

4 agost 1917

Primer viatge d'agregat en la corbeta (brick-barca) «ALFREDO»

Capità Dn. Gabriel Olivé (àlies «Pa tendre» d'el Masnou)

De Barcelona a Jacksonville (Florida, U.S.A.) i retorn a Barcelona

-quatre agregats-

Vaixell de la casa Tayà, domicili Carrer Ample, Barcelona.

(transcripció de Joan Antoni Espinàs i Xivillé i revisió contrastada amb l'original)

Día 3 Agosto. Fondeamos después de aferrar todas las velas en la embocadura del río. A las 12^h vino el remolcador y práctico, llevándonos hacia Jacksonville. Al llegar a la Estación sanitaria dimos fondo, largose el remolque y vino a bordo en una lancha automóvil el médico, reconoció a la tripulación y al barco, dió órdenes al capitán de que se sacaran todas las provisiones de la cámara para fumigar al día siguiente.

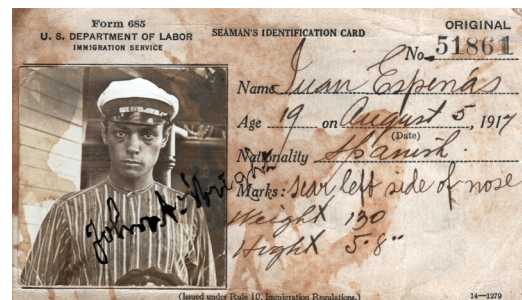
Mientras comíamos, 6^h tarde, otra lancha automóvil conduciendo al consignatario, señor joven y catalán. El capitán no le presentó como manda la educación a ninguno de los oficiales. Dicho señor trajo cartas, entre ellas una para mí, firmada por todos los de casa, después de tanto tiempo de no saber noticias me produjo una satisfacción inmensa, aunque no todo su contenido, leyéndola cuatro veces en poco rato. Por la noche me toco montar la guardia de 12 a 2^h, acabé la paciencia con el bombillo de popa, que se apagaba cada momento. A última hora pasó por babor el correo de New-York.

Día 4 Agosto. A las 6^h de mañana empezamos a sacar las provisiones de la cámara, viniendo a las 7^h los de la sanidad, con cacharros y azufre que colocaron en muchos camarotes (en el mío no), en el rancho y en la bodega, cerrandolo todo y prendiendo fuego, al poco rato se empezó a notar el olor que despedía. Estuvimos toda la mañana sin trabajar. A las 12^h vinieron a abrir, por poco nos asfixiamos al penetrar en la cámara. Volvimos a colocar los víveres á su sitio, ocurriendo un incidente desagradable al amigo Martorell, al poner las judías en una espuerta se le cayeron algunas, el capitán le reprendió y como él dijese algo que el capitán creyó falta de educación, le mandó a comer y a dormir a proa, arreglándose la cuestión al rebajarse luego al capitán. Mientras estábamos en esta operación empezó una tormenta que duró hasta las 3^{1/2}^h de la tarde. A las 4^h vino el remolcador, con un pailebot a remolque, nos cogió a nosotros, nosotros al pailebot y así de esta manera nos fuimos hacia Jacksonville.

Viaje fluvial magnífico, río ancho con muchos ramales, las orillas primeramente bajas y arenosas, luego arboles y gran vegetación, por entre ella encuéntranse casas de madera habitadas, al parecer, por gente del campo ó pescadores. A medida que

navegamos va obscureciendo, la luz de la luna absorbe ya por completo la claridad del día y se hace dueña del universo, las grandes constelaciones del zodíaco ayudan al satélite de la tierra á iluminar al mundo viviente. A bordo reina completo silencio, silencio turbado por el canto de unas jóvenes, saliendo de entre los árboles, claramente se oyen sus arrullos, no se pueden distinguir o, mejor dicho, no entendemos lo que cantan. El canto es inglés, y la voz melodiosa, y vibrante, parece que quiera recordarnos á nuestra amada tierra que tanto en añoranza se la tiene cuando de ella se está lejos. Van poco a poco en lontananza destacándose grupos de luces, discutimos nosotros si ya será ó nó la población, llegamos a este grupo y nos convencemos que no lo es, al ver en él a grandes fabricas de aserrar madera. Seguimos subiendo el río y los mismos desengaños. Por fin, el resplandor de la población se destaca á uno de los recodos del River Jonhs¹. Son las 10^{1/2}h, algunos edificios altos se presentan a nuestra vista, y cuando pensábamos atracar dan órdenes de fondear. Así se hace, con grillete y medio de cadena, se larga el remolque, se ponen luces de fondeo y así sin novedad pasamos la noche.

Día 5- Nos levantamos á las 6^h de la mañana, se hace baldeo que dura hasta las 7^{1/4}h. A esta hora, llenamos una tina de agua y con un balde hacemos los agregados limpieza de nuestro cuerpo, que bien lo necesitan después de 49 días de lavarse la cara y afeitarse, solamente los domingos. Pasa la mañana sin contratiempo. A las 11^h viene el consignatario acompañado del jefe de inmigración y aduana, éste último reconoce el barco. El primero, sentado en la mesa al lado de estribor, con una gran lista en la mano va anotando señas particulares de cada tripulante: edad, peso, señales y cicatrices, estatura, etc. Al acabar se van todos, dejando dicho que al siguiente día vendran a retratar, para poner el retrato en un carnet de identidad que dan para ir a tierra.



A las 2^h de la tarde descarga una gran tormenta que dura hasta las seis, yo que estaba escribiendo a mi primo Juan, no puedo terminarla por la obscuridad que reina en la cámara, dicha carta sigo escribiéndola después de las ocho de la noche. Así sin novedad, y sin poder ir a tierra, pasamos este domingo.

Día 6- A las 3^{1/2}h de madrugada me llaman para entrar de guardia. Seguimos fondeados. El día se pasa bastante bien, por la mañana limpio la máquina del timón, por la tarde hago de carpintero ayudando al 2^o oficial. A las 5^h de la tarde viene el remolcador «Volunteer» a buscamos para atracar. Fijamos ancla acabando pronto. A bordo del remolcador hay un negro mejicano que habla español. El retratista que tenía que venir hoy no viene, por no haber ido el remolcador al muelle a buscarlo. A las 7^h

¹ Es refereix al St. Johns River

estamos listos de amarrar. Y así sin novedad, y sin poder tampoco ir a tierra, pasamos la noche.

Día 7- Nos levantamos a las 6^h de la mañana y empezamos a colocar tubos de la maquinilla y caldereta a fin de que á las 7^h esté todo listo para descargar el lastre. Por fin, acompañado del consignatario, viene el fotógrafo, retratándonos en grupo de a seis personas. Hablamos con un mejicano de raza india que habla español. Es empleado del consignatario, le damos las cartas que tenemos escritas, yo cuatro tengo. El capitán, con la excusa de que no lo conoce, lo manda a tierra.

Pasamos la mañana sin hacer gran cosa, por la tarde nos mandan á la bodega á estibar madera vieja (trozos), lo hacemos sin decir nada pero de mala gana, ya que los marineros que tienen más obligación, hacen trabajos que son muy descansados. Deben querer hacernos ganar la tajada de sandía que como extraordinario han dado a las 2^h de la tarde!. Así pasamos parte de la tarde en la bodega sudando como unos tontos. A las cinco y medía vienen al muelle la señora del consignatario acompañada de su gentil hija. Que alegría y que sobresalto el corazón al ver dos mujeres, después de tanto tiempo de no poder admirar la gracia y hermosura de sus bellas personas. Pajaritos de nieve parecían aquellas con sus vestidos blancos, y la segunda vestida con este traje que nos anuncia el rigor del verano, me hizo recordar (ó mejor dicho, completó mi recuerdo) de una preciosa joven que con esta misma gracia la vi llevar un traje blanco el pasado verano, un mes después de la fecha de hoy ¡Dulces recuerdos!.

