

LA ISLA y los barcos

La vida marinera de la corbeta «Nautilus», buque-escuela de la Marina de Guerra española

(I)

Cincuenta años después de la última escala en Santa Cruz de Tenerife de la corbeta «Nautilus» —aquella de altos palos y aparejo de cruz— su homónima, la moderna de estampa gris y estilizada, nacida a la mar en los astilleros gaditanos de La Carraca, presta servicio en nuestra Marina de Guerra.

Buque de línea alrosa, con proa lanzada y de abanico, la actual «Nautilus» en poco recuerda a aquella de tres palos —rápida y maniobrera— que como buque-escuela tanto y tan bien sirvió durante años. Fue cuna de marinos; en ella se formaron los que escogieron la dura carrera de la mar y, con un cargamento de ilusiones y esperanzas, se embarcaron en la corbeta que mucho sabía de la ruta diabólica del Cabo de Hornos, de «pamperos» y «nortazos», así como de las singladuras en la zona de los «rugientes cuarentas».

Una «Nautilus», aquella primera, era la clásica corbeta que cruzaba la mar con la limosna de la brisa en el blanco y desplegado velamen; la otra —la de hoy— nació de los «sloops» y «avisos» que entre las dos guerras mundiales se incorporaron a todas las Armadas que en el mundo se interesaron en la lucha contra los submarinos. La que hace cincuenta años fue dada de baja y desarmada del soplo de Eolo y, la actual, es con sus gemelas uno de los primeros buques que en la Marina de Guerra española están equipados con motores ideales y —sin chimeneas— dan salida a los gases de la combustión por evacuación lateral y a la altura de la línea de flotación.

La Corbeta «Nautilus» nació a la mar en 1866, fecha en que resbaló por una de las gradas de los astilleros de la John Elder and Company, de Glasgow, para —clasificada entonces como «clipper»— hacer tanto la «carrera del té» a puertos de China como la «carrera de la lana» a los de Australia.

Barco fino y muy marinero, eran sus principales dimensiones 59 metros de eslora por 10 de manga y unos 8 de puntal a la cubierta alta. Los calados eran de 5 metros a proa y 5,20 a popa y el desplazamiento correspondiente era de 1.700 toneladas.

rick Castle» y al aire el «Red Duster», se aprestaba a medirse con sus rivales de la misma nacionalidad y los americanos matriculados en Baltimore.

La estela gloriosa que dejaron los «clippers» en majestuosos desfiles por todos los océanos del mundo continúan —continuarán siempre— abiertas en los corazones de marinos y poetas. Blanca la estela, blancas las velas, el recuerdo de aquellas singladuras maravillosas —de aquellos barcos pléticos de armonía y gracia marinera— no podrá borrarse nunca mientras la belleza impresione los sentidos.

Con los «clippers» nació toda una nueva época en la historia de la navegación y, si el «Carrick Castle» no ganó la fama de aquellos otros que compitieron ventajosamente con los «steamers» —«Lightning», «Champion of the Seas», «Red Jacket», «Cutty Sark», «Thermopylae»,

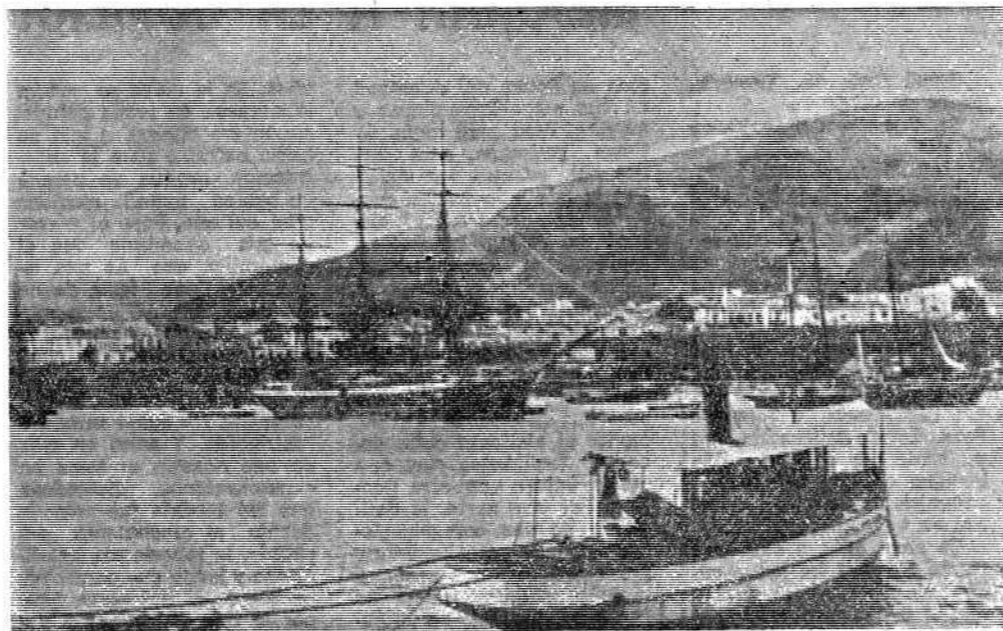
nas una de nuestras antiguas fragatas, se comprendió que por su tamaño y grandes gastos que ocasionaba no eran éstos los buques adecuados al fin que se proponía el Gobierno; y siendo ministro el vicealmirante Pezuela, honró al que esto escribe, confiéndole la comisión de ad-

Botada en 1866 en los astilleros de la John Elder, de Glasgow, primeramente se llamó «Carrick Castle»

