

EL *ENCARNITA*, EL PRIMER BALANDRO DE LA ESCUELA NAVAL DE SAN FERNANDO

(...Y algunos apuntes del impulso de Alfonso XIII
a la Marina Deportiva)

Alejandro ANCA ALAMILLO
Marinero reservista honorífico
Investigador naval



ACE ya algunos años publiqué en las páginas de esta REVISTA un pequeño artículo en el que rescataba del olvido cuatro barquitos que distintas personas regalaron a la Armada (véase el número de mayo de 1998). Una de estas unidades era el yate *Encarnita*, del que hice una sucinta descripción en dicho trabajo y que quiero ahora completar con nuevos datos e imágenes que he recopilado en este tiempo.

Aprovecharé también para enmarcar en su justo contexto histórico esta donación, que nunca se hubiera verificado sin el decidido impulso regio a la Marina Deportiva, que sentó las bases para que durante la segunda década del siglo XX experimentara un aceptable y rápido desarrollo en nuestro país.

Alfonso XIII y la Marina

Alfonso XIII fue un enamorado tanto de la Marina de Guerra como de la Deportiva. Basta leer su diario de cuando era niño para darse cuenta del interés que despertaban en él los barcos, pues en varios de sus pasajes manifestaba, a veces con vehemencia, su preocupación por el fomento de nuestra Armada, sobre todo cuando comparaba los navíos extranjeros con los nuestros.

Sin embargo, en la primera navegación de su existencia, cuando tenía tan solo seis años y a bordo del crucero *Conde de Venadito*, que lo trasladaba de



El *Encarnita*, en primer término, y el *Hispania*.

Sevilla a Huelva (1), cogió un resfriado, afortunadamente sin mayores consecuencias. Más suerte tuvo el niño-rey en su segunda navegación, realizada en el verano del año 1900 por aguas cantábricas, pues la mar fue benévola y, según las crónicas, ni se mareó.

Como un lapsus podemos calificar la «metedura de pata» en la que incurrió en 1905 durante una animada conversación cuando se encontraba disfrutando de un almuerzo en San Sebastián, afirmando: «No me es simpática la Marina». Al percatarse de la presencia en la mesa de varios oficiales inmediatamente matizó: «No es eso lo que he querido decir. Lo que sucede

es que me mareo como una cabra. Pero prometo habituarme a la mar». ¡Y vaya que se habituó!, pues al año siguiente patronearía (2) por primera vez un velero de su propiedad en una regata que tuvo lugar en aguas de Santander, el *Queen X* (3), al que bautizó sarcásticamente con esta singular denominación el año anterior, cuando se especulaba sobre qué princesa europea se convertiría en su esposa.

(1) Viajaba con su madre para inaugurar un monumento erigido a Cristóbal Colón dentro de los numerosos actos que se realizaron para conmemorar el IV Centenario del Descubrimiento de América.

(2) El monarca con anterioridad había hecho las oportunas prácticas de navegación de este tipo de embarcaciones, tutelado por el naviero montañés Ángel F. Pérez a bordo del balandro *Sidonia*.

(3) Se lo compró, en el mes de noviembre de 1905, a Gabriel Roig de la Parra en Santander. Su nombre original era el de *Nenúfar*, y pagó por él 19.296,10 pesetas. Ya por aquel entonces el Rey era propietario de dos veleros más: el *Giraldilla*, adquirido en 1904, y el *María*, botado el 5 de marzo de 1905 en el almacén número 7 del Arsenal de Ferrol sobre planos del capitán de navío, comandante del *Giraldilla*, Joaquín Barriere, siendo ejecutado por el carpintero del buque con el auxilio de nueve marineros de su dotación. Por cierto, que no sería el único que salió de aquel arsenal; por ejemplo, en 1907, en el mismo almacén y por los mismos miembros de la Armada se construyó el bautizado *Dios Salve a la Reina*. También al año siguiente el Soberano encargaría otro.



Botadura del *Hispania*.

En 1908 el monarca sería invitado por el elitista club de vela británico Royal Yacht Squadron, que tenía (y tiene) su sede en la isla de Wight (4), y donde se le convenció, tras presenciar la regata internacional que allí se celebraba, de que una nación europea tan importante como España no podía permanecer por más tiempo sin representación en este tipo de eventos marítimos que tenían lugar indistintamente en aguas de Francia, Gran Bretaña y Alemania.