El consignatario, en vista de que el "capi" no había dado tabaco a los agregados, dió un dollar al joven mexicano para que fuese a comprarlo. Este lo trajo y el capitán que estaba sentado en la borda lo llamó, hizo que le entregase el paquete, y se quedó con él, quedando los agregados admirados, á la par que fastidiados, por esta frescura. Al día siguiente vendió a los oficiales el tabaco que costaba a 0,50 cts. á 1 pta.; ganancia redonda ya que a él no le costaban nada.

Antes de comer se presentaron dos norteamericanas, el estibador las hizo subir á bordo y como quiera que al poco rato íbamos nosotros a comer se quedaron ellas invitadas. Mucho respeto y consideración les guardamos durante la comida, creyendo que serían mujer e hija del estibador; fue en balde, ya que según nos dijo éste al día siguiente, eran dos mujeres mundanas que las conoció al venir ellas al muelle.

Día 8- Por la tarde nos traen los carnets de identidad. Después de comer vamos con los oficiales a tierra. Impresión de la población? Buena. Salimos de los muelles atravesando un gran corredor formado por un lado por el almacén "Seabord 2" y por otro con vagones de ferrocarril, llegamos a un sitio que por entre la hierba y la arena está cruzado de líneas férreas. Por fin, después de andar un rato por la obscuridad, nos deslumbran las luces de los establecimientos de una de las calles principales. Lo primero que hacemos: ir a una tabaquería y comprar tabaco, que buena falta les hacia á los fumadores. En estos establecimientos además de la tabaquería, existen unos mostradores de mármol con varios grifos de bebidas, refrescos, todo muy bien

presentado, y en él tomamos un Coca-Cola². Cuanto me gustó volver a saborear esta bebida que tanto me gustaba cuando estaba en la Habana.

Fuimos después a pasear por toda la población, empezando por las calles más céntricas y acabando por las más apartadas. Durante este paseo pudimos darnos cuenta aunque muy superficialmente de algunas costumbres del país. Las casas, bajas, en forma de chalets, las calles, rectas, todas perpendiculares entre sí, el adoquinado de ellas, ladrillo de canto, las aceras, por el estilo de las del Ensanche de Barcelona: las casas, la acera, luego siguen bordillos sin acera, y llenos de hierba, después el arroyo. En las casas, bajo unas tribunas circulares, unos columpios, donde se columpian jóvenes, sillas de mimbre donde están sentados tomando el fresco y en unas posiciones que dicen muy poco a favor de la buena educación. Bien es verdad que esta gente son en todo muy frescos, no es de extrañar ya que, según dicen, en las escuelas se enseña de todo menos urbanidad.



En los cines cuando hay mucha gente hay que esperarse a la puerta, y a medida que van saliendo los de adentro van entrando los de afuera por turno, si sale uno, entra otro a ocupar su sitio, si salen dos entran dos, etc. Los establecimientos, a las seis de la tarde cierran, menos las farmacias y tabaquerías, no pudiendo éstas vender cervezas ni whiskey después de esta hora, hasta después de las 7 mañana del día siguiente.

Al entrar, a las 9^h de la noche, a tomar un refresco perdimos al primer oficial y dos agregados que iban muy adelante de nosotros, siguiendo a dos «miss», nosotros nos marchamos al hotel donde vive nuestro acompañante «Atlantic Hotel». Sentados encima la cama nos explicó que de Méjico se dirigía a New-York en el tren junto con otro compañero, mirando el plano, se les fue sin darse cuenta y por la ventanilla el billete que tenía en la mano. Al pasar el revisor, viendo que no tenía tiket lo hizo bajar en la primera estación, como que no sabía nada de inglés, no pudo endenderse. Salió el tren y junto con él dos maletas, sin que a estas horas se las hayan devuelto. Sabiendo que de aquella estación a esta población había poca distancia, y habiéndole dicho que el tren tardaría muchas horas, decidió emprender el viaje a pié por la vía ferrea. A medio camino le sorprendió un violento chubasco de los que abundan en este país, y no teniendo donde guarecerse se puso chorreando agua. De esta manera llegó a un hotel, se acostó para que de esta manera pudiendo tener la ropa colgada se le secaría, ya que no tenía otra por haber perdido las maletas y el baul. Al día siguiente fue a la junta de inmigración y allí encontró a Mr. Carlos que le ofreció colocación.

Aquí tiene que luchar por la raza. Como quiera que es indio, y el color de la piel es como la de los mulatos, la gente de aquí lo considera como de la raza negra, y al entrar en algunos establecimientos lo miran de reojo y en muchos no quieren despacharle, como le sucedió en una fonda de catalanes, pues es sabido que en este

² Segons explica la mateixa Coca-Cola, aquesta va arribar a Espanya als anys 20, però sols per a un número molt reduït de consumidors i no és fins els anys 50 que es posa a l'abast general dels consumidors, amb la primera embotelladora a Barcelona, l'any 1951, i la primera ampolla produïda a l'empresa local el 31 de març de 1953.

país los de la raza de color son considerados como perros, ó peor, no pueden ir a comprar donde van los blancos, en el tranvía tienen un reservado especial; al extremo que tienen un barrio especial para ellos fuera de la ciudad, con teatros, establecimientos propios donde los blancos no pueden entrar, igualmente que ellos no pueden entrar a los de los blancos. En resumen, la consideración á esta raza llega a tal punto que si uno por un motivo algo justificado mata á uno de sus individuos, las leyes norteamericanas condenan este asesinato con una multa de cinco duros.

Este joven es el mayor de los hermanos, siendo 14, tiene él 13 años menos que su madre pues ésta se casó a los 12 años. Nos enseñó el retrato de su novia, una muchacha blanca, simpática, que sería bastante guapa si no tuviera la boca tan grande. A las 11 nos fuimos del hotel, acompañándonos a bordo, y así sin novedad, solamente con picadas de mosquitos y calor, pasamos la noche.

Día 9- Sigue descargandose lastre. Yo, atornillo las tuercas, mejor dicho nos pasamos la mañana arreglando el prensa estopas del timón, poniéndonos como unos guarros, llenos de grasa y porquería. A la 1^h al ir Alvarez al capitán para que le cambie dinero español por americano le echa una bronca de padre y señor mío. Yo que iba detrás, me pongo otra vez en el camarote y desde allí oigo los improperios que nos dice, de mal educados, poca vergüenzas, etc., al extremo de manifestar que nuestra presencia en la cámara le estorba, ya que dijo al viaje siguiente, si le mandaban mas agregados, los haría ir a proa. En vista de estos insultos sin fundamento y como protesta á ellos, decidimos negarnos a trabajar. Así lo hacemos: la primera demostración fué no querer pintar un farol al mandarlo el segundo oficial, éste se lo dice al "capi" y este señor da ordenes, según me dijo el 1er. Oficial, de que no nos manden nada, y si nos ven hacer algún trabajo, que manden que lo dejemos.