Adquirida en 1885 —por ella se pagaron 60.000 pesetas— tres años después inició su primer crucero de instrucción

El 15 de septiembre de 1889, al mando del capitán de fragata don José Puente y Besave, llegó por vez primera a nuestro puerto

Por Juan Antonio Padrón Albornoz



En primer término el remolcador «General Antequera» y, al fondo —sobre el Santa Cruz que fue— la estampa marinera de la «Nautilus».

etc.— sí participó en la carrera por una mejor construcción naval con su casco «composite». La arquitectura naval había llegado, puede decirse, al límite de la resistencia de los materiales y con su novedad y

quirir en Inglaterra un buque mercante de proporciones para escuela de Guardias Marinas, sin otra limitación que el coste o precio, por no existir mas que una pequeña cantidad dentro de los recursos ordinarios.

marino formado en un velero, el marino avezado a todos los tiempos, no se da nunca por vencido; el trabajo en las jarcias temple el cuerpo y el espíritu y exige el desarrollo de las mejores virtudes: valor, resolución,

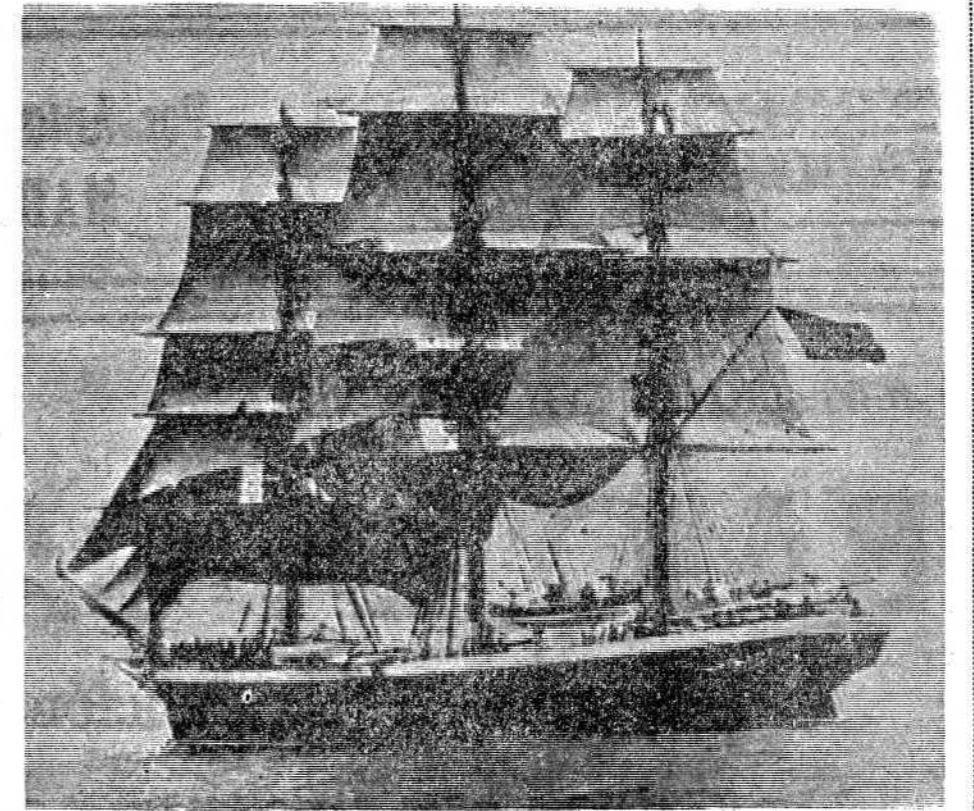
«tious» dejaba ir por las planchas el negro cargamento de Cardiff que traía para los depósitos y gabarras de la firma Hamilton.

Cerca, la fragata «Ariadne», de la Marina de guerra alemana, lucía su arboladura y, entre los palos trinquete y mayor, se alzaban dos gallardas chimeneas que, en candelero, dejaban escapar dos leves penachos de humo. Había llegado el día 13 y, al mando del comandante Claussen von Finck, venía de Kiel y Darmouth con guardiamarinas de la Escuela Naval en viaje de prácticas por el Atlántico.

Nuevo, flamante, —entonces una de las más modernas unidades de nuestra Marina de guerra— el «Isla de Cuba» estaba fondeado casi a la sombra del castillo de San Pedro. Gemeo del «Isla de Luzon», había sido botado meses antes en los astilleros de la Armstrong, en Elswick, y lucía aquella su esbelta estampa de dos palos en caída, a son de la chimenea de mucha guinda.

De apostadero en nuestro puerto, acababa de regresar de un crucero a Río de Oro y, al mando del comandante Guerra, con los toldos dados sesteaba en las aguas tranquilas del puerto.

Con su potente artillería —cuatro Hontaria de 120 milímetros; dos Hotchkis de tiro rápido; tres de 37, varias ametralladoras y tres tubos lanzatorpedos— el «Isla de Cuba» sería enviado más tarde a Cavite donde, con la fuerza naval de Montojo, lucharía contra los americanos. Luego, cumpliendo órdenes, sus propios tripulantes lo hundirían en la bahía de Bago para más



La corbeta «Nautilus», buque-escuela de la Armada española, cuando iniciaba uno de sus viajes de instrucción.

los varaderos cayeron las anclas y, girando con suavidad, la «Nautilus» viró y quedó aproada al tiempo reinante.

Sobre el negro y fino casco, los tres palos, de mucha guinda, se proyectaban sobre el macizo de Anaga y el azul del cielo de Santa Cruz.

