

MARIN: MEDIO SIGLO DE ESCUELA NAVAL

Amancio Landín Carrasco
Coronel Auditor de la Armada

Fue don José Patiño quien, a sus 70 años, cansado, pobre y moribundo, al recibir de Felipe V la dignidad de Grande de España, comentó en un arranque de buen humor: "Su Majestad me envía el sombrero cuando ya no tengo cabeza". Ocurría esto en 1736. Casi dos decenios antes, en 1717, este mismo Patiño, intendente general de mar y tierra, secretario de Marina y Hacienda con aquel monarca, fundaba la Real Compañía de Guardias Marinas, que se instaló entonces en Cádiz.

Los muchachos ingresaban entre los 13 y los 17 años, luego de acreditar la hidalguía de los cuatro abuelos (prueba abolida tras la Constitución de 1812); hacían dos años de estudios en tierra y completaban su formación marinera a lo largo de seis años de embarco. Coronada esta preparación, obtenían el despacho de alféreces de fragata.

Desde el gaditano castillo del barrio del Pópulo, la Compañía se trasladó en 1769 a la cercana ciudad de San Fernando, y en el año 1777 se crearon además las Compañías de Guardias Marinas de Ferrol y Cartagena, aunque a los pocos años de terminada la guerra de la Independencia sólo sobrevivió la de San Fernando. En 1824 se trasladó a La Carraca con el nombre de Real Colegio Militar de Guardias Marinas, para pasar veinte años después, en 1845, a un edificio de la población de San Carlos, en la misma ciudad gaditana y salinera de San Fernando.

Los aires revolucionarios de 1868 imponen el cierre del Colegio Naval Militar, sólo restablecido en 1871, como escuela flotante, a bordo de la fragata *Asturias*, convertida en pontón y fondeada en la ría ferrolana. Los alumnos, después de estudiar aquí cinco cursos semestrales, hacían largos períodos de prácticas a bordo de buques-escuelas como la *Blanca*, la *Numancia* o la *Nautilus*, para pasar finalmente a las distintas unidades de la escuadra.

En 1913, ya con su nombre de hoy, la Escuela Naval Militar se instaló de nuevo en el edificio que ocuparía durante tres decenios en la población isleña de San Carlos. De tal forma, y aunque a los talludos nos parezca que se inició anteayer, lo que va de la etapa marinense la convierte en una de las más largas de la historia de la academia naval. Si no es nuestro propósito glosar aquí las virtudes didácticas de la institución, hemos de recordar, como prueba de su prestigio internacional, el hecho de que, desde su creación hasta hoy, en sus aulas hayan estudiado futuros oficiales de las Marinas de Italia, Irlanda, Francia, Países Bajos, Gran Bretaña, Rusia, Tailandia y de varias Repúblicas iberoamericanas.

Unas cuantas pinceladas pueden adobar la estampa de la vieja Escuela y sus alumnos. Las cuatro asignaturas que entonces se estudiaban a fondo eran Matemáticas, Náutica, Artillería y Maniobra, con el ropaje complementario de la táctica, historia, idiomas, dibujo, esgrima y baile. Sí, también baile. No se olvide que el oficial naval, obligado a frecuentes escalas en puertos extranjeros, desempeñaba una función cuasidiplomática que exigía una depuración de su trato social. Por eso, las clases de danza fueron efectivas desde 1717 hasta 1859, en que se suprimieron porque, según razonaba la correspondiente disposición, el baile “ha dejado de ser en nuestros tiempos un ejercicio o adorno que requiera enseñanza, porque los que se usan en las reuniones cultas están y ha despojados de aquellos pormenores que antes lo constituían en arte y exigían maestros que transmitiesen a los jóvenes sus complicadas reglas”.

Perdónesenos una nota reveladora de que la abnegación didáctica alcanzaba, también en los profesores de danza, niveles admirables. En 1823, se rindió un informe relativo al maestro de baile de la Real Compañía de Guardias Marinas de El Ferrol, en el que se decía textualmente: “Don Beltrán Esquerro enseña con mucha habilidad y finos modales, tocando él mismo el violín al tiempo de dar las lecciones. Ha sido muy exacto a la asistencia a su obligación, en cuanto se lo permiten sus débiles fuerzas, en la edad de 80 años, de los que lleva 45 y 8 meses de servicio en esta Compañía”. Eran los tiempos. No hubo para don Beltrán jubilación anticipada. El pobriño murió al año siguiente. Lo que no dicen las crónicas es si se fue de este mundo con el arco sobre el violín y la pierna a punto de iniciar un paso de rigodón.