Por la noche entramos á la camara Díaz y yo a pedirle permiso para salir. Nos dice que hagamos lo que queramos, ya que el día anterior habíamos salido sin su consentimiento, le contestamos que habiendo salido con los oficiales creíamos que teníamos el permiso concedido. Contestó que los oficiales no tenían nada que ver, puesto que dependíamos de él. Esto en mi concepto es negar autoridad a los oficiales. Pasa después á relucir nuestra negativa a trabajar, dice que es un gran atrevimiento. Le contestamos, de la mejor manera posible, sin faltarle al respeto. Y al enseñarle yo una camisa que me había roto por la mañana, al decirme él qué en lugar de trabajar estábamos hablando y estirados, y al decirle mi compañero que después de navegar dos años en barcos de vela y vapor en ninguno de ellos..... al llegar aquí el viejo no quiere saber más, y nos despide diciéndonos que en adelante hacemos lo que nos dé la gana, y como que en aquel momento teníamos ganas de salir, salimos. Pasamos la noche algo divertida, paseando y bebiendo refrescos, y á las 10^{1/2} a bordo. Sin novedad se pasó la noche.

Día 10- Pasamos el día sin hacer nada. Acaban de descargar lastre. Vamos a tierra después de comer y en algunas tabaquerías que vamos logramos entendernos en francés. En una farmacia, con un dependiente que habla algo español, yo compro

varias cremas y polvo talco, que me cuesta \$ 1 dollar. No compro esencia como era mi pensamiento porqué la francesa está muy cara y la norteamericana no vale nada. Allí encontramos un joven cubano que al oír que nosotros hablábamos español, se agrega a nuestra conversación; dijo llamarse Luis Fabregat, caudillo de la última revolución cubana luchando junto con el Mayor general José Miguel Gomez. Como quiera que la llegada de las tropas americanas puso miedo á los partidarios, muchos, la mayoría, se rindieron y otros, como él, se fugaron, viniendo a buscar hospitalidad en el país de sus enemigos. El está en un hotel junto con un senador. Dijo tener su madre en Barcelona, en cuya población y en su Universidad estudió parte de su carrera. Con esta nueva amistad contraída, amistad seguramente pasajera, nos fuimos a bordo entusiasmados pensando en la conversación sostenida con aquel joven, amigo que había sido de Lerroux y de Pedro Corominas. Sin novedad pasamos la noche.

Día 11- A las 6^h de la mañana viene el remolcador «Volunteer» y nos remolca hasta el muelle que tenemos que cargar madera, una vez allí atracamos. Yo trabajo á popa en la maniobra con el capitán y el 2º oficial, los otros tres, que habían ido a proa con el 1er. oficial, reciben órdenes de éste de que no hagan nada, mandando así cumplir las órdenes que días anteriores había dado el capitán; á mi no me dicen nada y sigo trabajando. ¿Porqué será que el capitán que dió estas órdenes ve que yo trabajo y no me lo hace abandonar, mientras que el primero quiere ir, tan riguroso, en el cumplimiento de lo mandado? Estará seguramente explicado en esta conversación con el 2º oficial «El primero ha querido interpretar y hacer cumplir con demasiada rigurosidad las ordenes del capitán, yo por mi parte, las interpretaré del siguiente modo: si Uds. quieren trabajar, lo hacen con la convicción de que yo no les diré nada, si me ven á mí hacer algún trabajo y me ayudan, se los agradeceré; la prueba está en que esta mañana Espinás se arrimó á la maniobra y lejos de decirle nada, me ha gustado, y yo creo que haciéndolo así, pues no se rebajan en nada al capitán, pueden ir reanudando el trabajo, pues yo como amigo les digo que he sido muy revoltoso, y que el tiempo me ha convencido de que no es éste el mejor camino. De todas maneras, hagan lo que les parezca en el bien entendido que yo aceptaré vuestra cooperación en el trabajo, si lo hacen de su voluntad, pero esto sí, no les mandaré hacer nada». Sin otro particular pasamos el día. Digo mal, por la tarde vinieron tres señoritas al muelle y se pusieron á pescar, nosotros que las vimos fuimos donde estaban, mirábamos como pescaban, pronto aunque sin entendernos nos hicimos amigos, ayudándoles a poner en el cesto los cangrejos que pescaban; pasamos así toda la tarde con estas muchachas que se llamaban, la más bella Pearl, y las otras dos Williams y Alfreda. Por la noche fuimos a tierra.

Día 12- Vamos á misa en una iglesia católica, única que hay en esta población. Al salir vamos por la calle de las iglesias y al oír que cantaban en una de ellas, entramos, resultando ser la metodista.

Por la noche vamos á tierra otra vez, entrando en un cine, aburriéndonos soberanamente, por no entender nada.

Día 13- La única novedad de este día es que recibo carta de casa firmada por Paula que me cuenta su viaje á Premiá, de Angela que me cuenta la muerte de Quimeta de Bartolí, fallecimiento que me sorprende mucho. También leo en ella que José María no está todavía bien, y que el «nanu» ha puesto el primer diente y que casi ya camina. Carmen, que me escribe en una targeta cerrada, me cuenta que el día de su Santo recibió buenas demostraciones de cariño de amigas y amigos, incluso amigos de Ribas, y que por San Jaime es probable que se marche a veranear en esta villa ¿Qué le tiene reservado el destino en esta población?

Por la tarde contesto esta carta con una que hace el nº 6, escribo a Paula y Angela, a Carmen le escribiré otro día. Por la noche escribo á tío Floro. Recibo también carta de casa tía Layeta de Premiá. No vamos a tierra por la noche.

Día 14- Nada de particular durante el día, por la tarde aguacero formidable, por la noche escribo al amigo Sánchez.

Día 15- Se pasa este día sin novedad, abordo para solemnizarlo no se trabaja. Por la tarde voy a tierra, aprovechando que las tiendas están abiertas, para comprar algunas chucherías. Entro en una a comprar una pelota de corcho por 10 centavos, y una polvera por el mismo precio. Hubiera querido comprar un muñeco, pero me pidieron \$2¹/₂, otra vez será, al final voy a otro bazar que todo lo vendían á 10 centavos y compro 2 juegos de ingeniería, una pelota, un utensilio de carpintero.

Día es este que me acuerdo mucho de casa, pensando en la solemnidad del día. Y sin novedad acabamos de pasar el día.

Día 16- Al ir un rato a tierra encontramos un hombre catalán que nos habla de la situación de España, cosa que deseábamos, pues desde que salimos de ella no sabíamos nada.

Sin novedad se pasa el día.

Día 17- Sin novedad se pasa el día.

Día 18- Pasamos el día sin novedad. Por la noche vamos a tierra, en vista de que no nos queda un perro chico y estando cansados de caminar nos vamos con Díaz y Alvarez á sentarnos en uno de los bancos de un parquecito. Allí estuvimos media hora. Al marcharnos abordo, y al pasar por delante de un banco que había al otro extremo de la plazoleta nos llaman, eran unos señores tabaqueros, que trabajan en una fabrica que hay cerca de donde estamos atracados. Estuvimos largo rato hablando, puesto que son asturianos. La situación de España fué el primer tema, luego sobre la elaboración de tabaco, aprendiendo de esta conversación que el tabaco inglés es

amargo y que para darle buen sabor le ponen una mezcla compuesta de miel y otras substancias, entre ellas opio. Los tabaqueros ganan de 25 á 30 duros americanos semanalmente.

