



JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO, *PRIMUS CIRCUNDEDISTI ME*

CRÓNICA DE LA TRAVESÍA
MARÍN 17 DE JULIO-CÁDIZ 21 DE JULIO 2008

Íñigo SUSAETA CÓRDOBA



L 17 de julio del año pasado tuve la fortuna de ser invitado a realizar la travesía que cada año hace nuestro buque escuela desde la Escuela Naval de Marín hasta su descanso estival en Cádiz. La mezcla de orgullo, emoción y satisfacción por poder compartir una experiencia que sólo puede realizar un reducido grupo de invitados, emulando lo que durante tantos años han realizado nuestros marinos y especialmente sus guardias marinas, no puede explicarse en unas pocas palabras, pero es de justicia tratar de hacer una crónica de lo que es y lo que representa el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

En primer lugar, como vasco y español me ilusiona que esta nave lleve el nombre de uno de los marinos más ilustres de la historia y que éste sea oriundo de Guetaria. Este guipuzcoano, hijo de Catalina y de Domingo, y el mayor de nueve hermanos, nació en una barriada de dicho pueblo en el año 1487. Su origen humilde hace que su leyenda se complemente con dos hechos importantes. Por un lado su apellido, de origen humilde, ha generado una controversia sobre su procedencia. La versión más lógica para poder explicarlo es la que defiende que la familia es oriunda de una zona de caseríos denominada Elcano, perteneciente a Guetaria y limítrofe con Aya y Zarauz. Sobre cómo se escribe su apellido siempre ha habido una importante discusión (incluso si consultamos diversas fuentes hay discrepancias sobre cómo se escribe el nombre del buque escuela), pero el hecho cierto es que cuando los vascos castellanizaban su apellido se producían diferentes adaptaciones que daban lugar a los errores de interpretación, de ahí que no sea raro encontrar escritos que lo denominan como Juan Sebastián del Cano y del Puerto. Por otro lado, y una vez más, como consecuencia de proceder de una familia humilde, no existen retratos del navegante que nos muestren cómo era su aspecto original. No obstante, y tal como nos relató en nuestro viaje el actual comandante del buque, capitán de navío Javier Romero Caramelo, existe un retrato realizado por Ignacio de Zuloaga y Zabaleta (1870-1945), a petición de la Diputación de Guipúzcoa, en el que el pintor, al intentar imaginar el aspecto bravío del navegante, y recorriendo el pueblo de Guetaria, se topó con el «boticario», que parece que recogía cada una de las características imaginables de cómo debía ser Elcano, de forma que quedó inmortalizado en el cuadro que se ha hecho famoso y que preside la cámara del comandante del buque escuela.

Breve historia de un marino que hizo Historia

La inclinación por la mar de Juan Sebastián es patente desde su niñez; no obstante, sus verdaderas andanzas comienzan cuando decide armar un barco con financiación de mercaderes de Saboya. La rentabilidad de este proyecto era baja, por lo que necesitó vender su barco para hacer frente a la deuda. En ese momento la legislación española prohibía vender una nave de pabellón español a otro país, por lo que Elcano debe huir de la justicia. Ese periodo coincide con la preparación del viaje que Fernando de Magallanes está realizando hacia la isla de las Especies por Occidente en 1519. El 10 de agosto zarpan del puerto de Sevilla cinco naos, y Juan Sebastián es el maestro de la *Concepción* en reconocimiento a su experiencia y pericia como marino. La primera sublevación a bordo estalla el 5 de abril de 1520, pero fracasa. Elcano toma un papel secundario que le salvará la vida. Magallanes, aunque gran marino, se está mostrando como un mal conductor de hombres.

