



**Actas de las Jornadas de Historia
sobre el Descubrimiento de América
Tomo V**

**Jornadas XV, XVI, XVII y XVIII — 2019, 2020, 2021 y 2022
Casa Martín Alonso Pinzón — Palos de la Frontera**

Los viajes del Capitán Andrews: Un navegante solitario tras la estela de Cristóbal Colón

Manuel José de Lara Ródenas

Universidad de Huelva

Un encuentro en el mar

En el verano de 1892, el poeta Rubén Darío cruzaba el Océano Atlántico. Lo hacía –según creería recordar años después– a bordo del vapor *León XIII*, de la *Compañía Trasatlántica*, en el que esperaba llegar a la ciudad española de Santander a mediados de agosto. Poco antes había sido nombrado por el gobierno de Nicaragua miembro de la delegación que, en representación del país, asistiría en España a las fiestas conmemorativas del IV Centenario del Descubrimiento de América. Un amanecer, estando en mitad del océano, ocurrió un “curioso incidente”. El suceso que llamó su atención esa mañana lo narró veinte años más tarde en las páginas de *La vida de Rubén Darío escrita por él mismo*, pequeña obra autobiográfica que apareció publicada por entregas entre el 21 de septiembre y el 30 de noviembre de 1912 en el semanario *Caras y caretas* de Buenos Aires y que en 1915 fue compilada por la Casa Editorial Maucci de Barcelona:

Hacíamos la travesía lo más gratamente posible, con cuantas ocurrencias imaginábamos y al amor de los espirituosos vinos de España. Nos ocurrió un curioso incidente. Estábamos en pleno Océano, una mañanita, y el sirviente de mi camarote llegó a despertarme: —“Señorito, si quiere usted ver un naufragio que hemos encontrado, levántese pronto”. Me levanté. La cubierta estaba llena de gente, y todos miraban a un punto lejano donde se veía una embarcación y en ella un hombre de pie. El momento era emocionante. El vapor se fue acercando poco a poco para recoger al probable naufragio, cuando de pronto, y ya el sol salido, se oyó que aquel hombre, con una gran voz, preguntó en inglés: —“¿En qué latitud y longitud estamos?”. El capitán le contestó también en inglés, dándole los datos que pedía, y le preguntó quién era y

qué había pasado. —“Soy, le dijo, el capitán Andrews, de los Estados Unidos, y voy por cuenta de la casa del jabón Sapolio, siguiendo en este barquichuelo el itinerario de Cristóbal Colón al revés. Hágame el favor de avisar cuando lleguen a España al consul de los Estados Unidos que me han encontrado aquí”. —“¿Necesita usted algo?”, le dijo el capitán de nuestro vapor. Por toda contestación, el yankee sacó del interior del barquichuelo dos latas de conservas que tiró sobre la cubierta del *León XIII*, puso su vela y se despidió de nosotros. Algunos días después de nuestra llegada a España, Mr. Andrews arribaba al puerto de Palos, en donde era recibido en triunfo. Luego, buen yankee, exhibió su barca, cobrando la entrada, y se juntó bastantes pesetas¹.

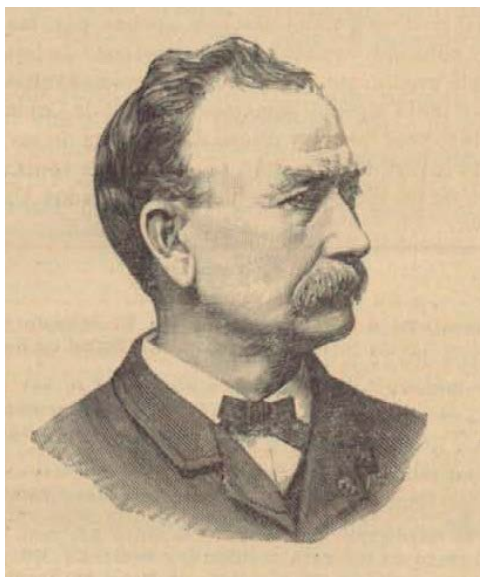
Nunca más escribió Rubén Darío sobre ese peculiar encuentro, que guardaba en la memoria a pesar de los años transcurridos, aunque, como él mismo dejaba traslucir, se interesó por el final de la aventura y leyó en la prensa algunos pormenores de la llegada del navegante a Huelva y de su estancia en ella en los días del IV Centenario. Después volveré sobre este relato, del que hay algunas cosas que decir. ¿Pero quién era ese capitán Andrews y por qué hacía en solitario aquel viaje a bordo de una pequeña embarcación? No puede decirse que Andrews fuera entonces un desconocido, porque ya había realizado alguna hazaña en el mar, pero, a partir de aquel y otros viajes, numerosos periódicos de todo el mundo recogieron noticias sobre él, apareció en algunos libros e incluso, en 1966, Richard Henderson dio a luz en la editorial Abercrombie & Fitch de Nueva York una obra monográfica sobre sus andanzas y navegaciones que denominó *Dangerous Voyages of Captain William Andrews*.

Es posible que hoy, cuando los viajes transoceánicos se producen diariamente con extraordinaria normalidad y la aventura deportiva se ha impuesto en determinados ámbitos como un distintivo social y cultural, estemos ya lejos de comprender del todo el carácter romántico que, desde la primera mitad del siglo XIX, mantenían estas demostraciones individuales de arrojo. Luego, conforme avanzaban los años, se fue superponiendo a ese carácter una dimensión publicitaria y comercial que terminó envolviéndolo todo con su lenguaje y sus cálculos de rentabilidad. Viajes de exploración y *raids* de distinto tipo aunaban un culto decimonónico al individualismo con la confianza puesta en los progresos de la técnica y en la ilimitada capacidad humana de afrontar las pruebas

1. Darío, Rubén: *La vida de Rubén Darío escrita por él mismo*. Editorial Maucci, Barcelona, [1915], pp. 112 y s.

y desafíos de la naturaleza, de modo que la sociedad —especialmente la sociedad lectora de periódicos— solía recibir estas exhibiciones con una mezcla variable de admiración y sorpresa. Es lo que sucedió con el capitán Andrews, que de la noche a la mañana, a raíz de sus hazañas marítimas, comenzó a convertirse en un asiduo de las páginas de prensa y en protagonista de algunas otras publicaciones que hacían publicidad de sus hechos y de las casas comerciales que los patrocinaban.

De entrada, el que se presentaba como capitán Andrews (y así consagró su nombre en los periódicos) no era capitán². Si se presentaba así era por imitación de los demás navegantes solitarios de su época, la mayor parte de los cuales tampoco poseían estudios marítimos ni rango alguno, civil o militar. Bien podía decirse que William Andrews era capitán de sí mismo, pues, como irónicamente afirmó Joseph E. Garland, “he never commanded a crew of more than one”³. Nacido en la localidad estadounidense de Manchester (Massachusetts) en 1843, casado y con tres hijos en las fechas de su primera aventura marítima, William Albert Andrews era fabricante de pianos en la compañía *Chickering & Sons* de Boston y, salvo un temprano viaje a Terranova, hasta los 35 años no había acreditado experiencia alguna en la navegación, si bien parece que hizo algunos estudios autodidactas⁴. En los años de su juventud, había par-



1. William Albert Andrews (1892).
Grabado procedente de la *Revista de Navegación y Comercio* (Madrid).

2. Así lo había reconocido Andrews a la revista británica *The Strand Magazine*, que lo entrevistó en 1901. Según recogía la publicación, “Captain Andrews is not, as his name might imply, a captain in the strict sense of the word. He holds no certificate and, in fact, has never had a lesson in navigation in his life”. *The Strand Magazine* (Londres), vol. XXII, n° 128, agosto de 1901, p. 216.

3. Garland, Joseph E.: *Lone Voyager. The Extraordinary Adventures of Howard Blackburn, Hero Fisherman of Gloucester*. Touchstone, Nueva York, 2000, p. 130.

4. *Evening Star* (Washington), 11 de septiembre de 1902.

ticipado en la Guerra de Secesión en el bando yanqui y, habiendo participado en 25 batallas y siendo herido tres veces en combate⁵, recibió la compensación de una cruz del ejército y una pensión económica⁶. Nada en su perfil, por tanto, invitaba entonces a considerar la posibilidad de que aquel fabricante de pianos se lanzara al agua a protagonizar una aventura marítima. Sin embargo, lo hizo. De hecho, aquella vez que Rubén Darío lo vio en alta mar no era la primera vez que cruzaba el Atlántico, pues en 1878, catorce años antes, ya lo había hecho con éxito en compañía de un hermano menor, Asa Walter Andrews, con el objetivo de asistir en último término a la Exposición Universal de París.

Eso se cuenta en un libro que el periodista y editor James Macaulay publicó en Nueva York en 1880, *A Daring Voyage Across the Atlantic Ocean, by Two Americans, the Brothers Andrews*, consistente en la transcripción del diario de a bordo y una larga introducción explicativa. Según se afirmaba en él, la idea de cruzar el océano los dos solos en un bote la habían concebido los hermanos Andrews una tarde de septiembre de 1877 en Beverly Harbor y, a pesar de lo descabellado que podía parecer el propósito, al año siguiente encargaron la realización de la embarcación a los célebres constructores Higgins & Gifford, de Gloucester⁷. El nombre con el que se bautizó, *Nautilus*, era obviamente un recuerdo del submarino construido por Robert Fulton en 1800 y, en especial, un homenaje al que aparece, comandado por el capitán Nemo, tanto en las *Veinte mil leguas de viaje submarino* (1869-1870) como en *La isla misteriosa* (1874-1875) de Julio Verne.

No hay duda de que, en esos años, el aire novelesco y aventurero de Verne se hallaba en el ambiente, aunque a la decisión de hacerse a la mar para cruzar el océano en un pequeño bote contribuía también una serie de viajes precursores que, en las décadas anteriores, habían logrado culminar hazañas transatlánticas de diversa naturaleza. En 1838, el vapor *Sirius*, al mando del capitán Richard Roberts, había ganado al *Great Western* una competición oceánica al hacer en

5. Longyard, William H.: *A Speck on the Sea. Epic Voyages in the Most Improbable Vessels*. International Marine-McGraw Hill, Nueva York, 2005, p. 84.

6. Henderson, Richard: *Dangerous Voyages of Captain William Andrews*. Abercrombie & Fitch, Nueva York, 1966, pp. 27 y ss. Algunos periódicos afirmaban que el rango de capitán procedía de su actuación en la Guerra Civil. Así, por ejemplo, el *Liverpool Mercury* señalaba que su “title of captain, which he modestly bears, is not a nautical one, but was earned on shore during the American War, his participation in which is attested by the diminutive but invaluable G.A.R. button worn on the breast of his coat”. *Liverpool Mercury*, 30 de marzo de 1893.

7. Macaulay, James: *A Daring Voyage Across the Atlantic Ocean, by Two Americans, the Brothers Andrews*. E. P. Dutton and Co., Nueva York, 1880, pp. 1 y ss.

18 días el trayecto comprendido entre la localidad irlandesa de Passage West y la ciudad de Nueva York⁸. En 1851, en plena efervescencia del espíritu deportivo, el yate *America* cruzó el Atlántico de oeste a este venciendo a otras dos embarcaciones competidoras, modalidad de carrera que volvió a repetirse en 1866, siendo en esta ocasión vencedor el *Henrietta*, que logró bajar el tiempo de travesía a 13 días⁹. Pero estas competiciones no eran aventuras solitarias. El *Sirius* había realizado la navegación con una tripulación de 38 hombres y cerca de 40 pasajeros y, en la carrera de 1866, las tripulaciones de los yates presentaban entre 22 y 28 integrantes. Más que el arrojío romántico de cruzar el mar, lo que estaba en juego, en tales casos, era la destreza y la velocidad que los nuevos diseños y técnicas permitían dar a las embarcaciones, ya fueran de vela, de vapor o combinadas.

Macaulay recoge en su libro algunos de estos antecedentes como viajes inspiradores de la aventura de los dos hermanos, pero es obvio que mucho más determinante para ellos fue la hazaña protagonizada en 1877 por el capitán Thomas Crapo y su esposa, Joanna Styff, a bordo del pequeño bote a vela *New Bedford*, de 19 pies de eslora: desde el puerto de este nombre, también situado en Massachusetts, lograron cruzar el Atlántico en 55 días, logrando arribar sanos y salvos a las costas de Penzance, en la península inglesa de Cornualles. De ese viaje y de otros semejantes surgió el libro *Strange but True: Life and Adventures of Captain Thomas Crapo and Wife*, escrito por William J. Cowin y que el propio Crapo se encargó de editar años después, en 1893, en New Bedford. Como allí se decía, “no adventures had been written that could equal the personal experience of the captain of more than thirty years at sea”¹⁰. Tanta era esa “experiencia personal” de Crapo que, según se afirmaba en *A Daring Voyage*, en 1877 había cruzado ya el Atlántico, en embarcaciones de variado tipo, nada menos que en 21 ocasiones¹¹, la última de las cuales había sido culminada apenas tres meses antes de que los hermanos Andrews concibieran la idea de emprender su fraternal aventura.

Naturalmente, el viaje de los hermanos está contado con todo detalle en el libro de Macaulay. No en vano, la obra incluye el diario de a bordo de la trave-

8. Farr, Grahame: *The Steamship Great Western. The First Atlantic Liner*. The Historical Association, Londres, 1988, pp. 11 y s.

9. Macaulay, J.: *Op. cit.*, pp. 9 y ss.

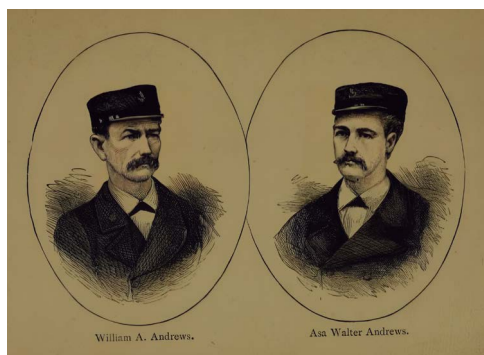
10. [Cowin, William J.]: *Strange but True: Life and Adventures of Captain Thomas Crapo and Wife*. Captain Thomas Crapo, publisher, New Bedford, 1893, p. 4.