Es oportuno recordar que en el mismo año de la muerte del “proto” danzarín, 1824, y concretamente el 21 de agosto, el Ayuntamiento de Pontevedra, por moción de siete vecinos y ediles, solicitó el traslado a esta ría de la Real Compañía de Guardias Marinas, anhelo premonitorio de lo que se haría realidad un siglo después.

Nadie ignora que la enseñanza de determinadas disciplinas debe ir unida, en la casa matriz de los futuros oficiales, al cultivo de un espíritu militar enmarcado en el valor, la abnegación, la austeridad y el compañerismo. Cuatro botones de muestra pueden acercarnos al rigor que en algún tiempo trataba de ahorrar la personalidad de quienes se habían ofrecido de por vida al servicio de la patria. A fines del siglo XIX, el contralmirante Emilio José Butrón, que tan de cerca conoció la vida del guardiamarina, condenaba así alguna de las sanciones frecuentes a bordo de un buque-escuela: “El castigo de pañol es un castigo bárbaro e impropio de la época, porque no es higiénico ni humano encerrar a un joven en un espacio reducidísimo, sin sol, sin luz y sin moscas, húmedo, fétido, lleno de cucarachas, sin que pueda leer ni escribir, ni dedicarse a nada útil”.

Pocos años antes, en 1855, el luego almirante Miguel Lobo, el mismo que tomaría el relevo en el mando de la escuadra del Pacífico cuando Méndez Núñez cayó herido frente al Callao, dejaba ver su devoción por la sobriedad como virtud formadora, al dirigir esta propuesta a la superioridad: “Debería prohibir-

se la costumbre, que se ha hecho general en los guardiamarinas, de usar reloj y cadena de oro. Ambas cosas, por medianas que sean, han de costar, cuando menos, de 1.500 a 2.000 reales de vellón. ¿Qué sucede con esto? Que esos jóvenes, como es consiguiente a sus pocos años, no cuidan aquellas alhajas como es debido, y al poco tiempo de tenerlas en su poder, el reloj se halla en el mismo estado que el famoso de Pamplona; de suerte que sus padres, puede decirse, han tirado el dinero a la calle. Además, esto les hace crear una necesidad que no les es permitido cubrir con el sueldo que les da el Estado; cosa, a la verdad, muy contraria a las rígidas máximas de la milicia”.

Una anécdota ciertísima puede definir la austeridad en que se procuraba educar a los caballeros alumnos: Julio de 1894. El buque-escuela *Nautilus* rinde en aguas de San Sebastián su primer viaje en torno al planeta. Doña María Cristina, reina regente y madre de Alfonso XIII, visita la corbeta acompañada de su comandante, el capitán de fragata Fernando Villamil. Al conocer la pequeña camareta de alumnos, la egregia dama pregunta a Villamil cuántos muchachos duermen allí, y el comandante responde: “Cuarenta guardias marinas, señora”. “No —replica la reina—, no es posible que puedan alojarse aquí cuarenta personas”. Y Villamil insiste, cargado de razón: “Es que no he dicho a Vuestra Majestad cuarenta personas, sino cuarenta guardias marinas”.

Aquellos “michis” (apelativo cariñoso, derivado del *midshipman* inglés), formados en los cauces de una exigencia transcendente, supieron combatir y aun morir antes de alcanzar su primer galón de oficiales. Quizá fue el caballero Antonio de Barrutia el primero que perdió su vida sobre la cubierta de un navío: murió en 1718, en el bloqueo del puerto sardo de Cagliari.

En el combate de Trafalgar (1805) resultaron heridos los guardiamarinas Pedro Sáenz de Baranda, Alonso Butrón, José Alvarez de Sotomayor, Felipe Márquez, Aniceto Díaz Pimienta, José Bustillo, Alejandro Rúa, José Barros, Antonio Maimó y Andrés Pita da Veiga. Y otros cuatro murieron en la misma acción naval: Aniceto Pérez, Jerónimo de Salas, Antonio de Bobadilla y Manuel (o Narciso) Briones. Por cierto que cuando, a bordo del navío *Santa Ana*, una bala de cañón destrozó el pie de este último muchacho, pidió ayuda a un marinero de Chiclana apellidado Carrasco. Briones terminó de desprenderse del pie, que apenas se unía a la pierna por un colgajo de piel, y Carrasco le preguntó: “¿Qué hago con esto, caballero?” “Tíralo al mar.” “¿Con zapato y todo?” “¿Y para qué lo quiero?”. El chiclanero, sin embargo, tiró el pie y guardó el zapato, luego reliquia de aquel muchacho que moría a las pocas horas.