El 21 de octubre de 1520, tras doblar el Estrecho, llegan finalmente al océano Pacífico; a los Mares del Sur. El 7 de abril llegan a la isla de Cebú, en las Filipinas, y 20 días después Magallanes es asesinado por los indígenas en la cercana isla de Mactán. Toma el mando de la expedición el también portugués Carvallo, y deciden quemar la nao *Concepción*, que se encuentra en un estado lamentable. Elcano pasa de maestro a la nao capitana *Victoria*. En septiembre de 1521 se produce una nueva sublevación; esta vez triunfa, y Elcano toma el mando de la *Victoria*. Le sigue la otra nave que queda, la *Trinidad*, en la que ha tomado el mando Gómez de Espinosa. El nuevo rumbo decidido por Elcano es el de Malucas. Por fin encuentran la isla de las Especias por la ruta que Carlos I les había encomendado y deciden cargar la nao *Victoria* de especias y riquezas y emprender el camino de vuelta a casa. La *Trinidad* ha de quedarse en Malucas con daños irreparables. Es el 21 de diciembre de 1521 y quedan sólo 43 tripulantes blancos (de los 265 iniciales) y 11 indígenas. La vuelta no ha de ser fácil, ya que los portugueses persiguen a los amotinados y las dificultades se acumulan en la travesía. La mejor opción fue optar por elegir el camino de regreso cruzando los mares portugueses, ya que la vuelta por el desconocido Pacífico podría ser imposible. Esto les permitió bordear África por rutas conocidas, hacer aguadas y llegar a Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522, después de tres años menos catorce días de navegación, de recorrer 14.000 leguas y conseguir la hazaña más importante: la circunnavegación de la Tierra.

Éstos son los dieciocho hombres que regresaron en la *Victoria*, cuyos nombres figuran en una placa de la fachada del Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz):

Capitán Juan Sebastián de Elcano, de Guetaria; pilotos: Francisco Albo, de Axila; Miguel de Rodas; Juan de Acurio, de Bermeo; Antonio Lombardo (Pigafetta), de Vicenza; sobresaliente Martín de Yudícibus, de Savona; marino Hernando de Bustamante, de Alcántara; marinero y barbero Nicolás el Griego, de Nápoles; marineros: Miguel Sánchez, de Rodas; Antonio Hernández Colmenero, de Huelva; Francisco Rodríguez, portugués de Sevilla; Juan Rodríguez, de Huelva; Diego Carmena; Hans de Aquisgrán; cañonero Juan de Arratia, de Bilbao; grumetes: Vasco Gómez Gallego el Portugués, de Bayona; Juan de Santandrés, o de Santander, de Cueto; paje Juan de Zubileta, de Baracaldo.

El rey Carlos I recibió a los supervivientes en Valladolid y asignó a Elcano una renta anual de 500 ducados en oro (que nunca llegó a recibir), le perdonó la condena que tenía pendiente por vender su barco (este perdón sí se hizo efectivo) y le concedió, como escudo, una esfera del mundo con la leyenda en latín: *Primus circumdedisti me* («Fuiste el primero que me dio la vuelta»).

Juan Sebastián de Elcano se embarca en una nueva expedición con destino a las islas Malucas en 1526. El emperador, haciendo un guiño a los portugueses, nombró comandante en jefe de la expedición a García Jofre de Loaisa en lugar de a Elcano. La decepción es grande y la injusticia mayor. Tras doblar el cabo de Hornos y llegar la expedición a los Mares del Sur, el escorbuto hace presa de los marinos. Loaisa y Elcano no son ajenos a la enfermedad.

Juan José Alzugaray Aguirre, en su libro *Vascos Universales del siglo XVI*, le dedica a nuestro marino la siguiente elegía:

«Elcano hace testamento. Se siente mal. Recuerda. Repasa su vida azarosa e increíble. Es el día 26 de julio de 1526, en un lugar cualquiera del Mar del Sur. La gravedad del momento impresiona. “Sabiedo que la vida del hombre es mortal, y la muerte muy cierta, y la hora muy incierta, para ello cualquier católico cristiano ha de estar aparejado como fiel cristiano para cuando fuere la voluntad de Dios”. Elcano invoca a la Virgen María como intercesora, pide perdón por sus muchos pecados y faltas, otorga sus mandas. A los santuarios e iglesias queridos de su tierra vasca, a hospitales y pobres, a sus amantes, a sus amigos, a sus deudos y familiares. Todo dentro de un orden escrupuloso, minucioso. Sin olvidar nada ni a nadie. “Yo no debo a persona alguna”. Sus ropas elegantes, sus dineros, su pensión vitalicia, sus objetos queridos. Ha llegado la hora terrible de la rendición de cuentas. Todos los testigos de su testamento son vascos: García de Carquizano, Andrés Gorostiaga, Hernando de Guevara, Andrés de Urdaneta, Juan Zabala, Andrés Aleche y Martín de Uriarte, ¡*Agur Jaunak!* Pero aún ha de sorber el alma transida de Elcano su postrer gozo. Loaisa fallece el 30 de julio de 1526. Se abre el sobre secreto del Rey para su sucesión. Elcano es designado Capitán General de la Armada y Jefe Supremo de la expedición. Aquello que tanto deseó le llega ya moribundo, vencido. Saca fuerzas de flaqueza, toma algunas decisiones, favorece a los suyos, se despide de todos. El día 6 de agosto de 1526, en plena travesía del Océano Pacífico, entrega su alma a Dios. Tenía solamente treinta y nueve años. Y un nombre en la Historia universal. Urdaneta, lacónico, describe así el lance en su diario: “Lunes, a seis de agosto, fallece el magnífico señor Juan Sebastián Elcano.” Para más, en su pueblo, Guetaria, es fiesta mayor. Ironías del destino. El nuevo Capitán General, Toribio Alonso de Salazar, tras el último homenaje al héroe, cumplidas las últimas oraciones, ordena el depósito del cadáver de Elcano en el Mar. No puede soñar mejor sepultura, una inmensa tumba para un hombre inmenso!..»