En los días sucesivos, en sus cercanías fondearon numerosos barcos de todo tipo —eran los buenos tiempos del Santa Cruz puerto carbonero— y, entre ellos, destacaron los «Miguel Martínez Pinillos», que al mando del capitán Abrisquete se dirigía a La Habana que aún era española; el alemán «Erna Woer-

volvió a Santa Cruz de Tenerife, en ambas ocasiones al mando de don Víctor Concas y Paláu y, tras participar en las Fiestas Colombinas de Huelva, arrumba al Ferrol para proceder a su preparación con vistas al viaje de vuelta al mundo según itinerario trazado por el capitán de fragata Villamil, su nuevo comandante.

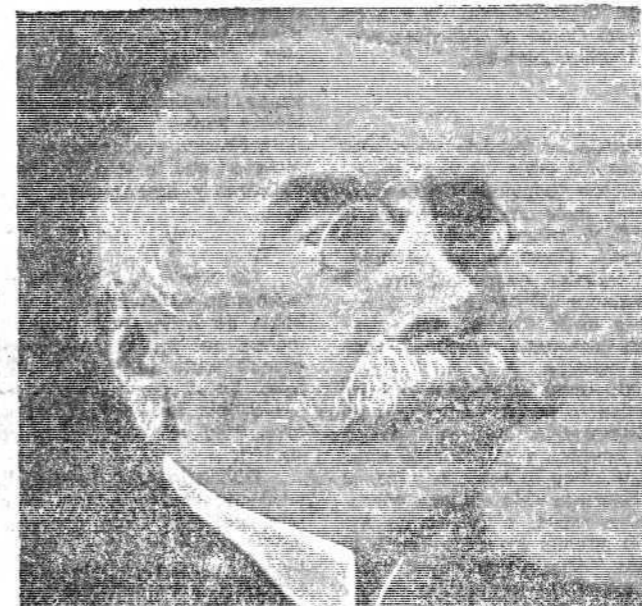
La vuelta al mundo de la «Nautilus»

«S. M. el Rey (q.D.g.) y en su nombre la Reina Regente del

cina para el entrepunte y sustituir por hamacas los coys. Aumentar el cargo del Contramaestre en jarcias y velas, y algunas otras pequeñeces que merecen mencionarse».

El mismo Villamil describe tal y como quedó la corbeta antes de iniciar el viaje y, tras una breve reseña histórica, dice: «La cubierta principal, tanto en la mar como en puerto, queda siempre despejada para efectuar toda clase de maniobras y, entre ésta y la segunda, o sea en el entrepunte, están los alojamientos de una gran parte de la dotación, en el siguiente orden: a popa de todo, o sea en el espacio que media entre el coronamiento hasta el palo mesana, el de los jefes, a continuación de éstos, y con la separación consiguiente de un tabique o mamparo, la cámara de oficiales, compuesta de un espacioso salón y ocho camarotes, quedando más a proa, en la parte central del buque, el alojamiento y sala de estudios de los Guardias Marinas, espacio sumamente amplio con la ventilación y luz precisa para que vivan y trabajen cuarenta de estos jóvenes. El resto del entrepunte se aprovechó para la instalación de los camarotes de Maestranza, dormitorio de los marineros, enfermería y cocina.

Más abajo de esta segunda cubierta hay otra llamada del sollado, nombre que se da también al espacio que media entre ambas, el cual está ocupado en este buque por la despensa y paños de utensilios, equipajes de los marineros y dormitorios para los aprendices novatos.



por evacuación lateral y a la altura de la línea de flotación.

La Corbeta «Nautilus» nació a la mar en 1866, fecha en que resbaló por una de las gradas de los astilleros de la John Elder and Company, de Glasgow, para —clasificada entonces como «clipper»— hacer tanto la «carrera del té» a puertos de China como la «carrera de la lana» a los de Australia.

Barco fino y muy marinero, eran sus principales dimensiones 59 metros de eslora por 10 de manga y unos 8 de puntal a la cubierta alta. Los calados eran de 5 metros a proa y 5,20 a popa y el desplazamiento correspondiente era de 1.700 toneladas.

El casco era «composite», o sea, con la quilla, roda, codaste y forros de madera, mientras las cuadernas, baos y sobre quillas, eran de hierro. Con aparejo de fragata, su arboladura y las jarcias metálicas.

Así nació a la mar aquel «clipper» que, con el nombre de «Ca-

La corbeta «Nautilus» y sus primeros viajes

En el mundo frío de los números y las estadísticas podemos encontrar, sin duda alguna, el por qué de la muerte de los veleros, el por qué de la mar quedar huérfana de las blancas velas repletas de luz y brisa. Pero la causa principal estaba sólo en una: el progreso.

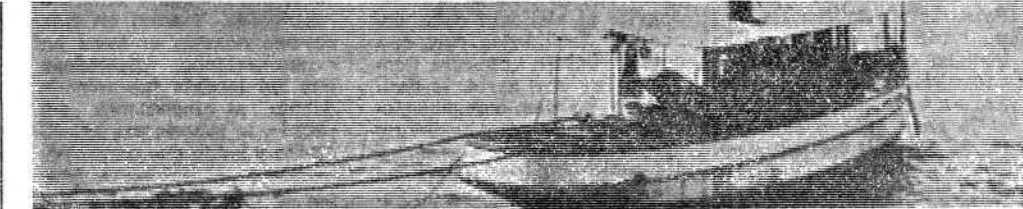
Las relaciones comerciales de los países comenzaron a intensificarse en la segunda mitad del pasado siglo y, con ella, aumentó el fatídico penacho que —en el horizonte— anunciaba la incorporación de los vapores a los tráficos que hasta entonces habían estado reservados a los grandes veleros.

