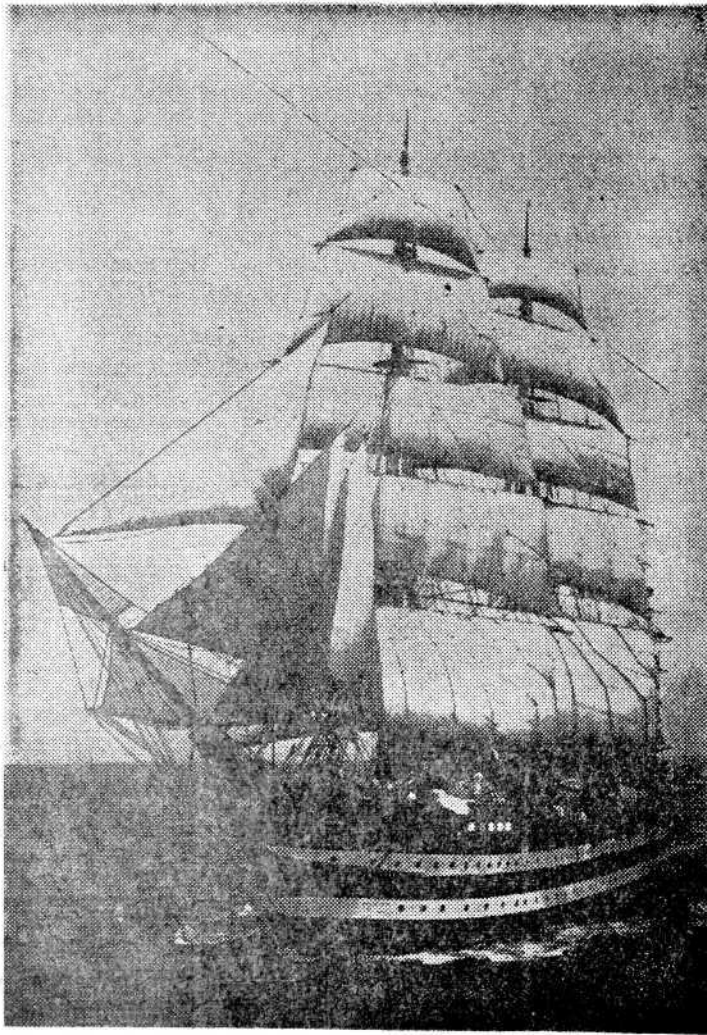


LA ISLA Y LOS BARCOS 25/8/70

Hoy, y en visita oficial, llegará la fragata "AMERIGO VESPUCCI", buque-escuela de la Marina de guerra italiana



Viene al mando del capitán de navío VINCENZO SCARPATO y, con 160 cadetes, realiza un crucero de instrucción DE LA "FULMINANTE" A LA QUE HOY NOS VISITA, 108 AÑOS DE HISTORIA Y TRADICION MARINERA ITALIANA EN SANTA CRUZ Diseñada por el ingeniero naval Francesco Rotundi, la "VESPUCCI" reproduce la estampa marinera de la "MARIA ADELAIDA", del siglo XIX

La "Amérigo Vespucci", con todo el trapo largo, durante uno de sus cruceros de instrucción por el Atlántico

En las primeras horas de la mañana de hoy, llegará a Santa Cruz el buque-escuela de la Marina de guerra italiana "Amerigo Vespucci" que, al mando del capitán de navío Vincenzo Scarpato, realiza un viaje de instrucción con alumnos de la Accademia Navale Militar de Liorna.

Este crucero se inició en el citado puerto el pasado 26 de julio y, con escalas en Savona, Mers El Kebir y Funchal antes de su llegada a nuestro puerto, aquí permanecerá hasta el próximo día 29, fecha en que se hará de nuevo a la mar para, tras visitar Casablanca, Barcelona y Porto Ferraio, dar fondo de nuevo en Liorna el

nerfeño —éste nuestro viejo y querido Santa Cruz— el escogido como escala cuando se iniciaron los servicios trasatlánticos desde Italia a las jóvenes repúblicas de América del Sur.

