

PROA

a la mar

REVISTA
DE LA REAL
LIGA NAVAL
ESPAÑOLA



VI ÉPOCA DIGITAL · 2020 · N. 178





**International
Schools**
Pioneros desde 1892

Spain • France • Ireland • Qatar

Un modelo educativo propio e innovador, centrado en el alumno y en el desarrollo de sus competencias

Los colegios SEK imparten un modelo educativo propio a alumnos desde los 4 meses hasta los 18 años y promueve la responsabilidad, la libertad, la solidaridad y el despertar de las aptitudes a través de metodologías pedagógicas innovadoras y con el aprendizaje del inglés como una de sus máximas prioridades.

La Institución Educativa SEK es un referente en innovación y excelencia desde su fundación en 1892. Los Colegios Internacionales SEK son los colegios con más experiencia en España en la enseñanza de los Programas del Bachillerato Internacional (BI): ofrecen el Programa de la Escuela Primaria (PEP), el Programa de los Años Intermedios (PAI) para la etapa de Educación Secundaria y el Programa de Diploma (PD) en Bachillerato.

El Programa del Diploma del BI permite a los alumnos acceder a las universidades más prestigiosas del mundo. Los alumnos pueden escoger la lengua vehicular en la que quieren estudiarlo, en modalidad bilingüe o solo en inglés.

Con seis colegios en España, situados en Madrid (SEK-El Castillo, SEK-Ciudalcampo y SEK-Santa Isabel), Barcelona (SEK-Catalunya), Pontevedra (SEK-Atlántico) y Almería (SEK-Alborán), y tres fuera de España (SEK-Les Alpes en Francia, SEK-Dublin en Irlanda y SEK-Qatar en la ciudad de Doha), su comunidad educativa, con más de 5.500 alumnos, convive en un ambiente internacional con más de 70 nacionalidades.

Estancias internacionales y oportunidades de desarrollo

Tanto alumnos SEK, como estudiantes de otros colegios, tienen la posibilidad de cursar un cuatrimestre, un semestre o un curso completo en SEK-Les Alpes o SEK-Dublin, primer y único centro escolar acreditado en Irlanda para impartir el Programa de los Años Intermedios y el Programa del Diploma del BI.

Los colegios SEK-El Castillo y SEK-Catalunya cuentan, además, con residencias internacionales femeninas y masculinas en las que conviven alumnos de todo el mundo.

En el plano deportivo, el programa SEK International Sports Academy permite a los alumnos compaginar los entrenamientos y la práctica del deporte de alto rendimiento con sus estudios, sin que su aprendizaje o sus resultados académicos y deportivos se vean afectados.

Otros programas destacados de los colegios SEK incluyen el Modelo de Debate y Oratoria de Naciones Unidas SEKMUN, la incubadora de proyectos de emprendimiento SEK Lab Junior o el buque escuela de la Goleta Cervantes Saavedra, un espacio educativo inigualable sobre el mar.

AGUAS PROCELOSAS

A raíz de la crisis sanitaria desatada a nivel internacional con motivo del Covid 19, nuestra nación está viviendo momentos de zozobra e incertidumbre pocas veces observados con anterioridad. Comprobamos los españoles la situación de indefensión en que los poderes públicos han dejado a una sociedad hasta ahora medianamente confiada en sus políticos y su sistema sanitario. Hasta hace pocos meses no era extraño escuchar a políticos españoles defender que España contaba con el mejor sistema sanitario del mundo. La crisis del coronavirus ha venido a desmontar semejante mito mal curado.

La realidad ha demostrado que el problema no reside en nuestros médicos, enfermeros, limpiadores, asistentes, etc. El problema reside en la balbuceante gestión política del sistema sanitario. Cerca de 40.000 españoles habrán pagado con sus vidas la improvisación, la biseñe y la incompetencia de un gobierno contra las cuerdas superado por las circunstancias.

La salida de la crisis se saldará a buen seguro con un mundo más intervenido, más regulado, con un mayor peso del sector público, y todo ello bajo políticas económicas de perfil claramente keynesiano. Suele ocurrir después de cada crisis que afecta al sistema económico. Pese ello, desde la Real Liga Naval Española creemos que España saldrá adelante, y no será gracias precisamente a los poderes públicos. Serán de nuevo los españoles a través de la sociedad civil y la iniciativa privada los protagonistas de una recuperación que se antoja larga y complicada.

Queremos enviar un mensaje de ánimo a todos nuestros socios, amigos y allegados porque la gente de la mar está hecha de otra pasta. Es gente que, tras poner el barco a la capa, será capaz de buscar vientos más propicios y bonancibles. Así que ánimo y buena mar porque no hay tormenta que no amaine.