El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* (1927)

Por Real Decreto de 17 de abril de 1925 se dispone su construcción para que fuese el relevo de la vieja *Nautilus*, que había cumplido con creces su

ciclo histórico. El proyecto y sus planos habían sido diseñados por los astilleros gaditanos de Echevarrieta y Larrinaga, comenzando las obras el 24 de noviembre del mismo año. Para el diseño del velamen se escogió al proyectista inglés Nicholson, y las velas, que eran de lino, se encargaron a la fábrica Rasey Isapthone de Gosport, una de las más acreditadas casas inglesas, mientras que las velas de respeto serían encargadas a Victoriano Echarne, de Gijón. El *Juan Sebastián de Elcano* fue botado el 5 de marzo de 1927, siendo madrina Carmen Primo de Rivera, hija del presidente del Gobierno, y con la presencia del almirante Cornejo como ministro de Marina. La vistosa ceremonia fue recogida por la prensa de la época. La construcción supuso un coste de 8.189.532,28 pesetas, cantidad que hoy puede parecer irrisoria pero que en aquella época era una suma respetable. La Marina recibió el barco el 17 de agosto de 1928, con las formalidades de rigor, haciéndose cargo del buque, ante la presencia del ministro, el vicealmirante Eliseo Sanchiz, comandante general del Arsenal de La Carraca. Su primer comandante sería el capitán de fragata Manuel de Mendivil, que había sido precisamente el último comandante de la *Nautilus*. Se le había montado una potente estación radiotelegráfica para largas distancias, y para precisar la navegación contaba con una aguja giroscópica Perry, una mesa trazadora de derrota y una corredera Salt. Todos estos instrumentos fueron mejorados y perfeccionados en el transcurso del tiempo, sobre todo tras las grandes obras de modernización realizadas en el arsenal de La Carraca en 1956 y 1978. A su entrega el buque contaba con un motor auxiliar diésel de 800 caballos (después se mejoraría, y en la actualidad cuenta con un motor diésel sobrealimentado de 2.000 caballos de potencia y con un régimen máximo de funcionamiento de 300 revoluciones por minuto). Su aparejo se considera de «bergantín-goleta» de cuatro palos, ya que el palo denominado Blanca lleva velacho alto y bajo y un juanete, aunque a menudo se le defina como «goleta con velacho», expresión genérica para indicar una goleta que lleve velas cuadradas encima de la cangreja del trinquete. Es la mayor goleta que existe en la actualidad, junto con su casi hermana *Esmeralda* (1954) de la Marina chilena. Sus cuatro mástiles toman los nombres de anteriores buques escuela de la Armada: trinquete, *Blanca*; mayor proel, *Almansa*; mayor popel, *Asturias*; mesana, *Nautilus*.

Las dimensiones del *Juan Sebastián de Elcano* son las siguientes:

Eslora entre perpendiculares 82 m, máxima 94 m, máxima con bauprés 113 m; manga máxima 13 m; puntal cubierta principal 6,3 m, cubierta de botes 9 m; guinda: altura de la galleta 48,7 m, máxima 49,9 m; calados a plena carga: a proa 6,524 m, a popa 6,570 m; desplazamiento: a plena carga 3.670 t, en rosca 2.983 t; autonomía a 6 nudos: 10.500 millas, a 10 nudos: 8.600 millas.



Eventos y singladuras

Haciendo honor al nombre que lleva, el *Elcano* ha realizado 79 cruceros y ha dado diez veces la vuelta al mundo, visitando 60 países y más de 130 puertos. Entre regatas y demostraciones importantes, destacar que participó en 1976 en la American Bicentennial Tall Ships Race, en 1988 en el Bicentenario Australiano y en 1992 en la Grande Regata Colombo, de la cual fue buque almirante debido a la relación con España y a que la primera etapa transatlántica partía de Cádiz, su puerto base. Estuvo presente en el Sail Osaka 97, en la Tall Ships Race 2000 de Cádiz a las Bermudas y en las demostraciones OpSail 2000 celebradas en distintos puertos estadounidenses.

