

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

Desastre del 98. El crucero acorazado *María Teresa*

EN la abundante bibliografía sobre la guerra hispano-norteamericana, que continúa acrecentándose en nuestros días, el lector encontrará todo tipo de estudios y opiniones relativos a la intentona de salida de la flota española del puerto de Santiago de Cuba, fuertemente bloqueado por la potente escuadra norteamericana. Por eso no vamos a insistir aquí en este tema. No obstante, como corresponde a esta sección de La Historia Vivida, nos interesa extraer del desastre general de la flota la tragedia del crucero acorazado *María Teresa*, buque insignia del almirante Cervera, al mando del capitán de navío Víctor Concas Palau, que iba al frente de una escuadra de cuatro cruceros (*María Teresa*, *Oquendo*, *Vizcaya* y *Colón*) y tres destructores (*Furor*, *Terror* y *Plutón*).

Tomamos la descripción de la salida del *María Teresa* de *Los acorazados en acción* (vol. 1, pp. 136-137), obra de H.W. Wilson traducida del inglés por el capitán de fragata Enrique de Sola y Herrán (Imprenta Aldecoa, Burgos, 1932) para el Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada. Así recrea Wilson los hechos:

«Poco antes de la salida de la escuadra de Cervera, Sampson, en el *New York*, se había dirigido a Siboney, a levante de Santiago, para conferenciar con Shafter y poco antes el *Massachusetts* había salido para Guantánamo para carbonear. El primero volvió tan pronto como se dio la señal de alarma, pero el segundo no pudo tomar parte en el combate. Los buques norteamericanos frente a la boca del puerto estaban dispuestos en semicírculo, en el siguiente orden de levante a poniente: *Gloucester* (yacht armado), *Indiana*, *Oregón*, *Iowa*, *Texas*, *Brookling* [sic por *Brooklyn*] (insignia de Sheley) y *Vixen* (yacht armado). La mayor parte de ellos tenía vapor para 10 nudos. Era la mañana espléndida y calurosa, del domingo 3 de julio. El comandante del *Teresa*, midió con el telémetro la distancia al *Brookling*, 9.800 yardas de la boca; el *Indiana* e *Iowa* estaban, según sus cálculos, un poco más cerca; y el *Texas*, el más próximo de todos, a unas 7.000 yardas; las posiciones que señalan los planos oficiales norteamericanos no coinciden con las anteriores, pues colocan algo más cerca a los buques.

A las 9 y 35, el *Teresa*, buque cabeza de línea, pasaba ante el Morro, y uno o dos minutos antes el *Iowa* disparó un cañonazo de alarma, izando la señal 250. Todos los buques acudieron a su puesto, acercándose a la boca del puerto. Cervera, después de rebasar el Morro, continuó un poco hacia fuera para zafarse del peligroso bajo “El Diamante”. El crucero presentaba un aspecto soberbio engalanado con sus banderas de combate, rojas y amarillas; detrás de él seguían el *Vizcaya*, el *Colón* y el *Oquendo*, maniobrando con igual precisión y decidido valor. Fuera ya del “Diamante”, los buques moderaron un momento para dejar a los prácticos. Momentos después, al empezar a evolucionar el *Teresa*, Cervera se dirigió a la torre de mando y, con la mayor calma, dio la orden de romper el fuego. Ya el buque había sufrido seriamente; según refirió el práctico, se habían iniciado los incendios y muchos hombres habían caído muertos o heridos. Siguiendo su plan, el *Teresa* gobernó recto sobre el *Brooklyng*, que a su vez se vino hacia él; los dos adversarios se acercaban con una velocidad relativa de 20 nudos.

En el puente del *Brooklyng* tuvo lugar un rápido coloquio. Schley ordenó al oficial de derrota meter a estribor (para venir hacia la derecha y separarse del *Teresa*). El oficial respondió —“Querrá usted decir a babor”— (a la izquierda y hacia el *Teresa*). Pero la medida se hizo por fin a estribor, con lo que el *Brooklyng* se fue tan encima del *Texas*, que este se vio obligado a parar y dar atrás. En medio del denso humo (casi toda la artillería empleaba pólvora con humo), la confusión entre los buques norteamericanos fue grande, y durante algunos segundos se produjo una “ensalada”, en la cual el *Iowa*, *Texas* y *Brooklyng* se encontraron amontonados. Maniobrando con habilidad, se consiguió salir de aquel apuro, y la maniobra del *Brooklyng* no tuvo más consecuencias que la de encontrarse algo más lejos del enemigo cuando, minutos después, volvió a reanudar el combate.