También en Trafalgar resultó herido y prisionero el capitán de fragata José Brandariz, natural de la parroquia coruñesa de Mabegondo (1756). Descendiente suyo fue José Brandariz y Martín Begue, nacido en Ferrol en 1789, que siendo guardiamarina figuró como subteniente de una compañía del Batallón de los Literarios, organizado contra la francesada por los universitarios compostelanos.

Más tarde, en el combate de El Callao, y entre los guardiamarinas que acompañaban a Méndez Núñez, dos perdieron la vida en aquella ocasión: Enri-

que Godínez Mihura y Ramón Rull y López Barajas. Entendemos que los últimos alumnos de la Escuela Naval que dejaron este mundo en acción bélica fueron Luis Pascual del Pobil, Emilio Cunchillos, José María Cheriguini y Abelardo López, todos ellos muertos durante nuestra guerra civil. No faltó en algunos casos el remate glorioso de la Cruz Laureada de San Fernando para hechos aislados de guardiamarinas; así sucedió con Luis Hernández-Pinzón, Trinidad García de Quesada, Nicolás Chicarro, Manuel de la Pezuela y Joaquín Fuster. Casi todos ellos, al mando de pequeñas unidades, brillaron por su coraje durante la primera guerra carlista.

Acabamos de referirnos a los guardiamarinas embarcados en el buque insignia de la escuadra que mandaba don Casto Méndez Núñez, y la ocasión es propicia, antes de discurrir sobre la Escuela de nuestros días, para recordar cierto sucedido, dado a la letra impresa por Julio Guillén en 1970, que revela la compatibilidad entre las duras exigencias de la enseñanza naval y la paternal disposición de los formadores.

Después del combate de El Callao (1-5-1866), los buques españoles se escindieron en dos divisiones. Una de ellas, encabezada por Pezuela, se dirigió a Manila, con la *Numancia* como buque insignia, buque que daría la vuelta al mundo a las órdenes de Antequera. La otra, capitaneada por la fragata *Almansa*, en la que izaría Méndez Núñez su insignia de comandante general, volvió al Atlántico por el cabo de Hornos y permaneció más de dos años cruzando aguas americanas, con largas estancias en Montevideo y Río de Janeiro.

Las ocho heridas de Méndez Núñez le obligaron a una larga convalecencia. Su apetito estaba tan maltrecho que apenas probaba con gusto otro alimento que unos bollitos de hojaldre hechos por su cocinero filipino. Sobre el aparador de la cámara del almirante había siempre una bandeja con los sabrosos bollitos, por si incitaban el deseo de don Casto. Pero se enteraron los guardiamarinas de que aquellos pastelillos sabían a gloria, y a partir de entonces empezaron a disminuir a una velocidad alarmante. Los tales caballeros, cuando entraban en la cámara para dar alguna novedad (fuese la situación geográfica, la previsión meteorológica o los nudos que registraba la corredera), se acercaban a la bandeja de marras y le daban un tientito.

De nada sirvió colocar, en lugar aseQUIBLE al visitante, una fuente con galletas y pastas, porque los alumnos se habían abonado al hojaldre del filipino. De ahí que Méndez Núñez, recostado en su mecedora y de espaldas al cuerpo del delito, pero provisto de un espejito chivato, advirtiese en el momento de la sustracción:

—De esos no, caballero; coja usted de los otros.

* * *

Pero volvamos a la Escuela de hoy mismo, la de Marín, que cumple ahora sus 50 años bien llevados. Y si este talludo cronista pasó en ella la mayor parte de su vida militar, va a tomarse la licencia de dejar a un lado la exaltación de

las virtudes que en ese centro se cultivan para sacar de la memoria sucesos tan próximos como humanos.

