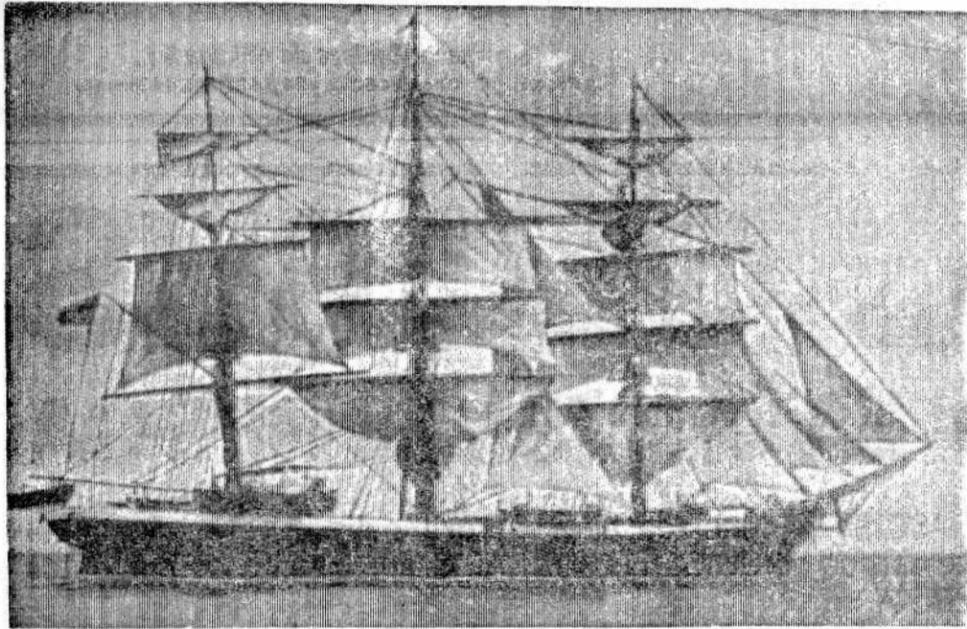


LA ISLA Y LOS BARCOS

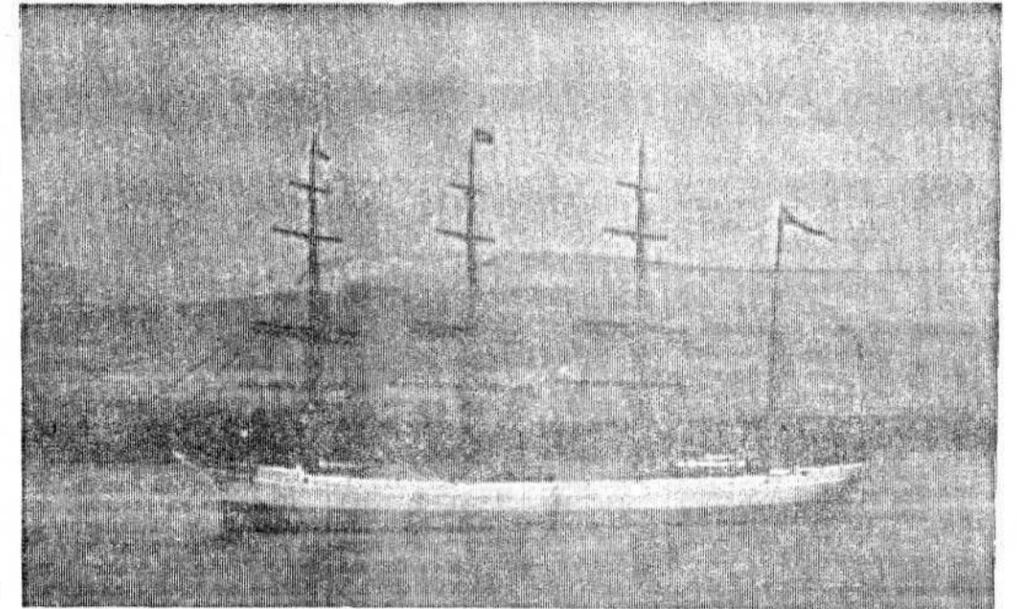
Hoy llegará el "Juan Sebastián Elcano", buque-escuela de la Marina de guerra española



La corbeta "Nautilus", de la Marina de guerra española, que durante muchos años desempeñó la tarea de buque-escuela.—(Reproducción fotográfica de J. Hernández).

En éste su actual crucero de instrucción permanecerá 148 días en la mar y 39 en puerto

por Juan Antonio Padrón Albornoz



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.—(Reproducción fotográfica de J. Hernández).