Juan Díaz Cano
Presidente de la Real Liga Naval Española



ENTREVISTA	
Carlos Cremades Carceller	06
PAREMIAS NAÚTICAS	
Vientos, Vigésima segunda entrega	10
HERÁLDICA MARÍTIMA	
Pesca en la heráldica marítima española XII, En las armas gentílicas: Utensilios (Anzuelos IV), Florentino Antón Reglero	12
HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN	
Fuimos los primeros. Exposición temporal en el Museo Naval de Madrid, Marcelino González Fernández	16
La pérdida de la fragata noruega Helge Ingstad, Almirante (r) JM Treviño	22
CONFLICTOS BÉLICOS	
Final de la fuerza naval del Almirante Graf Spee: la batalla de las Malvinas 1914, Cristóbal Colón de Carvajal	28
HISTORIA NAVAL	
Historia, postverdades y desmitificaciones de la primera vuelta al mundo de Juan Sebastián Elcano en su 500 aniversario. Parte I, Juan Ignacio Pinedo	34
LEGISLACIÓN	
Y el aparejo ¿qué?, Pantaenius	40
Los efectos del BREXIT en la náutica de recreo, León Von Ondarza Fuster	42
OCEANOGRAFÍA	
Arrecifes artificiales, Andrés Arbiza	46
ARQUEOLOGÍA SUBACUÁTICA	
Proyecto Cies: La búsqueda de un galeón español, Yago Abilleira Crespo	50
El pecio de punta Restelos, material médico en un buque de la Armada al servicio de Felipe II. Finisterre 1596, Miguel San Claudio Santa Cruz	54
BARCOS CON HISTORIA	
Bergantín goleta Cervantes Saavedra	60
MARINA MERCANTE	
Dos capitanes italianos frente a la pérdida de sus buques, Carlos Peña Alvear	62
La formación marítima en España 1960-2018 (iii), Andrés Castaño	68
MARINA DEPORTIVA	
Cabos y nudos - II, Óscar Bernedo Antoñanzas	72
MODELISMO NAVAL	
Recreación conjetural del galeón Santiago de Oliste, Capitana de D. Antonio de Oquendo, Ramón Olivenza	76
TURISMO NÁUTICO	
Crónica turística desde la ventana de mi despacho, Luis Núñez Ladevéze	82
PSICOLOGÍA, CONDUCTA Y COMPORTAMIENTO A BORDO	
¿Por qué sentimos miedo?, Lola Pujadas Sánchez	86
MEDICINA DEL MAR	
La salud, el otro legado del Canal de Panamá, Dr. José Vicente Martínez Quiñones	90
CONSTRUCCIÓN E INGENIERÍA NAVAL	
Armamento anticipado y la estrategia constructiva de los buques, Raúl Villa Caro	94
OFICINA TÉCNICO-MARÍTIMA	
Navieras y Flotas Mercantes Españolas en la segunda mitad del siglo XX	100
EL ARTE Y LA MAR	
El Descubrimiento de las Américas por el pintor Peter G. Power, Rafael Pedroso y Juan Ignacio Pinedo	102
IN MEMORIAM	
Juan Blasco Sasera, Juan Ignacio Pinedo	110
José Manuel Fonfria Arnaiz, Juan Ignacio Pinedo	114
José Gómez Zubietta, Juan Ignacio Pinedo	118
CONDICIONES DE PUBLICACIÓN	122
LA TIENDA DE LA LIGA	124
OTRAS SECCIONES	
Anuncio de Lígate a la Liga	
Ventajas de socios	126

Fotografía de la portada: "Buque Hospital USNS Comfort (T-AH-20), 70.000 Toneladas, 1000 camas hospitalarias, 80 camas de UCI, 12 quirófanos, entrando en New York para dar asistencia médica".

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN:

DIRECTOR: Juan Ignacio Pinedo del Campo REDACTORES: Florentino Antón Reglero, Leopoldo Seijas Candela, Luis Núñez Ladevéze. DISEÑO Y MAQUETACIÓN: Reinventur Hispania XXI.

Proa a la mar no se hace responsable de las opiniones vertidas en artículos y entrevistas que puedan publicarse. Sólo se considerarán como opiniones propias de Proa a la mar aquellas que se expresen en forma editorial. Se permite la reproducción total o parcial del contenido en las siguientes condiciones: citando la procedencia, citando a los autores, sin hacer obras derivadas y sin hacer uso comercial de los mismos.

DIRECCIÓN, REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: C/ Mayor, 16 - 28013 MADRID.
Teléfono: 91 366 44 94 - 91 365 45 06 - Fax: 91 366 12 84 - Dirección de e-mail: info@realliganaval.com.

Depósito legal: M-20.372-1979 · ISSN es el 2341-1538

¿QUÉ ENCONTRARÁS EN LA REVISTA?

Estimado lector. En este número agradecemos el esfuerzo y apoyo de nuestros colaboradores por sus temas elegidos, su calidad y, en momentos como éstos, por estar ahí transmitiendo normalidad. Verás temas seleccionados expresamente para ti, de todo tu interés. Seguimos celebrando el V centenario de la vuelta al mundo de Elcano (la vuelta al mundo de Magallanes nunca existió, y nunca entró la circunnavegación en los planes ni en los documentos del viaje), con un magnífico artículo que nos desentraña la **Exposición “Fuimos los Primeros”, sobre la Vuelta al Mundo, en el Museo Naval**, y con el artículo de Historia Naval (1ª parte) que narra la **historia, el por qué y las circunstancias de la primera vuelta al mundo, sus desmitificaciones y postverdades**. Completan lo que hemos dedicado en números anteriores.

La **Entrevista** trae a un influyente naviero, hombre prominente de la mar, y Director-Presidente de la Real Academia de la Mar. El centenario del fin de la I Guerra Mundial trae otro magnífico artículo sobre **la escuadra del Pacífico del Almirante von Spee al comienzo de la guerra** y su cita con el destino en Las Malvinas. Y, ya en los tiempos actuales, somos testigos de un **desgraciado incidente que terminó con una moderna fragata de Noruega**, de las más modernas y mejor dotadas del mundo; ¿qué pasó y por qué?; lo sabremos de la mano de un magnífico experto.

