

LA ISLA y los barcos

Hoy llegará el "Juan Sebastián Elcano", buque escuela de la Marina de guerra española

Durante su actual crucero de instrucción permanecerá 138 días en la mar y 44 en puerto De la fragata "Santa Rosa" y la urca "Anunciación" al bergantín goleta hoy en puerto

Durante el pasado año, los veleros que participaron en la regata Plymouth - Santa Cruz dieron el adiós a la Isla con sus blancas velas.

También lo hizo el pasado día 29 la "Danmark" que, como siempre, recaló por el puerto que, desde noviembre de 1933, sabe acogerla con simpatía y cordialidad, con el cariño que —a través de los años— la blanca fragata y sus hombres ha sabido granjearse en todo Tenerife.

Proa a la mar abierta, con todo el trapo largo, sus rodas valientes mordieron la mar con suavidad de veleros mientras, a popa, la estela se extendía mansa y sin convulsiones de hélice acerada.

Hoy la estampa se repite y, tras el recio macizo de Anaga, hará su aparición siempre espectacular la silueta, fina y marinera, del "Juan Sebastián Elcano" español.

Con la mar huérfana ya de velas, esbeltas arboladuras y airosos bauprés, resulta agradable para el Santa Cruz marinerero el que su puerto se engalane —una vez más— con la escasa belleza que aún cruza los océanos.

Durante unos días, la grata estampa marinera del esplén-

do bergantín goleta proyectará su blancura sobre el fondo policromado de ciudad y montañas. En vertical valiente, los cuatro altos palos se rematan con la gracia fina de los masteleros mientras el trinquete se adorna con vergas, brazas y marchapiés.

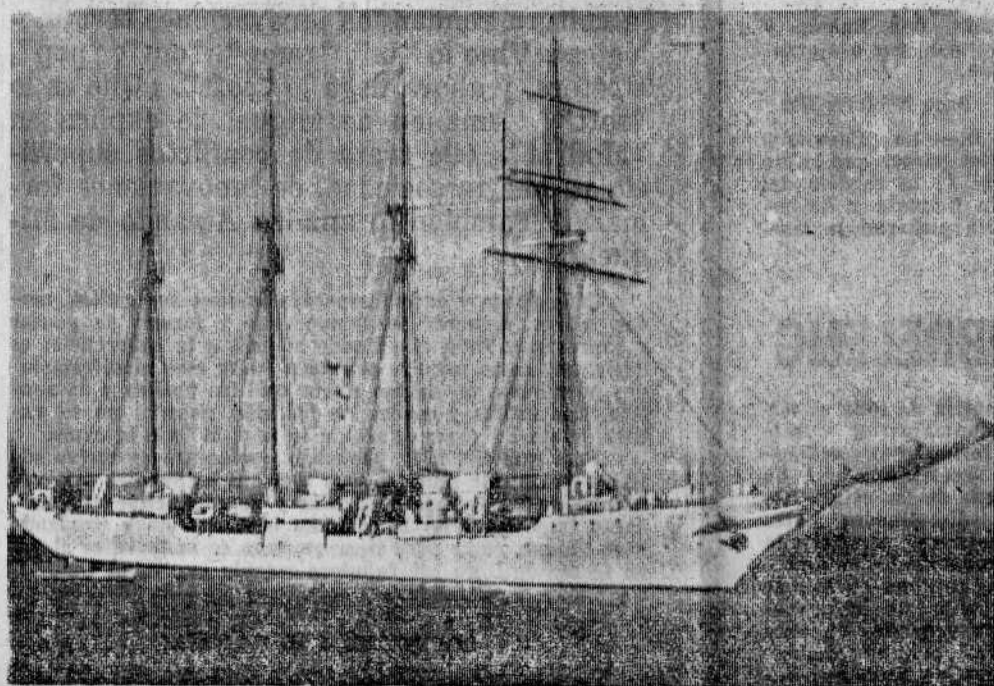
Desde el remate del tajamar finísimo —envidia de cualquier yate diseñado para regatas— el mascarón, de línea clásica y noble, pondrá su mirar extraño en el compañero que adorna la modernidad del "Black" que llegue esta semana. Entonces, sólo entonces, habrá de proa a proa un diálogo de miradas ciegas. Una moda tan antigua como la navegación se contemplará en dos etapas de la evolución desde el tótem primitivo.

Los precursores del "Juan Sebastián Elcano"

Al introducirse el vapor en la navegación, con su negro penacho y acompasado latir de máquinas, comenzaron a eclipsarse de la mar las esbeltas arboladuras.

Las viejas fragatas guerreras conservaron su velamen duran-

Por Juan Antonio Padrón Albornoz



El "Juan Sebastián Elcano" cuando, después de modernizado, volvió a Santa Cruz hace unos años.—(Foto del autor).

te largos años pero, entre el trinquete y el mayor, la alta chimenea ponía, siempre, su nota discordante y antiestética.