Al hallazgo de las islas Salomón se le llamó en tiempos “el descubrimiento de los cuatro gallegos”, porque se suponía tal condición al gobernador de Perú que había ordenado la expedición, al general, al cosmógrafo y al piloto mayor de la campaña. Pues bien, no sin un pellizco de malicia, al cambio de sede de la Escuela se apodó entonces “el traslado de los cuatro gallegos”, porque lo eran el caudillo Franco, el ministro de Marina don Salvador Moreno, el director del centro don Pedro Nieto Antúnez y no sé si el arquitecto o el principal contratista de la obra.

Recuerdo, como quizá los más canosos de la localidad, la gran fiesta nocturna que se celebró en los pontevedreses jardines de Vincenti, el 15 de agosto de 1943, para remate de la inauguración, a la que asistió prácticamente todo el Gobierno español. Yo fui destinado al centro en junio de 1945 y, cuando terminé mi etapa, en septiembre de 1959, puede certificar un entrañable hermanamiento entre la Escuela y su entorno geográfico. ¿Cuántos centenares de matrimonios se celebraron, desde 1943, entre hombres de botón de ancla y mocitas nacidas en la orla marinense? ¿Cuántos muchachos de la Galicia sureña sentaron plaza entre las filas de los futuros oficiales de Marina? En las calles de nuestras ciudades y en las listas de sociedades recreativas resultaron pronto familiares las caras juveniles de los alumnos.

Una faceta, que personalmente estimulé en mi tiempo, fue el intercambio cultural de la Escuela con la Universidad de Santiago y otros centros próximos. Anualmente se desplazaban grupos de guardiamarinas a Compostela y de estudiantes troyanos a Marín para convivir durante unos días, aprovechados para un trueque de conferencias a cargo de profesores de ambas instituciones. Los catedráticos Barcia Trelles, Legaz Lacambra, Luis Iglesias, Pedro Pena, de Miguel, Etcheverri o Villanueva fueron adelantados de aquella tarea. Por otra parte, y amén de charlas que algunos dábamos en ciudades gallegas (como Marín, Pontevedra, Vigo, Padrón, Noya o Lugo), la creación en la Escuela Naval de un Aula de Cultura permitió a sus alumnos saborear conferencias de Filgueira Valverde o Torrente Ballester, o audiciones de la Coral Polifónica pontevedresa, así como de Rostropovic, Cubiles, Sainz de la Maza, Iturbi y de otros muchos concertistas.

Durante tantos años, en mis clases se sentaron alumnos de muy diferente personalidad y procedencia, desde excelentes muchachos nacidos en familias modestas hasta algunos duques (como los de Veragua, Grimaldi o el futuro de Carrero Blanco) y aun dos príncipes: Uno tailandés (Subajalasa) y otro español, nuestro rey actual, que honró con su visita los domicilios particulares de los siete oficiales que tuvimos el privilegio de ser sus profesores.

Pero si hemos de concretar algún recuerdo personal prefiero ahora, sin olvidar a tantos profesores o alumnos merecedores de admiración y cariño, detenerme en la figura modesta y abnegada del viejo don Venancio López, contra-maestre de la Armada, procedente de la Reserva Naval: un hombre que podría

encarnar a nostramo Lourido, aquel personaje creado por Julio Guillén y que simboliza al recio y noble contramaestre gallego de la Marina romántica. Don Venancio, noyés por más señas, era patrón de un remolcador con base en la Escuela, al que él llamaba *remolqueador*. Una mañana, con intención poco confesable, le llamé cuando pasaba ante el cuarto del jefe de guardia y le espeté:

—Perdone, don Venancio; aquí el capitán Bolívar y yo tenemos una discusión de la que sólo usted, como patrón, puede sacarnos. ¿Se dice *remolqueador* o remolcador?

—Hombre, mi comandante —contestó—, si viene de *remolquear*...

Véase cómo el conocimiento de la etimología ofrece resultados infalibles.

Su amor a los barcos se expresaba en su trabajo de modelista incansable. Su casa y el puente de su “remolqueador” eran como palomares invadidos por las velas blancas de pataches, bergantines, goletas y fragatillas. Modelos en los que la tosquedad resultaba engullida por la gracia marinera y el conocimiento del oficio. Por cierto, su respeto por los buques desaparecidos en la mar le llevaba a adjetivarlos como si fueran “difuntiños”. Podía hablar del *Cervera* o del *Canarias*, pero siempre decía: “El finado del *Cíclope*” o “el finado del *Blas de Lezo*”.

