

LA ISLA y los barcos

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

(y II)

«Franqueada salida, dos tarde, fresco Nordeste, buena mar. ¡Adios!— Villamil».

Así decía el telegrama que, el 30 de noviembre de 1892, el comandante de la «Nautilus» envió a don Antonio Peña y Goñi, quien luego prolongó el libro del ilustre marino, aquel «Viaje de Circunnavegación de la corbeta «Nautilus» que, en 1895, fue editado por Sucesores de Rivadeneyra —impresores de la Real Casa— en sus talleres del madrileño Paseo de San Vicente.

Días antes, don Fernando Villamil había dicho a Peña y Goñi: «Voy a hacer entrañas de marino arando la mar».

Cuando el «clipper» esbelto zarpó tras las exclamaciones de rigor, la tripulación estaba compuesta por su comandante, el segundo y seis oficiales, médico, capellán y contador, 40 guardiamarinas, 90 aprendices de contramaestre, 85 marineros, cinco contramaestres y la maestra correspondiente a un velero.

¡Listo a virar!... ¡Larga escota de foque!

¡Allá va con Dios!
¡En buenhora sea la vuelta!
Ya en franquía, el viento del NO. roló al So., que era aproximadamente el rumbo que debía hacerse para las Canarias. Dos días duró este viento que hizo ganar a la «Nautilus» unas 200 millas —no hacia el S., como se proponía, sino hacia el NO.— pero pronto encontró el propicio para continuar sus singladuras.

La «Nautilus» se mostró velero rápido pues, en varias ocasiones, los otros «sailing ships» avistados por la proa al amanecer, ya por la tarde sólo debían asomar —allá en la línea lejana del horizonte y por la popa— los juanetes altos y sobrejuanetes.

Con respecto a la escala en Las Palmas, Villamil dice textualmente en su libro: «Debo manifestar sinceramente que en ningún punto de España hallan los marinos de todas las naciones la hospitalidad que es propia de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas».

Fiestas y agasajos a los marinos de la «Nautilus», fiestas

El 30 de noviembre de 1892, al mando de don Fernando Villamil, zarpó de El Ferrol en su viaje de vuelta al mundo

El 16 de julio de 1894 dio fondo en San Sebastián, donde fue recibida por la Reina Regente

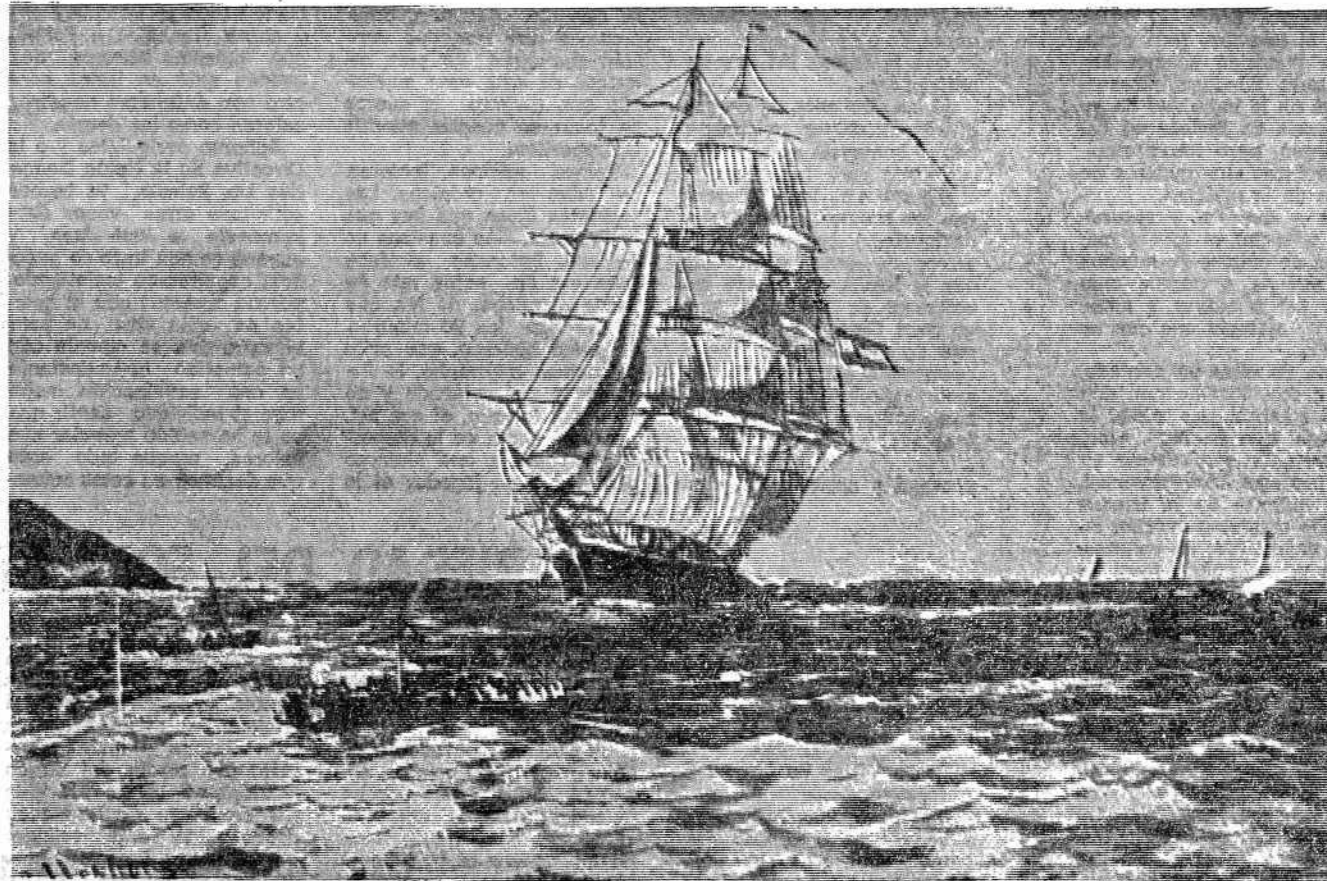
Al mando de don Antonio Mendivil, el 13 de mayo de 1922 llegó por última vez al puerto de Santa Cruz de Tenerife

de 7 a 8 nudos— ya el 30 de diciembre pasó de un hemisferio a otro, cortando la Línea por los 24° y 10' de longitud, «lle-

El 1 de enero, la isla de Fernando Noronha se dejó ver entre la bruma que cerraba el horizonte y, en la tarde del 5, la

Amsterdam, quedaron por babor. Si no se cuentan los días empleados en remontar el Cabo

todo el trapo y arrumbó al Cabo Farewell y, el 3 de julio, daba fondo en Wellington. «Después de saludar a la pla-



La corbeta «Nautilus» cuando, con todo el trapo largo, arrumbaba a San Sebastián. En primer término, la embarcación en la cual la Reina Regente se dirigía al buque-escuela.