Nos convidaron á tomar un helado, cosa que se lo agradecemos grandemente por lo mucho que lo deseábamos, ya que la sed era mucha, y los céntimos tan pocos que no había ninguno.

Nos acompañaron hasta cerca el muelle diciéndonos que antes de marcharnos fuéramos a verles, que nos obsequiarían con tabacos. Sin novedad se pasó la noche.

Día 19- Por la mañana viene un muchacho catalán aprendiz de barbero á arreglarnos el pelo. Como quiera que lo hace por practicarse, no hace pagar nada y en el muelle sentados en un tablón se arma la barbería ambulante.

A las 11^h empieza a llover, haciéndolo todo el día y toda la noche. En vista que no podemos salir de abordo, escribo a mi hermano Jaime, a Salvador y a Francisco Urtuna.

Día 20- Sigue el día cubierto, llueve a media mañana siguiendo durante todo el día. Por la tarde vamos a visitar la fabrica de tabacos, dándonos un paquete de puros de rechazo, llegando a bordo encontramos á la tripulación enmendando el barco. Por la noche juntamos todos los centavos que nos quedan y vamos en comisión a una tienda á comprar una sandía que comemos en el muelle.

Día 21- Nada de particular durante el día. Por la noche vamos á casa una gente española, allá nos convidan a café mientras tocan el gramófono. La joven de la casa, joven de 18 años llamada Juanita hace los honores. Satisfechos de la visita volvemos a bordo pero antes vamos a comprar a casa de la muchacha árabe, pero á ella no la encontramos. El padre en vista de lo mucho que se le compró hace ya más buena cara cuando nos ve, saludándonos ya.

Día 22- Aburridos de estar abordo vamos á pasear en mangas de camisa, durante la tarde. Después de mucho caminar encontramos un cementerio protestante y nos metemos dentro para visitarlo. Lugar más lúgubre, no lo he visto, allí se ve bien el abandono en que tienen ciertas gentes á los seres queridos, cuando abandonan para siempre la mansión terrestre.

Después de atravesar un barrio negro llegamos abordo y encontramos á la sra. del consignatario con su hija (linda muchacha, guapa y escultural, bastante orgullosa, defecto que le hace perder la gracia de su persona) que vinieron a retratar el barco.

Durante la mañana escribo a mi prima Carmen una carta de 16 hojas.

Día 23- Pasamos el día bastante aburrido sin ir a ningún sitio. Por la tarde escribo una carta por encargo del camarero José Bertrand á su esposa Gertrudis Pare.

Día 24- Por la tarde salimos Díaz y yo, vamos á la ciudad, yo compro una camisa por 48 centavos que me presta. Por la noche volvemos á tierra invitados por un tabaquero, los encontramos en un parquecito, nos convidan a tomar un refresco y luego al cine. A las 10^h nos despedimos, quizás para no vernos nunca más. Amistad que podría denominarse de paso.

Día 25- Después de estar listos de carga y llevando cubertada³ a popa, salimos á las 7^h de la mañana con ayuda del remolcador «Volunteer». Después de 6 horas de navegar por el río llegamos a la 1^h al mar. Largamos el aparejo amurados por estribor y ventolina, vamos ciñiendo. Así se pasa el día, tocándonos la guardia primera.

Día 26- Se pasa el día con viento flojo. Creyendome que íbamos a Barcelona, he tenido una decepción ya que me dicen que vamos a Cádiz, no sabemos si allí descargaremos toda la carga ó una parte solamente.

Se pasa el día sin novedad.

Día 27- Nada de particular durante el día.

Día 28- Por la tarde, en vista del cariz del tiempo, se aferran los juanetes⁴. A las 3^h descarga un chubasco. A las 5 refresca el viento aferrándose la mayor. Durante la noche va siguiendo el viento flojo.

Día 29- A las 12^h de la noche entramos de guardia. El viento sigue algo fresco. A las 3^h en vista de que el tiempo parece aguantarse seguro, alargamos los dos juanetes ceñidos mura babor. Así se pasa la noche con todo el aparejo largo. La guardia de 4 a 8^h, baldear. De 8 a 12, guardia nuestra, se pasa sin novedad, a las 10^h, cariz de querer rolar el viento hacia el NW. A las 11^h 20 braceamos en cruz recibiendo el viento casi en popa, con rumbo E^{1/4} NE. A las 12^h observamos⁵ en una Latitud de 31°16' N, Longitud 79°31' W. De 12^h a 4^h tarde, a 1^h se braceó amura. A 3^h se volvió a bracear. A 3^{1/2} se braceó a estribor descargando un chubasco, se largó la mesana. A 4^h rumbo SE^{1/4} S. viento flojo ENE, cielo despejado horizontes con kumulus.

3 "cubertada" (o "cobertada"): dur càrrega a la coberta del vaixell. Situació en la que es considera la navegació més perillosa per a un veler, ja que posa en perill l'estabilitat del barco davant una ratxa de vent.

4 "juanetes": pals i veles altes, per sobre del pal major o del pal de messana,...

5 "observamos": es refereix a fer una observació amb el sextant per a determinar la posició en la que es troben

De 4 a 8^h: a 7^{1/2} se vira en redondo quedando rumbo E, viento S^{1/4} SE. fresquito. De 8 a 12^h sigue con el mismo rumbo, viento fresco que obliga al buque á caminar.

Día 30- Sigue el mismo rumbo y viento amurados a estribor, a 5^{1/2}^h descarga un chubasco que hace calmar el viento. A 6^h se bracea medio en cruz, por parecer que el viento viene en popa, pero al poco rato se volvió á bracear á babor. A 7^h se larga el sobre. A 8^h se observa en Longitud 77°22'.

De 8 a 12^h viento fresquito. A las 12^h se observa en Lat. 32°15' N. De 12 á 14^h viento flojo, buena tarde. De 4^h a 8^h tarde: á 6^h rumbo E á NE, a 7^h se aferra el sobre. De 8 á 12^h sin novedad.

Día 31- De 12 á 4^h sin novedad con viento fresco. De 4 á 8^h sigue lo mismo. De 8 á 12^h: a 10^h me pongo á coser y el capitán me dice: «Váyase Vd.», arrio en banda y me marchó. A 10^{1/2} descarga un chubasco de proa que nos obliga a maniobrar varias veces. A 12^h sigue lloviendo. Á esta hora (las 7^h en España) pienso si estará regresando Carmen ya de Ribas, o hará ya días que está en casa. ¿Le habrá probado bien? ¿Habrá encontrado a José María completamente restablecido?

De 12 a 4 sin novedad. Igual durante la guardia de 4 a 8^h. De 8 á 12 refresca el viento andando el barco bastante. Al entrar de guardia á las 8^h y estando paseandonos por barlovento viene el capitán y nos dice que vayamos a sotavento, ya que barlovento es el sitio destinado a los oficiales y nosotros solamente somos aprendices. Se pasa la guardia sin otra novedad.

Día 1° de Sepbre- De 12 a 4^h sin novedad, el viento algo más flojo, al entrar nosotros de guardia alargamos el sobre. Al amanecer los marineros pescan un dorado. A las 7^h aparece por la popa un gran tiburón precedido de sus correspondientes pilotos. A las 8^h se observa en Long. de 73°40' W y el viento flojo. De 8 a 12^h sin novedad, con viento flojo de 12 a 4^h. A las 12^h se observa una Lat. de 34°35' N, Lg. 73°32' W. A 1^h empiezo a pintar el chubasquero de 1er. oficial. A las 2^h se pesca un tiburón con el curricán de popa. Se arma gran algazara a bordo, con dos lazos hechos con dos cabos lo echamos á cubierta y lo descuartizamos. Se pasa la guardia sin novedad de 4 á 8^h. Sin novedad igual de 8 a 12^h.