De la fragata "Santa Rosa" y la urca "Anunciación", al bergantín goleta hoy en nuestro puerto

Los "Gorch Fock", "Liberdad" y "Danmark" dieron, durante el pasado año, el adiós a la isla con sus blancas velas, repletas de viento y luz. 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 baupreses, resulta agradable para el Santa Cruz marino el que su puerto se engalane —una vez más— con la escasa belleza que aún cruza los mares.

Los precursores del "Juan Sebastián Elcano"

Al introducirse el vapor en el campo de la ingeniería y a la navegación con su negro tronco

Durante unos días, la grata estampa marinera del espléndido 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 totem primitivo.

responsable 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 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 del capitán de fragata don José de la Puente y Bassave— hizo escalas en Malta, Alejandría, Chipre, El Pireo, Barcelona, Valencia, Alicante, Almería y Málaga. Desde este

en Santa Cruz en febrero de 1891 cuando, también desde Cádiz, se dirigía a San Juan de Puerto Rico, La Habana, Nueva York, Plymouth y Ferrol.

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

El 29 de noviembre de 1892, después de la revista llevada a cabo por el almirante Carranza, capitán general del Departamento del Ferrol, se hizo a la mar en su célebre viaje de circunvalación al mando de don Fernando Villamil. Bahía, Ciudad del Cabo, Adelaida, Melbourne, Sidney, Newcastle, Wellington, Lyttelton, Valpara-

Sus escalas continuaron en Santa Cruz y, durante una de ellas, en 1901, mientras se izaba un bote, a consecuencia de una avería éste cayó a cubierta y causó tales heridas al guardiamarina Roig que, a causa de ellas, falleció luego en el Hospital Militar de esta plaza.

Don Gabriel Rodríguez y Marban, don Tomás Azcárate Menéndez, don Miguel Márquez y Solís, don Augusto Durán, don José Cervera, don Salvador Moreno Elizaga..., tantos y tantos nombres de marinos prestigiosos que mandaron la "Nautilus" a lo largo de su dilatada vida marinera.

Los dos últimos cruceros los lleva a cabo en aguas del Atlántico al mando del capitán de fragata don Manuel Menvidí y,

años en Marín hasta que, en 1937, el desguace dio fin a su vida marinera.

La "Galatea" continuó sus singladuras. El casco, antes negro, relucía bajo una capa de esmalte blanco; 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, ambos

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 inglés Nicholson, especialista en el trazado de grandes yates.

Y el resultado obtenido está a la vista: la estampa y líneas marineras del "Juan Sebastián Elcano" son admirables y de unas proporciones difícilmente superables.

Su construcción estuvo a cargo de los astilleros gaditanos de la firma Echevarrieta.

vía el atemporalado Cabo de Hornos.

En 1961, después de largos años de servicio, causó baja la "Galatea" 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, sesteaba en el mar domesticada y tranquila, mar de puerto, añorando quizás los años en que luchaba con las olas empenachadas.

La primera escala del "Elcano" en Santa Cruz

La primera escala del "Elcano" en Santa Cruz fue en 1929, año de veleros en nuestro puerto. Comenzó con la llegada, en enero, de la goleta americana "Queen of Scots", para seguir, en febrero, con las inglesas

metros cuadrados. En el castillo y la toldilla qeva 4 piezas de 57 milímetros para salvas.

Poco después de su entrega, realizó su primer viaje de Cádiz a Málaga con Alfonso XIII a su bordo. Lo mandaba en esta ocasión don Manuel Menvidí y Elío, último comandante que tuvo la "Nautilus". Días más tarde, el "Juan Sebastián Elcano" dio comienzo a su primer viaje de circunvalación. Durante éste, la llegada a Buenos Aires coincidió con la entrega de las banderas de combate a los destructores "Miguel de Cervantes" y "Juan de Garay", recién adquiridos en España.

A partir de entonces, el "Juan Sebastián Elcano" ha recorrido todos los mares del globo. Muchas son las aventuras que ha encontrado y que, por sí solas, bastarían para varios volúmenes. Tanto en la

arios bauprés, y el mástil... dable para el Santa Cruz mar... rinero el que su puerto se en... galane —una vez más— con... la escasa belleza que aún cru... za los mares.

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 en la mar las esbeltas arboladuras.

Las viejas fragatas guerreras conservaron su velamen durante largos años pero, entre el trinquete y el mayor, la alta chimenea ponía, siempre su nota discordante.

