50 el ejército norteamericano ya había empezado a utilizar en la guerra de Corea ciertos contenedores metálicos, llamados *transporters*, de dimensiones más reducidas que las actuales, para el transporte de municiones y otro tipo de material bélico desplazando a los antiguos contenedores de madera que se usaban antaño. Sin embargo, la intermodalidad seguía estando ausente.



Hasta la primera mitad del siglo XX, debido a que el moderno contenedor no existía aún, el tráfico marítimo internacional de mercancías no pudo expandirse. Los medios más utilizados en el comercio de bienes eran por aquellos años los transportes por tierra (especialmente el tren). Lógicamente la globalización aún no podía darse de un modo generalizado, como ocurre hoy, por la limitación de dichos medios de transporte.

La idea del contenedor multimodal fue sencilla y revolucionaria: transportar mercancías introducidas dentro de unidades metálicas normalizadas, sin ruptura en el desplazamiento de dicha unidad de carga, pese a los cambios que pudieran producirse de porteadores o en los modos de transporte. Se logra así un único transporte que se ejecuta de forma ininterrumpida, al poder cargarse el mismo contenedor fácilmente a bordo de barcos, trenes o camiones. De este modo, se unifica la carga, se reduce el tiempo de tránsito, así como los costes de su almacenaje en puerto. En resumidas cuentas, aumenta la fiabilidad de entrega de las mercancías a cualquier parte del mundo.

Las mercancías se empaquetan previamente dentro del contenedor en cada una de las fábricas o almacenes mayoristas lejos de los puertos. Una vez lleno, el contenedor se sella. Luego es transportado por camiones o por trenes a las terminales de los puertos. Allí pesadas grúas los manipulan y apilan a espera de ser estibados sobre la cubierta de los barcos en el puerto con rapidez y sin apenas complicaciones. El mismo proceso se repite, pero a la inversa, una vez llegado a destino. Durante todo el trayecto el contenedor no se abre, la mercancía «contenerizada» no se manipula ni se cambia de posición, pese a transferirse durante su tránsito a otros modos de transporte.

Con ello, la marina mercante por contenedores tomó un impulso inusitado. Lo que ninguna ayuda estatal consiguió, lo que ninguna regulación permitió, lo que ninguna conferencia marítima alcanzó, lo logró una simple innovación en los procesos de carga y descarga. El transporte marítimo logró combinarse exitosamente con los otros medios de transporte.

Los buques portacontenedores son las actuales correas de transmisión de la globalización. Algunos los han definido como los ladrillos del edificio de la globalización. Se dio la circunstancia de que justo en el momento en que las personas empezaban a desplazarse masivamente por el aire gracias al auge de las líneas aéreas y a la aparición de aviones comerciales a reacción, el grueso de las mercancías y artículos lo haría por mar gracias al uso del contenedor multimodal. No obstante, se debe precisar que pese a que, comparado con el dominante transporte marítimo actual, el transporte aéreo de mercancías es insignificante en términos de tonelaje (un 0,2% del tonelaje total), su importancia es mucho más significativa en términos del valor total transportado (alrededor del 15%) ya que las cargas aéreas son unas 70 veces más valiosas que las transportadas por mar y unas 30 veces más que las transportadas por tierra. Esto es debido a que el uso del medio de transporte aéreo corresponde a cargas de bienes de alto valor añadido o bien de ciertos documentos que deben llegar a su destino urgentemente (excepcionalmente a este estado de cosas, algunas mercancías de muy alto valor tecnológico como aplicaciones informáticas, planos de arquitectura, tablas complejas de cálculos, gráficos o diseños de ingeniería, etc. pueden viajar de continente a continente electrónicamente sin utilizar ningún medio de transporte convencional; pero eso es otra revolución innovadora del siglo XX que no corresponde a estas consideraciones).

Conviene destacar también que el contenedor multimodal no es el único instrumento que permite que el transporte sea efectuado sin ruptura de la carga. Existen otros medios que, de forma similar, consienten la unificación de la carga como el *ferroustige* (traslado en tren de vehículo de carretera que contiene mercancías) y el *roll on/roll off* o «ro-ro» (si el traslado de la «carga con ruedas» se realiza por buque) que tan importante ha sido en nuestras islas. No obstante, el empleo del contenedor multimodal (y apilable) es el instrumento que ha alcanzado mayor éxito y aceptación en todo el mundo.

Como veremos más adelante, el empresario innovador que introdujo por primera vez en los Estados Unidos el contenedor moderno no lo inventó (pues es más que centenario), pero sí fue el primer operador en hacerlo compatible con los barcos transoceánicos y, de paso, con el resto de los medios de transporte. Transformó esa idea en un negocio exitoso y de consecuencias globales para el comercio de casi cualquier producto semielaborado, manufacturado o artículo de uso humano.

La visión de un gran empresario

Un camionero de Carolina del Norte llamado Malcom McLean había creado, a base de mucho ahorro, una empresa familiar con una pequeña flota de camiones. Se frustraba cada vez que tenía que llevar sus camiones a puerto, por el enorme tiempo que perdía en las estibas y desestibas de su género. En la década de los años 30 del pasado siglo, no dejaba de pensar que debía haber algún modo mejor de cargar barcos que el tosco y fragmentario en que se

hacía. ¿Por qué no cargar el tráiler del camión entero dentro del barco y listo? Todavía tenían que pasar algunos años más para que madurara su idea y diera con una solución eficiente a dicho inconveniente milenario. Entre medias, su empresa, McLean Trucking, creció y llegó a convertirse en una de las principales empresas de transporte por carretera de su país.

A inicios de los años 50 la congestión en el tráfico por carreteras en los EEUU era un serio obstáculo para cualquier transportista que quisiera ampliar su negocio. El Gobierno se retrasaba en hacer las necesarias inversiones en infraestructuras, por lo que los dueños de flotas de camiones no podían hacer muchos planes de inversión futura. McLean no podía estar a expensas de que el Congreso aprobara un ambicioso programa de autopistas para todo el país. Decidió actuar. Primero intentó llegar a un acuerdo con la Southern Railroad para que llevaran sus propios contenedores (todavía no multimodales), pero su propuesta fue rechazada con displicencia. Los contenedores –le respondieron– deberían ser los que la compañía ferroviaria usaba y serían recogidos y entregados por su propia empresa de camiones, no la de McLean. Ya se sabe, la hostilidad entre ferroviarios y camioneros viene de lejos.

Ante esto, nuestro empresario protagonista hizo en 1955 una decisiva incursión en la industria naval y adquirió una modesta naviera (a los pocos años llegó a comprar su empresa madre, Pan Atlantic). Esto se pudo hacer después de que obtuviera el preceptivo «certificado de necesidad y conveniencia» de la metomentodo Interstate Commerce Commission (ICC); era aquel un mecanismo administrativo para restringir la entrada libre de nuevos actores en cualquier sector del transporte y así poder controlar mejor la agencia interestatal la competencia «óptima» entre empresas. Devino McLean también un empresario del mar. Como buen calculador de rentabilidades, sabía que un barco ganaba dinero solo cuando estaba en la mar. Donde los costes se elevaban era en el puerto. Cuanto antes pudiera regresar el barco a la mar, más dinero se ahorraría.

Hablando y charlando con los ingenieros de sus diversas empresas y después de varios ensayos y errores, le vino la gran idea del contenedor multimodal y la puso en práctica: un día lluvioso del **26 de abril de 1956** fletó en el puerto de Newark (New Jersey) un petrolero denominado Ideal X e instaló sobre su cubierta unos gruesos listones ligeramente elevados formando ranuras longitudinales con el fin de que encajaran allí dentro 58 remolques de camión (tráilers) llenos de mercancías. No eran tráilers de camiones al uso, sino que eran 58 unidades que habían sido separadas del chasis de cada uno de los camiones propiedad de McLean. Esas 58 unidades habían sido especialmente diseñadas para que pudieran ser fácilmente desenganchadas de la cabina del camión y ser apiladas de manera eficiente en los huecos de las ranuras improvisadas de aquel petrolero. Al llegar unos días más tarde al puerto de Houston, esos 58 tráilers fueron izados y enganchados rápidamente de nuevo en otras tantas cabinas de camión que estaban listas para hacer el viaje a su destino previsto.

El equipo contable de Mclean calculó que el coste de manipulado de dicha carga de 58 contenedores hubiese sido, con el sistema tradicional de carga fraccionada, de 5,83 dólares la tonelada; con el nuevo sistema de Mclean supuso un coste de unos 16 centavos la tonelada. Se había conseguido un ahorro del 97%. Además, el tiempo empleado para realizar ambas operaciones en ambos puertos de Newark y Houston fue cien veces inferior al que hubiese sido necesario caso de que se hubiese manejado la entrega y posterior carga de mercancías de la manera tradicional. Se había realizado un viaje pionero en la historia del comercio.

Tal vez no fuese tan épico como otros viajes de aventuras o de descubrimientos, pero, debido a sus consecuencias, resultó mucho más importante que la mayoría de ellos. Sin saberlo, McLean estaba reestructurando con su idea la economía mundial.

La aventura de Sea-Land Service

McLean siguió desarrollando y perfeccionando su idea. Para ello compró un viejo carguero de la Segunda Guerra Mundial para reconvertirlo completamente y adaptarlo, introduciendo muchas celdas con el fin de que pudiera llevar sobre cubierta un número mucho mayor de contenedores; a dicha embarcación «tuneada» se la llamó Gateway City. El 4 de octubre de 1957 (el mismo día que las autoridades soviéticas lanzaron el satélite Sputnik I) salió aquella nave «piloto» del puerto de Newark hacia Miami con 226 contenedores patentados por el Sr. McLean. Ese viaje puede ser considerado como el inicio de la era del contenedor multimodal.

La discreta flota de la naviera Pan Atlantic de Mclean fue creciendo y cambió en 1960 su denominación por la más apropiada Sea-Land Service, Inc. El nombre recogía ambos servicios de las dos compañías de transporte que se habían integrado exitosamente en la aventura empresarial de McLean. Básicamente este había «lanzado» sus camiones al mar a base de montar y desmontar unos bloques idénticos tipo «Lego» llenos de cargamento. Con ello pudo lograr algo muy valioso para un empresario de camiones: beneficiarse de todas las lucrativas ventajas que disfrutaban las ineficientes navieras, protegidas por las autoridades (mejores precios, monopolios de ciertas rutas, desgravaciones fiscales, etc.).

McLean tenía intereses directos en dos compañías de medios de transporte diferentes y, además, parecía tener éxito. Esto dejó con el pie cambiado al regulador que había diseñado toda su planificada y enmarañada normativa sobre la base de asumir que la estructura de los medios de transporte iba a permanecer siempre igual y que no se iban a entremezclar tanto gracias al contenedor multimodal (o más bien por culpa suya, debieron pensar los funcionarios).

Aquello fue suficiente para excitar la susceptibilidad de la ICC. Permitted a las empresas ferroviarias bajar agresivamente sus tarifas en el transporte de mercancías, pero estas siguieron percibiendo la innovación del multitransportista de camiones McLean como una seria amenaza. Presionaron de nuevo a la ICC. Finalmente, esta, valiéndose de la sección Antitrust del Departamento de Justicia americana, obligó a McLean a escoger entre su próspera y consolidada empresa de transporte de camiones o una arriesgada apuesta por una especulativa empresa naviera. Eligió la aventura; vendió la McLean Trucking y se hizo a la mar (empresarialmente hablando) llevándose consigo su idea del contenedor multimodal.

Pese a la idea revolucionaria que suponía el moderno contenedor, la transición de la carga tradicional a la carga «contenerizada» se topó con no pocos obstáculos antes de que se implantara su uso. Los estibadores rehusaron inicialmente manipular contenedores, pues vieron en ellos peligrar sus puestos de trabajo. Los administradores de puertos se negaban a aceptar dichas cajas tan pesadas, por falta de grúas e infraestructuras adecuadas para su manejo. Los navieros más innovadores construyeron grúas especiales a bordo de sus barcos para poder ser utilizadas en cualquier puerto.

Navieros de la vieja usanza pensaron que la «contenerización» era apropiada solo para un nicho de mercancías selectas y solo para el mercado doméstico. Se equivocaron. Otras navieras –como la Matson Lines o la Grace Lines– vieron, por el contrario, su enorme potencialidad e imitaron a Sea-Land Service. Curiosamente uno de los primeros productos en ser transportados en contenedores fue el whisky, porque al ser muy codiciado era objeto de numerosos hurtos en puertos y almacenes intermedios. Los comerciantes de dicho producto perdían hasta el 30% del cargamento de su preciado líquido en las diversas manipulaciones fraccionadas que se hacían del mismo hasta que llegaba a su destino final.

A pesar de todos estos obstáculos, desde 1957 a 1965 el comercio de mercancías doméstico de los EE UU se fue «contenerizando» lentamente, pero con paso firme. Faltaba que esta revolución alcanzara al resto del mundo.

El contenedor multimodal se internacionaliza

En 1966 la compañía United States Lines (ya desaparecida) puso en servicio el primer buque portacontenedores entre los Estados Unidos y el norte de Europa, que atracó finalmente en el puerto de Rotterdam el 26 de marzo de ese año. Fue el primer viaje transatlántico de contenedores multimodales, hasta entonces solo utilizados en el comercio interamericano. Comenzaba a extenderse su uso allende las fronteras norteamericanas. No pasó ni un mes desde este hecho, cuando la compañía Sea-Land Service estableció también un servicio de contenedores entre el puerto Newark Elizabeth de New Jersey y los puertos europeos de Rotterdam y Bremen. Las rutas internacionales de los nuevos portacontenedores se empezaron a trazar pese a que muchos puertos no contaban aún con la infraestructura necesaria para manejar cómodamente dichos receptáculos metálicos.

