

LA AVENTURA BAJO LAS AGUAS



AMENGUAL

Doce veces campeón de España y dos del mundo

MARTA SAN MIGUEL

José Amengual, doce veces campeón de España y en dos ocasiones del mundo; bajito, de una fuerte complexión física, treinta y ocho años de edad e hijo del mar por naturaleza, ha sabido configurarse como el deportista de pesca submarina más prestigioso de cuantos hemos tenido, pese a padecer una ostensible cojera por un tumor en la cadera, del que fue operado a los cinco años. Su tiempo medio de permanencia bajo el agua está de un minuto quince segundos a minuto y medio.

Para hacerse una idea de lo que esto supone hay que decir que la resistencia de una persona que no practica este deporte y de complexión física más bien fuerte es de unos cuarenta o cuarenta y cinco segundos. Su máxima inmersión fue de treinta y cinco metros de profundidad.

—José, ¿qué te condujo a practicar la pesca submarina?

—Cuando me operaron, a los cinco años de edad, el médico aconsejó a mis padres que practicara algún tipo de deporte en el agua, porque me vendría muy bien para la cadera izquierda, en la cual me salió un tumor. En cuanto conseguí gafas y aletas empecé a bucear, a ver los peces y el fondo del mar; luego pude comprar un fusil de aire comprimido y me inicié en la pesca. Llegó el año sesen-

ta y tres, leí en un periódico que se convocaba un concurso de pesca submarina, y me presenté. En este momento comenzó todo.

—Cuando descendes al fondo del mar, ¿qué sientes al encontrarte en ese mundo tan distinto?

—La verdad es que cuando se está compitiendo no hay tiempo para recrearse. Mirar todo sólo lo pueden hacer los que descienden con bombonas de oxígeno, que son aquellos que practican únicamente el submarinismo o la fotografía. Nosotros tenemos que ir detrás de unas piezas para capturarlas y no disponemos de tiempo para observar ninguna otra cosa que nuestros objetivos. Por otra parte, sólo permanecemos sumergidos como minuto y medio seguido, dado que no se nos permite utilizar las

bombonas para que el pez tenga alguna ventaja.

Dos momentos angustiosos

—¿Has pasado en algún momento auténtico temor a que te ocurriera algo?

—Sí, concretamente en dos ocasiones. Una de ellas fue allá por el año sesenta y ocho durante unos entrenamientos en las Bahamas, practicando con otro equipo. Estábamos ya subiendo a la superficie cuando apareció un tiburón. Yo llevaba el fusil descargado y el tiburón venía directamente hacia mí, a mi encuentro, sin cambiar su rumbo en ningún momento. Cuando ya casi me rozaba le propiné un golpe con el fusil e inmediatamente cambió de dirección y se marchó. Fue angustioso y se me heló la sangre por un momento. Otra vez, pescando en las islas Columbretes, me metí en una cueva a cierta profundidad cuando estaba persiguiendo a un mero. Llegado el momento de salir no podía encontrar el camino de regreso; creí que me moría, pero finalmente pude emerger hacia la superficie y no me pasó nada.

—¿Te ha supuesto muchas dificultades tu problema en la pierna izquierda?

—En absoluto. Además no he tenido nunca complejo alguno por ello. Fue una cosa que superé perfectamente; además, en el agua soy como cualquier otro hombre.

