“El viaje de circunnavegación de la corbeta Nautilus por su comandante D. Fernando Villaamil”

Conferencia en la sesión de apertura del curso de mar de la campaña 2011 de la UIM , celebrada en Avilés, el 5 de agosto de 2011 .

Fermín Rodríguez

“Como todo está descubierto el mundo ha renunciado a los grandes viajes marinos”. La cita está contenida en el prólogo de este singular libro, uno de cuyos originales se encuentra en la biblioteca de la Universidad de Oviedo, que tan eficazmente dirige mi buen amigo D. Ramón Rodríguez, aquí presente. Contra esta renuncia se levantó D. Fernando Villaamil, marino ilustrado, sabio inventor y patriota demostrado, que dio su vida junto a otros valerosos compañeros en la triste jornada de Santiago de Cuba al frente de la flotilla de destructores que acompañaban a los buques de línea en el gesto, que no enfrentamiento, dedicado a la poderosa armada estadounidense.

Antony Souza fue un presidente de la Unión Geográfica Internacional, que anunció la próxima llegada de la edad de oro de la Geografía. Ambas frases separadas en el tiempo tienen algo en común y lo que fuera lo encontró D. Fernando Villaamil y lo expresó en este libro que, por ser de viajes, es de Geografía.

La edad de oro de la Geografía tenemos entendido que fue la era de los descubrimientos, en los que la frontera del conocimiento se hacía con grandes aventuras en forma de viajes para explorar las costas más lejanas, en las que descubrir fantásticos secretos, que eran celosamente guardados en forma de mapas, cuyo tráfico se penaba con la muerte. Como en casi todo lo humano las cosas se entremezclan, viajes de exploración comercial, de conocimiento científico, de protección militar , en cualquier caso, siempre y detrás de todos, el genio de la navegación que sostiene el libro (para la biblioteca de Castropol) el mapa (para la UIM) del conocimiento, derivado del propósito de viajar con la pretensión de conocer.

Desde luego hoy conviene recordar que ésta finalidad del viaje también existe, y durante un tiempo hasta recibió el nombre de viaje de estudios; es decir, hay un propósito para el viaje además del de divertirse. Pero como sigue siendo cierto que todo está relacionado, la cuestión es la sabia combinación, el viaje, que es purita vida, puede contener muchas facetas, una de ellas es ser instrumento lúdico de experiencia práctica de conocimiento. Queda claro en las páginas de este libro que así fue, una experiencia de entrenamiento, de instrucción, vivida con alegría.

El viaje te traslada de lugar y el buen viaje, además, cambia el sentido del tiempo te lleva a otros y con otros. Esa relación es la comunicación, y su trascendencia es enorme para los semovientes implumes, pues como especie social la clave es la interacción con los demás, la socialización; quizás por eso Adam Smith decía que los dos mayores descubrimientos fueron gestas marinas: montar el cabo de Buena Esperanza y alcanzar América, con los dos la humanidad se reconoció y comenzó la globalización.

En manos de portugueses y españoles estuvo la frontera del conocimiento y fueron ellos los que enseñaron la navegación de alta mar a los demás.

Más tarde, maduro ya este conocimiento, el que le sucedió fue mecanicista, y trajo la técnica de la precisión y la causalidad maquinista, con la que se hizo el orden industrial, que no necesitaba del viaje; al contrario, las largas jornadas retenían a pie de fábrica al humano factor de producción, ensimismándolo en una rutina ordinaria para obtener grandes series de productos, conseguidos mediante aún mayores consumos de recursos.

La fase actual de nuestra civilización globalizada se ha beneficiado de otro conocimiento, el de la electrónica y el silicio, la civilización del chip y las máquinas inteligentes, que acumulan información y generan nuevos conocimientos. Volvemos la mirada al mundo y ahora con temor, no por el daño que la naturaleza nos haga a nosotros, sino por el que nosotros podemos hacerle a ella.