El empujón definitivo a la empresa y al contenedor de McLean fue, paradójicamente, la guerra del Vietnam. Tuvo la pericia suficiente para firmar un contrato en marzo de 1967 con la Military Sea Transportation Service (MSTS) para transportar material bélico y víveres durante dicha contienda hacia Cam Rahn Bay, al Sur de Vietnam. A lo largo de la misma fue un proveedor exitoso del ejército norteamericano con los contenedores multimodales que había ya experimentado en el comercio. Hasta entonces, los mandos militares americanos desplegados en la zona tenían un serio problema al constatar que un alto porcentaje de las entradas de material bélico era robado y acababa en las manos enemigas del Viet Cong. La innovación de McLean resolvió la seguridad en la cadena de suministro de armamento. Por supuesto, los contenedores no podían regresar vacíos, así es que al empresario se le ocurrió desviarlos hacia Japón y Hong-Kong y traerlos de vuelta a EE UU repletos de productos manufacturados por los laboriosos asiáticos. Por primera vez en la historia su modelo de contenedor sería utilizado masivamente. Esto mostró al mundo sus enormes ventajas y se empezó a replicar la idea de empaquetar productos en parecidas cajas de acero.

A finales de 1968 se inauguraron, pues, rutas de buques portacontenedores estrictamente comerciales entre el Lejano Oriente y los EEUU. Se sumaron a ese modo de transportar mercancías Hong-Kong, Singapur, Japón, Tailandia, Filipinas y otras zonas asiáticas. Comenzó lo que se denomina la segunda fase en la revolución de la «contenerización». Al final del conflicto

de Vietnam, en 1973, buena parte de los intercambios comerciales que se hacían con Asia iban ya «contenerizados».

El comercio marítimo multimodal recibió otro importante empujón a principios de los 70 cuando los empresarios del transporte (*carriers*) pudieron dar cotizaciones con tarifas combinadas del medio ferroviario y marítimo. La ICC se rendía a la evidencia y daba su brazo a torcer.



A partir de ese momento se inició la mayor transformación que ha sufrido el transporte marítimo desde la aparición de la máquina de vapor. Las innovaciones más significativas en el mundo empresarial son introducidas generalmente por actores de la misma industria u otros empresarios relacionados con la misma antes que por científicos o inventores que trabajan en otros campos. El contenedor multimodal y apilable no es significativo por

ser tecnológicamente importante (que no lo es) sino porque hizo mucho más barato y fiable el transporte de mercancías y lo hizo compatible con los diversos modos de transporte. Ha cambiado la naturaleza del comercio global para siempre.

Solo con la abolición definitiva de muchas de las encorsetadas normas de la Interstate Commerce Commission (ICC), con la progresiva desregulación de las tarifas marítimas, ferroviarias y de transporte terrestre en los años 70 y 80, fue posible el deseado desarrollo de un sistema integral de transporte por contenedores. La ICC, por el contrario, había estado desde su inicio remando en sentido inverso: en separar los modos de transporte en vez de permitir su integración; iba en contra de la evolución posterior que tomaron los acontecimientos en el comercio mundial. Al final dicha agencia gubernamental no tuvo más remedio que cerrarse en 1995, transfiriendo la mayor parte de sus atribuciones aún existentes a la STB (Surface Transportation Board) del Departamento de Transporte de los Estados Unidos.

(continuará)

AGUSTÍN DE BETANCOURT, CANARIO E INGENIERO DEL ZAR PEDRO EL GRANDE

por MANUELA MARTÍNEZ GUTIÉRREZ



Nació el 1 de febrero de 1758 en el Puerto de la Cruz, en las Islas Canarias. Su padre, Agustín de Betancourt y Castro, mayorazgo de su casa, caballero de la orden de Calatrava y teniente coronel de los Reales Ejércitos, había contraído matrimonio en 1755 en La Orotava con Leonor de Molina y Briones, hija de los Marqueses de Villafuerte, nacida en Garachico. Su bisabuelo fue Marcos Francisco de Bethencourt y Castro, Gobernador y Capitán General de Venezuela, nacido en Icod de los Vinos, Tenerife. Su familia está emparentada con Jean IV de Béthencourt, que participó en la conquista de Canarias y por ello obtuvo el título de Señor de las Islas de Canarias. Su padre fue educado en los negocios de la maquinaria textil y era un asiduo participante en la tertulia de Nava y miembro fundador de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife, en La laguna.

Precisamente, en esta recién creada Sociedad presentó Agustín en **1778** su primer diseño, una máquina epicilíndrica para el hilado de la seda, realizada en colaboración con sus hermanos **José de Betancourt y Castro** y **María de Betancourt y Molina**, de la que parece había surgido la idea. María de Betancourt presentaría también a la Sociedad Económica de la Laguna una memoria sobre la forma de obtener el color carmesí, muy probablemente la primera memoria científica firmada por una mujer en Canarias.

Con la invención de la máquina, Agustín se dio a conocer y el mismo año **el gobierno ilustrado de Carlos III** le concedió una ayuda para ampliar sus estudios en la capital del Reino, Madrid. Ingresó en los **Reales Estudios de San Isidro** y en la **Real Academia de San Fernando**. Sus primeros encargos para el **Conde de Floridablanca** en 1783 fueron la inspección del **Canal Imperial de Aragón** y el estudio de las minas de **Almadén**, sobre cuyo estado redactó tres detalladas memorias, en este mismo año.

Ante la Corte Real elevó, por primera vez en España, un **globo aerostático** en la casa de campo del Infante don Gabriel. Asistieron el propio Rey, los Infantes Grandes de España, ministros y otras personalidades. El globo tenía dos metros de diámetro aproximadamente y estaba realizado en tafetán barnizado.

En **1784** viajó a **París** a la prestigiosa **École nationale des ponts et chaussées** (Escuela Nacional de Puentes y Carreteras). A partir de 1785 llevó a cabo numerosas investigaciones técnicas (Memoria sobre la purificación del carbón de piedra, etc.) y comenzó a realizar estudios

sobre hidráulica y mecánica y a diseñar y adquirir máquinas por encargo de **Floridablanca** con vistas a la futura creación en Madrid de un **Real Gabinete de Máquinas**.

La transición del siglo XVIII al XIX fue un tiempo en el que el hombre abrió su mente a las máquinas. Un reducido grupo de científicos e inventores ideaban y construían los ingenios que moverían el mundo. Agustín de Betancourt creó máquinas, viajó por los países más avanzados para importar su recién nacida tecnología y terminó sus días en Rusia trabajando para el zar. Este ingeniero español, prestó unos impagables servicios al Zar Alejandro I en la reconstrucción de San Petersburgo y otras muchas obras de ingeniería civil en la Rusia del siglo XVIII.

Rusia en la época de Pedro el Grande

En la primavera de 1701 el zar Pedro I se hallaba en condiciones de emprender de nuevo la guerra y se lanzó contra las provincias suecas del Báltico, donde Carlos XII de Suecia había dejado unas escasas guarniciones. Pedro pudo lograr algunas victorias y consolarse de la derrota sufrida en Narva. Ya en 1702, los rusos se apoderaron de la fortaleza de Noteborg, cerca de la desembocadura del Neva en el lago Ladoga y, al año siguiente, de otra plaza fuerte, Nyenskans, en la misma desembocadura del río. Apenas Pedro llegó al litoral del golfo de Finlandia fundó, en una pequeña isla del Neva, la ciudad de San Petersburgo, el primer puerto ruso sobre el Báltico y, casi inmediatamente, comenzó la tarea de construir una flota en aquel lugar.

San Petersburgo debía ser su nueva capital, aunque la comarca no fuese más que una región pantanosa de clima insalubre. Su construcción exigió enormes sacrificios tanto en dinero como en hombres; se reclutaron a la fuerza campesinos y obreros procedentes de todas partes del imperio para el establecimiento humano de la nueva capital que el zar pretendía erigir tomando por modelo la ciudad de Ámsterdam. En su diseño y construcción intervendrá de forma determinante el ingeniero canario Agustín de Betancourt.

La modernización a cualquier precio era la máxima de la política interior y exterior de Pedro I con su mirada puesta en Europa occidental, su cultura y sus costumbres. En la ejecución de sus proyectos reformistas, tomó algunas medidas de seriedad dudosa y más que discutible como la prohibición del uso de la barba y la imposición de la manera europea de vestir. No dejó, con todo, de aplicar ideas de mayor alcance, como la de abrir un camino hacia el Báltico (una especie de lago sueco desde la firma del tratado de Westfalia). Con tal objetivo inició la Guerra del Norte contra Suecia (1700), pero los suecos vencen en Narva e invaden Rusia, amenazando Moscú. En la Batalla de Poltava (1709) Pedro reacciona, logra batir a las tropas de Carlos XII y ocupa las provincias suecas del Báltico: Livonia, Ingria, Carelia y Estonia.

San Petersburgo

Fue Betancourt –bajo la supervisión del zar– quien diseñó el proyecto urbanístico de San Petersburgo, amén de proyectar y dirigir personalmente algunas de las obras más importantes de la ciudad como la reforma y ampliación de la Catedral de San Isaac, el puente sobre el río Neva, la Columna de Alejandro I, junto al Ermitage y el Canal Betancourt.

Numerosos prisioneros suecos trabajaron hasta sucumbir extenuados, y cuando terminó de construirse la capital nadie quiso ir a establecerse allí. Entonces el autócrata zar obligó a boyardos y burgueses a abandonar sus domicilios moscovitas para construirse nuevas residencias en San Petersburgo. A pesar de tanto esfuerzo y sacrificio, para el pueblo ruso la nueva capital no representaba más que una «ciudad puramente artificial» comparada con Moscú, corazón de la Santa Rusia, consideración de la que Moscú gozó siempre. Los materiales tradicionales no significaron nada para Pedro el Grande. Odiaba Moscú, con sus edificios de madera y su aspecto asiático y quiso una nueva capital que mirara hacia Occidente proponiéndose aplicar la influencia europea en una Rusia a la que consideraba un país atrasado. El lugar elegido no era prometedor: tierras inundadas del pantanoso delta por el que desemboca el río Neva en el Golfo de Finlandia. El río se helaba seis meses al año, estaba cubierto por la bruma y se desbordaba con los deshielos. Durante su construcción, la ciudad casi siempre estuvo bajo varios metros de agua. Para las cimentaciones, se arrojaron a los pantanos miles de troncos. En invierno, los lobos deambulaban por las calles, y en 1715 devoraron viva a una mujer.

Pese a las condiciones difíciles y a lo titánico del proyecto, se erigió una espléndida ciudad de edificios de piedra. Las obras se iniciaron en 1703, y para 1710 se terminó la primera etapa de construcción. La ciudad ya tenía 34.000 habitantes cuando el zar la declaró capital de Rusia y aunque las obras no estaban concluidas cuando Pedro el Grande murió en 1725, ya eran suficientes para impresionar a Europa.

La madera más utilizada fue el abeto, aunque también se usaron otras coníferas, castaños, hayas y robles. Los troncos de las isbas eran de 9 m de largo y 30 cm de diámetro y se colocaban horizontalmente, reforzando las esquinas con alguno de los varios tipos de uniones. Los techos eran inclinados para que resbalara la nieve. A veces, el piso quedaba elevado del suelo mediante tarimas de madera, ladrillo o piedra y se entraba por unas escaleras techadas.

Además de la habilidad para construir en madera, los rusos eran afectos a redecorar sus casas. No dudaban en quitar puertas, ventanas e incluso paredes si con ello mejoraba la decoración. Toda cabaña estaba decorada con tallas de madera. Los extremos de los travesaños, alfardas de los techos e hileras se tallaban hábilmente, uno por uno. Las decoraciones de porches, aleros y marcos de ventanas imitaban los ornatos de piedra de las paredes y los edificios principales: se colocaban balaustradas, frontones y paneles tallados. Las casas más grandes tenían suelos de parqué.

La Escuela Superior de Caminos, Canales y Puertos

El origen de esta escuela de Ingenieros en España está históricamente siempre asociado a Agustín de Betancourt, a quien consideran precursor de la profesión, en concordancia con los orígenes militares de la propia Ingeniería Civil. Betancourt llegó a Madrid para estudiar en 1778 y no regresaría ya nunca a las islas. Sus primeros encargos para la corona en 1783 fueron la inspección del Canal Imperial de Aragón y el estudio de las minas de Almadén. En este mismo año y ante la Corte Real eleva por primera vez en España un globo aerostático.

A lo largo del siglo XVIII, el reino de Francia había inaugurado la tradición de formar una elite de militares especializados en la construcción y en las comunicaciones (caminos, puentes y puertos) y España había seguido los pasos de Francia. Aunque Agustín de Betancourt no cumpliera exactamente con los requisitos de la formación de un ingeniero militar acabó siendo un ingeniero en un sentido más parecido al de nuestro presente. En 1777 ingresó como cadete del Regimiento de las Milicias Provinciales y en 1779 en los Reales Estudios de San Isidro, donde pudo aprender cálculo, geometría y mecánica.

En 1790 presentó en la Academia de Ciencias de París su obra sobre *la fuerza expansiva del vapor de agua* y en 1792 se inaugura el Real Gabinete de Máquinas del que es nombrado director y presenta un catálogo con 270 máquinas, 358 planos y más de 100 memorias. En 1793 viaja a Inglaterra para investigar y dos años después presenta el diseño de una máquina para cortar hierba en río y canales. En 1796 firma el tratado de San Ildefonso entre Francia y España y presenta en París al Directorio el prototipo y los planos de un telégrafo óptico. Regresa a España y es nombrado inspector general de puertos y caminos. En 1802 consigue que se cree la Escuela de ingenieros de Caminos de Madrid y en 1803 empieza a escribir con Lanz «Ensayo sobre la composición de las máquinas». En 1808 lo publicará en París y se convierte en un libro de texto de gran difusión en Europa. En 1807 es nombrado corresponsal de la Academia de Ciencias de París. Desde allí viaja a San Petersburgo donde proyectará la construcción de la ciudad.