Los marineros tradicionales pedían velas, sólo velas, para la instrucción de los futuros oficiales y, entonces, se habilitaron las necesarias unidades para tal fin.

Por lo que a la España marinera respecta, dicen las viejas crónicas que, allá por 1773 ya navegaba como buque-escuela la fragata "Santa Rosa".

Años más tarde, en 1796 concretamente, la urca "Anunciación" fue destinada, pura y simplemente, a estos menesteres formativos que de tanta necesidad eran —lo son aún— para la instrucción de los futuros oficiales. Iba la "Anunciación" al mando del capitán de fragata

El casco era "composite" —de construcción mixta de hierro y madera— y de líneas sencillas y muy marineras. Eran sus principales dimensiones 59 metros de eslora por 10 de manga y el puntal de unos 8 metros a la cubierta principal. Los calados eran de 5 metros a proa y 5,20 a popa a media carga. El desplazamiento correspondiente a estos calados era de unas 1.700 toneladas.

El "clipper" fue adquirido por don Fernando Villamil en 12.000 duros. e hizo su primer viaje desde Londres a Cádiz con material para las defensas submarinas, ahorrando de este modo los fletes que hubiera sido preciso pagar por el transporte de tales materiales.

En abril de 1888, la "Nau-

después de una revista llevada a cabo por el almirante Carranza, capitán general del Departamento Marítimo de El Ferrol, la "Nautilus" se hizo a la vela en su célebre viaje de vuelta al mundo. Iba a su mando don Fernando Villamil y, de Bahía, cruzó a Ciudad del Cabo, Adelaide, Melbourne, Sydney, Newcastle, Wellington, Lyttelton, Valparaíso, Montevideo, Buenos Aires, San Juan de Puerto Rico, Nueva York, Plimouth, Cherburgo, Brest, San Sebastián, Bilbao y El Ferrol marcaron el largo viaje que, el 11 de agosto de 1894, terminó en las mismas aguas donde había comenzado.

Sus escalas continuaron en nuestro puerto y, durante una de ellas —en 1901 concretamente— mientras se izaba uno

rán, don José Cervera, don Salvador Moreno Eliz... tantos y tantos nombres de marineros prestigiosos han quedado ligados a la historia de la "Nautilus" por el mando que de ella ejercieron durante su dilatada vida marinera.

Los dos últimos cruceros de la "Nautilus" fueron por aguas del Atlántico y, durante ellos, estuvo al mando del capitán

Dos nuevos veleros: "Galatea" y "Minerva"

Cuando la "Nautilus" fue retirada, se estudió con todo detenimiento e interés el problema que se planteaba. Y entonces se decidió la adquisición de dos antiguos veleros ingleses que, bajo bandera italiana, se ofrecían en venta y se encontraban en excelentes condiciones de casco y aparejo.

Y fue entonces cuando se izaron los colores españoles en las bric-barcas "Galatea" y "Minerva", ambas destinadas a servir como buques escuelas en la Marina de guerra.

La "Galatea", de tres palos, había sido construida en los astilleros de la Rodger, en Port Glasgow, para la firma naviera Sterling, de Liverpool.

De 1.620 toneladas, 73 metros de eslora por 11,9 de manga, con el nombre de "Glenlee" navegó hasta que, tres años más tarde, pasó a la R. Ferguson and Co., de Dundee, que la rebautizó "Islamunt" y transfirió a una de sus "single ships companies", la Islamount Sailing Ship Company, que la empleó en el "tramp", sobre todo en la carrera del grano a puertos de Australia y, también, con carbón a puertos chilenos.

En 1905, sin cambiar su tráfico, pasó a propiedad de la Flint Castle Shipping Company, de Liverpool, que la empleó —bajo el mismo nombre— en idéntico tráfico. Y allí fue la "Islamount" durante varios años hasta que, comenzada la primera guerra mundial, navegó con cereales desde puertos norteamericanos a los del Reino Unido. Escapó

de fragata don Manuel Mendivil. El 30 de septiembre de 1922 dio fondo por última vez en el arsenal ferrolano. No estaba ya la "Nautilus" en condiciones de navegar y, con pena infinita de promociones y promociones que por ella habían pasado y en ella aprendido el arte de la navegación, fue dada de baja y, posteriormente, desguazada.

La "Galatea" continuó sus singladuras. Casco negro y, en sus tres palos, el blanco velamen que —auxiliado por los diesels— le daban impulso con la limosna de la brisa que sopla en él.