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

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

Años más tarde, en 1796 concretamente, la urca "Anunciación" fue destinada, pura y simplemente, a estos menesteres formativos. Iba al mando del capitán de fragata don Manuel Díaz de Herrera, el cual había llevado a cabo notables trabajos e investigaciones en

La "Nautilus" española

El "clipper" inglés "Carrick Castle" fue botado en los astilleros de Glasgow en 1866 y, hasta 1886, navegó bajo este su nombre en la ruta de Australia. El casco era "composite", de construcción mixta de hierro y madera, de líneas sen-

el campo de la ingeniería y astronomía.

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

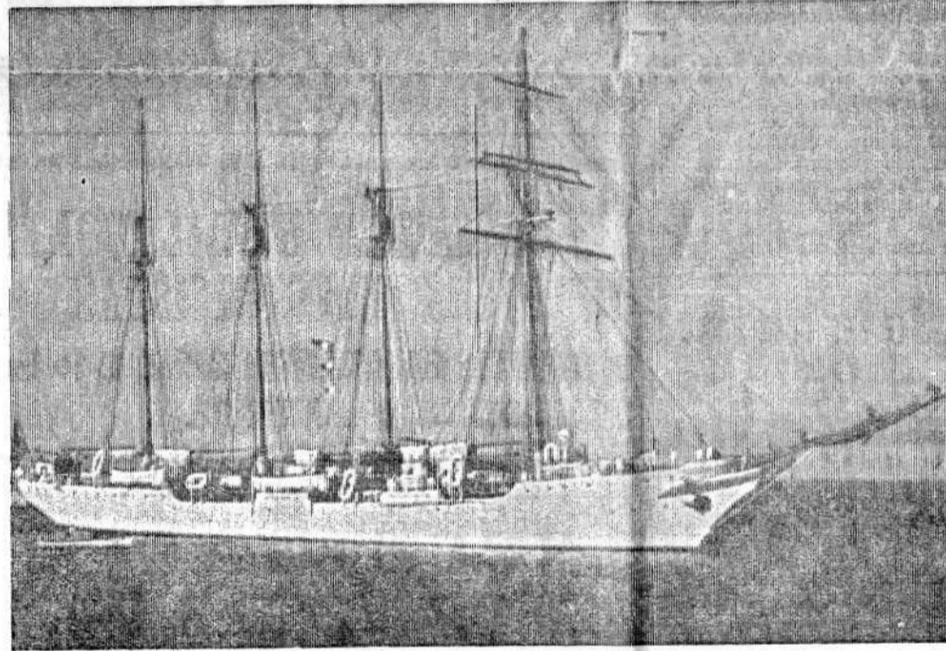
A mediados del pasado siglo se habilitó la fragata mercante "Elcano" para que, en el curso de un viaje redondo a Manila, condujese algunos alumnos de la Escuela Naval Militar. El experimento se llevó a cabo con éxito pero, por diversas circunstancias, no se repitió en años posteriores, y si se continuaron 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 los efectuados por otras similares en 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 nombre de "Nautilus".

cillas y muy marineras. Eran sus principales dimensiones 59 metros de eslora, 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 co-

Barcelona, Valencia, Almería y Málaga. Desde este



La "Galatea" en nuestro puerto con las vergas embicadas en señal de luto por ser Viernes Santo.—(Foto del autor).

último puerto arrumbó a Cádiz, donde dió fondo el 26 de septiembre del mismo año.

En junio de 1889, al llegar a Cádiz, sufrió una embarrancada entre San Sebastián y Santa Catalina. La varada fue poca importancia y, pronto a flote, 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"

Melbourne, Sidney, New Castle, Wellington, Lyttelton, Valparaí-

so, Montevideo, Buenos Aires, Puerto Rico, Nueva York, Plymouth, Cherburgo, Brest, San Sebastián, Bilbao y Ferrol marcaron el largo viaje que, el 11 de agosto de 1894, terminó en las mismas aguas donde había comenzado.

Dos nuevos veleros: "Galatea" y "Minerva"

Cuando la "Nautilus" fue retirada se estudió con todo detenimiento 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 barcas "Galatea" y "Minerva", ambas destinadas a servir como escuelas en la Marina de guerra.

La primera, de tres palos, había sido construida en 1896 en los astilleros de la Rodger, en Port Glasgow, para la firma Sterling, de Liverpool.

Durante los tres primeros años de su vida marinera se llamó "Glenlee", nombre que luego cambió por el de "Islamount".

Terminada la primera guerra mundial, los armadores ingleses comenzaron a vender sus veleros y, como otros muchos, la "Islamount" pasó a bandera italiana con el nuevo nombre de "Clarastella". Los italianos le colocaron un diesel y, con optimismo, se aprestaron a competir con el vapor.