La vida de Betancourt fue un ejemplo entre otros muchos que configuraron esta época tardía de la Ilustración española. Se trata de un periodo, el final del reinado de Carlos III y el reinado de Carlos IV, donde era evidente el interés de algunos españoles por la ciencia y la tecnología de su tiempo. Fue por aquel entonces cuando se terminó la construcción de las tecnológicamente avanzadas fortificaciones de Cartagena de Indias y se planteó la famosa expedición de Malaspina. En ese contexto desarrolló sus habilidades Agustín de Betancourt. La capital del reino sirvió de trampolín para sus aventureros viajes científicos a París, Londres y San Petersburgo.

Agustín de Betancourt pasó en Rusia 16 años de fructífera labor y fundó la primera Universidad Técnica de ese país: el Instituto de Vías de Comunicación. Fue inspector del Instituto homónimo y se le nombró miembro de la Sociedad Imperial de Mineralogía de Rusia. No cabe duda de que siempre se le consideró un ingeniero adelantado a su tiempo y uno de los mejores y más destacados de Europa.

Fue en *Rusia* donde logró el mayor reconocimiento posible gracias a los servicios prestados al zar *Alejandro I* por sus obras de ingeniería Civil.

Con él, se tuvo claro entonces que la ciudad de *San Petersburgo* debía ser la capital de su imperio y es aquí donde irrumpe de lleno, en 1807, la figura de **Agustín de Betancourt** para remodelar y rediseñar sus calles y plazas. La fama del ingeniero canario ya se había extendido en *Europa* y demostró a *Alejandro I* sus dotes tecnológicas gracias a numerosos inventos que cautivaron al zar.

Las condiciones para mejorar la imagen de *San Petersburgo* eran complicadas pero se confió en el innato talento de **Betancourt** y no se escatimó en gastos para dotarle de las herramientas necesarias para dar vida a un nuevo proyecto urbanístico aunque siempre bajo la supervisión zarina. Así, reformó y amplió la *Catedral de San Isaac* y la *Columna de Alejandro I*, entre otras obras emblemáticas.

También en Rusia llegó a dirigir el Departamento de Vías de Comunicación, lo que hoy día se podría equiparar a un Ministerio de Fomento. Entre sus obras, además de las de San Petersburgo, se encuentran la modernización de la fábrica de armas de Tula (cerca de Moscú), la fábrica de cañones de Kazán, la Feria de la ciudad rusa de Nizhnyi Nóvgorod, la navegación a vapor por el Río Volga, sistemas de abastecimiento de aguas, ferrocarriles, etc. En Moscú construyó la gran sala de ejercicios ecuestres Manezh, un edificio neoclásico y emblemático de la capital.

Considerado un personaje ilustre, su indiscutible labor fue reconocida con el nombramiento de Teniente General del Ejército ruso y sus restos mortales descansan junto a los de otras personalidades ilustres en el Cementerio de Lázaro del Monasterio de Alexander Nevski de San Petersburgo.



Tumba de Agustín de Betancourt, Cementerio Lazarevsky del Monasterio Alexander Nevsky en San Petersburgo

Viajes a Francia e Inglaterra

En el otoño de 1788 hizo su primer viaje a Inglaterra, donde permaneció dos meses observando máquinas, a mitad de camino entre la investigación científica y el espionaje industrial. Entre otros lugares, visitó la empresa de Matthew Boulton y James Watt, que en 1789 habían patentado la máquina de vapor de doble efecto, pero no consiguió ver la nueva máquina perfeccionada en que estaban trabajando. Sin embargo, en Londres observó una máquina de doble efecto funcionando en una fábrica de harinas y un nuevo modelo de telar mecánico (probablemente el de Cartwright). A su regreso a París, en 1792 escribió para la Academia de Ciencias de París una Memoria sobre una máquina de vapor de doble efecto y, al mismo tiempo, diseñó una bomba que se instaló en la recién construida fábrica de los hermanos Perier. Poco después, diseñó un modelo de telar mecánico.



El mismo año construyó una máquina eólica para desecar terrenos pantanosos que incorporó junto con el telar a la colección de máquinas con destino al futuro Gabinete. También se encargó del diseño o la adquisición de los instrumentos para la expedición de Malaspina. En 1795 presentó a la Academia de Ciencias de París la Memoria sobre la fuerza expansiva del vapor de agua. El año siguiente, 1797, escribió su estudio sobre la manera de fundir y barrenar cañones de hierro y la Memoria sobre la draga mecánica, cuya

construcción intentó llevar a cabo en España, aunque sin resultado, y que construyó finalmente en Kronstadt en 1812. Declarada la guerra entre Inglaterra y España, regresó a Madrid con la colección de máquinas, al mismo tiempo que otros pensionados como Claudio Boutelou.

En 1792 se inauguró el Real Gabinete de Máquinas, del que fue nombrado director, y se hizo público el primer Catálogo de modelos, planos y manuscritos del Gabinete que incluía 270 máquinas, 358 planos y más de 100 memorias con 92 gráficos, todos los cuales había recogido o diseñado durante su estancia en París, en colaboración con Juan López Peñalver. En 1793 viajó a Inglaterra, donde permaneció tres años investigando sobre teorías de las máquinas y donde presentó en 1795 el diseño de una máquina de cortar hierba en ríos y canales. En 1796, ante la ruptura de relaciones entre España e Inglaterra como consecuencia de la firma del tratado de San Ildefonso entre Francia y España, se trasladó a París. Allí, junto con Breguet presentó al Directorio el prototipo y los planos de un telégrafo óptico, en el que venían trabajando desde 1787, y comenzó la polémica con Claude Chappe acerca de las ventajas e inconvenientes del telégrafo de Breguet y Betancourt, polémica que no se resolverá hasta el definitivo informe favorable de la Academia de Ciencias en 1796. En 1797 patentó junto con Perier una prensa hidráulica para uso industrial y la incorporó al Gabinete de Máquinas.

Este mismo año regresó a España, donde fue nombrado Inspector General de Puertos y Caminos.

En 1798, se le encomendó la instalación de un telégrafo óptico entre Madrid y Cádiz y la organización en España de un cuerpo de ingenieros ferroviarios. Un año después inauguró la primera línea española de telegrafía óptica entre Madrid y Aranjuez, aunque tenía el proyecto de continuarla hasta Cádiz; la línea Madrid-Aranjuez estaba compuesta por cuatro puestos telegráficos: Palacio del Buen Retiro, ermita de los Ángeles (Getafe), cerro Espartinas (Valdemoro) y monte Parnaso de Aranjuez. Hay varios testimonios escritos de la época sobre estos telégrafos ópticos de los que no han quedado otros rastros (Salvá, Bourgoing, Pictet-Mallet, Moratín, Wilhelm von Humboldt...). En Aranjuez se conservan dos testimonios importantes sobre el monte Parnaso (de Juan Antonio Álvarez de Quindós, en 1804, y de Cándido López y Malta, en 1869).



En 1800 fue nombrado inspector general de ingenieros y miembro del consejo de administración financiera y en 1803, se convirtió en intendente de los ejércitos y director principal de los puestos.

En 1802 consiguió que se creara la Escuela Oficial del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, de la que fue el primer director.

En 1807, Betancourt fue nombrado corresponsal de la Academia de Ciencias de París. Poco después, con motivo de las revueltas y el estado de incertidumbre con la invasión de las tropas francesas de Napoleón en España, que daría origen a la Guerra de la Independencia, abandona definitivamente el país al cual ya no volvería nunca. Se trasladó a París, donde presentó a la Academia de Ciencias su Memoria sobre un nuevo sistema de navegación interior, en la cual describió una esclusa de émbolo que había inventado en 1801, e inventó con Breguet el termómetro metálico.

Época rusa y sus últimos años

A finales de 1807 viaja a San Petersburgo invitado por el Zar y permanece allí durante seis meses hasta 1808 que regresa a París. Allí presenta, junto con el Ingeniero afrancesado José Lanz la obra: Ensayo sobre la composición de las máquinas, publicado con el título *Essai sur la composition des machines*, que habían estado escribiendo desde 1803. Se convirtió en un libro de texto de gran difusión en toda Europa. Después retornó a Rusia, donde permanecería hasta su muerte.

Nombrado mariscal del Ejército Imperial Ruso, quedó adscrito al Consejo Asesor del Departamento de Vías de Comunicación. Posteriormente fue nombrado Inspector del Instituto del Cuerpo de Ingenieros y, en 1819, Director del Departamento de Vías de Comunicación.



A lo largo de los 16 años de su estancia en Rusia alternó la dirección académica del Instituto de Ingenieros con numerosas obras públicas, como el puente sobre el Málaya Nevka, la modernización de la fábrica de armas de Tula o la fábrica de cañones de Kazán, la draga de Kronstadt, los andamiajes para la Catedral de San Isaac o la Columna de Alejandro I, el canal Betancourt de San Petersburgo, la Catedral de la Transfiguración de Nizhni Nóvgorod, la fábrica de papel moneda, el picadero de Moscú, la navegación a vapor en el río Volga, sistemas de abastecimiento de aguas, ferrocarriles, etc.



A partir de 1822 comenzó a tener problemas con el Zar y fue sustituido en la dirección del Instituto, quedando relegado hasta su muerte en San Petersburgo el 14 de julio de 1824, en cuyo cementerio fue enterrado cerca de la tumba del célebre matemático Leonhard Euler (1707-1783).

Reconocimientos

- El **9 de octubre de 1978**, la astrónoma rusa Tamara Smirnova descubrió el asteroide (11446) y le da el nombre de Betancourt.
- Sello conmemorativo de Rusia en honor a Betancourt de 2008.
- En 2008 se emitió en Rusia un sello conmemorativo celebrando los 250 años de su nacimiento. El Ministerio de Vías de Comunicación de Rusia creó la medalla conmemorativa Betancourt la cual fue concedida al rey Juan Carlos I de España.
- El 13 de mayo de 2018 inauguraron en San Petersburgo el puente llamado Agustín de Betancourt.
- **Agustín de Betancourt**, además, fundó la primera universidad técnica, el *Instituto de Vías de Comunicación*, llegando a dirigir un departamento. Una anécdota curiosa fue su nombramiento como *Teniente General del Ejército Ruso* y en julio de 1824 fue enterrado en el *Monasterio Alexandr Nevski de San Petersburgo*.



Hoy, camino de los 200 años de su legado, **Agustín de Betancourt** sigue siendo un personaje reconocido y respetado. Tanto incluso como para que las autoridades de San Petersburgo, la segunda ciudad rusa en la actualidad, anunciaran la decisión de llamar Betancourt al puente sobre un afluente del río *Neva*, en honor al ingeniero canario Agustín de Betancourt. El puente une las islas de *Petrovski*, *Serni* y *Dekabristov* a través del *Málaya Neva*, y la propuesta de llamarle *Betancourt* corrió

a cargo de *Alexandr Pánichev*, rector de la *Universidad Estatal de Ingenieros de Caminos de San Petersburgo*.

- Ingeniero, arquitecto, constructor e inventor, cuenta con un busto en el recinto de la *Universidad de Ingeniería de Ferrocarriles* y es uno de los ingenieros más prestigiosos de Europa.

BIBLIOGRAFÍA

- Betancourt y Molina, Agustín de; Prieto Pérez, José Luis; com. (2003). *Memoria sobre un nuevo sistema de navegación interior: noticias biográficas de Don Agustín de Bethencourt y Molina*. Fundación Canaria Orotava de Historia de la Ciencia. ISBN 978-84-607-7867-7.
- Lanz, José María de; Betancourt y Molina, Agustín de (1808). *Essai sur la composition des machines*. Par MM. Lanz et Bétancourt. París: L'imprimerie Impériale.
- Betancourt y Molina, Agustín de (1819). *Description de la Salle d'Exercice de Moscou*. San Petersburgo: L'imprimerie de P. P. Alexandre Pluchart.
- García-Pereda, Ignacio (2013). «*Los jardines y la agricultura de Inglaterra. Tres pensionados españoles en la década de 1790*». *Bouteloua*, XV.
- Miguel Adán Oliver, Lanz y Betancourt, ciencia y exilio, Ciudad Real, en *El General no importa*, Ediciones Sta. María de Alarcos 2008, <https://iesstamariadealarcos.files.wordpress.com/2017/06/nucc81m-4-el-general-no-importa.pdf>

Relatos para telemáticos

1968 ...Y PARECE QUE FUE AYER

por ANA DOVAL ABAD

Buenas tardes amigos. Espero que os encontréis bien, dentro de lo que cabe.

(Bueno, antes de nada deciros que no dejéis de leer el final). Este relato que os voy a leer está encuadrado en el marco de Universidad de Navarra, donde yo estudié y de la que guardo muy buenos recuerdos, no solo por el espacio físico -edificios de colegios mayores, campus, espacio verde riachuelo cercano rodeando al campus y allá, en lo alto, una ermita con una gran estatua de la Virgen y el niño apoyado en un montón de libros que nos invitaba al estudio y ¡cómo no! a pedir ayuda para los exámenes. Todo bucólico y mágico- sino también, por mis recuerdos de mi época de juventud, que, como a la mayoría de nosotros la tenemos en nuestra mente, idealizada porque recordamos solo lo bueno y olvidamos los momentos peores que, como no, también existieron.