Día 2- A 12^h, al entrar nosotros de guardia, en vista del mal cariz que van tomando los horizontes de sotavento, se carga y aferra el sobre. El cariz toma más proporción cada vez, por lo que á las dos se carga y aferra el estai de petifoque. A las 2^{1/2} se carga sin aferrarlo el juanete de proa y la mesana. A cuatro horas empieza á llover. Se aferra el estai de sobremesana y se carga la mayor. Esta noche tan negra y triste porqué ha influido en mi persona, de tal manera que mi pensamiento se ve asaltado de ideas extrañas?

De 4^h a 8^h sigue lloviendo aferrando el juanete de proa. Durante toda la noche, la mar calma y el viento flojo bracean medio en cruz. De 8 a 12: durante toda la guardia el cielo cubierto sin llover, a las 10^h pasa por estribor un vapor al parecer inglés, lleva cañón á popa, cuando está por la popa da una pitada. A las 11^{1/2} se larga el juanete de proa, ya que el cielo cubierto aún parece mantenerse seguro.

De 12^h a 4^h despeja el cielo, viento algo fresco, rumbo E 5° S, pasa un transatlántico. Como quiera que estoy durmiendo no me entero hasta entrar de guardia. El resto de la guardia sin novedad.

De 4 a 6: a 5^h se largan los estais de petifoque y sobremesana. A 5^{1/2}^h pasa un vapor, al parecer transporte de guerra con cañón a proa, hacia el W. Hay un poco de marejada del viento obligando dar balances ligeros al buque. A 4^h se observa en una Long de 71°40' W.G. De 6 a 8^h sin novedad. De 8 a 12, nosotros de guardia y la pasamos sin novedad, no obstante estar los horizontes chubascosos.

Día 3- De 12 á 4^h cargan y aferran el sobre y el juanete de proa, los estais de petifoque y sobremesana. De 4 á 8^h: a 5^h se larga el juanete de proa, el sobre y se bracea en cruz, se pasa la guardia sin novedad. De 8 a 12 sin novedad, se pescan cuatro dorados. De 12 á 4 se bracea á estribor, refrescando el viento en toda la guardia. De 4 a 6 viento fresco. De 4 á 8^h sigue el viento refrescando y se aferra el sobre, mar gruesa. De 8 a 12^h igual.

Día 4- De 12 á 4 sigue viento fresco y mar dura, braceándose dos o tres veces, descargan varios chubascos. De 4 á 8 sin novedad. De 8 a 12 viento más duro, mar gruesa que obliga á dar fuertes balances al buque. De 12 a 4^h: a 12^{1/2} en vista que el viento sigue más duro se carga y aferra la mayor, pero al ir á cargarla con la fuerza del viento se rompe del costado de babor. El barco va ciñiendo mura babor, viento del NNE. Sigue toda la guardia lo mismo, cambiando la mar de fondo por mor del viento. Durante el resto del día, viento duro y mucha mar que obliga á dar fuertes balances al buque y á embarcar muchos golpes de mar. A la salida de la luna parece calmar un poco.

Día 5- Empieza el día del mismo modo que finalizó el anterior. Al amanecer, rachas de viento más duro, pasa por babor un pailebot en dirección NW ceñido mura estribor. Durante la guardia de 8 a 12 va calmando la mar y el viento. A 12^h cielo cubierto observando una extrameridiana. A esta hora se larga juanete mayor. De 12 á 4^h va despejando el cielo largando a 2^h el juanete de proa y se carga el de mayor para remendarlo. Con mar y viento más calmosos se pasa la guardia. De 4 a 6^h: durante esta guardia sigue igual, volviendo a largar juanete mayor. De 6 a 8 va refrescando el viento, horizontes cubiertos. Durante la noche viento fresquito, mar calma.

Día 6- Sigue como terminó el anterior. Se desenverga la mayor para remendarla. A 12^h rumbo S^{1/4}SE. Durante la guardia de 8 á 12^h hemos hecho timón por primera vez desde la salida de Jacksonville. De 12 á 4^h: a 3^{1/2} horas viran haciendo rumbo E^{1/4}SE. Por la noche el viento va refrescando.

Durante la guardia de 8 á 12 rola más a popa braceando, va refrescando cada vez más.

Día 7- Sigue el viento fresco, mar gruesa. Se pasan las Bermudas á tanta distancia que no se ven. Todo el día viento en popa, caminando bastante. Por la tarde aparece en el horizonte por la proa un pailebote de cuatro palos. A las 6 lo perdemos de vista. Durante la noche sigue igual.

Día 8- Empieza el día de igual manera que acaba el anterior. Se sigue con viento de popa fresco, todo aparejo largo. Así todo el día.

Día 9- Lo mismo que el anterior, viento fresco y en popa. Todo el día se camina mucho, con todo aparejo largo. En la primera guardia de la noche se aferra el sobre. Es la primera singladura que más camina el barco, desde que salimos de Jacksonville.

Día 10- Empieza lo mismo que el anterior, todo el día con viento fresco y sin novedad.

Día 11- Al entrar de guardia á 4^h sigue con viento fresco, rumbo E^{1/4}SE. Durante el día igual. A 4^h de la tarde descarga un chubasco, a 5^h pasa por babor hacia el W el vapor «Atlantide», va en lastre⁶ y lleva cañón á popa. Durante la noche sigue viento fresco en popa.

Día 12- Sigue, al entrar de guardia nosotros, con viento fresco, á 12^h. Al amanecer, calma, llegando a las 12^h del medio día caminando poco. Durante el día igual. A las 11^{1/2} noche nos pasa por babor y á poca distancia, un vapor con luces apagadas. Mal cariz.

Día 13- Sigue el mal cariz. Se cargan velas altas, trinquete y mayor. Lluve. Al entrar nosotros de guardia sigue lloviendo, haciéndolo hasta las 8^h, viento calma, mar llana. De 8 á 12^h despeja haciendo un día hermoso. De 12 á 4: a 12^h lágase juanetes y mesana, a cuatro horas pescamos cuatro dorados, y yo he debutado con el primero.

⁶ anar "en lastre": navegar sense càrrega però amb pes, sovint sorra, per equilibrar el barco.

Día 14- Sigue con viento de proa. A 8^h viramos por delante quedando rumbo S. El cielo y horizontes con chubascos. A 5^h volvemos a virar quedando rumbo E. Así se pasó el día, durante la noche completa calmachicha.

Día 15- Empieza el día con ventolinas, ceñidos mura estribor. Cielo claro, horizontes calmosos. A 5^{1/2} pescamos un dorado que pesaría unos 7 kg. Durante la guardia de 8 a 12^h calma y chubascos que hacen refrescar el viento. De 12 a 4^h ventolinas. A 3^h un chubasco que pone el aparejo en facha⁷, braceamos varias veces quedándolo por fin medio en popa con rumbo E^{1/4}SE y ventolina de SW. Se pesca otro dorado a las 4^h. A 5^{1/2} horas tarde se carga y aferra sobre y carga la mayor. A las 7^h se larga la mayor, vá refrescando el viento de SW. Así toda la noche. A 3^{1/2} madrugada un ligero chubasco cargándose la mesana.

