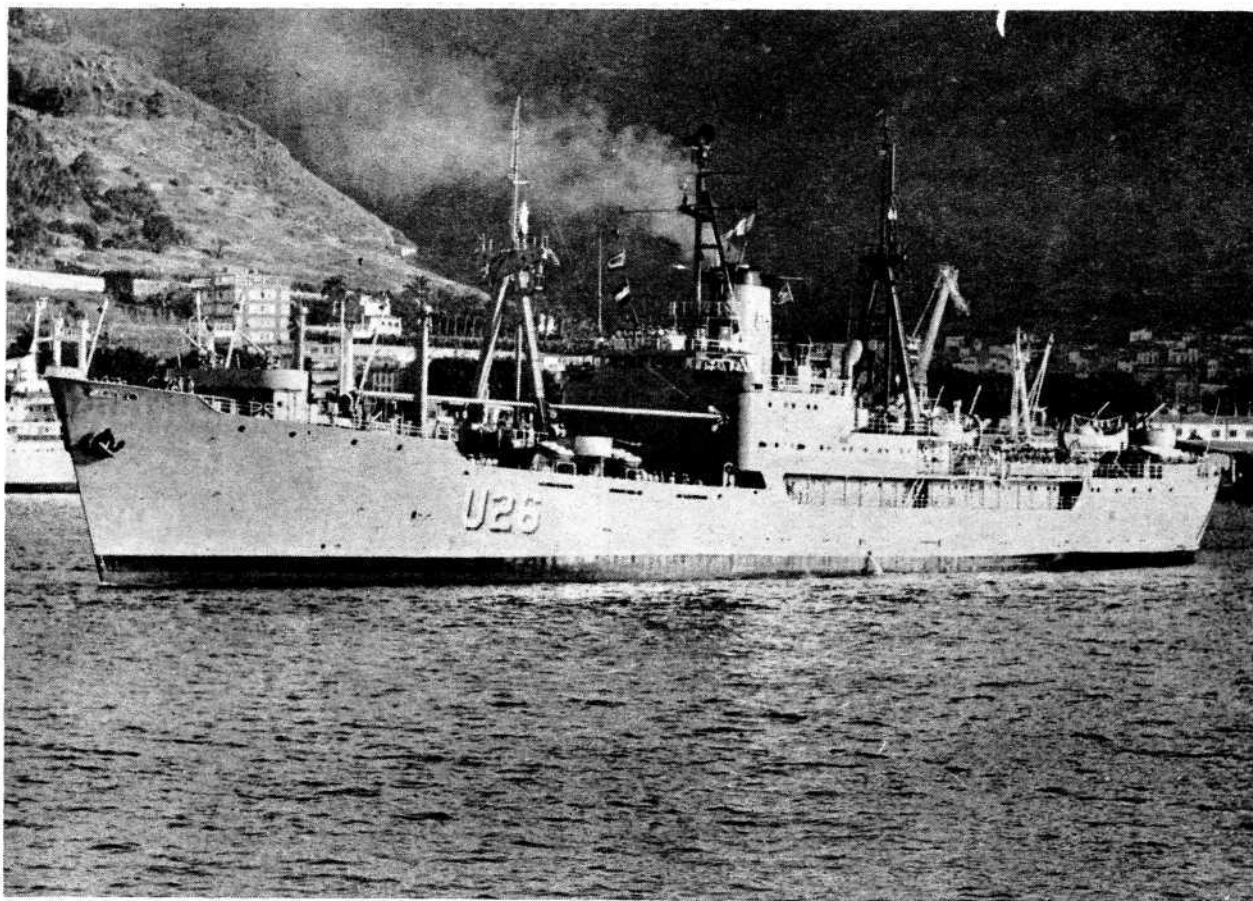


El martes llegará el «Custodio de Mello», buque



El buque-escuela «Custodio de Mello», que el martes llegará a nuestro puerto

Para las primeras horas de la mañana del martes, está prevista la llegada al puerto de esta capital del «Custodio de Mello», buque-escuela de la Marina de Guerra brasileña que, al mando del comandante Carlos Augusto Vilhena de Magalhaes Cunha, realiza su vigésimo crucero de instrucción con guardiamarinas de la Escuela Naval de su país.

En el «Custodio de Mello» viajan en este nuevo crucero de prácticas 34 oficiales; 193 guardiamarinas brasileños, más 9 de las Marinas de Portugal, Méjico, Venezuela, Ecuador, Perú, Chile, Argentina, Paraguay y Bolivia; 14 suboficiales; 102 sargentos; 231 marineros e infantes de Marina; 10 técnicos civiles y personal de maestranza y, además, 2 aspirantes del Ejército brasileño.