Con los «steamers» bien establecidos en las líneas regulares —con un tráfico «tramp» en aumento constante— nadie confiaba sus cargamentos a los azares del viento y, poco a poco, los veleros fueron quedando arrumbados en las dársenas tranquilas, dársenas olvidadas de los puertos, de donde sólo les sacaba el desguace prosaico y fatídico.

La apertura del Canal de Suez —el 16 de noviembre de 1869— acortó considerablemente las derrotas de los vapores, factor éste que acentuó la decadencia de los veleros y, si algunos quedaron en la mar —años más tarde se intensificó el tráfico a vela debido a las nuevas construcciones metálicas— ya el canto del cisne había sonado para ellos.

Los grandes veleros de nueva construcción —sobre todos aquellos que arbolaban las contrasenas de las navieras Laeisz y Bordes— pudieron defenderse en los tráficos de mineral, carbón y cereales, pero los «clippers» habían sido construidos para poca carga y mucha carga y, por tanto, para siempre se fueron de la mar, si bien en Londres el «Cutty Sark» permanece en seco, y bien conservado, como un tributo de Gran Bretaña e los barcos que tanto impulsos dieron a su expansión colonial y comercial.

El «Carrick Castle» quedó en



En primer término el remolcador «General Antequera» y, al fondo —sobre el Santa Cruz que fue— la estampa marinera de la «Nautilus».

etc.— si participó en la carrera por una mejor construcción naval con su casco «composite».

La arquitectura naval había llegado, puede decirse, al límite de la resistencia de los materiales y, con su novedad y efectividad, el sistema mixto habría un horizonte de amplias perspectivas y posibilidades. Y en este nuevo capítulo, el de los «clippers» con casco «composite», sí que destacó, con su gallardía de líneas y su longevidad, el velero que —hace más de 50 años— por última vez cruzó las aguas de Tenerife.

puerto y, con los masteleros y mastelerillos calados, esperó el desguace que, por fortuna, entonces no llegó.

Pero dejemos que sea el propio don Fernando Villamil quien, en el primer capítulo de su «Viaje de circunnavegación de la corbeta «Nautilus», nos narre cómo, cuándo y para qué se adquirió el inmovilizado «clipper» de airosa línea marinera.

Ante mí, cargado de años por la pátina del Tiempo que roe, pule y mata, un ejemplar de aquella primera edición salida de los talleres tipográficos de Sucesores de Rivadeneyra —impresores de la Real Casa añade el pie— instalados en el número 20 del madrileño Paseo de San Vicente.

Y dice así don Fernando Villamil, el marino español que tuvo a su cargo el «Destructor», aquel buque de guerra español que —primero de su tipo en el mundo— dio lugar a todos los que desde entonces han cruzado los mares:

«La práctica de mar se hace más precisa hoy que ayer en la instrucción del personal joven. Antes las navegaciones eran más frecuentes y continúa la enseñanza e instrucción marinera; ahora, desde que el movimiento de los buques implica gastos de combustible, se navega muy poco, y no hay ocasiones de adquirir hábitos marinos en el transcurso de la carrera.

Ante esta realidad, y teniendo en consideración que a mi entender la base de toda instrucción para el oficial de Marina es la práctica de mar, propuse el año 86, siendo oficial del Ministerio del ramo, y en proyecto que se me encomendó estudiar, la adquisición de tres buques de vela con objeto de emplearlos en dar instrucción a los Guardias Marinas y a otras clases del vasto personal de nuestra Armada.

La idea no cayó en terreno árido. Si bien entonces se dedicaba a instruir Guardias Mar-

quirir en Inglaterra un buque mercante de proporciones para escuela de Guardias Marinas, sin otra limitación que el coste o precio, por no existir mas que una pequeña cantidad dentro de los recursos ordinarios.

En el breve plazo de quince días había desempeñado mi cometido, no sé si acertadamente, pero sí lleno del mejor deseo. El «clipper» inglés «Carrick Castle», hoy «Nautilus», vino desde Londres a España cargado con todo el material que en aquel entonces se adquirió allí para defensas submarinas de nuestros puertos, ahorrando un flete cuyo importe superaba a lo gastado en comprar el barco. Pero cambió el Gobierno, y con él el criterio respecto a instrucción de Guardias Marinas. El «Nautilus» llegó al Departamento de Cádiz, y allí quedó desmantelado por algún tiempo, hasta que la carencia absoluta de buque para escuela de Guardias Marinas hizo volver los ojos al «clipper» y ordenar su armamento, transformándolo, de mercante que era, en buque de guerra, lo cual requería tiempo y elementos muy distintos de los concedidos al entonces su comandante, quien puso a prueba su voluntad inquebrantable para vencer dificultades, y su entusiasmo y valor como jefe distinguido. Gracias a tan relevantes dotes de don José Puente y Besave, el «Nautilus» empezó a dar frutos como buque-escuela de Guardias Marinas y aprendices navales».

Al mando del citado capitán de fragata, la «Nautilus» se hizo a la vela desde Cádiz en abril de 1888 y, tras visitar Malta, Alejandría, Chipre y El Pireo, arrumbó a Barcelona para, luego, barajar toda la costa española del Mediterráneo y dar a conocer su gallarda estampa en todos los puertos —Valencia, Alicante, Cartagena, Almería y Málaga— que fueron preludio de su retorno al de salida donde, el 26 de septiembre, sus anclas mordieron fondo.