De aquellas primitivas unidades —híbridas de vela y vapor— que arbolaban la contraseña de la Rubattino, se pasó a las de la Navigazione Generale, La Veloce, Lloyd Sabaud, Ligure Brasiliana y tantas y tantas otras que, todas, —y hasta los modernos y magníficos "Rafaello" y "Michelangelo"— han contribuido a dar a nuestro puerto el sello, la semblanza de internacional prestigio que le distingue, que siempre

que carboneaba y refrescaba la aguada. El día 19 levó y, rumbo al Sur, dio a Santa Cruz el espectáculo de sus líneas marineras que, bajo pirámides de lonas tensas —repletas de viento y luz— se alejaba con el mensaje simbólico de la nueva nación.

Desde entonces han transcurrido 108 años y una larga lista de nombres —"Dogali", "Andrea Provano", "Etna", "San Giorgio", etc.— se han ido añadiendo a la historia del puerto de Santa Cruz.

La Accademia Navale, de Liorna

El nombre de Liorna —

escollo, recordaba la batalla naval que, en 1241, libraron los pisanos y los genoveses.

En 1881 se comenzaron nuevas obras en el puerto y, al mismo tiempo, se inauguró la Accademia Navale que —era justo— se alzó en la ciudad en que vio la luz primera Alfredo Cappellini, comandante del "Palestro" en la batalla naval de Lissa.

Con mucha anterioridad, cuando el servicio era de cuatro años y existían sólo barcos de vela, se surtía la Marina italiana —como casi todas las del mundo— con gente de leva. Con el nombre de leva de mar se comprendía todo el personal que desempeñaba la profesión de marinero en los barcos de comercio y pesca, en los astilleros y establecimientos marítimos y en las embarcaciones de puerto. De esta leva para la Armada, estaban sólo exceptuados los gondoleros de Venecia.

Las marinas mercantes extranjeras sollicitaban marineros italianos con predilección a los de cualquier otro país y, tanto los ingleses, americanos y alemanes, cuando tenían que realizar travesías por el Cabo de Hornos, reclutaban sus tripulaciones en Italia.

Con este excelente material humano —un barco de guerra no es sólo él, sino la gente que lo tripula— la Marina italiana, nueva, recién creada, no tuvo problemas para la formación

POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ



da chimenea, eran un contraste ante la bélica estampa del crucero italiano que, a popa del trinquete y mayor, lucía sus grupos pares de macizas chimeneas.

Días más tarde, el "San Giorgio" zarpó rumbo a Cádiz, pero no sin antes —y por una de esas curiosas coincidencias de la mar— haber tenido en sus cercanías a la motonave de idéntico nombre en la marina mercante de su patria —aquella primera "San Giorgio" que Ansaldo construyó en 1919 para la Nazionale di Navigazione— que había llegado a Santa Cruz, procedente de Málaga, y en ruta hacia puertos del Caribe y Pacífico Sur.

Luego marchó a aguas de China arbolando la insignia del contralmirante Conz y, cuando se calmó la tensa situación, la División Naval de Extremo Oriente fue disuelta. El 16 de octubre regresó el "San Giorgio" y en China quedó el crucero "Libia", los cañoneros "Caboto" y "Carlotto" y 350 infantes de Marina.

En 1928, con el Principe del Piemonte a su bordo, realiza un viaje a Eritrea y Somalia y, tras escala en Beirut, regresa a su base donde, una vez más, vuelve a sus funciones de escuela y realiza viajes con cadetes de la Accademia Navale.

Sus últimos años

blanco para los ejercicios de artillería de la Flota.

La velocidad del "San Giorgio" bajó a 16 nudos y, a su artillería principal, se añadieron diez piezas antiaéreas de 76 milímetros, seis de 37, doce de 20 y catorce de 13,2.

Con los cruceros "Taranto", ex alemán "Strassburg", y "Bari" —éste había sido primeramente el ruso "Muraviev Amurski" y luego el alemán "Pillau"—, el "San Giorgio" quedó así preparado para prestar servicios coloniales.