La historia del *Juan Sebastián de Elcano* durante la Guerra Civil española

El *Juan Sebastián Elcano* se encontraba en San Juan de Puerto Rico cuando comenzó la guerra. De allí zarpó rumbo a Santo Domingo, La Guaira y Puerto Cabello, y tras nueva escala en San Juan arribó directo a Barcelona, donde llegó el 15 de agosto. Hasta octubre sirvió de alojamiento a los numerosos refugiados que llegaban a la Ciudad Condal, pero ante la necesidad de barcos rápidos para el transporte de armas y municiones fue requisado por el Gobierno. El 15 de enero de 1937 zarpó de Barcelona rumbo a Odessa. Allí cargó trigo, algodón y material de guerra, y el 20 de febrero ya estaba de

regreso en la Ciudad Condal. Nuevo viaje al mar Negro en marzo —en esta ocasión descargó en Valencia—, y el siguiente 11 de julio dejaba aguas españolas por última vez. Dicho día zarpó de Cartagena con carga de plomo y frutas destinadas a Odessa, puerto al que arribó el 19 para iniciar seguidamente la descarga. Cuando ya estaba listo para hacerse a la mar —en sus bodegas había un importante cargamento de material de guerra—, las autoridades soviéticas procedieron a su incautación y, tras descargarlo, la tripulación fue desembarcada y concentrada en tierra. Lo mismo ocurrió con otros barcos españoles cuyas tripulaciones fueron parcialmente repatriadas en 1939. Posteriormente el *Juan Sebastián de Elcano* fue rebautizado *Volga* y se incorporó como buque-taller a las fuerzas navales soviéticas del mar Negro. Según el *Jane's*, estaba artillado con dos cañones de 75 milímetros y tres antiaéreos. Más tarde se supo que el antiguo *líner* de Trasatlántica Española comenzaba nueva etapa de vida bajo bandera soviética, y transformado en buque-hospital tomó el nombre de *Odessa*. Lo último que de él se supo fue que, como mercante, volvió a navegar —conservando sus dos chimeneas— con el nombre de *Jakutia*. Esto es lo último que se sabe sobre el trasatlántico que, luciendo la empavesada, el 18 de noviembre resbaló por una de las gradas de la Sociedad Española de Construcción Naval en Sestao. Como sus gemelos —los bien recordados *Magallanes* y *Marqués de Comillas*—, es hoy un hito en la historia de la construcción naval española.

Nuestra travesía (17 de julio de 2008, Escuela Naval Militar de Marín-21 de julio de 2008, puerto de Cádiz)

Como ya he indicado, el 17 de julio del año pasado embarqué en *Elcano* para hacer la travesía que cada año acoge a un grupo de invitados después de desembarcar a los guardias marinas en Marín para que éstos puedan asistir a la ceremonia de entrega de despachos como alféreces de navío.

Fuimos recibidos por el comandante, capitán de navío Javier Romero Caramelo. La primera sensación fue de sentirse cómodo y en un ambiente en el que todo estaba preparado para que un grupo tan diverso (éramos 50 invitados en total) pudiera sentirse como en casa, pese a que la mayoría no estábamos acostumbrados a navegar cinco días seguidos en un barco de estas dimensiones, y mucho menos en un barco de la Armada. Pero sobre todo, para hacernos compartir a bordo una experiencia de la que todos pudiéramos salir transformados y entender a la perfección cómo la disciplina militar está basada en unos principios destinados a que todo pueda salir adelante, con independencia del origen de cada uno y de las incidencias que a lo largo de una convivencia tan intensa se iban a producir y que acabarían reforzando una camaradería sin igual entre los civiles y los marinos que lo gobernaban. Nada es porque sí, y pudimos entender que el espíritu castrense puede ayudar en la vida civil en cada una de las facetas del día a día, del trabajo y de la familia.

Para no hacer muy extenso el relato, voy a intentar sintetizar los cinco días de navegación de forma que para aquel que no haya nunca participado en la navegación de este magnífico buque pueda disfrutar como yo he tenido la fortuna de hacerlo.