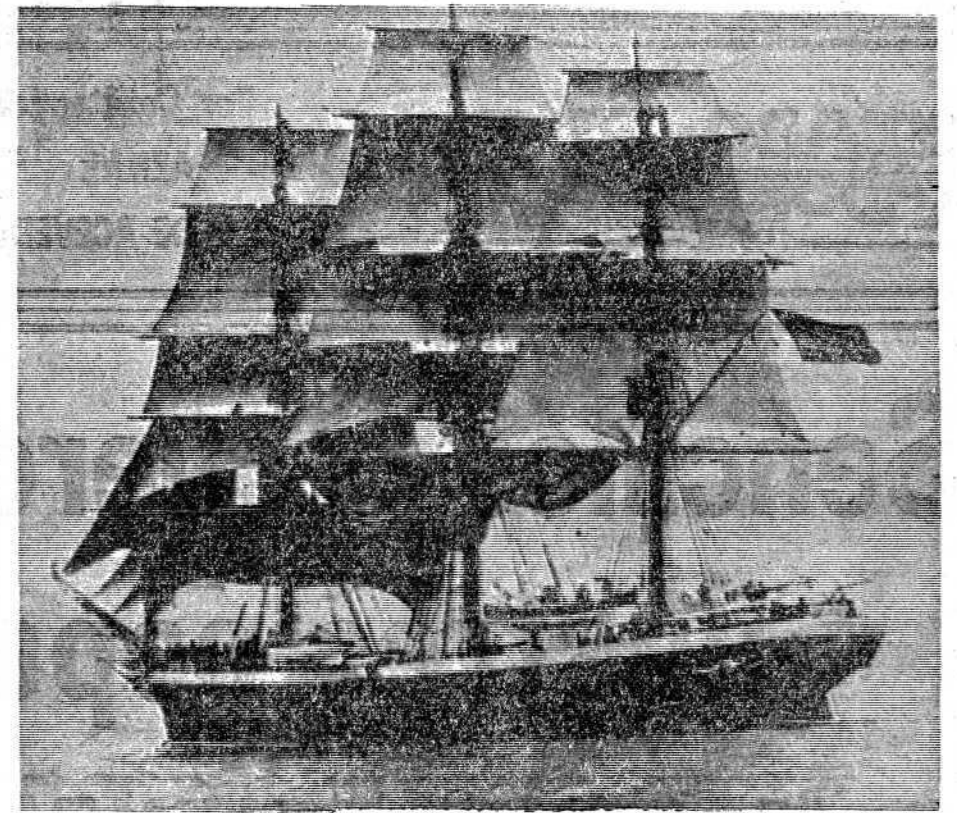
vando ya desde los 4 de latitud a brisa del SE. que hallamos, sin que mediase más que unas horas de calma, después de dejar la del NE.»

«Nautilus» dio fondo en la Bahía de Todos los Santos, o sea, a las tres semanas justas de haber dejado por la popa las aguas de Canarias.

—aquellos de vientos de proa y temporal— en sólo veinte días la corbeta española cruzó el Índico a una media de 8 nudos, si bien en ocasiones alcanzó y costuvo los 12.

En la noche del 15 se obser-

za dirigió más pasos desde el muelle a la casa-palacio de Lord Glasgow, que era entonces Gobernador General de la colonia. Fue recibido con extremada cortesía y afabilidad, ma-



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

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

frase de la gente de proa. El viento cargaba duro y traía empeño especial en dar trabajo al maestro velero, rifando o llevándose más lona de la que habíamos perdido desde nuestra salida de España. La noche del 11 de septiembre se presentó fea, y no contento el tiempo con despedazar las mayores, una gavia y un foque, la mar, que arbolaba como si no fuese la de un Pacífico, abordó a la «Nautilus», llevándose la canoa que estaba suspendida de los pescantes de popa».

El día 25, mientras realizaba una maniobra en la verga de trinquete, —todo ello durante un fuerte temporal del SE.— cayó a cubierta el cabo de mar Esteban Letamendía. Tan graves fueron sus heridas que falleció al día siguiente y, con las formalidades de rigor, fue sepultado en la mar.

Tras 37 días de mar —de ellos 22 cifando, incluso de vuelta y vuelta— la «Nautilus» dio fondo en Valparaíso tras saludar a la plaza y al acorazado «Capitán Prat».

Fueron días de descanso y, al mismo tiempo, de instrucción en tierra para los marinos españoles. A su llegada, el comandante de la «Nautilus» recibió del Gobierno chileno un comunicado que, textualmente, comenzaba así: «El Presidente de la República considera que de-

Muchas fueron las atenciones con los marinos españoles —tanto por parte de las autoridades chilenas como de la numerosa colonia hispana que allí residía— y, cuando de nuevo se hizo a la vela, de acuerdo con las instrucciones recibidas de Madrid, arrumbó directamente al Cabo de Hornos para, de allí, seguir a Montevideo. A su bordo, la «Nautilus» había embarcado dos guardiamarinas chilenos —Green y Hyat— de acuerdo con los deseos de las autoridades navales de aquel país a las que, telegráficamente, se accedió desde Madrid.