Por aquellos años todos recordaréis que una forma bastante común de desplazamiento era hacer auto-stop, sobre todo entre la gente joven.

La universidad de Navarra está ubicada a las afueras de la ciudad de Pamplona, como a tres Kilómetros, por lo que teníamos que coger el autobús, también llamado «el Villavesa» que nos recogía en la parada correspondiente muy cerca de la residencia de estudiantes donde yo me alojaba.

Un día, perdí el autobús que me llevaría a tiempo de realizar mi examen, y viendo cómo algunas compañeras ponían su dedo para hacer auto stop, yo, que nunca me había decidido a viajar por este método por mi carácter precavido y más bien miedoso, ante la situación de urgencia también puse mi «dedo» y seguí el ejemplo de mis compañeras.

Casi sin darme cuenta, me encontré dentro de un coche que conducía un hombre joven con cara simpática y muy extrovertido por lo que la conversación era fluida y desenfadada hablando de trivialidades.

A los pocos minutos apareció la desviación que me conduciría a mi destino, y mi sorpresa no tuvo límites cuando observo, que en lugar de entrar por el camino correcto siguió avanzando y acelerando cada vez a más velocidad sin importarle mis reiterados avisos ni el estado de nerviosismo en el que me encontraba, recordándole que tenía un examen importante pues era final de curso.

De nada sirvieron mis súplicas, y sollozos, el individuo iba transformado su expresión, amable en principio, en otra irónica, y más tarde malhumorada, motivada por mi exasperación.

Mi angustia iba en aumento. Por mi mente pasaban los más alarmantes pensamientos, que me sumían en un estado de autentica desesperación, mezclando mis sentimientos de culpa por mi atrevimiento, con el miedo a lo que sería de mí.

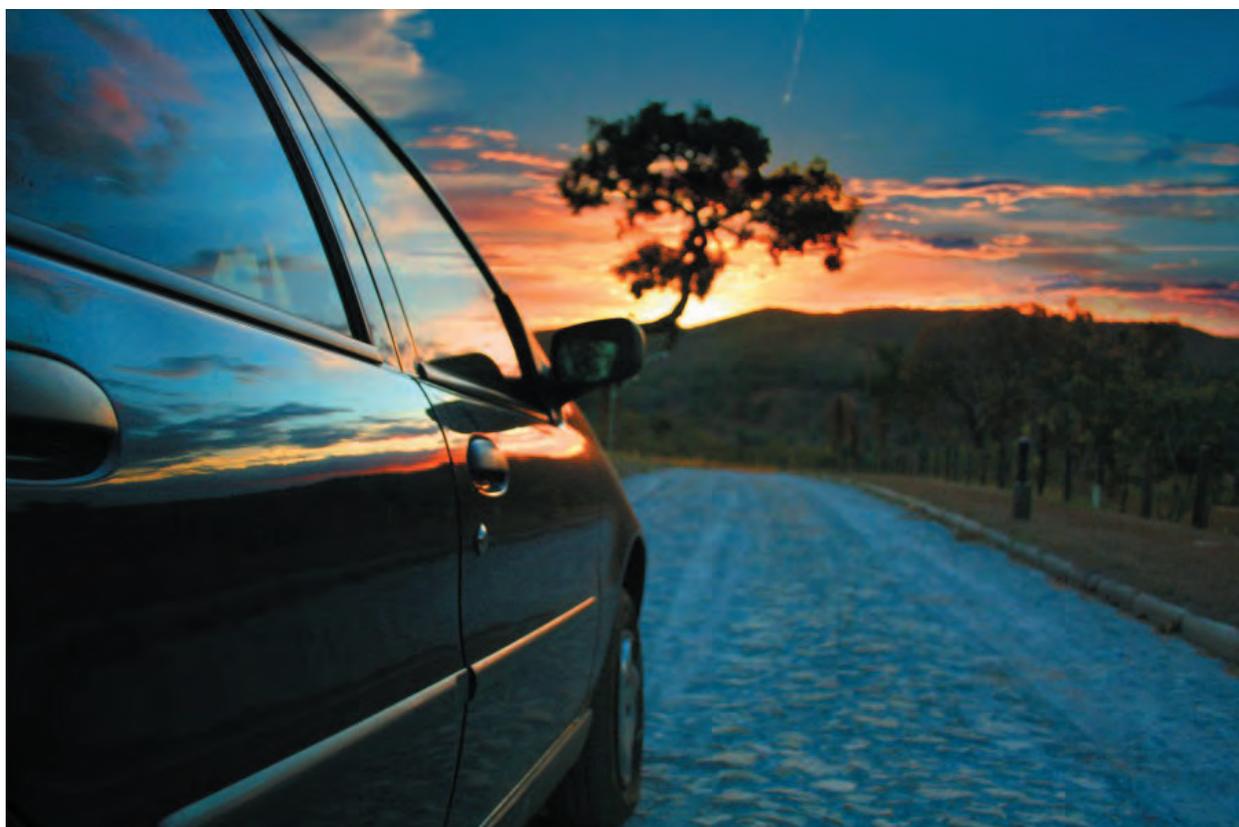
Al cabo de media hora llegamos a un área de servicio para repostar, y una leve esperanza me invadió, imaginándome que allí podría pedir ayuda, pero el individuo cerró el coche a cal y canto de manera que no podía salir ni con la disculpa de que necesitaba con urgencia entrar en un lavabo, y para mi sorpresa se saludó con el gasolinero como si se conocieran y fueran cómplices. Intercambiaron unas palabras y puso gasolina al coche.

De nuevo arrancó a gran velocidad. Yo seguía llorando por ver si conmovía a aquel sujeto, preguntándome que iba a ser de mí, y de qué forma podría encontrar mi salvación. Ya no me importaba el examen, de hecho, lo había olvidado.

Después de un buen rato, y comprobando que mis llantos no lo conmovían, decidí hacerme la dormida, cansada ya de tanto llorar. Mis plegarias a Dios no tardaron en aparecer...

La tarde iba avanzando y el sol, a lo lejos, empezaba a esconderse. «¡Dios mío, va a llegar la noche y estoy a punto de morir de miedo!»

Con los ojos cerrados, siento que el coche baja la velocidad y finalmente se detiene. Intentando que no se diera cuenta, abrí levemente los ojos para ver qué lugar era aquel. Habíamos llegado a la frontera de Francia, San Juan de Luz. Él bajó del coche para hacer los trámites en la aduana,



con tan buena suerte que, creyéndome dormida, dejó las llaves puestas. No lo pensé un minuto, y aunque yo no sabía conducir, cambié de asiento y aceleré el coche a la máxima velocidad posible. Los gendarmes me dieron el alto, pero yo seguí a toda velocidad hacia delante de tal forma que el coche chocó con una pared cercana. Inmediatamente me detuvieron y yo con esperanza de que por fin pudiera contar mi tragedia a alguien.

Mi francés era muy rudimentario, por lo que el entendimiento no era tarea fácil. Le enseñé mi documentación y cuando iban a comprobar mi identidad, el individuo que me había secuestrado llegó dando gritos diciendo que era su mujer y que todo se arreglaría entre nosotros. Yo, rápidamente y con gritos desgarradores, me coloqué detrás de uno de los gendarmes suplicándole que no me dejara ir con aquel señor.

Los gritos fueron oídos por otros gendarmes de la aduana entre los que había uno que entendía español, que escuchó atentamente mi historia contada entre sollozos.

Me metieron en una sala, lo cual yo agradecí infinitamente.

Cuando se disponían a interrogar a aquel individuo, él con toda la sangre fría le contó una historia sobre mi indocilidad como esposa. Afortunadamente aquello era Francia, y la esposa no estaba tan supeditada al marido como en España. Siguieron haciendo comprobaciones del libro de familia, etc.

Ante la imposibilidad de que acreditara nuestra relación, el individuo se dio a la fuga, intentando apoderarse de su coche, momento en que fue apresado...

Unos golpecitos en la puerta de mi habitación me despertaron:

«Ana, ya es la hora, recuerda que tienes examen. No vayas a perder el autobús...»

TODO PURA FICCIÓN. Espero haberos entretenido unos minutos. Ese ha sido mi objetivo.

(Presentado el 19 de abril de 2021)

«LA NOCHE DE LOS FEOS»

Relato de Mario Benedetti

leído por ELOÍSA DÍEZ LÓPEZ, EN REUNIÓN TELEMÁTICA DE AS.P.U.R.

Ambos somos feos. Ni siquiera vulgarmente feos. Ella tiene un pómulo hundido. Desde los ocho años, cuando le hicieron la operación. Mi asquerosa marca junto a la boca viene de una quemadura feroz, ocurrida a comienzos de mi adolescencia. Tampoco puede decirse que tengamos ojos tiernos, esa suerte de faros de justificación por los que a veces los horribles consiguen arrimarse a la belleza. No, de ningún modo. Tanto los de ella como los míos son ojos de resentimiento, que sólo reflejan la poca o ninguna resignación con que enfrentamos nuestro infortunio. Quizá eso nos haya unido. Tal vez unido no sea la palabra más apropiada. Me refiero al odio implacable que cada uno de nosotros siente por su propio rostro.

Nos conocimos a la entrada del cine, haciendo cola para ver en la pantalla a dos hermosos cualesquiera. Allí fue donde por primera vez nos examinamos sin simpatía pero con oscura solidaridad; allí fue donde registramos, ya desde la primera ojeada, nuestras respectivas soledades. En la cola todos estaban de a dos, pero además eran auténticas parejas: esposos, novios, amantes, abuelitos, vaya uno a saber. Todos - de la mano o del brazo tenían a alguien. Sólo ella y yo teníamos las manos sueltas y crispadas.

Nos miramos las respectivas fealdades con detenimiento, con insolencia, sin curiosidad. Recorrí la hendidura de su pómulo con la garantía de desparpajo que me otorgaba mi mejilla encogida. Ella no se sonrojó. Me gustó que fuera dura, que devolviera mi inspección con una ojeada minuciosa a la zona lisa, brillante, sin barba, de mi vieja quemadura.

Durante una hora y cuarenta minutos admiramos las respectivas bellezas del rudo héroe y la suave heroína. Por lo menos yo he sido siempre capaz. Por fin entramos. Nos sentamos en filas distintas, pero contiguas. Ella no podía mirarme, pero yo, aun en la penumbra, podía distinguir su nuca de pelos rubios, su oreja fresca bien formada. Era la oreja de su lado normal.

de admirar lo lindo. Mi animadversión la reservo para mi rostro y a veces para Dios. También para el rostro de otros feos, de otros espantajos. Quizá debería sentir piedad, pero no puedo. La verdad es que son algo así como espejos. A veces me pregunto qué suerte habría corrido el mito si Narciso hubiera tenido un pómulo hundido, o el ácido le hubiera quemado la mejilla, o le faltara media nariz, o tuviera una costura en la frente.

La esperé a la salida. Caminé unos metros junto a ella, y luego le hablé. Cuando se detuvo y me miró, tuve la impresión de que vacilaba. La invité a que charláramos un rato en un café o una confitería. De pronto aceptó.

La confitería estaba llena, pero en ese momento se desocupó una mesa. A medida que pasábamos entre la gente, quedaban a nuestras espaldas las señas, los gestos de asombro. Mis antenas están particularmente adiestradas para captar esa curiosidad enfermiza, ese inconsciente sadismo de los que tienen un rostro corriente, milagrosamente simétrico. Pero esta vez ni siquiera

era necesaria mi adiestrada intuición, ya que mis oídos alcanzaban para registrar murmullos, tosecitas, falsas carrasperas. Un rostro horrible y aislado tiene evidentemente su interés; pero dos fealdades juntas constituyen en sí mismas un espectáculo mayor, poco menos que coordinado; algo que se debe mirar en compañía, junto a uno (o una) de esos bien parecidos con quienes merece compartirse el mundo.

Nos sentamos, pedimos dos helados, y ella tuvo coraje (eso también me gustó) para sacar del bolso su espejito y arreglarse el pelo. Su lindo pelo. «¿Que está pasando?», le pregunté. Ella guardó el espejo y sonrió. El pozo de la mejilla cambió de forma. «Un lugar común», dijo. «Tal para cual».

Hablamos largamente. A la hora y media hubo que pedir dos cafés para justificar la prolongada permanencia. De pronto me di cuenta de que tanto ella como yo estábamos hablando con una franqueza tan hiriente que amenazaba traspasar la sinceridad y convertirse en un casi equivalente de la hipocresía. Decidí tirarme a fondo.

«Usted se siente excluida del mundo, ¿verdad?»

«Sí», dijo, todavía mirándome.

«Usted admira a los hermosos, a los normales. Usted quisiera tener un rostro tan equilibrado como esa muchachita que está a su derecha, a pesar de que usted es inteligente, y ella, a juzgar por su risa, irremisiblemente estúpida.»

«Sí.»

Por primera vez no pudo sostener mi mirada.

«Yo también quisiera eso. Pero hay una posibilidad, ¿sabe?, de que usted y yo lleguemos a algo.»

«¿Algo cómo qué?»

«Como querernos, caramba. O simplemente congeniar. Llámeme como quiera, pero hay una posibilidad.»

«Ella frunció el ceño. No quería concebir esperanzas.»

«Prométame no tomarme como un chiflado.»

«Prometo.»

«La posibilidad es meternos en la noche. En la noche íntegra. En lo oscuro total. ¿Me entiende?»

«No.»

«¡Tiene que entenderme! Lo oscuro total. Donde usted no me vea, donde yo no la vea. Su cuerpo es lindo, ¿no lo sabía?»

Se sonrojó, y la hendidura de la mejilla se volvió súbitamente escarlata.

«Vivo solo, en un apartamento, y queda cerca.»