La actual revolución del conocimiento está en la tecnología de la vida y quizás la siguiente en la mirada al cerebro, en la neurociencia.

No sabemos a dónde nos conducirán, pero en la fase actual comprender mejor el mundo, saber cómo lo estamos tratando en distintos lugares, extender la idea de la gestión prudente de sus recursos, acercarse a las distintas culturas o formas de ser como grupo es una de las prioridades, quizás algo de esto quiso decir Souza y éste fue uno de los motivos que animó a D. Fernando Villaamil a lanzar el proyecto de su viaje y a empeñarse en realizarlo, en la idea de que los días de práctica en la mar en régimen de escuela bien organizada forman.

Entonces, como ahora, el avance técnico, revolucionaba la navegación y el mundo. La era del vapor arrancaba, dejando de lado a los veleros y, por tanto, a las capacidades que los hombres debían poner en juego para su navegación . Las máquinas dominaban el mar, predecibles, ajenas, aparentemente, a las condiciones del medio. Por ello, los conocimientos de sus dotaciones debían adaptarse a las nuevos requerimientos, abandonando, por innecesarias y trasnochadas, prácticas tradicionales de formación, que por inútiles, y desde que los barcos necesitan combustible, caras, debían ser abandonadas.

Sin embargo, D. Fernando pensaba que la práctica de mar es un complemento imprescindible pues el buque es una burbuja de vida en medio de un océano de impredecibilidad, y lanzar uno de estos laboratorios con un proyecto de viaje es una escuela formativa de primer orden.

El viaje como instrumento pedagógico es una corriente que se extiende por Europa durante el siglo XIX recuperando una práctica de la antigüedad clásica, la que seguían los jóvenes patricios romanos que viajaban a las escuelas helenísticas, que continúan los jóvenes príncipes de los múltiples estados alemanes enviados a refinar a Italia, es la razón del *grand tour* de las élites inglesas, o está en el reencuentro con la cercana naturaleza y el patrimonio del país para los krausistas españoles y la Escuela Libre de Enseñanza en España . Sin duda, algo de esto hay en las ideas de Villaamil y en el ambiente que recibe su propuesta para formar

en un viaje de instrucción a oficiales y aprendices de marino militar, viaje que se realiza en unos años donde la Extensión Universitaria inicia su implantación y donde la difusión de la cultura itinerante se deja sentir, convergiendo todos en su lugar de origen, Castropol .

Desde luego que un viaje de circunnavegación de dos años es una gran empresa, que pocos precedentes recientes tenía en España, quizás dos, uno el de la corbeta *Ferrolana*, en 1840 que fue por Buena Esperanza y regresó por Hornos y en 1865 el de una división de la escuadra que cumplió la misma derrota pero en sentido contrario .

El viaje de la *Nautilus* fue extraordinario , pues no tuvo por finalidad la exploración, ni el avance científico, ni de conquista, ni pasear la bandera en un alarde guerrero, ni se hizo con los medios disponibles en una época de bonanza económica; sino todo lo contrario. Tampoco incorporó en su dotación a seleccionados navegantes sino a simple gente dispuesta. Entonces ¿qué pretendía su instructor?: nada más y nada menos que formar en el curso del viaje, aprovechar la práctica viajera en la mar y en las ciudades de recalada para que sus participantes, jóvenes que no pasaban de 20 años y sin práctica alguna de navegación desarrollaran sus capacidades profesionales y algunos valores personales, en definitiva crear una escuela itinerante para trabajar el factor humano; esto es, el elemento imprescindible en cualquier proyecto.

