



Autor: Juan Bravo Pérez

EL B. G. ROSENDO Y SU ÉPOCA

CEUTA 1918 - 1922



EXPOSICIÓN ASOCIADA A LAS
III JORNADAS DEL MAR EN CEUTA

Del 14 al 18 febrero 2000
Salón de actos de Caja Madrid
20:00 horas



INSTITUTO DE ESTUDIOS
CEUTIÉS



CONSEJERÍA DE CULTURA
Y PATRIMONIO

Don Juan Bravo Pérez

Don Juan Bravo Pérez nace en Ceuta en 1920 y desde muy temprano muestra una clara afición por el mar que, por cierto, veía nada más salir de a su casa natal. Más tarde, ya los años cuarenta, y una vez finalizada la guerra civil en la que tomó parte como marino, su vocación por el mar se centró en el buceo, justo en una época en la que se estaba desarrollando en Francia la escafandra autónoma; dispositivo que Juan, junto con sus compañeros de afición, no tardó en introducir en Ceuta. Este nuevo instrumento le permitió recorrer los fondos marinos de nuestras costas, sin las premuras del buceo a pulmón; y a ello se dedicó con una intensidad febril. Como no podía ser de otra manera, ese encuentro cotidiano con el mar, le hizo tropezar con la arqueología submarina. A lo largo de sus innumerables inmersiones, se vio sorprendido por la gran cantidad de restos antiguos que descansaban en nuestros fondos. Recoger todo lo que encontraba y tomar nota de los hallazgos de otros escafidristas que, como él, empezaban a penetrar en ese mundo submarino hasta hace poco inaccesible a la observación, fue la actividad que llenó en esa época sus ratos libres. Pero a diferencia de otros, Juan no considera esos hallazgos objetos decorativos para exponer en los anaqueles de su casa, sino pistas que le hablan de la historia de su ciudad. Con la curiosidad insaciable que lo caracteriza, preguntó, estudió, leyó todo lo que caía en sus manos y no cesó hasta enterarse qué eran esos restos que encontraba y qué civilizaciones los dejaron caer en nuestras aguas. Su encuentro con Carlos Posac fue providencial: por fin había encontrado alguien que lo entendía, lo sacaba de dudas y lo motivaba para seguir trabajando en ese campo que tanto le atraía.

Fueron años intensos en los que recopilaba todo lo que aparecía. Pero de entre el amasijo de cosas que llegaban a sus manos, un conjunto de piezas de plomo llamó su atención. Estos objetos, según los trabajos de los arqueólogos de la época, eran piezas de anclas, probablemente romanas. No obstante, las reconstrucciones que éstos hacían de esas anclas no le convencían. A Juan le gusta estudiar las cosas a fondo, en profundidad, hasta el último detalle y hasta que no ve y comprende todo con claridad, no cesa. Él sabía por su experiencia como ebanista que las reconstrucciones que hacían los expertos no podían funcionar, era imposible que aguantaran a los barco; y no cejó hasta encontrar la forma correcta de ensamblar esas piezas de plomo a las de madera que la corrosión del mar había hecho desaparecer. Publica sus ideas y nadie le cree. Pero con tesón -otra de las virtudes que lo caracterizan- poco a poco va aportando nuevas pruebas y refutando las ideas de sus oponentes, hasta que logra convencerlos. Su descubrimiento es de interés mundial y el CSIC lo envía al congreso internacional de arqueología submarina que se celebrará en Cuba en 1970. Su intervención en el mismo es todo un éxito y los participantes se quedan sorprendidos por la sencillez y elegancia con que Juan ha resuelto el problema de la reconstrucción del ancla romana. Don Juan ya tiene un nombre dentro del mundo de los arqueólogos submarinos y las principales revistas científicas de la especialidad le invitan a publicar en sus páginas.