Navegarás a bordo del **bergantín goleta de tres paños, Cervantes Saavedra**, bello barco, de casi cien años de vida, tan joven y marinero como el primer día; conocerás mucho de sus secretos gracias a quien le conoce muy bien. Con uno de los más grandes Capitanes de la Marina Mercante Española, conocerás la vida y circunstancias de **dos capitanes italianos que perdieron sus barcos en trágicos accidentes**; analizarás la reacción de uno y otro. Asimismo, seguimos con el interesante repaso de **la formación marítima en España**, en el periodo 1960-2018.

Otro interesante artículo de Legislación, sobre **los efectos del Brexit en la náutica deportiva**, para conocer con tiempo consecuencias de este paso. Y algo muy olvidado, pero muy importante, el **aseguramiento del aparejo**. En Arqueología Subacuática nos adentraremos en los magníficos hallazgos sobre el **material médico a bordo de los barcos de guerra españoles en época de Felipe II**; y viajarás en una interesantísima expedición conjunta de miembros de la RLNE y la Armada, llamada **Proyecto Cies, en busca del pecio de un galeón español** de la batalla de Rande (1702).

Continúa la soberbia **colección sobre heráldica y la pesca**, profundizando en más aspectos inéditos de la mano del mayor experto en heráldica marítima. Todo un lujo el que gozamos. Esta vez tenemos, desgraciadamente, que contar con tres **In Memoriam**; tres grandes compañeros de navegación que se nos han ido, grandes personas a quienes les echaremos mucho de menos, pero que dejan un extraordinario recuerdo; Descansen en Paz.

La Oceanografía trata un tema francamente interesante y poco conocido: los **Arrecifes Artificiales**, y su uso para la defensa de zonas de alta biodiversidad o para preservar áreas del efecto de la actividad humana; y sin olvidar su reclamo turístico. En Psicología abordaremos un interesante tema, desgraciadamente muy actual, gracias a una gran profesional: **¿por qué sentimos miedo?**. Y en Medicina del Mar, conocerás circunstancias de la construcción del **Canal de Panamá, y su vital influencia beneficiosa en la lucha contra mortales enfermedades infecciosas**, devastadoras para la humanidad.

La Oficina Técnico Marítima presenta **más navieras y flotas mercantes de la segunda mitad del siglo XX**, salvándolas del olvido, en un magnífico y necesario trabajo de recopilación. Esta vez el Turismo Náutico lo hacemos desde nuestra vivienda, como el protagonista de La Ventana Indiscreta; serás trasladado a la **crónica turística desde una ventana**.

Te harás **experto en el manejo de cabos y en conocer y hacer nudos marinos**, junto a un gran experto, que te adentrará en este mundo; va el segundo capítulo de esta serie, que completa magníficamente al primero. Y de la mano de otro gran experto, esta vez en Modelismo Naval asistirás al **proceso de recreación conjetural del galeón Santiago de Oliste**, del gran Almirante Antonio de Oquendo, barco de brillante comportamiento en varias batallas, destacando en la de los Abrojos (1631).

Seguimos con artículos novedosos, de enorme interés; como el **armamento anticipado y estrategia constructiva en buques**; aspectos vitales y poco conocidos para la óptima construcción de un barco. El mundo del arte, siempre muy ligado al de la mar, sobre todo en la pintura, trae a **uno de los mejores pintores del momento, el mejor ejemplo del hiperrealismo**, autor cotizado y prestigioso, Peter G. Power, y su colección “El Descubrimiento de las Américas”.

Un apasionante muestrario de interesantes temas, desarrollados por expertos de primer nivel. Un afectuoso saludo, y deseamos que disfrutes de las lecturas que te presentamos y proponemos.

¡¡¡Bienvenido a bordo!!!

EL DESCUBRIMIENTO DE LAS AMÉRICAS POR EL PINTOR PETER G. POWER

INTRODUCCIÓN

El gran pintor británico, Peter G. Power, es un artista muy reconocido a nivel mundial, con obras muy cotizadas. Se caracteriza por la precisión histórica, fruto de un exhaustivo trabajo de investigación, una depurada y magnífica técnica pictórica y un talento verdaderamente excepcional y magnífico. Es el más claro exponente del hiperrealismo. Además, la muy valorada calidad que da a sus pinturas, le hace merecedor de enorme prestigio y reconocimiento a nivel mundial. Su obra se cotiza mucho.

Con motivo de la gran aceptación de sus cuadros, le fue encargada la colección que iba a celebrar el V Centenario del Viaje de Descubrimiento de América. Son seis cuadros que hizo a lo largo de algo más de dos años, y que reflejan momentos singulares del viaje:

1. Adiós a La Rábida.
2. Salida desde Gomera.
3. El viaje perfecto.
4. El desconocido océano.
5. Tierra.
6. América descubierta.

Con motivo de la Celebración del V Centenario y de la Expo, la colección fue expuesta en el Museo Naval de Madrid, y en la Expo, donde se editaron una serie de Litografías conmemorativas correspondientes, que gozaron de un enorme éxito. Hoy, esta colección tenemos el gusto de presentarla en estas páginas.