Levantó la cabeza y ahora sí me miró preguntándome, averiguando sobre mí, tratando desesperadamente de llegar a un diagnóstico.

«Vamos», dijo.

No sólo apagué la luz sino que además corrí la doble cortina. A mi lado ella respiraba. Y no era una respiración afanosa. No quiso que la ayudara a desvestirse. Yo no veía nada, nada. Pero igual pude darme cuenta que ahora estaba inmóvil, a la espera. Estiré cautelosamente una mano, hasta hallar su pecho. Mi tacto me transmitió una versión estimulante, poderosa. Así vi su vientre, su sexo. Sus manos también me vieron.

En ese instante comprendí que debía arrancarme (y arrancarla) de aquella mentira que yo mismo había fabricado. O intentado fabricar. Fue como un relámpago. No éramos eso. No éramos eso.

Tuve que recurrir a todas mis reservas de coraje, pero lo hice. Mi mano ascendió lentamente hasta su rostro, encontró el surco de horror, y empezó una lenta, convincente y convencida caricia. En realidad mis dedos (al principio un poco temblorosos, luego progresivamente serenos) pasaron muchas veces sobre sus lágrimas.

Entonces, cuando yo menos lo esperaba, su mano también llegó a mi cara, y pasó y repasó el costurón y el pellejo liso, esa isla sin barba de mi marca siniestra.

Lloramos hasta el alba. Desgraciados, felices. Luego me levanté y descorrí la cortina doble.

Mario Benedetti (1920 – 2009) nace en Uruguay. Escritor, novelista, dramaturgo, poeta, cuentista, periodista y crítico. Escribe numerosos relatos breves. La pericia que muestra en este género lo emparenta con maestros del relato corto como José Luis Borges o Julio Cortázar.

Su prolífica producción literaria y el nivel del conjunto de su obra, le hacen merecedor del apelativo, de gran hombre de la literatura hispanoamericana, junto con Juan Rulfo, Carlos Fuentes, Mario Vargas Llosa o García Márquez.

La noche de los feos está incluido en el conjunto de cuentos *La muerte y otras sorpresas*, del año 1968.

TAN GRANDE Y TAN CERCA

por VICENTE FERNÁNDEZ DE GAMARRA BETOLAZA

Se atribuye a Lao Tsé la frase: «el agradecimiento es la memoria del corazón». Y si no lo dijo tanto da porque es muy posible que lo hubiera pensado. Me viene la frase al hilo porque en cada uno de los recuerdos chestanos siento como un brote de gratitud hacia las personas y el momento asociados a ese recuerdo. No creo que se deba a la simple nostalgia del tiempo pasado, creyéndolo mejor, sino que debe de haber algo de especial ternura envolviendo esas imágenes del pasado, **para hacérmolas tan gratas**. Quizás sea que el amor vive en el corazón de los hombres y duerme en las semillas de los granos del recuerdo.

Una de las situaciones más chuscas que viví en la Universidad Laboral de Cheste, unía dos cosas aparentemente contrapuestas que suelen darse a menudo unidas: la aparente grandeza y la real pequeñez de todo lo humano. En el caso recordado se unían el aparente descomunal tamaño de la Uni y la realidad de varios miles de individualidades conviviendo en ella.

Se iba a inaugurar el Centro de Educación Especial de Cheste, próximo a la Laboral. El entonces gobernador civil, responsable de los actos y sabedor de la presencia del Ministro de Educación en el acto, piensa como llenar el día del *Sr. ministrovenidodesdemadrid*, y echa mano del recurso habitual para los casos de visitas imprevistas: se les lleva a Cheste y *alliquese lo enseñen*, a veces hasta les dan de comer y les regalan unas cerámicas.

El gobernador avisa al Rector para que provea lo necesario y le indica día y hora del evento ministerial. Siguiendo las pautas habituales el Rector informa al Director General responsable de las Laborales para que este no se entere por la prensa de las andanzas del Ministro en uno de los centros de su responsabilidad.

El Director General que no quiere desaprovechar la oportunidad de enseñar él mismo a *todoun ministro de educaciónvenidodesdemadrid*, el buque insignia de la flota unilaboral, hace un hueco en su apretada e importante agenda de responsabilidades y posa su vuelo en la loma de la Uni la víspera del evento por la tarde.

Es la primera vez que viene a Cheste, posiblemente es la primera vez que mira un mapa para situarlo, pero en el mapa no viene el tamaño del centro ni el mundo que allí se vive. Queda impactado desde la entrada y decide hacer un curso acelerado de unas horas para aprendérselo y estar preparado para el examen y las preguntas del Sr. ministro.

No sabe por donde empezar a conocer la Uni y el Rector conocedor de su interés por aprendérselo y docente al fin y al cabo le ofrece varios planes de estudio acelerado. Como se hace de noche y ya no es hora de clase teórica, opta por una sesión práctica centrada en experiencias reales: quiere ver las cocinas, las despensas y los grandes almacenes de la Uni, eso le dará una visión real de la complejidad y tamaño del centro.

El séquito que acompaña la visita va entrando en una perplejidad llena de sobresaltos cada vez que el Director General empieza a tener dudas sobre el número de kilos de garbanzos consumidos

por año, el precio de las 500 docenas de huevos rotos en cada menú y el tiempo que lleva pasar por el lavavajillas las 48.000 piezas de vajilla y las 48.000 de cubertería utilizadas diariamente.

El séquito teme que el Director General pueda desfallecer y renunciar a presentarse al examen del día siguiente con el *ministrovenidodesdemadrid*. Aún faltan por ver: laboratorios, aulas, bibliotecas, talleres... El Rector, que va pasando de docente solícito a espectador divertido, le anima diciendo que él estará a su lado para soplarle sin que se entere nadie... ni de que le sopla, ni de lo que le sopla, ni de «si es vero o ben trovato» lo soplado.

La imagen de desfallecimiento era alarmante a las diez de la noche, hora en que todo Director General normal ya está cenado y prepara su comida de trabajo del día siguiente, cuando el Director General visitante hace la pregunta temida: «¿dónde está el dormitorio?».

La pregunta es el síntoma claro de que arroja la toalla y quiere descansar renunciando a aprenderse un mundo de 6.000 alumnos, 400 profesores y 400 empleados con sus respectivos planes de estudios desde EGB hasta UNED pasando por la Escuela Universitaria. Pero el séquito se engaña: el dormitorio por el que pregunta el Director General no es el suyo para retirarse a repasar lo aprendido y descansar, sino el de los alumnos para conocer como es un sueño conjunto de 5.000 chavales, desconociendo que cada uno de ellos estará soñando con un sinfín de mundos que no vienen en el mapa del Director General.

El Rector deja su comprensión docente, se pone ya serio y le advierte que los colegios y dormitorios son a esa hora parte de la privacidad de los alumnos y que ni son horas ni es lugar de aprendizaje para un *directorgeneralvenidodesdemadrid*. Este insiste, el séquito se alarma y al fin se adopta una solución de compromiso: «te lo enseño pero un poco: solo uno de los dormitorios de un colegio, no los 24, y desde la puerta, para que veas las “z.z...z.z”... que suben a la luna de Valencia, como en las viñetas de los chistes».

Tras pasar por el patio de docentes, donde ha preguntado por qué se llaman departamentos los departamentos y cuántos libros hay en la biblioteca, llegamos al colegio más próximo. Subimos al primer piso y en el vestíbulo del dormitorio, en silencio, de puntillas y a oscuras, entra el séquito como a punto de descubrir la cueva del tesoro. De repente, como respondiendo al conjuro de la presencia de un *directorgeneralvenidodesdemadrid*, se encienden las luces y aparece un alumno en pijama apoyado en la pared y con las manos a la espalda.

El Director General se crece ante la aparición, se le olvidan los kilos de garbanzos, el precio de los huevos y los atascos del lavavajillas, y decide matricularse en la asignatura optativa de dormitorios por el plan nocturno. La Uni le está cautivando, es un mundo lleno de sorpresas y dando un paso al frente, más allá del límite marcado por el Rector en el curso acelerado, entabla contacto directo con la aparición emparedada:

—Dir. Gral.: «¿Cómo te llamas y de dónde eres?»

—Alumno : «Perico Perez, de Cabanillas de la Sierra»

—D.G.: «¿Por qué estás aquí castigado?»

—A. : «No estoy castigado, venía del aseo»

—D.G.: «¿Y por qué estás ahí en la pared?»

—A. : «Para que no se les apague la luz?»

—D.G.: «¿Es que te toca vigilar las luces de noche desde aquí?»

—A. : «No, es que si no pulso el intermitente se quedan a oscuras.»

La casualidad quiso hacer coincidir las dos visitas: del alumno al aseo y del séquito al dormitorio. El más despabilado de los dos era el alumno: se percata de la presencia de unos barandas y rápidamente pulsa el interruptor dando la espalda a la pared y la cara al barandilla.

Agotado por la experiencia el Director General pide permiso al Rector para suspender el cursillo hasta el día siguiente: el Sr. Ministro vendrá por la tarde y queda tiempo para un repaso de última hora en materias tales como: número de apendicitis declaradas en la Uni por curso, edad media y estado civil del profesorado, kilómetros de viaje contratados para recoger y enviar a los alumnos a sus domicilios en seis viajes anuales, etc. etc.

Dejamos descansar al alumno pequeño en su dormitorio y al alumno mayor en su hotel. A la mañana siguiente madrugadores todos, el séquito acompaña al Director General a los comedores. Los alumnos desayunan, los mayores ayunan y repasan, pues el Director General no puede desperdiciar las horas previas a la llegada del ministrovenidodesdemadrid que puede interesarse por cualquier detalle aparentemente nimio y el Director General no puede quedar en blanco.

De los cuatro comedores subimos a uno de ellos. Por los seis colegios que en él comen el director general va pasando pausadamente. Ya es casi alumno veterano pues el Rector, como a toda visita, le ha dado a primera hora el «maquetazo» (en el argot de la casa: explicación del conjunto de la Uni sobre la gran maqueta) y va repasando mentalmente la distribución de los cuarenta edificios y hasta recuerda el nombre de alguno de ellos. Todavía les dará un repaso antes de la visita del Sr. Ministro, aunque es más larga que la lista de los reyes godos.

Lo mejor de un Director General en ayunas a primera hora de la mañana es el contacto personal y entre las 156 mesas de ocho, se detiene en una de ellas, y de entre 1.248 alumnos dando cuenta del condumio en ese comedor, aborda a uno cualquiera y le hace la gran pregunta:

—Dir.Gral.: «¿Cómo te llamas y de dónde eres?»

—A: «Ya se lo dije ayer cuando me lo preguntó.»

—D.G. «¿Cómo que te lo pregunté ayer?»

—A: «Sí, ayer por la noche cuando les pulsé el interruptor.»

El Director General puso los ojos en blanco, no sabía si era de día o de noche, si iba a dormir o a desayunar, si el alumno que le había dado la luz en el dormitorio era una aparición o si 1248 *pericos perez de cabanillas de la sierra* se habían clonado y se estaban comiendo el desayuno que él había rechazado para ganar más tiempo y preguntar más cosas al Rector para poderle explicar la Uni al Sr. Ministro.

El séquito llegó a pensar en algún exconxuro o meigallo: el Rector había pasado algunos años en Galicia y se había tomado el cursillo acelerado del Director General con alguna retranca con ribetes socarrones. Le habían oído comentar que un deseo del centro era: «No permitir que nadie venga a nosotros y se vaya sin ser mejor y más feliz». Esto era peligroso, podía estar practicando con el Director. General alguna suerte de pedagogía eutrapélica.

El Director General comprobó que todas las dimensiones de la Uni, las 150 hectáreas, los 12 kilómetros de perímetro, los 40 edificios, los 1.000 millones de presupuesto, los 800 trabajadores y los miles de libros allí estudiados, todo le bailaba ante la sencillez, la individualidad y la sonrisa de un reaparecido *pericoperezdecabanillasdelasierra*. Esa era la clave de todo lo demás. Entre 6.000 alumnos había ido a toparse con el mismo en el espacio de 9 horas, insomnio por medio, mientras el alumno había dormido a pierna suelta y se había zampado un desayuno, seguía siendo el mismo y tan campante, ajeno a ministros y a directores generales. Por un momento estuvo a punto de renunciar al cargo. La clase sobre el origen, estructura, contenido y fines de la Uni se le había olvidado por completo. Ya no podría acompañar con soltura al *ministrovenidodesdemadrid* en su visita al complejo educativo. ¡Aquello sí que era un complejo didáctico! Le había ocurrido lo que al personaje de Alphonse Daudet en el cuento *Le sous-prefet aux champs*. A él que se había venido desde Madrid por delante del Sr. Ministro. La cercanía de un alumno le había agrandado las medidas de la Uni y se sentía perdido. Estuvo a punto de pedir al Rector volver a empezar por la maqueta, pero ¿y si esta se la explicaban con los puntos cardinales en otra posición y se le bailaban los edificios? ¿y si el Sr Ministro, una vez en el paraninfo se le ocurre saludar a uno de los 5.000 alumnos presentes y se topa con Perico Perez? En tal caso llevaba las de ganar pues podía presentárselo él mismo y hasta decir de donde era, lo que había desayunado y cómo se daba la luz del dormitorio. Daría la imagen de un Director General conocedor de los más nimios detalles.



Pero entonces cayó en la cuenta de que había olvidado definitivamente los kilos de garbanzos y el precio de los huevos. Decidido como iba a tomar una determinación drástica, se volvió al Rector y le dijo: «entonces tú le explicarás todo el Centro al ministro ¿no? Luego yo le haré algunas consideraciones sobre la importancia de las laborales».