Cuando en diciembre de 1940 los ingleses iniciaron la primera de sus ofensivas en África del Norte, el "San Giorgio" se encontraba fondeado en Tobruk donde había desempeñado, con bastante eficacia ciertamente, el papel de batería flotante.

Rodeado de redes antitorpedos, cubierto su puente y emplazamiento antiaéreos con sacos terreros, el ya veterano "San Giorgio" resistió durante siete largos meses los diarios ataques de la RAF británica. Cuando la plaza se encontraba próxima a caer, el comandante del crucero —capitán de fragata Pugliese— solicitó a Supermarina el oportuno permiso para hacerse a la mar y hundirse combatiendo. El mando aprobó la decisión del comandante Pugliese, pero aconsejó resistir hasta el final y destruir luego al "San Giorgio" en su propio fondeadero.

Este crucero se inició en el citado puerto el pasado 26 de julio y, con escalas en Savona, Mers El Kebir y Funchal antes de su llegada a nuestro puerto, aquí permanecerá hasta el próximo día 29, fecha en que se hará de nuevo a la mar para, tras visitar Casablanca, Barcelona y Porto Ferraio, dar fondo de nuevo en Liorna el 26 de septiembre.

En esta nueva escala —tercera en su vida marinera dedicada a la instrucción— la fragata "Amerigo Vespucci" trae una dotación compuesta por veintitrés oficiales, cincuenta y cuatro suboficiales, ciento cincuenta y cinco marineros, treinta y cuatro civiles para las servicios de fonda, seis aspirantes y ciento sesenta alumnos.

El Santa Cruz mariner, por tradición y verdadera vocación guarda —en los anales de su pequeña y por paradoja grande historia— fechas y nombres que respaldan la innegable ligazón entre su puerto, la Isla toda, con la nación hermana.

Cuando aún la península itálica era un mosaico de Estados, recalaban por Santa Cruz aquellos esbeltos bergantines redondos y fragatas que, a tope, lucían los pabellones de Cerdeña, Liguria o Toscana.

En uno de aquellos poéticos, silenciosos veleros —de aquellos que navegaban bajo lonas tensas y con la limosna de la brisa—, el genovés "Eloisa" concretamente, pasó Garibaldi por Santa Cruz en viaje memorable, allá por 1823, pues en la misma fragata viajaba el joven sacerdote Mastai-Ferretti, años más tarde Pío IX, y, en calidad de tripulante, el padre del famoso León Gambetta.

Fue también el puerto ti-

por —que aboraban la contra-seña de la Rubattino, se pasó a las de la Navigazione Generale, La Veloce, Lloyd Sabaud, Ligure Brasileira y tantas y tantas otras que, todas, —y hasta los modernos y magníficos "Rafaello" y "Michelangelo"— han contribuido ha dar a nuestro puerto el sello, la semblanza de internacional prestigio que le distingue, que siempre le ha distinguido.

Por lo que a la Marina de guerra netamente italiana respecta, comienza su tradición portuaria tinerfeña casi con su propia historia.

El 14 de marzo de 1861, Víctor Manuel es elegido rey de Italia y el pabellón tricolor se iza en el pico cangrejo de aquellas unidades que, por las abiertas portas de sus cubiertas, dejaban asomar las negras, amenazadoras portas de su artillería.

Italia, la nación milenaria y joven, buscaba su expansión y deseaba, fervientemente, darse a conocer, "mostrar el pabellón" que diría nuestro Mateo Mille, y, rumbo a puertos sudamericanos, zarpa la fragata de ruedas "Fulminante".

El 12 de abril de 1862, su esbelta estampa, marinera y bélica, aparece tras el recio espolón de Anaga y, con todo el trapo al viento, —tras sus blancas velas y sobre la estela el negro penacho del buen Cardiff— cae poco después a estribor y queda navegando en franca demanda de la bocana del puerto.

Tras las salvas de ordenanza y rigor, sus anclas muerden el fondo de la bahía y, frente al viejo castillo de San Pedro, queda fondeada la "Fulminante".