La salida fue emocionante: «Un remolcador del Gobierno nos puso en franquía, sacándonos desde la proximidad del muelle circular y diques flotantes, por entre las dos líneas que formaban en sus fondeaderos los cruceros «Pinto» y «Errazuruz», cazatorpe de ros «Lynch» y «Condell», y los acorazados «Cochrane» y «Prat», cuyas dotaciones, encaramadas en lo más alto de las bordas, saludaban afectuosamente a la del buque que, durante varias semanas, había permanecido en

puerto, siendo objeto de tantas y tan cariñosas atenciones».

En quince singladuras la «Nautilus» cruzó a Cabo Pillares y, en plena Pascua de Navidad, emprendió la operación de montar el Cabo de Hornos. El 28, con mar gruesa y chubascos, se recaló sobre la isla de D'ego Ramírez y, al día siguiente el Cabo estaba a la vista.

La despedida del año fue señalada pues, poco después, se desencadenó un fuerte temporal y, por vez primera durante el viaje, hubo que llamar a la guardia franca. Viento, granizo y chubascos, —todo ello acompañado por el sordo retumbar de los truenos— mientras, con pericia, la «Nautilus» era gobernada y, sin perder nada, subía por la costa de Patagonia mientras poco a poco aumentaba la temperatura y cedían los temporales. Sufrió los efectos de un «pampero» frente al Golfo de San Matías y, a las diez de la noche del 13 de enero, desde el mayor se centó la luz del faro del cerro de Montevideo, puerto donde la corbeta dio fondo al amanecer del día siguiente.

De nuevo en el Atlántico

La «Nautilus» amarró a la boya destinada al buque de la Marina de Guerra española que, por entonces, estaba destinado

para España los guardiamarinas que debían presentarse a examen y, el 12 de febrero, la corbeta zarpó río abajo —hacia

Las singladuras de la «Nautilus»

no rápido pues, en varias ocasiones, los otros «sailing ships» avistados por la proa al amanecer, ya por la tarde sólo debían asomar —allá en la línea lejana del horizonte y por la popa— los juanetes altos y sobrejuanetes.

Con respecto a la escala en Las Palmas, Villamil dice textualmente en su libro: «Debo manifestar sinceramente que en ningún punto de España hallan los marinos de todas las naciones la hospitalidad que es propia de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas».

Fiestas y agasajos a los marinos de la «Nautilus», fiestas y agasajos una incluyeron una «luchada» que fue del máximo agrado de Villamil que dijo al respecto: «Excuso decir que desde el primer momento me sentía apasionado por esta clase de sport, en que el hombre demuestra su destreza, fuerza muscular y coraje para el combate cuerpo a cuerpo».

Cuando llegó el momento de la partida, la «Nautilus» se hizo a la vela y contestó a los honores con que le saludaron otros buques de guerra en puerto. La fragata francesa «Melpomene» —con la que años después coincidiría más de una vez en aguas de Santa Cruz de Tenerife— formó la guardia en el castillo y, mientras su banda de música batía marcha, la dotación, con el comandante a la cabeza, saludó al velero español.

Igual hizo el acorazado H.M.S. «Narcissus», de la Royal Navy, fondeado entonces en aguas del puerto grancañario. La «Nautilus», en frase de Villamil, «al hallarse frente a frente de cada uno de ellos arriá sus sobres, como si quisiera indicar, al suprimir las velas más altas, que España descubre la cabeza y la inclina llena de reconocimiento ante tan valioso homenaje».

Rumbo al Sur, la «Nautilus» inició la primera de sus singladuras hacia Bahía, su siguiente escala.

«Creíamos que la flojedad de la brisa nos obligaría a fondear o voltejar sobre aquella costa, pero no sucedió así. Con el sol tomó más fuerza el viento, y muy luego la «Nautilus» se separó de la tierra a fin de evitar su abrigo; y archivando cada uno de sus tripulantes, allá en lo más recóndito de su corazón, un recuerdo de su estancia en las Canarias, todos pusieron sus ojos en ese punto que la imaginación finge y coloca en el horizonte; punto que entonces era Bahía, que será Australia después, para convertirse luego en el querido hogar que ya queda por la popa.

Aquella misma tarde pudimos ver el famoso Pico de Teide mostrando su cumbre por encima de las nubes. Era la última tierra española que veíamos, y era también la que más se levantó sobre el nivel del mar».

La «Nautilus» arribó a pasar a unas 80 millas al Oeste de las islas de Cabo Verde y, después de entrar en plena zona de los alisios —donde dio una media



La corbeta «Nautilus» cuando, con todo el trapo largo, arribaba a San Sebastián. En primer término, la embarcación en la cual la Reina Regente se dirigía al buque-escuela.

vando ya desde los 4 de latitud la brisa del SE. que hallamos, sin que mediase más que unas pocas horas de calma, después de dejar la del NE.»

Las singladuras de la «Nautilus»

En el viaje hasta Ciudad del Cabo, la «Nautilus» se mantuvo voltejeando cerca de la isla de Tristán de Acunha mientras, en dos botes, varios de sus tripulantes se dirigieron a tierra y volvieron con la sorprendente noticia de que —según un oficial de la Marina francesa— en la pequeña isla de Nightingale, el año anterior había sido avistado un naufrago, de nacionalidad española, que no quiso aceptar la oferta de protección ofrecida.

En las aguas de Ciudad del Cabo, la «Nautilus» sesteó unos días y, durante ellos, la tripulación repasó la jarcia y arboladura, tarea que alternó con vistas a la ciudad y excursiones al interior.

«Para llegar a Australia por la ruta que seguimos, hay que dejar atrás este extremo del África, poner proa a Oriente y navegar 6.000 millas sin interrupción, es decir, sin escala alguna».

Esto escribió don Fernando Villamil, comandante de la «Nautilus» cuando, arranchada a son de mar, la corbeta española —en la estela de un remolcador— abandonaba las aguas de Ciudad del Cabo al mediodía del 13 de febrero y cambiaba las señales de despedida y cortésia con dos buques de guerra, alemán uno y ruso el otro, que

«Nautilus» dio fondo en la Bahía de Todos los Santos, o sea, a las tres semanas justas de haber dejado por la popa las aguas de Canarias.

habían permanecido atracados junto a ella.