Llegó el Sr. Ministro y tras otra explicación de maqueta (=maquetazo en el argot chestano), se le ocurre ver por dentro el paraninfo. Se le dice que están proyectando una película. Se le advierte de la improcedencia de cortarla para que entre un *séquitovenidodesdemadrid* y una vez más la casualidad hace que al llegar bajo la lápida inaugural sobre la puerta del paraninfo, esta se abre, se encienden las luces, esta vez sin el arte de Perico Perez, era el descanso, y los alumnos al ver a *losbarandas* empiezan a ponerse en pie y a aplaudir.

El Sr. Ministro, que no estaba acostumbrado a un recibimiento con 10.000 palmas, se volvió saludando, al Rector y al Director General y éste sintió desfallecer definitivamente cuando el Sr. Ministro les dijo: «debe ser difícil llevar un Centro así y llegar a conocer a los alumnos». El Director General solo pudo balbucir: «yo ya conozco a uno: se llama Perico Pérez y es de Cabanillas de la Sierra».



Hemos leído

DE JAÉN AL CIELO. MUTUALIDAD DE LA INGENIERÍA

Por cortesía de Inocencio Cervera Rodríguez

Viajar al espacio sin ser astronauta no será una cosa del año 3000: todo apunta a que los años 20 del siglo XXI serán los que alumbren esta proeza. En ello tendrá mucho que ver la empresa española Zero 2 Infinity, que está trabajando en vuelos espaciales para turistas con fecha de inicio en 2021.

Zero 2 Infinity buscará, además, que sus vuelos generen cero emisiones, y contará con tres estaciones espaciales: una en Noam (Arabia Saudí), otra en Baja California (México) y otra en Jaén (España). Esta compañía, que invertirá algo más de 10 millones de euros en cada estación, propondrá vuelos espaciales algo diferentes a los de empresas que trabajan en proyectos similares. Serán vuelos que no saldrán de la atmósfera, que alcanzarán los 36 kilómetros de altura, que no generarán huella de carbono y que se realizarán en un globo espacial (con una cabina presurizada) y no en naves espaciales.

Esto supondrá que los vuelos tendrán una duración aproximada de cuatro horas, entre despegue y aterrizaje, y que serán aptos para una gran mayoría de turistas, sin necesidad de un entrenamiento intenso previo. Volar sin salir de la atmósfera no impedirá que los viajeros contemplen la curvatura de la Tierra y se sorprendan al ver el planeta azul en el espacio.

Cada vuelo estará diseñado para cuatro pasajeros, que irán acompañados por dos tripulantes de la empresa. Desde el suelo, unos 40 técnicos supervisarán el viaje, que tendrá un coste aproximado de 125.000 euros y, de momento, solo se podrá reservar en la página web de la compañía, aunque se prevé que, próximamente, esté disponible en agencias de viajes especializadas en turismo de aventura.

Iniciativas internacionales

El proyecto de Zero 2 Infinity no es el único que está planteando vuelos de civiles al espacio. Jeff Bezos, el fundador de Amazon, cuenta con su propia empresa dedicada a esto, Blue Origin, y existen también otras compañías como SpaceX o Virgin Galactic, que ya suma más de 600 reservas programadas. Todas ellas planean viajes espaciales que sí saldrán de la atmósfera y que tendrán un coste aproximado de 220.000 euros.

En esos casos, los trayectos durarán entre 10 y 20 minutos y se viajará en cohetes espaciales, que alcanzarán los 100 kilómetros de altura. En esos casos, sí se exigirá a los turistas una excepcional forma física, pues su experiencia será muy similar a la de los astronautas.

ROMANCE DEL INTERINO

Por JUAN FRANCISCO GALÁN RAMÍREZ

(profesor del CEIPSO María Moliner de Villanueva de la Cañada)

Bástete el camino,
No busques morada,
Eres interino,
Torero sin plaza.
Llegas al Colegio,
Allá en la Cañada,
Lleno de ilusiones
Recién estrenadas.
Más no te encariñes
Ni enredes tu alma
Ni pases mal rato,
Muy breve es la estancia:
Aunque ten cuidado,
Que tiene su trampa.
Si no arriesgas nada,
Queda todo en humo,
Se pierde la magia,
Y cuando los nombres
Cases con las caras,
Cuando de memoria
Te sepas las aulas,
Cuando los alumnos
Te encojan el alma,
Ya es tiempo de irte:
¡Mochila a la espalda!
Interino eres,
Barquero sin barca,
Bástete el camino,
No busques morada.



Ayuntamiento de Villanueva de la Cañada, donde se encuentra el CEIPSO María Moliner



El Camino de Santiago a su paso por Hospital de Órbigo (León)

In memoriam

UN GRITO DE ESPERANZA

por Miguel Ángel de San José Lancha

Elegía por Ana María Moreno García (Menchu) (+8 de enero de 2021)

Queridísima Menchu:

No ha pasado mucho tiempo desde que nos dejaste, no el suficiente para que las lágrimas dejen de nublar mis ojos al evocar tu recuerdo, nuestros recuerdos; sin embargo, y si me lo permiten las emociones que sin querer -o queriendo- afloran, ya es el momento de revivir algunos episodios de la historia que nos ha unido durante los últimos sesenta años, una historia de amor: la nuestra. De amor entre nosotros y para nosotros; y para nuestros hijos y a nuestra familia. Y para nuestros colegas y nuestros amigos, para todos los que nos han acompañado y nos acompañan por el sendero de la vida, hasta alcanzar la puerta del infinito que tú ya has franqueado. De Amor en el sentido más amplio de la palabra, particularizado sobre todo en ti, y también en mí y en nuestros allegados.



Te fuiste en los albores de una mañana en que la nevada desdibujaba la silueta de los edificios, amortiguando las aristas de los tejados y cubriendo de un blanco sudario los perfiles de la ciudad. Te fuiste extinguiendo dulcemente, blandamente, sin hacer ruido ni molestar a nadie, casi sin que se notase, como copo de nieve arrastrado en su caída por una ráfaga de suave brisa que se apaga. Como habías vivido, como siempre, procurando no destacar ni importunar, siempre en segundo plano, y siempre buscando la felicidad de los demás antes que la tuya propia. Así fuiste siempre, tanto en tu vida profesional como familiar, ocupándote de todo y de todos, apoyando y ayudando, asumiendo como propias las preocupaciones de los demás, las responsabilidades que otros soslayaban o las tareas de las que otros se escabullían, pero siempre con sencillez, como si nada importase y nada tuviera importancia. Y todo por bondad y por Amor, por amor a las personas y a las cosas, a tu profesión y a tu trabajo, por el amor que te rebosaba impregnando tu hogar y tu familia y que trascendía a tus compañeros y a tus amigos.

Te fuiste poco más de dos años después de que los primeros síntomas del mal se manifestasen, y tras sucesivos tratamientos y ensayos químicos y radioterápicos y una cruenta cirugía, todo lo cual aceptaste con una sonrisa resignada y con la filosofía de quien sabe que todo es providencial, que todo está escrito y que ni uno solo de nuestros cabellos cae si no hay una Voluntad que lo dispone. Sin rebelarte contra el Destino, luchaste bravamente contra la enfermedad y por la Vida, porque estabas convencida de que la Vida es un bien absoluto, de que el dolor no redime si no se ofrece para mitigar el de otros o para hacer un poco más felices a los cercanos, y de que el Bien siempre gana, siempre, aunque no lo parezca. Esos fueron los principios que defendiste, los cimientos de tu existencia hasta su conclusión en el tránsito final al infinito, y esos son los que transmitiste a los que te rodeaban y que los tuyos compartimos contigo, asumiéndolos como el fundamento de nuestras vidas. Y así siguen siendo.



Naciste en Toledo un 19 de diciembre de 1941, en plena posguerra y durante los «años del hambre», hija de un jovencísimo matrimonio entre un oficial del Ejército y su esposa, la cual, a los pocos meses de nacer tú hubo de regresar a la casa familiar del Muelle de Churruga, de Portugalete, cerca del Puente Colgante, debido a la incorporación de tu padre a la División Española de Voluntarios, la llamada «División Azul», en la que permaneció hasta el verano de 1943. Durante este tiempo correteaste por el Parque del Doctor Areilza y por el muelle, junto a la ría, y disfrutaste del cariño de tus tíos y abuelos y del verde y brumoso paisaje norteño, lo que te marcó para toda tu vida. Regresaste de nuevo a Toledo donde -con un fugaz paréntesis en Almadén- viviste un tiempo en la misma calle y muy cerca de la casa de mis propios abuelos; allí es probable que coincidiéramos sin conocernos. En Toledo nacieron tus hermanas Begoña y Kechu, y de allí, en septiembre de 1947, os trasladasteis a Sevilla, donde nació vuestro hermano Juan Luis, y donde asististe, junto con tus hermanas, al Colegio de La Sagrada Familia y posteriormente al de Las Esclavas Concepcionistas. Tras nuevo traslado, esta vez a Granada, en septiembre de 1955 continuaste tu Educación Secundaria en el Colegio de Niñas Nobles de las Siervas de San José, y, tras el Curso Preuniversitario en el Instituto «Ángel Ganivet», el 1.er curso Selectivo en la Facultad de Farmacia de la Universidad de Granada, donde fuiste

alumna, en la asignatura de Geología, de D. Ángel Hoyos de Castro, que al curso siguiente ocupó la Cátedra de Geología Aplicada en la Facultad de Farmacia de la U.C.M., anteriormente regentada por D. José María Albareda. Ese mismo año, 1960, en julio, tu familia se trasladó a Madrid, donde continuaste tus estudios de Farmacia coincidiendo otra vez con el Profesor Hoyos de Castro, que se acabaría convirtiendo en tu maestro y mentor.

Todo empezó entre nosotros entonces, a principios de los 60, cuando una joven estudiante de cara aniñada, mejillas encendidas y luminosos ojos claros, entre verdes y dorados, tú, nos recibiste a mí y a mis padres, en visita familiar a unos amigos comunes que se alojaban en tu casa. Aquella primera impresión, que lo fue, y duradera, permaneció latente durante años hasta que al final de nuestras respectivas carreras, en 1965, cristalizó en amistad, luego en noviazgo, y finalmente en compromiso para toda la vida en una calurosa tarde del 16 de julio de 1967. Por aquel entonces tú ya colaborabas como Becaria y Profesor Ayudante, impartiendo clases prácticas en la Cátedra de Geología de la Facultad de Farmacia de la U.C.M., a la vez que realizabas tu Tesis sobre la «Génesis de unas Tierras Pardas sobre material original calizo en el Pirineo Navarro», dirigida por el Prof. Hoyos de Castro, con la colaboración entrañable de nuestra más que amiga, hermana, la Dra. Juana González Parra, Profesora Adjunta en dicha Cátedra y posteriormente Directora del Departamento de Edafología de la U.C.M.



Esta Tesis, que leíste el 6 de abril de 1973, y que recibió el Premio de Doctorado «Abilio Rodríguez Paredes 1972/73», señaló el comienzo de tu carrera docente, con sucesivos contratos como P.N.N., primero como Profesora Ayudante, luego como Adjunto Contratado, después Interino, y finalmente como Profesor Titular Numerario de Edafología, por oposición celebrada el 26/06/1979, puesto que ocupaste hasta la jubilación. Durante este período fuiste Secretaria del Departamento de Edafología de la U.C.M. entre 1983 y 2005, impartiste

docencia teórica y práctica en Geología Aplicada, Edafología, Hidrología y Contaminación de Suelos, además de diversos Cursos de Especialización y de Doctorado, participaste en 10 proyectos de investigación financiados por distintas instituciones nacionales e internacionales, presentaste comunicaciones y póster a 50 congresos nacionales e internacionales, codirigiste 4 Tesinas y 5 Tesis Doctorales con las máximas calificaciones, y publicaste 60 trabajos, sola o en colaboración, en revistas especializadas españolas e internacionales

Toda esta abrumadora actividad profesional, con ser importante, sólo ha sido una de las facetas de tu vida, y para ti no la más significativa. Las vivencias que tú siempre valoraste más corresponden al ámbito de las relaciones personales y familiares: tu marido, que ha sido tu amigo leal y tu entregado compañero, siempre de la mano contigo, como novios y hasta el final, el que ha construido contigo un proyecto de vida en común, compartiendo los gozos y las sombras de los avatares de la vida durante los casi 54 años transcurridos desde nuestro compromiso; nuestros hijos Menchu y Miguel, brotes tempranos que pronto se separaron para formar, junto a Juan José y Mayte, sus propias familias, fructificando en unos nietos, Juan, Irene

y Juanjo, que han venido a alegrar nuestra madurez; tus padres y tus hermanos y sus familias, raíces y ramas de tu mismo tronco. Y mis padres y mi familia, y nuestros compañeros y amigos, los tuyos y los míos, que pronto lo fueron de los dos, con los que hemos compartido vicisitudes y afecto durante todos estos años. Afecto que se hizo patente en tu Última Clase, celebrada en tu querida Facultad de Farmacia el 19 de noviembre de 2010, rodeada de compañeros -muchos de ellos ex alumnos- que te expresaron su cariño y su homenaje, como digno remate de una carrera dedicada a la Docencia y a la Investigación.

Y en lo que respecta a tu familia, como esposo sólo puedo decir que has sido la mujer de tu casa en el sentido bíblico de la palabra, la más amante y entregada a tu marido e hijos, con ese saber estar, esa paciencia infinita, ese querer permanecer siempre en un segundo plano siendo en realidad la protagonista, el motor que impulsaba y el eje sobre el que gravitaba nuestra familia; ese amor inagotable que ponías en todo sin esperar gracias por nada, esa dulzura y ese humor agudo, siempre blanco y a veces suavemente irónico que te brotaba de forma natural aliviando las tensiones y haciendo esbozar una sonrisa hasta en el semblante más ceñudo; humor con el que salpicabas las conversaciones, tanto en familia como con nuestros amigos, en especial durante las excursiones docentes y de investigación que organizaban tu Facultad y Departamento, a las que procurábamos asistir los dos, y, una vez jubilados, a las reuniones y viajes de ASPUR.