El intento de abordaje del *Teresa* se evitó con la maniobra indicada, pero en estos primeros minutos, y a pesar de su defectuosa artillería, el crucero español consiguió alcanzar al *Brooklyng* con numerosos proyectiles. También él sufrió gravemente. Uno de los primeros distaros de los cañones de 12 pulgadas del *Iowa*, a 2.200 yardas, cortó una tubería auxiliar de vapor, con la consiguiente disminución de velocidad; otro proyectil destrozó uno de los ramales principales de la tubería de contraincendios. El escape de vapor fue tal, que la torre de popa no pudo funcionar ni fue posible llegar a popa para apagar los incendios. Un grupo de auxilio que intentó socorrer a numerosos hombres aislados por el fuego, pereció entre las llamas, ante la vista de los que se encontraban en cubierta.

El denso humo, los chorros de vapor y los furiosos incendios, con la incesante detonación de los proyectiles, cuyos enormes cascós causaban terribles heridas, formaban un caos espantoso; en medio de él, se produjo una explosión más violenta que las anteriores, en la cual resultó herido el comandante.

Cervera tomó el mando del buque. Su cámara estaba envuelta en llamas[,] la cubierta a popa y la caseta de derrota ardían furiosamente, y la granizada de proyectiles hacía cada vez más peligrosos los incendios. La escasa potencia ofensiva del buque había desaparecido; el cañón de 11 pulgadas de popa estaba inutilizado, y el centro y la popa ardían como un horno; en el puente, fuera de la torre de combate, oficiales y marineros caían con espantosa rapidez; los pañoles de popa corrían grave riesgo, pues las llamas y el humo hacían imposible llegar a ellos para inundarlos, y la explosión solo era cuestión de tiempo. Cervera adoptó la única solución razonable al decidir la varada de aquel casco destrozado en una pequeña playa 6,5 millas a poniente de Santiago, donde embarrancó en el preciso momento en que sus máquinas se paraban; antes de la salida su comandante había

tomado todas las medidas para hundirlo en último extremo, evitando que cayese en manos del enemigo, pero todos los encargados de ejecutar aquellas habían muerto o estaban heridos; el buque no fue volado.

Su estado era tal, que no permitía efectuar el salvamento. Los botes habían sido destrozados, y el traslado a tierra de los heridos e ilesos presentó enormes dificultades a causa de los incendios que se extendían por todas partes. Los pañoles explotaron uno tras otro, no todos juntos, como probablemente hubiera ocurrido de haber almacenado pólvora sin humo o altos explosivos. Los marinos españoles multiplicaron los actos de valor para salvar a sus camaradas envueltos entre las llamas; un tercer contramaestre (*) volvió a nado desde la playa, y en medio del incendio y de las continuas explosiones, salvó a un hombre que pedía socorro, imposibilitado de moverse a causa de catorce heridas.

(*) Este valiente contramaestre se llamaba Casado y su nombre lo lleva hoy en día un barco de la Marina de Guerra. (*N. del T.*)»

Es bueno recordarlo.

NOTICIAS GENERALES

Jornadas Internacionales de Historia y Arqueología subacuática. Madrid (España)

Organizadas por el blog «Espejo de navegantes», que dirige Jesús G.^a Calero, redactor jefe de Cultura del diario *Abc* y coordinador del evento, durante los días 13 y 14 del pasado diciembre de 2016 tuvo lugar en la madrileña Casa del Lector una nueva edición de las Jornadas Internacionales de Historia y Arqueología Subacuática, dedicadas en esta ocasión a «El auge naval y el desarrollo de las naciones. La mejor historia por contar». Las jornadas contaron con el patrocinio de la Casa del Lector (Matadero Madrid), la Fundación Germán Sánchez Ruipérez y el diario *Abc*, así como con la colaboración de varias embajadas, instituciones y empresas.

La celebración de esta conferencia internacional se justifica así en la introducción a su programa de actos:

«Las naves que recorrieron los océanos desde el siglo xv cambiaron el mundo. En una carrera tecnológica que necesitó de gran innovación científica, ingeniería y una pericia sin precedentes en la navegación aquellos barcos abrieron a golpe de vela y viento las puertas de la época moderna. Sus restos naufragados guardan las últimas claves de una sociedad sometida a grandes desafíos migratorios y de globalización que necesitamos comprender en el mundo actual. Una sociedad mestiza y en continua evolución y movimiento, como es la nuestra, está directamente vinculada con aquella que se enfrentaba a lo desconocido en todos los continentes y generaba rápidamente redes de intercambio comercial y militar por todo el planeta.