11. Macaulay, J.: *Op. cit.*, p. 15.

sía, con expresión de los vientos que impulsaron la navegación, las 14 tormentas que atravesaron y todo tipo de incidentes y peripecias que se dieron en ella. Salvo por el punto de llegada y por el hecho de que no fue un viaje en solitario, sino realizado por ambos hermanos, la aventura no distó mucho de la que en 1892 condujo a Huelva a William Albert. El *Nautilus*, como el *New Bedford* de Crapo, era un bote de dos mástiles y tenía 19 pies de eslora. Tras una partida fallida desde City Point (Boston) el 7 de junio de 1878 y otra exitosa cinco días después, William y Asa completaron el viaje en 49 días, llegando a las playas de Mullion Cove, cerca de Penzance, el 31 de julio. El fin de la gira posterior los condujo a París, como he indicado, y el bote pudo ser contemplado en la exposición universal que había comenzado en la capital francesa el 1 de mayo de ese año. Finalmente, el *Nautilus* fue exhibido en Westminster, en Brighton y en Liverpool, tras lo cual los hermanos Andrews volvieron a los Estados Unidos. Asa Walter, aquejado de una enfermedad, moriría a los pocos meses de su regreso¹².

El éxito de la aventura y la relativa fama que adquirió con ella animaron a William Andrews a repetir la experiencia, tal como había hecho Crapo. En verdad, Andrews se había incorporado a los circuitos comerciales y publicitarios en los que se procuraba la financiación de este tipo de empresas y desde entonces no le faltó apoyo económico. En 1888, diez años después de su primera travesía transatlántica, consiguió el patrocinio de la obra teatral *A Dark Secret*,

entonces en cartel, y Pulitzer le contrató para publicar las crónicas de un próximo viaje en las páginas de prensa del *New York World*. Con este respaldo, Andrews mandó construir el bote *Dark Secret*, que tenía 15 pies de eslora (es decir, cuatro menos que el *Nautilus*) y que contaba con algunos adelantos respecto a aquel: un tanque de agua de 150 litros, torpedos ahuyenta-ballas y sobres de goma para los mensajes. Tras salir de Boston en solitario el 18 de junio de



2. Los hermanos Andrews. Grabado incluido en el libro *A Daring Voyage*, de James Macaulay (1880).

12. *The Strand Magazine* (Londres), vol. XXII, nº 128, agosto de 1901, p. 217.

ese año, las cosas no marcharon tan bien como la vez anterior y, al cabo de 62 días, encontrándose aún a mitad de camino, fue rescatado por un barco noruego¹³.

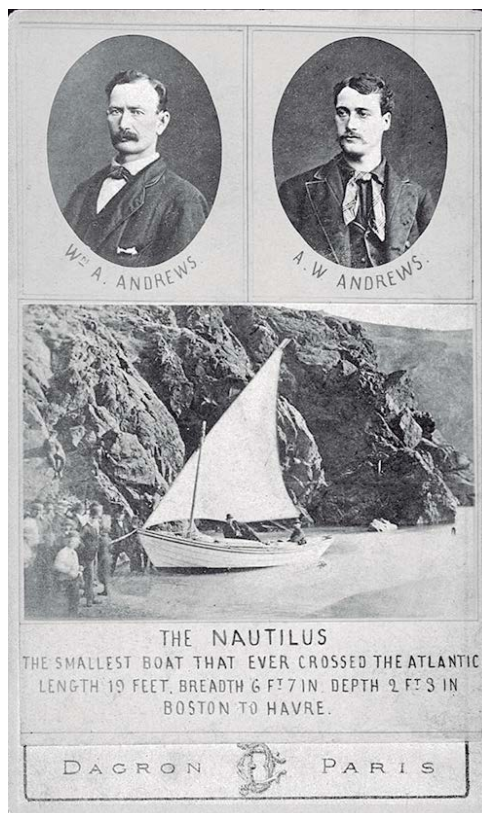
No por ello cejó Andrews en su empeño de volver a cruzar el Atlántico: en 1891 aceptó el desafío de competir en una regata transoceánica contra el bote *Sea Serpent*, pilotado por el navegante de Chelsea (Massachusetts) Josiah Warren Lawlor. El premio era sustancial: mil dólares y una copa de plata. Para echarse al mar construyó la embarcación *Mermaid*, de 15 pies, con la cual salió de Boston el 17 de junio. No tuvo más éxito que con el *Dark Secret*. El 20 de agosto, completamente volcado, fue recogido por el mercante belga *Elbruz*. Ganó, pues, Lawlor, que 15 días antes había llegado a Inglaterra sin mayores incidencias¹⁴.

“A Columbus of their own”

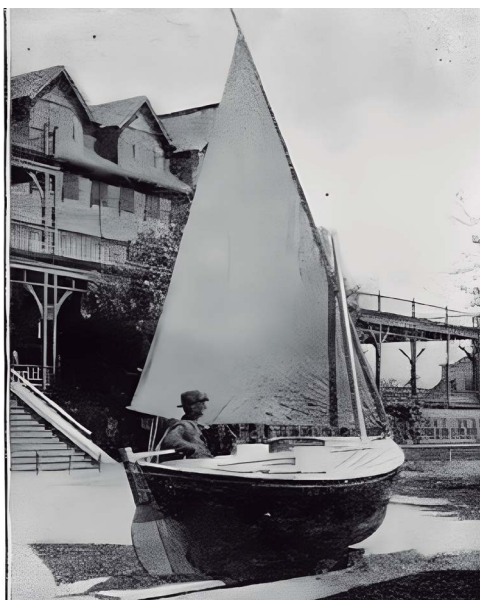
La derrota en la competición no aplacó los ánimos de Andrews, quien al año siguiente acordó con Lawlor la reedición de la carrera, prevista en principio entre Cape Race, en Terranova, y la localidad inglesa de Queenstown. El bote en el que viajaría Andrews fue llamado inicialmente *Flying Dutchman*; el de Lawlor, *Christopher Columbus*. De alguna manera fue un presagio, porque, como declaró años más tarde Andrews a la revista británica *The Strand Magazine*, “I suddenly learned that a celebration was to be held in Spain, in honour of Columbus, sin-

13. *The Strand Magazine* (Londres), vol. XXII, n° 128, agosto de 1901, p. 218.

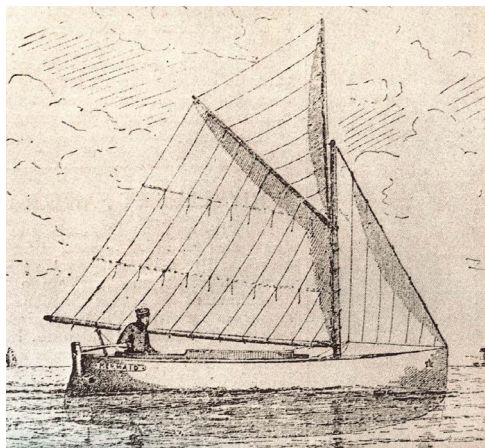
14. *Ibidem*.



3. Tarjeta publicada para la Exposición Universal de París de 1878 conmemorando el viaje de los hermanos Andrews en el *Nautilus*.



4. El capitán Andrews en el *Dark Secret* (1888).
Fotografía realizada por Elmer Chickering.



5. El capitán Andrews en el *Mermaid*
(1891). Grabado procedente de *The
North Carolinian* (Elizabeth City).

ce the year was the four-hundredth anniversary of the discovery of America; it then suddenly occurred to me that it would create a sensation if I were to sail for the very town from which Columbus had set out on his expedition”. De esa forma, lo que comenzó siendo una competición más entre dos rivales terminó convertido en una especie de homenaje mutuo a Cristóbal Colón, de cuyo primer viaje descubridor se cumplían entonces cuatro siglos. La idea era que ambas embarcaciones enfilaran rumbo a Palos con motivo de asistir a las celebraciones que allí iban a sucederse y que el reto fuera, naturalmente, llegar el primero. Pero los acontecimientos iban a marcar una cosa distinta. Según siguió diciendo Andrews a *The Strand Magazine*, “Lawlor, anxious to reap primary honours, started on his trip before I was ready, but he never reached his destination, for he was never heard of again”¹⁵. Efectivamente, el *Christopher Columbus* se perdió en la inmensidad del Océano Atlántico y de Josiah Warren Lawlor nunca más se supo. Era junio de 1892.

Aun así, Andrews persistió en su propósito: si no lo podía hacer en competencia con Lawlor, lo haría solo. Al fin y al cabo, ya que no habría carrera, se trataba de asumir el

15. *The Strand Magazine* (Londres), vol. XXII, nº 128, agosto de 1901, p. 219.

papel de mínimo representante de los Estados Unidos y plantear su llegada a Palos como una manifestación de reconocimiento americano al lugar de origen de la aventura colombina. En cierto sentido, el hijo pródigo volvía a casa, o así cabía interpretarlo. En realidad, ya el recuerdo del viaje de Cristóbal Colón había estado en la génesis de su primer periplo oceánico de 1878 y la mayor parte de los navegantes estadounidenses que se aventuraban en el Atlántico para competir con otros o probarse a sí mismos reconocían estar bajo su influjo romántico. No en balde, la *History of the Life and Voyages of Christopher Columbus* de Washington Irving, publicado en Nueva York por primera vez en 1828, y su posterior *Voyages and Discoveries of the Companions of Columbus*, editado en Filadelfia en 1831, habían divulgado en los Estados Unidos los hechos concernientes al Descubrimiento de América y habían popularizado entre los lectores norteamericanos el puerto de Palos y los lugares y parajes adyacentes a él¹⁶. “Romantic adventures”, en suma, decía Macaulay que eran los viajes colombinos¹⁷, el más célebre de los cuales se apresuraba Andrews a imitar, con la particularidad de que este iba a ser, a diferencia del de Colón, un viaje en solitario a bordo de una única y minúscula embarcación.

Habida cuenta de los gastos que una travesía de esa naturaleza iba a suponer y asegurar los aprovisionamientos para 50 o más días en alta mar, William Andrews tuvo que procurarse de nuevo apoyo empresarial. En esta ocasión fue la marca *Sapolio* la que garantizó la financiación del viaje: una marca de jabones creada en 1868 en los Estados Unidos por la firma *Enoch Morgan's Sons Co.*, cuya fundación databa de 1809. En 1885, la compañía había nombrado *advertising manager* para *Sapolio* al publicista Artemas Ward, bisnieto del general homónimo que fue comandante en jefe, antes de Washington, del ejército revolucionario norteamericano. Ward había logrado, en pocos años, colocar a su jabón como uno de los productos con mayor presencia en los anuncios de la prensa norteamericana o, según afirma Stephen Fox en su obra *The Mirror Makers*, como “the most generally recognized trade name of the day”¹⁸.

16. Vid. Lara Ródenas, Manuel José de: *Ilustrados y románticos ante La Rábida: la construcción de un mito universal*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 2018.

17. Macaulay, J.: *Op. cit.*, p. 7.

18. Fox, Stephen: *The Mirror Makers. A History of American Advertising & Its Creators*. University of Illinois Press, Urbana-Chicago, 1997, pp. 21 y s.

Fruto de esa ofensiva publicitaria fue el patrocinio del viaje de William Andrews a Palos de la Frontera, de tal manera que puede considerarse a Artemas Ward el hombre que acertó a ver en la aventura transatlántica una extraordinaria posibilidad de extender por el mundo el nombre de la marca de jabones. No era la primera vez, como acaba de verse en el propio caso de Andrews, que una empresa comercial amparaba este tipo de actividades, pero, para algunos medios de comunicación, una campaña publicitaria que se apoyaba en el enorme riesgo para su vida que iba a afrontar un navegante solitario en medio del océano contenía un punto de agresividad e insolencia difícilmente asumible. Eso era exactamente



6. El capitán Andrews (1878). Grabado procedente de *The Illustrated Sporting & Dramatic News* (Londres).

lo que podía leerse, por ejemplo, en el periódico *The Daily Bulletin*, de Honolulu: “The assurance, we might almost say the impudence, of these aggressive manufacturers in securing a Columbus of their own is probably without precedent in advertising”¹⁹. Efectivamente, la campaña de la marca *Sapolio* para construirse un “Colón propio” no tenía precedentes en publicidad y, no en balde, hoy es estudiada como una iniciativa a tener en cuenta en los orígenes de la publicidad moderna²⁰. En cualquier caso, ya no habría marcha atrás: la vela de la embarcación llevaría en grandes caracteres la marca del jabón, Andrews llevaría muestras del producto para ir las entregando a lo largo del viaje y a su culminación y, finalmente, como obligaba uno de los puntos del acuerdo, el propio bote —el *Flying Dutchman*— fue rebautizado con el nombre de *Sapolio*.

19. *The Daily Bulletin* (Honolulu), 27 de octubre de 1892.

20. Vid. Solanas García, Isabel: *Orígenes de la publicidad moderna (1800-1925)*. Editorial Académica Española, Chisináú, 2011.

El bote había sido construcción suya. El antiguo fabricante de pianos ya se sentía suficientemente experimentado en el mar como para convertirse en fabricante de embarcaciones y, en vez de acudir a constructores acreditados como hasta entonces, él mismo asumió tanto su diseño como su realización. Como se vería desde ahora en adelante, en una cosa había que poner especial cuidado: en que el bote fuera siempre más pequeño que cualquier otro que se hubiera adentrado hasta entonces en el Atlántico: en esto, entre otras consideraciones, consistía la implícita competición planteada entre los navegantes solitarios de la época. En esta ocasión, pues, el *Sapolio* contó solo con 14 pies y medio de eslora, es decir, 4,42 metros. Probablemente la mejor descripción del “pequeño transatlántico” (como se le denominó) y de sus escuetas medidas y mínimos recursos fue la que incluyó la publicación monográfica *El 12 de Octubre*:

El pequeño buque de Mr. Andrews tiene de longitud catorce pies y seis pulgadas inglesas, unos dos metros de anchura próximamente y metro y medio de puntal.

Su peso es de cien kilos solamente y su forma, según puede observarse en la lámina, es la de un óvalo algo aguzado por los extremos.

En la parte de popa y donde termina la caña del timón, hay un semicírculo graduado en el cual se fija esta para que el barquillo siga en la dirección que se le marque. El buque se halla además de tal manera graduado el peso y con tal cantidad de lastre en la quilla, que los más rudos golpes de mar no pueden volcarle; pues siempre tiende a colocarse en su único centro de gravedad y a sobrenadar en su posición estable.

La cámara, si se le puede dar este nombre, tiene dos pies de ancho y siete de largo; y en ella se tendía Mr. Andrews cuando el estado del mar le hacía temer contrariedades; por supuesto que antes se cuidaba de cerrar herméticamente la cubierta, quedando de este modo el bote convertido en una boya.

El único palo que tiene es hueco, abierto por su extremo superior, y por él se renovaba el aire de la cámara evitándose así los peligros de la asfixia.

En la parte interior, y en compartimentos tan reducidos como especiales, se guardaba el velamen, los víveres y el agua y los instrumentos náuticos²¹.