Venía al mando del comandante Martini y, durante siete días, sesteó plácidamente en las aguas tinerfeñas al tiempo

Desde entonces han transcurrido 106 años y una larga lista de nombres —"Dogali", "Andrea Provano", "Etna", "San Giorgio", etc.— se han ido añadiendo a la historia del puerto de Santa Cruz.

La Accademia Navale, de Liorna

El nombre de Liorna —o Livorno— suena en la historia por vez primera en el 807; en 1017 se le da ya el nombre de castillo y, más tarde, los pisanos trataron de repoblar la zona pero, hasta el siglo XIII, no fue Liorna la rival oportuna de Porto Pisano que, en categoría, pasó a un segundo término.

Ocupada en 1403 por el general francés Boucicaut en nombre de la república de Génova, en 1421 fue cedida a Florencia y, en 1496, se defendió con bravura de las tropas del emperador Maximiliano y sus aliados.

La prosperidad de Liorna comenzó con los Médicis—Montesquieu la denominó "ciudad obra maestra de los Médicis"— y su puerto fue creado por el duque Fernando I que, además, levantó un monumento, en la Plaza de Micheli, en honor a los marinos que lucharon en Lepanto.

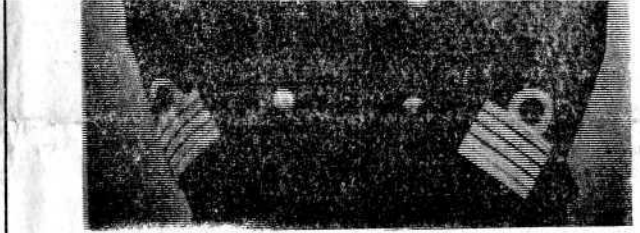
La prosperidad de la ciudad hizo que muchos españoles se establecieran en ella y, por tanto, la colonia hispano-portuguesa se enriqueció y, en pocos años, llegó a ser la verdadera heredera de Pisa.

El puerto fue, por importancia, el segundo de Italia y, en 1863, se terminó la construcción de un rompeolas. En lo que se denominó Pequeña Venecia se alzó el Puerto Médicis y, más afuera, el Puerto Nuevo protegido por el citado rompeolas. Cerca, la torre Meloria, construida sobre un

tanto los torpederos, cruceros y acorazados y, siempre, la Accademia Navale dejó constancia de su buen y bien hacer en el carácter formativo.

Nuevas armas exigieron a la Accademia nuevas instalaciones y, el 1 de septiembre de 1940, en San Leopoldo se inaugura la Escuela de Buceadores que, hasta entonces, funcionaba casi clandestinamente —eran armas secretas— en la desembocadura del Serchio, en la finca de los duques de Salvati. Aquel embrión de la Décima Flotilla MAS se extendió y, en La Spezia, se constituyó luego la Escuela de Torpedos Tripulados.

Fueron hombres salidos todos de la Accademia Navale los que dieron gloria a la Marina de guerra italiana y, sólo de la Décima Flotilla, 28 de sus componentes recibieron la Medalla de Oro al Valor Militar: Faggioni, de la Penne, Eirindelli, Cabrini, —al que conocimos hace pocos años en Santa Cruz—, Borghese, Teseo,



El capitán de navío Vincenzo Scarpato, comandante de la "Amerigo Vespucci".

Teseo, Todaro, Falcomata, etc., todos dejaron bien alto las enseñanzas allí recibidas, las que aún allí reciben los cadetes que viajan en la "Amerigo Vespucci".

El crucero acorazado "San Giorgio"

Con anterioridad a la primera guerra mundial, la Marina de guerra italiana contaba con varios barcos escuela. Los cadetes de la Accademia Navale realizaban sus prácticas en el aquí tan conocido "Etna", un crucero de 3.700 toneladas que, botado en 1865, estaba artillado con piezas de 150, 120 y 76 milímetros. Se contaba además con la corbeta "Flavio Gioja", que databa de 1881, de unas 3.000 toneladas y máxima de 14 nudos.

Las prácticas de artillería se llevaban a cabo en los "Benedetto Brin" y "San Marco" y, las de torpedos, en el "Regina Margherita".