La estancia del «Custodio de Mello» en Santa Cruz de Tenerife se prolongará hasta el día 12—nuestro puerto es el primero en su nuevo periplo— y, desde aquí, arribará a El Havre. En honor de los marinos brasileños se llevarán a cabo varios actos—uno de ellos la visita a la casa del Padre Anchieta, en La Laguna— y excursiones a Las Cañadas del Teide, La Orotava y Puerto de la Cruz.

Una vez más, el puerto de Santa Cruz de Tenerife se alegra con el ondear al viento de la enseña brasileña. Los anales de nuestro puerto guardan con cariño nombres y más nombres de marinos y barcos de la nación hermana—la que fue evangelizada por nuestro An-

chieta— y, desde las primeras décadas del pasado siglo, la Marina brasileña se ligó íntimamente a Santa Cruz de Tenerife, puerto que, el 20 de febrero de 1969, recibió la visita de la fuerza naval al mando del vicealmirante Dantas Torres, aquella que trajo a nuestras aguas al portaviones «Minas Gerais», crucero «Barroso»—que realizaba su segunda visita a nuestro puerto—, el submarino «Rio Grande do Sul» y los destructores «Pernambuco» y «Parnaíba».

Por lo que respecta a las principales escalas de unidades de la Marina de Guerra brasileña durante los últimos años del pasado siglo y primeros del presente, en primer lugar debemos destacar la del acorazado guardacostas «Solimoes» que, al mando del comandante Tamborin, arribó a Santa Cruz de Tenerife el 28 de mayo de 1875.

Este buque, construido en astilleros ingleses, era gemelo del «Javary», y ambos se construyeron para sustituir a los ya veteranos «Lima Barroso», «Silvado» y «Baía», unidades que databan de 1866 y que, con anterioridad, habían navegado con los nombres de «Bellona», «Némesis» y «Minerva».

El acorazado guardacostas «Solimoes» iba en viaje de entrega y, antes de recalar por nuestro puerto, había hecho escalas en Lisboa y Gibraltar; desde éste último cruzó a Santa Cruz en poco más de cuatro singladuras y, fondeado en la dársena—venía tripulado por

97 hombres— una vez finalizó las operaciones de carboneo y la aguada, siguió viaje a San Vicente de Cabo Verde y Río de Janeiro.

El «Solimoes» era un buque de 3.700 toneladas, 73 metros de eslora y casco de hierro que, como artillería principal, montaba cuatro cañones de 254 milímetros. El máximo espesor de la coraza era de 305 en las zonas vitales y 280 en las barbetas. Como el «Javary», su gemelo, el «Solimoes» estaba entonces considerado como un magnífico «armoured ship» y, desde luego, como una de las mejores unidades bajo bandera brasileña.

El 7 de junio del año siguiente, procedente de puertos brasileños—vía San Vicente de Cabo Verde— al mando del comandante Teixeira llegó a Santa Cruz de Tenerife la corbeta de vapor «Trajano» que, fondeada en la dársena, hizo consumo y la aguada.

La «Trajano»—que había cruzado desde Cabo Verde a nuestro puerto en seis días de mar— zarpó el 10 rumbo a Lisboa, donde se reunió con el «Javary», el gemelo del «Solimoes», al que luego escoltaría hasta Río de Janeiro.

El 5 de julio de 1876, la corbeta «Trajano», con el «Javary» en su estela, dobló Punta Anaga y, poco después, ambos buques de la Marina brasileña cayeron a una banda y quedaron navegando en franca demanda de nuestro puerto, en el cual dieron fondo con férreo estrépito de cadenas y entre el resonar de las salvas de ordenanza.

El «Javary», que venía al mando del comandante Nogueira—su tripulación estaba compuesta por 95 hombres y la «Trajano» llevaba 207— y, una vez dieron por finalizadas las operaciones de relleno de carboneras y refresco de la aguada, el día 8 comenzaron a virar las anclas y, con ellas a pique, dieron avance para, ya en franquía, poner proa al sur, hacia Río de Janeiro, su puerto de destino.

La corbeta «Trajano»—que durante algún tiempo se llamó «Tonelero»— había sido construida en 1873 y, con las «Niterói» y «Guanabara», prestó servicio hasta que en 1882 entró en servicio la «Almirante Barroso».

En 1906, la corbeta «Trajano» fue desarmada y, en calidad de pontón, aún continúa a flote varios años más.

Por lo que respecta a los guardacostas acorazados «Solimoes» y «Javary», el primero naufragó el 19 de mayo de 1892 y, por lo que al segundo se refiere—intervino en la sublevación de Custodio de Mello— resultó hundido por las fuerzas navales de Peixoto el 22 de noviembre de 1893.