En esa pequeña embarcación, revestida de lona alquitranada y que algunos describieron como “ataúd flotante” o “galeón liliputiense”, pretendía Andrews hacer una travesía de 3.570 millas náuticas, es decir, más de 6.600 kilómetros

21. *El 12 de Octubre. Artículos y poesías de los más renombrados literatos*. Huelva, 1892, p. 26.

de océano. Realmente, hasta que el bote no estuviera en el agua no iba a poder comprobarse sus condiciones de navegación, pues, como recordaba con retraso el diario *The Star*, de Reynoldsville, “this Columbus is sailing in a boat which had never been in the water until the hour when he started on his 4000 mile trip”²². A esto se añadía que el viaje iba a hacerse sin el recurso a la utilización de un mapa ni un cronómetro y con apenas el auxilio de una brújula, que luego se reveló poco menos que inservible. El único equipaje significativo lo constituía, como refugio sentimental para los momentos de zozobra, el retrato de su nieto²³. Aunque el viaje podría estar terminado en un plazo de sesenta días, el bote tendría un aprovisionamiento para tres meses, como seguridad ante más que posibles retrasos. El alimento principal estaría compuesto de extractos de carne, galletas y algunas provisiones más: según se afirmaba, el minúsculo bote partió con “botellas de riquísimo Jerez, 200 latas de *roastbeef*, un millar de tabacos, 6 cajas de Wiskey, y otros recursos para la alimentación y el bienestar del osado tripulante”²⁴. A ello hubo que añadir lo que le aportaron los distintos buques con los que se cruzó. Según decía el *Commercial Advertiser* de Nueva York, el capitán del vapor alemán *Adolf*, A. Scheepsma, le proporcionó el 6 de agosto “fresh water, fresh bread, eggs and claret, also with a lantern”²⁵.

“In sixty days I will be in Spain”

Con muy escasos recursos técnicos y un aprovisionamiento inicial para tres meses, el *Sapolio* del capitán William Andrews salió de Atlantic City (Nueva Jersey) el 20 de julio de 1892, a las seis de la tarde. La fecha era algo más tardía que aquellas en las que usualmente hacían sus salidas los aventureros (pues solían partir en junio para aprovechar el buen tiempo del verano), pero ello le permitía calcular una llegada al puerto de Palos pocos días antes de las celebraciones previstas para el 12 de octubre. Eso implicaba avanzar unas 100 millas náuticas (185 kilómetros) por día, utilizando el régimen de vientos del oeste existente en el Atlántico a la altura de las Azores, que lo impulsarían hacia la penínsu-

22. *The Star* (Reynoldsville), 7 de septiembre de 1892.

23. *La Provincia* (Huelva), 28 de septiembre de 1892.

24. Vázquez, Andrés Clemente: *En el ocaso. Reminiscencias americanas y europeas*. Imprenta del Avisador Comercial, de Pulido y Díaz, La Habana, 1898, p. 226.

25. *Vid. The Youth's Companion* (Boston), 29 de septiembre de 1892.

la. Luego, ya próximo a ella, habría que dejarse llevar por los vientos del norte que van paralelos a la costa de Portugal y que le permitirían alcanzar el cabo de San Vicente. Es, en la última fase del viaje, la misma ruta de regreso que Colón siguió en 1493: la misma –recuerda José Luis Comellas– “que los navegantes seguirían durante trescientos años”²⁶. Andrews sabía todo eso. “In sixty days I will be in Spain”, declaró a la prensa inmediatamente antes de partir²⁷.

Esta vez el viaje transcurrió plácidamente, al menos en las primeras semanas de travesía. El 5 de agosto, el vigía del vapor español *Veracruz*, que hacía el trayecto La Habana-La Coruña, avistó la pequeña embarcación. El capitán del vapor, Sebastián Cardona, entabló diálogo con aquel extraño y solitario navegante y, requerido por él, le aportó la posición exacta en que entonces se encontraba. Arribado a La Coruña el *Veracruz* el 11 de agosto y habiéndose dado testimonio del suceso, ya al día siguiente publicó la noticia el periódico coruñés *El Telegrama*, que en una nota titulada “Un navegante excéntrico” dio cuenta del encuentro y refirió que “causa verdadero pasmo el aplomo del capitán Andrews, que en un frágil barquichuelo atraviesa el Océano, solo, expuesto a mil contingencias –una de las cuales sería la de enfermar y perecer abandonado en medio del mar– y sorprende también el pensar cómo será posible que se entregue al preciso descanso”²⁸. El 16 de agosto publicó la misma noticia *El Globo*, de Madrid, y en días sucesivos apareció en periódicos de todo el mundo. No fue hasta el día 25 de agosto cuando fue recogida por el diario *La Provincia*, de Huelva, que, al fin, con un retraso de veinte días, se hacía eco del avistamiento:

Desde hace días corre por toda la prensa la noticia de que un navegante norteamericano se dirige en un pequeño barco a Huelva, para asistir a las fiestas del Centenario en Octubre. La historia, tal como se refiere, es la siguiente:

“El día 5 del actual divisó el vigía del vapor correo de la Habana *Veracruz*, que fondeó ayer en nuestro puerto (Coruña), un pequeño barco que parecía abandonado.

Avisado el capitán Sr. Cardona, ordenó que se detuviese el *Veracruz*, cuando se hallaba al habla del referido barquito.

26. Comellas, José Luis: *El cielo de Colón. Técnicas navales y astronómicas en el Viaje del Descubrimiento*. Madrid: Tabapress, 1991, p. 213.

27. *Visalia Times-Delta*, 21 de julio de 1892.

28. *El Telegrama* (La Coruña), 12 de agosto de 1892.

Entonces pudo verse que se hallaba tripulado por un hombre de mediana edad, de buena presencia, corpulento, y que en su conversación demostraba poseer gran cultura.

—¿Es usted náufrago? —preguntóle el capitán del *Veracruz*.

No, señor; he salido del puerto de Atlantic City (Estados Unidos de América) con el propósito de estar para Octubre próximo en Huelva y [Palos de la Frontera], para asistir a las fiestas del Centenario de Colón, y me he propuesto atravesar el Atlántico en este pequeño barco, por gusto.

¿Y confía Vd. en llegar a Huelva en Octubre?

¡Ya lo creo! —contestó Mr. Andrews —que así se llama el excéntrico capitán— con un aplomo de verdadero *yankee*.

Bien necesitará usted víveres, agua, algún instrumento náutico, velamen, o...

No, señor —contestó casi escandalizado Mr. Andrews—, no carezco de nada. En cuanto a los víveres, voy aprovisionado para tres meses. Pero si usted desea hacerme un favor, le rogaré que se digne entregar esta carta al cónsul de mi nación residente en el primer puerto a que arribe.

Y el capitán norteamericano envolvió un objeto pesado con un papel escrito y lo arrojó a la cubierta del *Veracruz*.

El señor Cardona, así que llegó a La Coruña, hizo entrega de la carta referida al señor Da Guarda, el cual a su vez la remitió al señor Carricarre, cónsul de los Estados-Unidos en la Coruña.

El *Veracruz* encontró al *Sapolio*, que así se llama el microscópico barco de Mr. Andrews, a 41 grados 40 minutos de latitud y 48 grados y 40 minutos de longitud.

No es inverosímil, pero sí extraordinaria esta historia. Si tiene término dichoso, esto es, si el capitán Andrews llega sano y salvo a Huelva, proponemos que se le dispense un lisonjero recibimiento, que bien digno es de él por su aplomo y su valor.

Pero, al mismo tiempo, recomendamos el mayor cuidado para prevenirse contra los *falsificadores*, porque está en lo posible que algún chusco tome una pequeña lancha, y se entre por la ría alegando que es el propio y legítimo capitán Andrews, para recibir los honores de la acogida que debería hacerse al intrépido navegante norte-americano²⁹.

29. *La Provincia* (Huelva), 5 de agosto de 1892. La noticia del avistamiento del *Sapolio* por parte del *Veracruz* corrió de periódico en periódico. Todavía se publicaba tal cual casi dos meses después de haber llegado el capitán Andrews a Huelva, como sucedía en el periódico *El accitano*, de Guadix, que la sacó a la luz el día 20 de noviembre.

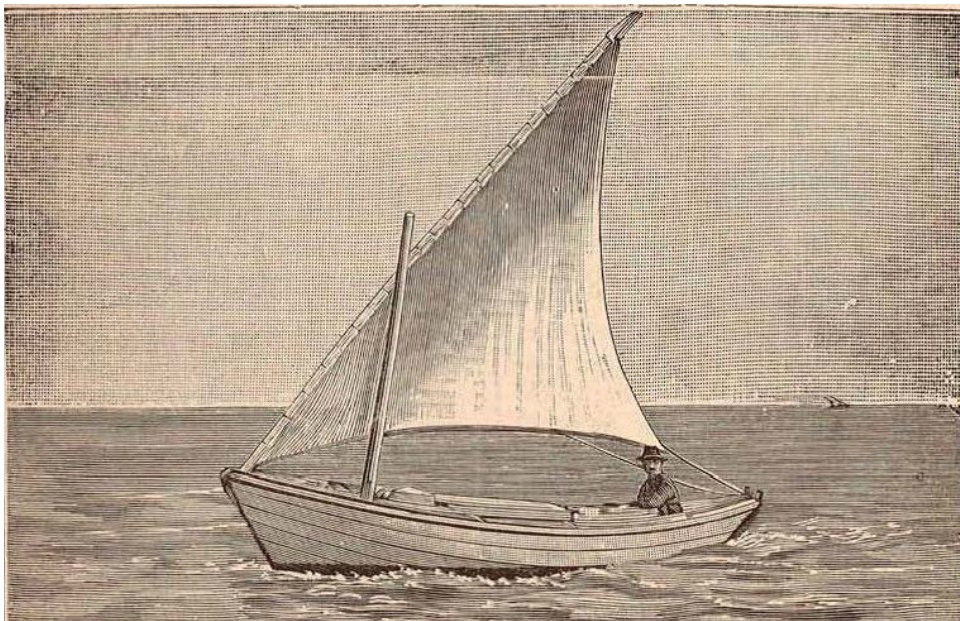
El encuentro consta también en el diario de a bordo del capitán Andrews³⁰. La longitud y latitud que el 5 de agosto calculó el capitán del *Veracruz* nos muestra, efectivamente, que el *Sapolio* iba en la ruta correcta. Situándose levemente por encima de la latitud de las Azores, recibía los vientos del oeste que lo aproximaban a Europa y que, después de 31 días desde su partida, le hicieron avistar las islas portuguesas. Esto fue el 20 de agosto. En cualquier caso, ya en septiembre, cuando el *Sapolio* se hallaba ya en la última fase de su viaje, el *San Francisco Call* recogía la noticia de su presencia en alta mar y hacía mención del diálogo entablado entre el intrépido viajero y el capitán de un vapor transatlántico (con toda probabilidad el propio *Veracruz*), comparando expresivamente el pequeño bote en que cruzaba este el océano con una auténtica concha de berberecho (*cockleshell*):

On July 20 he started on a voyage from New York to Palos, Spain, having announced his determination to stick to the water till he reaches the starting point of Columbus. If he is successful Captain Andrews and his boat will be one of the curiosities exhibited at the World's Fair among the exhibits of the manufacturers of Sapolio, after whose production his boat has been named. The Sapolio is a fourteen-foot boat of Captain Andrews' own construction made of canvas and half-inch cedar. By means of three canvas hinges running the full length of the craft it can be folded when not in use. The builder and navigator of this "cockleshell" when hailed in midocean by the captain of an ocean steamer remarked that he found the Sapolio a "scrubber, but very leaky". But evidently he leaks do not alarm the lonely occupant of the Sapolio, for offers of assistance meet with the response that he is all right and making better time than he had calculated to make. His unvaried diet is biscuit and canned goods³¹.

El capitán Andrews tomaba nota de todo, a lápiz, en su diario de a bordo y escribía cartas que entregaba a los barcos que iba encontrando al azar en su ruta: crónicas epistolares que, enviadas luego a las redacciones, eran publicadas —normalmente con bastante retraso— en los diarios *Boston Herald* y *New York World* y, a través de ellos, en muchos otros repartidos por todo el mundo. Es más, según publicaban diversos periódicos estadounidenses, en las largas horas de soledad transoceánica Andrews también escribía composiciones en verso, entregadas con el mismo fin a los buques con los que se cruzaba. Eran compo-

30. *Vid. La Provincia* (Huelva), 28 de septiembre de 1892.

31. *San Francisco Call*, 9 de septiembre de 1892.



7. El bote *Sapolio* (1892). Grabado procedente de la *Revista de Navegación y Comercio* (Madrid).

siciones, de todos modos, puramente comerciales, pues su función era simplemente la de exaltar el jabón *Sapolio* en medio de algunas alusiones a Cristóbal Colón y a él mismo. He aquí un par de ejemplos:

ODE TO THE WORLD'S FAIR DIRECTORIO
(Andrews, "by cable")

Build high your towers towards the sky
till brass, or bricks, or mortar fails,
or ye scale Heaven itself-lo I
will come and scour away the scales!

'Neath vaulted domes, down fretted aisles
Mankind will pour themselves until
where my SAPOLIO dory smiles
the world will stop and gaze its fill!

Columbus can't be there himself
but we, my soap and I, I mean,
will show how even sordid pelf,
and all things else can be made clean!³².

ODE TO COLUMBUS

(Andrews, "by cable")

Andrews of 1492,
as nations to thy praises turn
and poets sing thee through and through,
Great Caesar, how thine ears must burn!

Take heart, 'twill stop soon; but for me
a future of ovation opes,
lo last as long as land or sea,
at least, till there be no more soaps!

'Tis true, Columbia is thine.
She'll bear thy name for aye, but those
who know say the whole world is mine.
That is, mine and SAPOLIO'S³³.