PETER G. POWER, PINTOR DE MARINAS

Peter G. Power nació en Inglaterra en 1938. Ingresó en las Fuerzas Aerotransportadas de su país, siendo destinado a Oriente Medio. Enseguida compaginó su carrera militar con una gran afición a la pintura, sobre todo cuando regresó para instalarse a vivir en la campiña de Surrey. En 1965 empezó a desarrollar su interés por la pintura tipo marina, y fue recibiendo diversos encargos, hasta que, en 1977, habiendo aumentado el interés y éxito por sus cuadros, y teniendo acumulados multitud de encargos, decidió abandonar su actividad profesional para dedicarse a la pintura de manera exclusiva, siendo desde entonces muy reconocido, además de por su resaltado talento artístico, por una gran exactitud histórica y marítima.

De hecho, fue en 1977, a la edad de 39 años, cuando decidió definitivamente que no podía seguir trabajando en su actual empleo tras abandonar la vida militar, en el Servicio Oficial de Topografía y Cartografía, y compaginarlo con la pintura. En palabras suyas: *“Conocía mi talento, así que decidí dedicarme a la pintura”*.

Sin embargo, no fue nada fácil al principio, y Peter se vio obligado a trasladarse todos los días a Green Park y exponer sus obras en las verjas. Fue una época muy difícil, pero dio resultado. Y así, tras 18 duros meses, tenía 172 encargos y una lista de espera de más de 2 años de trabajo.

Los museos Mary Rose Trust y Victory quedaron tan impresionados por su trabajo que decidieron reproducir litografías limitadas de sus grandes cuadros, como *“The Mary Rose”*, *“Victory Breaking the Line”* y *“The Battle of Cape Trafalgar”*, para venderlas a los visitantes de sus respectivos museos, así como en el Museo Marítimo de Greenwich, junto a gran cantidad de tarjetas postales y felicitaciones de Navidad.

Solomon & Whitehead Fine, editores de arte, decidieron editar y promocionar también sus temas marítimos.

El Royal National Lifeboat Institute adquirió en varias ocasiones un cuadro o litografía suyos para suabastar en sus congresos de beneficencia en Londres.

En estos años, Peter G. Power ha recibido encargos de clientes de todo el mundo y ha despertado gran interés en conocidas personalidades y grandes hombres de negocios. Se emitió una colección de sellos conmemorativa de la British Commonwealth West Indies con sus cuadros. Entre 1988 y 1990, Peter G. Power pintó la serie dedicada al Descubrimiento de América, después de un laborioso estudio histórico, promovido por Rafael Pedroso.

Considerado por algunos críticos como el gran maestro y máximo exponente del hiperrealismo de la historia del mar de las últimas décadas, Peter G. Power, un militar retirado de 82 años de edad, ha trabajado siempre por encargo de museos, compañías privadas y coleccionistas privados, y está altamente cotizado en el mercado del Arte.

CRÍTICA DE LA OBRA DE PETER G. POWER (DE VARIOS CRÍTICOS BRITÁNICOS)

Domina en su producción el tratamiento detallista de los elementos referenciales protagonistas de sus cuadros, en los que se centra la representación de distintos bajeles de muy diferentes épocas. Así, los navíos británicos, por ejemplo, se entrecruzan a las carabelas de Colón en unas pinturas que son auténticos viajes al pasado, haciendo que el espectador parezca encontrarse como si al contemplar estos lienzos hubiese entrado en un fascinante túnel del tiempo, remotas coordenadas cronológicas que le llevan a asistir, como velado “voyeur”, a verdaderos acontecimientos históricos efectuados hace muchos siglos.

Una constante en la actividad de Power es la veracidad de los componentes de sus figuraciones, que enlaza con la actitud investigadora de este autor. De esta manera, se estudian los distintos barcos con un insospechado afán arqueológico de todos sus elementos constructivos por lo que en su pintura se trazan tal y como eran, en los más mínimos detalles, en la realidad de su plenitud marinera.

Pero este interés por acercarse a la verdad lleva a Power, más aún, a visitar los lugares que ha de pintar para hacerse una idea de la atmósfera, así como de las condiciones lumínicas, del espacio costero a reproducir. Esta honradez en el trabajo es la que hace posible que al contemplar su producción sintamos como verdadera la imagen pintada.

Las figuras navales se trabajan con un delicado pincel que trasciende al lienzo cada elemento matérico de la figuración. Así, por ejemplo, se denotan las cualidades madereras de los navíos, las lonas de sus velas, las verdes briznas de hierba de la costa, las algodonosas nubes o la distinta variedad cromática del agua que conforma un Atlántico siempre cambiante.

Claro que en todo ello tiene mucho que ver el tratamiento lumínico de la escena y la gradación de tonos que permiten construir el aspecto volumétrico y matérico de lo representado como, asimismo, estructurar los distintos planos espaciales que abren la composición hacia una profundidad inalcanzable para el ojo humano.

Todo este universo formal utiliza, preferentemente, una línea de horizonte muy baja con la que se genera, en la parte superior del lienzo, una amplia zona reservada para el tratamiento de cielo que sirve de pantalla y contrapunto a la lechosa blancura del velamen de los navíos. Es un sencillo recurso técnico que conduce la imagen hacia una mayor distancia entre los planos compositivos articulando una confluencia de líneas en un punto de fuga más y más lejano, simulando una tercera dimensión donde, según asevera el cerebro humano, hay una superficie plana.

Es el punto y final de un acercamiento a una producción pictórica que destaca por el estudio de los elementos representados que acercan a la realidad los postulados visuales contenidos en los lienzos (el perfecto tratamiento lumínico), que reproduce las condiciones matéricas de las notas figurativas, y la cuidada estructura espacial que conforma, con el uso detallístico del color, una composición clara, a la que cualquier espectador que tenga un poco de sensibilidad será atraído, descubriendo en ella, el valor lírico de la imagen ofrecida por los seguros pinceles de Power.