Para sustituir a estos dos buques que estuvieron en Santa Cruz de Tenerife, la Marina de Guerra brasileña encargó la construcción de los «Deodoro» y

«Floriano», buques construidos en los astilleros franceses de La Seyne, donde sus quillas se arbolaron en 1896 y, dos años más tarde, fueron botados.

Recibidos por la Marina brasileña en 1901, estos dos buques—clasificados todavía como guardacostas acorazados, los «coast defence ships» de los ingleses— eran de 3.162 toneladas y, tripulados por 200 hombres, tenían 82 metros de eslora por 14,60 de manga y 4,60 de calado.

Los «Deodoro» y «Floriano» estaban artillados con dos piezas de 230 milímetros—en torres sencillas a proa y popa— y, a banda y banda, repartían cuatro de 120 y ocho de 47. Completaban su armamento con dos tubos lanzatorpedos—ambos bajo la flotación— y, con dos grupos de alternativas triples y ocho calderas Lagrafel d'Allest, alcanzaban máxima de 14 nudos con 3.400 H.P. sobre dos líneas de ejes.

Con 250 toneladas de carbón en los «side bunkers», la autonomía de estos acorazados era de 3.000 millas a velocidad económica. Por lo que respecta a su protección, la confiaban a una coraza que variaba entre los 150 y 350 milímetros en la flotación, 200 en las torres de artillería gruesa y puente de mando y, además, una cubierta protectora de 36.

La disposición de la artillería de estos buques les permitía hacer fuego en caza con una pieza de 230 y dos de 120—lo mismo podían hacer en retirada— tanto que por el través podían hacerlo con las dos de grueso calibre y otras tantas del mediano.

Estos dos buques representaron una notable adición a la Marina de Guerra brasileña y, en 1924, el «Deodoro» fue adquirido por la Armada mejicana—que lo rebautizó «Anahuac» y, hasta 1936, si bien relegado a misiones secundarias, continuó a flote el «Floriano».

SALDANHA DA GAMA EN SANTA CRUZ DE TENERIFE

El 9 de septiembre de 1886, al mando del comandante Luis Saldanha da Gama arribó a Santa Cruz de Tenerife la corbeta «Almirante Barroso» que, procedente de Funchal, fondeó en la dársena, cerca de los buques de guerra franceses «Ariège» e «Infernet».

La corbeta «Almirante Barroso»—de 1.950 toneladas y construida en 1882— estaba tripulada por 369 hombres y, en aguas de Santa Cruz de Tenerife, estuvo hasta que el día 13 siguió viaje a San Vicente de Cabo Verde y Río de Janeiro.

El comandante de la «Almirante Barroso»—corbeta que naufragó el 21 de mayo de 1893— era uno de los más afortunados marinos brasileños. Nació en 1846 y, a la edad de 15



Construido e
1961 fue tr



Desde la esc
arribará el d
naval brasile

años ingresó en la Marina de su país. Ascendió a guardiamarina en 1863 y participó en la guerra contra Paraguay.

En el curso de su brillante carrera, Luis Saldanha da Gama ejerció importantes mandos y misiones diplomáticas en países extranjeros, distinguiéndose precisamente como comandante de la corbeta «Almirante Barroso» y, posteriormente, en el viaje científico que con la «Parnaíba»—otra corbeta— hizo a las costas de Patagonia.

Luis Saldanha da Gama mandó luego el acorazado «Riachuelo»—de 5.700 toneladas y construido en los astilleros Samuda en 1883—, pero donde llegó a realizar una labor verdaderamente extraordinaria fue como director de la Escuela Naval.

Forzado por los acontecimientos, Saldanha da Gama tomó parte en el movimiento revolucionario de 1893 y, dos años más tarde, murió heroicamente en la batalla de Campo Osorio.

La siguiente de tacada escala en Santa Cruz de Tenerife fue un buque de guerra brasileño fue la del «Benjamín Constant», un magnífico buque-escuela aparejado de bricarca que, al mando del comandante Cámara, realizaba su primer crucero de instrucción con alumnos de la Escuela Naval brasileña.

Diseñado y construido en los astilleros franceses de La Seyne, el «Benjamín Constant» era un buque de 2.750 toneladas, 72 metros de eslora y 13 y medio de manga que, en sus tres palos, podía largar buena cantidad de trazo, si bien estaba equipada con dos grupos de máquinas alternativas triples que, con 2.800 H.P. a tiro natural, alcanzaba máxima de 14 nudos—con tiro forzado desarrollaba 4.000 y daba 15,5 nudos— y, con 260 toneladas de carbón, tenía amplio radio de acción a vapor y vela.