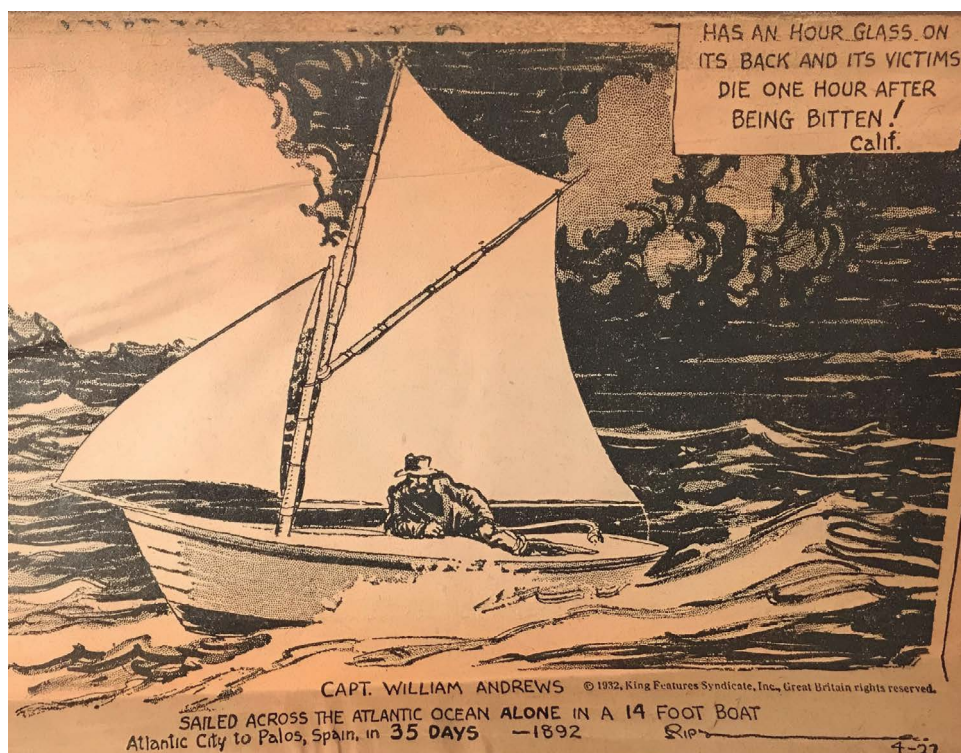
Eran versificaciones propias de anunciante, escritas con cierta gracia en la incomodidad de los vaivenes del bote. "It's very hard for me to write intelligently while my little ship 'Sapolio' is proaching over the waves at the rate of five miles an hour", dijo en una de las cartas, según reprodujo el 13 de octubre el semanario *The Youth's Companion* de Boston³⁴. Comenta Richard Henderson que las anotaciones de Andrews "show his strong disciplined character, his appreciation of life's simple pleasures, his stubborn optimism, exuberant

32. *The Youth's Companion* (Boston), 17 de noviembre de 1892.

33. *The Youth's Companion* (Boston), 24 de noviembre de 1892.

34. Del retraso con el que aparecían en los periódicos las informaciones sobre Andrews puede dar cuenta el propio *The Youth's Companion* de Boston, que publicaba el 19 de octubre, con mes y medio de demora, la noticia de que el norteamericano se encontraba en las islas Azores.

enthusiasm, and best of all his whimsical, jaunty sense of humor”³⁵. No puede negarse que todas esas cualidades eran imprescindibles si lo que se quería era cruzar el Atlántico en solitario. Un resumen de ese diario, con expresión de las principales incidencias de la navegación, fue publicado por el periódico *La Provincia* en su ejemplar del 28 de septiembre de 1892. Según se aprecia en él, fueron muchos los barcos con los que se encontró a lo largo de su travesía, aportándole a menudo agua y víveres: el estadounidense *Harrylord*, el *Kulusmore*, el *Burrili*, el español *Veracruz*, el alemán *Adolf*, el italiano *Volontá di Dio*, el portugués *María Viana de Castello* y, finalmente, el alemán *Cosmos*. De todos ellos consigna fecha.



8. El capitán Andrews en el *Sapolio*. Viñeta de *King Features Syndicate Inc* (1932).

35. Henderson, R.: *Op. cit.*, p. 39.

En este punto es necesario volver a la autobiografía de Rubén Darío y, dentro de ella, al relato de su encuentro con el bote, porque es notorio que entre los barcos con los que el capitán Andrews se cruza en su ruta, según su diario de a bordo, no se halla el vapor *León XIII*, de la *Compañía Trasatlántica*, en el que el poeta nicaragüense creía recordar que viajaba cuando pudo avistar el *Sapolio*. En realidad, el capitán Andrews no pudo anotar ningún encuentro con él porque, en esas fechas, no había vapor alguno que se llamase *León XIII*. A esas alturas, el vapor al que se refiere Rubén Darío se denominaba *Taroba* y pertenecía a la *British India Associated Steamers, Ltd.*, haciendo la ruta Londres-Suez-Batavia-Brisbane. En 1894 sería vendido a la *Compañía Trasatlántica de Barcelona* y se bautizaría como *Isla de Cuba*. En 1896 se renombraría como *León XIII*³⁶. Es evidente, por tanto, que Rubén Darío no pudo cruzar el Atlántico en 1892 en el *León XIII* y que se equivocó en sus memorias.

Rubén Darío, sencillamente, viajó en el *Veracruz*, que salió de La Habana el 30 de julio y, tras recalar en La Coruña el 11 de agosto, siguió hacia Santander y, por último, se dirigió a Cádiz. Dice Darío que su viaje partió del puerto panameño de Colón y terminó en Santander. La travesía Colón-La Habana la había hecho con anterioridad en el buque *México*³⁷. Lo importante es que puede confirmarse el hecho de que el poeta nicaragüense estuvo a bordo del *Veracruz*, pues, aunque su nombre (el real o el literario) no consta entre los pasajeros del viaje que publicó el *Boletín de la Compañía Trasatlántica de Barcelona* (probablemente por formar parte de la delegación oficial del gobierno nicaragüense), sí aparece el de “Toxifonte Gallego, empleado”³⁸, como embarcado en La Habana. No hay que olvidar que Rubén Darío afirma en sus memorias que “en Cuba se embarcó Texifonte Gallego, que había sido secretario de ya no recuerdo qué capitán general”, con quien hizo “la travesía lo más gratamente posible, con cuantas ocurrencias imaginábamos y al amor de los espirituosos vinos

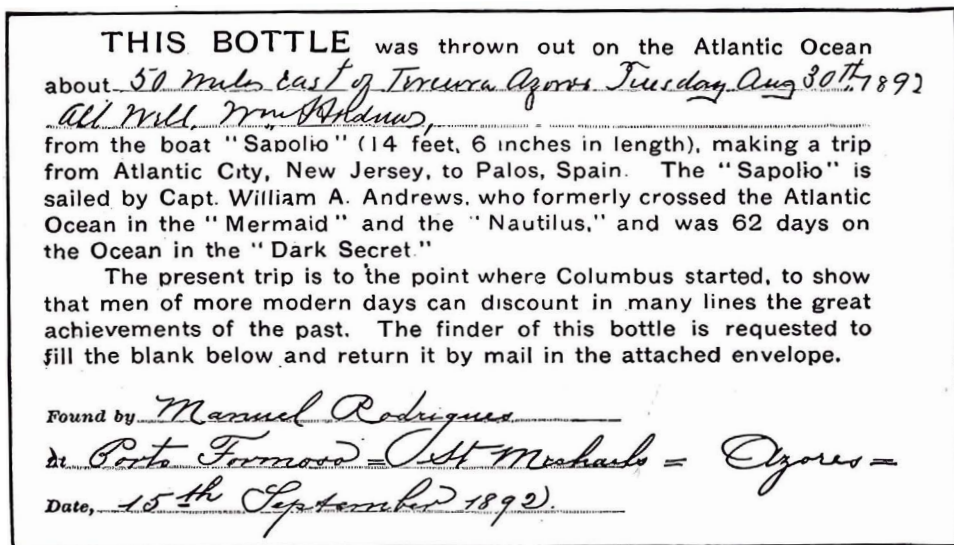
36. *Vid.*, por ejemplo, la ficha del navío registrada en *Scottish Built Ships. History of Shipbuilding in Scotland* (<http://www.clydeships.co.uk/view.php?ref=10247>). Consultado el 22 de diciembre de 2021.

37. Carrero Eras, Pedro: “Rubén Darío y el tema de la mulata: la negra Dominga”. En Civil, Pierre, y Crémoux, Françoise (coords.): *Nuevos caminos del hispanismo. Actas del XVI Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas*. Iberoamericana Libros-Vervuert, Madrid-Frankfurt, 2010, CD-ROM, s/p.

38. *Boletín de la Compañía Trasatlántica de Barcelona*, 30 de agosto de 1892.

de España”³⁹. El avistamiento del *Sapolio* por parte de Darío correspondió, por tanto, a ese citado 5 de agosto de 1892 y ello explica, además, que el diálogo que incluye en su autobiografía sea tan semejante al que los periódicos reproducen por entonces entre Andrews y el capitán Sebastián Cardona. Rubén Darío, en definitiva, fue testigo del mismo.

Andrews, en cualquier caso, continuó su viaje y, como rastros de su paso volátil, fue dejando mensajes en botellas que, arrojadas al agua, daban testimonio de su posición geográfica y de sus propósitos. Algunos de esos mensajes, escritos a mano en formularios impresos, se conservan: “This bottle was thrown out on the Atlantic Ocean about east of Terceira, Azores, Tuesday August 30th 1892, all well, William Andrews, from the boat ‘Sapolio’ (14 feet, 6 inches in length), making a trip from Atlantic City, New Jersey, to Palos, Spain”. Además de otras explicaciones, el mensaje, en su parte impresa, afirmaba que “the present trip is to the point where Columbus started, to show that men of more modern days can discount in many lines the great achievements of the past”⁴⁰.



9. Mensaje lanzado desde el *Sapolio* el 30 de agosto de 1892. *The Strand Magazine* (Londres).

39. Darío, R.: *Op. cit.*, p. 112.

40. *Vid. The Strand Magazine* (Londres), vol. XXII, nº 128, agosto de 1901, p. 219.

“All well”. Ya lo había dicho en unas declaraciones previas al viaje: “I am alone in a wooden boat entirely under my own control, and, in my opinion, far safer than others”⁴¹. Aun dotado de ese optimismo, y como suele sin duda suceder en viajes de esta distancia y naturaleza, el capitán Andrews encontró bastantes contratiempos en la travesía. Como llegó a escribir en cierto momento en su diario –y tradujo el periodista de *La Provincia*–, “el bote anda mal; parece un barril viejo”⁴². Algunas vías de agua tuvieron que ser paliadas o solucionadas con una esponja y, luego, con una pequeña bomba, lo que no impidió que tuviera lógicos problemas con la ropa, habitualmente mojada. No es fácil saber si fueron esos problemas los que le empujaron a desembarcar en las Azores a fines de agosto o si ya lo había previsto así, pero en las islas permaneció tres días descansando e incluso le dio tiempo a recibir el homenaje de un banquete y a asistir a una corrida de toros. La última fase de su viaje fue quizás la más complicada. En su aproximación a la península avistó ballenas y, cuando navegaba cerca de la localidad portuguesa de Fuzeta, junto a Olhão, en el Algarbe, un marinero disparó contra él. En Fuzeta desembarcó de nuevo: última parada antes de dirigirse a Huelva.

Nada se sabía de Andrews por entonces en Huelva ni en Palos. El diario *La Provincia* publicaría en su día: “Confesamos ingenuamente que echamos en olvido al Sapolio”. La única noticia disponible, recibida con sorpresa e incredulidad, fue la que había publicado el propio diario el 25 de agosto, en la que se recogían los testimonios del capitán del vapor *Veracruz*. Un mes después, el general Polavieja, que se hallaba de paso en Huelva, avisaba de que “había hablado con persona que le dio noticia del intrépido navegante, por haberle visto en alta mar”. “Esta manifestación –concluía el periódico– nos hizo pensar que si el ‘Sapolio’ no había naufragado, muy en breve llegaría a Huelva



10. El capitán Andrews en el *Sapolio* (1892). Grabado procedente de *Woodenboat Magazine* (Brooklin, Maine).

41. *The Youth's Companion* (Boston), 22 de septiembre de 1892.

42. *La Provincia* (Huelva), 28 de septiembre de 1892.

el capitán Andrews”⁴³. Así fue. Dos días después, el 27 de septiembre de 1892, el capitán William Andrews, a bordo del *Sapolio*, entraba por la barra de Saltés en la desembocadura de los ríos Tinto y Odiel. Había tardado dos meses y siete días, pero llegaba a tiempo para asistir a las celebraciones de octubre del IV Centenario del Descubrimiento de América.

Marinero en tierra

La primera persona que avistó el *Sapolio* en las aguas de Huelva fue Rafael Infante Ortiz, alias Melchor: un marinero onubense que se encontraba en Punta Umbría a bordo de su embarcación pesquera *La Cinta*. Así relató el diario *La Provincia* el encuentro entre Infante y Andrews:

Es este el primer huelvano que ha visto y abrazado al capitán Andrews. Posee Infante dos barcas para la industria de la pesca: la “Pastora” y “La Cinta”, a bordo de la cual estaba en aguas de Punta Umbría, a las cuatro de ayer tarde, cuando divisó el “Sapolio”, a seis millas y media de tierra. Con “La Cinta”, se dirigió al pequeño barco, que tenía izada la bandera de los Estados-Unidos, y en lo alto de su mástil la señal de petición de auxilio. El capitán le indicó que no se acercara al barco, y entonces Infante se quitó las ropas exteriores, se lanzó al agua, y levantándole el capitán le metió en su bote. —¡A Huelva, a Huelva!, dijo el capitán; a Palos, a Colombo.

—Pues en Huelva estamos, contestó Infante, acompañando a las palabras un movimiento con las manos para darse a entender, pues Mr. Andrews no habla el español.

Cuando comprendió que se hallaba al término del viaje, el capitán se entregó a los mayores transportes de alegría. Abrazó a Infante, “lo menos mil veces”, como dice este: le regaló una petaca, le dio a beber vino y coñac, y mientras el marinero le conducía por la ría, cogíale y estrechábale con efusión las manos. “A Palos, a Palos”, exclamaba el capitán⁴⁴.

En primera página y a grandes caracteres destacó *La Provincia* la llegada a Huelva del capitán Andrews: “De los Estados-Unidos a Huelva en un bote”. Luego, entraba en múltiples detalles a lo largo de dos páginas de ese ejemplar

43. *Ibidem*.

44. *Ibidem*.

del 28 de septiembre. Según se contaba allí, el *Sapolio* había llegado al puerto de Huelva, hacia las cinco y media de la tarde, remolcado por el vapor de la Dirección de Sanidad: “de pie en el bote, estaba el capitán esforzado, un hombre de cuarenta y nueve años de edad, corpulento, de buena presencia, simpático, la barba entrecana, rubio el cabello de la poco poblada cabeza, de ancha frente y ojos azules de gran viveza y penetrantes”. Y ya en el puerto: “llevaba en la mano la gorra, y sonriente puso el pie en las escaleras del muelle, ya lleno en aquel instante por la multitud que no dejaba franco el paso”.

Lo primero que tuvo que hacer fue pasar los controles de sanidad, especialmente importantes por el miedo al cólera que en aquellos días estaba extendido. Así, al menos, lo recordaba el propio Andrews cuando, entrevistado en Londres para la prensa, dijo que en Huelva “everybody was afraid of the cholera, and he had no papers, except his visiting card and a book he had published some years before”⁴⁵. Después de los trámites sanitarios y administrativos, un paseo triunfal a hombros por las calles de Huelva dio muestras del entusiasmo que, según *La Provincia*, se desató entre los concurrentes:

Difícilmente pudo llegar Mr. Andrews a la oficina de la Dirección de Sanidad, donde entregó los documentos correspondientes; y después de ese ordinario trámite legal, salió apoyado del brazo del diputado provincial, señor Sundheim Lindeman, que en unión de otro amigo nuestro había salido en una lancha a esperarlo en la ría. La multitud era entonces más numerosa: formando compacta masa le rodeó y le vitoreó, y a los pocos pasos se encontró el capitán Andrews sentado sobre los hombros de robustos hijos del pueblo, que de aquel modo le expresaban su entusiasmo y su admiración⁴⁶.