Después de la guerra, es designado para actuar como escuela el crucero acorazado "San Giorgio", de 9.332 toneladas, que —con el "San Marco"— había sido diseñado por el ingeniero naval Edoardo Masdea, general del Servicio Técnico de la Marina de guerra.

Su construcción comenzó en julio de 1905 en los astilleros de Castellamare y era barco muy de su época, con proa de espolón y balconcillo a popa, mientras dos altos palos, con masteleros calados a bayoneta, y cuatro chimeneas —en grupos pares— remataban su estampa marinera.

Eran sus principales características 130 metros de eslora por 21 de manga y 7,20 de calado; estaba artillado con cuatro piezas de 240 milímetros y ocho de 190, así como otras de menor calibre y tiro rápido en casamatas y a las bandas.

Merced a dos grupos de alternativas triples, de cuatro cilindros y 13.000 H. P. sobre dos hélices, alcanzaba máxima de 22 nudos; confiaba su protección vertical a coraza de 203 milímetros de espesor máximo, con cubierta protectora de 40 en la horizontal.

En 1910, el flamante "San Giorgio" es dado de alta en las listas de la Armada italiana y, con el "San Marco", recibe su bautismo de fuego en la guerra italo-turca. De nuevo in-

terviene con ocasión de la primera contienda mundial y toma parte en las incursiones que, contra la flota austro-húngara, —basada en Cattaro, Sebenico, Pola, Trieste y Fiume— efectuaban las agrupaciones navales estacionadas en Brindisi, Tarento y Otranto.

Navegó luego con alumnos de la Accademia Navale y, el

En 1928, con el Príncipe del Piemonte a su bordo, realiza un viaje a Eritrea y Somalia y, tras escala en Beirut, regresa a su base donde, una vez más, vuelve a sus funciones de escuela y realiza viajes con cadetes de la Accademia Navale.

Sus últimos años

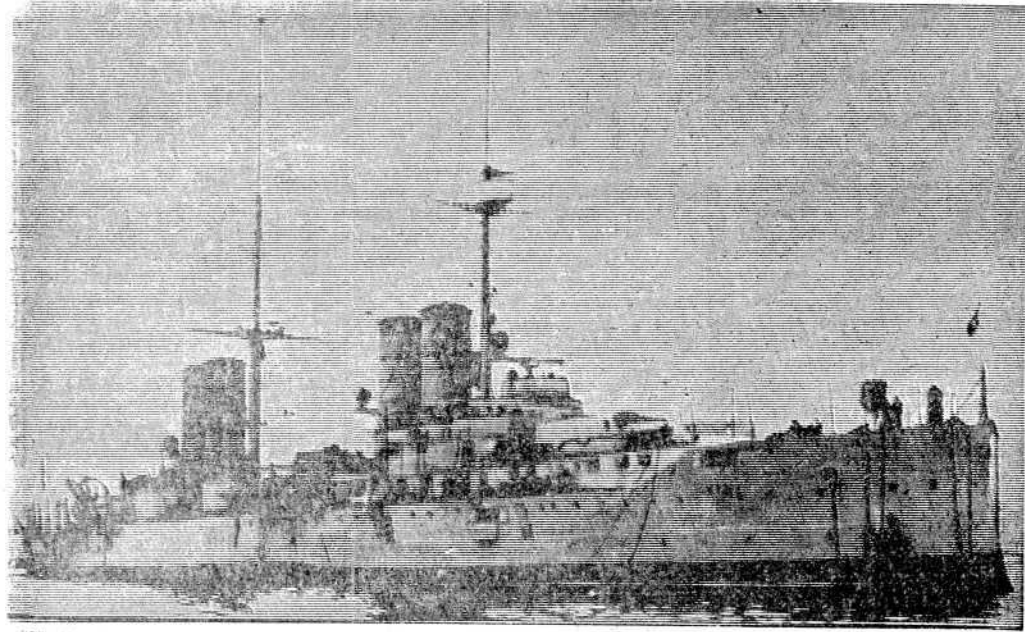
En 1937 el "San Giorgio" fue sometido a obras de modernización que incluyeron el cambio de la artillería, calderas y otras innovaciones que las nuevas técnicas marineras y guerreras aconsejaban adoptar en el bien conservado y construido crucero.