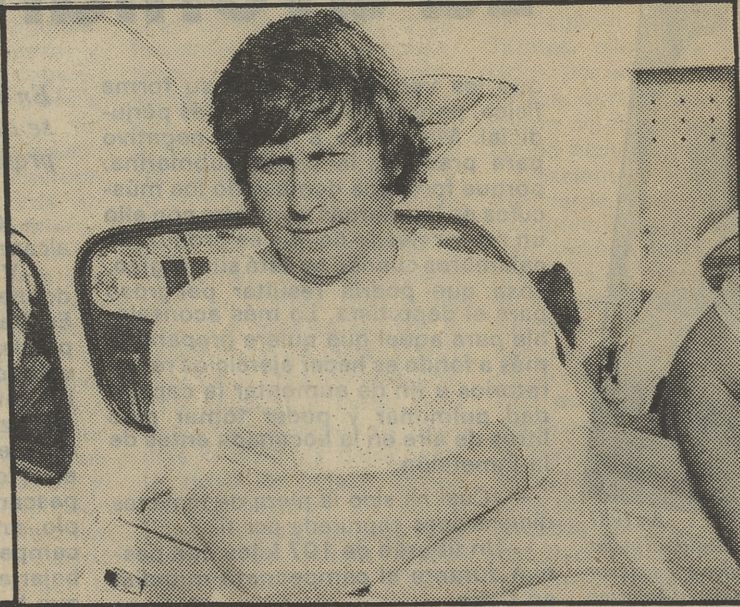
—¿Cuánto tiempo dedicas en tu vida normal a la pesca submarina?

—Entreno cinco días a la semana, y cada día, del orden de las cinco o seis horas. Es algo necesario si quieres mantenerte en forma y, teniendo en cuenta además que hay mucha gente joven que se está convirtiendo en grandes promesas con una gran fortaleza física, hay que estar bien preparado. No hago ningún otro tipo de ejercicio para prepararme que la pesca submarina, aunque quizá sería conveniente. Lo que ocurre es que en España apenas existen entrenadores que aconsejen a los deportistas lo que deben hacer, cosa que sí tienen en otros países. Así, muchas veces hay submarinistas que se dedican, por ejemplo, a hacer «footing» creyendo

(Pasa a la pág. siguiente)



La pesca submarina y el mar son algo más que una afición en Amengual. Es su vida y, en cierto modo, su salvación



El Aviojet español actuó en Extremo Oriente

Se repite una hazaña aeronáutica

JAIME AGUILAR HORNO

DE haberse difundido en su momento, pudo haber sido noticia. Ahora, transcurridos dos meses del suceso, solamente reviste el carácter de una información peculiar para aquellos sectores que sienten alguna inquietud por la aeronáutica. El hecho radicaba en haberse efectuado un vuelo a Filipinas, un vuelo que traía a nuestra memoria el realizado en 1926 por la Escuadrilla Elcano, con tres aviones Breguets XIX, pilotados por Esteve, Lóriga y González-Gallarza, o aquellos otros llevados a cabo por Fernando Rein Loring en 1932 y 1933.

La primera información que tuve de este acontecimiento fue en París, en una rápida visita de dos días que tuve la oportunidad de hacer al XXXV Salón de Le Bourget. En el stand de Construcciones Aeronáuticas, S. A., me encontré causalmente con el jefe de pilotos de dicha empresa, José Murga Urribarri, que sobre la marcha me dijo: «He efectuado un vuelo a Filipinas y regreso, pilotando un avión C-101 Aviojet.» Le manifesté que teníamos que hablar, aunque solamente fueran cinco minutos, sobre este tema. Pero, la verdad, otros asuntos más urgentes fueron acaparando mi atención y el del susodicho vuelo quedó almacenado en las ferritas de mi computadora cerebral, en espera de la ocasión propicia, que nunca acababa de presentarse.

Hace escasos días, la empresa CASA tuvo la amabilidad de reunir a un reducido grupo de periodistas especializados en temas aeronáuticos, donde el director general, señor Caralt, hizo una sucinta exposición del vuelo, resaltando que el hecho no constituía más trascendencia que llevar a cabo una misión más de las muchas que debe realizar una empresa para mostrar sus productos en el extranjero. En este caso concreto, de realizar unas demostraciones de las posibilidades del avión

C-101 Aviojet, en versión de apoyo táctico, en determinadas naciones del sudeste asiático.

