

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS  
Coronel de Máquinas (R)

*Con un recuerdo al crucero Méndez Núñez y a las víctimas del suceso ocurrido a la salida de Ferrol, a la vista del Segaña, el 5 de febrero de 1955.*

## LA HISTORIA VIVIDA

### El siniestro del torpedero *Habana*

**A** las siete de la mañana del 5 de abril de 1888, a las pocas horas de su salida de Ferrol, cuando navegaba a la vista de Vigo formando parte de la escuadrilla de torpederos (división de Ferrol) que se dirigía al Mediterráneo, reventó la caldera del torpedero *Habana*, produciendo muertos y heridos. Este desgraciado suceso fue reseñado por la prensa de toda España, que describió la catástrofe con multitud de detalles. La noticia fue también recogida por el *Boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada* (número 12, de 1 de abril de 1888), publicación hoy rara, cuyo primer número salió el 15 de noviembre de 1872 y que desapareció en noviembre de 1935. Fue una revista de gran interés, por su contenido sobre la maquinaria de los buques españoles que ya son historia. Con información veraz obtenida en el mismo buque a su llegada al departamento, aunque sin estar en posesión de todos los detalles de la catástrofe, el *Boletín* intentaba esclarecer las causas de esta catástrofe. La noticia la ofrecía así:

«Salió el torpedero *Habana* formando parte de la escuadrilla de torpederos a las siete de la mañana del día 5 del presente mes, y a las pocas horas de estar en la mar, cuando aún resonaban en los oídos de los tripulantes las últimas frases cariñosas de las despedidas, un pequeño estremecimiento, seguido de lastimeros quejidos, les hizo comprender que algunos de sus compañeros no volverían a estrechar entre sus brazos a los seres queridos de los cuales cinco horas antes se habían separado.

Así era en efecto; una densa columna de vapor que salía por la escotilla de la máquina anunciaba una desgracia. Poco después se contaban cuatro cadáveres y algunas horas más tarde la noticia corrió con la rapidez del rayo y las familias de las desgraciadas víctimas lloraban su desgracia.

Seis individuos componían la dotación de máquina del torpedero *Habana*. El segundo maquinista D. José Manso y Brazal, el cuarto maquinista D. José Bernardo García Montero, los fogoneros de primera clase Ángel Fernández Rivas y José Caridad Picado y los de segunda Pedro Martínez Vidal y Antonio Aneiros Fernández; el obrero torpedista José Barreiro Seijas estaba también agregado como auxiliar de los maquinistas.

Todos estaban en los departamentos de máquinas o caldera desde la salida de Ferrol, y como a las once y media subía incidentalmente a cubierta el torpedista; después el Sr. Manso mandó al fogonero José Caridad que procurara trincar la tapa de la chimenea[,] la cual rodaba por la cubierta con los muchos balances del buque, ocasionados por la mucha mar con que navegaba la escuadrilla.

Antes de terminar el fogonero la faena que le ordenó el primer (;?) maquinista, ocurrió la catástrofe. Fue el único ileso, debido a un afortunado incidente. Se acercó a la escotilla de la cámara de calderas y allí, en la escala, sin poder subir a cubierta porque se lo impedían horribles quemaduras, encontró a su compañero Fernández. El otro, Pedro Martínez Vidal, yacía inerte y como herido por el rayo. Estos dos desgraciados estaban en la cámara de caldera cuando ocurrió la catástrofe.

En la máquina tenía lugar un cuadro no menos conmovedor. Los dos maquinistas y el fogonero Aneiros, también con crueles quemaduras, pugnaban por salir a cubierta, lo que no pudieron hacer por sí solos; ayudados por sus compañeros de dotación, subieron por fin, para morir momentos después.

Pasemos muchos detalles, que omitimos porque solo recordarlos causa horror; a las seis de la tarde falleció D. José Manso, a las doce de la noche el fogonero Ángel Fernández y a las dos de la madrugada el cuarto maquinista D. Bernardo García Montero.

El torpedero *Ariete* y el crucero *Destructor*, luego, pretendieron remolcar al *Habana* y, después de una lucha desesperada, lo consiguió el segundo, entrando en el puerto de Corcubión al amanecer del día seis.