Bien artillado para la práctica de los guardiamarinas, el bricarca «Benjamín Constant» montaba cuatro piezas de 152 milímetros y 45 calibres que, del sistema Elswick, iban en montajes sencillos y de mantelete a proa y popa. Llevaba también ocho de 120—cuatro por banda— dos de 57 y cuatro «revolvers» y, además, cuatro tubos lanzatorpedos sobre la flotación.

Con tal armamento, el «Benjamín Constant» podía utilizar en caza dos piezas de 152—igual dispositivo en retirada— en tanto que por el través podía hacer fuego con el mismo número de cañones pesados y cuatro de los de 120.

Ligeramente blindado en las zonas correspondientes a las partes vitales del casco, puente de mando y manteletes de artillería, el «Benjamín Constant» causó sensación en su época y, publicación de tanto prestigio como el «Jane's Fighting Ships», decía que, aunque clasificado como buque-escuela, «the powerful armament gives her some war uses, and she usually serves as a cruiser».

En aquella escala tinerfeña del «Benjamín Constant», venía de Marsella y fondeó en la dársena el 17 de julio de 1894 para hacer relleno de carboneras y refresco de la aguada y, al día siguiente, cerca de él dio fondo el crucero español «Marqués de la Ensenada» que, al mando del comandante Bayo, venía de Río de Oro.

En Santa Cruz de Tenerife se celebraron varios actos en honor de los marinos de ambos buques—el «Benjamín Constant» traía a su bordo 250 tripulantes, entre marinos y guardiamarinas— y, el día 22, el buque-escuela brasileño se hizo a la mar rumbo a Río de Janeiro.

Y allá fue, hacia el Sur, blanco de velas abiertas, mientras por la popa quedaba tendido el negro y espeso penacho que escapaba por la chimenea que se alzaba entre los palos trinquete y mayor.

Como buque-escuela, el «Benjamín Constant» navegó hasta que, en 1926—ya con muchos años de mar sobre sus cuadernas— fue dado de baja en las listas de la Marina de Guerra brasileña.

El 16 de septiembre de 1895, procedente de Río de Janeiro arribó a Santa Cruz de Tenerife el acorazado «24 de Maio»—comandante Bedford— que se dirigía a Lisboa y Stettin, puerto éste donde sería modernizado en las factorías navales de la Vulkan.

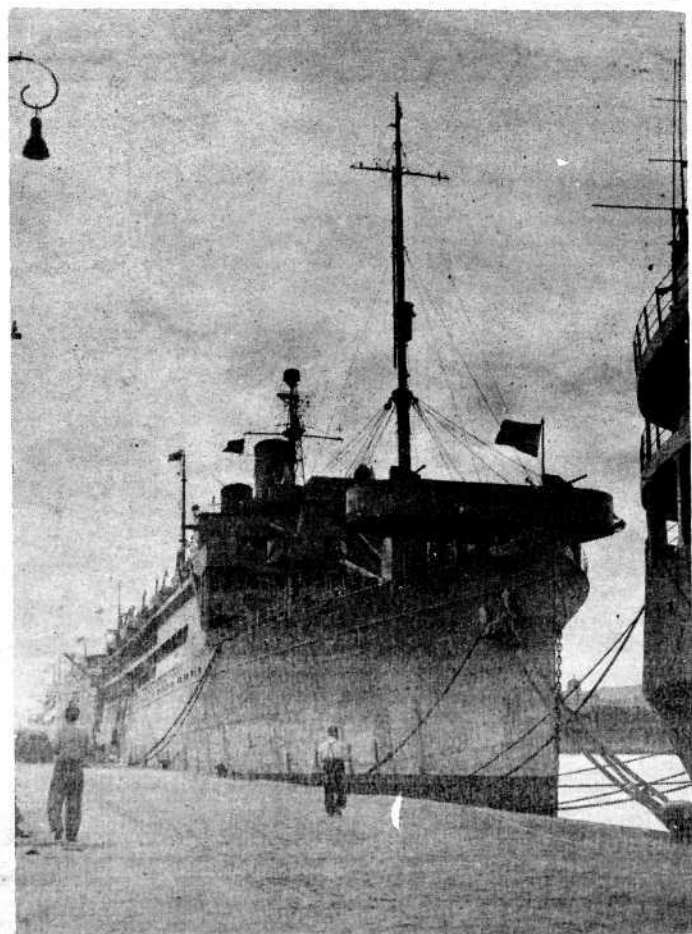
Poco después de que el «24 de Maio» cambiase las salvas de ordenanza con la plaza y quedase fondeado en la dársena, arribó el cañonero español «Infanta Eulalia» y, como en el caso del «Benjamín Constant», en honor de los marinos de ambos buques se celebraron varios actos en esta capital.