En medio de una sociedad dada a la manifestación pública, para la que la vida ciudadana tomaba forma fundamentalmente en los acontecimientos callejeros, el capitán Andrews se vio convertido inmediatamente en héroe popular y en símbolo de un pueblo americano que, con arrojo y determinación, venía a rendir honores a la tierra descubridora. Adolfo Sundheim Lindeman, colombiano de nacimiento, era sobrino natural de Guillermo Sundheim, el empresario alemán que había impulsado las celebraciones en Huelva del IV Centenario

45. *Hampshire Telegraph and Sussex Chronicle* (Portsmouth), 12 de noviembre de 1892.

46. *La Provincia* (Huelva), 28 de septiembre de 1892.

y en cuyo Hotel Colón iba a tener lugar la mayoría de los acontecimientos relacionados con las fiestas. Político de no demasiado estable trayectoria, y luego novelista, Sundheim Lindeman era entonces representante de la poderosa *Rio Tinto Company Limited* y unía en su persona muchos de los elementos de la Huelva empresarial más pujante en aquellos años⁴⁷. Ese era el brazo al que se agarraba Andrews.

Tras ir a pie desde la Placeta hasta el Gobierno Civil de Huelva, en cuyo balcón se asomó junto al gobernador Félix Carazony a saludar a la multitud allí congregada y hacer una breve alocución en inglés, permaneció “largo rato” en el despacho de la máxima autoridad provincial, dando “a este pormenores de su viaje, y entregándole, como a otras personas que allí estaban, retratos, periódicos y unos anuncios de la fábrica de jabón que representa, anuncios puestos en pastillas redondas extremadamente finas y delgadas de la misma materia”⁴⁸. El audaz navegante, como se ve, en medio de la exaltación de su aventura, no dejaba de ser, ante todo, un publicista que se debía a la empresa que lo patrocinaba. Esa noche se alojó en el Hotel Colón, al que llegó en el coche del gobernador. Sin duda, se había convertido en una de las figuras inesperadas que iban a lucir en las ya inminentes fiestas del Centenario.

La llegada del capitán Andrews fue saludada por los rotativos de todo el mundo, que se hicieron eco del éxito de la aventura y del caluroso recibimiento que había tenido. El 28 de septiembre, la agencia británica *Reuter* elaboraba una nota de prensa que difundía internacionalmente la noticia y, al día siguiente, la recogían los periódicos de mayor tirada de los Estados Unidos y el Reino Unido:

A Reuter's telegram from Madrid yesterday, says: Captain William Andrews, who recently crossed the Atlantic in the Sapolio, a small boat only 15 feet long, arrived yesterday at Huelva, where he is remain during the Columbus celebrations. A large crowd of persons gathered on the quay to welcome the adventurous voyager, and he was carried shoulder high to the prefecture. Captain Andrews then delivered a short speech, in which he alluded most cordially to Spain, and extolled the fame of Christopher Columbus. The Prefect, in reply, addressed himself in similar

47. *Vid.* Peña Guerrero, María Antonia: “Adolfo Sundheim Lindeman y el triángulo Barranquilla-Bremen-Huelva”. *Historia y Sociedad*, nº 17 (julio de 2009), pp. 97-119.

48. *La Provincia* (Huelva), 28 de septiembre de 1892.

terms of friendship towards the United States. Captain Andrews was afterwards escorted to his hotel by an enthusiastic crowd. The voyage across the Atlantic to Huelva was accomplished in 68 days⁴⁹.

Algunos detalles más sobre la expectación levantada en Huelva a raíz de la llegada del *Sapolio* los aportaría años más tarde el semanario británico *The Strand Magazine*. La información procedía del propio Andrews, que hizo en 1901 unas declaraciones en las que daba repaso a sus aventuras transoceánicas:

Upon his arrival in Spain the population became demented with delight. A large crowd met him at the landing-stage and the air was filled with vigorous cheering. The ladies with their courtly Spanish grace waved their handkerchiefs and greeted him with flowers as he was paraded round the streets upon the shoulders of some of the swarthier citizens. Distinguished celebrities entertained him upon every side. The streets were thronged with enthusiastic sightseers. One old lady was heard to remark by the Captain that the event ought to be recorded in “natural history”. The papers published glowing and lengthy accounts of his wonderful voyage. The Government paid his expenses until his departure, making him a guest of the Crown. The Queen herself sent him an invitation, of which the Captain cherishes pleasant memories. Photographers besieged him upon every side. He distributed no fewer than 560 photos of himself and boat to interested and curious sightseers. One enthusiast requested a piece of the American flag which had flown at the masthead of the *Sapolio*, but as his request was not complied with he satisfied himself by taking the whole flag. Another gentleman was anxious to secure a photograph of the Captain. The latter, desirous to oblige, withdrew five photographs from his pocket in order to let the gentleman make his own selection. But the Spaniard excitedly grabbed the whole five photographs and decamped exultingly⁵⁰.

Las actas capitulares del Ayuntamiento de Huelva no presentan en esos días alusiones a los sucesos, ni mencionan al capitán Andrews, pero, como recordaba este, mientras estuvo en la capital onubense fue un invitado especial del Gobierno español para asistir a las celebraciones del Descubrimiento: “the Go-

49. *Daily News* (Londres), 29 de septiembre de 1892. *Vid.* también, por ejemplo, para la misma fecha, *The Sun* (Nueva York) y *Los Angeles Evening Express*.

50. *The Strand Magazine* (Londres), vol. XXII, nº 128, agosto de 1901, pp. 219 y s.



11. El capitán Andrews en Huelva (1892).
Fotografía realizada por Diego Pérez Romero.

vernment paid for everything”, dijo a la prensa británica⁵¹. En medio de la vorágine que lo acompañó, numerosas personas lo llevaron de un lado a otro y lo exhibieron como el héroe colombino en que se había convertido. Las fotografías que repartió fueron hechas por Diego Pérez Romero, que lo retrató en su embarcación y le hizo, además, varios retratos en su estudio, vestido de traje (y mostrando su condecoración militar en la solapa) o con el impermeable y botas que utilizara en el viaje. “Con este uniforme –diría *La Provincia*–, la barba crespa y salitrosa y los ojos pequeños y hundidos, el intrépido marino americano parece un esquimal de la Groenlandia dedicado a la pesca de focas”⁵². Durante algún tiempo estu-

vieron expuestas las fotografías, para su venta, en el establecimiento fotográfico que Diego Pérez Romero tenía en la calle de Ricos, número 4. Se conservan las imágenes, en las que se aprecia a un hombre de 49 años que sin duda aparenta más edad y que se presenta ante el público “curtido el rostro por el aire del mar, la barba larga y encrespada y demacrado por las fatigas del viaje”, según decía *El 12 de Octubre*, publicación impresa en “recuerdo del IV Centenario”⁵³. Con casi toda seguridad, el capitán Andrews cobraría una parte de la cantidad ingresada por las fotografías vendidas.

No faltó al capitán Andrews agenda en esos días en que permaneció en Huelva. Como publicó la *Revista de Navegación y Comercio*, de Madrid, el navegante norteamericano “se propone asistir a todas las fiestas del Centena-

51. *Hampshire Telegraph and Sussex Chronicle* (Portsmouth), 12 de noviembre de 1892.

52. *La Provincia* (Huelva), 4 de octubre de 1892.

53. *El 12 de Octubre...*, p. 25.

rio y venir a la Corte”⁵⁴. De entrada, según informaba puntualmente *La Provincia*, la noche del día siguiente al de su llegada, 28 de septiembre, fue llevado al Teatro Colón para que asistiera a la representación de la opereta *In cerca di felicità*, de Franz von Suppé. Su entrada en el salón motivó la interrupción de la función por unos momentos:

Estando en la ejecución del primer acto entró en el salón el célebre y arrojado norte-americano Andrews, capitán del bote “Sapolio”, acompañado del Sr. Thompson, jefe de almacenes de Río-Tinto, y del pescador que metió en barra al “Sapolio”, Rafael Infante. Apercebido de su presencia, algunos espectadores que lo conocieron saludaron con palmadas al intrépido navegante, tomando inmediatamente parte en esta manifestación de admiración y cariño todo el público, que, puesto de pies, lo saludaba con bravos y palmadas. El singular tripulante del “Sapolio”, visiblemente emocionado, agitaba hacia todos lados su gorra hasta tomar asiento en una de las sillas del patio al lado de los que lo acompañaban. Durante esta manifestación quedó interrumpida la ejecución de la opereta, viéndose asomar por entre bastidores a todos los artistas de la compañía con el deseo justificado de conocer al intrépido navegante que en 67 días ha atravesado el Atlántico en una cáscara de nuez. Durante los entreactos viose siempre rodeado de muchas personas que embebidas escuchaban el relato de algunos incidentes de su



12. El capitán Andrews en Huelva, con su indumentaria de viaje (1892). Fotografía realizada por Diego Pérez Romero.

54. *Revista de Navegación y Comercio* (Madrid), 20 de octubre de 1892.

inverosímil viaje. Según se decía, la empresa pensaba organizar una función extraordinaria en su honor⁵⁵.

Debe decirse que el Teatro Colón de Huelva, sito en el Paseo de Santa Fe, era propiedad del banquero y político Francisco Jiménez Jiménez, tío del poeta Juan Ramón Jiménez, y había sido inaugurado hacía dos meses, después de unas grandes reformas acometidas en el Teatro Principal, que le antecedió. Tal como anunciaba la crónica anterior, la empresa del Teatro Colón, “deseando contribuir al homenaje que en estos momentos ofrece Huelva al intrépido marino”⁵⁶, programó para el 1 de octubre una función extraordinaria en honor del capitán Andrews, en la que se representó la opereta *Il Vice Ammiraglio*, de Carl Millöcker, y “El dúo de los paraguas” de la zarzuela *El año pasado por agua*, de Federico Chueca. “El público que asistió al espectáculo –recogió *La Provincia*– tributó una ovación al capitán Andrews al entrar en la platea que le tenían destinada, adornada con las banderas de los Estados-Unidos y de España”⁵⁷. No puede descartarse que estuviera allí presente el propio Juan Ramón, que entonces contaba con 10 años, pues en su obra *Entes y sombras de mi infancia* alude a que asistió alguna vez a las funciones programadas por el teatro de su tío⁵⁸.

De ovación en ovación. Aunque este tipo de recibimientos y agasajos debieron de calar en el ánimo de un hombre que había estado más de dos meses en la más profunda soledad, es obvio que lo que más hubo de satisfacerlo de todo lo que hizo mientras estuvo en Huelva fue tener la posibilidad de visitar Palos. No en vano, era Palos y no Huelva el destino exacto que se había marcado William Andrews como final de su travesía y no cabe duda de que, si terminó arribando a la capital de la provincia y no al puerto de Palos, fue por su encuentro a la entrada de la barra con el marinero onubense Rafael Infante. El día 2 de octubre, al fin, cumplió por entero su objetivo al llegar a Palos a bordo del *Sapolio*, si bien no lo hizo ya navegando en solitario, sino acompañado de Infante y de otra persona sin identificar y escoltado por otras embarcaciones. Así lo contó *La Provincia*:

55. *La Provincia* (Huelva), 30 de septiembre y de 1892.

56. *Ibidem*.

57. *La Provincia* (Huelva), 3 de octubre de 1892.

58. *Vid.* Lara Ródenas, Manuel José de: “Juan Ramón Jiménez en Huelva. La red familiar y las actividades literarias juveniles”. *Unidad*, nº IV (2002), p. 168.

El valiente capitán Andrews satisfizo ayer su deseo de visitar Palos, objeto principal de su viaje a España. A las 12 del día, puestas las velas en el diminuto barco, y a bordo de este Rafael Infante y un amigo nuestro, salió el “Sapolio” viento en popa, escoltado por varias embarcaciones, entre otras el vapor “Midget”, que conducía a varias señoritas y a los señores Catlin, cónsul de los Estados-Unidos en Huelva, Thomson, Bassadone, Sundheim (D. Carlos) y a otras personas, y el bote “Fanny”, del Club de regatas y cuyos remos llevaban D. Alfonso Martínez, D. Rafael Staud, D. Manuel Narváez y D. Diego Zamora, siendo el timonel D. Tomás Estrada. Al pasar el “Sapolio” por delante del muelle, el público que se hallaba en este saludó con aplausos y exclamaciones al capitán Andrews, el cual, con manifiesta emoción y la gorra en la mano, contestó con vítores a Huelva y España⁵⁹.



13. El capitán Andrews (a la izquierda) y Rafael Infante en el bote *Sapolio*, en aguas de Huelva (1892). Fotografía propiedad de los descendientes de Rafael Infante.

Aunque días atrás se había reseñado que la invitación a visitar Palos había sido iniciativa del empresario Guillermo Sundheim, este no acompañó a Andrews a conocer el sitio de donde partieron las naves colombinas. Fue su hijo, Carlos Sundheim de la Cueva, el que acompañaba la comitiva. En Palos, reci-

⁵⁹. *La Provincia* (Huelva), 3 de octubre de 1892.

bió el agasajo del alcalde Juan Manuel Prieto y de los concejales, así como del cura y otras personas notables de la localidad. Luego, tras rezar en la iglesia en agradecimiento por el buen fin del viaje y asistir a un banquete en casa del alcalde, volvió a medianoche a Huelva, en medio de las aclamaciones y “declarando que estaba, más que satisfecho, gozoso, orgulloso y más que agradecido de las atenciones de que había sido objeto en Palos”⁶⁰.