Suecia, Francia, Inglaterra y Holanda ya están desarrollando sobre los pecios de edad moderna una de las mayores aportaciones de la arqueología subacuática

en relación con el desarrollo de las naciones. Lo mismo empieza a ocurrir en Portugal y en España. Desde las evidencias de esta disciplina planteamos el debate de conocer mejor aquella sociedad que abandonó la Edad Media y se adentró, embarcada, en un mundo nuevo (y en el Nuevo Mundo).

Para España, el nacimiento del Estado Nación fue también la forja de un imperio ultramarino que se dibujaba mientras se iban explorando mares y costas desconocidos, gracias a la construcción de naves e instrumentos cada vez más perfectos y a una insaciable sed de horizonte. Casi no se han estudiado aquellos barcos, pero eso ya está cambiando. Nuestro país empieza a adentrarse en esta investigación pendiente de los buques que hicieron posible el imperio marítimo, con algunos proyectos, que destacan entre las ponencias de esta conferencia internacional. Sirva un ejemplo: la historia desconocida del buque en el que Carlos V llegó a España: el *Engelen*, del que casi nada sabíamos. En 2017 se cumple el V Centenario de aquel primer viaje del futuro Emperador. Esa nave resume la idea de Europa que vino, como él, también por mar en este cambio de época».

Las ponencias, de cincuenta minutos, se desarrollaron en sesiones de mañana y tarde con arreglo al siguiente programa:

Día 13 de diciembre de 2016

Sesión de mañana

Las jornadas dieron comienzo con el acto bienvenida, al que siguieron los discursos de presentación de

- César Antonio Molina, director de la Casa del Lector y exministro español de Cultura;
- Miguel Ángel Recio, presidente de Acción Cultural Española y director general de Bellas Artes;
- Jesús G.^a Calero.

A continuación se dictó la ponencia inaugural: «La historia del *Engelen*. El primer viaje de Carlos V a España en 1517 y su dimensión europea», que desarrolló Javier López Martín, historiador e investigador asociado SAS/INAH, a cuyo término se organizó una mesa de debate con el título «El pecio del *Engelen* y la historia de la navegación que hizo posible la primera globalización», en la que intervinieron:

- Javier Gómez Navarro, presidente de la Sociedad Geográfica;
- Rafael G.^a Herranz, historiador, miembro de la Real Asociación de los Caballeros de Yuste;
- Javier López Martín;
- Javier Noriega Hdez., arqueólogo, miembro de Nerea Arqueología.

La sesión de mañana de esta primera jornada prosiguió con «De la Edad Media a la época moderna a golpe de vela ibérica. La necesaria puesta en

valor de su arqueología», ponencia de la que se ocupó Javier Noriega, y «Rumores de naufragios en la Carrera de Indias (siglos XVI-XVII). Documentación histórica y evidencias arqueológicas», disertación de Ana Crespo Solana, historiadora, investigadora del CSIC y directora del proyecto europeo ForSea-Discovery.

Tarde

- «Excavación en el pecio de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*», por Iván Negueruela, arqueólogo, director del Museo Nacional de Arqueología Subacuática de España;
- «Historia social de un naufragio: hilos de vida a bordo del *Nuestra Señora del Juncal* (1631)», presentación de Flor Trejo Rivera, historiadora, SAS/INAH, México;
- «El Galeón de Manila de Baja California y el fuerte de Acapulco: nuevas miradas al comercio del Pacífico», conferencia pronunciada por Guadalupe Pinzón, historiadora, IIH/UNAM, México;
- «Un programa formativo para la arqueología subacuática española: el máster de la Universidad de Cádiz-CEIMAR y proyectos asociados de intervención arqueológica», disertación de Xavier Nieto Prieto, director del Máster de Arqueología Náutica y Subacuática de la Universidad de Cádiz-Campus de Excelencia Internacional del Mar (CEIMAR);
- «Puesta en valor científico de la arqueología de origen hispánico a nivel global», nueva mesa de debate, esta vez con la participación de Iván Negueruela, Flor Trejo Rivera, Roberto Junco, Guadalupe Pinzón y Xavier Nieto Prieto.

Día 14 de diciembre de 2016

Proyectos internacionales

Mañana

- «La coca de Gribshunden de 1495 tras las lecciones del proyecto Mars», ponencia desarrollada por Niklas Eriksson, arqueólogo, de la Universidad de Södertörn, Estocolmo;
- «Arqueología de profundidad. Un desafío robótico», presentación de Vincent Creuze, del Laboratoire d'Informatique, de Robotique et de Microélectronique de Montpellier (LIRMM), y Michel L'Hour, director del Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM), dependiente del Ministerio de Cultura francés.
- «Pecios y excavaciones. Del desarrollo de las naciones a la marca de país», mesa de debate en la que tomaron la palabra Niklas Eriksson, Alexandre Monteiro, Eduardo Balguerías y Vincent Creuze.