ALGUNOS DETALLES TÉCNICOS DE LA OBRA DE PETER G. POWER

Algunas de las obras realizadas por Power han requerido en un primer momento de la realización por parte del pintor de estudios históricos y técnicos muy detallados y concienzudos sobre los barcos, militares y emplazamientos del momento de una batalla naval.

En todos ellos emplea la técnica hiperrealista, como también cuando aborda una simple singladura o una marina nocturna.

Con el máximo detalle detalla toda clase de acontecimientos marinos, desde barcos famosos, batallas históricas, hazañas marinas, piratería, contrabando o simples maniobras de salida o entrada al puerto.

Barcos famosos, batallas históricas, hazañas marinas, piratería, contrabando o maniobras en los puertos, están reflejados en cada uno de sus cuadros con un realismo próximo a la fotografía.

Cada uno de estos cuadros le lleva a Power varios meses de trabajo en investigación previa a la realización del mismo. El trabajo, según explica el propio Power, se encauza por dos vías: la técnica y la histórica. Comienza con un estudio histórico exhaustivo, en el que analiza todo, incluso los vientos, la meteorología, el estado de la mar, los oficiales que iban a bordo, el motivo del viaje y, en general, todos los datos que pueda recabar del momento que refleje el cuadro.

La investigación se encamina después hacia aspectos técnicos, tales como el tamaño y forma de las velas, el cordaje, emblemas, etc. A esto le sigue la realización propia del cuadro que pinta y repasa al menos cuatro o cinco veces hasta obtener el definitivo.

La pintura de Peter G. Power no es casual, sino que se enmarca dentro de la tradición británica de pintar al mar, procedente de los tiempos en que no existía la fotografía, y el público demandaba conocer la realidad de lo que pasó.

EL PROYECTO DE “EL DESCUBRIMIENTO DE LAS AMÉRICAS”

Uno de los primeros clientes de Power fue The Mary Rose Trust, para quien pintó la escena del fatal desenlace del viaje de dicho barco, que partió un fatídico día de 1545 del puerto de Portsmouth. Fue este trabajo el que le abrió las puertas del éxito y del reconocimiento, y el que le consiguió que le encargaran las pinturas sobre el primer viaje de Colón.

Ocurrió que Rafael Pedroso vio la obra de Power y decidió que fuera éste el autor, el artista perfecto, para conmemorar el gran viaje a América. Rafael Pedroso siempre ha tenido gran fascinación por los barcos antiguos y la historia naval, y es un entusiasta de los cuadros de Peter Power.

Su idea de investigar sobre el Descubrimiento y preparar una serie de seis cuadros sobre el famoso viaje de Colón, tomó fuerza cuando Peter Power realizó el cuadro del Mary Rose. Rafael Pedroso se dio cuenta del alto nivel de búsqueda e investigación que el artista había llevado a cabo para asegurar la máxima exactitud, tanto histórica como técnica, para pintar dicho cuadro, ya que el Mary Rose fue construido unos 17 años después de hacer la Santa María su viaje hacia el Nuevo Mundo.

Ambos, Power y Rafael Pedroso, hicieron visitas regulares a varios museos españoles, con el fin de que Power se familiarizara con las costumbres, modo de vida, carácter, hábitos y costumbres, forma de ser, y un largo etcétera, de los españoles, así como para representar los paisajes de la manera más fiel posible; de hecho, ambos estuvieron en el Monasterio de La Rábida, de donde zarparon los tres barcos de Colón, para vivir en los mismos lugares que vivió el Almirante antes de ir en busca de las Indias.

Peter recuerda a este respecto: “Llevó muchas horas de investigación en bibliotecas y varios meses viajando entre los dos países (entre Gran Bretaña y España)”. “Uno de mis principales puntos de referencia fueron los diarios de Colón”. “Colón escribió acerca de los barcos y su diseño, y así yo pude reconstruir la información”.

No había pinturas de los tres barcos la Pinta, la Niña y la Santa María por lo que Peter tuvo que imaginar cómo eran a través también del estudio de otros barcos contruidos en la misma época.

El aspecto que realmente impresionaba de Power fue la atención al detalle en cada pintura. La concienzuda investigación mostrada en el diseño, el tipo de madera utilizada y la manera en que las velas estaban aparejadas.

Peter G. Power refiere lo que siente por su obra: “Cuando las miro, veo tres años de duro trabajo, 80 horas a la semana para conseguir terminarlas. Fue un trabajo sumamente duro levantarme cada mañana y conseguir empezar. Había veces en que no podía ponerme delante del cuadro, y tenía que obligarme a mí mismo”.

Todo su trabajo lo realizó en un estudio contiguo a su casa de Frensham, pequeño pueblo de Surrey, condado del sudeste de Inglaterra, teniendo a Londres a su noreste. Peter comenzó a pintar el primer cuadro de esta serie a principios de 1988 y terminó el último cuadro en mayo de 1990.

SERIE “EL DESCUBRIMIENTO DE LAS AMÉRICAS”

Tras una rigurosa labor de investigación histórica, Peter G. Power ejecutó entre 1988 y 1990 la serie dedicada al Descubrimiento de América. Componen esta serie seis temas dedicados a los momentos más significativos de aquella gran hazaña, realizados dentro del más puro estilo hiperrealista que caracteriza toda su obra.