Cuatro piezas de 57 milímetros para salvos eran su simbólico armamento y, años más tarde, el casco relució bajo capa de blanco esmalte. Sólo un puente alto a popa deformaba su estampa, un tanto maciza, de barco hecho para navegar en el duro tráfico del trigo australiano y el salitre chileno, tráfico estos en los que, siempre, tenía que doblar el temido Cabo de Hornos.

En 1961, después de largos años dedicada a su misión formativa, causó baja la "Gala-

te" su transformación en pontón carbonero.

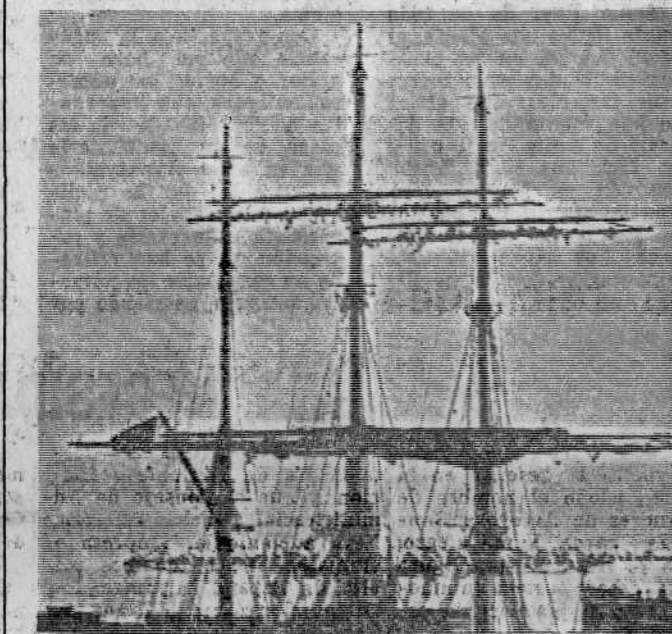
Sin masteleros ni mastelerillos —sobre el largo y fino casco los muñones de los palos machos— la "Minerva" perdió incluso su engallado y elegante bauprés. Negra bajo la fina capa de polvillo, sesteó largos años en Marín hasta que, en 1937, el desguace dio fin a su vida marinera.

La "Galatea" continuó sus singladuras. Casco negro y, en sus tres palos, el blanco velamen que —auxiliado por los diesels— le daban impulso con la limosna de la brisa que sopla en él.

Cuatro piezas de 57 milímetros para salvos eran su simbólico armamento y, años más tarde, el casco relució bajo capa de blanco esmalte. Sólo un puente alto a popa deformaba su estampa, un tanto maciza, de barco hecho para navegar en el duro tráfico del trigo australiano y el salitre chileno, tráfico estos en los que, siempre, tenía que doblar el temido Cabo de Hornos.

En 1961, después de largos años dedicada a su misión formativa, causó baja la "Gala-

te" su transformación en pontón carbonero.



ya navegaba como buque-escuela la fragata "Santa Rosa".

Años más tarde, en 1796 concretamente, la urca "Anunciación" fue destinada, pura y simplemente, a estos menesteres formativos que de tanta necesidad eran —lo son aún— para la instrucción de los futuros oficiales. Iba la "Anunciación" al mando del capitán de fragata don Manuel Díaz de Herrera, el cual había llevado a cabo notables trabajos e investigaciones en el campo de ingeniería y también, en el de la astronomía.