A las dos de la tarde se largó todo el trapo y, dice Villamil: «Recuerdo que la insistencia de algunos de a bordo en mirar hacia la ciudad, que quedaba por la popa, me hizo fijar en los destellos que desde una de las azoteas se dirigían hacia nosotros. Indagué y supe que ocho días de permanencia en el Cabo habían sido tiempo suficiente para que algunos de los muchos jóvenes que iban a bordo interesaran más de un corazón de las hermosas inglesas que habían visitado la «Nautilus», las cuales, por medio de espejos bien combinados, enviaban, en rayos de africano sol, un último adiós a sus amigos».

El Cabo despidió a la «Nautilus» con seis días de vientos de proa y, al séptimo, estalló el temporal con toda su furia. Pasada la tormenta, la corbeta arribó a Port Adelaide y, para ello, atravesó en su derrota el iridico Sur, tangenteando en varios puntos el límite de las barcas de hielo en la estación que corría. El viento favoreció la marcha de la «Nautilus» en las inmediaciones de las Croze— antes había dejado por estribor los archipiélagos desiertos de Príncipe Eduardo y Marion— y cruzó entre las Kerguelen y San Pablo que, con las

—aquellos de vientos de proa y temporal— en sólo veinte días la corbeta española cruzó el Indico a una media de 8 nudos, si bien en ocasiones alcanzó y sostuvo los 12.

En la noche del 15 se observó una aurora boreal, fenómeno interesantísimo que duró ocho horas y que quedó reflejada en el cuaderno de bitácora con todo detalle por los oficiales que tuvieron a su cargo las guardias de noche.

Esto, y la pesca de bonitos, —hubo días en que se capturaron catorce, con un peso medio de 30 libras— rompió un tanto la monotonía de las singladuras y, el 1 de abril, la corbeta dio fondo en Port Adelaide.

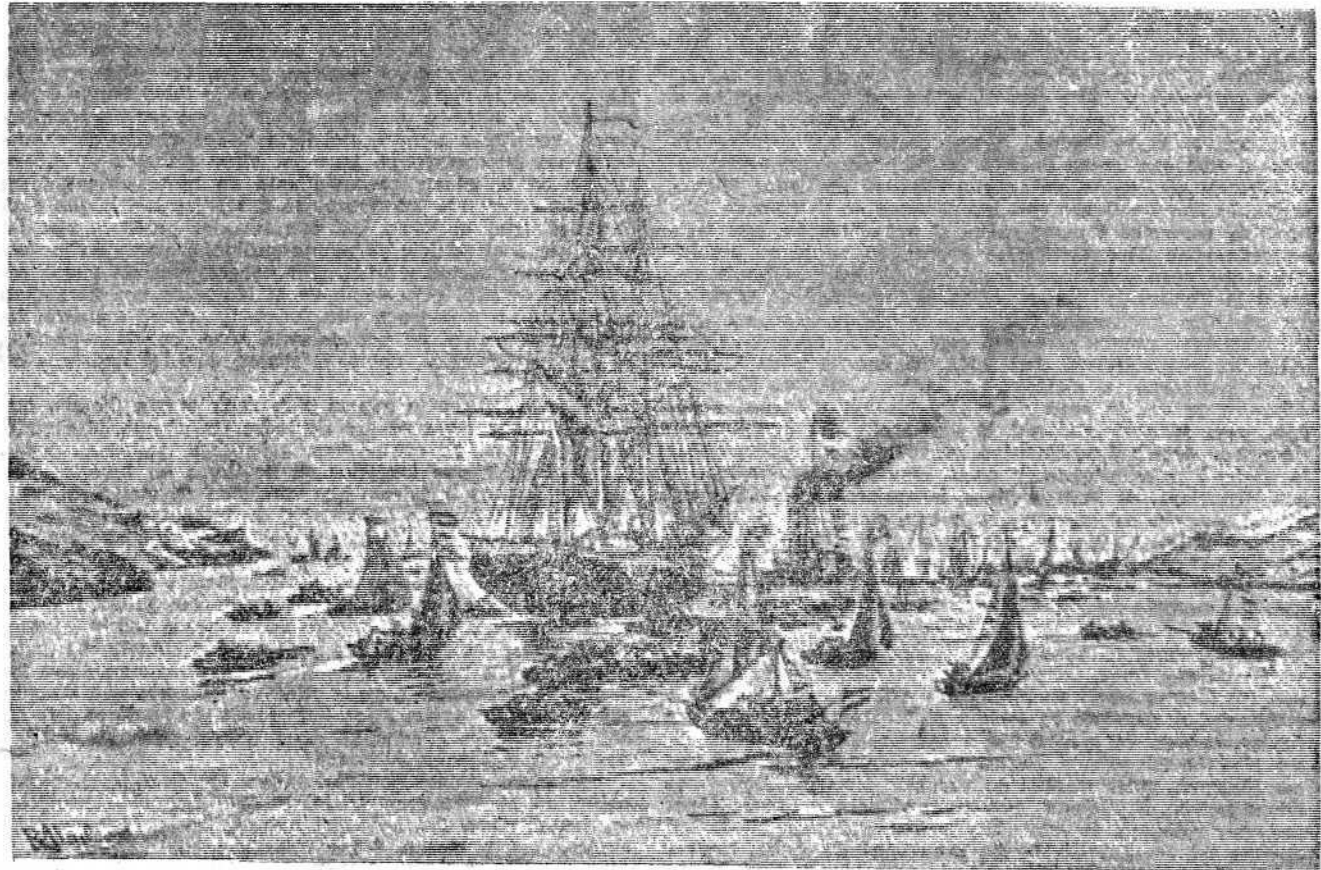
Era la «Nautilus» —dice Villamil— el primer buque con bandera española que había fondeado en las aguas de esta colonia, tanto, que hasta después de amarrados nos creían austriacos, por la semejanza de colores de las banderas nacionales.