El día 22, el «24 de Maio» comenzó a virar el ancla y, ya en franquía, arribó al puerto de la capital portuguesa, desde el que, luego, habría de seguir al alemán antes citado.

El acorazado «24 de Maio» se botó en 1885 en los astilleros londinenses de la firma Samuda, en Poplar. De 5.000 toneladas, eran sus principales dimensiones 85,34 metros de eslora por 15,85 de manga; estaba equipada con dos grupos de máquinas «compound»—verticales y de tres cilindros— que tomaban vapor de ocho calderas cilíndricas. Con tiro natural, las máquinas desarrollaban 5.000 H.P. sobre dos líneas de ejes y le daban ascendía a 6.000 H.P. y la velocidad a 16,5.

Por lo que respecta a su armamento, el «24 de Maio» montaba cuatro piezas de 203 milímetros y 45 calibres, repartidas en dos torres dobles, una a babor y la otra a estribor proa. Completaban su armamento igual número de cañones de 120 milímetros y 50 calibres, en montajes sencillos; ocho de tiro rápido, diez Nordenfelts y cinco tubos lanzatorpedos—dos de ellos bajo la flotación— completaban su poder ofensivo.

El «24 de Maio» confiaba su



El «Duque de Caxias», atracado en el Muelle Sur.—(Foto del autor)

que-escuela de la Marina de Guerra de Brasil

en 1954 en astilleros japoneses, en transformado para su actual misión

ala del «Solimoes» a la del que
ía 9, ciento tres años de historia
ña por Santa Cruz de Tenerife

protección a una cintura acorazada de 280 milímetros de espesor máximo, cubierta protectora de 50 y, en torres de artillería y puente de mando, 254 milímetros.

Cuando en 1885 resbaló por la grada, este buque lucía el nombre de «Aquidaban», bajo el cual navegaba cuando, durante la revolución, fue torpedeado y hundido por el «Gustavo Sampaio».

estaba artillado con dos cañones de 105 milímetros, seis de 57 y cuatro de 37. Llevaba tres tubos lanzatorpedos —uno de 450 milímetros a proa y dos de 350 en montajes sencillos y a banda y banda— y tenía ligeramente blindados el puente de mando y los manteletes de la artillería de 105.

Su estampa maripera era elegante, con dos palos con cofas y masteleros calados a

mirante Saldanha» podía largar 29.590 pies cuadrados de velamen y, con un motor auxiliar —que desarrollaba 1.400 B.H.P. sobre un eje— alcanzaba media de 11 nudos, si bien en las pruebas oficiales alcanzó y sostuvo los 12 sin esfuerzo alguno.

Para las prácticas de tiro, el «Almirante Saldanha» montaba cuatro cañones de 102 milímetros —en dos montajes dobles,

dio de acción de 12.000 millas y, en junio de 1934, una vez finalizó las pruebas de mar fue oficialmente entregado a la Marina de Guerra brasileña y, poco después, se hizo a la vela en su primer crucero de instrucción.

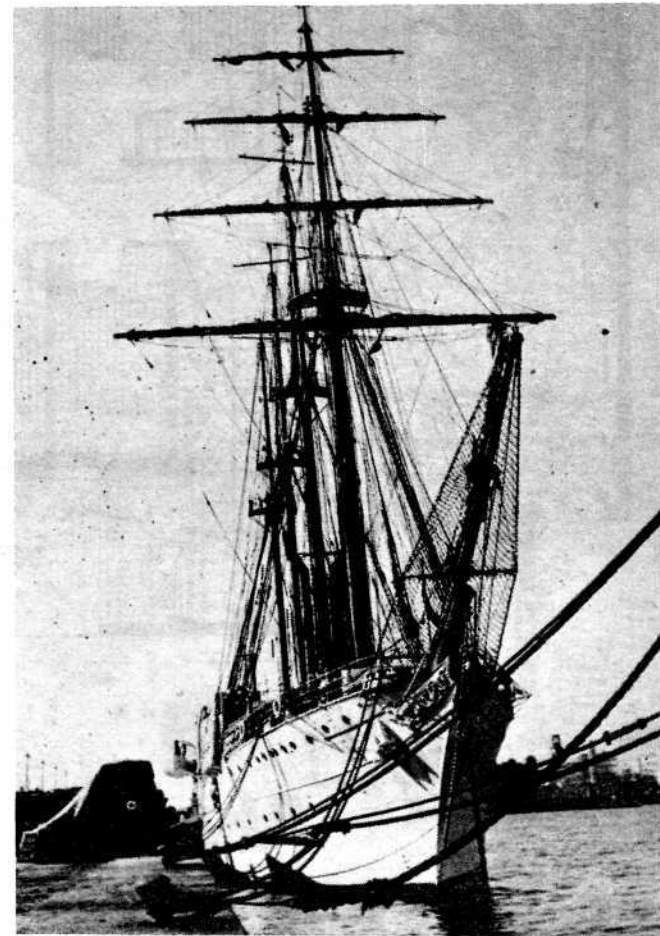
Hace unos veinte años que el «Almirante Saldanha» vino a Santa Cruz de Tenerife en el curso de uno de sus viajes de prácticas con alumnos de la Escuela Naval y, en el Muelle Sur, lanzó al aire las flechas de sus cuatro palos.