La segunda unidad adquiri-

lántico al mando del capitán de fragata don Manuel Menvidiú y,

el 30 de septiembre de 1922, dio por última vez fondo en el Arsenal ferrolano. No estaba ya en condiciones de navegar y, con pena infinita de promociones y promociones que por ella habían pasado, fue dada de baja.

da, rebautizada "Minerva" cuando pasó a la Armada española, había sido botada en 1892 en los astilleros de la Russell, de Glasgow, con destino al armador local Mr. J. R. Dickson. De 2.127 toneladas, estaba aparejada de barca de cuatro palos y llamábase entonces "Jordanhill". En 1902 pasó a la naviera Lawson, si bien conservó su nombre, el cual sólo cambió cuando, en 1920, se abanderó en Italia con el de "Augustella".

Al pasar a la Marina española ambas unidades, el viejo transporte "Almirante Lobo" las convoyó en su viaje desde Génova a Cartagena. En el citado Arsenal fueron reparadas y puestas a punto. Mientras la "Galatea" iniciaba sus cruces, la "Minerva" permaneció amarrada hasta que, decidida la construcción del bergantín goleta hoy en puerto, se inició su transformación en pontón carbonero.

Sin masteleros ni masteleros —sobre el largo y fino casco los muñones de los palos machos— la "Minerva" perdió incluso el largo y elegante bauprés.

Negra bajo la fina capa de polvillo, sesteó durante largos

Nicholson, especialista en el trazado de grandes yates.

Y el resultado obtenido está a la vista: la estampa y líneas marineras del "Juan Sebastián Elcano" son admirables y de unas proporciones difícilmente superables.

Su construcción estuvo a cargo de los astilleros gaditanos de la firma Echevarrieta. 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 de 1928, fue entregado oficialmente a la Marina de guerra.

El "Juan Sebastián Elcano" desplaza 3.754 toneladas y son 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 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 las calmas llevaba un motor Atlas-Polar, 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 fijadas y preparada para quedar desembragada en las navegaciones a vela.

A la velocidad económica de 8 nudos —con 230 toneladas de fuel en sus tanques— tiene una autonomía de 10.000 mi-

La primera escala del Elcano en Santa Cruz

La primera escala del "Elcano" en Santa Cruz fue en 1929, año de veleros en nuestro puerto. Comenzó con la llegada, en enero, de la goleta americana "Queen of Scots", para seguir, en febrero, con las inglesas "Partia" y Vanduara", así como la portuguesa "Tricania".

En marzo es otro portugués, la "Ribierinho", que vuelve en mayo con la "Galatea" —al mando del capitán de fragata Fontela— y la polaca "Iskra", primer barco de este pabellón que llegó a nuestro puerto.

El 26 de agosto recaló 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 a la ya escasa vela que existía en los mares.

Tras él llegaron las goletas "Anfritrite I", "Kinka Jou", "Iolanda", "Day Bream" y "Monsumen". En esta llegada, por vez primera a la isla, la familia Andersen, con la pequeña Lis que, a su bordo, ya escribía su primer libro sobre Tenerife.

El año terminó con la llegada de la fragata alemana "Grossherzogin Elisabeth".

A partir de entonces, el "Juan Sebastián Elcano" ha recorrido todos los mares del globo. Muchas son las aventuras que ha encontrado y que, por sí solas, bastarían para varios volúmenes. Tanto en la mar abierta como en los intrincados canales de la Patagonia, el "Juan Sebastián Elcano" ha tejido una estela que, efímera, ha quedado plasmada en los diarios de navegación.

De entre sus más notables y recientes azafas, recordemos la ocurrida en abril de 1957. Navegaba entonces en demanda del Canal de Panamá cuando —el día 10— al amanecer se avistó una gruesa columna de humo por la proa. Se braceó el aparejo y se aprobó al punto donde se suponía un incendio en la mar. Para ganar tiempo se cargó el aparejo y, a motor, el "Elcano" alcanzó al mercante inglés "Hoperange", al garette y envuelto en llamas. En poco tiempo, las lanchas salvavidas del bergantín goleta español recogieron a la tripulación completa del carguero que, con cargamento de soja, navegaba de Nueva Orleans al Japón cuando se declaró el incendio a su bordo.

