# BUQUES CIRCUNNAVEGADORES DE LA ARMADA

Manuel MAESTRO
Presidente del Círculo Letras del Mar

Contemplando el mar bravío me puse a considerar, las vueltas que han dado al mundo, y las que faltan por dar.

Popular.



UAN Sebastián de Elcano, al culminar con la nao *Victoria* la primera circunnavegación de la Tierra, marcó un hito trazando un nuevo y gigantesco camino que después sería surcado por sucesivos navegantes y navíos a lo largo de la Historia. Entre éstos vamos a referirnos a los viajes similares realizados por barcos de la Armada española, durante los cinco siglos siguientes a aquella gesta, iniciada en 1519 por Fernando de Magallanes y completada por el marino de Guetaria en 1522; poniendo fin al relato, con el otro hito que representan las diez circunnavegaciones realizadas por el buque escuela español Juan Sebastián de Elcano.

Pese a la creencia generalizada, la segunda expedición española que dio la vuelta al mundo, no fue la de la escuadra de Ignacio María de

Álava, realizada entre 1794 y 1803, sino la que emprendió Alejandro Malaspina de 1786 a 1788 a bordo de la fragata *Astrea* de la Armada española, fletada por la Real Compañía de Filipinas y al mando de oficiales de nuestra Marina de Guerra, para emprender una campaña comercial alrededor del mundo. Su resultado actuó como acicate para el viaje científico y político, conocido como Expedición Malaspina, financiada por Carlos III, que se prolongó a lo largo del periodo 1789-1794, pero que no circunnavegó el mundo.

Es en 1795 cuando la escuadra mandada por Ignacio María de Álava, en defensa de las posesiones españolas de ultramar estuvo navegando, hasta 1803, por los grandes océanos, para completar la vuelta al mundo. Entre 1849



Alejandro Malaspina, 1885.

v 1852, la corbeta Ferrolana -última nave de nuestra Armada propulsada únicamente a vela— viaió alrededor del orbe para mostrar el pabellón ante nuestras antiguas posesiones ultramarinas, con el fin de meiorar las relaciones con los recién nacidos países de lengua española. Poco después, la fragata Berenguela circunnavegó el mundo casi en paralelo con la fragata Numancia, y por idénticas razones: la Guerra del Pacífico, desatada con las antiguas colonias españolas tras su independencia. El caso de la fragata Numancia reviste mayor protagonismo, pues se trató del primer buque acorazado en comprobar por sí mismo, entre 1865 y 1867, la redondez de nuestro planeta, lo que le valió ser reconocida como In loricata navis auae primo terrae circuivit. Y debemos dar un salto de siglo y

medio para que, otros dos buques de guerra, las fragatas F-101 *Álvaro Bazán* en 2007 y la F-105 *Cristóbal Colón*, recientemente en 2017, por motivos de promoción de nuestra industria naval militar viajasen hasta Australia y completasen su circunnavegación, navegando del oeste al este de la Tierra.

Independientemente de los diez viajes del *Juan Sebastián de Elcano*, en el capítulo de los buques escuela tenemos que su ancestro la corbeta *Nautilus* en su periplo inaugural, al mando de Fernando Villaamil, invirtió casi dos años, del 30 de noviembre de 1892 al 11 de septiembre de 1894 en su crucero de instrucción, en el que completó su vuelta al orbe. Con fines puramente científicos, en recuerdo de la Expedición Malaspina, el buque de investigación oceanográfica *Hespérides* viajó alrededor de la Tierra entre los años 2010 y 2011, surcando los océanos para investigar sus fondos y recursos.

#### Fragata *Astrea* (1786-1788)

La expedición científica de Alejandro Malaspina, desarrollada entre 1789 y 1794, tuvo como claro antecedente la realizada por el mismo navegante a bordo de la fragata *Astrea* entre 1786 y 1788, en el transcurso de la cual se completó la que sería la segunda vuelta al mundo española que, a su vez, fue decisiva para la segunda de sus expediciones.

La Real Compañía de Filipinas, a través de Domingo Olza, uno de sus principales dirigentes en Cádiz, contactó con Alejandro Malaspina, para proponerle un viaie comercial alrededor del mundo en el que se estudiasen los problemas del comercio exterior, fundamentalmente el existente entre el archipiélago filipino y la Península, basado en el Galeón de Manila que comenzaba a estar obsoleto; algo que tenía mucho interés para el oficial de la Armada española. La cuestión estaba propiciada por un decreto del ministro de Indias que permitía a la compañía fletar barcos de la Armada con fines mercantiles, eximiendo de requisitos importantes en el caso de que fuesen al mando de uno de sus oficiales. Por lo que la empresa solicitó el flete específico de la fragata Astrea, con la condición de que fuese mandada por Malaspina, que había tenido su mando durante dos años. Lo que con el consentimiento de todas las partes, puso en tarea al marino que, como era su costumbre, se ocupó con rigor de todos los aspectos de la expedición que les llevaría desde Cádiz hasta Filipinas, doblando el cabo de Hornos, para regresar al mismo puerto por la vía del cabo de Buena Esperanza, teniendo muy presente que no se trataría como una expedición militar; lo que, para conseguir el éxito comercial, inculcó a los oficiales a su mando Luis de la Concha y Francisco Javier de Viana también oficiales de la Marina de Guerra.

Finalmente, el buque zarpó de Cádiz el 5 de septiembre de 1786, y el 18 de mayo de 1788 rindieron viaje de regreso en Cádiz, tras veintiún meses, tres menos de lo previsto, lo que, unido a que ni el barco ni la carga habían padecido daños, representó un éxito comercial. Lo que no fue tan exitoso en el capítulo de pérdidas humanas, ya que en la última etapa murieron quince tripulantes por una epidemia de escorbuto y malaria.

# Escuadra de Ignacio María de Álava (1795-1803)

Una vez más, en 1795 España e Inglaterra estaban a punto de entrar en una guerra, cuyo escenario serían las aguas de las posesiones españolas ultramarinas, fundamentalmente Cuba y Filipinas; lo que movió a la Corona a adelantarse al estallido del conflicto en 1796, redoblando las fortificaciones, bases navales y buques. Con destino al archipiélago filipino, en abril de 1795 partieron dos fragatas al mando de Ventura Barcáiztegui; y como refuerzo el 11 de noviembre de ese mismo año partió de Cádiz una escuadra compuesta por tres

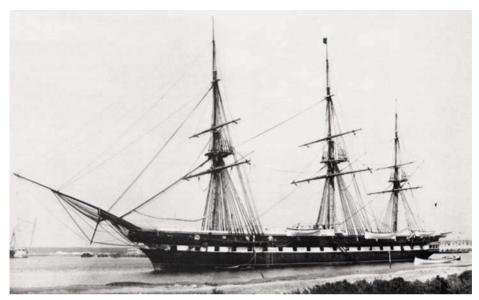
navíos de 74 cañones: *Europa, San Pedro Apóstol y Montañés*; y dos fragatas de 34 cañones: *Nuestra Señora del Pilar y Fama*. Al mando de la expedición estaba el entonces jefe de escuadra Ignacio María de Álava, al que el primer ministro, Manuel Godoy, dio plenos poderes.