Cambió su estampa con la reforma tras haber perdido en ella dos chimeneas y los altos masteleros que remataban sus palos.

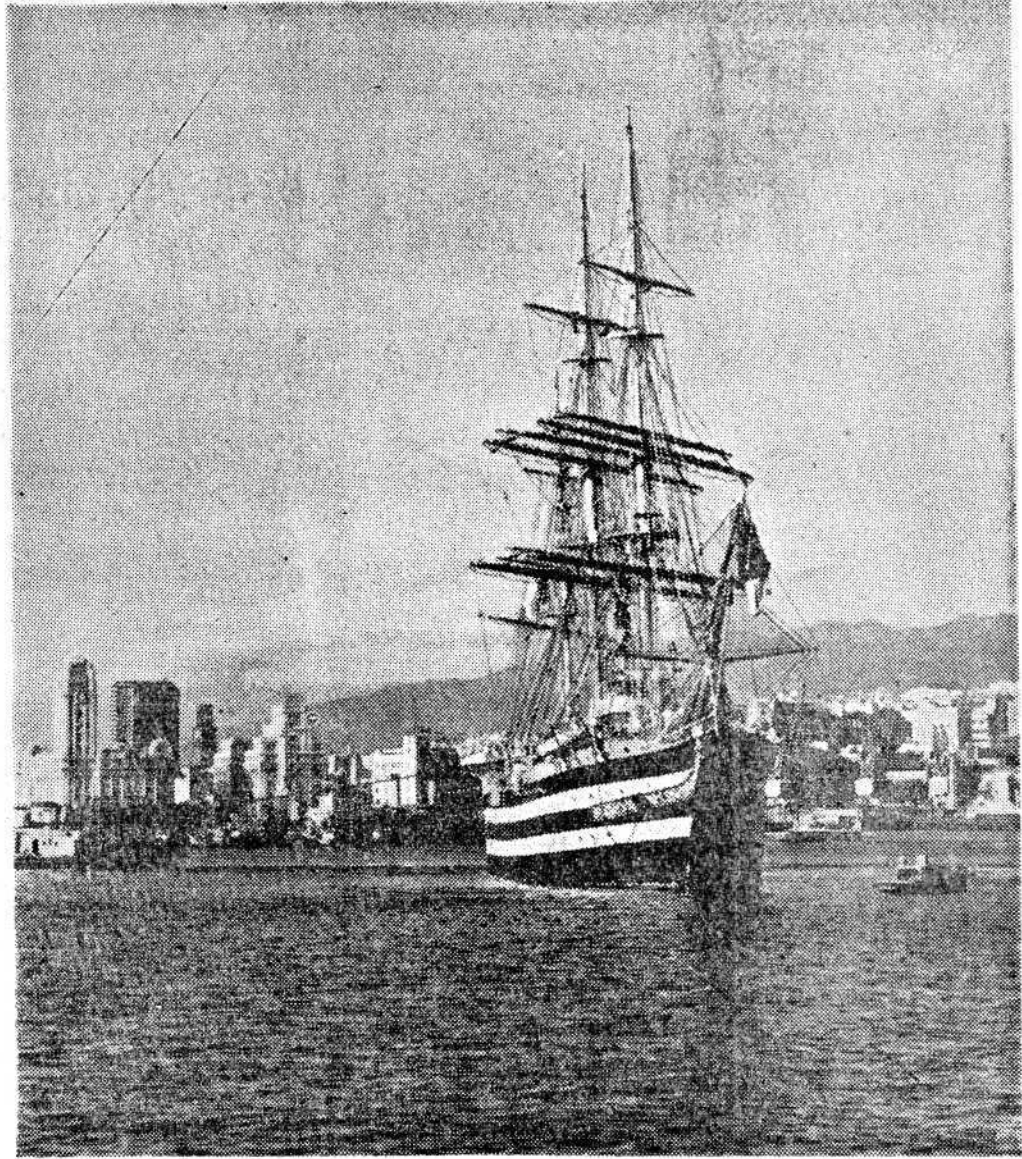
En la tarde del 21 de enero, la base quedó totalmente cercada y el "San Giorgio" perdió todo contacto con el ejército de tierra.