Tras un nuevo viaje por aguas del Mediterráneo, en septiembre de 1889 —y siempre al mando del capitán de fragata Puente y Besave— se hizo a la vela desde Cádiz y, tras escala en Funchal, arribó a nuestro puerto.

Las primeras escalas de la «Nautilus»

Con su fino y sereno navegar, la «Nautilus» volvió a cruzar las aguas del Atlántico mientras, a su bordo, se adiestraban los «michis» que, con el tiempo, tendrían en sus manos la responsabilidad del mando.

El «Nautilus», como los pocos

marino formado en un velero, el marino avezado a todos los tiempos, no se da nunca por vencido; el trabajo en las jarcias templó el cuerpo y el espíritu y exige el desarrollo de las mejores virtudes: valor, resolución, actuación enérgica, cautela, compañerismo, rectitud, amor a la responsabilidad y abnegación; lo primero que el alumno aprende es a aplicarse personalmente a la maniobra y actuar con pleno y perfecto sentido de la responsabilidad; allí aprende que, a bordo, cada mano que falla hace peligrar el conjunto y que, por tanto, de él se exige todo y en todo momento.

El 15 de septiembre de 1889 el puerto de Santa Cruz de Tenerife se encontraba pintado de barcos, pero sobre todo de veleros de todo tipo que, unos en los servicios de cabotaje y otros en los de altura, lanzaban al aire las flechas finas de sus palos.

Frente a la playa de San Antonio, el vapor inglés «Propi-

a guinda.

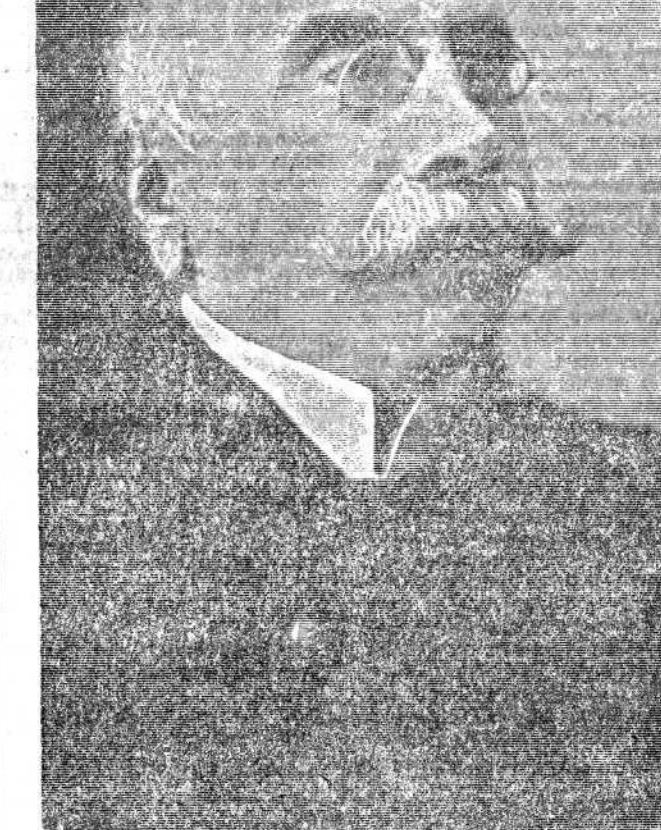
De apostadero en nuestro puerto, acababa de regresar de un crucero a Río de Oro y, al mando del comandante Guerra, con los toldos dados sesteaba en las aguas tranquilas del puerto.

Con su potente artillería —cuatro Hontoria de 120 milímetros; dos Hotchkis de tiro rápido; tres de 37, varias ametralladoras y tres tubos lanzatorpedos— el «Isla de Cuba» sería enviado más tarde a Cavite donde, con la fuerza naval de Montojo, lucharía contra los americanos. Luego, cumpliendo órdenes, sus propios tripulantes lo hundirían en la bahía de Bacoar para, más tarde, puesto a flote por los americanos, pasar a navegar bajo la bandera de las «stars and stripes».

Reformado, el «Isla de Cuba» lució nueva estampa con dos chimeneas delgadas y, tras largos años de servicio, fue vendido a Venezuela donde, con el nuevo nombre de «Mariscal Sucre», prestó servicio con los «Bolívar» y «Miranda» que también antes fueron españoles.

Esta era la estampa que el puerto de Santa Cruz de Tenerife presentaba cuando, con todo el trapo largo, la «Nautilus» dobló Anaga y puso proa a tierra.

Cargado el aparejo, la «Nautilus» conservó el trapo necesario para arrumbar al fondeadero asignado y, ya en él, desde



Don Víctor Concas y Paláu, que mandaba la «Nautilus», en las escalas que hizo en Santa Cruz de Tenerife los años 1890 y 1891.

mann»; el inglés «Tainui», el primero de los «mamarias» y que luego fue español bajo la contrasena de la Trasatlántica, y con los vapores «Desterro», «Pampa», «Matabele» y «Nubian», dos pequeñas goletas con la aventura en sus velas. Una, la «Hirondelle», de bandera francesa, se dirigía a Cayena y, la otra, la inglesa «Alerte», iba en tránsito para Sydney.

La tripulación completa de la «Nautilus» estaba compuesta por 209 hombres y, el día 22, comenzó a arrancar a son de mar para —en las primeras horas del día siguiente— hacerse de nuevo a la vela.