Zapamos de Marín a las 1615 del 17 de julio con todo el velamen desplegado y con un magnífico viento norte, viento que nos acompañó durante gran parte de la navegación, hasta cabo San Vicente (a 45 millas del cabo cayó el viento y bajamos la velocidad a 4,5 nudos). El comandante decidió realizar una travesía muy marinera, de forma que la distancia media a costa fuera de 70 millas, por lo que una vez abandonado Marín prácticamente no volvimos a ver la costa hasta Cádiz.

El tercero del *Elcano*, capitán de corbeta Lozano, nos reunió a los invitados en el lugar bajo cubierta que sería nuestro lugar de descanso durante la travesía, y que no es otro que la cámara de guardias marinas, donde éstos estudian, comen, reciben las clases y pasan su tiempo de ocio durante sus seis meses de navegación. Allí nos presentó lo básico para poder funcionar ordenadamente y no causar ningún problema a la dotación, y finalmente para que pudiéramos firmar el «exonero» según el cual todos reconocíamos ser concientes de dónde estábamos y de lo que asumíamos. Allí me di cuenta que la mayoría (salvo contadas excepciones) no se conocía entre sí. Menos mal... Porque inicialmente me había imaginado como un *rara avis* al pensar que el único que iba solo era yo. Pero allí había gente de toda España y de todo tipo de profesiones; únicamente nos relacionaba algo que sería, durante esos días, el nexo de unión entre todos nosotros: el amor a España, a la Armada y a la mar, dentro de un marco que sólo se puede definir como espectacular y que no es otro que el *Juan Sebastián de Elcano*, dirigido por un equipo de marinos que durante esos días lo dio todo.

Posteriormente, tras entregarnos los chalecos salvavidas, fuimos al «sollado de guardias marinas», o dicho con lenguaje civil, el dormitorio de los alumnos, que sería el nuestro durante esos días. Cada uno teníamos nuestra litera previamente asignada (así nadie discutía). Y digo literas porque este sollado es un espacio en el que filas de literas y taquillas compartimentan el espacio habitable. No me puedo imaginar cómo sería el espacio que, previamente a la reforma del *Elcano*, tenían los alumnos si ahora nosotros teníamos literas de a dos y anteriormente las literas eran de tres alturas. Puedo asegurar que en la mía difícilmente se podía girar sobre uno mismo sin topar con los hombros en el techo del sollado.

Las tardes transcurren con tranquilidad y poco a poco nos vamos presentando y conociendo entre nosotros. Es magnífico pasear por la cubierta oyendo sisear el viento en las velas y el chascar de las olas contra la proa del barco. Charlas animadas, conversaciones que introducen nuevas amistades, rincones para comenzar un nuevo libro... en fin, qué se puede decir de poder dejar atrás las preocupaciones cotidianas y saborear esta experiencia en compañía.

Cuando nos dieron el horario de a bordo nos sorprendió ver que a las 2000 estaba programado a diario un concierto en cubierta. ¡El sùmmum! Pues efectivamente, ya el primer día arrancaron los «Siete magníficos» —era así como los denominamos, porque por desgracia el octavo miembro de la banda del buque estaba de baja— con un programa variado de media hora, rematado, por sugerencia del páter, con un *Paquito el Chocolatero* que nos hizo recorrer, a banda y asistentes, toda la cubierta del barco. ¡Cómo une pasarlo bien o, en este caso, «hacer el ganso» juntos! La cena, como a diario, a las 2030, y después tiempo libre hasta que cada uno decidiese que era su hora de acostarse. Reconozco que cada día estiraba al máximo ese tiempo, porque las tertulias en cubierta con la puesta de sol en alta mar son para disfrutarlas.

A las 0700 diana, que atruena en los altavoces del sollado de guardias marinas. No hay que formar en cubierta, pero todo el mundo practica la misma rutina: aseo, paseo y desayuno antes de las 0800. Es curioso ver cómo evolucionamos todos a lo largo de los días (que aunque breves hacen que el cuerpo se amolde a todo). Los comentarios del primer día, como «no quepo en la litera», «cómo se ha movido esta noche el barco», «me he levantado con agujetas», se van trasformando, de forma que el último día todos hemos conseguido dormir como lirones.