Día 16- Sigue el viento fresco, toda la mañana cielo cubierto. No se puede observar la meridiana.

Día 17- Empieza con chubascos, teniendo que cargar y aferrar los dos juanetes y la mayor. El viento vá refrescando y rolando al NW y N levantando mucha mar, haciendo dar fuertes balances y embarcar mucha agua. A las 6^h de la tarde vá calmando la mar y el viento, así hasta finalizar, siempre cielo cubierto.

Día 18- Viento más calmoso, mar gruesa, cielo despejado. Durante el día vá calmando el viento y la mar, llegando a estar completamente calma sin moverse el barco durante la primera guardia de la noche. A las 12 rola el viento al SW, braceamos a babor.

Día 19- A 5^h refresca el viento de SW, haciendo rumbo E^{1/4}SE. A 9^h se bracea en popa. Cielo descubierta, horizontes con kumulus. Durante el día viento fresco de W y WSW. Sigue el barco caminando mucho durante todo el día.

Día 20- Sigue el viento fuerte de WNW levantando mar, el barco tiene mucho andar. A 8^h cargamos y aferramos la mayor. Se ve a esta hora y por estribor una gran ballena. Sigue el día como amaneció, todo cubierto y algunos chubascos de agua. Por la noche va calmando el viento.

Día 21- Sigue con el viento calma y mar de fondo. Durante todo el día calma completa. A 11^{1/2}^h mañana pasa por babor una gran tortuga. A 6^h empieza a refrescar el viento, braceando en cruz. Durante la noche viento flojo.

⁷ aparejo "en facha": es refereix a que el vent de forma repentina dóna pel revés de les veles.

Día 22- Sigue con viento más fresco durante toda la mañana. Se pasó el resto del día sin novedad, con viento algo fresco.

Día 23- Al salir a 12^h noche de guardia sigue con ventolinas, así toda la noche. Sigue refrescando durante el día, rumbo E.

Día 24- A 1^h viento más fresco que hace caminar mucho al buque, mar gruesa. A 10^{1/2} pasa por estribor un barril, sigue durante el día con este viento, cielo y horizontes despejados. A 4^h tarde se carga y aferra sobre mayor y juanete de proa, entretanto van los horizontes y el cielo achubascándose. Sigue aferrándose los focos, el juanete de mayor y las velas de estay. A las 5^h descarga un gran chubasco de viento y agua del NW, que pone el aparejo en facha. Braceamos a estribor á duras penas, penandola⁸ para cazar el trinquete. La mar arbolada por el viento hace dar fuertes balances al buque y embarcan muchos golpes de mar. Sigue lloviendo hasta las 12 de la noche, al salir nosotros de guardia a esta hora para de llover. Durante esta guardia amainó el viento y la mar, se ha navegado á varios rumbos siendo el de final de guardia SE^{1/4}S. Esto se ha hecho para bajar en la latitud alta, ya que seguramente hubiéramos sufrido consecuencias duras del ciclón que debe reinar en estos momentos en latitudes más al N. Así finalizamos el día.

Día 25- Viento y mar más calmosos, ha cesado de llover. A 4^h, al entrar nosotros de guardia, vuelve a soplar el viento con más intensidad y a rolar hacia el N. teniendo que bracear varias veces. A 8^h sigue con cielo cubierto y lloviznando. Durante la tarde viento fuerte y mar gruesa. Al anochecer va calmando. Durante la noche hace frío.

Día 26- Viento y mar menos fuerza. A 7^h mañana se ve tierra por la mura de babor. Se ve un gran monte resultando ser la isla Fayal⁹, no se puede divisarla bien, por estar los horizontes cubiertos. Durante el día agua, viento fresco de proa, haciendo rumbo S^{1/4}SE. A 7^{1/2} noche viramos por avante quedando rumbo NNE. A 11^{1/2} aferramos mayor y trinquete, durante toda la noche sopla el viento con mucha intensidad, levantando mar, cielo y horizontes cubiertos.

Día 27- Sigue lo mismo que al finalizar el anterior. A 7^{1/2} mañana largamos el trinquete. A 12^h se larga juanete mayor. Pasamos toda la tarde mirando si se descubre la isla Pico¹⁰, que se puede ver a 90 millas, sin conseguirlo. A 4^h se carga juanete y se emberga un foque nuevo. A 8^h aferramos el velacho alto. Durante el día mucha mar y mucho viento. Por la noche igual haciendo bastante frío. El cielo despejado.

8 "penando": es refereix suposadament a agafar la vela pel "penol" -extrem de la verga, o pal transversal on se subjecta la vela-

9 L'illa Faial forma part de l'arxipèlag de les Açores

10 L'illa Pico, també forma part de l'arxipèlag de les Açores

Día 28- Empieza con mar gruesa y viento duro. A 2^h pasa un vapor correo por estribor y a mucha distancia. A 9^h se hiza el foque y a 11^h se carga trinquete para remendarlo. Por la tarde se larga otra vez y se larga también la mayor. El viento y la mar han ido a menos. Durante toda la noche sigue el viento duro. Hay mucha humedad producida por el viento del S.

Día 29- Sigue igual que al finalizar la otra anterior. Durante el día viento fresco, mar calma, rumbo SE^{1/4}E. A las 4^h tarde empieza a llover haciéndolo hasta las 6^h. A 8^h vuelve a llover, a las 9^{1/2} se aferra la mayor y mesana. Sigue lloviendo y con viento duro toda la noche; lluvias producidas por los vientos del 2º cuadrante, y hasta que no soplen vientos del 3 ó 4 cuadrante seguirán, como lo prueba el hacer tantos días que están los horizontes y cielo sucios, debido a los vientos del E sin que los N y NW hayan podido despejar.

Día 30- Sigue lloviendo, al rendir guardia á 11^h. Durante la guardia franca de 4 a 8^h me he despertado a 5^{1/2} horas por haber soñado una cosa horrible. Se aguanta toda la mañana sin llover, con cielo y horizontes cubiertos de nimbus. A 12^h empieza a llover, mar calma y viento fresquito algo en popa, teniendo que bracear. A 10^{1/2} horas sigue el viento refrescando y medio en popa.

Día 1º Octubre- Sigue igual. A 6^h se larga el estai de sobremesana, el sobre y el foque. Sigue todo el día igual. Por la noche calma de 8 a 12^h.

Día 2- Sigue como el anterior con calmas y ventolinas. Toda la mañana y parte de la tarde permanece a nuestra vista un pailebot de tres palos pintado de blanco, rumbo a las Azores. A las 6^h de la tarde empieza a llover haciéndolo hasta las 10^h noche. Durante la tarde y parte de la noche va refrescando el viento unos ratos y calmando otros.

Día 3- Poco viento. A las 6^h mañana se divisa en el horizonte un barco de vela. A 11^h pasa a poca distancia resultando ser una corbeta de cuatro palos, con telegrafía sin hilos. Va rumbo Azores. Durante todo el día calma, á la guardia de 12 a 4^h no es posible gobernar.

Día 4- A 4^h madrugada empieza a refrescar el viento rumbo ESE. Sigue fresquito durante el día. A las 6^h de la tarde parece que quiere rolar hacia proa, obligando hacer rumbo SE. No se hace firme, pudiendo gobernar por lo tanto al rumbo dado. Así toda la noche con cielo cubierto y chubascos de agua.