Más de veinte días estuvo el capitán Andrews en Huelva. En ese tiempo asistió a lo más destacado de las celebraciones del IV Centenario, de las que fue complementario protagonista, y, aunque en adelante las alusiones al navegante en la prensa fueron disminuyendo en virtud de los vistosos acontecimientos que estaban comenzando a sucederse, es fácil imaginarlo en las distintas comitivas de los actos. El 4 de octubre llegó a Huelva Antonio Cánovas, presidente del Consejo de Ministros; el 7 se abrió el Congreso de Americanistas; el 10 llegaron el rey niño y la reina regente, que al día siguiente presidirían, sobre un escenario montado delante de la iglesia y el antiguo convento de La Merced, la magna procesión cívica que solemnizaría el Centenario. Banquetes, bailes, excursiones, luminarias, misas, dianas callejeras y otras celebraciones y manifestaciones llenarían el paso de los días en la primera quincena de octubre. En muchos de estos actos debió de encontrarse el navegante. Como él afirmó pocas semanas después en Londres, en Huelva se le hizo enseguida miembro del Congreso Americano y en todos aquellos días disfrutó de la comida y de la bebida, pues “he had some banquets; he never saw anything like it: six or seven kinds of wine every evening”⁶¹. Todo ello sazonado con la aclamación entusiasta de quienes compartirían lugar y momento con él. El 10 de octubre, por ejemplo, mientras el barco *Conde de Venadito* se acercaba a la ría de Huelva trayendo a puerto a la regente María Cristina y a su hijo, el capitán Andrews navegó en el *Sapolio* a la vista de los concurrentes y recibiendo el aplauso general de los mismos:

El día 10 de Octubre, cuando todos los buques surtos en el puerto iban llenos de pasajeros hasta la barra de Saltés para esperar a la familia real, el capitán Andrews, solo en un pequeño barco que el viento hacía navegar con rapidez, recibió otra ovación de esas que no pueden tan fácilmente olvidarse; las señoras y señori-

60. *Ibidem*.

61. *Hampshire Telegraph and Sussex Chronicle* (Portsmouth), 12 de noviembre de 1892.

tas que ocupaban el *Luis Pinzón*, el *San Telmo* y el *Pielago* agitaban sus pañuelos, mientras se daban atronadoras vivas a las marinas norte-americana y española⁶².

No solo atendieron a la presencia de Andrews los periodistas que cubrían la visita real y los festejos del Centenario. También algunos intelectuales prestaron atención al héroe solitario. Adrien Plante, en su libro *Le Congrès de Huelva*, en que repasaba los contenidos del Congreso de Americanistas, también quiso aludir a Andrews, “l'excentrique Américain, marchand de savon”, el cual, en medio de todos los vapores que esperaban a la familia real (“tous ces monstres marins”), “passe tranquillement –il en a vu bien d'autres– le petit Sapolio”: un “coque de noix microscopique”⁶³. Más significativa, en cualquier caso, fue la referencia de Cesáreo Fernández Duro, capitán de navío y uno de los autores españoles que más escribieron sobre la historia de las navegaciones. En su obra *Viajes regios por mar*, de 1893, y cuando trataba del que giraron el año anterior el niño Alfonso XIII y su madre a las fiestas de Huelva, habló de Andrews y de su silencioso viaje:

Quando el yacht *Venadito* se dirigía al fondeadero de Palos, entre los vaporcitos y otras embarcaciones que esperaban el paso, atrajo la atención un botecillo con bandera americana y un solo tripulante. Era el *Sapolio*, conducido a Huelva desde el puerto de Atlantic City, en los Estados Unidos, por el capitán Andrews, en viaje de sesenta y ocho días, que se tuviera por cuento si de la travesía no dieran testimonio los vapores transatlánticos españoles, italianos, alemanes y portugueses que sucesivamente cortaron su camino en el Océano ofreciéndole auxilio que no necesitó el heroico navegante. Para el práctico que piloteó la entrada en el Odiel, marinero onubense, no es lo más de admirar que un hombre se haya lanzado al mar en un cascarón de catorce pies de longitud, inseguro y frágil, sin más perspectiva ni cálculo utilitario que el de asistir a las fiestas del Centenario del descubrimiento de su país, en el lugar en que se armaron las naves de Colón, queriendo probar que eran navíos de alto bordo comparadas con la suya; no le parece extraordinario retar a los temporales y a las olas, ni vencer los riesgos del golfo de las Yeguas, que para todo ello sirven el valor y la pericia del marino; lo que encuentra maravillo-

62. *El 12 de Octubre...*, p. 25.

63. Plante, Adrien: *Le Congrès de Huelva. Congrès International des Américanistes*. J. Goude-Dumesnil, Orthez, 1893, p. 33.

so, incomprensible, contra todo natural esfuerzo, es que haya ejemplar de persona que empequeñeciendo a los cartujos, pasara más de dos meses sin hablar, en soledad espantosa.

Rafael Infante (que así se llama el locuaz andaluz de la reflexión), juntamente con los más de sus convecinos, han procurado al capitán Andrews amplia retribución del silencio, haciéndole repetir cien y cien veces los acontecimientos e impresiones de la navegación azarosa, sin escasear por su parte aplausos, comentarios... ni manzanilla⁶⁴.

Resulta evidente que Fernández Duro, a la hora de redactar estas palabras, tenía por delante la prensa, pues todos sus comentarios reproducen, de una manera sintética, lo que los periódicos sacaron a la luz a la llegada de Andrews a Huelva, especialmente lo que acertó a publicar *La Provincia*. Por lo que se ve, William Andrews aprovechaba obviamente los momentos más multitudinarios para seguir en primer plano, haciendo publicidad de su viaje y, de camino, de la firma comercial que lo patrocinaba. Poco a poco, no obstante, la expectación remitió y, desde ese día, la prensa local ya no hizo nueva mención de él hasta el 17 de octubre, en que *La Provincia* incluyó en sus páginas una nota que afirmaba que “el capitán Andrews saldrá para Londres dentro de unos días, pero no a bordo del ‘Sapolio’; este lo llevará embarcado y lo destina a figurar en la Exposición de Chicago”⁶⁵.

Un coche de caballos

En contraste con las manifestaciones de júbilo que tuvieron lugar a la llegada del *Sapolio* a Huelva, su marcha pasó desapercibida, al menos para la prensa. Tal como esta había adelantado, el *Sapolio* fue embarcado, vía Cádiz, hacia Londres. En la capital británica estaba Andrews a principios de noviembre, con el propósito de mostrar el bote por sus calles⁶⁶. Luego realizó una gira por otras ciudades inglesas: en diciembre consta que se encontraba en Birmingham para lo mismo⁶⁷; en febrero de 1893 se hallaba en Manchester⁶⁸, y a fines de mar-

64. Fernández Duro, Cesáreo: *Viajes regios por mar en el transcurso de quinientos años. Narración cronológica*. Establecimiento tipográfico “Sucesores de Rivadeneyra”, Madrid, 1893, pp. 368 y s.

65. *La Provincia* (Huelva), 17 de octubre de 1892.

66. *The Indianapolis Journal*, 9 de noviembre de 1892.

67. *Birmingham Daily Post*, 21 de diciembre de 1892.

68. *Manchester Weekly Times and Examiner*, 24 de febrero de 1893.

zo en Liverpool⁶⁹. Sobre la forma de exhibir el *Sapolio*, el *Birmingham Daily Post* señalaba que “the boat was drawn through the streets on a four-horsedrag, and attracted a good deal of attention, until the police ordered the discontinuance of its public exhibition on the ground that it caused obstruction of the traffic”⁷⁰. Efectivamente, por extraño que pudiera parecer, Andrews añadió al *Sapolio* unas ruedas y un pescante y terminó convertido en un coche de caballos, recorriendo las calles de las ciudades de Gran Bretaña y luego de los Estados Unidos con una placa que explicaba la gesta para la que había servido. La *Historical Society* de Princeton (Nueva Jersey) conserva una fotografía en la que es posible ver cómo el particular carruaje pasa por la Nassau Street de esta ciudad ante la mirada fija de los viandantes.



14. El bote *Sapolio*, convertido en coche de caballos, por las calles de Princeton (hacia 1899). Fotografía propiedad de la *Historical Society of Princeton*.

No había prisa, pues la Exposición Mundial Colombina de Chicago, que conmemoraría el IV Centenario del Descubrimiento de América, no abriría sus puertas hasta el 1 de mayo de 1893. En realidad, esa exhibición estaba ya prevista desde antes de iniciarse la aventura, pues era el final perfecto para dar

69. *Liverpool Mercury*, 30 de marzo de 1893.

70. *Birmingham Daily Post*, 21 de diciembre de 1892.

publicidad a la marca de jabones⁷¹. Tanto para la firma patrocinadora del viaje como para todos aquellos que veían en William Andrews una especie de réplica menor de Cristóbal Colón, no había mejor emplazamiento que la Exposición de Chicago para exhibir el bote, del cual tantos réditos publicitarios se esperaban. No cabía duda de que, en medio de aquella arquitectura neoclásica de inspiración francesa y de aquellas iluminaciones de la empresa *Westinghouse*, el pequeño “casarón” de Andrews estaba destinado a captar buena parte de la atención general. El *Sapolio*, decía el escritor y abogado Andrés Clemente Vázquez, “será exhibido con mucha justicia y con legítimo orgullo en la Exposición Universal de Chicago”.

Estas palabras estaban insertas en un artículo laudatorio, “Dos heroísmos”, que el 12 de marzo de 1893 el autor publicó en el periódico *La Ilustración de Cuba* y que en 1898 incluiría en su libro recopilatorio *En el ocaso*. En él, Vázquez comparaba la hazaña solitaria de Andrews con la de Colón y, especialmente, con la de Diego Méndez de Segura, el escribano del cuarto viaje colombino, quien en 1503 fue de Jamaica a Santo Domingo para informar del naufragio del Almirante. En este sentido, el autor no dudaba en decir que “el historiador saludará en todo tiempo a Mr. Andrews como a uno de los héroes del presente siglo” y que su gesta era “casi tan grande como la de Colón, al descubrir el Nuevo Mundo; y decimos *casi tan grande*, porque al navegante de los Estados Unidos le faltaba en su empresa el aliciente de lo desconocido, la unción divina y providencial que conducía al ilustre genovés, en las postrimerías del siglo XV, por aquellos mismos procelosos mares en donde Platón y Séneca forjaron la floreciente Atlántida”⁷². Empujado por ese estilo retórico, Andrés Clemente Vázquez casi llegaba a afirmar, como Rubén Darío al final de su “Oda a Roosevelt” de 1905, que a la hazaña de Andrews, comparada con la de Colón, solo le faltaba “una cosa: Dios”.

No todo el mundo estaba de acuerdo con estas comparaciones. Algunos meses después de este artículo, el 15 de octubre, el telegrafista y periodista científico José Casas Barbosa publicaba otro, bastante combativo, en contra de estas

71. “He will then return in one of the great steamer and arrange to exhibit his boat and the log which he writes up day by day, at the World’s Fair in Chicago where he will be one of the features of the magnificent display which the manufactures of Sapolio are now perfecting”. *Griggs Courier* (Cooperstown), 9 de septiembre de 1892.

72. Vázquez, A. C.: *Op. cit.*, pp. 225 y s.

desmesuradas equiparaciones. El texto, que debió de ser escrito a principios de ese año de 1893, apareció en la *Revista de Navegación y Comercio*, que se imprimía en Madrid, y arremetía contra el “loner ocean racer” y su “ruin barquichuelo”. Casas Barbosa había tenido ocasión de ver el *Sapolio* en el puerto de Cádiz, cargado en el vapor británico en que iniciaría su viaje a Chicago. Mientras examinaba el bote, que se encontraba “revuelto entre los fardos de la estiva”, no pudo por menos que lamentarse de la gran notoriedad que había obtenido el norteamericano en aquellos días y afirmar, con gran expresividad, que nada había de común entre el triste viaje de este y la gesta de Cristóbal Colón de hacía cuatrocientos años:

Entre Colón, que llevaba por única brújula la fe y por designio una conquista colosal para la Humanidad y la Religión, y el taciturno piloto del *Sapolio*, que se aventuró en condiciones temerarias en aquel mismo mar que el primero surcó antes que navegante alguno, existe toda la distancia que separa al genio de la neurosis; al sacrificio glorioso por una idea fecunda y colosal, de la reventazón estéril del *recordman* que bate una pista o un yath en demanda de una meta; entre la abnegación sublime por un grandioso ideal y el valor obscuro, inútil, sin heroísmo ni grandeza que engendra la vanidad, o sostiene un mezquino interés. Entre las dos travesías que separan un intervalo de cuatro siglos y aunque la segunda pudiera parecer emulación vanidosa de la primera, media la inmensa evolución que [se]para dos épocas muy distintas: la de la[s] idealidades con su heroísmo impulsivo, su abnegación y su fe que conquistó un continente para la civilización, y la del mercantilismo que promueve el sacrificio incruento de una navegación audacísima por el móvil mezquino de una ganancia comercial⁷³.

En definitiva –decía Casas Barbosa–, “Colón fue un genio; Andrews un aventurero misántropo, de valor temerario, pero vulgar”. A pesar de estas palabras, y teniendo a su favor lo significativo de la fecha que se conmemoraba, el capitán Andrews fue recibido como un auténtico héroe en todos aquellos sitios en que apareció. Así fue también en Chicago, donde la empresa *Enoch Morgan’s Sons Co.*, propietaria de la marca *Sapolio*, trató de aprovechar la presencia de la embarcación para hacer su ofensiva publicitaria. Para entonces, la firma co-

73. Casas Barbosa, José: “Cádiz. Ojeada a sus astilleros”. *Revista de Navegación y Comercio* (Madrid), 15 de octubre de 1893, p. 451.

mercial había hecho una fuerte inversión en publicidad y los resultados eran nítidos: entre unas cosas y otras, según diría la revista *Time* años más tarde, aludiendo a un comentario realizado por su colega *Punch*, “Sapolio's name became so well-known in Europe that Punch made a bad joke to the effect that children knew it better than Napoleon's”⁷⁴.

Como *souvenir* de la estancia de la embarcación en el *Liberal Arts Building* de la Exposición de Chicago, el propio gerente de publicidad de la marca *Sapolio*, Artemas Ward, reelaboró las informaciones contenidas en el diario de a bordo de Andrews y redactó los textos del libro *Columbus Outdone. An Exact Narrative of the Yankee Skipper, Capt. Wm. A. Andrews, in the boat “Sapolio”*, publicado en Nueva York en 1893, en el que se relataban todas las vicisitudes del viaje transoceánico. En el prefacio, con palabras grandilocuentes, Ward profetizaba que el viaje del pequeño *Sapolio* quedaría en los anales de la historia como ejemplo de “that man is superior to the elements, and may master the waves and the storms”, y luego saludaba al capitán Andrews como el hombre destinado a demostrar que la mayor parte de los peligros inherentes a la vida eran poca cosa si se enfrentaban con valentía, resolución y sentido común:

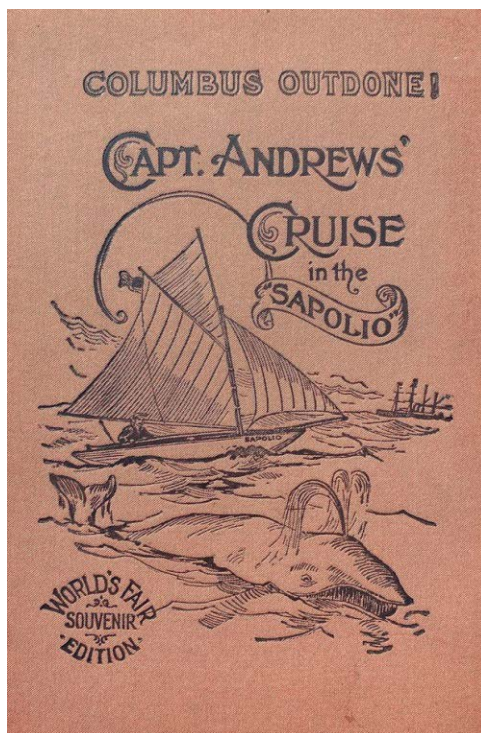
Here is one man, unlettered, unblest by wealth, untrained in commerce, unskilled in art, who has taught the world wide lessons in a field too much neglected, too much relegated to the past. Heroism is a medieval thought, daring a classic record. Today society languishes, passion chills, the spirit of adventure dies, the glory of arms is stilled by peace congresses, and man dwindles into a part of mechanism which he feeds. This trip of Capt. Andrews should strenghten and encourage humanity at large. Four-fifths of the so-called danger of life are trifles if met with courage, with resolution and common sense. Andrews will tell you no other tale; his trip and his triumph will tell you no other truth⁷⁵.