A pesar de conocer la ruta del cabo Buena Esperanza, para llegar a Filipinas Álava eligió la del cabo de Hornos, pues recelaba que por la primera tuviese problemas con el gran calado de sus barcos al pasar por el estrecho de La Sonda, extremo no precisado en sus cartas y derroteros. Arribaron a Manila el día de Navidad de 1776: sus defensas habían sido reforzadas, aumentando la guarnición con tropas indígenas, y remodelando la antigua fábrica de armas, para defenderse de la importante escuadra inglesa que merodeaba el archipiélago: todo bajo la dirección de Rafael María de Aguilar, capitán general de las islas, Y, a las escasas defensas existentes en barcos y efectivos, vino a sumarse la escuadra de Álava.

Después de seis años trabajando en la reestructuración de la fuerza naval y combatiendo en aquellas aguas lejanas, en donde relucieron sus dotes de mando y organización, tras firmarse la Paz de Amiens, Álava recibió de la Península la orden de regresar, emprendiendo la vuelta con el navío *Montañés* como buque insignia y las fragatas *Fama* y *Nuestra Señora del Pilar*, a las que se sumó la *Santa María de la Cabeza*. La nueva escuadra, a la que se agregó la urca *Aurora*, zarpó de Manila el 11 de enero de 1803 en demanda del cabo de Buena Esperanza, cruzando el estrecho de La Sonda sin los problemas intuidos en el viaje de ida, para finalizar el viaje el 15 de mayo de 1803; engrosando el navío *Montañés* e Ignacio María de Álava y parte de sus hombres y barcos, que hacía ocho años partieron bajo su mando de las costas españoles, la nómina de circunnavegadores españoles.

## Corbeta Ferrolana (1849-1852)

El 5 de octubre de 1849, desde el puerto de Cádiz, se hacía a la mar la corbeta *Ferrolana* que, entregada a la Armada un año antes, se convertiría en la última nave de nuestra marina de guerra propulsada únicamente a vela, hecho que no mermó sus expectativas de vida, pues se mantuvo a flote durante 46 años, tras haber participado en numerosas misiones; pero, de entre todas, destacó su viaje alrededor del mundo que dilató dos años y medio. Las razones de la expedición se centraban en que, tras una etapa de franca decadencia, España debía mostrar ante el mundo el pabellón nacional, sobre todo, ante naciones que pertenecieron a la Corona española hasta principio del siglo que estaba llegando a su hemisferio: nuevos países con los que era importante mejorar las relaciones diplomáticas y comerciales. Además se aprovechó para un crucero de instrucción de 11 guardias marinas que formaron parte de los 200 hombres de la dotación del buque



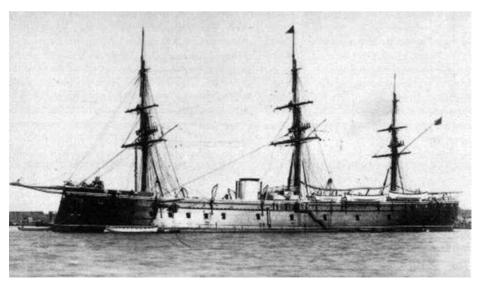
Corbeta Ferrolana.

La Ferrolana levó anclas estando a su mando el brigadier José María Quesada; alojando a bordo a José María Benito, recién nombrado obispo de Puerto Victoria — sito en Australia, en donde España tenía una misión—, acompañado de un grupo de misjoneros, por lo que la nave tomó rumbo hacia aquella isla continente, rindiendo viaje el 29 de diciembre en el puerto australiano de Swan River, donde desembarcó el obispo con su séquito. De allí, el 10 de enero de 1850 viajaron en demanda de Manila, adonde arribaron el 27 de febrero del siguiente año, De este puerto partieron el 6 de mayo para visitar varias ciudades asiáticas, volver a Manila y regresar a Australia a cuyo puerto de Sídney llegaron el 10 de marzo de 1851, donde permanecieron dos meses, para visitar a su regreso El Callao, primer puerto peruano al que llegaba un barco español después de la independencia, y antes de que España reconociera al Perú como nación soberana. Valparaíso fue el siguiente punto de destino, donde la corbeta permaneció fondeada durante un mes. De Valparaíso zarpó el 26 de octubre, y el 3 de diciembre entraron en el Río de la Plata fondeando en Montevideo, donde partió rumbo a Cádiz el día primero del año 1852, entrando en el puerto español el 8 de marzo, dejando atrás dos años, cinco meses y dos días de viaje, en los que, durante 481 singladuras, dio la vuelta al mundo recorriendo 54.786 millas, mostrando orgullosa en su popa la enseña nacional.

### Fragata *Numancia* (1865-1867)

El proyecto de su construcción se desarrolló dentro del contexto histórico de la segunda mitad del siglo XIX, cuando España pretendía recuperar su puesto entre las potencias navales. Ya se había probado la técnica de la protección de los cascos de los buques de guerra durante el sitio de Gibraltar de 1782, lo que los franceses consolidaron en 1859 con la fragata acorazada *Gloire*, cuya estela muy pronto se vio seguida por la española *Numancia* que, construida en astilleros galos, fue botada en 1863. Su casco se fabricó completamente con planchas de hierro de un espesor de 120 mm, tenía una eslora de 96,8 m, un desplazamiento de 7.500 t, y una máquina de vapor alimentada por ocho calderas que propiciaban una potencia de 3.700 CV. Contaba además con aparejo de fragata con una superficie vélica de 1.846 m², y estaba artillada con 40 cañones de avancarga.