Pero la arqueología no es su profesión, él se ha ganado siempre la vida como ebanista y, como tal, así se la seguirá ganado hasta su jubilación. Eso sí, dedicando todo su tiempo libre a la arqueología subacuática y al escafandrismo. En este deporte, además de ser pionero en Ceuta, fue el primer Instructor Nacional que se tituló en nuestro país y su incansable labor en pro de su difusión fue reconocida con la Medalla de la Federación Española de Actividades Subacuáticas y la de la Delegación Nacional de Deportes.

Su paciente labor de recopilación de los materiales aparecidos en nuestras aguas -además de dar lugar a numerosas publicaciones, de entre las que destaca "Vestigios del pasado de Ceuta" (1973)- fue generando una ingente colección de materiales que, junto con la de Don Carlos Posac, formaron los pilares fundamentales de la antigua Sala de Arqueología, embrión del actual Museo de la ciudad. De ella, destaca sobre todo la colección de piezas de anclas romanas, la mejor nutrida y más variada del Mediterráneo y, en consecuencia, del mundo. Otro hito en su larga labor arqueológica es la campaña de recuperación de los elementos mayores del pecio del siglo XVII de los Isleos de Santa Catalina; magníficamente documentado y relatado en su libro "La flota que nunca llegó a su destino" (1989).

En su sexagésimo aniversario, la Ciudad quiso agradecerle sus desvelos por la arqueología centí otorgándole su Escudo de Oro, así como el Ministerio de Cultura que le concede la Medalla de Bellas Artes. Pero estos galardones, lejos de ser el merecido colofón a una brillante carrera, fueron para Juan un acicate más para seguir trabajando, si cabe, con más entereza que nunca sobre la historia de Ceuta, eso sí, en todo aquello que esté relacionado con el mar, su mar. La exposición que hoy se presenta, asociada a la III Semana del Mar, es su más reciente producción y seguro que no la última. Ahora, en su nonagésimo aniversario y coincidiendo con la inauguración de esta exposición el IEC también quiere agradecerle su labor en la Institución de la que es miembro fundador y de la que fue director durante muchos y muy fructíferos años, haciéndole entrega del Ceutil de Oro.

Como Director de IEC me complace enormemente escribir estas líneas de homenaje al Director del IEC que me precedió, pero aún me complace mucho más haber sido desde hace más de treinta años su alumno en el escafandrismo, su colaborador en numerosos proyectos, su compañero de viajes intelectuales y, sobre todo, su amigo. Juan, gracias por todo.



El 26 de julio de 1918, a las cinco y media de la tarde, el pueblo de Ceuta presenci6 un hecho ins6lito que le apart6 de la rutina diaria en aquellos tiempos de penuria econ6mica: la botadura del bergant6n-goleta ROSENDO.

D. Jos6 Arango y Arango, por aquel entonces contratista del puerto y representante de la Uni6n Espa6ola de Explosivos, mand6 su construcci6n a D. Rosendo D6az, quien a sus casi 90 a6os dirigi6 las obras a diario. A pesar de que las condiciones no eran adecuadas en la Ciudad ni el astillero reun6a la infraestructura para un barco de esa envergadura, el trabajo se termin6 en un plazo de cinco meses.

El ROSENDO, seg6n la lista oficial de buques, ten6a 45,96 m. de eslora, 10,35 m. de manga y 5,03 m. de puntal y su carga m6xima era de 700 toneladas. Estaba arbolado con tres palos de 38 m. que ofrec6an al viento 16 velas de lona con una superficie de 1.650 m². A pesar de la escasez econ6mica de la 6poca se utiliz6 madera de primera calidad y el casco iba pintado en blanco y verde. Estaba previsto, como era habitual en los grandes nav6os desde principios del siglo XX, el dotarlo de un motor auxiliar de combustible l6quido, para ello se le dej6 la infraestructura adecuada, pero no se lleg6 a poner.

Su armador D. Damiano B. Arango lo dedic6 a la navegaci6n y el comercio transoce6nico, fundamentalmente ladriller6a.

El primer viaje a la Habana lo hizo en 23 d6as bajo el mando del Capit6n Rodr6guez Abell6 y de all6 tard6 cinco en arribar a Nueva Orleans donde posiblemente carg6 algod6n.