De regreso a la Península se empeñó en la labor de convencer a los que encabezaban por aquel entonces el *establishment* español para que se animaran a encargar la construcción de varios balandros de la clase de 15 metros (5). De esta

(4) Concretamente en Cowes. Como decimos, aún subsiste y solo se puede ingresar en él por expresa invitación de otro socio. En la actualidad, y según informaciones que no hemos podido contrastar, solo dos españoles forman parte de este selecto club: S. M. Don Juan Carlos I y Jaime Ylleras.

(5) En 1907 fue constituida la IYRU International Rule, que reguló las clases métricas con el fin de que las regatas fueran abiertas a todas las naciones, eliminando con ello las reglas particulares de localidades o naciones, para implantar así un sistema de clasificación unificado en toda Europa. Hay que advertir al lector que cuando se clasificaban en la denominación de «15 metros», en ningún caso se especificaba con ello la eslora de la embarcación, ya que era el sistema métrico decimal el que se empleaba para elaborar la fórmula que permitía incluir al barco en esta clasificación. De esta manera, los balandros de «15 metros» tenían una eslora que, por lo general, casi alcanzaba los 30 metros. Entre 1907 y 1917 se construirían más de veinte

manera, durante los años siguientes competirían junto al *Hispania* del Rey en las regatas continentales el *Tuiga*, del duque de Medinaceli, el *Slec* (6), del marqués de Comillas, y el protagonista de nuestro artículo, propiedad de Francisco de Cubas Erize González y Urquijo, marqués de Cubas y de Fontalba.

Los primeros frutos de la recién creada «flotilla» se obtuvieron en el verano del año siguiente durante la primera competición internacional de la clase que se celebró en Cowes, cuando el *Hispania*, patroneado por el segundo comandante del yate real *Giralda* Claudio Alvargonzález, en dura competencia con otros ocho barcos —entre ellos los de propiedad del mismísimo rey de Inglaterra Eduardo VII, los del káiser Guillermo II y el zar de todas las Rusias Nicolás II—, obtuvo la victoria en tres de las mangas, adjudicándose a la postre dos de los más importantes trofeos en liza. Ya en 1911, durante la celebración del primer Festival Europeo de Regatas, también celebrado en Inglaterra, de nuevo el *Hispania* volvería a conquistar el primer premio de su clase (7). A partir de aquel momento el monarca se aficionó a este deporte en grado sumo, por lo que verle con la marinera de *yachthman* en época estival era de lo más habitual, no perdiéndose casi ninguna regata de las que se celebraron en aquella época en las costas cantábricas y mediterráneas de nuestro país.

El *Encarnita*

Fue en abril de 1915 cuando el citado marqués de Cubas ofreció el velero a nuestra Marina, que lo aceptó por Real Orden fechada el día 29 de dicho mes para emplearlo como embarcación-escuela de prácticas de los alumnos de la Escuela Naval. La norma decía así:

«El espléndido donativo con que V. E. ha querido contribuir a la enseñanza de los alumnos de la Escuela Naval Militar al dedicarle un hermoso yate *Encarnita* es sin duda el más adecuado para desarrollar indispensables aficiones marineras en los futuros oficiales de nuestra Armada. Con tal motivo S. M. el Rey (q. D. g) se ha dignado ordenar se acepte su donación, que la Marina se incaute del yate con las formalidades de Ordenanza para que sea incorporado a la Escuela Naval Militar y que se den a V. E. en su Real nombre las más expresivas gracias por su generoso donativo.

unidades de esta clase, cuatro de ellas, como veremos a continuación, eran de propietarios españoles. Por último recordar la obligación impuesta por el reglamento de que los yates debían ser construidos en el país de origen del propietario.

(6) Fue adquirido de segunda mano, y su nombre anterior había sido *Shimna*.

(7) La línea de salida estaba en Spithead y la llegada en Ryde (isla de Wight), con un recorrido de 35,75 millas para la clase de 15 metros.

De Real Orden lo manifiesto a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios (Firma).»

El agradecimiento sería complementado con la concesión al aristócrata de la Gran Cruz al Mérito Naval por decreto de fecha 30 de junio de 1915, que fue publicada en la *Gaceta de Madrid* el día 7 del mes siguiente.

El nombre del yate se lo puso en recuerdo de su hija mayor (María Encarnación Cubas y Urquijo), que había fallecido en abril de 1911 cuando contaba tan solo 18 años de edad; es decir, el marqués donó la embarcación cuando justo se cumplía el cuarto aniversario de la muerte de la joven.