El 4 de febrero de 1865, al mando del capitán de navío Casto Méndez Núñez partía desde el puerto de Cádiz rumbo a Montevideo, de donde zarpó el 2 de abril, entrando el 20 en el Pacífico; y, tras una escala en Valparaíso, el 5 de mayo arribó a El Callao, incorporándose a la escuadra comandada por el almirante José Manuel Pareja, al que Méndez Núñez sustituyó a causa de su suicidio, provocado por la depresión en que Pareja cayó como consecuencia de sus fracasos diplomáticos y el estallido de la guerra con Chile. Automáticamente, el segundo comandante de la *Numancia*, Juan Bautista Antequera, tomó el mando de la fragata.



Fragata blindada Numancia. (Foto: www.wikipedia.org).

Méndez Núñez decidió plantear batalla dirigiéndose a las islas de Chiloé con las fragatas Blanca, Villa de Madrid y la Numancia, que no llegó a entrar en combate pues los contrincantes peruanos y chilenos se internaron en los laberínticos canales existentes en el archipiélago. El jefe de la escuadra ordenó bombardear los principales puertos de Chile y Perú, participando la fragata blindada: primero el 31 de marzo en el bombardeo de Valparaíso y, posteriormente, el 2 de mayo en el de El Callao. Finalizado el combate. el día 10 de ese mes la escuadra se hizo a la mar, fraccionándose en dos divisiones: la Numancia formó parte, junto con la Berenguela y la Vencedora, de la que partió rumbo a Manila, donde arribó el 8 de



Casto Méndez Núñez. (Foto: www.wikipedia.org).

septiembre de 1866. Tras recuperarse de la travesía que la fragata acorazada debió hacer a vela, pues se le había agotado el carbón, efectuar las debidas reparaciones y resolver numerosos casos de escorbuto, partió hacia España en los primeros días de 1867, tomando rumbo hacia el oeste pero, al doblar el cabo de Buena Esperanza, Antequera recibió órdenes de dirigirse a Río de Janeiro, para reincorporarse al grueso de la escuadra de Méndez Núñez, lo que se logró el 18 de mayo; pero, al considerar el almirante que ya no era necesaria, la *Numancia* regresó a la Península, arribando a Cádiz el 20 de septiembre de 1867, con lo que se convirtió en la primera nave acorazada en dar la vuelta al mundo. Momento en el que pudo lucir en su costado la leyenda en latín: *In loricata navis quae primo terrae circuivit*.

# Berenguela (1864-1867)

La *Berenguela* circunnavegó el mundo casi en paralelo con la fragata *Numancia*, y por idénticas razones. Era un buque mixto de hélice y vela, pero con casco de madera. Durante la Guerra hispano-sudamericana, se le dio su



Fragata Berenguela. (Foto: www.wikipedia.org).

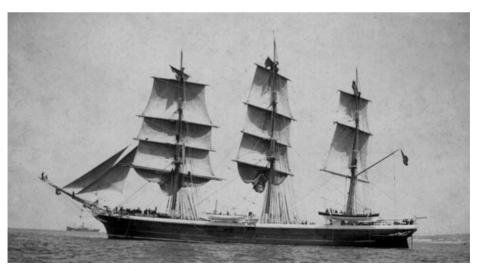
mando al capitán de navío Manuel de la Pezuela y Lobo, incorporándola a la Escuadra del Pacífico comandada por el almirante Casto Méndez Núñez. Participó en el bombardeo de Valparaíso y en el combate de El Callao. Terminada la guerra, al fraccionarse la escuadra en dos divisiones, la fragata fue incorporada a la compuesta por las fragatas Numancia, Berenguela y la corbeta Vencedora, y los transportes Marqués de la Victoria, Uncle Sam y Mataura, con las que partió el 10 de mayo de 1866, viajando a vela rumbo a las Filipinas, por falta de carbón, siguiendo los pasos de la Numancia. En los primeros días de enero de 1867 salió de vuelta a España junto a esta, con la que realizó todo su viaje de regreso: primero tomó rumbo al oeste, pero al doblar el cabo de Buena Esperanza recibió órdenes de dirigirse a Río de Janeiro, para reincorporarse al grueso de la escuadra de Méndez Núñez, lo que llevó a cabo el 18 de mayo, regresando desde aquellas costas americanas a la Península al considerar el almirante innecesaria su presencia en el continente americano. Arribó a Cádiz el 20 de septiembre de 1867, completando así su circunnavegación.

## **Corbeta** *Nautilus* (1892-1894)

La *Nautilus* fue adquirida en 1885 en Inglaterra por el capitán de navío Fernando Villaamil, conocido como el padre del destructor. Había sido botada

en 1868 en los astilleros de Glasgow para la Marina Mercante británica y fue bautizada como *Carrick Castle*. Al adquirirla España se la llamó *Nautilus*. El objeto de su compra fue para su participación en los fastos del IV centenario del descubrimiento de América para, posteriormente, pasar a convertirse en buque escuela de guardias marinas: Villaamil, su mentor y primer comandante, mantenía la idea de que la navegación oceánica a vela era el mejor ejercicio para la instrucción de futuros oficiales. El buque tenía un desplazamiento de 1.700 t a plena carga, 59 m de eslora, aparejo de fragata y capacidad para albergar una dotación de hasta 300 hombres.

Su viaje alrededor del mundo se inició el 30 de noviembre de 1892; cuya primera y obligada escala se efectuó en el puerto canario de La Luz, de donde, tras unos días de asueto, dio el salto al continente americano, fondeando el 5 de enero de 1893 en la bahía brasileña de Todos los Santos, para de allí dar otro salto al Atlántico en sentido contrario, en demanda del cabo Buena Esperanza, fondeando en Ciudad del Cabo, desde donde se prepararon para navegar 6.000 millas sin ninguna escala hasta arribar a Australia, donde visitaron varios puertos, hasta llegar a nuestras antípodas en Nueva Zelanda; para desde allí poner rumbo a Valparaíso, de donde partieron para doblar el cabo de Hornos, arrumbando hacia los principales puertos del Río de la Plata, y de allí viajar hasta Puerto Rico y Nueva York. El 26 de mayo partió de aquel gran puerto para cruzar al Atlántico y alcanzar el puerto inglés de Plymouth, cruzar el canal de la Mancha y visitar los puertos franceses de Cherburgo y Brest. Y, estando cada vez más cerca de casa, a finales de julio empezaron a divisar la costa española.



Corbeta Nautilus. (Museo Naval de Madrid).

Villaamil tenía órdenes de arribar a Pasajes; pero, acercándose a San Sebastián, el práctico le trajo un mensaje para que fondease en la playa de la Concha, donde la reina Cristina subió a bordo. El 1 de julio partieron para Ferrol donde, tras una breve escala en Bilbao a causa de un tiempo muy cambiante, el 11 de septiembre de 1894 la corbeta fue recibida por más de un centenar de embarcaciones que salieron a darles la bienvenida.