La emoci6n de verlo navegar a toda vela, cabeciendo en el Atl6ntico mientras el mar salpicaba por las bordas fue un privilegio s6lo vivido por sus tripulantes, al igual que el p6nico del d6a 13 de mayo de 1922 cuando desarbol6 frente a las costas de Portugal y qued6 a la deriva.

Afortunadamente en el golfo de Vizcaya los marinos salvaron sus vidas gracias a un pesquero franc6s y el ROSENDO fue incendiado.

Hasta el momento la reconstrucci6n de su breve historia est6 siendo muy dificultosa, apenas se han encontrado datos de 6l en la prensa de la 6poca, en archivos y lo que hubier6 sido m6s interesante, escuchar de boca de la tripulaci6n las aventuras vividas a bordo; por desgracia esto ya no es posible, pues personajes como D. Agust6n Garc6a Morales, su capit6n en los a6os 1919-1920 y D. Gregorio Mart6nez Canales, el 6ltimo superviviente, ambos de Torreveja, han fallecido.

O S E N D O

No obstante nos podemos imaginar como fue El ROSENDO por la documentación fotográfica en blanco y negro, y, sobre todo por la maqueta que hoy se presenta al pueblo de Ceuta, realizada por D. Juan Bravo Pérez a escala 1:50 de los planos originales, suministrados por D. Ricardo Muñoz Ruiz. Su construcción ha sido muy laboriosa y la mayoría de las piezas han sido hechas a mano, lo que ha llevado a éste ilustre Ceutí, enamorado de la historia de su Ciudad, a dedicarle un buen número de años, todo ello con la intención de ser fiel a la realidad y que ésta reproducción sea un símbolo para Ceuta.

Ceuta está rodeada de agua, pero siempre hemos vivido de espaldas a la mar, hemos tenido muy poco interés en saber sobre lo que nos rodea. De siempre hemos estado unidos con el mundo entero por la mar, todas las civilizaciones que han llegado a Ceuta lo hicieron en barco, en todo el litoral de Ceuta se han encontrado restos de naufragios y gracias a ello podemos saber nuestra historia.

La mayoría de los Ceutíes detestan el barco, y preferirían que de verdad hubiera un puente para poder pasar a la Península y seguir viviendo de espaldas a la mar, pero la excepción confirma la regla, hay un grupo de personas que viven la realidad de lo que nos rodea, investigan, estudian, y gracias a ellos nos enteramos de las cosas de nuestra historia, entre ellos se encuentran los que investigan sobre la mar en todas sus facetas, por eso no podía faltar un acontecimiento tan importante como la construcción de un bergantín-goleta.

Desde hace más de 50 años éste grupo que se ha dedicado a hacer estudios de cosas de la mar, no solamente han investigado, todos los pecios encontrados sino que lo han dado a conocer al mundo entero, y gracias a ello, Ceuta suena en todos los centros de investigación.

Estos grupos han intentado poder hacer en Ceuta un Museo Marítimo ya que hay suficiente material para iniciarlo, pues se podrían hacer las reproducciones de todos los barcos que han estado en las líneas del Estrecho, incluso teniendo contacto con distintos Museos se puede tener en depósito de maquetas de Navíos antiguos que suelen tener repetidas y en los almacenes les suele quedar poco sitio y prefieren tenerlas expuestas y mejor cuidadas en otros Museos.

Se podía hacer maqueta de las Almadrabas que han sido instaladas en Ceuta, así como las fábricas de salazones y su evolución desde la época Romana.

Intentar coleccionar todo tipo de herramientas que han empleado los Carpinteros de Ribera y Calafates en nuestra Ciudad.

En la actualidad existen tres sitios en Ceuta en donde se ha hecho algo por las cosas de la mar, la muestra de material náutico que existe en el puerto, propiedad de la Autoridad portuaria, lo encontrado y expuesto en el Club Náutico C.A.S. y lo expuesto en el Museo de Ceuta del Paseo del Revellín. Todo esto montado con muy buena voluntad pero es una pequeña parte de todo lo que se puede exponer en un museo marítimo.