Día 5- Al entrar de guardia a 4^h madrugada sigue con cielo cubierto y viento del 1er. cuadrante. A 5^h empieza a llover muy duro, derribamos al venir un chubasco por la proa, cuando para este chubasco se queda calma, con mar llana rumbo SE^{1/4}S, que es el que permite hacer el escaso viento que hay. A 7^h sigue todo cubierto apareciendo por el N. una gran turbonada que nos obliga a aferrar con gran precipitación el juanete de proa y el juanete mayor, haciéndose esta maniobra muy penosa y cansada por ser el viento N. durísimo, ya que la borda de sotavento toca ras de agua. Sigue una lluvia también dura. En vista de que el viento y la mar siguen en aumento, se llama la guardia franca para cargar y aferrar la vela mayor. Al hacerlo una racha de viento la rompe por la cruz. Después se carga y aferra el velacho alto y la mesana. Llegamos a las ocho horas de rendir guardia con el viento durísimo, lloviendo en abundancia y la mar gruesa del NW. A las 12^h despejó el cielo, estando despejado toda la tarde, sigue el viento y la mar igual que por la mañana. A 7^h noche, cielo cubierto, el viento y la mar más fuertes, lo que hace que tengamos que aferrar el foque, al hacerlo se rompe la cargadera, viéndonos en una situación apurada al evitar que el viento lo llevase. Púedese al fin tras grandes esfuerzos, arreglarlo algo y cargarlo. Después se cargó y aferró el trinquete. Por la noche sigue el mismo temporal de viento y mar, lo que obliga al barco a dar fuertes bandazos y cabezadas llenando toda la caja de agua.

Día 6- A 3^h de madrugada se hace poco menos que imposible andar por cubierta debido a los grandes golpes de mar que se embarcan con los fuertes balances. A 3^{1/2} acuñamos la escotilla de popa. Sigue durante toda la noche y la mañana igual, aguantándose á la capa abierta, rumbo ESE y E^{1/4}SE, viento NE. Sigue durante el día y la noche del mismo modo. A 8^h empieza a despejar el cielo. Hace bastante frío.

Día 7- Continúa el viento duro y mar gruesa, embarcándose muchos golpes de mar. Al entrar de guardia á las 4^h madrugada cargando la gavia alta, que el viento arrifó durante la guardia anterior. Por la mañana van calmando gradualmente el viento y la mar. Por la tarde se larga velacho alto y foque. A 3^h se divisa en el horizonte varios barcos. A 3^{1/2} pasan por nuestra proa y popa resultando ser un convoy compuesto de 12 barcos mercantes, entre ellos un griego, que es el que pasa más cerca, escoltados por un crucero auxiliar ruso. A 4 desaparecen, llevaban rumbo NNE y venían del S, irían seguramente a Inglaterra. A 4^{1/2} empezamos a pescar atunes, a 5^h teníamos pescados 17. Bonita pesca, ya que calculamos que en tierra podrían valer 40 o 50 duros, pesaría cada uno 6 o 7 K.

Día 8- El viento y la mar mas calma no pudiendo no obstante hacer rumbo para ir á S. Vicente¹¹. A 11^h aparece un gran ballenato que mediría 7 u 8 metros. Sigue el día sin otra alteración. Al anochecer aparecen dos vapores en el horizonte. Sigue toda la noche con viento fresco.

¹¹ Es refereix al cap S. Vicente del sud de Portugal

Día 9- Amanece igual que el anterior, viento flojo y calma. A las 4 se pescan 4 atunes y se emberga a esta hora un trinquete nuevo. A las 6 empieza a verse tierra, por la noche pasa por la popa un vapor. Se bracea 3 veces durante la guardia de 12 a 4^h por rolar el viento a la popa.

Día 10- A 3^{1/2} empiezan a verse los destellos del faro de Santa María. A 8^h pasa rascando por la proa a toda velocidad un destroyer inglés. A 11^h aparece en la superficie y a mucha distancia un submarino, hizamos la bandera española, al poco rato desaparece. Durante la tarde una buena empopada que nos mete a Cádiz á las 7^h de la noche. Viene el práctico y á sus ordenes fondeamos dentro la Bahía.

Día 11- Pasamos todo el día fondeados en espera de Sanidad. En vista que no viene va el capitán con el bote á tierra a pedir entrada. Al volver a las 4^h^{1/2} dice que seguimos para Barcelona, lo cual me alegra mucho.

Día 12- Todo el día fondeados en la bahía de Cádiz en espera de que vengan a compensar el compás. Sin otra novedad, escribo una postal a casa.

Día 13- A las 12^h vienen a compensar el compás. Hoy tampoco podemos salir.

Día 14- A 5^h^{1/2} horas se vira ancla. A 6^{1/2} viene el práctico y remolcador «Cristina». Como quiera que tiene poca fuerza vamos largando velas. A 9^{1/2} horas estamos listos de maniobra, se despide práctico y remolcador. A 10^h cojo las colchonetas y todo lo perteneciente al camarero y lo tiro al agua y se desinfecta el camarote con ácido fénico. Durante todo el día se navega á la vista de Cádiz hasta las 3^h que ya no se ve la población. A 7^h se ven los destellos del faro San Sebastián (Cádiz) por babor y el faro de Trafalgar por la proa. Durante la primera guardia va viéndose más claramente este faro, pasan ocho vapores. A 10^h se empiezan a ver los dos destellos de Cabo Espartel y un buque hospital iluminado con luces verdes, a la altura de este cabo. A 10^{1/2} se divisan los reflejos de los destellos de Tarifa. A 11^h estamos al través de Trafalgar, viéndose todavía San Sebastián. Rendimos guardia viéndose estos faros y luces de barcos.

Día 15- De madrugada entramos al estrecho con viento fresquito. A 4^{1/2} avistamos las iluminaciones de Tánger, cabo Espartel por la popa, Tarifa y Gibraltar por babor, y Ceuta por estribor. A 5^{1/2}^h estamos al través con Tarifa. Se queda el viento en calma, pasan varios barcos ingleses y españoles. A 8 horas se acerca a nosotros el transporte de guerra inglés «Richard Whilford» y pregunta donde vamos, se le contesta a

Barcelona, entonces hiza las banderas TA que significa «Continua» y las AHFU que quiere decir Gibraltar, así lo hacemos. Durante toda la mañana y parte de la tarde estuvimos de vuelta y vuelta para poder entrar sin lograrlo, puesto que el viento no daba para ello. Al medio día se le hizaron las señales "Si podíamos continuar viaje". A las 3^h vino el vapor «Richard Whilford» y nos hizo la señal "Fachear". Así lo hacemos, y en un bote vienen dos oficiales ingleses a revisar la documentación, como que toda esta en regla, permiten seguir viaje. Continuamos en demanda Cabo Gata costeano, se ven los faros de Calaburras y Málaga. A 10^h rola viento a la proa, haciendo rumbo S y SSE. Así toda la noche.

Día 16- Sigue igual. A 6^{1/2}^h horas se vira quedando rumbo NE. Toda la mañana sigue igual á la vista de la costa. Por la tarde va rolando el viento, haciendo rumbo E. Nos acompaña un pailebot pequeño. Como quiera que no hay forma de remontar Sacratif¹², á las 7^h horas viramos quedando proa S, viento E. El faro de este cabo nos demora por la aleta, toda la noche igual á la vista del faro, que tiene un destello blanco cada minuto.