# Fragata F-101 Álvaro de Bazán (2007)

La fragata española F-101 *Álvaro de Bazán* dio la vuelta al mundo el año 2007. El barco, construido en los astilleros ferrolanos de Navantia, fue botado el 27 de octubre de 2000: desplaza 5.800 t, tiene una eslora de 146 m, una potencia de 46.648 CV, gas y 12.000 CV, diésel, alcanza una velocidad de 28,5 nudos y tiene una autonomía de 4.500 millas a velocidad de crucero; su armamento principal son los misiles y cuenta con el sistema de combate Aegis, siendo el primer buque europeo que contó con él, y lleva a bordo un helicóptero *Seahawk*.

El 21 de enero de 2007, al mando del capitán de fragata Cristóbal González-Aller, y con una dotación de 200 miembros, zarpó de Ferrol en un crucero al que la Armada española dio el nombre del navegante Luis Váez de Torres que bautizó a Australia en el siglo XVII. El objetivo del viaje era una misión de



Fragata Álvaro de Bazán. (Foto: www.armada.mde.es).

apoyo a la acción exterior del Estado para presentar el modelo de construcción de las fragatas clase F-100 ante países que habían mostrado interés en la adquisición de la tecnología desarrollada por los astilleros españoles, como fueron Grecia, Malasia y Australia; así como la realización en paralelo de un crucero de resistencia.

Tomando rumbo al sur, entró en el Mediterráneo y, tras cruzar el canal de Suez, bordeó las costas de Eritrea y Sudán, atracando en Yibuti, desde donde partió hacia la isla de Malé del archipiélago índico de las Maldivas, para posteriormente navegar hasta el puerto malasio de Kelang y al de Perth en el extremo occidental de Australia, punto de destino clave del viaie. En territorio australiano se recaló asimismo en Adelaida y Sídney donde el 17 de marzo el capitán de fragata González-Aller fue relevado en el mando por el de su mismo empleo Antonio Piñeiro Sánchez. La escala en el país austral, tuvo como objeto mostrar a la Armada de aquel país la que puede considerarse la «joya de la Corona» de la construcción naval militar española: las F-100 que, de prosperar el concurso favorable a España, se construirían con tecnología hispana en Adelaida, puerto al que arribó la Álvaro de Bazán, lo que felizmente se confirmó en el 2018 al recibir la Real Armada Australiana en Sídney el destructor —fragata para nosotros— HMAS *Hobart*, primero de los buques que la empresa española Navantia ha construido en el extranjero, lo que supone un hito para la industria militar nacional

En el viaje de vuelta la *F-101* visitó las bases americanas de Pago Pago y Pearl Harbour, para llegar a San Diego en California y cruzar el canal de Panamá, recalando antes en Manzanillo en México. Ya en el Atlántico se dio el hecho nada común de coincidir en el Caribe tres buques de guerra españoles: la propia *F-101* con el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* y la fragata hermana de serie F-104 *Méndez Núñez*. Completó su vuelta al mundo a su llegada a Ferrol, el 19 de mayo de 2007, cuatro meses después de su partida del mismo puerto, tras haber navegado 25.000 millas.

# Hespérides. Expedición Malaspina (2010-2011)

La labor realizada por la Expedición Malaspina, que entre el año 2010 y 2011 recorrió todos los océanos excepto los polares, puede resumirse en las cerca de 5.000 muestras tomadas de sus aguas. El oceanógrafo Carlos Duarte actuó como coordinador, y al mando del buque oceanográfico *Hespérides* estuvo el capitán de fragata Juan Antonio Aguilar Cavanillas: ambos cabezas de la expedición, con distintas responsabilidades.

El *Hespérides* (A-33), con base en Cartagena, es un buque de investigación operado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y tripulado por personal de la Armada. Fue botado el 12 de marzo de 1990, tiene un desplazamiento de 2.750 t, 82,5 metros de eslora, dos motores de 1904 CV cada uno,



El buque de investigación oceanográfica *Hespérides*. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

una dotación de 58 tripulantes y capacidad para albergar 29 científicos.

El 14 de diciembre de 2010 partió de Cádiz rumbo a Río de Janeiro, con los objetivos a alcanzar: evaluar el impacto del cambio climático en el océano, promover la exploración de la biodiversidad en el mar profundo, analizar las repercusiones de la Expedición Malaspina original, impulsar las ciencias marinas en España y fomentar el conocimiento en la sociedad, y formar y atraer a jóvenes investigadores a las ciencias marítimas. Para ello la expedición estaba organizada en 11 bloques de investigación: oceanografía física, biogeoquímica del océano, deposición atmosférica, óptica, biodiversidad y zooplancton.

La derrota del *Hespérides* desde su partida de Cádiz llevó a la expedición, tras cruzar el Atlántico, a Río de Janeiro; del puerto carioca volvió a cruzar el océano hasta alcanzar Ciudad del Cabo; tras doblar el cabo de Buena Esperanza se dirigió al puerto australiano de Perth, recalando en Sídney, para dirigirse a Auckland en Nueva Zelanda, desde donde viajó a Honolulu y después a Cartagena de Indias tras surcar el canal de Panamá, para finalizar su periplo circunnavegador, después de siete meses de viaje, el 14 de julio de 2011 en el puerto español de Cartagena.

# Fragata F-105 Cristóbal Colón (2017)

La *Cristóbal Colón* es la quinta y última de las fragatas de la clase *Álvaro de Bazán* de la Armada española, conocidas como *F-100*, unidades que sirven

de escolta oceánica especializada en la defensa aérea utilizando el sistema de combate Aegis, lo que las coloca entre las naves de guerra más avanzadas de estos tiempos. Diseñada y construida por Navantia, sus características son las mismas de la *F-101* descritas anteriormente.

Tras causar alta en la Armada el 23 de octubre de 2012, destaca la vuelta al mundo iniciada en Ferrol el 9 de enero de 2017, de donde partió con destino a Australia, con objeto de formar a los tripulantes de los destructores —como allí son denominadas las fragatas— Hobart de la Marina Real australiana, en apovo a los intereses de la acción exterior del Estado español y los comerciales de los astilleros Navantia, que dieron el soporte tecnológico para la construcción de estas naves en aquél país. Con parecidos fines, el buque español efectuó otras escalas en diversos países de su periplo, como en Arabia Saudí, donde permaneció durante los días 20 y 21 de enero en apoyo de la compra de cinco corbetas para su Armada. Las siguientes escalas las efectuó en Bombav y Singapur, para arribar el 19 de febrero al puerto australiano de Rockingham. En la isla-continente, en aguas cercanas al mar del Coral y Darwin, tuvieron lugar ejercicios de formación con los colegas australianos; para después participar en unas maniobras conjuntas con dos buques de la Marina francesa. El 17 de junio el comandante del buque, capitán de fragata Ignacio Cuartero entregó el mando al del mismo empleo Santiago Vila Barrón.