¿Recuerdas la alegría con que recibíamos las noticias de nuestra Asociación, con que participábamos en sus actividades, con que esperábamos la siguiente convocatoria de visitas, conferencias, viajes y balnearios, que han sido la llamita que mantenía viva nuestra ilusión de jubilados? Esta ilusión era un trasunto de aquella con que aguardamos la llegada de nuestros hijos y después de nuestros nietos, y con la que proyectamos nuestras Bodas de Plata matrimoniales, y no hace mucho las de Oro, y a las que asistieron todos nuestros familiares. Todas estas expectativas se frustraron por la irrupción de una plaga bíblica, un maldito virus que se ha llevado por delante a nuestro hermano Carlos, y a tantos buenos amigos: Aurora, Julio, Pepín, Pepe, Joaquín... y otros muchos, con los que hemos compartido vivencias en esta etapa crepuscular de nuestras vidas.

Te recuerdo todo esto en primera persona, a ti, que no necesitas recordar nada porque ya lo tienes todo presente, porque estás en una dimensión en la que el espacio y el tiempo ya no tienen sentido. Porque lo que para ti ahora es una realidad, para nosotros es una esperanza, esperanza de que -al contrario del verso de Neruda- sí nos encontraremos en la altura, y de que nuestra unidad, que para ti y para mi empezó sobre la Tierra hace casi 54 años, se prolongue hacia el infinito como desde un principio, como siempre, juntos los dos de la mano, hasta que nuestro amor se funda en el Amor por toda la eternidad.

Ésta es mi esperanza, y éste mi grito de esperanza: Te he querido, te quiero y te querré, siempre. Y para siempre.

Miguel Ángel

UN MUNDO QUE SE VA. PENSAMIENTOS DESDE LA TRISTURA

En recuerdo de Menchu Moreno García

En la cocina de la casa de mis padres había tres cosas que atraían mi atención con frecuencia: la radio, que te delataba si llegabas a casa después del parte de Radio Nacional; el viejo reloj de bolsillo del tío Camilo colgado de la pared, más como recuerdo de un tiempo ido que como recordatorio del presente; y el calendario de la Caja Municipal de Ahorros. En Vitoria ya se sabe que teníamos más de una, las otras eran la Provincial y la Laboral Popular, los alaveses debían ser muy ahorradores para dar trabajo a tanto recaudador de ventanilla.

Al calendario con cartel anual y hojas mensuales –no se había llegado al adelanto de una lámina para cada mes– solía adherírsele el calendario-taco del Mensajero del Corazón de Jesús que editaban los chicos de la Compañía del Loyola.

Las hojas diarias del taco llevaban en su reverso: historias curiosas, adivinanzas, biografías edificantes, refranes populares, episodios ejemplares, curiosidades varias que todos los de casa aprovechábamos según nuestro particular interés.

Esas hojas volanderas que se fueron como las de las primaveras huidas, me han traído al caletre una recopilación de artículos del periodista Víctor Márquez Reviriego que la titula como estos pensamientos: «Un mundo que se va». Ya no sé si se sigue editando el taco del Mensajero, aunque me consta que la revista editora ha cumplido más de siglo y medio con sus lectores desde que la fundara un canónigo barcelonés que a su vez traducía a un jesuita francés. Ahora que, además del «Papa Negro», hay un jesuita de blanco en el Vaticano sería buen tiempo para relanzar el taco (el del calendario quiero decir, no el exabrupto) con las sorpresas de pensamientos de lustre, historias ilustradas y pasatiempos ilustrativos que traía aquel taco-calendario de mis tiempos.

Recuerdo todo esto porque pienso que la función de aquellas hojas ha tomado la nueva forma de los Whatsapp que circulan por los móviles, algunos con ínfulas de poesía de urgencia, otros con bromas y humor cocinado al momento y al quite de la noticia, los más con adornos de aves imaginarias y flores de pasamanería más antiguos que el susodicho taco. Pero, como todo en esta vida, a veces encuentras pequeñas joyas llenas de ricas reflexiones y de ideas-luz.

Eso me pasó hace unos días con uno que me mandó un gran y buen amigo de Aspur que ha pasado por ese trance del adiós sin despedida que es la muerte del ser con quien soñaste vivir, con quien has compartido la vida, con el que has dado nuevas vidas y cuya ausencia te ha dejado sin vida.

El texto, sin florituras, sin adornos, con un simple piano sostenido de fondo decía:

« Qué bonito sería traer de regreso a alguien del Cielo, ¿te imaginas pasar un día con esa persona?, ¿solamente un día?, ¿una última vez? Darle un último abrazo, un último beso, escuchar su voz de nuevo. Tener otra oportunidad para decirle **TE QUIERO, TE EXTRAÑO, TE AMO CON TODA EL ALMA.**

Darí lo que fuera por volverte a ver... Aunque más no sea para despedirte. Me cuesta conformarme con tu recuerdo. Qué no daría yo por tener la oportunidad, la pequeña oportunidad, de decirte Adiós. Necesito viajar al pasado y no para evitar algunos errores, solo quiero abrazar a alguien que ya no está conmigo. Sé que desde el Cielo me cuidas, pero aquí me haces demasiada falta y te extraño...

*Miro al Cielo y trato de verte entre tantas estrellas. Busco entre las sombras de tu imagen perdida. Dibujo tu rostro en las nubes que veo pasar...y viajando sin rumbo fijo y guiándome por la Luna le pregunto dónde estás. Y enseguida mi pecho se agita dándome la respuesta, una sonrisa pequeña y una lágrima derramada comprenden el significado: **ESTAS EN MI CORAZON.***

Todos tenemos algún ser querido que se nos ha ido al Cielo... y el dolor y la tristeza que produce su falta es muy duro. La gente siempre trata de encontrar la mejor manera de hacer el duelo, algunos los visitan en el cementerio, otros tratan de recordar anécdotas felices con esa persona que ya no está... Otros simplemente lloran y están tristes.

*Pero creo que la mejor forma de superar la muerte de una persona que queríamos mucho es **RECORDAR SU SONRISA.** Algunas personas jamás nos dejan, nunca se van por completo, aunque ya no estén. Su esencia queda, su voz se escucha, les vemos sonreír. Algunas personas jamás nos dejan ¡son eternas!*

*En memoria de ese alguien que quieres con toda el alma, que se fue y ahora es un **ÁNGEL.**»*



Quizá estas líneas no hubieran cabido en el revés de aquellas hojas del taco-calendario del Mensajero, quizás lo hubieran puesto en dos días seguidos. A veces en una historia larga ponía: «continúa mañana» y pedíamos permiso para quitar la hoja del día siguiente antes de tiempo. Ahora en este año tétrico también sentimos que nos han quitado las hojas y los días antes de tiempo y sin posibilidad de vivíroslos, sólo con el consuelo de recordarlos.

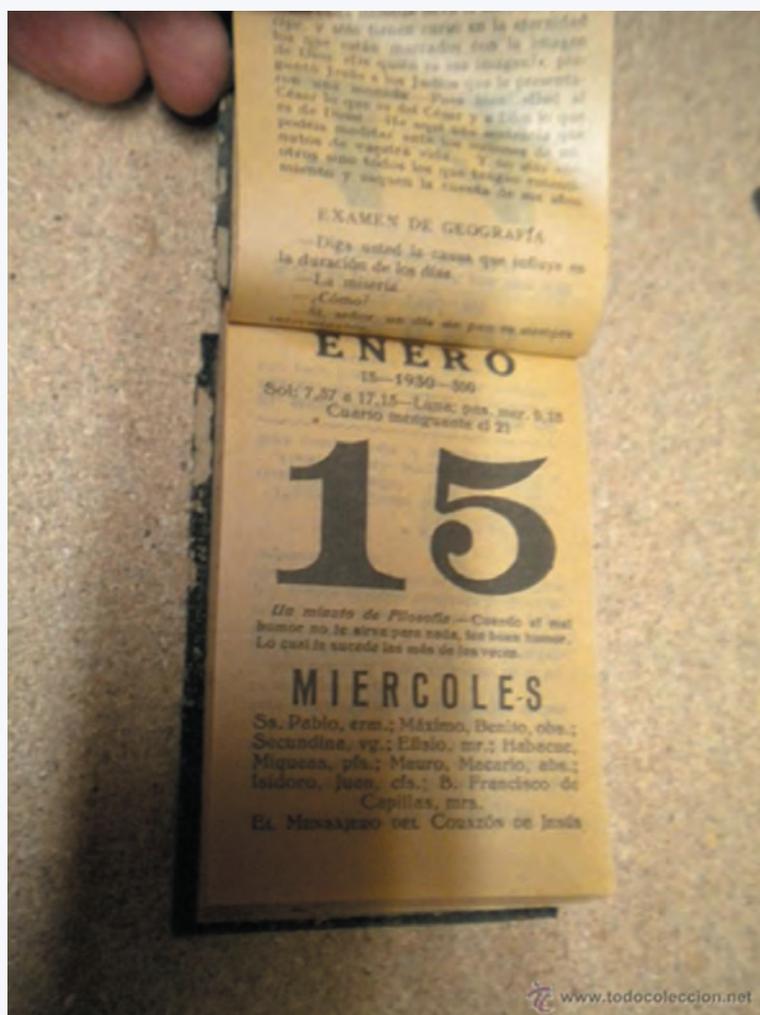
Creo que es Jesús Pabón el que, en su obra sobre «Franklin y Europa», cuenta la anécdota de cómo al joven Benjamín, acompañándole un amigo de la familia por un pasadizo de techo bajo, le dijo al joven: «¡humílese, humílese!».

Franklin no entendió la advertencia y se golpeó con una viga. El acompañante pasó de la advertencia fallida al consejo: «Vd. Benjamín es joven y va a entrar en el mundo, ¡humílese! para atravesarlo y evitará más de un porrazo».

En el pasadizo de cada vida y en el porrazo con alguna que otra viga vamos aprendiendo, si no a humillarnos al menos a aparentar que lo hacemos, bajo la carga de experiencias dolorosas y de ausencias definitivas. Y es entonces cuando empezamos a sentir la proximidad de algún ángel protector de cuya sonrisa hemos gozado antes de cerca sintiéndola a nuestro lado. Habrá quien piense que eso son historias sobrenaturales pero esa experiencia la han tenido, antes que nosotros otros hombres en la historia.

Me llamó la atención una idea de Ortega diferenciando la historia de la humanidad y la del reino animal. La primera es un continuo que no puede comenzar de nuevo, aunque algunos adanistas crean que con ellos comienza el mundo; cada hombre recuerda y acumula la historia de los anteriores. En la

segunda cada animal es igual que el de hace un milenio. No recuerdo si Ortega pone el ejemplo de un felino, y dice que ese empieza a serlo como si antes no hubiera habido ninguno. Quizá Darwin no estuviera muy de acuerdo con D. José y hasta puede que la idea orteguiana choque con el natural adiestramiento de la madre de cada felino.



De esa acumulación de recuerdos, en la que tienen peso destacado el de las personas que han caminado con nosotros, a veces no sentimos más que el dolor de no tenerlas y nos cuesta comprobar que podemos recurrir a recordar su sonrisa para sentir cerca el ángel compañero en que se han convertido. No es casualidad que «**recordar**» signifique «**volver a pasar por el corazón**», volver a pasar lo que ya ha estado en él y recordando aquel paso volver a tenerlo en el corazón.

Habrán incrédulos y derrotistas y hasta sensatos alegres que piensen que son excusas para olvidar la herida esperando cicatrizaciones milagreras. Como decía mi madre: «**cada uno es cada uno y tiene sus cadaunadas**», a lo que mi solícito y corroborador padre añadía como salmodiando: «**y cada cual es cada cual y tiene sus cadacualadas**».

Volviendo a quienes dudan de esta vivencia de los recuerdos y las proximidades, de los ángeles y su compañía, no podré demostrar la veracidad de lo escrito, pero sí recontar lo que leí en mi admirado Alvaro Cunqueiro en un artículo que publicó hace casi medio siglo en el *Noticiero Universal*, luego recogido en una obra que lleva, como la ya citada de Márquez Reviriego, un título con añoranzas: «**Papeles que fueron vidas**». Cunqueiro cuenta lo oído a Murlane Michelena de un ministro español de los años veinte que visitaba el palacio papal de Avignon. Tras explicar el guía que allí habían vivido los papas casi un siglo, el ministro ya a solas con su secretario le comentó escéptico: «eso de que los papas han vivido aquí cien años será una mentira como una casa, porque si hubieran vivido aquí, se sabría». Y es que hay muchas formas de saber las cosas. Cada uno y cada cual tiene su método. He de aclarar que el ministro citado por Murlane era de los años veinte pero del siglo XX, porque de los coleguis de estos años veinte del XXI no aseguraría yo que sepan donde cae Avignon, aunque sepan vestirse de Homero y contarnos la de Troya al itálico modo.

Toda esta gavilla de pensamientos con el frío de la tristura me han venido en torno al wasap de un buen amigo de Aspur: *Miguel Angel de San José Lancha*, y en homenaje a la compañera de su vida: Menchu, nuestra recordada y querida Menchu, brindo mi recuerdo y mi esperanza.

Vicente Fdez. de Gamarra Betolaza
27 de marzo de 2021

Datos de interés

Horario del despacho: los días martes y jueves de 10,30 a 13,30 horas

Está con nosotros Marie Mollar haciéndose cargo de las labores administrativas del despacho. Recordamos que estará los días MARTES y JUEVES DE 10,30 a 13,30 horas.