En Chicago, la prensa afirmó que el bote de Andrews “has been viewed by millions of people in the Manufacturers bulding at the World’s Fair, as part

74. *Time* (Nueva York), 6 de abril de 1936.

75. Ward, Artemas (comp.): *Columbus Outdone. An Exact Narrative of the Yankee Skipper, Capt. Wm. A. Andrews in the boat “Sapolio”*. Enoch Morgan’s Son Co., Nueva York, 1893, p. 7.

of the Sapolio exhibit⁷⁶. Durante mucho tiempo, además, periódicos y revistas de todo el mundo aludieron con similar admiración al navegante y a su hazaña, de modo que, una vez terminada la Exposición de Chicago y vuelto William Andrews a Boston, no puede decirse que el eco de su aventura se dispersara. Su perfil ya no era posible separarlo de su imagen pública y su ejemplo animó a muchos a emularle, extremando incluso el alcance de los nuevos retos. En Filadelfia, por ejemplo, en 1892, ya se había intentado cruzar el Atlántico a nado, con un chaleco salvavidas, un traje impermeable, una mochila y una vela portátil y el propio Andrews había declarado en Huelva su intención por volver a hacer el mismo viaje en un barco construido todo de aluminio⁷⁷. Incluso, al año siguiente, había aventurado la posibilidad de cruzar el Atlántico en un globo atado a una barca, en compañía de su amigo el capitán Boyton: “his plan –como afirmaba el *Liverpool Mercury*– is to have the car of the balloom made somewhat in the shape of a boat, so that in contrary winds he might descend with safety on to the surface of the water⁷⁸”. Era una carrera imparables por ver quién lograba realizar la hazaña más extravagante, con mayores dificultades y en menor tiempo. Lo que estaba en juego era conocer, a fin de cuentas, los límites del ser humano y su dominio sobre la naturaleza.



15. Portada del libro *Columbus Outdone*, compilado por Artemas Ward (1893).

76. *The Inter Ocean* (Chicago), 28 de octubre de 1893.

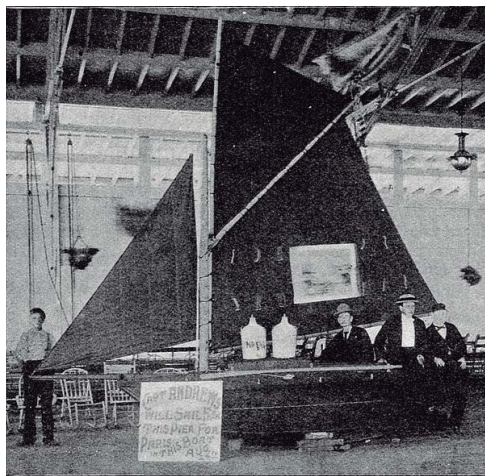
77. *Liverpool Mercury*, 13 de octubre de 1892.

78. *Liverpool Mercury*, 30 de marzo de 1893.

La luna de miel

Andrews, como había hecho en el pasado, siguió aceptando el juego. En agosto de 1898, seis años después de su viaje colombino, intentó de nuevo cruzar el Atlántico, esta vez en un bote aún menor, el *Phantom Ship*, que tenía solo 13 de pies de eslora (3,96 metros) y que estaba construido de material tan ligero que podía plegarse y llevarse bajo el brazo. Fracasó. “After having dared the terrors of the capricious Atlantic for thirty-three days in my little cockleshell – declaró Andrews a los periódicos–, without having tasted a mouthful of warm food or drink during that time and with what provisions I had on hand moldly and unfit to eat, I had reached that stage where nothing but the best of weather and fair winds would save me and none but the Lord could”⁷⁹. En estas condiciones, y cuando ya se encontraba a 350 millas de las Azores, tuvo que ser rescatado por el barco alemán *Friede*, que lo llevó a Filadelfia.

No por ello el capitán Andrews desfalleció en el intento de cruzar el océano por tercera vez. Ya ese año había dado a conocer a los medios de prensa su excéntrica iniciativa de cruzar el Atlántico en el mismo bote, el *Phan-*



16. El capitán Andrews en el interior del *Phantom Ship* (1898), *The Strand Magazine* (Londres).

tom Ship, mientras su amigo –y aún más excéntrico– “professor” William Charles Oldrieve, natural de Boston, lo atravesaría a pie ayudado de dos *seagoing shoes*, especie de pequeñas embarcaciones de madera con forma de zapatos que le permitían caminar sobre el agua. Los *seagoing* o *water walking shoes*, también denominados *shoe-boats*, tenían 5 pies (metro y medio) de longitud, presentaban aletas en la parte inferior y en los laterales y eran capaces de sostener un peso de 63,5 kilogramos⁸⁰. El viaje comenzaría el 4 de julio de 1899, *Independence Day*. Más de un año an-

79. *Indianapolis Journal*, 18 de noviembre de 1898.

80. *Liverpool Herald*, 10 de diciembre de 1898.

tes, *The Globe-Republican* publicaba las siguientes declaraciones de Andrews como promotor de la idea:

Captain Andrews is really the man who has brought about the whole affair. Here is his own statement: “Incredible as it may seem, next year we are really going to walk and sail down Boston harbor, out on the ocean and over to Havre, France, through the great bore of the river Seine and on up to Paris, to be there to attend the exposition in 1900 in our new seagoing shoes, and the small est, fastest and best boat that ever crossed the Atlantic ocean, the *Phantomship*. Every vessel we speak to on the ocean will report one of us walking, and sometimes towing the boat, in calm weather”⁸¹.

Dicho con esa naturalidad, la empresa parecía fácil y Oldrieve –the *Human Water Spider*, tal como se anunciaba– solo debía mover sus pies y dejarse resbalar por las olas para ir avanzando a través del Atlántico, mientras Andrews le acompañaba a una distancia prudencial en el *Phantom Ship*. Oldrieve comería y dormiría en el bote de Andrews. En realidad, no era una idea sobrevenida, pues aquel venía andando sobre ríos y bahías con bastante éxito desde hacía diez años y numerosos periódicos recogían regularmente sus caminatas y publicaban fotografías y grabados⁸². Pero, estallada la guerra entre Estados Unidos y España, y habida cuenta de los peligros que Andrews y Oldrieve podían encontrarse por ello en el mar, aquel viaje nunca se hizo⁸³. De la etapa de preparativos, en cualquier caso, existe una curiosa fotografía en la que puede verse a Andrews llevando efectivamente el *Phantom Ship* bajo el brazo y a Oldrieve, detrás de él, portando en sus manos los zapatos-embarcaciones con los que pretendía cruzar el océano caminando⁸⁴.

Cancelada la idea, Andrews volvió a intentar en junio de 1899 cruzar el Atlántico con el bote *Dorée*, de 12 pies (3,65 metros), resultado de recortar el *Phantom Ship* en un pie de eslora. Como puede verse, su *cockleshell* estaba llegando ya a límites de minimalismo que eran difíciles de superar para una embarcación que debía hacer un viaje transoceánico, en este caso con rumbo a

81. *The Globe-Republican* (Dodge City), 5 de mayo de 1898.

82. *Vid.*, por ejemplo, *The Times* (Filadelfia), 2 de enero de 1898.

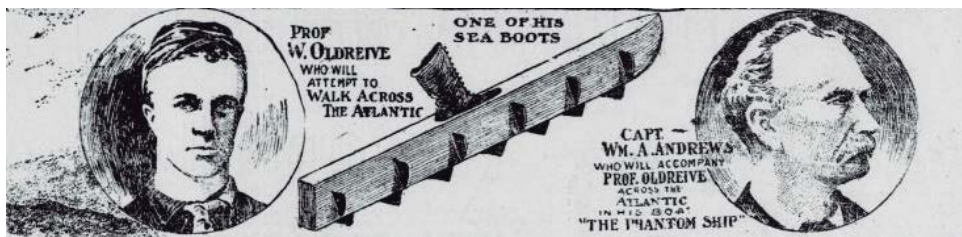
83. *The Guardian* (Londres), 18 de julio de 1899, y *The Silver Lance* (Crystal), 29 de julio de 1899.

84. *The Strand Magazine* (Londres) publicó la fotografía en su número de agosto de 1901, aunque en él le llamaba “professor Miller” y no Oldrieve. En la prensa de la época hay numerosas fotografías y grabados de Oldrieve utilizando sus *seagoing shoes*.



17. El capitán Andrews con el bote *Dorée* bajo el brazo. Tras él, William Charles Oldrieve con sus *seagoing shoes* (1898). *The Strand Magazine* (Londres).

18. William Charles Oldrieve y el capitán Andrews en un anuncio difundido en numerosos periódicos (1898).



Inglaterra. En él –según se anunció–, iba a ser acompañado por una mujer, la estadounidense Belle Shane, de 22 años, de la que la prensa decía que su único equipaje iba consistir en un peine, un cepillo de dientes y un espejo de mano⁸⁵. A última hora, sin embargo, y a pesar de las insistencias de Shane, Andrews rechazó su presencia en el *Dorée*⁸⁶. Echado a la mar de nuevo como un navegante solitario, Andrews tampoco llegó esta vez a destino: al cabo de 24 días, agotado y con pérdidas parciales de conocimiento, fue localizado y rescatado a 700 millas de Liverpool por el vapor *Holbein*, que lo llevó a la ciudad inglesa⁸⁷.

Para entonces, con más de 55 años cumplidos, y a pesar de sus últimos fracasos, el capitán Andrews bien podía considerarse un profesional de la navegación atlántica. Hacía tiempo, en el fondo, que esta era su única forma de vida. Como dijo una vez cuando se le preguntó por la razón de que estuviera continuamente poniendo su vida en riesgo, “it was a matter of bussiness”⁸⁸.

85. *The Guardian* (Londres), 18 de julio de 1899.

86. *Vid.*, por ejemplo, *La Correspondencia de España* (Madrid), 11 de abril de 1899; *New York Journal & Advertiser*, 17 de junio de 1899, y *Wairarapa Daily Times* (Masterton), 6 de septiembre de 1899.

87. *The Guardian* (Londres), 18 de julio de 1899.

88. *Liverpool Mercury*, 30 de marzo de 1893.

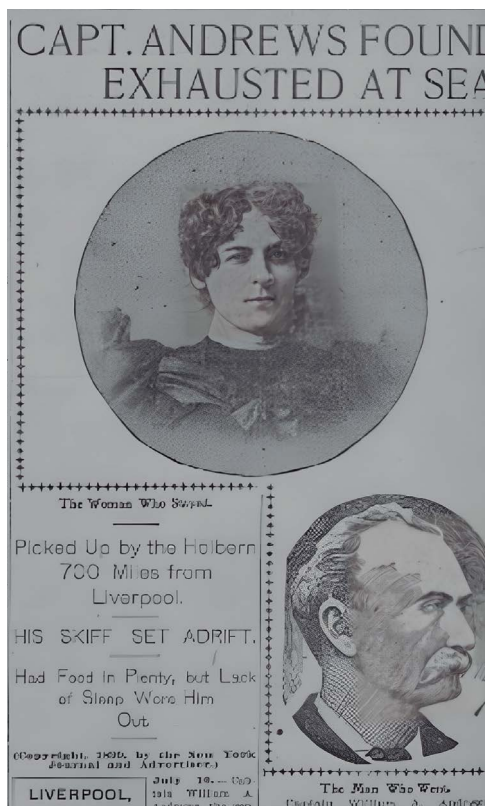
A principios de 1901, *The Philadelphia Times* informaba a sus lectores de que Andrews iba a partir otra vez hacia Europa para participar en una competición oceánica, como en los viejos tiempos, esta vez contra el *Great Republic*, un velero de 25 pies de eslora comandado por Howard Blackburn, de Gloucester⁸⁹. La meta en este caso era Lisboa.

Blackburn no era ningún desconocido: de origen canadiense, era un navegante solitario célebre en los Estados Unidos por manejarse sin los dedos de las manos ni de los pies, que le fueron amputados en 1883 por congelación. Joseph E. Garland, en su libro sobre Blackburn, alude a este desafío y confirma lo que el periódico adelantaba: que de nuevo se decía que Andrews iba a estar acompañado por una mujer, en este caso Alben Carpenter, una joven de Nuevo Hampshire que, como Shane, tampoco presentaba experiencia alguna en la navegación⁹⁰. Es más, a los pocos días de esta noticia, *The Philadelphia Times* añadía que Alben Carpenter era, en realidad, la novia de William Andrews y que, estando prevista la boda para pocas semanas después, el viaje de ambos estaba concebido como una verdadera luna de miel:

Miss Carpenter was born in Nashua, N. H., only about 20 years ago. She is pretty and plucky, and her forthcoming marriage to Captain Andrews is to be one by love. The captain is old enough to be her father, but love does not notice litt-

89. *The Philadelphia Times*, 1 de febrero de 1901.

90. Garland, J. E.: *Op. cit.*, pp. 171 y s.



19. Belle Shane y el capitán Andrews (1899). *New York Journal & Advertiser*.

le things like years, and Miss Carpenter says positively that she will make the trip. Those who know her determined spirit are convinced that she will enjoy it⁹¹.