Los cadáveres fueron sepultados en el cementerio de aquel pueblo, y el fogonero Aneiros se encuentra relativamente mejorado a la hora que escribimos estas líneas.

El torpedero fue conducido a este puerto por el vapor *Ferrolano* y poco después de llegar tuvimos la ocasión de ver con detenimiento la caldera en que ocurrió el siniestro.

Es [la caldera] del sistema empleado en las locomotoras, pero el hogar es de hierro Lowmoor, y está consolidada con el resto de la caldera por medio de estays también de hierro, enroscados en la plancha y remachados después.

En la parte superior del hogar se desprendieron los remaches de cuarenta y uno de estos estays hundiéndose la plancha en una extensión de medio metro cuadrado próximamente, sin que presentase la más ligera grieta; el agua y el vapor salieron por los agujeros que dejaron los tirantes.

El fogonero José Caridad y el obrero torpedist[a] declaran que la presión era de 95 libras cuando subieron y el agua se marcaba en el nivel en ocho pulgadas y media.

La presión máxima a que están cargadas las válvulas de seguridad es de 150 libras.

Procurando reconstruir en la mente el cuadro de la catástrofe, se tropieza con mil detalles que harían difícil creer los horrorosos resultados del siniestro, si de ello no se tuviesen desgraciadamente pruebas evidentes.

Se concibe la muerte de los fogoneros que estaban en la cámara de la caldera, por ser reducido el espacio y estar cerrada la escotilla, pero viendo la disposición del mamparo que separa la máquina de la caldera, no se comprende cómo pudieron sufrir la horribles quemaduras nuestros infortunados compañeros y el fogonero Aneiros. Una pequeña puerta pone en comunicación los dos departamentos y por ella debió [de] pasar el agua y el vapor que ocasionó la desgracia.

Nada podemos aventurar respecto a las causas que pudieran motivar el siniestro; la disposición de los estays es la peor que se puede adoptar, y a su falta de solidez en la unión con la plancha se debe a nuestro juicio el hundimiento del cielo del horno y el siniestro por consiguiente que nos privó de dos amigos y compañeros, a cuyas familias enviamos nuestro pésame más sentido asociándonos a su justísimo dolor».

Los torpederos fueron un tipo de buques que gozó de gran aceptación entre las generaciones más jóvenes de la Marina seguidoras de la *Jeune École*, teoría del almirante francés y ministro de la guerra Hyacinthe Laurent Aubé, y del almirante Reveilleve, expuesta en su obra *La guerra marítima y los puertos militares de Francia*, quienes preconizaban la construcción de cruceros en lugar de acorazados, es decir, buques más maniobreros, rápidos, muy artillados y de gran radio de acción. Tenían el apoyo de los ministros José María Beránger, Rodríguez Arias y Pezuela, y de personalidades como el contralmirante Carranza, Fernando Villaamil, Joaquín Bustamante, Isaac Peral, Montojo y otros. El almirante Antequera y un sector minoritario de jefes y oficiales brillantes (Núñez Blanco, Durán, Maestre...) apoyaban, por el contrario, los acorazados.

Siguiendo esta línea de acción, en 1885 se bautizaron dos torpederos con los nombres de *Acevedo* y *Ordoñez*, mientras que el tercero se entregó en 1886. Los tres presentaban ligeras diferencias en desplazamiento y velocidad.

A la recepción de estos tres torpederos siguió otra serie con los *Orión*, *Barceló*, *Habana* y *Ejército*, aprobados por el plan de construcciones de 1883 y entregados de 1886 a 1887. El primero fue construido en Kiel (Alemania); el segundo, en los Astilleros Normandie, de El Havre (Francia); el tercero fue construido por la firma Thornycroft-Chiswick y costado por el casino español de La Habana, en suscripción popular motivada por la crisis de las Carolinas; y el cuarto, con cargo al Ejército de Tierra, se construyó en los talleres de Otero y Gil en La Graña (La Coruña) en 1888. Todos desplazaban entre 60 y 88 toneladas, con una velocidad entre 19 y 21 nudos.