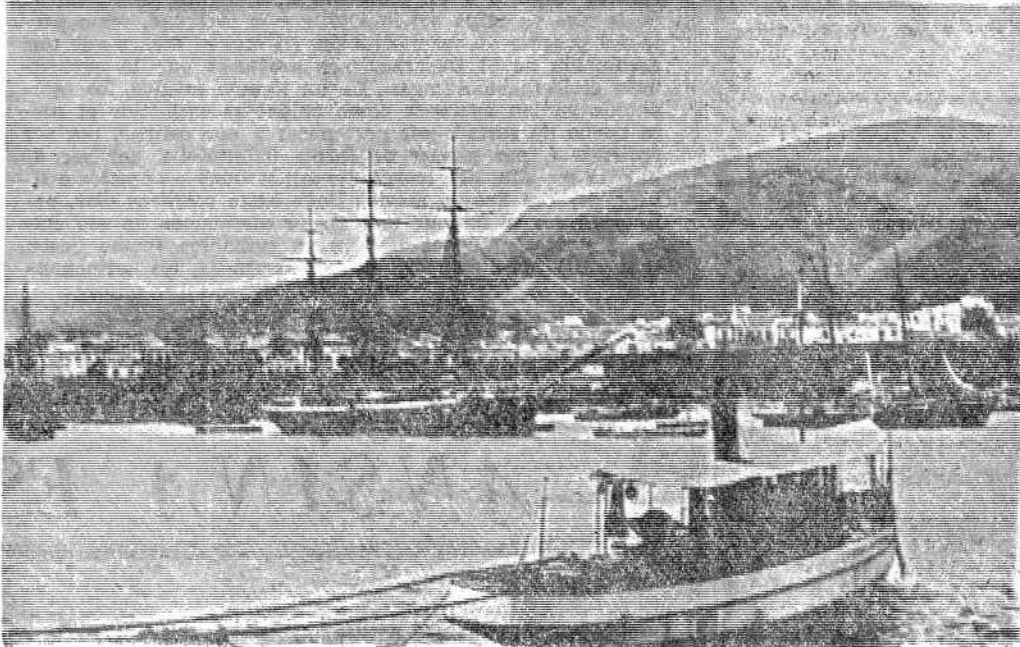
Esta fue, sin duda alguna, la

El "clipper" fue adquirido por don Fernando Villamil en 12.000 duros, e hizo su primer viaje desde Londres a Cádiz con material para las defensas submarinas, ahorrando de este modo los fletes que hubiera sido preciso pagar por el transporte de tales materiales.

En abril de 1888, la "Nautilus" se hizo a la mar desde Cádiz para iniciar su primer crucero de instrucción. Este se desarrolló enteramente en aguas del Mediterráneo y, durante este viaje —al mando

co, Nueva York, Plymouth, Cherburgo, Brest, San Sebastián, Bilbao y El Ferrol marcaron el largo viaje que, el 11 de agosto de 1894, terminó en las mismas aguas donde había comenzado.

Sus escalas continuaron en nuestro puerto y, durante una de ellas —en 1901 concretamente— mientras se izaba uno de los botes, a consecuencia de una avería éste cayó a cubierta y causó tales heridas al guardiamarina Roig que, posteriormente, falleció en el Hospital Militar de esta plaza.



En primer término el remolcador "General Antequera" y, al fondo —sobre el Santa Cruz que fue— la estampamarinera de la "Nautilus".

primera unidad que a instrucción se dedicó en las Marinas del mundo ya que, desde luego, no existen precedentes en nación alguna.

A mediados del pasado siglo se habilitó la fragata mercante "Elcano" para que, en el curso de un viaje redondo a Manila, condujese algunos alumnos de la Escuela Naval Militar que, entonces, estaba establecida en San Fernando.

El experimento se llevó a cabo con éxito pero, por diversas circunstancias, no se repitió en años posteriores, y si se continuaron en las fragatas mixtas de la Marina de guerra.

De esta época, ya lejana, cabe destacar el crucero que, a puertos de Escandinavia, hizo la "Blanca", así como otros similares efectuados por aguas del Mediterráneo.

Villamil, el inquieto marino que ideó el destructor, logró la adquisición del "Carrick Castle" —un auténtico "clipper"— que pasó a la Marina de guerra española con el nuevo nombre de "Nautilus".

El "Carrick Castle" había sido botado en los astilleros de Glasgow en 1866 y, hasta 1886, navegó bajo este nombre en la ruta de Australia.

del capitán de fragata don José de la Puente y Bassave— recaló en Malta, Alejandría, Chipre, El Pireo, Barcelona, Valencia, Alicante, Almería y Málaga. Desde este último puerto arrumbó a Cádiz, donde dio fondo el 26 de septiembre del mismo año.

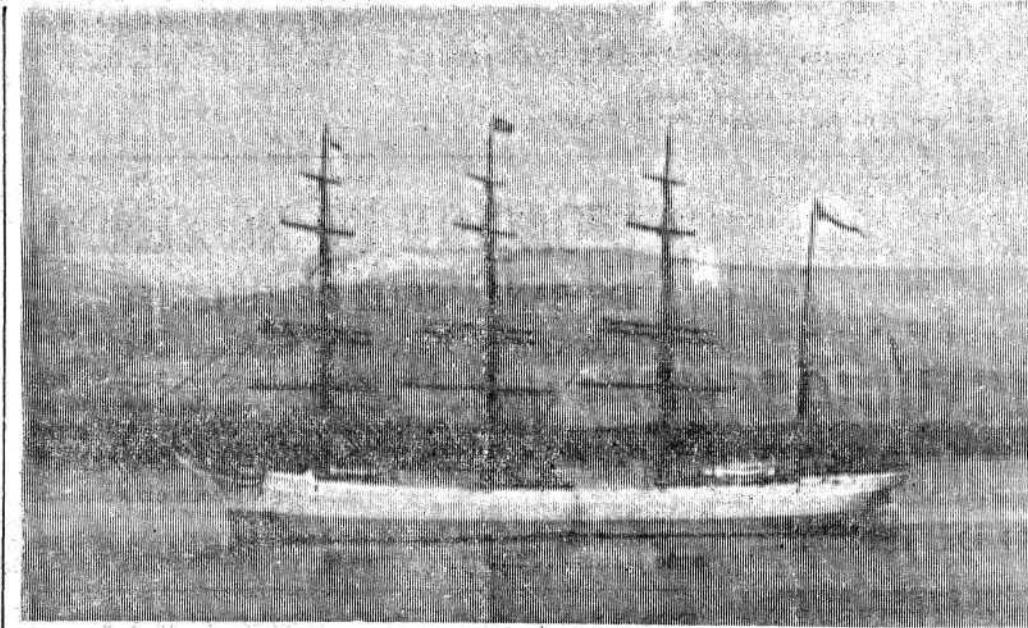
En junio de 1889, al recalar sobre Cádiz, sufrió una embarrancada entre San Sebastián y Santa Catalina. La varada fue de poca importancia y, pronto a flote, la "Nautilus" fue reparada y, en septiembre, se hizo a la mar por vez primera con rumbo a nuestro puerto.