En “**Adiós a la Rábida**” se muestra la partida de las tres carabelas: la Santa María, la Niña y la Pinta al mando de Colón y los hermanos Pinzón. Era el tres de agosto de 1492 y el rumbo más próximo las Islas Canarias.

La “**Salida de Gomera**” ilustra la partida del seis de septiembre hacia el gran océano, después de la breve estancia en el archipiélago canario, donde se reparó el timón de la Pinta y se cambiaron las velas de la Niña.

Los cuadros “**El Viaje Perfecto**” y “**El Desconocido Océano**” muestran dos situaciones que caracterizaron este viaje: una favorable en la que la navegación era tranquila y los barcos podían navegar más reunidos; y otra de mayor dificultad donde se ha querido plasmar la incertidumbre del gran viaje hacia lo desconocido.

Después de dos falsas alarmas, el 12 de octubre Rodrigo de Triana grita “**¡Tierra!**” A las dos de la mañana, motivo que da título al siguiente cuadro.

“**América Descubierta**” representa el momento cumbre del desembarco en la actual isla de Salvador, con el que remata esta serie. El estudio “**Desembarco de Colón**” ofrece una visión más personal, siendo esta una realización posterior del artista.

LOS CUADROS DE LA SERIE “EL DESCUBRIMIENTO DE LAS AMÉRICAS”

1. Adiós a La Rábida. (*Farewell La Rábida, Peter G. Power, Oil on Canvas, 92x168 cm*).

Nadie conoce exactamente cuándo nació Cristóbal Colón, pero se cree que fue en octubre de 1451, en Génova. Ya desde niño se interesaba por las aventuras que oía a los marineros y se embarcó por primera vez a la edad de 14 años. Había oído hablar de Japón y del este de las Indias y, creyendo que la Tierra era redonda, pensó que, si navegaba en dirección Oeste, llegaría a Japón y al este de las Indias. Consiguió la financiación de los Reyes de España, gracias a la intervención de Juan Pérez, un monje del Monasterio de La Rábida, antiguo capellán de la Reina. Fue nombrado Almirante y, junto con los hermanos Martín Alonso y Vicente Yáñez Pinzón, preparó tres barcos con sus respectivas tripulaciones, Santa María, Pinta y Niña. Al amanecer del viernes 3 de agosto de 1492, los tres barcos partieron del puerto de Palos, y se hicieron a la mar descendiendo por el río Tinto. Junto al Monasterio de La Rábida, cerca de la desembocadura, recogieron los vientos del océano y emprendieron rumbo sur, hacia las islas Canarias. (Imagen 1).



2. Salida desde Gomera. (*Departure from Gomera, Peter G. Power, Oil on Canvas, 92x168 cm*).

Colón, rumbo a las islas Canarias, tuvo sus primeros problemas de navegación. Al tercer día se desprendió el timón de la Pinta, y tardaron todo un día en repararlo, pero el día siguiente fue también preocupante porque el barco empezó a inundarse de agua. Por otra parte, las velas latinas de la Niña la hacían inestable en océano abierto y Colón decidió modificar el aparejo del barco cuando llegaron a las islas Canarias. Al amanecer del 9 de agosto divisaron la isla de Gran Canaria, pero estuvieron detenidos tres días por falta de vientos. Con la llegada de la primera brisa, la Santa María y la Niña se dirigieron primeramente hacia La Gomera, mientras que la Pinta tardó dos semanas en llegar a Las Palmas, debido al mal estado del timón. Ya en Las Palmas, la Pinta fue reparada, la Niña aparejada, y los tres barcos partieron hacia La Gomera para llevar a cabo las últimas comprobaciones. El 6 de septiembre, Colón asistió a misa en la Iglesia de la Asunción, antes de levar anclas, por última vez en el Viejo Mundo. (Imagen 2).



3. El viaje perfecto. (*The perfect voyage, Peter G. Power, Oil on Canvas, 76x122 cm*).

Si la fortuna amparara al valiente, Dios sonrió a Colón, ya que no podían haber sido mejores las condiciones de todo el viaje. Habiendo tomado rumbo hacia el Oeste, al dejar las islas Canarias, no fueron necesarios ningún ajuste de velas durante los primeros diez días. Colón en numerosas ocasiones describió en términos generales las condiciones meteorológicas comparándolas con “el abril de Andalucía”. Los tres barcos se comportaron perfectamente, navegando bastante unidos, pudiendo así los marineros gritar de barco a barco. Con la excepción de la cuarta semana de septiembre, la mínima distancia cubierta en 24 horas fue de 60 millas, y la máxima de 174 millas. Durante los periodos de calma, los hombres saltaban por la borda para bañarse algo que tenía que ser una delicia, saliéndose de la rutina. Debido al buen tiempo reinante durante toda la travesía, no hubo ningún problema para que constantemente los barcos ajustaran sus respectivas posiciones, manteniendo una formación unida. (Imagen 3).



4. El desconocido océano (*The uncharted ocean, Peter G. Power, Oil on Canvas, 71x102 cm*).

Los problemas surgidos durante la organización del viaje no fueron nada comparados con las dificultades que surgirían en lo sucesivo. Los hombres nunca habían sido puestos a prueba en una situación similar. Colón tuvo que tranquilizarlos ante la incertidumbre de viajar hacia lo desconocido. Un fenómeno que les preocupó, según se alejaban de las islas Canarias, fue el movimiento de la brújula apuntando hacia el noroeste porque entonces se desconocía que la brújula no indica hacia el norte, sino hacia el norte magnético. El 20 de septiembre se les acabaron los vientos alisios y por primera vez tuvieron que ajustar las velas. El día 22, el viento permaneció estable, aunque la mar estaba agitada (según se puede apreciar en el óleo). Esto causó confusión, ya que asociaban los mares agitados con la fuerza del viento. Después de tres semanas sin ver tierra, se sucedieron incidentes y creció el descontento hasta el punto de amotinarse. Colón impuso orden, con la promesa de que, si no alcanzaban tierra en tres días, pondría fin al viaje y volverían a España. (Imagen 4).