Tras cuatro meses integrada en la Marina australiana, la *Cristóbal Colón* emprendió su viaje de vuelta a España tras zarpar de la base australiana de Kuttabul en Sídney con destino al puerto peruano de El Callao, donde



Fragata Cristóbal Colón. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

participó en el ejercicio UNITAS LVIII-17 dirigido por la Armada de aquel país, y la participación de fuerzas navales aéreas y terrestres de trece naciones. UNITAS es un ejercicio de crisis donde una fuerza multinacional es desplegada bajo mandato de la ONU, para llevar a cabo operaciones de apoyo a la población ante un desastre natural. Finalizados los ejercicios, el 24 de julio, la *F-105* pasó el canal de Panamá, y antes de llegar a Jacksonville, al transitar aguas caribeñas próximas a Cuba, fue escenario de un homenaje tributado a los marinos de la escuadra del almirante Cervera caídos en el combate de Santiago de Cuba. De allí partieron para Ferrol, adonde arribaron el 10 de agosto de 2017, dejando atrás 40.000 millas navegadas durante 214 días, en los que la fragata completó una fructífera vuelta al mundo.

### Las diez vueltas al mundo del buque escuela Juan Sebastián de Elcano

El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* es un bergantín goleta con aparejo de cuchillo de la Armada española. Construido en los astilleros Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz, fue botado en 1927; tiene cuatro palos, desplaza 3.770 toneladas, tiene una eslora de 113 metros y su aparejo lo componen 20 velas con 3.151 m² de superficie, ayudada su propulsión por un motor que cuenta con una potencia de 2.070 CV, lo que le permite una velocidad de ocho nudos. Tiene una dotación de 200 efectivos, pudiendo alojar hasta 78 guardias marinas.

Su botadura se celebró el 5 de marzo de 1927 y la entrega a la Armada fue el 29 de febrero de 1928, siendo su primer comandante el capitán de fragata Manuel de Mendívil Elío, que también había estado al mando de la *Nautilus*. Finalizado el período de prueba pasó a La Carraca con el fin de prepararse para su primer viaje de instrucción de guardias marinas, que consistió en dar la vuelta al mundo entre el 1 de agosto de 1928 y el 29 de mayo de 1929, en sentido inverso a como lo realizaron Magallanes y Elcano, con lo que acabaría marcando un hito tras un total de diez circunnavegaciones dentro de los 91 viajes de instrucción de larga duración realizados, en los que viene invirtiendo unos seis a nueve meses, primando las visitas a los principales puertos americanos, a los que suele tardar unos 22 días en arribar desde las costas españolas. Entre los ilustres guardias marinas que embarcaron en él destacan los Reyes Juan Carlos I y Felipe VI. A lo largo de su historia, el Juan Sebastián de Elcano ha participado en las principales regatas y concentraciones de grandes veleros como: Transoceánica Lisboa-Bermudas, Bermudas-Newport, Gran Regata Colón, Regata Tall Ship, OP Sail, Boston Teapot —que ganó en nueve ocasiones—, Velas Sudamérica, Fleet Week de Nueva York, Op Sail y Grandes Veleros.

En sus viajes de instrucción suele partir de Cádiz en los primeros días de enero y arriba a la Escuela Naval de Marín coincidiendo con la festividad



SS. MM. Felipe VI y Juan Carlos I visitan el buque escuela de la Armada *Juan Sebastián de Elcano* con motivo del V Centenario de la primera vuelta al mundo.

(Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

de la Virgen del Carmen, fecha en la que se celebra el fin de curso, la Jura de Bandera y la entrega de despachos. En estos viajes, excepto en los de circunnavegación, realiza alrededor de 155 singladuras, durante las que navega unas 20.000 millas. Las millas navegadas a lo largo de su historia superan un millón seiscientas mil, que es el equivalente a más de veinticinco años navegando sin parar. No ha doblado el cabo de Hornos y ha traspasado el estrecho de Magallanes en 15 ocasiones; ha visitado unos 200 puertos de más de 70 países, con un total de 1.200 escalas. De los puertos españoles más frecuentados se encuentran, lógicamente, Cádiz y Marín en la Península y los de las capitales canarias; de los europeos el más visitado es Lisboa, y el de Nueva York en América.

Durante los cruceros de instrucción los guardias marinas —que a bordo completan un curso de carrera—, además de cinco horas lectivas de clase, se acostumbran a largas estancias en la mar, incrementan sus conocimientos sobre el mundo y los mares, realizan todo tipo de maniobras y prácticas de navegación, a la vez que se dotan de esencias diplomáticas, ya que el *Juan Sebastián de Elcano* es el gran embajador «flotante» de España, tarea para la que muestra con orgullo el pabellón nacional allá por donde vaya, lo que esperamos se repita aún muchos años, pues merece aún larga vida.

1928-1929. El crucero de instrucción en el que el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* dio la primera vuelta al mundo duró desde el 1 de agosto de 1928 en que, al mando del capitán de fragata Manuel de Mendívil Elío, salió de Cádiz, hasta el 29 de mayo de 1929 en que regresó al mismo puerto. Los destinos intermedios fueron: San Vicente de Cabo Verde, Montevideo, Buenos Aires, Ciudad del Cabo, Adelaida, Melbourne, Sídney, Suva, San Francisco, Balboa, La Habana y Nueva York. Se recorrieron 32.282 millas repartidas en 172 singladuras, navegándose esta vez con una velocidad media de 7,8 nudos. Cruzó por primera vez el canal de Panamá.

1930-1931. Al mando del capitán de fragata Claudio Lago de Lanzós y Díaz, se realizó la II circunnavegación del buque, partiendo de Cádiz el 4 de agosto de 1930 para regresar al mismo puerto el 14 de mayo de 1931, recién proclamada la Segunda República. Hizo escala en Malta, Atenas, Jaffa, Haifa, Alejandría, Port Said, Adén, Bombay, Colombo, Singapur, Manila, Hong-Kong, Nagasaki, Yokohama, Honolulu, San Diego, Mazatlán, Balboa y Nueva York. Navegó 28.143 millas agrupadas en 212 singladuras, consiguiendo una velocidad media de 5,5 nudos. Cruzó por primera vez el canal de Suez.