En 1961, cuando ya el «Custodio de Mello» había tomado sobre sí las tareas formativas de las nuevas promociones de oficiales, el «Almirante Saldanha» fue transformado en buque oceanográfico. Perdió sus cuatro palos y el hauprés y, con amplia superestructura —rematada por una moderna chimenea y palo muy en caída— aún navega en su misión oceanográfica con su antiguo nombre y numeral «U 10».

Poco después de que el «Almirante Saldanha» recalase por Santa Cruz de Tenerife, a estas aguas llegó en varias ocasiones el transporte «Duque de Caxias», habilitado entonces como buque-escuela. Este era el antiguo «Orizaba», de la Ward Line estadounidense, que fue botado en febrero de 1918 en los astilleros de la Cramps, en Filadelfia.

De 6.937 toneladas, 423 pies de eslora por 60 de manga, el «Orizaba» —equipado con turbinas de vapor— alcanzaba media de 18 nudos y, una vez finalizó las pruebas oficiales, fue requisado por el Gobierno para su empleo como transporte de tropas. Devuelto a sus armadores en 1919, hizo línea regular entre Nueva York y La Habana hasta que, en 1941, volvió a su antiguo cometido bélico como «trooper».

En 1945, el «Orizaba» fue adquirido por la Marina de Guerra brasileña y, rebautizado «Duque de Caxias», en aguas de



El bergantín «Almirante Saldanha», en nuestro puerto.— (Foto del autor)

Santa Cruz de Tenerife —pintado de gris y bien artillado— lució su fina estampa marinera, rematada por dos chimeneas de mucha guinda y en caída.

La entrada en servicio del «Custodio de Mello» y sus tres gemelos determinó la baja del «Duque de Caxias» y la del «Almirante Frontin» —antiguo «Itassuce»— que como transporte figuraba en las listas de la Armada brasileña desde 1943.

EL BUQUE-ESCUELA «CUSTODIO DE MELLO»

El 13 de diciembre de 1953, en los astilleros de la firma Ishikawajima Heavy Industries Co. Ltd., en Tokio, se arbolaron las quillas de dos transportes para la Armada brasileña y, el 10 de junio del año siguiente, tuvo lugar la botadura del «Custodio de Mello» —que el próximo martes llegará a Santa Cruz de Tenerife— y, el 10 de agosto resbaló por la grada el «Barroso Pereira».

Justo un año más tarde se pusieron las quillas de los «Ary Parreiras» y «Soares Dutra» que, botados en 1956, completaron la serie de cuatro transportes.

El «Custodio de Mello» —que lleva el numeral «U-26»— fue recibido por la Armada brasileña el 9 de octubre de 1954 y, hasta su transformación en buque-escuela en junio de 1961, navegó como transporte de tropas y material.

De 4.800 toneladas standard y 7.300 a plena carga, son sus principales dimensiones 119,4 metros de eslora y 18,10 de manga. El equipo propulsor es-

tá compuesto por dos grupos de turbinas Ishikawajima que, con 4.800 S.H.P. sobre dos líneas de ejes, le dan media de 15 nudos, si bien en las pruebas de mar alcanzó y sostuvo sin dificultad alguna los 17,67.