Como patrón del *Escacho* cogió uno de los temporales más duros de su vida. Iban a Cardiff, a por carbón, y se vieron forzados a correr la borrasca, de tal forma que hubieron de entrar de arribada en el puerto marroquí de Agadir. “Treinta y seis horas agarrado a las cabillas de la rueda del timón —recordaba don Venancio—, sorteando los golpes de mar”. “¿Y todo eso —le preguntábamos— a fuerza de corazón?” Y él rebajaba el mérito: “No, señor. A fuerza de ‘cafeses’ que me pasaba el hijo del Cabito por la lumbrera”.

Empezaba el joven Venancio el oficio de la mar. Entraban él y sus compañeros con el *Cadarso I* en la ría de Muros, cuando una niebla cerrada dejó ciegos a los pescadores. Comenzaron a tocar la bocina para prevenir cualquier colisión, y en esto, como él explicaba, oyeron “el tu-tu-tu de un pesquero que parecía venir arrumbado contra nosotros”. El patrón, que iba a la caña, gritó por la bocina: “¡Ah del barco!” ¡Qué barco es ése!”. Y allá se oyó una voz: “¡Aquí el *Cadarso I*!”. Al patrón se le revolvió la sangre y usó de nuevo el megáfono para increpar: “¡El *Cadarso I* es éste, y déjese de coñas que voy dar parte al Ayudante de Marina!”. Pasaron unos segundos, al tiempo que el viejo metía toda la caña a estribor, hasta que por fin se aclaró la situación. Nadie había mentido. Como explicaba don Venancio: “El padre y patrón gritaba desde popa, y el hijo contestaba desde proa; porque el ‘neboeiro’ era tan espeso que no se miraban”. Misterios de la mar.

Hombre tan jocundo como responsable, entre él y el Atlántico había una amistad vieja, honda y respetuosa. Una noche muy cerrada, el oficial de puerto vino a prevenirme de mal cariz que por momentos iba tomando el tiempo. Los barcos atracados habían reforzado amarras, pero acaso, sugirió el oficial, con vendría hacer venir a don Venancio desde su domicilio, por si fuese necesario su barco en caso de un posible accidente. Entonces, desde las tinieblas del palo de señales llegó una carcajada que parecía salir del purgatorio. Era el viejo

contra maestre que nos decía, sin abandonar su risa: “No se apuren, que no me fui a casa. A mí el temporal del sudoeste no me coje distraído”. Efectivamente, el “remolqueador” estaba listo para dar adelante.

Nadie que haya pasado algunos años en la Escuela marinense puede olvidar acontecimientos festivos y a veces conmovedores, como las llegadas del *Elcano*; las salidas a la luz de la revista *Tambo*, en la que los alumnos aprovechaban la veda disciplinaria para jugar al pim-pam-pum con los profesores menos tolerantes; las anuales Fiestas del Ciento, válvulas de escape para aliviar toda suerte de crisis de angustia y manías persecutorias; las juras de la bandera, entregas de despachos y bailes del Carmen, acontecimientos sociales del noroeste peninsular, cita de corazones a punto de caramelo y mar donde naufragó la firmeza de tantos solteros impenitentes.

Y si he de echar mano de mis recuerdos personales, dejadme aportar una mínima prueba de que el humor era lubricante usual en la vida académica. En febrero de 1956 se celebraba una junta facultativa encargada de proyectar un nuevo reglamento escolar. Luchaba yo, sin demasiada fortuna, contra ciertos neologismos y discordancias sintácticas del texto. Y un profesor, luego almirante ya fallecido, Fernando de Salas Pintó, también casado en Pontevedra, sin merma de su aparente seriedad y para confortar mi tesón insatisfecho, me pasó bajo la mesa una cuartilla en la que había escrito esta suerte de epigrama:

Alanceando gigantes
que trigo estaban moliendo,
a lomos de Rocinante
iba un caballero andante
los entuertos desfaciendo.
Tú también, hidalgo al fin,
alanceas idiotismos,
pleonasmos, barbarismos,
del uno al otro confín.
La idea es buena, Landín;
pero te caerás, lo mismo
que el hidalgo del rocín.

Mi musa indigente sólo me permitió contestarle con esta redondilla de urgencia:

Agradezco tu consejo:
mas no lo sigo, Fernando.
Prefiero verme ferido
que imaginarme pastando.