1934-1935. Realizó su III vuelta al mundo, entre el 17 de agosto de 1934 y el 31 de marzo de 1935, comandado el buque por el capitán de fragata Salvador Moreno Fernández. Partió por primera y única vez de Ferrol y rindió viaje en Cádiz. Los puertos visitados fueron: Cádiz, La Valeta, Haifa, Alejandría, Port Said, Colombo, Madras, Singapur, Saigón, Manila, Shanghái, Yokohama, Honolulu, San Francisco, Colón y Nueva York, invirtiendo en su recorrido 29.588 millas con un total de 230 singladuras. Alcanzó una velocidad media de 6,1 nudos.

1971-1972. Inició su IV circunnavegación partiendo de Cádiz el 15 de noviembre de 1971 al mando del capitán de fragata Ricardo Vallespín Raurell, rindiendo viaje en ese mismo puerto el 17 de agosto de 1972, tras haber visitado Las Palmas, Santo Domingo, Panamá, Los Ángeles, Honolulu, Tokio, Bangkok, Singapur, Diego Suárez, Ciudad del Cabo, Santa Elena, Mindelo, Funchal y Marín, recorriendo 34.270 millas durante 230 singladuras: con una velocidad media de 6,8 nudos. Fue el crucero en el que se realizó un mayor recorrido: 34.270 millas en 230 singladuras.

1978-1979. En su V vuelta al mundo, el buque estuvo al mando del capitán de navío Ángel Díaz del Río Martínez, y transcurrió del 1 de noviembre de 1978 al 15 de agosto de 1979. Siguió el siguiente itinerario: Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, Río de Janeiro, Buenos Aires, Valparaíso, Guayaquil, Acapulco, Pearl Harbour, Manila, Bangkok, Singapur, Yakarta, Colombo, Alejandría, Palma de Mallorca, Cádiz, recorriendo 30.861 millas durante 238 singladuras a una velocidad media de 6,4 nudos. El conde de Barcelona estuvo embarcado desde Pearl Harbour a Manila.

1981-1982. Su VI vuelta al mundo estuvo al mando del capitán de navío Cristóbal Colón de Carvajal y Maroto (duque de Veragua); transcurrió entre el

10 de diciembre de 1981 y el 30 de julio de 1982, efectuando el siguiente itinerario: Cádiz, Las Palmas, Santo Domingo, Acapulco, Honolulu, Manila, Bangkok, Singapur, Yeddah, Atenas, Cádiz. Recorrió 27.300 millas durante 191 singladuras, a una velocidad media de 6,7 nudos. Aunque el último trayecto estaba previsto que se realizase de Atenas a Cádiz, se hizo una escala en Palma de Mallorca, donde S. M. el Rey Juan Carlos I visitó el buque. Fue la circunnavegación más corta: 27.000 millas. Cruzó el Atlántico, totalmente a vela, en 18 días y 20 horas, entre Santa Cruz de Tenerife y Virgen Gorda.

1987-1988. El capitán de navío Gabriel Portal Antón mandó el buque durante su VII vuelta al mundo, efectuada entre el 15 de septiembre de 1987 y el 13 de julio de 1988, haciendo el siguiente itinerario: Cádiz, Alejandría, Port Louis, Fremantle, Melbourne, Howard, Sídney, Wellington, Tahití, El Callao, Balboa, Miami, Newport, Halifax, San Juan de Terranova, Dublín, Marín, Cádiz. Recorrió 33.755 millas durante 255 singladuras, navegando a una velocidad media de 6,2 nudos.

1992-1993. En la VIII circunnavegación el buque estuvo al mando del capitán de navío Ángel Tajuelo Pardo de Andrade y transcurrió entre el 26 de octubre de 1992 y el 14 de julio de 1993 con el siguiente itinerario: Cádiz, Santo Domingo, Acapulco, Honolulu, Tokio, Manila, Tidore, Yakarta, Jeddah, Arabia Saudí, Alejandría, Atenas, Marín, Cádiz. Recorrieron 29.087 millas a una velocidad media de 6,18 nudos.

1996-1997. El capitán de navío Sebastián Zaragoza Soto mandó el buque durante su IX vuelta al mundo entre el 8 de diciembre de 1996 y el 17 de agosto de 1997 con el siguiente itinerario: Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, Puerto Rico, Balboa, San Diego, Honolulu, Osaka, Manila, Bangkok, Victoria (islas Seychelles), Alejandría, Melilla, Cádiz. Navegaron 29.171 millas a una velocidad media de 5.84 nudos.

2002-2003. Coincidiendo con el 75.º aniversario de su botadura, el *Juan Sebastián de Elcano* realizó del 13 de octubre de 2002 al 14 de julio del 2003 su LXXIV Crucero de Instrucción, durante el que culminó su X vuelta al mundo. Mandó el buque el capitán de navío Santiago Bolíbar Piñeiro, transcurriendo el viaje entre los puertos de Cádiz, Las Palmas, Santo Domingo, Kingston, Balboa, San Francisco, Honolulu, Kagoshima, Busán, Shanghái, Manila, Bangkok, Port Kelang, Port Victoria, Alejandría, Túnez, Marín y Cádiz; invirtiendo 27.652 millas en su recorrido. A su partida, el *Elcano* recibió la Medalla de Oro de la ciudad de Cádiz en reconocimiento a su vinculación histórica con la ciudad.

#### Conclusiones

Independientemente de ser nuestra nación pionera en haber completado una vuelta al mundo, a España también le corresponde otro lugar preferente



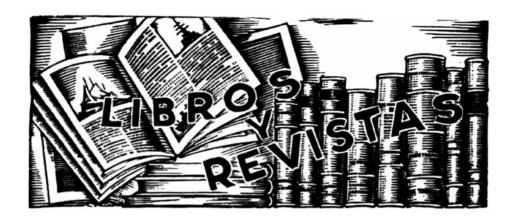
Buque escuela de la Armada *Juan Sebastián de Elcano* navegando durante su 89.º Crucero de Instrucción. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

en la historia de la navegación, por ser un buque de su bandera el primer navío acorazado —la fragata *Numancia*— que circunnavegó la Tierra.