Venía al mando del capitán de la Puente que, a su regreso a Cádiz, lo entregó a don Víctor Concas y Palau, el cual recaló con la "Nautilus" por nuestro Santa Cruz en febrero de 1891 cuando también desde Cádiz se dirigía a San Juan de Puerto Rico, La Habana, Nueva York, Plymouth y El Ferrol.

Las escalas de la hermosa y fina fragata se sucedieron en Santa Cruz y, en más de una ocasión, aquí sesteó junto a su homónima holandesa y a la francesa "Melpomene".

El 29 de noviembre de 1892,

Don Gabriel Rodríguez y Marban, don Tomás Azcárate Menéndez, don Miguel Márquez y Solís, don Augusto Du-

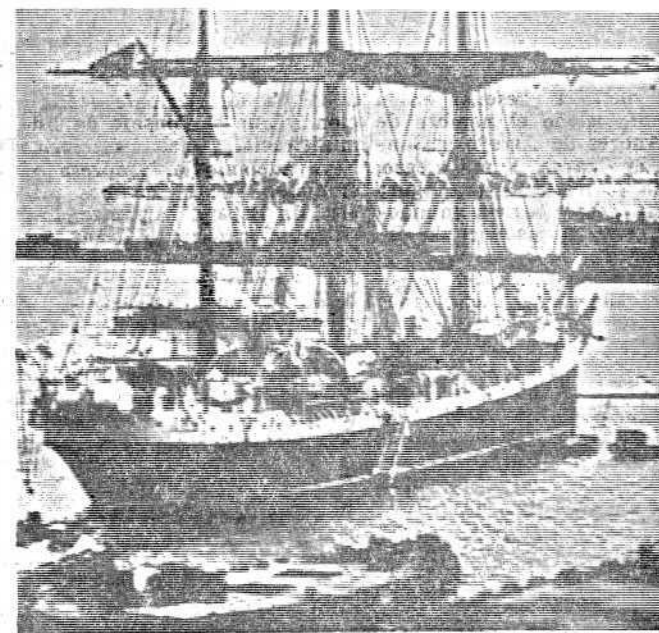


La barca de cuatro palos "Jordanhill" que años después, pasó a la Marina con el nuevo nombre de "Minerva". Sin embargo, no llegó a utilizarse como buque escuela y se la transformó en pontón carbonero.

En 1905, sin cambiar su tráfico, pasó a propiedad de la Flint Castle Shipping Company, de Liverpool, que la empleó —bajo el mismo nombre— en idéntico tráfico. Y allí fue la "Islamount" durante varios años hasta que, comenzada la primera guerra mundial, navegó con cereales desde puertos norteamericanos a los del Reino Unido. Escapó a la intensa campaña de los submarinos alemanes y, en los primeros meses de 1918, fue transferida al Shipping Controller que, a su vez, cedió la fragata a la firma J. Stewart and Co. para su administración y empleo en las líneas y servicios que el organismo estatal señalaba como primordiales y esenciales al esfuerzo bélico de la nación.

No ocurrió con la "Islamount" lo que con otros veleros que, dada la escasez de petroleros, fueron convertidos en "tankers" mediante la instalación de tanques cilíndricos en sus bodegas. De esta manera se perdieron para siempre esbeltas estampas marineras —entre ellas la "Ama Begoñakos", que había pertenecido a Sota y Aznar— que, como petroleros rudimentarios, se hicieron a la mar en los últimos tiempos de la guerra.