Victoria, Melbourne y Sydney fueron las siguientes metas del periplo de la «Nautilus», cuya tripulación fue siempre bien recibida y homenajada en todos los puertos.

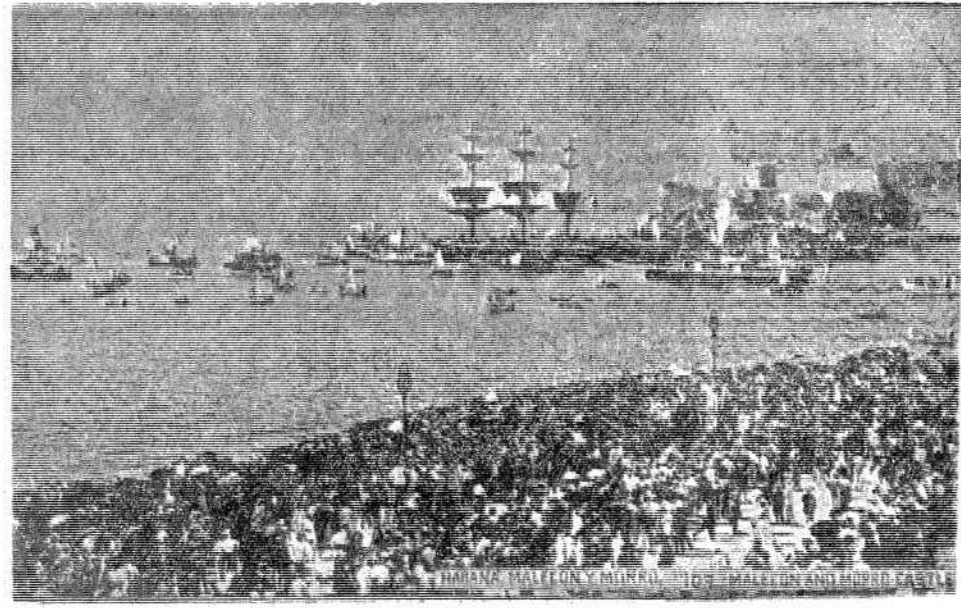
En Newcastle, el comandante de la «Nautilus» tuvo ocasión de visitar una fragata de cuatro palos que, con 4.000 toneladas de carbón, se preparaba para hacerse a la vela rumbo a Chile. «Salió el mismo día que nosotros para Wellington y, de su capitán recibí noticias acerca del Estrecho de Cook».

El 21 de junio, la «Nautilus» zarpó y, ya en franquía, largó

za dirigió mis pasos desde el muelle a la casa-palacio de Lord Glasgow, que era entonces Gobernador General de la colonia. Fue recibido con extrema cortesía y afabilidad, ma-



A remolque del «Hércules», la «Nautilus» —con el aparejo cargado y aferrado— hace su entrada en El Ferrol, donde dio por terminado su viaje de vuelta al mundo.



La «Nautilus» zarpa del puerto de La Habana acompañada de innumerables embarcaciones.

nifestándome en los primeros momentos que, habiendo pertenecido a la Marina Real inglesa, en la que había servido hasta alcanzar el empleo de capitán de navío, conocía a España y a sus antiguas posesiones de Ultramar, y por lo tanto tenía yo dos motivos para parecerle simpático: ser marino español, y ser Comandante del primer buque de guerra que allí daba a conocer nuestra bandera».

Los marinos de la «Nautilus» pudieron contemplar durante sus excursiones el monte Egmont, el mismo que, según el capitán Cook, más se asemeja a nuestro Teide.

En aguas del Pacífico

De nuevo en la mar, la «Nautilus» arribó a Valparaíso. «A los tres días de dejar el puerto no cabíamos en la mar, según

be aprovecharse la llegada a aguas chilenas del buque-escuela «Nautilus» de la Marina de Guerra española para demostrar a esta nación, y en especial a su Marina, nuestro reconocimiento por las espontáneas y generosas manifestaciones de que han sido objetos los buques de la Armada chilena en ocasiones en que han tocado en puertos españoles. En consecuencia, se procederá a ofrecer al Comandante de dicha nave todos los elementos que necesite, y si éstos no se encuentran en los arsenales, queda V.S.—Comandante General de Marina— autorizado para adquirirlos en plaza». Al mismo tiempo, el jefe de la Marina chilena recibió órdenes de poner a disposición de los marinos españoles cuantos elementos necesitasen y, más tarde el presidente Montt —que como capitán de navío pasó por Santa Cruz de Tenerife— recibió a don Fernando Villamil.

a la Estación Naval de América del Sur. Cerca se encontraba una fuerza naval brasileña que, al mando del almirante Gosálvez, estaba compuesta por el crucero «Tiradentes», el monitor «Bahía» y dos transportes armados, así como un vapor de la Armada uruguaya. De Montevideo, la corbeta española siguió a Buenos Aires donde, después de la plaza y a los buques de guerra allí basados, dio fondo y atracó en una dársena cercana a la Plaza de la Victoria. El recibimiento fue magnífico y, entre agasajos y excursiones, la tripulación de la «Nautilus» pasó su estancia en el puerto de la capital argentina.

El comandante Villamil fue invitado a visitar y pasar un día en el crucero «9 de Julio» que, recientemente adquirido en Gran Bretaña, era entonces la más moderna unidad en aguas de América del Sur. En el trasatlántico «Cádiz» embarcaron

Montevideo, donde desembarcaría el práctico— y, ya en la mar alta y libre, dio todo el trapo y arribó a San Juan de Puerto Rico.