Otros nueve buques de la Armada española siguieron la estela de la nao *Victoria* y sumaron un total de dieciocho circunnavegaciones, destacando las diez vueltas al mundo realizadas por el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

La veintena resultante sitúa a nuestra Armada en cabeza de las marinas de guerra del mundo en completar con sus naves y dotaciones este tipo de viajes alrededor de nuestro planeta.

En razón de su veteranía, millas navegadas y sus diez cruceros en los que circunnavegó el mundo, nuestro entrañable *Juan Sebastián de Elcano* ostenta el primer lugar en el podio de los buques que mostraron su pabellón nacional surcando en su totalidad la cintura de la Tierra.

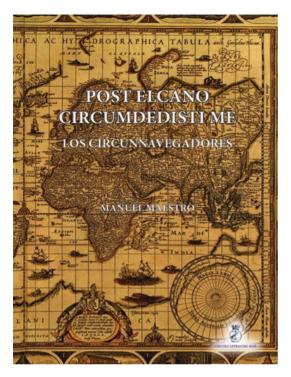


# LIBROS

MAESTRO, Manuel: *Post* Elcano *circumdedisti me. Los circunnavegado-res.*—(ISBN: 978-84-09-04937-0). Círculo Letras del Mar, Madrid, 2018, 483 páginas.

Manuel Maestro nos presenta en su nuevo libro, *Post Elcano circumdedisti me*, un evocador e interesante relato recopilatorio, dedicado a los hombres y a los barcos, que tras la incomparable gesta de la expedición de Magallanes-Elcano siguieron su estela a lo largo de los siguientes cinco siglos. Este encomiable y meritorio trabajo rinde homenaje al marino de Guetaria que al arribar a España en septiembre de 1522 tras navegar todos los mares y experimentar todas las penurias desde el inicio de la famosa expedición que había dado comienzo tres años antes, completó la hazaña de la primera vuelta al mundo que iniciara Fernando de Magallanes.

La obra arranca con un prólogo del contralmirante y circunnavegante, Ángel Díaz del Río Martínez, excomandante del *Juan Sebastián de Elcano* durante la quinta vuelta al mundo. Tras una breve introducción, Manuel Maestro explica una serie de conceptos que van desde la definición del término circunnavegador y los requisitos para conseguir tal acreditación, a un conjunto de breves descripciones de los océanos y las principales rutas de navegación, los vientos y las corrientes marinas y los barcos e instrumentos que han hecho posible estas siempre complicadas empresas. A continuación, se explican de forma somera algo más de un centenar de viajes y biografías de personajes relevantes, comenzando con un capítulo dedicado a las vicisitudes de la primera vuelta al mundo; seguido de otro que se refiere a los miembros de



esta expedición, que, aunque necesitaron más tiempo, también acabaron completando su circunnavegación tras experimentar increíbles peripecias y penalidades, y a los que el autor engloba bajo el título Secundus et Tertius circumdedisti me.

Siguen los relatos de otras catorce vueltas al mundo de buques españoles, independientemente de la primera, completadas desde entonces hasta el año 2017, sin contar las diez del Juan Sebastián de Elcano, al que se dedica un capítulo aparte. Continúa Manuel Maestro con las vueltas al mundo de piratas y corsarios, exploradores y científicos, los buques de guerra que han completado una circunnavegación, las vueltas al mundo de barcos mercantes

y deportivos, las biografías de prestigiosos navegantes, los pilotos pioneros que, por el aire, emularon a sus colegas marinos y los buques escuela circunnavegantes, finalizando con las ya mencionadas diez vueltas al mundo de nuestro buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

Manuel Maestro, presidente del Círculo Letras del Mar, es periodista, escritor y asiduo colaborador de la REVISTA GENERAL DE MARINA. Durante su extensa carrera como profesional de la comunicación y empresario editorial ha escrito, entre otros textos, una docena de títulos relacionados con la mar tales como: El mar en bandeja de plata; De los Riesgos y Seguros de la Carrera de Indias; Aspectos financieros de la Carrera de Indias; Aromas rimados de los siete mares; La mar en el pentagrama; Atlas Cronológico de la Historia y Cultura Marítima; El escribano de San Martín; La mar en sesión continua; Espías a bordo; Ruiseñor de los Mares y Contando alegre en la popa, al que ahora hay que añadir felizmente este Post Elcano circumdedisti me. Los circunnavegadores, un libro la mar de entretenido y que sin duda merece la pena leer.

D.R.

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *La nao* Victoria *y su vuelta al mundo*.—(ISBN: 978-84-09-08026-7). Fundación Alvargonzález. Gijón, 2019, 445 páginas, ilustraciones (muchas de ellas, dibujos del propio autor), planos y fotografías en blanco y negro. Siete apéndices documentales y bibliografía; 20 euros.

Sería inútil y pretencioso presentar a este autor, brillante polígrafo como lo demuestra concretamente en este libro donde su literatura histórica va acompañada de sus dibujos (no se pierdan el de la portada) y en el cual se reconoce su pasión por la filatelia y el coleccionismo. Además de todo eso, el capitán de navío Marcelino González, habitual desde hace muchísimos años en las páginas de esta REVIS-TA, es un magnífico conferenciante que sabe trasmitir al público sus vastos conocimientos.

Prologado por al almirante Zumalacárregui, este libro podríamos encasillarlo en su amplia serie de «barcos»; en tres volúmenes anteriores ha «despachado» 150 de ellos y tiene publicadas monografías



sobre varios más; en este desarrolla el historial de la *Victoria* y el *modus vivendi* a bordo de su dotación, desde su construcción hasta su participación en la primera circunnavegación del globo, de la cual fue la única superviviente. Además, en sus dieciséis capítulos, el autor analiza los viajes a la especiería, encuadra a Magallanes y a Juan Sebastián de Elcano, resumiendo sus biografías; se ocupa de toda la bibliografía histórica relativa a la primera circunnavegación y analiza a alguno de sus autores, explica el difícil problema de conjugar el Tratado de Tordesillas con las ideas de Magallanes y los problemas derivados del desconocimiento de las dimensiones reales de nuestro planeta. Entre el capítulo VII y el IX, ambos inclusive, se ocupa de las Capitulaciones de Valladolid, de las instrucciones recibidas por el capitán general (Magallanes) nombrado para mandar la Armada a la Especiería y

todos los pormenores derivados de tan magna expedición, tanto los referidos al material como los del personal que formó las cinco dotaciones de las naos. Desde el X al XV, pormenoriza toda la derrota con sus diferentes acaecimientos y, en el último capítulo, analiza los resultados, las consecuencias y evalúa todo el viaje de Sevilla a Sevilla, gobernando siempre al oeste.