Toda estas personas que somos amantes de las cosas de la mar y, que no nos gusta vivir de espaldas a ella, quisiéramos pedir a la Ciudad el apoyo suficiente, que nunca hemos tenido, para poder montar un Museo Marítimo, para ello tenemos lo principal, entusiasmo y ganas de trabajar desinteresadamente.

Juan Orozco Rodríguez

EL ROSENDO: UN SÍMBOLO PARA LA HISTORIA DE CEUTA



En 1918, en una época donde el vapor estaba ya tomando la supremacía del transporte naval, comienza en Ceuta la construcción de uno de los mejores veleros comerciales del Mediterráneo y probablemente del mundo. Al poco tiempo de iniciarse su construcción, un magnífico bergantín goleta de 50 metros de eslora y, nada menos que, 1650 m² de velamen va a salir de unos astilleros sin ninguna tradición en la construcción de este tipo de embarcaciones. Tanto es así que, además de tener que importar la madera para su construcción, tuvo también que traerse de fuera al calafate capaz de dirigir su construcción: D. Rosendo Díaz, a la sazón ya octogenario, quien además dio a la postre su nombre al barco. Este hecho que en principio se puede interpretar como fruto del capricho, más que de la lucidez empresarial, de un acaudalado ceutí, tiene para la historia de nuestra ciudad un significado mucho más profundo. No porque de él se deriven acontecimientos históricos de importancia, ni porque la embarcación participase en algún hecho relevante. La importancia del Rosendo para nuestra historia tiene más bien un sentido simbólico, ya que marca y es además un claro exponente del cambio profundo que sufre la ciudad en los años que rodean la fecha de su construcción.

En efecto, desde la conquista portuguesa, allá por el siglo XV, hasta los primeros años del siglo XX Ceuta fue límite y frontera impermeable entre la cristiandad y el islam; el límite sur del imperio y el observatorio adelantado del enemigo secular. A lo largo de todo ese periodo, Ceuta se mantuvo aislada de un entorno que se mostró



siempre hostil a su mera existencia y, a pesar del importante papel defensivo que cumplía para su país, su economía languidecía sin remedio. Las pequeñas transacciones que se efectuaban con su hinterland nunca fueron suficientes para mantener una pujante sociedad civil que contrapesara la de los funcionarios temporeros o la de los reclusos a la fuerza que, curiosamente, gozaban de libertad dentro de sus límites.

A principios del presente siglo, con el establecimiento del Protectorado español en el norte de Marruecos, cambió radicalmente la situación. En poco tiempo la ciudad pasó de ser un límite, un finisterre, a convertirse en la mayor y mejor vía de comunicación entre España y su Protectorado. La consecuencia de todo ello fue un cambio radical en las perspectivas económicas de una ciudad que, hasta entonces, no era más que un reducto sin demasiadas esperanzas. La construcción del puerto y del ferrocarril Ceuta-Tetuán dinamizaron su economía y dispararon su crecimiento demográfico. Ceuta se convirtió en un lugar para hacer fortuna, y muchos la hicieron. El Rosendo es justamente un símbolo sin igual de esa época, de ese momento histórico que marca la aparición de la Ceuta que hoy conocemos: la Ceuta puente entre dos continentes y lugar de encuentro entre culturas dispares. En ello justamente radica la importancia de ese velero que fue orgullo de los ceutíes y que hoy conmemoramos en esta exposición.