Entresacamos el *Habana* de esta serie para concretar que este buque desplazaba 67 toneladas, andaba 21 nudos, con una autonomía de 1.000 millas a velocidad económica, y tenía 16 hombres de dotación: un teniente de navío de 2.<sup>a</sup>, un oficial, dos maquinistas, un torpedista y once marineros. Disponía de una caldera tipo ferrocarril y de una máquina alternativa de 780 CV. Iba armado con dos tubos lanzatorpedos Schwartzkopff y con dos ametralladoras Nordenfelt de 25 mm. Su construcción fue autorizada por real orden de 15 de julio de 1886 y se dio de baja en 1919 como Torpedero número 45.

Detrás vendrían otros.

NOTICIAS GENERALES

**Jornada Científica Nacional. Valladolid (España)**

Organizada por la Universidad de Valladolid, con la colaboración del Ministerio de Defensa y del Instituto de Historia y Cultura Naval, el día 2 de abril de 2019 se celebró una jornada científica nacional dedicada al tema general «Las dimensiones humana y científica tras la vuelta al mundo de Magallanes y Elcano», bajo la dirección de Beatriz Sanz Alonso. El programa consistió en una conferencia inaugural y seis mesas redondas, como detallamos a continuación.

Luego de la apertura de la Jornada, que ofició la vicedecana de Ordenación Académica de la Facultad de Filosofía Letras, Cristina de la Rosa Cubo, en el aula magna Lope de Rueda, se pronunció la conferencia «Expedición de Magallanes-Elcano. La primera vuelta al mundo», por José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío (R), del Instituto de Historia y Cultura Naval y director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

*Mesa redonda 1*

Coordinadora, doctora Carmen Martínez Martínez

«Crónicas a mano alzada. Ilustrando el Nuevo Mundo», por Manuel de la Fuente Baños, grado de Periodismo;

«Allende los mares: la difusión de la cultura a través de la traducción individual», por María Eugenia Pastor Ramos, grado en Estudios ingleses;

«Batalla naval y zarzuela; el caso de Trafalgar», por Ana Calonge Conde, doctorado en Musicología;

«El Cervantes de América», por José Francisco Villacís Conrado, grado en Español: Lengua y Literatura;

«El curso en Indias; una guerra a comisión», por Jesús Rodríguez Plaza, grado en Historia;

«La producción de eboraria barroca», por Alberto Tundidor, grado en Historia del Arte.

*Mesa redonda 2*, en el salón de grados

Coordinadora, doctora Victoria Cavia Naya

«Contratos de fletamento: análisis descriptivo del discurso jurídico en lengua inglesa en la estructuración retórica del género desde la lingüística del corpus», por Lucía Sanz, grado en Estudios Ingleses;

«Pigafetta: La búsqueda de Tierra Firme de la conciencia europea», por Álvaro Luis Rodríguez Sanz, grado en Español: Lengua y Literatura;

«La evolución del inglés a través de la piratería: Lengua, Literatura e Historia», por Isabel Betés Calvo, Alexia Martínez Carnicero y Alba Roldán García, grado en Estudios Ingleses;

«Galeones e instrumentos náuticos en el siglo XVI», por Lucía Hernando Martín, grado en Historia;

«Identidades de la poesía hispanoamericana», por Andrés Mauricio García Torres, grado en Español: Lengua y Literatura;

«“Navegante que navega la nave / vuelve hacia allá”. El romance del Conde Olinos», por Raúl Ortiz Lazagabaster, grado de Estudios Clásicos.

*Mesa Redonda 3*, en el aula magna Lope de Rueda

Coordinadora, doctora Leonor Pérez

Cortometraje *El hombre pez*;

«El concepto del viaje en la Edad Moderna: entre la experiencia y el temor», por Guillermo Martín Sanz, grado en Historia;

«La expedición de Álvaro de Mendaña: una crónica periodística», por Sofía Revenga Bécares, grado en Periodismo;

«El mantón y el Galeón de Manila: usos en la vida y en las artes españolas», por Marta Cuevas y Paula Díez, grado en Historia del Arte;

«Las repercusiones de la navegación en la poesía del Siglo de Oro», por Alexandre García, grado en Español: Lengua y Literatura;

«Origen y evolución de la lengua inglesa en el territorio estadounidense», por Claudia García Muñoz y Victoria Herrero Revuelta, grado en Estudios Ingleses;

«América y el transporte marítimo», por David Díez Laso, Jennifer Esquivel y Alicia Fernández, grado en Estudios Ingleses.