Dialogando con el piloto

A partir de ese momento busqué, en la medida en que me fue posible, mantener una conversación con el jefe de pilotos de CASA, con quien sostengo una vieja amistad desde los tiempos en que era jefe del 406 Escuadrón de Fuerzas Aéreas del Ejército del Aire. «Podía haberse enviado el avión embarcado —me dice Murga— y sobre la zona haber llevado a cabo las demostraciones, pero se pensó por parte de los directivos de CASA que era más rentable efectuar el traslado en vuelo, con lo cual se daba mayor credibilidad al comportamiento del avión.»

No podía resistir la pregunta, ya casi clásica en estas circunstancias: ¿De qué medios se ha dotado al avión para efectuar este largo vuelo?

«No, no se han empleado medios especiales. Se utilizó un avión de serie, concretamente un avión perteneciente al 41 Grupo (Base Aérea de Zaragoza), cuya denominación era y volverá a ser 25-66. Se le suprimió la escarapela española y la

clásica cruz de San Andrés, pero se conservó el número del 412 Escuadrón y el famoso emblema del tigre que ostenta el referido grupo. Se le puso la matrícula civil EC-22V, que es la que se usa normalmente en CASA para los vuelos internacionales. Por cierto, que en las demostraciones realizadas en cada una de las naciones se pusieron, mediante sistema adhesivos, las escarapelas de cada una de las naciones.

Hubo otras pequeñas modificaciones, sin mayor importancia. Por ejemplo, se cambió el motor turbofan Garrett TFE-731-2, de 3.500 libras de empuje, que utiliza el modelo de la versión de entrenamiento avanzado, por el TFE-731-3, de 3.700 libras de empuje, que es el que está previsto que lleve el avión C-101 Aviojet en la versión de exportación.

Además —continuó Murga—, se instaló un equipo de navegación VLF Omega y un equipo ADF, pero que no hubo necesidad de utilizar a fondo. En realidad el equipo de VLF Omega tiene la ventaja de cubrir el mundo entero, ya que se ponen las coordenadas del punto de partida y de los puntos por los que se debe pasar, incluido el destino (con inclusión de fecha, hora, etcétera), al interrogar al equipo responde: el rumbo, distancia, hora estimada, velocidad sobre el punto, velocidad y dirección del viento, hora de llegada. Su instalación respondía a la necesidad de atender los recorridos en que no existieran ayudas a la navegación, como la India, o bien sobre los trayectos sobre el mar. Pero no tuvimos ocasión de utilizarlo de verdad, aunque en ocasiones

hicimos alguna comprobación para verificar su funcionamiento.»

Acompañaba a Murga como copiloto el capitán Alejandro Madurga Cruz, perteneciente al 406 Escuadrón de las Fuerzas Aéreas. «Al llegar a Bangkok —prosigue José Murga— tuvimos una pérdida hidráulica. Aquello representó un mundo, ya que existían gatos para muchos tipos de aviones, pero ninguno que se ajustase a nuestras necesidades. Menos mal que rebuscando encontramos uno viejo, olvidado. Reparar la avería no fue fácil, ya que era preciso encontrar a un "manitas" que supiera soldar con plata.

En esta ciudad, el embajador español, Nicolás Revenga, se portó de manera extraordinaria, ya que con el retraso producido por la avería se había agotado nuestro permiso de sobrevuelo, que por medio del télex y el teléfono solucionó el problema.

En Singapur, los pilotos que han volado el C-101 han comprobado cuantas indicaciones figuran en las tablas del avión una a una... Querían evaluar el avión en misiones de tiro, pero no se disponía de los medios adecuados. Esperamos que se trasladen a España para esta verificación.

Por cierto, que en esta nación se realizaron vuelos en formación de combate, reuniones y tomas de tierra

conjuntamente con aviones T-33 de que dispone la Fuerza Aérea. Es decir, el avión ha efectuado las mismas misiones, pero con el 40 por 100 menos de consumo de combustible respecto al T-33. En vuelos que han protagonizado los pilotos de Singapur con el C-101 Aviojet no tardaron más de treinta segundos en coger la cola de los T-33.