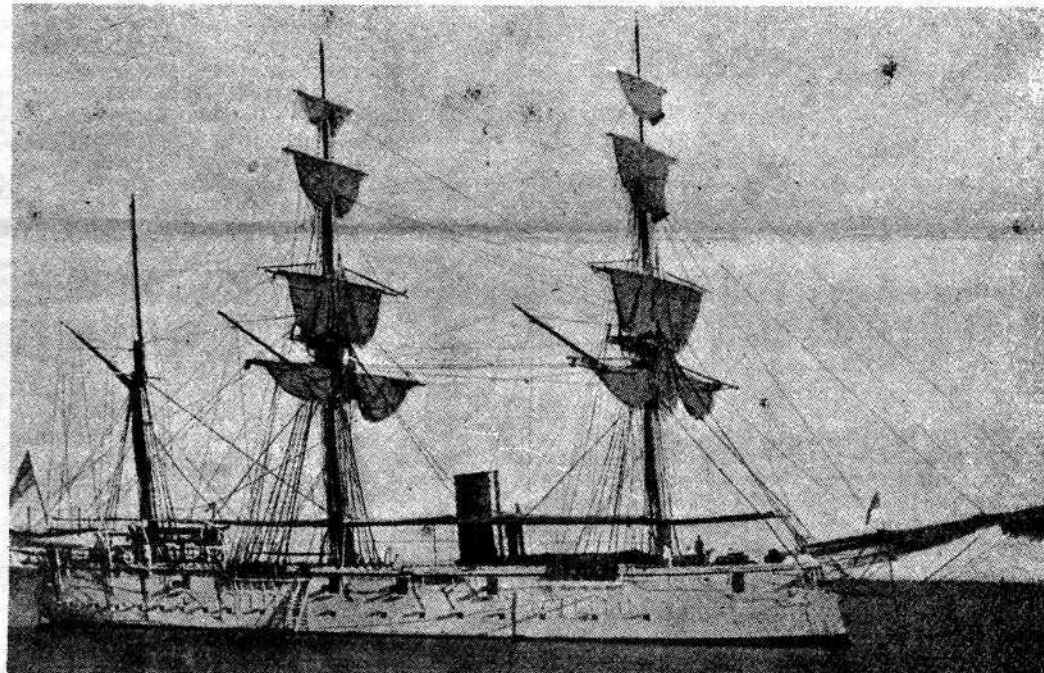
Como sus gemelos, el «Custodio de Mello» tiene casco «flush deck», con castillo y toldilla y, sobre ésta, lleva una cubierta para la maniobra de un helicóptero de enlace. Como transporte, tiene capacidad para 4.000 toneladas de carga —buena parte de ella en cámaras frigoríficas— y, además de su tripulación normal, dispone de acomodación para 497 infantes de Marina con todo su equipo.

El «Custodio de Mello» —también sus gemelos— cuenta con un muy completo dispensario médico y todas sus dependencias disponen de aire acondicionado. Está artillado con cuatro cañones de 76 milímetros e igual número de antiáereos de 20, artillería que sustituye a la primitiva —ocho antiáereos de 40— que repartía en montajes sencillos.

La estampa marinera del «Custodio de Mello» se remata con palos bipodes en los pozos; en tales palos lleva puntales reales para cargas pesadas y, además, plumas normales; sobre el puente va un palo trípode, con plataforma para los proyectores, radar y cruceta.

En la chimenea, el «Custodio de Mello» lleva un deflector de humos y, con la proa lanzada y popa de crucero, tiene silueta sobria y elegante.

El próximo martes, una vez más en la tierra que vio nacer al Padre Anchieta, un buque de la Marina de Guerra brasileña, un buque con los colores de la nación tan ligada a Tenerife.



El «Benjamín Constant» llegó a Santa Cruz de Tenerife el 17 de julio de 1894

Puesto a flote, el «Aquidaban» fue rebautizado «24 de Maio» y, cuando finalizó la modernización que se llevó a cabo en Stettin —puerto al que se dirigía cuando aquella lejana escala en Santa Cruz de Tenerife— volvió a tomar su primer nombre.

En 1897 terminó la Vulkan las obras de modernización del acorazado brasileño que, ya sin sus «pole masts», vio alzarse en su lugar dos similares a los que desde 1895 lucía el «Riachuelo». Estos, con profusión de cofas militares y proyectores, eran los entonces de moda en la Marina de Guerra francesa y que dieron lugar a que tales «capital ships» fuesen denominados «acorazados góticos».

Con su nueva estampa y su antiguo nombre, el acorazado brasileño regresó a Río de Janeiro y, el 21 de enero de 1906, se perdió a causa de una explosión interna.

El 15 de marzo de 1898, al mando del comandante Santos Porto arribó el «Tupy», uno de los tres cruceros torpederos —los otros eran los «Timbira» y «Tamoyo»— que, dos años antes, se botaron en los astilleros de la Germanis Werft, en Kiel.

El «Tupy» venía de Lisboa y, fondeado en la dársena —al día siguiente llegó el transporte argentino «Río Santa Cruz»— permaneció hasta que, el día 20, continuó viaje a Río de Janeiro.

Como sus dos gemelos, el «Tupy» era un buque de 1.030 toneladas, 78,94 metros de eslora por 9,14 de manga. Daba máxima de 23 nudos con dos grupos de alternativas triples y

bayoneta, dos chimeneas en candelera, proa de espolón y toldilla en escalón.

El «Tupy» fue dado de baja en 1915 y, dos años más tarde, lo fueron sus dos gemelos, uno de los cuales, el «Timbira», había sido rebautizado «Caramuru».