5. Tierra (*Land*, Peter G. Power, *Oil on Canvas*, 76x122 cm).

No debe pasar desapercibido que cuando Colón partió desde las Canarias, desconocía más su destino que los hombres que pusieron pie por primera vez en la Luna. Ante la incertidumbre de viajar hacia lo desconocido, no es de extrañar que en numerosas ocasiones creyeran ver tierra. La primera falsa alarma fue dada por Martín Alonso, de la Pinta, al ponerse el sol el 25 de septiembre. Hubo una total excitación, pero el día 26, al amanecer, no hubo tierra a la vista. Una formación de nubes les había engañado. Nuevamente, al amanecer del 7 de octubre, la Niña, que se había adelantado a los otros dos barcos, dio la segunda falsa alarma alzando una bandera y disparando un cañón. El jueves 11 de octubre, el ánimo de los hombres cambió espectacularmente cuando las señales de tierra fueron muchas y frecuentes. A las dos de la madrugada del 12 de octubre, Rodrigo de Triana, desde el castillo de popa, vio una luz procedente de la tierra. Estaba tan seguro que exclamó: “*Tierra, tierra*”. El Descubrimiento estaba a punto de producirse. (Imagen 5).



6. América descubierta (*America discovered!*, Peter G. Power, *Oil on Canvas*, 93x169 cm).

Habiéndose establecido fuera de toda duda que había tierra a una distancia de aproximadamente seis millas, Colón ordenó a sus barcos recoger todas las velas, menos las de curso, y que se relajaran el resto de la noche hasta el amanecer. Cuando rompió el día, desde el suroeste de la isla, procedieron a explorar en busca de una apertura por donde salvar la barrera de arrecife. Rodearon el sur de la isla y navegaron hacia el norte por la costa oeste. Bordeando lo que hoy día se llama Reef Gardiner, las carabelas entraron en una bahía de poca profundidad, ahora conocida como Fernández o Long Bay, donde pudieron anclar y lanzar sus botes. Colón desembarcó junto a Martín Alonso Pinzón, de la Pinta, y Vicente Yáñez Pinzón, de la Niña, todos llevando el estandarte de la expedición. Al tomar tierra, se arrodillaron y dieron gracias a Dios. Seguidamente, Colón se alzó y procedió al nombramiento de la isla como San Salvador, en honor a Nuestro Señor y Salvador. (Imagen 6).



OTRAS SERIES PICTÓRICAS EN LA OBRA DE PETER G. POWER.

1. Serie Batallas Navales.

Uno de los aspectos más relevantes en el género pictórico naval se orienta al estudio de confrontaciones históricas, que Peter G. Power ha representado en sus cuadros con un extraordinario detalle y objetividad, sin renunciar a su creatividad estética.

La serie aquí presentada ofrece importantes capítulos de esta parte de la historia naval. Tres cuadros están dedicados a la Batalla de Trafalgar, representando tres momentos consecutivos:

► “El Acercamiento”: donde se observa la posición estratégica que cada barco fue tomando antes del inicio de la batalla. Están representados, entre otros, los tres buques insignia: el Santísima Trinidad, el Bucentaure y el Victory.

► “La Defensa del Belleisle”, que contempla además a los navíos Polyphemus y Swiftsure que están siendo atacados por los barcos franceses Neptune y Achille.

► “La tragedia del Santísima Trinidad”, que testifica el final dramático del buque insignia español, al no haber podido ser remolcado.

Otra obra sumamente significativa está dedicada al “Bombardeo de Argel”, hecho ocurrido el 27 de agosto de 1816. Esta operación naval fue realizada por la flota inglesa, ayudada por un escuadrón de fragatas holandesas, con motivo de expedición punitiva para liberar a dos mil esclavos cristianos allí prisioneros.

Otras batallas navales presentadas fueron: “Combate entre Droits L’ Homme y las fragatas Amazone y Indifatigable”, ocurrido el 13 de enero de 1797, entre la nave francesa y las fragatas inglesas; “La captura del Minerva por el Warwick” que tuvo lugar el 24 de enero de 1761; y el “Combate entre el San Fiorenzo y Piermontaise”, navíos inglés y francés respectivamente, el 8 de marzo de 1808 en las proximidades de Ceilán.

Y debemos hacer un énfasis especial a dos cuadros muy especiales:

► “Spanish Landing in Pensacola”, cuadro que fue sugerido por el propio Museo Naval y fue expuesto en el Museo del Ejército, en la Casa de América, Museo del Cabildo en Nueva Orleans y Embajada Española en Washington, formando parte de los eventos en homenaje a Bernardo de Gálvez.

► “Recovered Memories”, sobre la contribución de España a la Guerra de Independencia de los Estados Unidos.

2. Serie Acontecimientos Históricos.

Peter Power ha elegido algunas páginas históricas de especial relieve para representarlas, como “La salida de Portsmouth del Mary Rose”. Este navío inglés de principios del siglo XVI perteneciente a la flota del rey Enrique VIII ha motivado quizás la más importante y exhaustiva labor de investigación llevada a cabo por el artista, ya que esta nave pudo ser rescatada del fondo de las aguas de Portsmouth en 1982.