En Filipinas, debíamos trasladarnos a una base que disponía de una pista de 4.000 pies, a una altura de 450 metros, con una temperatura de 36-38 grados, donde sólo toman tierra avionetas convencionales. Mantenía una conversación con el general jefe de entrenamiento de la Fuerza Aérea filipina y que tuve la oportunidad de conocer en la base aérea de Williams (EE.UU.) en 1959, al realizar un curso de tiro en F-86F Sabre. Este general aseguraba que con el C-101 Aviojet no sería posible tomar tierra. Dos días más tarde lo efectuábamos sin ninguna novedad.

Hablando de Filipinas, debo destacar que aún no se ha olvidado el famoso vuelo de la patrulla Elcano en 1926, que protagonizaron los capitanes González-Gallarza y Lóriga. Un señor cuyo nombre desconozco me vino a saludar manifestando que su padre le había prestado un traje de paisano al entonces capitán González-Gallarza, ya que

no llevaba equipaje en el avión.»

En el viaje de regreso actuó de copiloto el piloto de CASA Miguel Durán Barceló (capitán de ingenieros aeronáuticos).

«En trayectos como el de Calcuta a Karachi (en el regreso) y de Bahrain a El Cairo tuvimos problemas de comunicación hasta de dos horas con los centros de control en tierra, pero pudimos mantener un relé con los aviones de la línea Aeroflot que llevaban equipos unisores de HF y daban nuestra posición.»

La gira dio comienzo el 30 de marzo y finalizó el 21 de mayo, habiendo recorrido 37.650 kilómetros (sin contabilizar los vuelos de elevación). Se realizaron 54 misiones y volaron 31 pilotos. En total se efectuaron 105 horas 20 minutos, incluido el tiempo que volaron pilotos extranjeros.

No es posible hacer comparaciones. Existen por medio nada menos de 57 años de aquel vuelo de la patrulla Elcano, en el que emplearon 18 etapas, con 39 días y 106,15 horas de vuelo. Ahora, el vuelo de regreso Manila-Madrid, en ocho etapas, empleando cuatro días, con 26,45 horas de vuelo. No se puede negar que ha sido un esfuerzo notable de CASA por exponer uno de sus productos y una auténtica proeza, donde se ha puesto en evidencia las cualidades del C-101 Aviojet y de sus tripulantes.



(Viene de la pág. anterior)



En 1981 fue elegido el mejor deportista náutico por su labor desarrollada en la pesca submarina

La aventura bajo las aguas

que les vendrá bien para su forma física, porque no saben que es perjudicial. Me refiero a que es negativo para practicar la pesca submarina, porque fortalece demasiado los músculos de las piernas y se corre con ello un mayor riesgo de que se produzcan calambres cuando se está sumergido, cosa que podría resultar peligroso para el deportista. Lo más aconsejable para aquel que quiere prepararse más a fondo es hacer ejercicios respiratorios a fin de aumentar la capacidad pulmonar y poder tomar más litros de aire en la bocanada antes de la inmersión.

—¿Cuál ha sido la pieza de mayores dimensiones capturada por ti?

—Un tiburón de 107 kilos que pesqué durante el campeonato mundial en Cuba.

En España e Italia se alcanzan mayores profundidades

—¿Qué promedio de profundidad se alcanza en los campeonatos?

—Varía mucho según las zonas en donde se celebren los campeonatos. En Italia y España, por ejemplo, se pueden hacer inmersiones hasta de veinticinco o treinta metros. En cambio, en otros lugares, sólo se puede alcanzar una profundidad máxima de quince metros, porque la visibilidad en el fondo es nula y resulta imposible pescar. Es algo que sucede, por ejemplo, en Bulgaria, donde en el último campeonato europeo sólo se podía bajar a diez metros, por la oscuridad que había.