Terminada la contienda, los armadores ingleses comenzaron a vender sus veleros y, como otros muchos, la "Islamount" pasó a bandera italiana bajo la contraseña de la Società Italiana di Navigazione "Clarastella", fue reformada de quilla a perilla y, con dos motores diesel, alumbrado eléctrico y los entonces más modernos equipos de ayuda a la navegación, se apostó a competir con el vapor y las motonaves que, poco a poco,



La "Galatea", con el casco pintado de negro, en una de sus primeras escalas en nuestro puerto.—(Reproducciones fotográficas J. Hernández).

bre, el cual sólo cambió cuando, en 1920, se abanderó en Italia y tomó el de "Augustella" y con la contraseña de la antes citada Società Italiana di Navigazione Stella d' Italia.

Al pasar a la Marina de guerra española ambas unidades, el transporte "Almirante Lobo" —aquel de palos y chimenea en caída, botado en 1909 en astilleros escoceses— las convoyó desde Génova a Cartagena y, allí, en el Arsenal, fueron puestas a punto para iniciar sus cruceros.

Y, mientras la "Galatea" se hacía a la vela, la "Minerva" permaneció amarrada hasta que, decidida la construcción del bergantín goleta que hoy llegará a Santa Cruz, se inició

tea" en las listas de la Armada. Pero, en esta ocasión, el desguace no pudo con ella y, en el Arsenal ferrolano, —con su arboladura intacta— sestea en la mar domesticada y tranquila, mar de puerto, añorando quizás los años en que luchó con las olas empenachadas.

Ahora se trata de llevarla a Madrid para que, en la Casa de Campo, debidamente conservada, de un aire de mar azul al seco de Castilla.

El "Juan Sebastián Elcano"

Cuando en 1925 llegó el momento de decidir la construcción de un nuevo buque escuela, se encargó de su diseño al célebre ingeniero naval Mr. Nicholson, especialista en el trazado de grandes yates.

El resultado obtenido esta plenamente a la vista: la estampa y líneas marineras del "Juan Sebastián Elcano" son verdaderamente admirables e insuperables.

Su construcción estuvo a cargo de los astilleros gaditanos de la firma Echevarrieta y Larrinaga. El 24 de marzo de 1925 tuvo lugar, con la solemnidad acostumbrada, la puesta de quilla del que habría de ser el "Juan Sebastián Elcano".

El general Primo de Rivera asistió al acto y a su cargo estuvo la colocación del primer remache. El 5 de marzo de 1927 se efectuó la botadura y, el 17 de agosto del año siguiente fue entregado oficialmente a la Marina de guerra.

El "Juan Sebastián Elcano" desplaza 3.754 toneladas y son

(Pasa a la página 8)

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

sus principales dimensiones 94,13 metros de eslora total —82,14 entre perpendiculares— por 13,10 de manga y 6,60 de calado.

El casco es de acero, con tres cubiertas corridas —sollado, principal y superior— además la de las del castillo, toldilla y botes. Está dividido por seis mamparos estancos transversales, de los cuales cuatro llegan a la cubierta superior y dos a la principal.

Para navegar en zonas de calmas llevaba un motor Polar-Atlas, reemplazado hace unos años por un Sulzer que, con sus 1.500 H. P., le da una máxima de 10 nudos. La hélice es de bronce, de cuatro palas fijas y preparada para quedar desembragada en las navegaciones a vela.

A la velocidad económica de 8 nudos —con 230 toneladas de combustible en sus tanques— tiene una autonomía de 10.000 millas. El aparejo es de bergantín goleta de cuatro palos y la superficie total de velas que en ellos puede largar es de 2.467 metros cuadrados. En el castillo y la toldilla lleva cuatro piezas, de 57 milímetros, para las tradicionales y reglamentarias salvas de ordenanza.

Poco después de su entrega, el "Juan Sebastián Elcano" realizó su primer viaje, de Cartagena a Málaga, con el rey Alfonso XIII a su bordo. Lo mandaba en esta ocasión don Manuel Mendivil y Elío, último comandante que tuvo la "Nautilus".

Días más tarde, el flamante bergantín goleta español se hizo a la vela y, así, dio comienzo a su primer viaje de circunnavegación. Durante éste, la

llegada a Buenos Aires coincidió con la entrega de las banderas de combate a los nuevos destructores argentinos "Miguel de Cervantes" y "Juan de Garay" que, durante algún tiempo, habían lucido los colores españoles con los nombres de "Churruca" y "Alcalá Galiano" respectivamente.

La primera escala del "Juan Sebastián Elcano" en Santa Cruz fue en 1929, año de veleros para nuestro puerto.