El 25 de marzo de 1894, mientras la ciudad celebraba la Pascua de Resurrección, la «Nautilus» entró en puerto y, al presentarse a las autoridades, el comandante Villamil supo que se habían recibido órdenes para que la «Nautilus» esperase allí la llegada del vapor correo de la Trasatlántica Española. Previo acuerdo con Montojo, comandante de Marina en Puerto Rico, y con el jefe de la Comi-

(Pasa a la página 8)

REPRODUCCIONES FOTOGRAFICAS:

Juan HERNANDEZ

De nuevo en el Atlántico

La «Nautilus» amarró a la boya destinada al buque de la Marina de Guerra española que, por entonces, estaba destinado para España los guardiamarinas que debían presentarse a examen y, el 12 de febrero, la corbeta zarpo río abajo —hacia

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

sión Hidrográfica, los guardamarinas de la corbeta comenzaron el levantamiento de planos de la costa y, además del servicio reglamentario, visitaron y estudiaron las fortificaciones de la Isla.

A mediados de abril, la corbeta se hizo de nuevo a la vela y, tras cinco días de buen navegar, quedó encalmada cerca de 48 horas y, ya el 26, se metió de lleno en la corriente del Golfo y, a la una de la tarde del 27, recaló sobre el faro del Cabo Barneget. Tomó práctico y, al anochecer, fondó cerca del fuerte Lafayette para, al día siguiente, hacer su entrada en Nueva York.

Con el cónsul de España—don Arturo Baldasano y Topete— el comandante Villamil ocupó lugar preferente cuando se descubrió el monumento a Cristóbal Colón en el Central Park y, más tarde, fue invitado a visitar el Arsenal de Brooklyn, lo cual también hicieron luego los oficiales y guardamarinas de la corbeta.

Grata fue la estancia—entre las excursiones figuró una a las Cataratas del Niágara— y, después de tres semanas en Nueva York, la corbeta española arranchó a son de mar y, el día 26 de mayo, se hizo a la vela con rumbo a Plymouth.

Tras largas la estacha del remolcador, la «Nautilus»—que zarpó junto con «cinco o seis de los grandes trasatlánticos»—comenzó sus singladuras. Y decía Villamil: «Viendo esos buques, que representan un peso de diez a doce mil toneladas, movidos con una velocidad de 18 a 20 millas por hora, aterra la idea de un choque al navegar, como navegan a veces, días y días envueltos en la espesa niebla, tan frecuente en determinados puntos de este Océano. Ante tal cálculo, no se explica que haya quien, por mero capricho de viajar, se exponga a arrosar los terribles peligros que son consiguientes a una colisión. Varios vapores pasaron por nuestro costado mientras veníamos la distancia entre el puerto propiamente dicho y Sandy-Hook, donde quedamos a merced del poco viento que reinaba, ciñendo para separarnos de estos lugares tan a propósito para que un pobre velero sea pasado por ojo, en cuanto la niebla favorezca con su denso velo la consecución de estos siniestros».

El comandante Villamil llevó su barco lejos de las derrotas seguidas por los tempaños de hielo y, a su llegada a Plymouth, supo que días antes había arribado un «liner» de la Anchor Line que, a media travesía, embistió a una de estas bancas fio-

rezca especial mención, si bien pudimos apreciar la completa organización de prácticas para manejar los torpederos, a los que diariamente veíamos manobrar, y el procedimiento rápido para que un buque de la importancia del «Latouche-Tréville» pasase de la situación de armamento a la de pruebas, resultado de los cuales me fue fácil enterarme, por ser su Comandante antiguo amigo mío».

Cinco días permaneció la «Nautilus» en Cherburgo y, con viento favorable, se hizo de nuevo a la vela «con la cariñosa despedida que expresaba por medio de señales hechas con banderas la fragata «Iphigénie», y después de navegar unas cuantas horas en medio del hervidero formado por las fuertes corrientes, quedamos en calma, preparándonos para soportar las contrariedades que son consiguientes a estas cortas travesías».

Nueva escala, Brest en esta ocasión,—allí se encontraban, entre otros, los acorazados «Duguay de Lome» y «Charles Martell»— donde, con tres veleros-escuela, estaba la célebre fragata «Borda», en la cual se llevaban a cabo los exámenes de los aspirantes para la Marina de Guerra.

El día 13, al mediodía, la «Nautilus» zarpó y, con todo el aparejo largo, arrumbó a las costas españolas. En la noche del 15 se reconoció la luz de Machichaco y, a la mañana siguiente, estaba cerca de la Concha de San Sebastián de acuerdo con las instrucciones que el práctico entregó a Villamil.

El comandante escribió en su Diario: «Cuando me cercioré por mis propios ojos de que S.M. la Reina Regente con sus Augustos hijos venía en la trainera que se acercaba a nosotros, ordené el saludo de ordenanza, arriando sobre y petifloques, que volvieron a izarse al estallar el último de los 21 cañonazos, preparando en seguida la gente a la banda de estribor para saludar a la voz, en cuanto disminuyese la distancia. Así se hizo momentos después, notando que en mi voz y en la de todos vibraba como nunca el sentimiento del amor por la patria y el no menos grandes de agradecidos corazones hacia la genuina representación de ésta».

Se empezaban a cargar sobres, juanetes y mayores en los momentos en que SS.MM. y AA. RR., al costado mismo de la «Nautilus», mostraban deseos de subir a bordo, para lo cual mandé arriar la escala y descendí por ella para recibir el más valioso cargamento que puede entrar en un buque de guerra».

Así, con la visita real, llegó a España la «Nautilus» después de un viaje que, sobre todos los océanos del mundo, duró veinte

las numerosas escalas, figuró una en la base naval de Cronstadt. Su comandante, el citado capitán de fragata Rodríguez y Marvan, fue recibido por el Zar y, tras realizar visitas oficiales en otros puertos, la corbeta regresó a España.

Volví a nuestro puerto a fines de 1900 y, mientras izaba un bote, falló uno de los aparos y dicha embarcación cayó en cubierta. Resultó alcanzado el guardiamarina Roig que, luego, falleció en el Hospital Militar de la plaza y fue sepultado en el cementerio de San Rafael y San Roque.

Nuevos comandantes—Azárate Méndez, Quevedo, Márquez y Moreno Eliza— y, con éste último, marchó a La Habana a los diez años de la guerra. Fue apoteósico el recibimiento, y otro tanto ocurrió cuando la corbeta se hizo a la vela con rumbo a España.