Colaboraciones

Insistimos en la solicitud de colaboraciones para la REVISTA. Sabemos que tenéis muchas cosas interesantes que decir y que, además, sabéis decirlas. Todos los socios os lo agradecerán y, sin duda, no os penará el hacerlo. Os esperamos.

Habrà quienes prefieran entrar en el foro de la página web (www.aspur.org). Sin duda, tenemos que perder el miedo a las nuevas tecnologías y, poco a poco, ir entrando en ellas para aprovechar sus grandes ventajas.



NORMAS GENERALES E INSTRUCCIONES PARA LOS VIAJES DE ASPUR Y EMERITORUM

COORDINADOR o RESPONSABLE: Persona que actuará como tal.

TÍTULO DE LA ACTIVIDAD: Denominación del viaje y fecha o fechas para su realización.

PROGRAMACIÓN:

- Lugar, fecha y hora de salida.
- Ordenar el resto de las actividades que se van a realizar, según el tiempo de duración estimado.
- Fecha y hora aproximada de regreso a Madrid.

PRECIO:

- Precio para Socios y acompañantes, teniendo en cuenta que hay Socios que pueden necesitar un acompañante que no lo sea.
- Precio para no Socios, en caso de que existan plazas disponibles.
- En toda actividad, tendrán preferencia los Socios.

NÚMERO DE PLAZAS DISPONIBLES

Dependerá del número de personas que pueda transportar el autocar, de los integrantes de los grupos en el caso de visitas que sean guiadas o del número de habitaciones que se puedan contratar.

INSCRIPCIONES: CÓMO HACERLAS

Se indicará el día de comienzo y final del plazo, y siempre serán atendidas por riguroso orden de recepción hasta cubrir las plazas disponibles. Si se supera el número, se abrirá una lista de espera. En cualquier caso, para las visitas o viajes de 1-2 días de duración, serán necesarios un mínimo de 25 socios y 30 para los viajes largos. Si no se alcanza ese número de plazas, se anulará la propuesta.

Si el día que se acuerde no se ha cubierto un mínimo que se considere suficiente, se suspenderá el viaje, comunicándose a los inscritos por los medios habituales: Teléfono o e-mail.

- Por teléfono al 915354394 los martes y jueves de 10,30 a 13 horas.
- Por e-mail a comunicacionesapur@gmail.com
- Es imprescindible dejar los siguientes datos:
 - Número de personas que realizarán esta actividad.
 - Número de teléfono o dirección de correo electrónico.
 - Nombre y apellidos de los asistentes.
 - La inscripción no será efectiva, hasta que no se realice el ingreso.

PROCEDIMIENTO

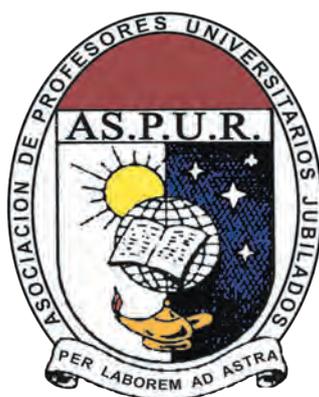
- Asegurarse en la Asociación de que hay plazas, los martes y jueves de 10,30 a 13 horas. Teléfono 915354394.
- Confirmada la plaza, se efectuará el ingreso en la cc. ES86 2038 1008 57 6001005224 de Bankia, indicando en el impreso los nombres de los participantes, seguido entre paréntesis de la palabra que en cada ocasión se comunique como CLAVE para llevar el control.

ANULACIONES

Pasada la fecha de admisión de inscripciones o la que se indique en su momento, cualquier renuncia al viaje se penalizará de la forma que se establezca, dependiendo del tipo de viaje.

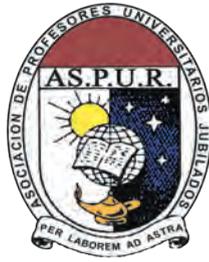
Con motivo de algunas irregularidades, la Junta Directiva aprobó el día 11 de septiembre de 2009, que «**el no cumplimiento de las fechas establecidas, supondrá la pérdida del dinero entregado**».

En los casos de viajes programados con el IMSERSO o con Agencias de Viajes, se seguirán las indicaciones que estas entidades tengan establecidas



ASOCIACIÓN DE PROFESORES
UNIVERSITARIOS JUBILADOS

("PER LABOREM AD ASTRA")



ASPUR

ASOCIACIÓN DE PROFESORES
UNIVERSITARIOS JUBILADOS

Solicitud de Afiliación Individual

D./Dña. NIF.....
Fecha de nacimiento
Profesor/a de (indicar materia).....
En el Centro.....
Domicilio
D.P..... Población Provincia
Teléfono..... Móvil.....
Correo electrónico.....

SOLICITA ser admitido como:

- Socio de número
- Protector
- Simpatizante

En la Asociación de Profesores Universitarios Jubilados.

La Asociación de Profesores Universitarios Jubilados (AS.P.U.R), solicita su autorización para poder hacer uso de las fotografías o vídeos que se realicen durante las actividades que se programen, en la página web, revistas y todo tipo de publicaciones y documentos que sean necesarios para el buen funcionamiento de la Asociación

AUTORIZO

NO AUTORIZO

Domiciliación Bancaria

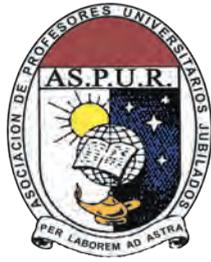
IBAN: ES N° CUENTA
(Este número de cuenta se utilizará exclusivamente para el cargo de la cuota anual de **45 euros** de la Asociación de Profesores Universitarios Jubilados "ASPUR").

En a de de

Firmado:

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 34/2002 de Servicios de Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico le informamos que puede Vd. oponerse a la recepción de correos electrónicos informativos de las actividades y servicios de la Asociación de Profesores Universitarios Jubilados (ASPUR) mediante el envío de un correo electrónico a la dirección comunicacionesaspur@gmail.com indicando "baja correo electrónico". Igualmente ponemos en su conocimiento que de acuerdo con la Ley Orgánica 15/1999 de Protección de Datos Personales sus datos forman parte de un fichero cuyo titular es la Asociación de Profesores Universitarios Jubilados (ASPUR) y que tiene como objetivo informarle de nuestras actividades. En el momento que lo desee puede en todo momento ejercitar sus derechos de acceso, rectificación o cancelación en la sede de la Asociación, situada en la C/ Guzmán el Bueno, 94 (Madrid).





ASPUR

ASOCIACIÓN DE PROFESORES
UNIVERSITARIOS JUBILADOS

Solicitud de Afiliación Doble

D./Dña. NIF.....
Fecha de nacimiento
Profesor/a de (indicar materia).....
En el Centro.....
Teléfono..... Móvil.....
Correo electrónico.....

Y

D./Dña. NIF.....
Fecha de nacimiento
Profesor/a de (indicar materia).....
En el Centro.....
Teléfono..... Móvil.....
Correo electrónico.....

Domicilio
D.P..... Población Provincia
Presentados por D./Dña.

SOLICITAN ser admitidos como:

- Socios de número
- Protectores
- Simpatizantes

En la Asociación de Profesores Universitarios Jubilados.

La Asociación de Profesores Universitarios Jubilados (AS.P.U.R), solicita su autorización para poder hacer uso de las fotografías o vídeos que se realicen durante las actividades que se programen, en la página web, revistas y todo tipo de publicaciones y documentos que sean necesarios para el buen funcionamiento de la Asociación

AUTORIZO

NO AUTORIZO

Domiciliación Bancaria

IBAN: ES Nº CUENTA

(Este número de cuenta se utilizará exclusivamente para el cargo de la cuota anual de **80 euros** de la Asociación de Profesores Universitarios Jubilados "ASPUR").

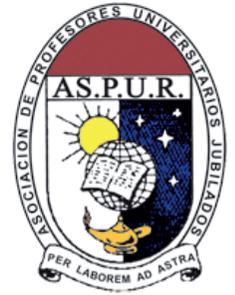
En a de de

Firmado:

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 34/2002 de Servicios de Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico le informamos que puede Vd. oponerse a la recepción de correos electrónicos informativos de las actividades y servicios de la Asociación de Profesores Universitarios Jubilados (ASPUR) mediante el envío de un correo electrónico a la dirección comunicacionesaspur@gmail.com indicando "baja correo electrónico". Igualmente ponemos en su conocimiento que de acuerdo con la Ley Orgánica 15/1999 de Protección de Datos Personales sus datos forman parte de un fichero cuyo titular es la Asociación de Profesores Universitarios Jubilados (ASPUR) y que tiene como objetivo informarle de nuestras actividades. En el momento que lo desee puede en todo momento ejercitar sus derechos de acceso, rectificación o cancelación en la sede de la Asociación, situada en la C/ Guzmán el Bueno, 94 (Madrid).



ASOCIACIÓN DE PROFESORES UNIVERSITARIOS JUBILADOS AS.P.U.R.



AS.P.U.R.

ASOCIACIÓN DE PROFESORES UNIVERSITARIOS JUBILADOS

AS.P.U.R. es una Asociación de ámbito nacional fundada en 1987 y son sus principales funciones:

- Reforzar nuestra amistad y mantener nuestras colaboraciones de la etapa activa profesional en la nueva de la jubilación.
- Estar unidos más solidariamente para superar posibles frustraciones humanas en la nueva etapa.
- Agruparnos para continuar siendo útiles a la sociedad después de muchos años dedicados a su servicio. Nuestro lema "Per laborem ad astra".

Esta Asociación está abierta a los Profesores de todos los niveles educativos.

En 2006 se creó la Sección Territorial de la Comunidad de Madrid con el nombre de **Emeritorum Aula**.

OBJETIVOS

- Favorecer la actualización en los conocimientos científicos, técnicos, artísticos y literarios de todo tipo.
- Defender los derechos profesionales de sus asociados.
- Organizar actividades de carácter social, ciclos de conferencias, cursillos, jornadas de estudio, congresos, etc. sobre diversos temas y en especial sobre materia educativa.
- Celebrar convivencias en Centros Educativos y Culturales de las diversas Comunidades Autónomas.
- Realizar viajes culturales por España y el extranjero en interrelación con docentes de otros países.

ACTIVIDADES

- Conferencias mensuales, a cargo de especialistas en los más diversos campos y también, de los propios miembros de la Asociación.
- Jornadas de estudio y Congresos, en los que se tratan temas sociales y culturales de actualidad, con ponencias, visitas y mesas redondas.
- Participación en congresos de otras entidades a los que pertenecemos como: CEOMA, CEMA, AGE Europea, IAUPL, AEPJCCAABBIIAA, Y FIAPAM.
- Viajes culturales por España y el extranjero.
- Asistencia a conciertos, obras de teatro, museos y exposiciones.
- Grupos de estudio de Ciencias y de Humanidades.
- Tertulias sobre temas varios.
- Estancias en balnearios.

Sedes Sociales:

AS.P.U.R.: Escuela Universitaria de Estadística.
Edificio "Pensamiento".

Avda. de Puerta de Hierro s/n. Ciudad Universitaria.
28040 Madrid. Tel. 91 394 39 56

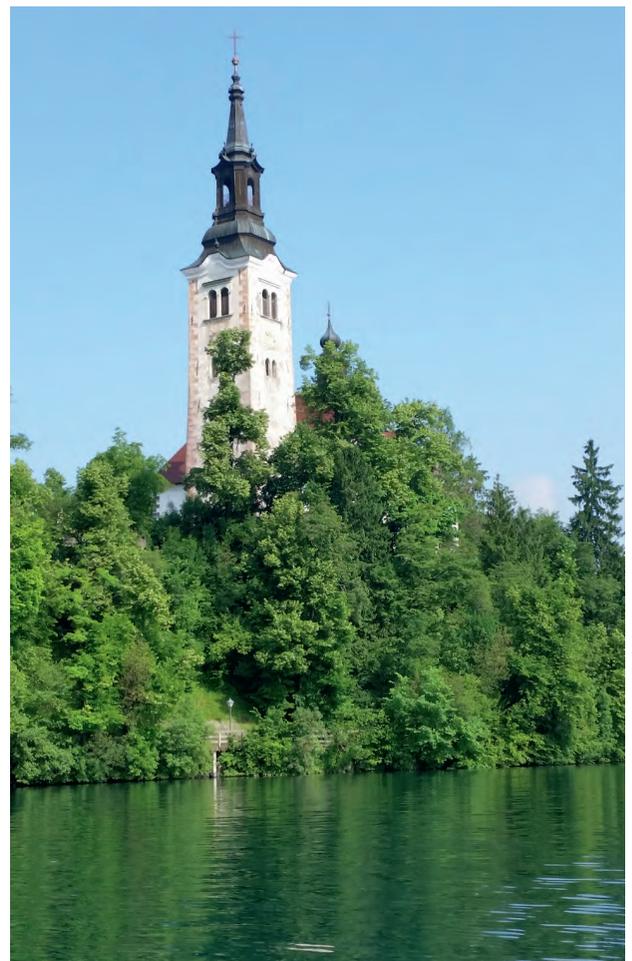
EMERITORUM AULA. Sección Territorial de Madrid.

IES. "Joaquín Turina". C/ Guzmán El Bueno, 94.
28003 Madrid. Tel. y Fax 91 535 43 94

aspur@aspur.org

emeritorumaula@aspur.org

www.aspur.org



Financiado por



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE SANIDAD, SERVICIOS SOCIALES
E IGUALDAD

SECRETARÍA DE ESTADO
DE SERVICIOS SOCIALES
E IGUALDAD