El próximo catorce de octubre el equipo de Baleares partirá hacia Almería para competir en el campeonato de España. Cinco deportistas, entre ellos José Amengual, conforman la representación de las islas y se están preparando a tope para alcanzar un buen puesto. Hay que recordar que en el último campeonato mundial, España, aunque no quedó demasiado mal, obtuvo sólo el quinto puesto entre los doce países participantes, que reunieron a treinta y dos practicantes de la pesca submarina. José Amengual se encuentra en perfecta forma física para acometer esta empresa, y quizá se presentase a los próximos mundiales en 1985. El y tantos arriesgados deportistas están haciendo una labor importante por la pesca submarina española. Son «los hijos del mar».

Bahrein, en el centro del Golfo

El zoco de Manama, espectáculo de otro mundo



El golfo Arábigo es un recóndito lugar para el viajero, cuyo acceso no es nada fácil. En realidad es una ruta que está más en la encrucijada de los hombres de negocios que de los amantes del viaje. Las razones para esto son varias: cierto recelo oficial a influencias exteriores —se necesitan visados y vacunaciones— y falta de infraestructura turística

Lo único que existen son hoteles de gran categoría, que pueden costar un mínimo de 10.000 pesetas diarias. Para la concesión del visado son muy estrictos, teniendo que especificar muy claramente cuál es el motivo del viaje, necesitándose normalmente alguien que responda por uno en el interior del país; lo que se llama un «sponsor».

Descartando Arabia Saudí, uno de los lugares más interesantes que se pueden visitar en la zona —si se logran franquear todas las dificultades burocráticas— es Bahrein, uno de los emiratos, constituido por un archipiélago en el Golfo. Durante la presencia de los ingleses como potencia colonial, se asentaron preferentemente en esta isla a causa de su clima y por su abundancia de agua. La presencia inglesa en la isla se nota, por cuanto es el país más occidentalizado.

La capital, Manama, es un importantísimo centro financiero mundial. Al ser el país de la zona con menos recursos petrolíferos, se ha especializado en refinar el petróleo de sus vecinos y poner a su disposición los servicios financieros oportunos. Esto da a Manama un aspec-

to de ciudad nueva, de grandes edificios, notándose la presencia de los grandes bancos mundiales. A diferencia, por ejemplo, de Abu Dhabi, donde todo tiene una sensación de provisionalidad, sin historia, Manama tiene una personalidad histórica, con gran sabor.

Ni la parte nueva, por supuesto, sino la ciudad vieja y, sobre todo, el zoco. Allí puede encontrarse uno de los espectáculos humanos más impresionantes. Las mujeres portan el chador, especie de túnica completamente negra, que sólo deja ver el rostro. Es corriente en el golfo que las mujeres lleven además un antifaz que les cubre los ojos y la nariz, poniéndose además un velo semitransparente en la cara. Sin embargo, esta práctica está mucho menos extendida en Bahrein.

El colorido propio de las túnicas, keffiyas y demás elementos de la vestimenta local aumenta por la mezcla de razas. Hay una importante presencia de personas negras, de raza sudanesa, procedentes del cercano sultanato de Omán. Tanto hombres como mujeres suelen llevar espectaculares piezas de oro, que se venden al peso en el propio zoco.

La organización de este centro comercial del que disponen todas las ciudades árabes está hecha mediante la distribución por distintas calles de cada una de las especialidades. Ropas, artesanía, joyas, etc., tienen su localización precisa.

Requisito imprescindible es el regateo —en inglés, si no se sabe el árabe—, por el que puede conseguir una sensible rebaja. Aunque parezca que el vendedor se enfada, cuando se intenta bajar el precio, no es así; forma parte de una ceremonia habitual.