El almirante Vietina tomó a su cargo la defensa pero, ya al anochecer, la artillería inglesa había concretado sus fuegos sobre el "San Giorgio" centrándolo rápidamente. Continuó respondiendo con todas sus piezas al veterano crucero hasta que, ya bien avanzada la

noche, se ordenó alto el fuego y que la dotación lo abandonase. En el "San Giorgio" sólo quedó su comandante, acompañado por el alférez de navío Buciuini y el cabo torpedista "Audace", pasó a servir de



El crucero acorazado "San Giorgio" que, como buque-escuela, llegó a Santa Cruz el 3 de octubre de 1924 al mando del capitán de navío Dente.—(Reproducción fotográfica, Juan Hernández).



La "Amerigo Vespucci" cuando, el 19 de septiembre de 1866, borneaba para atracar en el huelle Sur.

3 de octubre de 1924, el "San Giorgio", —al mando del capitán de navío Dente— arriba a Santa Cruz y da fondo cerca de los "Medic" y "Suevic" que carborean antes de seguir viaje. Los dos "liners" de la Shaw, Savill and Albion, con sus cuatro altos palos y espiga-

No tan afortunado fue el "San Marco" que, desarmado, —con el número de sus calderas notablemente disminuido— se vio privado de su categoría de unidad combatiente y transformado en buque-blanco que, teledirigido por el torpedero "Audace", pasó a servir de

noche, se ordenó alto el fuego y que la dotación lo abandonase.

En el "San Giorgio" sólo quedó su comandante, acompañado por el alférez de navío Buciuini y el cabo torpedista

(Pasa a la página 15)

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 10)

Montagna para encargarse de la destrucción.

A las 5 de la madrugada, una violenta explosión, destruyó al "San Giorgio" cuyos restos, humeantes y calcinados, asomaban sobre las aguas cuando, dos horas más tarde, la infantería inglesa ocupó la base. En el epitafio del viejo crucero tendrán cabida, sin duda, los cálidos elogios que el almirante Cunningham le dedica en su "A sailor's odyssey" en los cuales termina calificando al "San Giorgio" de "mainstay of the defence against attack from de the sea".

La "Amerigo Vespucci"

El 4 de abril de 1928 resbaló por una de las gradas de los astilleros Castellarmare di Stabia el casco de la que, aparejada, sería la fragata escuela "Cristóforo Colombo".

De 2.790 toneladas, eran sus principales dimensiones 66,8 metros de eslora en la flotación — 78,3 total— por 14,8 de manga y 5,6 de calado.

Equipada con dos motores diesel, acoplados a dos eléctricos e idéntico número de hélices, con sus 1.600 M. P. alcanzaba media de 10 nudos y, en sus tres palos, podía largar 18.700 pies cuadrados de velamen.

Esta fragata había sido diseñada por el ingeniero naval Francesco Rotundi que, desde el punto de vista estético, se había inspirado en los de la antigua "María Adelaida". Visto el éxito de la "Cristóforo Colombo", el 12 de mayo de 1930 se precedió a arbolar la quilla de una nueva unidad en los mismos astilleros, unidad que— botada el 12 de febrero de 1931— recibió el nombre de "Amerigo Vespucci".

Con la misma estampa marinera de la "Colombo", la nueva fragata le aventajaba en tonelaje y dimensiones. Desplazaba 3.545 toneladas —4.146 a plena carga— y eran sus principales dimensiones 82,5 metros de eslora total, 70 en la flotación, 15,5 de manga y 6,3 de calado.

El equipo propulsor es diesel-eléctrico y, con dos Fiat acoplados a generadores Marelli, la potencia total sobre un eje es de 2.000 H. P. y alcanza una media de 10 nudos.

La artillería simple recurso decorativo para saludos y salvas de ordenanza, está compuesta por 4 piezas de 76 milímetros instaladas en castillo y toldilla.