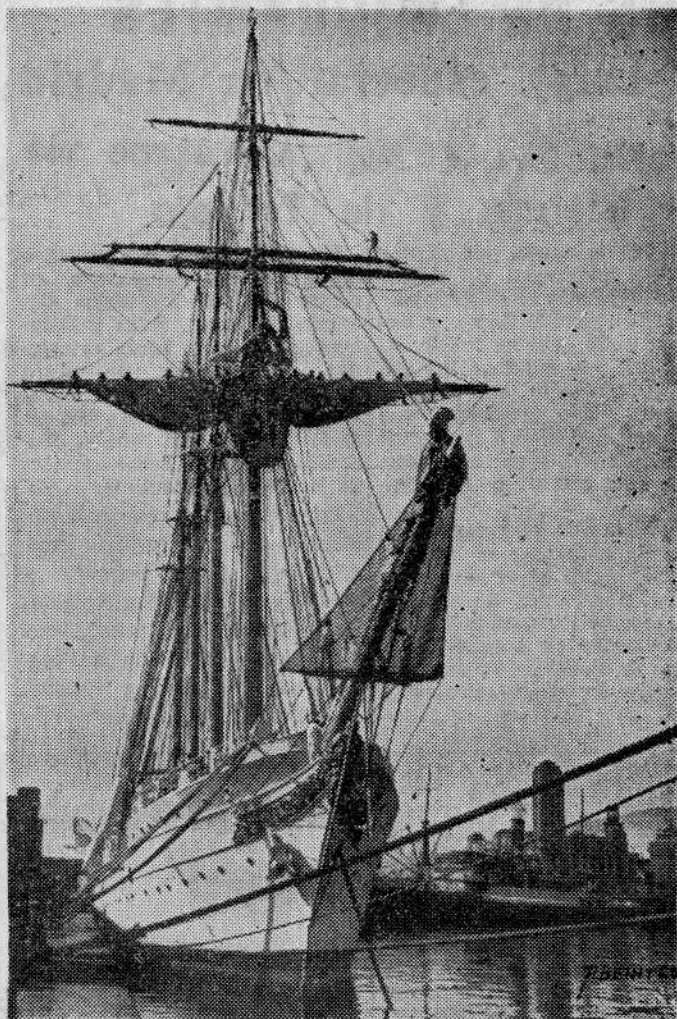
Comenzó con la llegada, en enero, de la goleta americana "Queen of Scots" para seguir, en febrero, con las inglesas "Parthia" y "Vandaura", así como con la portuguesa "Tricania".

En marzo es otro velero portugués, la goleta "Ribierinho", la cual vuelve en mayo con la "Galatea" —al mando del capitán de fragata Fontela— y la goleta de velacho "Iskra", primer barco de pabellón polaco que llegó a Santa Cruz.

El 26 de agosto recalca el "Juan Sebastián Elcano" en nuestro puerto por vez primera. Venía al mando del capitán de fragata Lago y, al parecer, esta su escala tuvo la virtud de atraer a Santa Cruz la ya escasa vela que existía en los mares.

Tras él llegaron las goletas "Anfitrite I", "Kinka Jou", "Iolanda", "Day Bream" y "Monsumen". El año finalizó con la arribada de la fragata alemana "Grossherzogin Elisabeth" que, con una promoción de alumnos, hacía su crucero anual por aguas del Atlántico.

A partir de la fecha citada, el "Juan Sebastián Elcano" ha recorrido todos los mares del mundo. Muchas son las aventuras que ha encontrado y que, por sí solas, bastarían para llenar varios volúmenes.



En la tranquilidad del puerto de Santa Cruz, el "Juan Sebastián Elcano" pone su nota característica, plena de belleza que evoca tiempos ya idos de la mar.

Tanto en la mar abierta y libre como en los intrincados canales de Patagonia, el "Juan Sebastián Elcano" ha tejido una estela que, efímera, ha quedado plasmada en los diarios de navegación.

De entre sus más notables sucesos en la mar entresacamos el ocurrido en abril de 1957. Navegaba entonces en demanda del Canal de Panamá cuando —el día 10 concretamente— al amanecer se evistó una espesa columna de humo por la proa.

Se braceó el aparejo y, con toda rapidez, se arrumbó a:

punto donde, con toda claridad, se adivinaba un incendio en la mar. Para ganar tiempo se cargó el aparejo y, a motor, el "Juan Sebastián Elcano" alcanzó al mercante inglés "Hoperang" que, al garrate, estaba envuelto en llamas.

En poco tiempo, los botes salvavidas del bergantín goleta español recogieron a la tripulación completa del mercante que, con un cargamento de soja, navegaba de Nueva Orleans a puertos del Japón cuando se declaró el incendio a su bordo.

Los gemelos del "Juan Sebastián Elcano"

En 1928, la Prensa náutica del mundo entero se hizo eco de la entrega del hermoso bergantín goleta. En Inglaterra, se pidió al Almirantazgo que deshechase los viejos acorazados que, hasta entonces, servían para prácticas y entrenamientos. Se solicitó, concretamente, que se siguiese el ejem-

pl del coste total del gemelo brasileño del "Elcano", si bien la Vickers no logró la misma estampa marinera, —fina y gallarda— que habían conseguido los astilleros gaditanos de Echevarrieta y Lariñaga. La exhaustación del motor y los auxiliares, tan perfectamente disimulada en el "Elcano", se

De entre sus más notables sucesos en la mar entresacamos el ocurrido en abril de 1957. Navegaba entonces en demanda del Canal de Panamá cuando —el día 10 concretamente— al amanecer se evistó una espesa columna de humo por la proa.