En una parte del zoco están las tiendas del oro. Contenido en un pequeño espacio físico puede haber millones de pesetas en dicho metal. Se vende al peso, independientemente del trabajo que tenga la pieza. Y un detalle curioso: las balanzas de precisión que usan todos son españolas, fabricadas en Barcelona.

Aparte de esto, pocas son las cosas que ofrece el país para la diversión. La población local, predominantemente chiíta, desconoce las formas occidentales de pasar el tiempo. En realidad lo

único que puede hacerse está en los grandes hoteles internacionales, donde suele haber espectáculos musicales de corte occidental. En ocasiones, grandes figuras internacionales actúan en este tipo de hoteles. El alcohol, prohibido para los naturales del país, puede encontrarse en estos hoteles, que ofrecen además todo tipo de comidas, siendo recomendable probar las ostras del golfo, si el bolsillo lo permite.

Aunque no parezca mucho, sí hay que reiterar que la visita al zoco de Manama es toda una experiencia, en la que es interesante gastar unas cuantas horas, con tranquilidad, tratando además de entablar relación con las gentes del país. Observando cómo los artesanos trabajan sus piezas a la vista de todo el mundo. Y sin temor a que nadie intente un robo o cualquier acción similar, ya que la seguridad es total.

El «cuerno de Africa», punto negro para navíos

Un siglo de naufragios

JOSE REIS

Los viajes y las exploraciones portuguesas entre los años 1552 y 1662, por las costas occidental y oriental de Africa y algunos hasta las costas de la India y China, fueron especialmente fatídicos, habiéndose perdido gran parte de las carabelas, hombres y la carga preciosa que transportaban de regreso a Portugal.

Sobrecargadas, con los cascos mal reparados o viajando fuera del tiempo aconsejable para navegar, algunas de las carabelas se perdieron al cruzar del Indico para el Atlántico, en la llamada zona del cuerno de Africa. De los muchos naufragios que hubo, se conoce la historia de cinco con detalles que ponen la carne de gallina al más tranquilo y que constituyen otros tantos dramas que la historia no olvidó.

Uno de los naufragios cuya historia es más conocida se refiere al galeón «San Juan», comandado por Manuel de Sousa Sepúlveda, que venía de la India cargado con espe-

cial. Cuando llegó a la costa de Natal, fue azotado por vientos muy fuertes, quebrándose velas y mástiles y con el timón sin funcionar. Incluso así, el «San Juan» soportó tres días de temporal hasta que la furia del mar le destrozó, muriendo 40 marineros y 70 esclavos. El comandante, la mujer, los hijos, 240 pasajeros y tripulantes y 300 esclavos consiguieron llegar a tierra.

Como no había madera en condiciones para construir una embarcación y después de esperar en vano a que les viera alguna carabela, fueron a pie hasta Mozambique en un dramático viaje. El ham-

bre, la fatiga y los cafres se encargaron de acabar con muchos de ellos. Manuel de Sousa despreció el consejo de un jefe indígena para que esperase la llegada de un navío portugués que periódicamente hacía comercio en aquella zona, y con los supervivientes prosiguieron el camino, siempre asaltados y robados por los indígenas. Apenas ocho portugueses y catorce esclavos consiguieron llegar un año después a Mozambique. Manuel de Sousa y su mujer, doña Leonor, los «amantes míseros» que Camoens recuerda en sus «Lusiadas», prefirieron morir de hambre y sed, enterrados lado a lado, para que no les viesen desnudos después de haber sido despojados de sus ropas por los indígenas. Doña Leonor enloqueció con el calor y el trauma provocado por los asaltos y por verse desnuda, a pesar de que nadie la miraba, por el mucho respeto y admiración que tenían por ella, no quiso continuar el viaje e insistió con el marido para que la

hiciese un hueco en la arena donde se enterró, apenas con la cabeza fuera, esperando la muerte.