EL BERGANTÍN GOLETA «ALMIRANTE SALDANHA»

Finalizada la Primera Guerra Mundial, el Lloyd Brasileiro incorporó a su flota la fragata «Mearin» —antigua alemana «Henritte»— que fue utilizada como buque-escuela hasta que, amarrada en 1928, luego fue transformada en pontón.

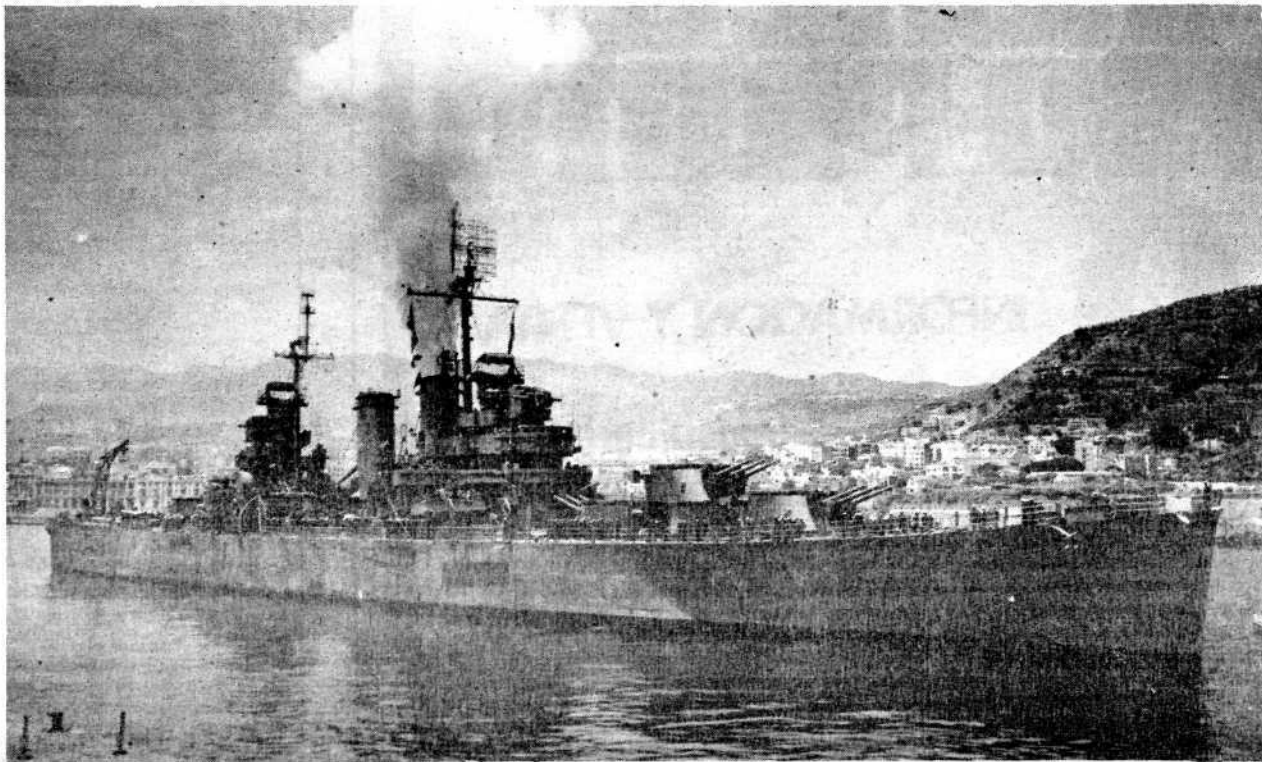
Sin embargo, pocos años más tarde la Marina de Guerra encargó a la Vickers-Armstrongs la construcción de un bergantín goleta de cuatro palos inspirado en el español «Juan Sebastián Elcano» y, el 19 de diciembre de 1933, por una de las gradas de la factoría de Barrow-in-Furness resbaló el casco fino y marinero del «Almirante Saldanha».

De 3.325 toneladas, el «Almirante Saldanha» tenía 93,6 metros de eslora total —79,9 entre perpendiculares— por 15,8 de manga. Disponía de acomodación para una tripulación normal de 356 hombres y, además, para un centenar de guardiamarinas en viaje de prácticas.

En sus cuatro palos, el «Al-

mirante Saldanha» tenía un antiaéreo de 76, cuatro de 47 y varias ametralladoras. A babor, en el «well deck», llevaba un tubo lanzatorpedos de 533 milímetros y, a estribor popa, equipo para el fondeo de minas de ejercicios.

El bergantín goleta de cuatro palos «Almirante Saldanha» —cuyo coste se elevó a 314.500 libras esterlinas— tenía un ra-



En mayo de 1953, el crucero «Barroso» visitó por vez primera nuestro puerto.— (Foto del autor)