Convencida de esto la Armada le encargó comprar un buque de vela para adaptarlo al fin de servir de navío de instrucción marina y en 15 días compró el *Carrick Castle* en Inglaterra y lo trajo cargado de defensas portuarias , con lo que ahorró en el flete pagó el buque. Pero cambió el gobierno y el nuevo trajo otros criterios para la formación de guardias marinas que no incluían al *clipper*, ahora rebautizado como *Nautilus* y clasificado como corbeta. Más tarde la evidencia de su necesidad obligó a armarlo para cumplir su inicial misión y a ello se dedicó su comandante D. José Puente y Besave, estableciendo un plan de trabajo para el navío de cuatro meses en ultramar y el resto costeando por la península. Villaamil, como primer comisionado, es llamado para tomar el mando, pide permiso y expone su opinión favorable a la realización de un viaje de circunnavegación y recibe como órdenes para establecer el programa

docente la alternancia de parte marinera y académica , debiendo visitar en tierra establecimientos científicos y la industrias de mar , todos los participantes deberán redactar memorias personales en las que especificarán cuanto de notable vean.

El navío fue construido en los astilleros del Clyde ; es decir, en Glasgow en 1866, con casco mixto (acero y madera), aparejo de fragata y jarcia metálica, de 59 metros de eslora , 10 de manga y 1.700 tns de desplazamiento, cuya dotación la compusieran dos jefes, 9 oficiales, 31 guardiamarinas, 13 clases, 85 marineros y 49 aprendices , en total 189 personas, la mayor parte sin experiencia marina.

El servicio se desarrollaba en seis guardias, para hacer compatible la labor docente con el trabajo a partir de las 6 de la mañana, a las 7 ejercicios físicos, a las 8,30 el almuerzo pequeño, seguido de revista y ejercicio de marinería . Venía luego el estudio y el trabajo personal hasta el almuerzo de las 16:30, conferencias y presentación de diarios completaban el día , además de las tareas habituales en la guardia y los entretenimientos nocturnos.

El viaje arrancó del Ferrol el 29 de noviembre de 1892 con viento fresco y mar gruesa por la proa por lo que el mareo fue generalizado. Diez días después y más tranquilos recalán en el puerto de La Luz en Las Palmas, de donde parten el 15 de diciembre de mañana temprano a pesar de haber acabado el baile de despedida a las 4 de la madrugada. Su destino Salvador de Bahía. Deben cruzar las encalmadas ecuatoriales pero afortunadamente pasan sin novedad y con el alisio entablado, y soplando lo justo para que no hubiera que tocar la jarcia. Brisa fresquita, cielo claro y mar rizada, dan pie a una reflexión de D. Fernando sobre” la triste condición del marino sin suerte, el mismo viaje verificado dos veces en iguales condiciones se vuelve opuesto en resultados” .

De Salvador salen raudos, entre líneas se observa una cautela del señor comandante ante la exuberante ciudad, célebre por su ascensor y por las bahianas, a las que D. Fernando parece temer al comienzo de tan largo viaje , pues solo autoriza la salida a oficiales y guardias marinas y “solo con determinadas prevenciones”

Sale barloventeando rumbo al Cabo y siguen diez días de monotonía y ociosidad combatida con trabajos variados y continuos, terapia recomendada para mantener la armonía a bordo en un navío repleto de hombres y días, y aquí procede citar las instrucciones de Malaspina a su segundo sobre tan importante asunto como es la armonía en un buque, para la que más vale el cariño que el rigor. Pasan Tristán de Acunha y su archipiélago inaccesible y frente al cabo de las Tormentas, que no hace honor a su nombre, hacen una competición de botes, siempre por ligas : oficiales y guardia marinas, aprendices, marinería.

Llegan a la bahía de Tablas, presidida por la célebre Mesa y las fugadas que su singular orografía provoca, y queda establecido el patrón de trabajo en las ciudades de recalada, con una amplia memoria de investigación y una densa red de contactos que anotan cuidadosamente, antes de salir hacia el continente austral, antes del cual tienen 6.000 millas.

El nuevo destino obliga a decidir la derrota entre dos opciones: una alta, corta y más incierta, y otra baja, larga y aparentemente menos peligrosa, ocasión para reflexionar acerca del sistema que debe utilizarse para la formación , si el que tiende a la prudencia o el que convive con una cierta dosis de riesgo, asunto que solventó en su día Ciscar en su tratado de pilotaje “arte de conducir un buque de un punto a otro del globo con la mayor seguridad y prontitud”, lo que puede aplicarse a muchas otras organizaciones.