Su clásica pintura, a franjas, —realizada por el balconcillo a popa es un indudable acierto que perpetúa barcos de ayer en los mares de hoy.

Las dos fragatas pronto se hicieron populares en todos los puertos europeos y, en 1933, realizaron un crucero de instrucción a puertos estadounidenses y, posteriormente, marcharon al Norte de Europa. Y aquí cabe recordar la anécdota narrada por el comandante de un submarino noruego que efectuaba maniobras en aguas del Skagerack. Contaba que, tras navegar cierto tiempo en inmersión, vino a cota periscópica y, ante su natural asombro, se encontró a la vista de dos barcos de la época nelsoniana que navegaban plácidamente con todo el trapo largo.

Entonces sopló los tanques, vino a la superficie y observó que se trataba de las dos modernas fragatas italianas que, hasta entonces, escondían tras el velamen toda una serie de moder-

nas características que las hacían diferir, aunque sólo vistas a corta distancia, de las que él pensaba.

En 1934 marcharon a puertos sudamericanos y, hasta 1940, sus estampas graciosas, llenas de majestad y nobleza, estuvieron siempre presentes en cuantas ocasiones reunían a todos los veleros que entonces eran.

En febrero de 1949, la "Cristóforo Colombo" fue entregada a la Unión Soviética y, con la numeral "Z 18" en el casco, marchó al Mar Negro y, desde hace años, no se la ha visto de nuevo en la mar.

En 1946, la "Amerigo Vespucci" fué modernizada y, un año más tarde, recaló por nuestro puerto.

1947 comenzó para Santa Cruz con un inesperado resurgir de la navegación a vela que se impuso, a pesar de su aparente anacronismo, con los "Elcano" y "Galatea", siguió con las goletas "Solbris", "Isola", "Esjawi", "Vento Perso", "Asimil" y "Boanova"; la tinereña "San Francisco de Paula" zarpó para La Habana y, el 25 de agosto, la "Amerigo Vespucci" aparece tras de Anaga —venía de Funchal— y, al mando del capitán de navío Cándido, carga y aferra el aparejo y, en el "avante poca" de las entradas, enfila la bocana del puerto.

Desfila ante el argentino "General San Martín" que, fondeado a la gira, reparaba averías y, cuya posterior desaparición en el estrecho de Magallanes, aún intriga. Otros barcos, caídos ya en el desguace —"Lugano", "Emma Maersk", "St. Elwyn", etc.— adornaban el puerto santacrucero cuando, por vez primera, nos visitó la fragata que,

de nuevo hoy vuelve a Tenerife.

El brazo protector del muelle Sur la protegió hasta que, el día 31, se hizo de nuevo a la vela para continuar su crucero de instrucción.

En 1952 marchó a puertos brasileños y argentinos —un año antes había vuelto a Estados Unidos— y, en 1953, representó a la Marina de guerra italiana en la revista naval celebrada en Spithead con motivo de la coronación de Isabel II de Inglaterra.

Modernizada en 1958, su primer viaje largo fue al Caribe y América Central y, el 19 de septiembre de 1966, volvió a nuestro puerto al mando del capitán de navío D'Ottaviano. Entonces conducía, entre sus cadetes, diez iraquíes que cursaban sus estudios en la Accademia Navale de Liorna.

La "Amerigo Vespucci" larga sobre el bauprés, petifoque, foque de fuera, foque de dentro y contrafoque. En el trinquete lleva la vela de éste mismo nombre, velacho bajo, velacho alto y dos juanetes; en el mayor, la correspondiente vela mayor, gavia baja, gavia alta y los dos juanetes mayores; larga en el mesana la vela de éste nombre y, sobre ella, las dos sobremesanas y, además, una cangreja. Lleva también estais de juanete y gavia, de perico y mesana.

Coincidiendo con su llegada, a Tenerife llegará este mediodía el embajador de Italia en España, señor Carlo Marchiori, que —con el cónsul en Tenerife, señor Ammirato— asistirá a los actos oficiales que aquí se celebran con motivo de esta tercera escala de la "Amerigo Vespucci" en nuestro puerto.