*Mesa redonda 4*, en la sala de juntas

Coordinador, doctor Salvador Gómez García

«Corsarios españoles. En defensa de la Corona», por Ángel Alcubilla Campos, Santiago José del Castillo Toquero y Gonzalo Jiménez Fernández, grado en Historia;

«El mundo acuático en la mitología china: dragones, dioses y seres acuáticos», por Blanca Díaz y María Herreras, grado en Historia del Arte;

«Los buques malditos», por Claudia Pérez Conde, grado en Español: Lengua y Literatura;

«“¡Sólo tenías un trabajo!” Estudio descriptivo de los oficiales de la Armada inglesa durante el sitio de Cartagena de Indias», por Mónica Berrocal López, Miguel Conde Armada y Daniel Escribano Blanco, grado de Estudios Ingleses;

«La revolución cartográfica en el siglo XVI», por Paloma Barragán García, grado en Historia;

«Lope de Vega más allá de las fronteras españolas», por Adrián Velasco, grado en Español: Lengua y Literatura.

*Mesa redonda 5*, en la sala de juntas

Coordinadora, Ana Calonge Conde

«La Armada Invencible y los supervivientes del naufragio en Irlanda», por Laura Carnicero Herrero, Abril González Berzosa y Clara Ibáñez González, grado en Estudios Ingleses;

«La piratería en la Edad Moderna», por Andrea Neira Antón, grado en Historia;

«La eboraria y el comercio de marfil en Europa antes del comercio con Filipinas», por María Tordera, grado en Historia del Arte;

«El tráfico de esclavos y su influencia en la cultura», por Sonia Baquero Pereira y Anahí Brírez Ricardo, grado en Estudios Ingleses;

«La defensa de la América hispana: los protagonistas», por Isabel García Vidal, grado en Historia;

«Los refugiados del vapor *Habana* durante la Guerra Civil», por Sandra Cabrejas Sanz y Andrea Delgado Calle, grado en Estudios Ingleses.

*Mesa redonda 6*, en el aula magna Lope de Rueda

Coordinadora, doctora María Eugenia Pastor Ramos

«La metáfora conceptual y la inmigración», por Sandra López, Silvia Mena y Beatriz Caraballo, grado en Estudios Ingleses;

«Relaciones artísticas entre Japón y Méjico: un viaje por el arte nambán», por David Díez Galindo, doctorado en Arte;

«El Pacífico en el siglo XVI: el Lago español», por Emilio Burgos Escudero, grado en Historia;

«Tagalo vs. chabacano, lenguas en conflicto», por Clara González Valcárcel, grado en Español: Lengua y Literatura;

«El mar y los monstruos marinos. Mitología china», por Sara Martín y Ángela Monteagudo, grado en Historia del Arte;

«La poesía en la Sudamérica del siglo XX», por Rocío Hernández Ledesma y Raúl Castilla Marcos, grado en Humanidades y grado en Estudios Ingleses.

Se certificaron nueve horas de asistencia, previa firma.

Para más información dirigirse a:

Universidad de Valladolid  
Facultad de Filosofía y Letras

Plaza del Campus s/n  
47011 Valladolid  
Tlef.: 983 42 30 05  
C/e: <http://www.fyl.uva.es>

## **V centenario del nacimiento de don Pedro Menéndez de Avilés. Mesa Redonda. Madrid (España)**

El 9 de abril de 2019, el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN) organizó en Madrid, como continuación de las Jornadas de Historia Marítima celebradas en Avilés los días 14, 15 y 16 de marzo de 2019 con la colaboración del Ayuntamiento y de Comandancia Militar de Marina de aquella ciudad, una mesa redonda para resaltar, en la capital de España, con ocasión del quinto centenario de su nacimiento, la figura del almirante Pedro Menéndez de Avilés, cuyo currículum y trayectoria naval es difícilmente superable. En palabras de la organización, «la Armada quiere rendir tributo a su recuerdo y a su gran legado, cinco siglos después de haber venido a este mundo para más gloria de España y de sus gentes de mar».