No hay delito que no prescriba pasados 30 años. Por eso, seguro de mi impunidad, terminaré estas notas con la confesión de un grave pecado artístico cometido en mis primeros meses de profesor en Marín. Cuando el generalísimo Franco inauguró la Escuela, conoció en el despacho del director el retrato que para aquel lugar había terminado el admiradísimo don Fernando Álvarez de Sotomayor, después de pintar o abocetar solamente la cabeza en el palacio

del Pardo. Franco, ante su efigie, hizo notar al entonces capitán de navío Nieto Antúnez, director del centro, que si Sotomayor le había vestido de gala no debería haberle pintado sobre el pecho la conocida venera de la Cruz Laureada de San Fernando, sino la insignia de la Gran Cruz. Ignoro la justificación del reparo, pero sé que el comentario no cayó en saco roto: Cuando Pedro Nieto fue relevado en aquel destino por Alejandro Molíns Soto, transmitió a su sucesor la observación del jefe del Estado.

Pasados dos años, Franco debía acudir nuevamente a Marín, para presidir, en agosto de 1945, unas regatas internacionales. A finales de julio, Molíns supo que Sotomayor, entonces director del Museo del Prado, pasaba unos días en La Coruña, y le invitó tímidamente a que rectificase el error señalado por Franco, para que éste mismo pudiese comprobar la corrección. Vino gustosamente el pintor a Marín y en la tarde de un domingo cubrió la venera de azul levita y trazó encima la flamante insignia de la gran cruz.

Pero nadie contaba con la mano del diablo. El cuadro quedó secando sobre el planero del comandante y, casi de madrugada, entró allí una limpiadora, apasionada de la bayeta y el fregoteo. Vio el retrato y pensó: "Esto debieron de dejarlo aquí para que yo le quitara el polvo". Y vaya si se lo quitó. Dejó el pecho del caudillo como si lo hubieran condecorado con media lata de mermelada. Así se explica que algo más tarde, cuando el director entró allí y contempló el desastre, las exclamaciones del capitán de navío Molíns, tan morigerado de suyo, se oyesen en las primeras casas de Lourizán.

Entraba yo, alertado por las voces, cuando el director aún sujetaba su cabeza, como para evitar el derrame cerebral, mientras me decía: "El caudillo llega dentro de unos días ¿Qué puedo hacer yo? ¿Cómo voy a decirle a Sotomayor lo que ha ocurrido con su trabajo?"

Con una osadía casi irritante, le aseguré: "Eso lo resuelvo yo en un momento, y aquí no ha pasado nada".

Los pocos años y el sentido de la oportunidad, compatibles con cierta insensatez, zanjaron la cuestión. Desde adolescente fui un pésimo aficionado al óleo, e incluso había malcopiado alguna obrita de Sotomayor. Conocía la pintelada larga y empaquetada de aquel formidable retratista. Me fui a por mis bártulos y, bajo la mirada agradecida del director, limpié con espátula aquella salsa multicolor, repinté un par de botones afectados, cubrí el azul levita y volví a condecorar a Franco con una gran cruz más o menos impresionista. En fin, consumé alevosamente la artística profanación.

Sin embargo, pronto me empezó a roer el gusanillo del remordimiento. Ni siquiera me consolaba el hecho de que el generalísimo hubiese elogiado el cambio producido en su retrato (cambio, por supuesto, atribuido a Sotomayor).

Pero mi exculpación, casi mi justificación, habría de llegar por caminos inesperados. Pasado algún tiempo descargué mi conciencia con Javier Sánchez Cantón, mi triacadémico y benévolo amigo, subdirector del Prado, que entonces dirigía Sotomayor. Y Cantón sonreía, como quien está de vuelta de muchos secretillos pictóricos. Le encargué por Dios y por todos los santos que no des-

cubriese mi chapuza a nadie, y menos a don Fernando Alvarez de Sotomayor. Pero su memoria le fue rigurosamente infiel, porque en las Navidades siguientes, al encontrarnos en el Museo pontevedrés, Cantón me saludó con estas palabras: "¡Las carcajadas que soltó Sotomayor cuando le conté lo del retrato de Franco!".

Llegaba así una inmerecida y festiva absolución. El recordado pintor, ferrolano e hijo de marino, daba pie para que yo, al amparo de una gran cruz y unos botones mal copiados, pudiera pavonearme de una colaboración artística Sotomayor-Landín. Hasta esos extremos puede llevarnos la audacia.