AGRADECIMIENTOS

Juan Antonio Bravo Soto

José Luis Gómez Barceló

Enrique Jarque Ros

Ricardo Muñoz Ruiz

Juan Orozco Rodríguez

Adolfo Orozco Rodríguez-Mancheño

Antonio Samper Conesa (Torre Vieja)

Francisco Sánchez Montoya

Diego Sastre Ruiz

Museo Autoridad Portuaria

Asociación Fotográfica de Ceuta

Museo Marítimo de Barcelona

La Unión Ilustrada, Málaga (Biblioteca Pública del Estado)

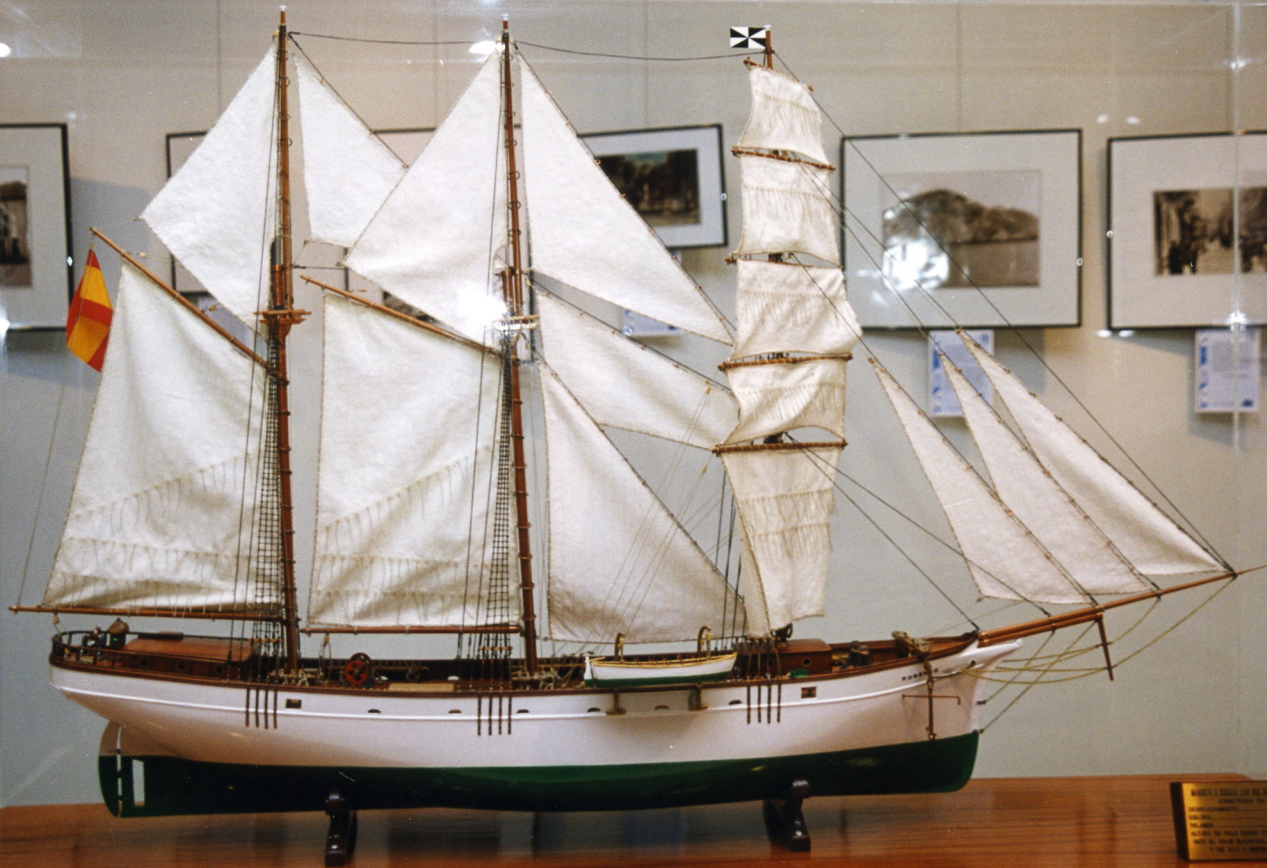
Selección de Textos: Álvaro Velasco Aured



INSTITUTO DE ESTUDIOS
CEUTÍES



CONSEJERÍA DE CULTURA
Y PATRIMONIO



Model of a three-masted sailing ship, built in the 18th century, displayed in the Maritime Museum of Genoa.