Siete apéndices finales aportan al lector cantidad de información complementaria que ayuda a comprender el eco y la difusión que tal hazaña tuvo no solamente en la península Ibérica, sino en todo el mundo. El último de ellos, el Glosario, ayuda a los no iniciados en temas náuticos a encontrar rápidamente los términos que desconocen.

Hay que agradecer a la Fundación Alvargonzález, tan devota de la Armada y tan apasionada con su historia, la primorosa edición de este libro y al autor que nos regale esta increíble historia que parecería de ciencia ficción si no estuviese avalada por tanta y tan bien cuidada documentación original.

T. T. B. T.

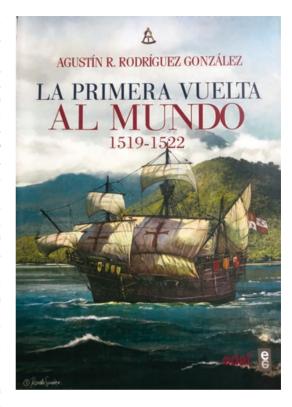
RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *La primera vuelta al mundo, 1519-1522*.—(ISBN: 978-84-414-3883-5). Editorial Edaf. Madrid, 2018, 301 pp.; ilustraciones; 28 euros.

Con motivo del V Centenario de la vuelta al mundo de la nao *Victoria*, capitaneada por Juan Sebastián de Elcano, se está produciendo una avalancha de actos: conferencias, congresos, mesas redondas, regatas, artículos y reportajes en todo tipo de prensa, incluida la digital, exposiciones y numerosas publicaciones de libros. Y todo ello, antes del pistoletazo de salida en Sanlúcar de Barrameda en el mes de septiembre, que tendrá lugar tras la visita a Guetaria del 6-7 de julio, de nuestro veterano buque escuela, que luce en el espejo popel el nombre del artífice de una de las mayores hazañas de la historia, para muchos la de mayor transcendencia, después del nacimiento de Jesucristo.

Tras de lo que acabamos de exponer, para algunos todo está dicho y pocas novedades cabe esperar. Rizando el rizo, quedaría por determinar el lugar del nacimiento —Oporto o Sabrosa— de Magallanes, bien entendido que en su proyecto no figuraba la circunnavegación del globo, sin que ello le reste importancia a su papel de actor necesario de la gesta, pues gracias a su voluntad y determinación capitaneó la expedición hasta Filipinas. Pero el protagonista principal de la gesta que celebramos fue Elcano, buen conocedor de su profesión en todos sus amplios aspectos, con grandes cualidades de mando y gran capacidad de decisión al tomar la derrota del Índico para el regreso, pues como hombre práctico, no quería repetir las penalidades pasadas y prefirió utilizar la ruta de los portugueses, pese a las Capitulaciones de Valladolid, en

las que se estableció la cláusula de no navegar por aquella ruta.

Pero volvamos a nuestra anterior afirmación: todo está dicho, aunque no la manera de contarlo. Ŷ quien mejor nos viene contando los principales episodios de nuestro frondoso pasado naval es Agustín R. Rodríguez González quien con indudable oportunidad y acierto se ha ocupado del tema de moda en un sugestivo libro en que el buen conocimiento de la historia anda parejo con la elegancia y sencillez de su estilo, junto con unos jugosos comentarios, que lejos de plantear enrevesados argumentos, nos brinda una fiel y excelente síntesis de las vicisitudes de la primera vuelta al mundo, que pueden muy bien servir de pórtico o punto de partida para estudios de inves-



tigación de aspectos puntuales de aquella gesta que cambió el mundo y nuestra percepción de él, pues se conocieron las dimensiones del Pacífico y por tanto de la Tierra.

Para no dilatarnos en exceso, haremos un corto extracto del libro siguiendo los epígrafes del índice, que se inicia con los precedentes históricos siguiendo la estela de Colón y los grandes avances científicos y técnicos que experimentó el arte de navegar y que en definitiva hicieron posible las travesías oceánicas. Sigue con las figuras de Solís —el primero que buscó el paso para navegar del Atlántico al Pacífico— y Magallanes, para después ocuparse de los largos preparativos para el viaje y el papel jugado por Portugal para intentar abortarlo. Nos describe la navegación hasta la Patagonia, en donde surgieron una serie de conflictos entre Magallanes y sus subordinados, que culminaron en el motín de Puerto San Julián y las crueles y drásticas medidas que tomó para reducirlo. Continúa con el hallazgo del Estrecho, donde se produjo el naufragio de uno de los barcos y la deserción de otro. Y por fin, las tres naves que quedaban llegan al Pacífico, donde se engolfan, en una larga y penosa travesía, donde aparece el escorbuto y la llegada a las islas de los

#### LIBROS Y REVISTAS

Ladrones —las actuales Marianas — y la arribada a Cebú, situada en el centro del archipiélago filipino, y la pequeña y cercana isla de Mactán, donde Magallanes encontró la muerte. Las dos naos que quedaban, continuaron hasta las islas del Moluco, donde cargaron las naves de especias. Y el último capítulo del viaje que titula «El triunfo de Elcano» con la llegada de la nao *Victoria* a Sanlúcar de Barrameda y sus 18 exhaustos y famélicos tripulantes. Siguen otros tres interesantes e ilustrativos capítulos, aunque sean de «relleno», titulados «Loaysa, Legazpi y Urdaneta», «La vuelta al mundo de Drake» y «Otras vueltas al mundo y un hermoso velero». Cierra el volumen con un Anexo, que incluye dos importantes documentos: Las Capitulaciones de Valladolid y el testamento de Elcano y un interesante estudio sobre la posible paternidad española del remedio del escorbuto y su cura gracias a la vitamina C.

El libro tiene el inconfundible sello de las obras de la colección «Crónicas de Historia», que edita Edaf con sus magníficas y numerosas ilustraciones a todo color, tanto en sus fotográficas como en sus mapas desplegables, que junto a la calidad del papel e impresión, lo convierten en un regalo para la vista. Por último resaltar la trayectoria profesional y humana del autor, Agustín Ramón Rodríguez González, que no necesita presentación al ser bien conocido por nuestros lectores, pues es un veterano y fiel colaborador de nuestra REVISTA. Tan solo apuntar, que sus múltiples seguidores estamos de enhorabuena, pues desde que se jubiló de sus labores docentes nos está inundando de nuevos títulos —creo que ya van publicados más de 30—, todos oportunos y a cual más interesante.

M. J. F.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA

440 [Agosto-septiembre