En 20 días atraviesan el Indico haciendo una media de 8 nudos a la hora; solo sobresaltados por algún imprevisto contraste, repentino cambio del viento en fuerza y dirección que altera la marcha del navío hasta ponerlo en riesgo. Y sin más novedad el 19 de febrero entran en Adelaida la ciudad que es un ejemplo admirable de urbanismo higienista entonces desconocido en España. Siguen reconocimientos territoriales por los Montes Azules, conocen las costumbres de la antigua colonia penitenciaria inglesa, entrevista en 1606 por D. Pedro Fernández de Quirós y oculta tras un denso celaje de leyenda como Java Grande durante 100 años hasta ser redescubierta por Cook , que puso nombre al estrecho que separa Australia de Nueva Zelanda y que es atravesado por la

Nautilus en pleno invierno austral, contraviniendo las instrucciones recibidas, pues se consideraba peligrosa dicha excursión, pero prefiriéndola D. Fernando, por el estímulo de contraer méritos para la enseñanza, puso rumbo a cabo Farewell y ... nada grave pasó, en lo que de nuevo mucho intervino el azar, complemento determinante en la vida del marino, pues al día siguiente de recalar en Wellington capital de Christchurch, se presentó una de las habituales tormentas que corren el estrecho en esa época. La visita a la isla es aprovechada para redactar una buena memoria geográfica, interesada en uno de los dos objetos de esta ciencia, encontrar la diferencia entre dos lugares, y aunque la curiosidad le impulsaría a compararla con El Ferrol, exactamente situado en las antípodas, la descripción pormenorizada hace referencia a la diferencia entre las dos grandes islas de Nueva Zelanda y a un magnífico comentario sobre el paisaje local, de igual calidad al paisanaje, que llena los días y las noches de actos sociales en forma de bailes, para la primera dotación de un buque español que visita la isla, lo que, por supuesto, no es motivo que justifique la larga estancia en ella sino la limpieza de fondos y la soldadura de alguna chapa.

Salen desde Nueva Zelanda hacia el Perú y a pesar de ser grande el Pacífico los primeros días no caben en la mar , rifando más lona de la perdida hasta entonces y cruzando el viernes 15 de septiembre la línea de cambio de fecha , con lo que hicieron una semana de dos jueves. Diez días más tarde y en medio de una noche atemporalada al largar el velacho el gaviero Esteban Letamendia cayó en cubierta y falleció.

Diez meses después de la partida y después de 37 singladuras fondean a la vista de Valparaíso, ocasión que aprovecha el comandante para ofrecer una reflexión sobre las tareas de la instrucción marina una vez fondeado el buque, que no deben detenerse por ello, aprovechando para trabajos de mantenimiento y contención en las visitas a tierra, pues la vida del marino exige vocación y condiciones físicas. El recibimiento fue caluroso y hasta llegó al presidente de la republica, que recibió al comandante y dio toda clase de facilidades a la dotación.

El 6 de diciembre salen de Valparaiso rumbo al estrecho de Magallanes, se les ordena repostar en las Malvinas, seguir a Santa Elena, de ahí a Nueva