Al amanecer, del Sur recaló el vapor alemán «Valparaíso», de la Hamburg-Sudamerikanische, que —con carga general en tránsito— venía a carbonear para, más tarde, seguir viaje a Rotterdam y Hamburgo.

El «Valparaíso» cayó a una banda para dar paso a la «Nautilus» que, poco a poco, iba dando trapo y ganando velocidad mientras, tras de Anaga aparecía el vapor «Les Vosges» y, en la raya lejana del horizonte, se alzaba la negra y espesa columna de humo que anunciaba la arribada del «Pernambuco», otro vapor de la Hamburg-Sudamerikanische que, procedente de Santos, se dirigía a Hamburgo.

Frente a Santa Cruz, con todo el aparejo largo y enmascarado por los «Valparaíso» y «Les Vosges», la «Nautilus» ofrecía su estampa fina y marinera mientras corría con su proa la mar larga y tendida que le llegaba de fondo del Atlántico.

Las Palmas, Azores, Ferrol y Tángier fueron las siguientes escalas y, ya el 30 de noviembre, volvió a Cádiz.

En 1890 y 1891, la «Nautilus»

Teino, se ha servido disponer que una vez listo ese buque de su mando, salga para el Departamento de Ferrol, a fin de habilitarse para el viaje de circunnavegación que debe emprender. De Real order lo digo a V.S. para su conocimiento y fines consiguientes, quedando en este puerto el cañonero «Cocodrilo» para que, si fuese necesario, remolque a la «Nautilus» hasta dejarla franca.

Dios guarde a V.S. muchos años.

A bordo «Legazpi», Huelva, 5 de agosto de 1892.— J. de Beránger.

Sr. Comandante de la corbeta «Nautilus».

Este es el escrito que recibió el capitán de fragata Villamil que, en su libro, dice: «Me dirigí el día 7 a la ría de Ferrol, donde logré fondear el 18 de agosto, y como era consiguiente, presenté a la Autoridad superior del Departamento la relación de obras y reemplazos que creía de necesidad se hiciesen en este buque, que consistía en lo siguiente:

Cambiar o entablar la cubierta alta por hallarse la actual en mal estado. Sustituir los botes por otros de más capacidad. Meter el buque en dique para reconocer sus forcos y limpiarlos. Echar fuera una parte del lastre. Abrir escotillas de ventilación para el soldado de popa. Desencapillar todas las jarcias y reconocer el aparejo, cambiando lo preciso. Colocar un condensador para agua dulce. Cambiar los cuatro cañones de a 7 centímetros, sistema Hontoria, por dos de 57 milímetros Nordenfeldt, dos revolvers Hotchkis de a 37 milímetros. Colocar un mamparo estanco a cinco metros de la roda. Cambiar la co-

do más a proa, en la parte central del buque, el alojamiento y sala de estudios de los Guardias Marinas, espacio sumamente amplio con la ventilación y luz precisa para que vivan y trabajen cuarenta de estos jóvenes. El resto del entrepuente se aprovechó para la instalación de los camarotes de Maestranza, dormitorio de los marinos, enfermería y cocina.

Más abajo de esta segunda cubierta hay otra llamada del soldado, nombre que se da también al espacio que media entre ambas, el cual está ocupado en este buque por la despensa y paños de utensilios, equipajes de los marinos y dormitorios para los aprendices navales, ocupando también parte de este soldado un gran número de balsas y trinquetes, que con los distribuidos en el plan del buque o bodega, forman el lastre que constituye la verdadera estiba, en unión del pañol de pólvora, caja de cadenas y aljibes para el agua dulce, pesos que van en los más profundo, o sea en el plan del barco. Con dicha carga y víveres para cuatro meses, la «Nautilus» desplaza por término medio 1.700 toneladas».

El 29 de noviembre, Villamil recibió las instrucciones para el viaje que comenzaba así:

«El Excmo. Sr. Ministro de Marina, en Real Orden de 19 del actual, me dice lo que sigue: Excmo. Sr.: Acordado por el Gobierno de S.M. que la corbeta «Nautilus», Escuela de Guardias Marinas, verifique un viaje de circunnavegación con objeto de que la enseñanza práctica de aquellos jóvenes y del equipaje del buque tengan por sólida base las navegaciones hechas en largas travesías y en distintos mares y latitudes, deberá su Comandante, con tal fin, atenerse a las siguientes instrucciones para su gobierno y cumplimiento en la delicada misión que se le confía.