Dos años después de este naufragio, también en el mismo lugar, la nao «Sam Benito», que venía de Cochim, que bajo el mando de Fernán Alvares Cabral, tampoco resistió el violento temporal a pesar de que su valiosa carga fue lanzada al mar. El comandante intentó regresar a Mozambique mientras dos bombas intentaban en vano achicar el agua. Fernán Alvares Cabral murió en el instante en que las olas más altas y fuertes arrastraban a muchos de los pasajeros y tripulantes. La nao encalló, pero no habían terminado aquí los problemas: En el desembarco de las 475 personas que iban a bordo, sólo 325 llegaron a tierra. Después, fueron sesenta y ocho días de viaje por tierra hasta la aldea de Inhaca, donde apenas llegaron 56 portugueses y seis esclavos. Una espera de cinco meses aguardando socorro y cuan-

do éste apareció sólo quedaban 25 supervivientes.

El galeón «Santísimo Sacramento» naufragó en 1647 junto al cabo de Recife, y éste debió de ser uno de los naufragios más importantes ocurrido en el período a que nos estamos refiriendo. Los 74 naufragos se dirigieron a pie hasta la tierra de Natal, donde llegaron apenas nueve. También ellos fueron agasajados por el jefe nativo de Inhaca, aunque cuatro decidieron continuar el viaje andando hasta Goa.

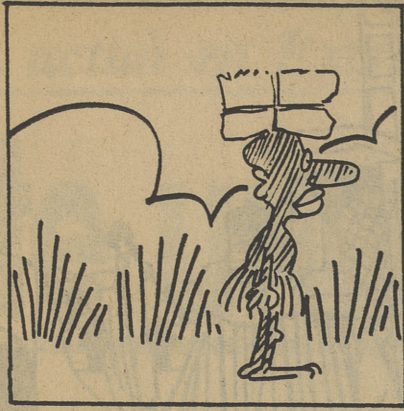
Trescientos veinte años más tarde, dos jóvenes buceadores, David Allen y Gerry Van Niekerk, después de varios años de investigaciones en las aguas de la bahía de Sardinia, encontraron once cañones que formaban parte de un conjunto construido en Goa, en los talleres de Tavares Bocarro, como regalo de la ciudad de Macau al rey portugués don Joao IV. Además de estos once cañones sacados del galeón «Santísimo Sacramento», fueron recuperados otros 28, pertene-

cientes a este barco, unos mejores conservados que otros y actualmente expuestos en el Museo de Puerto Elizabeth.

La lista de los naufragios termina aquí. Hubo otros, también importantes en vidas y bienes perdidos, pero referirlos todos sería un poco fastidioso, y la intención es otra: recordar o explicar lo difícil y peligroso que era viajar hace siglos. Hoy, la situación es diferente, y viajar es más fácil y frecuente, sin el peligro de naufragar, morir a manos de los cafres o sin largas caminatas por la selva hasta encontrar salvación.

En este período de naufragios en el Indico, encontramos frecuentes referencias a la ayuda dada por el régulo de Inhaca, un amigo fiel de los portugueses. No obstante su reconocida amistad hubo quienes desconfiaron de él y no aceptaron sus consejos, prefiriendo caminos diferentes a los que él aconsejaba. El resultado fue siempre el encuentro con la muerte.

Las aventuras de Ramón



Espejo de la aventura

La expedición de Frecynet a los mares

australes

M. A. MARTINEZ PUJALTE

Claude de Saulses de Frecynet (Montelimar 1799, Drome 1842) fue un ilustre navegante francés que supo conjugar en fecunda armonía su inquietud viajera con los trabajos científicos, particularmente en el campo de la meteorología. Por otra parte cabe subrayar, como seguidamente veremos, que vivió algunas situaciones rocambolísticas dignas de haber inspirado más de un filme de aventuras con secuencias humorísticas incluidas.