20. Sup.: El capitán Andrews y Albenia Carpenter (1901). *The Philadelphia Times*.

21. Derecha: Viñeta sobre el posible viaje del capitán Andrews y Albenia Carpenter (1901). *The Marion Star*.

Los datos, sin embargo, no cuadraban con lo que otros periódicos comenzaban a decir. Daba la impresión de que la noticia mezclaba dos informaciones distintas y de que una cosa era la competición planteada con Howard Blackburn y la presencia de la joven Albenia Carpenter en el bote de Andrews y otra cosa bien distinta era el matrimonio en segundas nupcias del capitán y la luna de miel con su futura esposa. De hecho, como se aclararía más tarde, la novia del capitán se llamaba Mary Sothran (A. M. Sothran para la mayoría de los periódicos)

91. *The Philadelphia Times*, 24 de febrero de 1901.

y era una enfermera de Atlantic City, de unos 30 años, que le había asistido en el hospital de Filadelfia en una larga enfermedad⁹². El plan, según se refería, era contraer matrimonio con ella –no con Carpenter– en agosto e, inmediatamente, salir a circunnavegar el mundo como luna de miel. Lo cierto es que, al final, ni Andrews aceptó la presencia de Albenia Carpenter en su bote ni tomó parte en la competición anunciada, de modo que el *Great Republic* de Blackburn partió solo hacia Lisboa y el capitán pudo dedicarse a sus asuntos personales.

William Andrews y Mary Sothran se casaron, efectivamente, el 17 de agosto de 1901. Según publicó el *Evening Star*, de Washington, su boda ante tres mil personas, oficiada por el mayor de Atlantic City, “was partly romance, partly bussiness”⁹³, y no podía dissociarse de los réditos económicos y publicitarios que él esperaba recibir de su particular luna de miel en el mar. No cabe decir, sin embargo, que el propósito de Andrews se moviera solo por la ganancia prevista. De alguna manera, embarcándose los dos en un bote, el viaje reproduciría 24 años después aquella aventura de Thomas Crapo y su mujer Joanna Styff, que en 1877 fue la fuente de inspiración para su primer viaje. Lo que quedaba era diseñar la ruta de la forma más razonable y fructífera posible.

Si alguna vez pasó por la mente del capitán la idea de dar la vuelta al mundo, como aseguraba el rotativo neoyorquino, esta pronto se fue concretando de otra forma: primero pensó en dirigirse a Londres⁹⁴; definitivamente optó por volver a Palos de la Frontera. Nueve años después de su desembarco de 1892, Andrews regresaría al sitio donde había sido encumbrado como héroe del océano y émulo de Colón y, desde allí, plantearía realizar un *tour* por Europa en el que obtendría beneficios por la exhibición de la embarcación. Después de sus últimas experiencias frustradas, un nuevo baño de multitudes era algo que podía devolverle el protagonismo perdido, especialmente si se trataba, como muchos periódicos avisaban, de su último viaje por razón de edad. Para ello construyó un bote de 13 pies de eslora, el *Dark Secret II*, habilitado para que pudiera acoger a dos personas y el doble de provisiones, porque, como señalaba la prensa, “though in law man and wife are one, in a boat they count as two”⁹⁵. Según se detallaba, Andrews habría construido, bajo la cubierta de lona del bote,

92. *The Philadelphia Inquirer*, 3 de agosto de 1902.

93. *Evening Star* (Washington), 11 de septiembre de 1902.

94. *Boston Post*, 26 de agosto de 1901.

95. *The Sandusky Star-Journal*, 7 de marzo de 1901.

una cabina de nueve pies de largo, en la que reservaba cinco para el uso de su esposa, que de esa manera podría dormir en una especie de camarote mínimo de un metro y medio de largo. Él lo haría en uno de un metro y veinte centímetros:

It would be difficult to conceive a more curious bridal chamber than the one provided by Captain Andrews for his bride. The forward cabin is reserved for her use. The entire length of this little shelter is but nine feet, and the Captain has gallantly allowed five feet of this valuable space for his bride's cabin, reserving only four feet for himself. The apartment will, therefore, be exactly two feet wide and five feet long. It is roofed over by a series of sliding hatches which when closed form a little room, but three and a half feet in height. The forward cockpit, however, will open directly off the cabin, thus giving it a total length of seven and a half feet. It will, of course, be possible for one to stretch one's-self at full length in this compartment⁹⁶.

Después de varios retrasos, fue por fin el 6 de octubre de 1901 (una fecha inusualmente tardía para estos viajes) cuando Andrews y su esposa⁹⁷ se hicieron a la mar, rumbo a Palos, desde el puerto de Atlantic City. Lo registró el *Evening Express*, de Cardiff, afirmando que el “Captain Andrews, who recently crossed the Atlantic in a small boat, and who has just been married, left Atlantic City yesterday with his bride for Europe. The happy pair sailed in a 13 ft. sloop”⁹⁸. Algunos periódicos bromearon con la idea de que la pareja entrara de ese modo en el “troubled sea of matrimony”⁹⁹, pero no faltaron críticas en las páginas de prensa a lo que muchos consideraron una temeridad. Como publicaba el *Chicago Tribune* y reprodujeron otros periódicos, “their honeymoon vo-

96. *The Baltimore Sun*, 9 de octubre de 1901.

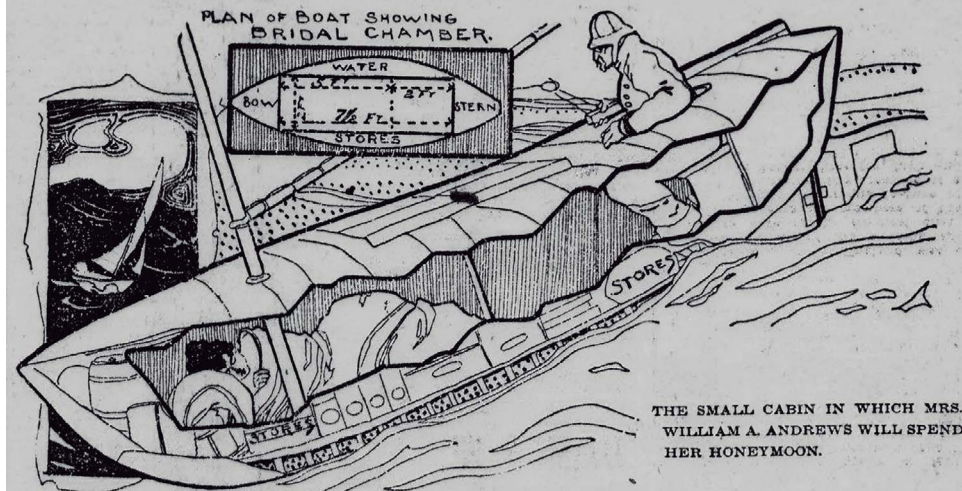
97. Es difícil encontrar, en los periódicos de la época, menciones personalizadas de las esposas de William Andrews. La primera de ellas no aparece en las páginas de prensa. En cuanto a la segunda, aunque en 1901 partió hacia Palos con su marido y sufrió los embates del mar en igualdad de condiciones que este, la prensa, salvo excepciones, aludió a ella únicamente como “his bride” o “his wife”, sin ni siquiera mencionarla por su nombre. Lo mismo había sucedido en su día en el libro sobre la vida y aventuras del “Captain Thomas Crapo and Wife” y así ocurría generalmente con todos los navegantes que partían acompañados de su esposa. La visión masculinizada del momento, especialmente en lo que concernía a este tipo de actividades, tendió a silenciar o minimizar la presencia en ellas de las mujeres, a menudo incómoda para los valores predominantes, de modo que no siempre es fácil averiguar hoy sus nombres. Este trabajo hace lo posible por rescatarlas del mayoritario anonimato en el que permanecieron.

98. *Evening Express* (Cardiff), 7 de octubre de 1901.

99. *Boston Post*, 14 de agosto de 1901.

SMALLEST BRIDAL CHAMBER IN WORLD.

In Nine Feet of Cabin Space Captain W. A. Andrews and His Bride Will Spend Their Honeymoon Crossing the Atlantic in a 14-Foot Dory.



22. La “cámara nupcial” del capitán Andrews y Mary Sothran en el *Dark Secret II* (1901). *Boston Post*.

yage is almost certain to have a fatal ending: in the finest summer weather such an attempt might chance to succeed, but at this season of the year small vessels should no attempt to defy the storms that sweep the Atlantic”¹⁰⁰. “The Captain and his wife will not get far”, sentenciaron los miembros del *Atlantic City Life Saving Station*¹⁰¹. Pero ni William Andrews ni su esposa parecían especialmente preocupados por el hecho de que el tiempo se les echara encima y de que el viaje terminara haciéndose en otoño, una estación propicia para las tempestades del Atlántico Norte. Como dijo Mary a la prensa, “she had every confidence in her husband, and was not all afraid”; además, “the boat seems safe enough”¹⁰².

La previsión era llegar a la costa española en la primera semana de diciembre y el viaje comenzó sin incidentes, aunque el tiempo meteorológico era, en

100. *Vid. El Reno Daily American*, 11 de octubre de 1901.

101. *The Philadelphia Inquirer*, 30 de septiembre de 1901.

102. *The Southland Times* (Invercargill), 4 de abril de 1902.

efecto, tormentoso. En Palos, por supuesto, nada se sabía. El 21 de octubre, la goleta *Alice M. Colburn* tomó contacto con el matrimonio Andrews y, según le hizo saber William a su capitán a través de un megáfono, ambos estaban bien y el bote se comportaba de manera adecuada. Fue la última vez que se les vio. Los días que siguieron fueron de fuertes tormentas y, en la segunda semana de noviembre, el capitán de la goleta *Myrtle*, Walter Leach, llegaba al puerto de Baltimore con la inquietante noticia de que “he had sighted far out at sea a boat similar in build to the one Captain and Mrs. Andrews had sailed in. It was bottom up”¹⁰³. Aunque no podía confirmarse que el bote volcado que se había avistado fuera el *Dark Secret II*, las semanas pasaron y de la pareja no se sabía nada: ya avanzado diciembre, el *Indianapolis News* decía que, “as no word has been received from them, it is believed they have perished at sea”¹⁰⁴. “It is believed that Captain Andrews and bride, who were going to Spain in a tiny sail yacht, have perished in sea storms”, insistiría más tarde *The St. Louis Republic*¹⁰⁵.

Nunca más se tuvo noticias de los recién casados, que, como se temía, debieron de ahogarse en algún punto del Océano Atlántico cercano a donde el *Myrtle* viera aquel bote. En la primavera de 1902 ya se les daba francamente por perdidos¹⁰⁶, aunque algunas publicaciones aún afirmaban que “the end of Captain Andrews and his bride is shrouded in mystery” y, de camino, fantaseaban con la posibilidad de que la pareja pudiera haber sido rescatada por algún velero o incluso arrastrada por los temporales hacia alguna isla desierta¹⁰⁷. En septiembre de 1902, sin embargo, la corte de Massachusetts les dio oficial y definitivamente por fallecidos. Según aseguraba el *Evening Star*, podía calcularse en diez mil dólares el capital que dejaba a sus hijos Horace, Jennie y Grace, pues “Captain Andrews made large amounts by exhibiting himself and his boats, but spent freely”¹⁰⁸. Ese fue el fin del capitán William Andrews y de su esposa Mary Sothran, que, como tantos otros pioneros de la navegación, malograron sus vidas en el mismo medio en el que habían alcanzado notoriedad.

103. *Ibidem*.

104. *Indianapolis News*, 17 de diciembre de 1901.

105. *The St. Louis Republic*, 29 de diciembre de 1901.

106. *The Southland Times* (Invercargill), 4 de abril de 1902.

107. *The Philadelphia Inquirer*, 3 de agosto de 1902. En ese mismo número, el periódico se hacía eco de que un navegante, apellidado Bradley, había logrado viajar de Canadá a Inglaterra, acompañado por su esposa y en luna de miel, a bordo de un bote de 16 pies de eslora.

108. *Evening Star* (Washington), 11 de septiembre de 1902.



23. Artículo de prensa sobre la pérdida en el mar del capitán Andrews y Mary Sothran (1901). *The Philadelphia Inquirer*.

Hoy, mirando hacia atrás, el capitán Andrews se revela como una curiosa figura de una época romántica de la navegación, en la que el espíritu competitivo y su fuerza publicitaria dieron lugar a aventuras que, por su singularidad, salpicaron las páginas de los periódicos e hicieron viajar a los lectores sin moverse de sus asientos. Desde 1901, y han pasado 120 años cuando esto se escribe, no ha dejado de aparecer Andrews en las notas de prensa, en libros especializados sobre asuntos marítimos e incluso en algunas viñetas de cómics¹⁰⁹. Su récord, el de hacer en solitario la ruta de Colón en 67 días¹¹⁰, tardó 70 años en ser superado¹¹¹. Publicaba José Casas Barbosa en 1893, mientras el *Sapolio* estaba aún

109. Por ejemplo, en el número 9 (mayo-junio de 1963) de la revista bimestral de cómic *Aqualand*, editada en Nueva York.

110. Los periódicos de la época no se ponen de acuerdo en el cómputo final de los días del viaje, haciendo oscilar la cifra entre los 67 y los 68 días. Del 20 de julio de 1892 a las seis de la tarde al 27 de septiembre a las cinco y media se contabilizan 69 días. Restando los dos días en que el barco permaneció completamente surto en las Azores, el cálculo señala 67 días de navegación.

111. Henderson, R.: *Op. cit.*, p. 9.



24. Una de las últimas imágenes del capitán William Albert Andrews (1901). Grabado procedente de *The Kansas City Star*.

siendo exhibido en la Exposición de Chicago, que “la notoriedad que adquirió el capitán Andrews no fue más duradera en la tierra que la estela que dejó en el mar la quilla de su bote”¹¹². No fue verdad. Según diría en 1901 *The Semi-weekly Journal*, de Atlanta, “the most daring navigator and ocean wanderer that ever lived is Captain William Andrews, of Massachusetts”¹¹³.

En cualquier caso, más de un siglo después de su muerte, es precisamente de esa estela que se dispersó en el mar de la que hemos querido recuperar la figura de quien, el 27 de septiembre de 1892, acompañado por el marinero Rafael Infante, entró en el puerto de Huelva para estar presente en las celebraciones del IV Centenario del Descubrimiento de América. Ese fue, según él mismo refirió, el momento cumbre de sus navegaciones. Como mudo vestigio de aquellos días, los descendientes de Rafael Infante conservan aún, rotulada con el nombre del bote,

la brújula con la que William Andrews cruzó el Atlántico. Todavía señala los puntos cardinales. La marca de jabón *Sapolio*, que pagó el viaje y de la que Andrews hizo publicidad a lo largo de su aventura, también existe hoy¹¹⁴.

112. Casas Barbosa, J.: *Op. cit.*, p. 451.

113. *The Semi-weekly Journal* (Atlanta), 7 de noviembre de 1901.

114. Desde 1997, la marca *Sapolio* es propiedad de la empresa peruana *Intradevco Industrial*.