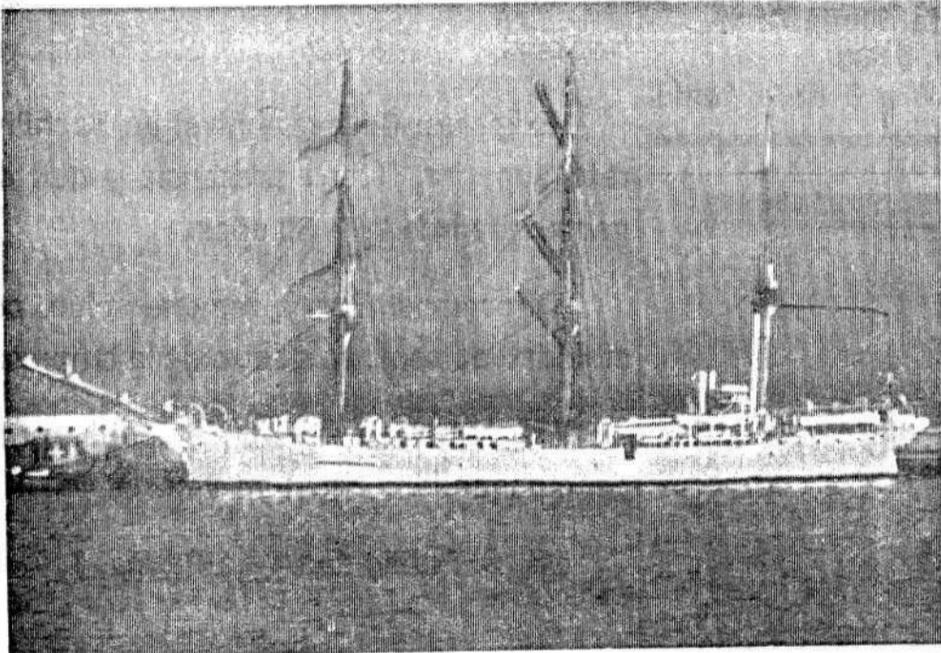
Los hermanos del "Juan Sebastián Elcano"

En 1928, la Prensa náutica se hizo eco de la entrega del hermoso bergantín—goleta. En Inglaterra se pidió que el Almirantazgo deshechase los viejos acorazados que, hasta entonces, venían sirviendo para prácticas y entrenamiento. Se solicitó, concretamente, que se si-

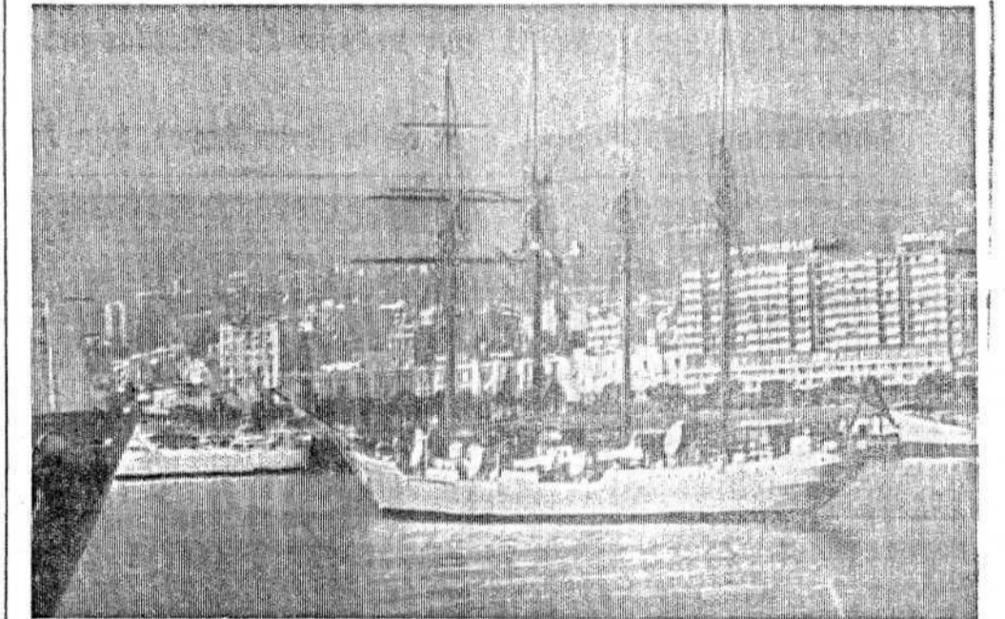
guiese el ejemplo español y se fuese a la decidida construcción de veleros similares al "Juan Sebastián Elcano".

La idea prosperó inicialmente e incluso se llegó a fijar en cuatro el número de los bergan-

(Pasa a la pág. siguiente)



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



El "Elcano" durante su última escala tinerfeña. Venía al mando del capitán de fragata Gil de Sola y se dirigía a aguas sudamericanas. A la izquierda, el moderno mascarón de uno de los "Black" de la Fred Olsen.—(Foto Jorge).