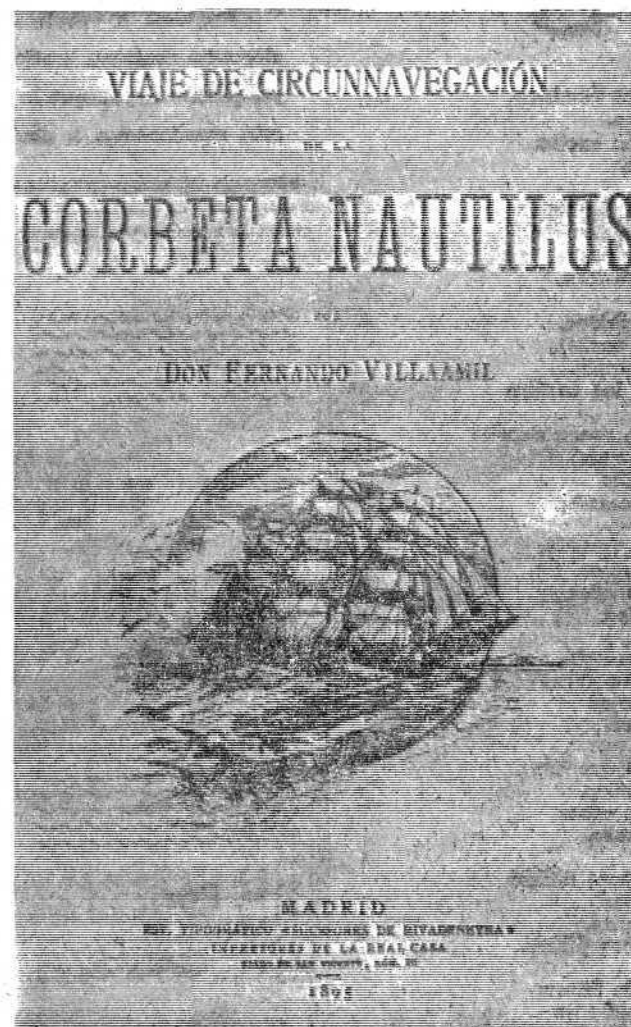
De las Instrucciones —detalladas— resaltan algunas que, por su significación, queremos hacer resaltar: «Tan luego como se halle el buque listo de las reparaciones mandadas hacer últimamente y repuesto de víveres, aguada y pertrechos necesarios para tan largo viaje, saldrá del Ferrol con rumbo al archipiélago de las Canarias, donde, a juicio de su comandante, tocará en su capital, Santa Cruz de Tenerife, o en Las Palmas, con objeto de abastecerse de víveres frescos y deteniéndose para este objeto el tiempo preciso, hará rumbo al Cabo de Buena Esperanza, anclando en la Bahía de Tablas, o en la de San Simón».

Añadida luego: «Si por circunstancias fortuitas se viese obligado a tomar algún puerto del Brasil, debe preferir los de Pernambuco o Bahía de todos los Santos, por la doble razón de alejarse menos de su derrota, y por

(Pasa a la página 8)

REPRODUCCIONES FOTOGRAFICAS:

Juan HERNANDEZ



Portada de la primera edición del libro que, sobre el viaje de la «Nautilus», escribió don Fernando Villamil.

LA ISLA Y LOS BARCOS SE VENDE

(Viene de la página 4)

ser en estos puntos poco frecuente la invasión de fiebre amarilla».

Largo, detallado y preciso en todos los órdenes, el escrito terminaba así: «El Gobierno se congratula en esperar los mejores resultados de esta expedición, confiando en el notorio celo, actividad y amor al servicio de su Comandante y de la oficialidad a sus órdenes.— De Real Orden lo digo a V.E. para su conocimiento y efectos oportunos.— Al trasladar a V.S. instrucciones tan detalladas del Gobierno de S.M. para el viaje de circunnavegación que va a emprender con la corbeta escuela de su acertado mando, no puedo menos de recordar a usía que en los distintos océanos que ha de cruzar, precedió a la corbeta «Nautilus» la fragata blindada «Numancia», dando fin a una campaña que, como decía el malogrado almirante, que sólo el recuerdo de haberlo verificado es una compensación más que suficiente de las privaciones, peligros y sufrimientos de toda especie por que tuvo que pasar aquella valiente, subordinada e inteligente dotación. De gran instrucción, a la par que de noble orgullo patrio, ha de ser para los jóvenes educados que la na-

ción confía a V.S., recorrer playas donde están escritas las páginas de tres siglos de nuestra historia, y de noble emulación para ellos encontrar por doquier nombres y huellas españolas.

El Gobierno de S. M. recomienda a V.S. la redacción por los Oficiales y Guardias Marinas de Memorias histórico-descriptivas de los países que visiten, campo fecundísimo de ilustración, hoy que la ciencia geográfica y todas las que con ella se relacionan alcanzan protección decidida de los Gobiernos y atraen sobre sí la atención de las más elevadas inteligencias; Memorias que debe V.S. hacer extensivas al estudio de los mares en que navegue en cuanto se relacione con la curiosa marcha e intensidad de las corrientes que a manera de arterias del globo llevan la fecundidad y el calor a costas que sin ellas estarían desnudas y desiertas.

El estudio de los vientos y de las distintas zonas y latitudes que recorren, tras de ser de suma entidad para las derrotas entre uno y otro continente, podrá hacer muy útil a la navegación en general el viaje de la «Nautilus», que por sus condiciones de buque de vela ha de acreditar a usía en el acierto de la dirección para acortar camino

con la previsión del cálculo, contraría muchas veces a las favorables circunstancias fugaces o pasajeras.

Por lo demás, espero que S. M. la Reina y su Augusto Hijo, su Gobierno, la Marina y el país entero, dando al viaje que la «Nautilus» va a emprender todo el mérito que en sí tiene, sabrá premiar los servicios, la constancia y el amor patrio de V.S. y de todos los que a sus órdenes van a emprenderlo.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Ferrol, 26 de noviembre de 1892.

Carranza.

Sr. Comandante de la corbeta «Nautilus», Escuela de Guardias Marinas.

En calidad de comandante de la corbeta iba don Fernando Villamil, y como segundo, embarcó don Joaquín Barriere, teniente de navío de primera clase.

La oficialidad estaba compuesta por el teniente de navío don Claudio Alvargonzález y los alféreces de navío don José Núñez Quijano; don Manuel Somoza Hartley; don Mateo García de los Reyes —creador años más tarde de las primeras flotillas de submarinos en la Armada española—; don José Miranda Cadrilo; don Alvaro Guitián Delgado; como primer médico embarcó don Salvador Guinea Alzate y, como segundo capellán, don José María González Vázquez.