Tras tomar parte en 1800 en la expedición de los capitanes Baudin y Hamelin a las costas de Australia, diecisiete años más tarde dirigió un importante periplo efectuado por el «Uranie» y el «Coquille» en los mares australes. La finalidad fundamental de esa circunnavegación que duraría tres años, era efectuar observaciones meteorológicas en las inmediaciones de Australia y a través de las islas oceánicas.

Pese a la pérdida del «Uranie» en un escollo de las Malvinas, el viaje resultó positivo y muy rico en logros científicos. El sabio navegante consiguió establecer las inflexiones del ecuador magnético en el Pacífico, descubrió al este de Samoa un arrecife no señalado hasta la fecha en los mapas, que llamó isla Rosa, en honor de su esposa y recogió una notable muestra de insectos, plantas y fósiles de gran interés para los naturalistas.

Pero lo más rocambolístico de la expedición fue el hecho de que Frecynet, haciendo caso omiso de los reglamentos de la Marina de Guerra, embarcó a su esposa con uniforme de marino. Para evitar que la desembarcasen no volvió a vestirse con prendas femeninas hasta que estuvieron en alta mar.

No obstante, y pese al estupor suscitado en la tripulación ante tan insólito descubrimiento, la compañía de la señora de Frecynet fue sumamente interesante, ya que llevaba un «diario» de los avatares de la expedición ilustrado con acuarelas.

En la isla de Timor la viajera «madame» asistió a una fiesta china con motivo de la celebración de la luna nueva, anotando las siguientes observaciones: «Los bonzos hacen un sinfín de muecas ante los diversos ídolos. Se arrodillan cuatro o cinco veces seguidas con la cara en el suelo, mascullando algunas palabras chinas. En el centro del templo hay un árbol plantado en un pequeño cuadro de tierra, encima del cual el tejado está abierto para que pueda recibir los bienes del cielo. Lo llaman el árbol de la vida.»

Rosa de Frecynet causó una enorme sensación en Dili, capital de la citada isla portuguesa, con su vestido de musalina malva sumamente escotado y su sombrero de paja adornado con una pluma de avestruz. Y es que como alguien ha señalado muy acertadamente, las damas portuguesas, pese a seguir la moda de la época, estaban rezagadas ante la elegancia de la francesa.

En su mencionado «diario» la señora de Frecynet relata una visita al rajá de la isla Rotty y recoge, asimismo, sus impresiones sobre el bautismo de un ministro de las islas Sandwich, la aparición del cabo de Hornos, así como la descripción de un naufragio acaecido en las islas Malvinas, el 14 de febrero de 1820, en el que afortunadamente no hubo que lamentar pérdidas personales, aunque el «Uranie» se perdió definitivamente.

Claude de Saulses de Frecynet es autor, por su parte, de una obra en trece volúmenes, con cuatro atlas incluidos, titulada «Voyage autour du monde», en la que deja constancia, con precisión de sabio navegante entreverado de aventurero, de sus observaciones de los territorios explorados.

Cada día, un suplemento

O

LUNES

Una colaboración de Juan TORTOSA

Páginas VERDES

I

MARTES

Coordinado por Eduardo G. RICO

Iluminados y ConVersos

B

MIÉRCOLES

Coordinado por Manuel F. MOLES



F

JUEVES

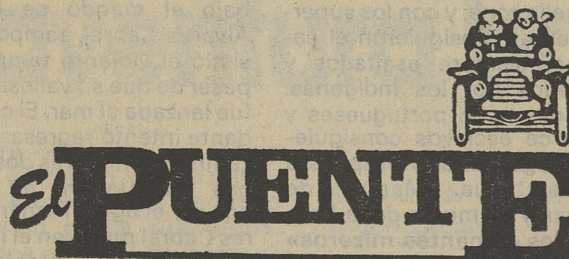
Coordinado por Antón OLIVER

TELE PUEBLO

D

VIERNES

Coordinado por Luisa M.ª SOTO



A

SABADO

Coordinado por José ASENSI

DISCO PUEBLO