Se braceó el aparejo y, con toda rapidez, se arrumbó ai

lante, estaba envuelto en llamas. En poco tiempo, los botes salvavidas del bergantín goleta español recogieron a la tripulación completa del mercante que, con un cargamento de soja, navegaba de Nueva Orleans a puertos del Japón cuando se declaró el incendio a su bordo.

Los gemelos del "Juan Sebastián Elcano"

En 1928, la Prensa náutica del mundo entero se hizo eco de la entrega del hermoso bergantín goleta. En Inglaterra, se pidió al Almirantazgo que deshechase los viejos acorazados que, hasta entonces, servían para prácticas y entrenamientos. Se solicitó, concretamente, que se siguiese el ejemplo español y se fuese a la decidida construcción de veleros similares al "Juan Sebastián Elcano".

La idea prosperó inicialmente, e incluso se llegó a fijar en cuatro el número de los bergantines necesarios para llevar a cabo las tareas formativas.

Esto, sin embargo, no se convirtió en realidad por lo que a Inglaterra respecta, pero sí —en parte— en cuanto al Brasil.

El 19 de diciembre de 1933 resbala por una de las gradas de la Vickers, en Barrow, un bergantín goleta similar al "Elcano". En bronceadas letras lucía en el espejo de popa el nombre del ilustre oceanógrafo —"Almirante Saldanha"— conocido en nuestro puerto por sus visitas al mando del antiguo crucero "Almirante Barroso".

De 3.325 toneladas, eran las principales dimensiones del flamante "navío escola" brasileño 79,9 metros de eslora entre perpendiculares —93,6 total— por 15,8 de manga y 5,5 de calado.

Disponía de un armamento compuesto por cuatro piezas de 102 milímetros, un anti-aéreo de 76, cuatro de 47, tres ametralladoras de 13, un tubo lanzatorpedos de 533 milímetros y equipo para el fondeo de minas de ejercicio.

Con un diesel de 1.400 H. P. logró 12 nudos en las pruebas oficiales de velocidad y consumo; en sus cuatro palos largaba 25.990 pies cuadrados de lona y, además de sus 356 tripulantes, podía acomodar a un centenar de alumnos de la Escuela Naval Militar.

314.500 libras esterlinas fue

el coste total del gemelo brasileño del "Elcano", si bien la Vickers no logró la misma estampa marinera, —fina y gallarda— que habían conseguido los astilleros gaditanos de Echevarrieta y Larriñaga. La exhaustación del motor y los auxiliares, tan perfectamente disimulada en el "Elcano", se hacía en el brasileño por dos gruesos tubos adosados al mayor proel y, además, la "flush deck" prestaba gracia al casco.

Vino el "Saldanha" a Santa Cruz en ocasión de sus cruces a puertos europeos y, en agosto de 1959, fue clasificado como oceanográfico en las listas de la Armada brasileña. Entonces, su puesto de buques-escuela fue ocupado por el transporte "Custodio de Mello".

En 1964 volvió a la mar el "Saldanha" transformado en una motonave que, en la actualidad, sólo guarda del hermoso velero que fue la gracia de la roda. Una amplia superestructura se alza sobre el casco y remata con chimenea moderna y un palo —que no los cuatro de antaño— con caída exagerada.

Por su parte, cuando Chile trató de encontrar barco para sustituir al transporte "Almirante Pinto" —que actuaba como buques-escuela desde la baja la baja de la "General Baquedano"— adquirió el bergantín goleta "Don Juan de Austria" que, gemelo del "Elcano" había sido también construido por Echevarrieta.

El 12 de mayo de 1953 arboló en Cádiz los colores chilenos y, desde entonces, —con el nuevo nombre de "Esmeralda"— ceja constancia en el mundo del prestigio y fineza de la construcción naval española.

Está al mando del capitán de fragata Rosety Caro y, como segundo comandante, viene nuestro paisano el capitán de corbeta Guimerá Peraza.

El "Juan Sebastián Elcano" procede de Cádiz y, el día 22, zarpará con rumbo a La Guaira. Puerto Barrios, Nueva Orleans, Nueva York, Lisboa, Brest, Kiel, Ostende, puerto este desde el cual arrumbará a Marín, donde rendirá viaje el 13 de julio.

La distancia que recorrerá será de 15.150 millas, con 138 días en la mar y 44 de estancia en puerto.