York y regresar por puertos ingleses y franceses para acabar en Ferrol. De nuevo las disposiciones son corregidas pues un gran temporal a la embocadura del estrecho de Magallanes hace que Villaamil tome la decisión de correr hacia el sur y montar el cabo de Hornos, lo que hacen sin grandes novedades en los largos días del verano austral y el día de año nuevo dan vista al Atlántico. Llegado el 13 de enero a Montevideo, Cádiz sin murallas, que dice Villaamil, para seguir Plata arriba a Buenos Aires, una de las ciudades emergentes en aquel momento, donde entre otros reciben la hospitalidad de don Pio Trelles, gran hacendado allí e indiano acá, fundador de la Banca Trelles. Sigue la consabida serie de agasajos de los que forman parte constante los bailes, lo que permite al autor desplegar una de las múltiples facetas de este manual de análisis comparado sobre localidades, paisajes y paisanajes de todo género. El 12 de febrero de 1894 dejan Buenos Aires para pasar de nuevo a Montevideo y tomar rumbo a Nueva York avistando antes la isla de Fernando de Noronha y poco después vuelven también a avistar la polar y como buque de instrucción aprovechan la ocasión para plantear un examen, el que les brinda la entrada en San Juan de Puerto Rico por la noche y sin práctico. Reconocen la perla caribeña, en la que ya había servido Villaamil y en la que se hace eco de la convulsión en la colonia y adelanta algunas de las reformas orientadas a la autonomía que cuando llegaron ya fue tarde.

El 26 de abril ya están en el gran río o corriente del Gofio que les añade 3 millas por hora y una temperatura de 25º frente a los 9º de sus márgenes. El 30 están enfrente Manhattan y se maravillan del bosque de hormigón que lo puebla y de las curiosas lombrices que son los trenes fluviales que recorren el humus de sus aguas y se asombran de los convoyes aéreos que cubren el cielo de la ciudad, obra de un español, el ingeniero Navarro. Para Villaamil todo eso crea un modo especialísimo de vivir, el estilo yankee. Se sumergen en la vida local y conocen a Buffalo Bill y visitan las grandes ciudades de los alrededores, donde notan el retraso de diez meses en sus haberes, a la vez que se maravillan de la pujanza del país y practican inglés.

Salen para Terranova envueltos en la niebla y amenazados por las bancas de hielo y los enormes paquebotes del Atlántico norte y navegan

sumergidos en la niebla durante días hasta que llegan el 18 de junio a la vista de los fuertes de Plymouth, cinco días después y con un programa que pareció desabrido intentan alcanzar Cherburgo lo que para un velero ayer como hoy, sigue teniendo su gracia , de allí y después de varias visitas profesionales salen hacia Brest, el Ferrol francés, de donde parten sin novedad rumbo a cabo Machichaco el 15 de julio y el 16 fondean en la Concha de San Sebastián donde reciben a la Reina Regente y a los infantes y el ayuntamiento une el nombre de Villaamil al de los ilustres marinos guipuzcoanos que tanto distinguieron a España en la mar.

El 1 de agosto la *Nautilus* zarpó hacia el Ferrol , pero antes fondean en Bilbao y el 10 de agosto frente a la playa de Cariño , siendo recibidos al día siguiente por más de un centenar de embarcaciones que los acompañan hasta el muelle de Cruxeiras, desde donde pasan a la dársena del Arsenal para desaparejar el navío, cosa que hacen en dos semanas, al cabo de las cuales obtienen la licencia de la dotación que , por el concepto de disciplina practicado, se despide sin estrechar la mano del comandante pero también dejando en blanco el libro de castigos.

Un libro entretenido y que permite visualizar el estado del mundo y la mentalidad con la que estaban contruidos los marinos de aquella época, que como los de ésta son parte de la sociedad de la que brotan, si bien la mar hoy como ayer los obliga de otra manera y les hace conciliar de manera muy particular el sentimiento de libertad con la presión que representa un pequeño navío aislado en un medio que, a menudo, se presenta de manera hostil, por lo que la experiencia, el conocimiento, la organización y la suerte devienen fundamentales, complementos todos ellos de la personalidad del genio de la navegación que también figura en el rol de la *Nautilus*, y que por cierto como en anteriores campañas de la UIM también se le espera ésta en el *NTM Creoula*, en donde sale unos días desde su retiro entre los mareantes de Castropol dejando momentáneamente vacío el sello de su centenaria Biblioteca, a la que hoy honramos.

Avilés, 5 de agosto, de 2011