- «Buques portugueses de la exploración y el comercio. La historia borrada por cazatesoros», conferencia dictada por Alexandre Monteiro, arqueólogo subacuático, de la Universidade Nova de Lisboa (Portugal).
- «Vida y muerte en la flota de azogues de 1724. Naufragio, expolio y nuevas investigaciones», ponencia de Carlos León Amores, arqueólogo subacuático.

Tarde

- «Imperios de papel: cartografía y transformación de la imagen del mundo», ponencia conjunta de Carmen G.^a Calatayud, de la Biblioteca Nacional de España, y José M.^a Moreno Martín, del Museo Naval de la Armada en Madrid;
- «Las huellas borradas de la navegación hispana en el Pacífico», disertación de José M.^a Lancho, abogado e investigador, experto en patrimonio cultural subacuático;
- «Armada y nación en la era de la navegación a vela», mesa redonda que contó con las intervenciones de Hugo O'Donnell, de la Real Academia de la Historia; José Manuel Sevilla López, vicealmirante (R), del Museo Naval de la Armada en Madrid; Agustín Rguez. González, historiador, premio Algaba por su biografía sobre Antonio Barceló; José M.^a Lancho, y Juan José Baena, coordinador del Máster en Historia y Patrimonio Naval y director de la Cátedra de Historia y Patrimonio Naval de la Universidad de Murcia;
- «El *Glorioso*: en el “astillero” del célebre pintor de batallas. Nuevas imágenes para la gran historia naval española», conversación entre Jesús G.^a Calero y Augusto Ferrer-Dalmau;
- «La dureza de la vida a bordo en un navío de línea», ponencia de Marcelino Glez. Fernández, capitán de navío (R) de la Armada, subdirector de la Liga Naval Española;
- «Los Tercios embarcados y la estrategia global de la Corona», ponencia presentada por Eduardo de Mesa Gallego, director de la serie de Historia Moderna de la revista de historia militar y política *Desperta Ferro* y asesor científico de la Fundación Carlos de Amberes;
- «El reto de la divulgación. La mejor historia que debemos contar», mesa de debate en la que participaron Flor Trejo; Carlos León; J. Michael Francis, del Departamento de Historia y Ciencias Políticas de la Universidad de Florida del Sur St. Petesburg, *Hough Family Endowed Chair* del Programa de Estudios de Florida de la mencionada universidad y asesor científico del Instituto Nauta, y Alberto Pérez Rubio, socio fundador y editor de *Desperta Ferro Ediciones*.

Las jornadas se clausuraron con «El mundo nunca fue el mismo. El futuro de la arqueología subacuática en España», nueva mesa en la que intervinieron

Elisa de Cabo, subdirectora general de Patrimonio del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte; Rafael Duarte, Javier Noriega y Jesús G.^a Calero.

Para más información dirigirse a:

Jesús García Calero
Espejo de Navegantes
<http://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/>

IX Certamen de Pintura. ISFAS, Madrid (España)

El Instituto Social de las Fuerzas Armadas (ISFAS), con el patrocinio del Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA), convoca su IX Certamen Nacional de Pintura con arreglo a las siguientes bases:

- 1) Podrán concurrir al certamen todos los afiliados, titulares beneficiarios del ISFAS, el personal que presta servicio en el citado instituto y los miembros de su unidad familiar (hijos o cónyuge), así como el personal perteneciente a otras mutualidades de funcionarios (MUFACE y MUGEJU), tanto titulares como beneficiarios y todo el personal que percibe su nómina a través de los organismos pertenecientes al Ministerio de Defensa (funcionarios o laborales).
- 2) Las obras podrán estar realizadas en cualquier técnica pictórica, pudiendo presentar cada concursante un máximo de dos obras, no premiadas anteriormente en otros certámenes, y con formato no superior a 100 cm por cualquiera de sus lados, siendo libres el tema y la técnica.
- 3) Las obras se presentarán enmarcadas con un listón o junquillo que no superó los 3 cm de ancho; si la obra lo requiere podrá presentarse el lienzo sin enmarcar
- 4) El certamen está dotado con un fondo de 20.000 euros (susceptible de ampliación si la calidad lo requiere), destinado a la adquisición de obras entre las seleccionadas por el Jurado nombrado al efecto, por orden de selección, y conforme al precio previamente establecido por sus autores, las cuales quedarán en propiedad del Instituto, incluso para su reproducción, entendiéndose la dotación como premio por la compra de las obras.
De la cantidad mencionada con anterioridad, 7.000 euros serán destinados a adquisición de obras de artistas pertenecientes a las otras mutualidades o al personal de Defensa, si procede.
Los premios no podrán declararse desiertos.
- 5) El plazo de admisión de las obras finalizará el 28 de abril de 2017, efectuándose la entrega en la sede del ISFAS (C/ Huesca 31, 28020 Madrid), recayendo el fallo del Jurado durante la primea quincena de mayo de dicho año.