Igualmente representativo es el buque insignia del Vicealmirante Nelson “Victory”, al que reproduce saliendo de la Bahía de Gibraltar el 7 de mayo de 1805, unos días antes del decisivo encuentro con la flota aliada. También se muestran dos obras dedicadas a combates con los piratas, que infestaron el Mediterráneo en los siglos XVII y XVIII: “Piratas—Combate” y “Piratas—Rendición”.

3. Serie Otros.

Son obras que reproducen navíos que surcaron los mares en distintos momentos del pasado, como el “Constitution”, el “Santísima Trinidad”, el “Montañés” o el “San Felipe”. Otras están dedicadas a barcos actuales y que aún navegan, como el “Peace”, el “Amaryllis”, éste destacable por haber cruzado recientemente con sus pequeñas dimensiones el Atlántico, y el “María Asumpta”, construido en España en 1858, y que pudo llevar con auténtico orgullo el título de ser el barco más antiguo del mundo en el momento de su naufragio, el 30 de mayo de 1995, en una negligente maniobra de su capitán al entrar en el puerto de Padstow, sin atender las cartas del Almirantazgo ni las indicaciones del puerto, que le supuso 18 de meses de cárcel, condena que cumplió.

Esta sección abarca igualmente una dosis de cierta fantasía que el autor ha plasmado en obras tales como “Contrabandistas a la luz de la Luna”, “Tranquilidad” y otros cuadros con motivos en tierra firme como los denominados “La Niña junto al Lago” y “El Estanque Silencio”.



Rafael Pedroso
Miembro del
British Computer Society
y Marchante de Arte.



Juan Ignacio Pinedo
Doctor en Medicina.
Vocal de la Junta de
Gobierno de la RLNE
Capitán de Yate.

LÍGATE A LA LIGA



Asistir a los múltiples actos que a lo largo de todo el territorio nacional organizamos: Conferencias, presentaciones de libros, premios literarios y de investigación, congresos, exposiciones de modelismo, visitas a museos navales, visitas a Buques de la Armada nacionales y extranjeros, cruceros, cenas de Gala, etc...

Disfrutar de nuestra Sede, con acceso libre al Club Social de la Liga, a su Sala de Conferencias y de reuniones, así como consultar su Biblioteca (calle Mayor, 16 Madrid).

Beneficiarse de tarifas especiales: escuelas náuticas, vela y buceo; hoteles y restaurantes; seguros, salud y bienestar; escuelas de negocios y de idiomas entre otros.

Recibirás cada seis meses nuestra revista oficial Proa a la mar.

Podrás colaborar, si lo deseas, en alguna de nuestras Áreas de actividad: Cultura, Modelismo Naval, Turismo Náutico, Pesca, Biblioteca y Arqueología Submarina.

En definitiva, participar en el devenir de nuestra historia marítima a través de nuestra institución que desde hace más de 100 años se configura como el más claro referente de nuestro sector.

¡Te esperamos, qué esperas para hacerte socio!
Lígate a la Liga



Más información en www.realliganaval.com



LÍGATE
A LA LIGA 

RELLENAR CON LETRAS MAYÚSCULAS

Empresa / Persona Física _____

N.I.F. / D.N.I. _____ Fecha de Nacimiento ____/____/____

Domicilio _____

Código Postal _____ Ciudad _____

Teléfono _____ Teléfono Móvil _____

Email _____

Solicita su inscripción como socio en la Real Liga Naval Española

Presentado por _____

- ☒ Cuota anual Ordinaria (70,00€)
- ☐ Cuota anual Infantil/Juvenil, hasta 18 años (15,00€)
- ☐ Cuota anual socio Benefactor (150,25€)
- ☐ Cuota anual socio Institucional 400,00 €
- ☐ Cuota extraordinaria €

DATOS BANCARIOS: ES _____

Le informamos que los datos de carácter personal que Ud. nos facilite, así como los obtenidos y derivados de las relaciones con la entidad, se incorporan a los ficheros de la Real Liga Naval Española (RLNE), en los términos que establece la Ley Orgánica 15/99, de Protección de datos de carácter personal. El titular del fichero es la propia RLNE y los datos sólo serán utilizados para mantener contacto con sus socios así como una relación adecuada, igualmente para atender las solicitudes de información que recibiera de los socios o terceros; incluso por medios electrónicos. Los datos serán mantenidos en tanto no se solicite su cancelación y no se consideren innecesarios o inadecuados. El titular de los datos tiene derecho al acceso, rectificación, oposición y cancelación de los datos, mediante carta dirigida a la Real Liga Naval Española, calle Mayor, nº 16. - 1ºDcha, C.P. 28013 Madrid.

Enviar Formulario

(Firma / Sello) _____ , a ____ de _____ de _____



Tu éxito es nuestro éxito

Your success is our success

MELIÁ

CASTILLA

Capitán Haya, 43. 28020 MADRID ESPAÑA/SPAIN.
Tel. (+34) 91 567 50 00 Fax. (+34) 91 567 50 51
info@hotelmeliacastilla.com

Comercial / Sales
Tel. (+34) 91 567 50 77 Fax. (+34) 91 567 50 66
ventas@hotelmeliacastilla.com

Síguenos en: / Find us on:   

www.meliacastilla.com