Mesa redonda. Intervinieron:

«Marino y corsario», por Marcelino González Fernández, capitán de navío (R), subdirector de la Liga Naval Española, moderador;

«El mundo de Pedro Menéndez de Avilés (1519-1574). Del viaje de Magallanes y Elcano a la proyección Mercator», por José María Moreno Martín, licenciado en Historia, del Museo Naval de Madrid;

«La Carrera de Indias», por José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL (IHCN);

«Conflictos religiosos en Europa. Los hugonotes», por Magdalena de Pazzis Pi Corrales, licenciada en Historia, de la Universidad Complutense de Madrid;

«Adelantado de la Florida», por José María Madueño Galán, capitán de navío (R), consejero colaborador del IHCN;

«Hermanamiento entre San Agustín y Avilés», por Román A. Álvarez González, licenciado en Geografía e Historia, investigador;

Las sesiones se desarrollaron en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, calle Juan de Mena 1, Madrid.

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval  
Calle Juan de Mena 1, Madrid  
Telf.: 913 79 50 50  
C/e: [Incn@fn.mde.es](mailto:Incn@fn.mde.es)

## Premios Virgen del Carmen de la Armada española. Madrid (España)

La Jefatura de Estado Mayor de la Armada ha convocado los Premios Virgen del Carmen para 2019, en virtud de la resolución 600/VdC/2019, de 30 de enero, cuyo extracto se publicó en el *Boletín Oficial del Estado* número 52, del viernes 1 de marzo de 2019. En su primer párrafo se establece

«La Armada española, con la finalidad de fomentar el interés y la afición por el mar y los asuntos navales, estimular en la juventud las vocaciones por los oficios y profesiones navales y difundir la cultura naval en todo el ámbito nacional, en uso de las competencias que le otorga la Instrucción 3/2010 de 10 de febrero, del Jefe de Estado Mayor de la Arma, por la que se establecen las normas para la concesión de los premios «Virgen del Carmen» de la Armada, convoca los premios «Virgen del Carmen» correspondientes a 2019, con arreglo a las siguientes bases»:

### *Premios*

— Libros. Dotado con 5.000 euros.

Para el mejor trabajo que en cualquier manifestación histórica, científica, literaria o humanística contemple, analice o relacione la vinculación de España al mar y a la Armada, en su ámbito nacional o en su proyección marítima ultramarina.

— Juventud. Dotado con 1.000 euros para el alumno que realiza el trabajo y con 500 euros para el profesor del centro escolar que lo dirija.

Para el mejor trabajo en el que se destaque la contribución de la Armada a la sociedad en cualquier época, realizado por alumnos de Bachillerato, de Formación Profesional de grado medio y de los dos últimos cursos de Enseñanza Secundaria Obligatoria (ESO), a través de sus correspondientes centros educativos.

— Pintura. Dotado con:

Primer premio, con 3.000 euros.

Segundo premio, con 1.500 euros.

Para las dos mejores obras en que, con creatividad pictórica, se plasme la actividad naval en cualquiera de sus aspectos, con el fin de conseguir el acercamiento entre la sociedad y la Armada.

— Fotografía. Dotado con 1.000 euros.

Para la fotografía que mejor plasme la vinculación de la Armada con su entorno, recogiendo motivos que reflejen los aspectos de sus múltiples facetas y actividades.

- Modelismo naval. Dotado con:
  - Premio modelo, 4.000 euros.
  - Premio maqueta o diorama, 2.000 euros.

Para el mejor modelo de nave, embarcación o buque, y para la mejor maqueta o diorama de instalaciones relacionadas con la historia y el arte de la construcción naval española, sin distinción de época, que tuvieran protagonismo en la historia naval española o cuyo diseño marcó un hito en el desarrollo de la construcción naval, y posean valor artístico y técnico significativo.

Las normas a que deben ajustarse las obras que opten a los premios están recogidas en el epígrafe segundo de la Resolución citada más arriba, la cual puede consultarse en el portal BDNS (Base de Datos Nacional de Subvenciones) <http://www.pap.minhap.gob.es/bdnstrans>.

Esta información también puede ampliarse dirigiéndose a

Instituto de Historia y Cultura Naval  
Premios «Virgen del Carmen»  
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid (España)  
Telf.: 913 79 50 50  
C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)

---

A la hora de distribuir este número, los plazos para la presentación de los trabajos ya se han cerrado (lo hicieron el 31 de mayo). La periodicidad trimestral de la REVISTA nos ha impedido ofrecer a nuestros lectores esta noticia con la debida anticipación. (*N. de la R.*)