Para hacernos la estancia más confortable, ocupar el día y darnos una formación básica, cada día a las 1000 está programada una conferencia (de asistencia voluntaria) sobre diferentes temas, y puedo decir que saqué provecho de todos. Los temas tratados fueron: «Seguridad en la mar» (o cómo actuar en caso de una emergencia en el mar y abandono del barco. Todos coincidimos en que la teoría estaba muy bien, pero mejor no tener que hacer la práctica real); «Maniobra del barco» (o arte sobre el manejo general de buques y embarcaciones, así como llevarlos a una posición o imprimirles un determinado movimiento por medio de velas, máquinas, timón, hélices y anclas); «Abandono de buque en caso de incendio»; «La derrota del *Juan Sebastián de Elcano*».

Todo aquel que ha querido se ha apuntado a «Maniobra general». Como es de imaginar, un navío como éste, de cinco palos, no solamente requiere un arte especial para su gobierno, sino que adicionalmente necesita brazo para su manejo. El que 50 hombres y mujeres de mar dejen el barco y subamos 50 invitados de tierra hace necesaria la colaboración en las maniobras de manejo de las velas del barco. Por eso, aquellos invitados que lo desean pueden apuntarse a una lista que les llevará como destino a una de las diferentes brigadas de trabajo para el manejo del velamen. Lo único que se pide es que aquel que se apunte cumpla, porque la llamada a maniobra general se producirá a cualquier hora del día y en el momento más inesperado.

Uno de los puntos del barco más atractivo lo descubro en el primer paseo matinal. Como no puede ser de otra manera es la proa, y más específicamente el bauprés. De la proa del *Elcano* sale el quinto palo, que lleva aparejada una red (que se denomina chinchorro del bauprés) lo suficientemente sólida para

poder caminar por ella, e imagino que para poder recostarse en tiempos de sosiego, de trabajo y de mar, de forma que la sensación que trasmite es la de estar suspendido entre el cielo y el mar. Desafortunadamente, por motivos de seguridad los invitados no debemos ocupar ese espacio.

A las 1330, almuerzo. Cada comida del barco es sana y abundante, y los diferentes grupos que van surgiendo de forma natural entre los invitados hacen que sean muy amenas y que posteriormente se vayan formando tertulias y juegos de mus y de dominó, que el páter ha organizado en forma de liguilla entre los invitados y la tripulación.

A las 1830 se celebra a diario la Santa Misa en el Oratorio del *Juan Sebastián de Elcano*. Preside el comandante del buque y es voluntaria. Sólo el domingo, día 20 de julio, se rompe esta rutina con una misa en cubierta a las 1000, con la banda acompañando y cerrando con la *Salve Marinera*.

El domingo tenemos algún cambio adicional en la agenda y en los menús (nos preparan un paella estupenda y tarta de postre). A las 1630 se ha preparado una visita por grupos a la cámara del comandante, donde podemos observar el lugar más noble del barco y el cuidado con el que a lo largo de los años se han ido incluyendo en su decoración objetos que por su valor histórico son indescriptibles. Durante la cena llaman a maniobra general, ya que estamos enfilando el estrecho de Gibraltar. Ha rolado el viento de levante a poniente y vamos como flechas en dirección a Cádiz. El *Elcano* vira y reduce velamen para adaptarnos al plan de ruta (derrota).

El 21 de julio es nuestra última jornada. La dotación desborda entusiasmo, ya que muchos de ellos no han podido ver a sus familias en los últimos seis meses, y para nosotros es la despedida. Pero en eso también se ha pensado para hacernos una jornada inolvidable. A las 0700 nos despierta la banda tocando en el sollado una *Diana Floreada* y un *Paquito el Chocolatero* que, a pesar de la hora, nos hacen afrontar el despertar con alegría. Para terminar, por los altavoces ha sonado *Cádiz*. ¡Impresionante! Para desayunar nos han preparado un bizcocho que hace que cuando se acaba suene el entrecuchar de cubiertos para pedir más. Hoy los invitados, con Marcos a la cabeza, hemos preparado una serie de números de magia y de chistes para entretener a los invitados y a la dotación que no está de guardia.

La fragata de la Armada *Santa María* ha salido a recibirnos a mar abierto y poco a poco se ha ido distinguiendo la bocana del puerto de Cádiz. Un incontable número de yates, veleros, barcas de pesca, barcos, barquitos y barquichuelas ha salido a nuestro encuentro para embellecer un atraque, puntual como no podía ser de otra manera, a las 1600 como estaba previsto, que ha sido la guinda definitiva de cinco jornadas que en las bocas de todos nosotros sólo se podían describir con una palabra: inolvidables. Gracias desde estas líneas al capitán de navío Romero Caramelo, a sus oficiales, a la dotación y a todos los invitados que me han permitido compartir una experiencia sin igual.