Los comandantes Núñez, Durán, Barrera y Magaz la tuvieron a su cargo hasta 1914 y, después de mandarla don Santiago Méndez y don Antonio Trullénque, se hizo cargo de ella don Antonio Mendivil, su último comandante y primero que luego tuvo el actual «Juan Sebastián Elcano».

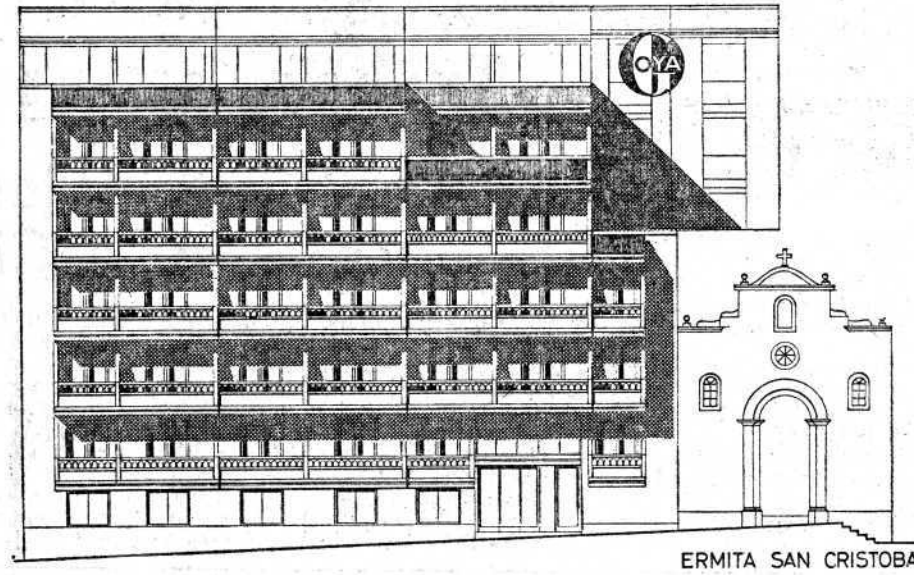
Al mando de Mendivil, la «Nautilus» llegó a Santa Cruz de Tenerife el 13 de mayo de 1922. Entonces se encontraba en puerto el célebre «Vasco de Gama», de la Marina de Guerra portu-

guesa, así como el transporte «Salto», de la Armada uruguayana. La «Nautilus»—que venía de Funchal— cruzó ante la proa del «Ceramic», el célebre «cuatro palos» de la White Star Line, y dio fondo en la dársena. Tras ella lo hizo el citado «liner» inglés—que con numerosos pasajeros procedía de Australia, vía Ciudad del Cabo— y, más tarde, llegaron los «Delfin», «Aguila», «Pacuare», «León y Castillo», «Esperanza» y «Tacoronte».

Cuando el día 20 la «Nautilus» se hizo a la vela con rumbo a Dakar, de vuelta encontrada se cruzó con los trasatlánticos españoles «San Carlos» e «Infanta Isabel» que, con el frigorífico inglés «Pakeha»—el mismo que se disfrazó de acorazado durante la segunda guerra mundial— se dirigían a tomar la bocana del puerto.

Así, con despedida de «liners» gallardos, se fue de la mar santacrucera la corbeta «Nautilus», aquella que, a su llegada a El Ferrol el 30 de septiembre, quedó allí y—pocos meses más tarde— fue dada de baja. Desarmada, la «Nautilus» esperó el desguace y, convertida su estampa en informe maderamen, se fue de la mar uno de los pocos «clippers» que entonces, como piezas de museo, sobre ella flotaban. Subastada en 1932—se pagaron 15.000 pesetas por ella— la «Nautilus» fue desmantelada seguidamente en La Graña.

EDIFICIO GUANARTEME



ERMITA SAN CRISTOBAL

VIVIENDAS DE UNO, DOS Y TRES DORMITORIOS. SALON-ESTAR - COCINA - BAÑO - TERRAZA - ASCENSORES, LOCALES COMERCIALES Y PLAZAS DE GARAJES.

DE INTERES PARA VD. SI ES: inversionista, padre de estudiante o de familia poco numerosa
SITUACION: 200 metros UNIVERSIDAD. Facilidades de pago.

INFORMA Y VENDE EN EXCLUSIVA

INMOBILIARIA GOYA

General Franco, 47-1º izquierda (Edificio Cine Agüere).

Teléfono: 25-07-51.—LA LAGUNA.

CIRCULO CULTURAL Y RECREATIVO 30 DE MAYO

«Casino de Fasnía»

CONVOCATORIA

De conformidad con lo dispuesto en nuestro Reglamento, se convoca a Junta General Ordinaria a los señores socios propietarios, que habrá de celebrarse el día 26 de los corrientes en su local social, a las diecinueve horas en primera convocatoria y media hora después, cualquiera que sea el número de asistentes con arreglo al siguiente

ORDEN DEL DIA

- 1.—Lectura y aprobación, si procediera, del acta de la sesión anterior.
- 2.—Lectura de la Memoria Reglamentaria.
- 3.—Presentación de cuentas y su aprobación si procede.
- 4.—Presupuestos generales para el año entrante y su aprobación si procediera.
- 5.—Elección de los puestos directivos vacantes que hubiere a la fecha de esta Junta.
- 6.—Ratificación por parte de la Junta General del aumento de la cuota mensual acordada en la última Junta General.
- 7.—Ruegos y preguntas.

Fasnía, a veintiuno de enero de 1974.—P. A. de la J. D.—El Secretario.—Vto. Bno.— El Presidente.

NUEVO LANZAMIENTO

Domine la

LA MEDICINA Y LA SALUD
Enciclopedia para la familia

ABORTO ABDOMEN ABEJA ABSCESO

ciamos la distancia entre el puerto propiamente dicho y Sandy-Hook, donde quedamos a merced del poco viento que reinaba, ciñendo para separarnos de estos lugares tan a propósito para que un pobre velero sea pasado por ojo, en cuanto la niebla favorezca con su denso velo la consecución de estos siniestros».