- 6) Las obras se presentarán sin la firma del autor e irán acompañadas de fotografía de la obra presentada en la que figure su título, técnica empleada, medidas y lema elegido por el autor.
Asimismo se entregará un sobre aparte (plica) cerrado y precintado, en cuyo interior se especificarán el título de la obra y un breve resumen explicativo de la misma y su valoración, así como los datos de identificación del autor: nombre y apellidos, domicilio, localidad, teléfono, NIF y documento acreditativo de su vinculación con el ISFAS, MUFA-CA MUGEJU o Ministerio de Defensa.
- 7) Las obras podrán ser entregadas personalmente o enviadas a través de una empresa de transporte, cuyos gastos correrán por cuenta y riesgo del autor, tanto en su entrega como en su recogida.
El Instituto no se hará responsable del posible deterioro surgido en el transporte, ni de la integridad de las obras en caso de daños, aunque velará, con el mayor celo por su protección y conservación.

Nuestros lectores podrán acceder a información más detallada en

BOD núm. 223, de 16 de noviembre de 2016

Internet: www.mde.es/isfas

LIV Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), durante los días 25, 26 y 27 de abril de 2017 se celebrarán en Madrid las LIV Jornadas de Historia Marítima, bajo el tema general «Tercer centenario de la creación de la Real Compañía de Caballeros Guardias Marinas». Las ponencias, de veinticinco minutos, se desarrollarán en sesiones de tarde en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7) y se atenderán al siguiente programa:

Día 25 de abril de 2017

- Sesión de apertura, conducida por Fernando Zumalacárregui Luxán, vicealmirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval;
- «Creación y primeros pasos de la Real Compañía de Guardias Marinas», por José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío (R), consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval;
- «Analogías y diferencias entre los modelos inglés, francés y español (los Midshismen y los Condé de la *Marine*)», por Enrique de Carlos y Boutet, historiador naval.

Día 26 de abril de 2017

- «Sedes y cuarteles de la Real Compañía de Guardias Marinas», por Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío (R), consejero colaborador del IHCN;
- «La Escuela Naval de San Fernando (Cádiz)», Juan Castañeda Muñoz, capitán de navío, comandante director de la Escuela de Suboficiales.

Día 27 de abril de 2017

- «La Escuela Naval Flotante», por José R. Cervera Pery, general auditor de la Defensa, asesor del IHCN;
- «La Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra)», José M.^a Núñez Torrente, capitán de navío, comandante director de la ENM.

Además están programadas conferencias en:

Marín-Pontevedra

Día 30 de marzo de 2017

- «La Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra)», José M.^a Núñez Torrente, capitán de navío, en la biblioteca pública de Marín, en colaboración con el Ayuntamiento de Marín y el club de opinión Portocelo.

Día 10 de mayo de 2017

- «Creación y primeros pasos de la Real Compañía de Caballeros Guardias Marinas», José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío (R); en el auditorio de la Universidad de Pontevedra.

Día 25 de mayo de 2017

- «La evolución de la enseñanza naval (planes de enseñanza)». Por Manuel Romasanta Pavón, contralmirante, director de Enseñanza Naval, en el salón de actos de la ENM;

Y en la Escuela de Suboficiales de San Fernando (Cádiz):

Día 10 de mayo de 2017

- «La Escuela Naval de San Fernando (Cádiz)», Juan Castañeda Muñoz, capitán de navío, director de la ESA. En el centro de congresos «Cortes de la Real Isla de León» de San Fernando.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Día 24 de mayo de 2017

- «Sedes y cuarteles de la Compañía de Guardias Marinas», por Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío (R), consejero colaborador del IHCN. En el centro de congresos «Cortes de la Real Isla de León» de San Fernando.

Día 14 de junio de 2017

- «La evolución de la Enseñanza Naval», Manuel Romasanta Pavón, contraalmirante ,director de Enseñanza Naval. En el centro de congresos «Cortes de la Real Isla de León» de San Fernando.

Los lectores interesados en ampliar esta información pueden dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid.
Telf: 913 79 50 50
C/e: ihcn@fn.mde.es