Aquellas memorias histórico-descriptivas que entonces se recomendaron a los guardias marinas se han convertido en documentos de valor incalculable. Sus páginas, si bien un tanto descoloridas por la acción del tiempo y los rociones de agua salada, son la descripción de la vida real en un velero de aquellos días, descripción plena y hecha sin recurrir a la fantasía.

Con aquel viaje de la «Nautilus» se cerraba la época de los «clippers» por la ruta diabólica del Cabo de Hornos, la época de unos hombres curtidos en la mar cuyas tradiciones perduraran largo tiempo en el recuerdo de todos los que, una vez al año, ven la esbelta silueta del «Juan Sebastián Elcano» con todo el trapo largo mientras en la jarcia canta la brisa.

Han cambiado las dimensiones y formas de los barcos. Los sistemas de propulsión y los medios científicos empleados para su seguridad a través de los océanos y maniobras en los puertos se han perfeccionado al máximo. La inteligencia del hombre ha reducido al mínimo los riesgos e incomodidades de la navegación soportados por los marinos de la época de la vela, pero —no lo dudemos— aquella técnica todavía puede ser de algún valor para los marinos que, en situaciones peligrosas se encuentren abandonados a sus recursos debido a fallos mecánicos.

Por eso, ahora, cuando la navegación atómica es una realidad, no resulta —no resultará nunca— anacrónica la estampa de un velero bajo pirámide de velas repletas de viento y sol: el arte de la vela, como formato, nunca puede desaparecer por completo de las tradiciones de una nación marinera.

SE VENDE MAGNIFICOS PISOS ZONA AVENIDA BELGICA

- * 4 dormitorios
- * Hall
- * Comedor
- * Cocina con despensa
- * Terraza
- * Ascensor subida y bajada
- * Portero automático
- * Todo confort

Situado en la c/. Pintor Rivera
Informes: Teléfono 27-49-26. (D. P.)

RAMON G. ROJAS
CONCEPCION
Cirugía General Cirugía Vascular Periférica Angiología
Teléfono: 25-78-17.
Obispo R. Redondo, 16. La Laguna.

CESAR PERERA
CARRILLO
CARDIOLOGIA
Consulta de 4 a 8 excepto martes
(Previa petición de hora)
Teléfono: 25-98-13.
Silverio Alonso, 1. LA LAGUNA.

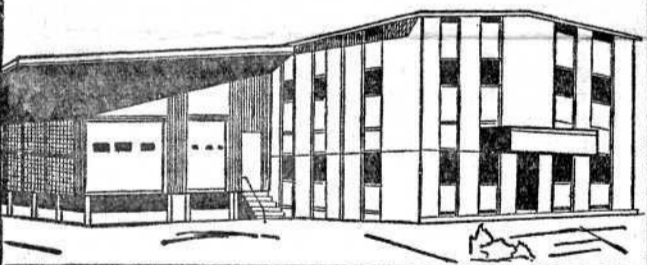
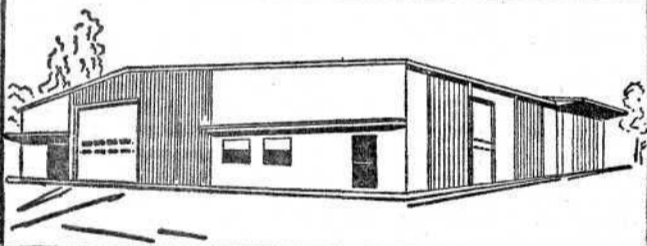
edificios prefabricados industriales



PRADO

Licenciatarios de:

BULTER MANUFACTURING COMPANY



Aplicaciones:

- Fábrica con o sin oficinas.
- Terminales de carga.
- Mercados centrales y en origen.
- Centros de instrucción y estudio.
- Centros comerciales y supermercados.
- Centros de servicio para zonas industriales.
- Centros de distribución de mercancías.
- Pabellones de deportes.
- Piscinas cubiertas.
- Bóvedas.
- Estaciones de servicio.
- Talleres de reparación.
- Pabellones desmontables para ferias internacionales.

PRADO HNOS y CIA. SA.
SUB-DELEGACION CANARIAS
Los Naranjeros, (km.16,800)

Tfno. 56-17-55, 56-16-09

TACORONTE—TENERIFE

GRAN OPORTUNIDAD

Urgente viaje extranjero, vendiendo sin intermediarios 2 solares Salud Alto. Interesados llamar teléfono: 22-68-93.

CHICA JOVEN

para trabajar necesita matrimonio también joven con dos niños pequeños, de 8 a 2. Pisito moderno. Pino de Oro. Razón: General Moscardó, 2-1º, de 6 a 8

VENDEDORES OI DE sol-Ther

ALMACENES SAN FRANCISCO
C/ San Francisco, 36
SANTA CRUZ DE TENERIFE

FIRPE
C/ San José, 24
SANTA CRUZ DE TENERIFE

ALMACENES SUMMUN
C/ Imeldo Seris, 45
SANTA CRUZ DE TENERIFE

INSTALADORA QUINTANA
C/ Imeldo Seris, 108
SANTA CRUZ DE TENERIFE

COMERCIAL MARGIL

ALMACENES SUPER

A 20 m. de la orilla del mar
Apartamentos en Punta del Hidalgo

con piscina climatizada