El comandante Villamil llevó su barco lejos de las derrotas seguidas por los tempaos de hielo y, a su llegada a Plymouth, supo que días antes había arribado un «liner» de la Anchor Line que, a media travesía, embistió a una de estas bancas flotantes y resultó con la proa destrozada.

La «Nautilus» recaló sobre el faro de Land's End y, tras reconocer el Cabo Lizard, arribó en busca de la luz de Eddystone y, al amanecer del 18 de junio, su proa apuntó a la bocana del puerto de Plymouth. Saludó a la plaza y al acorazado «Benbow» y, mientras recibía las salvas reglamentarias, dio fondo cerca del Arsenal.

El comandante Villamil visitó a las autoridades —entre ellas al almirante Sir Algernon Lyons— y, mientras el vicecónsul de España, el señor Bellamy, atendía a los marinos españoles, los jefes del Arsenal pasaron una invitación para que los oficiales y guardamarinas visitasen dicho establecimiento naval.

Con el jefe de la Comisión Naval española en Londres —entonces desempeñada por el almirante Cervera— el comandante de la «Nautilus» visitó el Arsenal de Devonport, Londres, los principales astilleros y factorías navales y, tras cinco días de estancia, el velero se preparó para hacerse a la mar con rumbo a Cherburgo.

Rumbo a España

Ya en el citado puerto galés, la «Nautilus» fondeó cerca de la fragata «Iphigénie», buque-escuela de la Marina de Guerra francesa con la que, en alguna ocasión, coincidió en aguas de Santa Cruz de Tenerife, ocasión en la que, para completar el cuadro de la mar pintada de barcos, también se encontraba la «Nautilus» holandesa.

Tras las visitas protocolarias —una de ellas al vicealmirante Cuverville, jefe del Departamento Marítimo— se organizaron excursiones a París y, también, el Arsenal y buques de la Marina gala surtos en el puerto. «Dos días consecutivos se emplearon en recorrer las diferentes dependencias del Arsenal, en el cual nada vimos que me-

braba como nunca el sentimiento del amor por la patria y el no menos grandes de agradecidos corazones hacia la genuina representación de ésta.

Se empezaban a cargar sobres, juanetes y mayores en los momentos en que SS.MM. y AA. RR., al costado mismo de la «Nautilus», mostraban deseos de subir a bordo, para lo cual mandé arriar la escala y descendí por ella para recibir el más valioso cargamento que puede entrar en un buque de guerra».

Así, con la visita real, llegó a España la «Nautilus» después de un viaje que, sobre todos los océanos del mundo, duró veinte meses, viaje que finalizó cuando —a las ocho de la mañana del 11 de agosto de 1894— dio fondo en aguas de El Ferrol.

La vida marinera de la «Nautilus»

Tras un recorrido completo de casco y aparejo, la «Nautilus» volvió a ser arranchada a son de mar para un nuevo crucero de instrucción y, al mando del capitán de fragata don Julio del Río Díaz, el 13 de octubre zarpó de El Ferrol y, después de tocar en Marín, Cádiz y Las Palmas, llegó a Santa Cruz de Tenerife. Tras varios días de estancia zarpó rumbo a San Juan de Puerto Rico, Santiago de Cuba, La Habana y Punta Delgada, puerto de donde regresó al Ferrol.

En noviembre de 1895 vino al mando del capitán de fragata don Alberto Balseyro y Casajús y, al año siguiente —con el mismo comandante— volvió cuando, en crucero de instrucción, navegaba de San Vicente de Cabo Verde a Funchal, Lisboa y El Ferrol.

En noviembre de 1897 —al mando del capitán de fragata don José Romero y Guerrero— zarpó de La Carraca y, tras hacer escala en nuestro puerto, siguió a Río de Janeiro, Ciudad del Cabo, Santa Elena y Funchal. Estaba programada la visita a algunos puertos del Caribe pero, ante la guerra con Estados Unidos, el comandante Romero recibió órdenes para, desde Santa Elena, regresase a España.

En 1898 y año siguiente llevó a cabo sus cruceros de instrucción por aguas de la Península y Mediterráneo —llegó hasta Alejandría— y, ya en el viaje siguiente, al mando del capitán de fragata don Gabriel Rodríguez y Marvan, volvió a Santa Cruz de Tenerife, de donde siguió a Montevideo.

Al año siguiente, la «Nautilus» marchó al Báltico y, entre

Domine la situación con los fascículos semanales a todo color de

LA MEDICINA Y LA SALUD *Enciclopedia para la familia*

Adolescencia, educación sexual, adelgazamiento, parto sin dolor, bebés, primeros auxilios... el temido infarto.

¿Conoce a fondo la solución de estos temas candentes?

¿Está ya preparado para esa serie de preguntas que su hijo va a hacerle?

LA MEDICINA Y LA SALUD tiene la respuesta.

Sus fascículos, valientes, reales, solvientes, obra de auténticos especialistas, tratan a fondo y sin excepción todos los temas.

Su ameno contenido, sus miles de fotografías, la utilidad de sus orientaciones, harán de estos fascículos a todo color la obra de consulta indispensable en su hogar.

Pídala en su quiosco o librería habitual todos los miércoles. Oferta especial de relanzamiento: Fascículos 1 y 2, 30 pts.

LA INSUPERADA ENCICLOPEDIA MEDICA DE EUROPA

editada por **RIODUERO Y MINON**

EXAMINELA Y JUZGUE POR SI MISMO

Se ofrece director

RELACIONES PUBLICAS - VENTAS - U HOTEL, INSCRITO REGISTRO M. I. T. ACTUALMENTE EJERCENDO EN IMPORTANTE HOTEL 4 ESTRELLAS, 10 AÑOS DE EXPERIENCIA EN DIRECCION DE HOTELES INTERNACIONAL Y NACIONAL. IDIOMAS: ESPAÑOL, INGLÉS, ALEMÁN, FRANCÉS.

ESCRIBE: APARTADO 116.

PUERTO DE LA CRUZ (TENERIFE)