Día 17- Siguiendo á la vista de Cabo Sacratif, el viento rolando hacia popa, haciendo rumbo SSE y SE a las 7^h de la mañana. A dicha hora se ve tierra por estribor resultando ser la costa de Africa, se ve también Sierra Nevada. A 12^h se viró quedando rumbo NNE, vuelta de tierra. A 7^{1/2} se volvió á virar quedando rumbo SSE, viento E, durante todo el día; por la noche viéndose el faro de C^o Sacratif.

Día 18- Al amanecer faro de la isla Alborán, durante la mañana vamos acercándonos a esta isla, viendo además cabo Tres Forcas (Africa) y Sierra Nevada (España). Al estar cerca Alborán viramos vuelta de tierra rumbo N^{1/4}NE, viento E. Sierra Nevada por la proa. A 9^h noche viramos vuelta de fuera, quedando rumbo SSE, viento E, y faro de Sacratif por la popa. Así toda la noche con viento muy fresco, mar calma.

Día 19- Seguimos de vuelta de fuera y á la madrugada se ve el faro de la isla Alborán. A 8^h viramos vuelta de tierra quedando rumbo N^{1/4}NE. A 3^h tarde se carga trinquete y se vira de la vuelta de fuera, estando delante los llanos de Almería R^o SSE.

Día 20- A 3^{1/2}^h madrugada se viró de vuelta de tierra R^o N al N^{1/4}NE. A 10^{1/2} se viró vuelta fuera mura babor. Mientras virábamos pasa por la popa el "Andalucía" de la Transmediterránea y por la costa se verán 10 vapores. A 12^h, paseando por la toldilla, vino el primer oficial con ordenes del capitán de que nos fuéramos de allí y que para evitar disgustos no subiéramos más que para bracear. Durante el día se viran varias veces.

12 El Cap Sacratif es troba a la província de Granada

Día 21- A 2^h se vira vuelta de fuera. A 8 vuelta de tierra. A 3^{1/2} se vuelve a virar estando frente Cabo Gata, para fuera vamos hasta por la noche, viento muy fuerte y mar muy gruesa. Hace frío.

Día 22- A 4^h madrugada viramos en popa. Para ello se carga trinquete, se bracea el mayor primero medio en cruz, y luego en cruz, se acuartelan foques y cuando el barco cae, se bracea todo. A 8^h empieza a verse tierra, vamos ya muy a barlovento de los Frailes. A 12 se relinga la gavia alta.

Día 23- A 5^h se vira vuelta de tierra, se larga el juanete de proa. A 8^h el viento va calmando, a ver si calma del todo y sopla otro favorable que nos saque ya de aquí. A 3^h de la tarde se oye la detonación de un cañonazo y vemos que a unos 200 metros de la banda de babor del buque se levanta una gran columna de agua, tras de esta otras. Creimos en seguida que se trataba de un submarino que nos daba aviso de parar, así lo hicimos. Cargamos el trinquete y braceamos el mismo aparejo para quedar en facha. Entretanto, los cañonazos se sucedían uno tras de otro, primero a la distancia anunciada, luego más lejos. En vista de que no cesaba, arriamos el bote de la banda de estribor y en él fueron el primer oficial, un agregado y cuatro marineros en demanda del submarino á llevar la documentación. Así que el bote se separó del costado, cruzó una granada de babor a estribor, cayendo en el mar a poca distancia del barco, por lo visto tiraban ya a hacer blanco. En seguida, fuimos a dejar listo el bote de babor y al estar Díaz y yo solos, destrincando la funda nos pasó, rascándonos casi la cabeza, otra granada. En aquel momento nacimos como vulgarmente se dice, ya que fue un milagro que no perdiéramos la vida. Después de esta otra, que entró por el medio y cayó a la proa, al lado del botalón, otra su paso agujereó la gavia alta, otra cayó a la banda de estribor en el preciso momento que estábamos arriando el juanete, esta agujereó el velacho bajo. Otra que fué la última, cayó a babor pero a tan poca distancia que si el barco llega a dar una guiñada cae dentro y nos mata. En vista de que seguían tirando, los marineros que quedaban abordo medio revolucionados, arriaron los juanetes, velachos, gavias y estais. Entonces fue cuando cesó el cañoneo.

A 4^{1/2}^h vino el submarino que tendría unas 800 ó 1.000 toneladas. No tenía numero, pero por el que se vió en la gorra del segundo comandante, era el U-35, lo llevaba al lado de una águila roja bordada. En la popa tenía la siguiente inscripción 138K y traía el bote nuestro a remolque. El primer oficial venía en la torre, ya que le pidieron palabra de honor de que era verdad lo que había declarado, en caso contrario lo hubieran hecho prisionero. Al llegar al costado subió el segundo comandante a cerciorarse del cargamento. En vista que estaba conforme nos dejaron pasar. Al marcharse sacaron dos fotografías del buque. Estábamos nosotros metidos 6 millas dentro la zona peligrosa y no nos echaron a pique por las siguientes palabras que dijo el comandante textuales: «Dites a tout le monde et au couc, que je vous laisse partir parce que l'Espagne est très bonne amie de l'Allemagne». Dijo que hasta los 36°04 de Latitud N. tenía orden de echar a todos los barcos que encontrase. Nosotros estaríamos a 60 millas de la costa española del cabo Gata. Cuando se fueron preguntó el comandante si habían muerto o herido á alguien y si habían averiado el buque.

Día 24- Sigue viento en popa. A 8^{1/2} viene un contraste que pone el aparejo en facha, volviendo a tener viento de proa todo el día. Al anochecer fero cabo Tiñoso por la proa. Durante la noche se queda calma, así se pasa la noche. A 11^h pasa por la popa y por estribor un vapor y desde el puente nos preguntan por Mariano "Font", no pudimos averiguar el nombre del vapor.

Día 25- Durante todo el día calma y con ventolinas varias, siempre a la vista de la costa del Cº Palos sin poder remontarlo. Al anochecer fero cabo Tiñoso. Por la noche calma.

Día 26- A 4^h viento que va refrescando durante todo el día, es de proa y no podemos remontar Cabo Palos. Sigue igual durante todo el día, en más y menos viento que hace que vayamos sotaventeándonos del cabo Tiñoso. A la puesta de sol va calmando. A 10^h noche viramos vuelta de fuera, quedando rumbo E, el viento va refrescando hacia popa. El barómetro ha ido bajando marcando 30°22.

Día 27- Sigue el viento refrescando hacia el W. El barómetro vá bajando marcando 30°14 a 8^h mañana. A 11^h al través con cabo Palos, pasa el «Balmes» (buscar referencia). A 12^h queda calma. A 1^h^{1/2} vuelve a refrescar. A 7^h de la noche en vista de lo achubascado que está se cargan los juanetes y la mayor, mientras está lloviendo. Se ven los faros de Santa Pola, Tabarca y Cabo Huertas.

Día 28- A 2^h refresca tanto el viento que, al estar frente al fero de Altea, rompe la escota del estai de gavia, se carga. En vista de que sigue aumentando, se llama la guardia franca para aferrar gavias y velachos. A 3^h pasa un vapor que nos pregunta por morse, qué barco somos; se lo dijimos y el nos contesta que es el «Alicante» de la Transatlántica (buscar). A 7^{1/2} al través con Cabo San Antonio, en vista que el viento es más duro y no atreviéndose a doblarlo, viramos por redondo y nos aguantamos a la capa frente al pueblo de Javia, al pié del monte Mongó. Dicho monte tiene la facha de un moro con turbán. Vamos alejandonos, y va refrescando el viento.