Era un balandro con motor auxiliar que fue construido por el astillero Karrpard (8) de Pasajes de San Pedro, siguiendo los planos del ingeniero naval galo Joseph Guedón, por un importe total de 115.000 pesetas.

Su quilla fue puesta a finales de febrero de 1909, para ser botado el 1 de julio siguiente. De construcción mixta (su quilla era de roble y el armazón era alternativamente de acero y olmo americano), en la cubierta se empleó pino del Canadá. Su interior era muy lujoso, repleto de mobiliario de caoba y de toda clase de comodidades; salón comedor, varios aseos para la tripulación y luz eléctrica.

Tenía 24,40 metros de eslora total, 16,09 en flotación, 4,04 de manga, dos de calado y desplazaba 42 toneladas. Su planta motriz estaba constituida por un motor de 60 caballos Renault. Su hélice, de dos palas, era reversible del tipo Meissner (9) y fue construida en Hamburgo.



Publicidad del astillero en 1980.

(8) Este pequeño astillero, fundado en 1904, se instaló en la zona del antiguo Astillero del Rey de Pasajes de San Pedro, arrendando los varaderos de costado de la Sociedad del Puerto. Estuvo dirigido por el capitán de artillería León Carrasco, y se especializó en la construcción de *yachts* de recreo. De su grada salió, por ejemplo, el citado *Hispania*, propiedad, como sabemos, del Rey.

(9) Carl Meissner, natural de Hamburgo, fue su inventor, bautizándola con el nombre de *Nauticus*. Permitía el acoplamiento directo del motor con la hélice, evitando el empleo de correas o engranajes que absorbían fuerza inútilmente. Gracias a un vástago que atravesaba el



El Encarnita. (Mundo Gráfico).

La Armada había previsto que, tras tomar posesión del velero, fuera remolcado hasta Ferrol por el cañonero *Marqués de Molíns*, pero presentado el comandante del cañonero ante el representante del marqués, Rodríguez del Castillo, este le manifestó que el barquito no estaría en disposición de emprender viaje hasta al menos un mes y medio más tarde, ya que el aristócrata quería entregarlo en las mejores condiciones posibles, al encontrarse tanto el timón como su casco en deficiente estado.

Es por ello que no sería hasta el día 21 de junio cuando se levantó el acta de entrega del balandro. Una vez verificado el inventario, el *Marqués de Molíns* lo condujo a Ferrol, donde se le efectuaron algunas reparaciones, quedando listo para emprender viaje a Cádiz el día 3 de septiembre.

Al mando del alférez de navío Pedro Lapique Suárez que, encontrándose embarcado en el *Alfonso XIII*, se prestó voluntariamente para realizar la comi-

árbol hueco de la hélice, el inventor hacía describir a sus palas una rotación de 180°, quedando en una posición simétricamente opuesta a la que tenían con anterioridad, produciendo la inversión del sentido de la marcha. Las palas estaban provistas de discos, en los cuales había un prisma accionado por un vástago que pasaba por el interior del árbol de la hélice y que por el otro extremo estaba unido al mecanismo de la marcha. Al mover dicho vástago en un sentido u otro, se hacía mover el prisma y este hacía girar las palas en el sentido que se deseara.

sión (10), y tomando de improvisada tripulación a un maestro del taller de velamen del arsenal y nueve marineros, algunos de ellos de la dotación del acorazado, puso proa a la «tacita de plata».

El viaje, de 582 millas, sería realizado íntegramente a vela, por lo que se convirtió en una azarosa travesía, teniéndose que hacer una escala en Vigo, a donde llegó cuatro días más tarde, aparejando de nuevo el día 13 hacia su destino. Aunque se había previsto una nueva recalada en Lisboa, Lapique no estimó necesario verificarla, presentándose frente a Cádiz en la noche del día 22, rindiendo viaje en La Carraca tres días más tarde.

De esta manera, el *Encarnita* pasaría a engrosar la «flotilla» de embarcaciones menores de que disponía la Escuela, compuesta en aquel momento (11) por un bote y dos traineras sin aparejo que se utilizaban para ejercicios de remo.

Irían pasando los años para que el barquito, marinado por los alumnos de las distintas promociones (de la 317 a la 330), sufriera en su cuadernas su uso y el paso del tiempo, hasta que en abril de 1919 la superioridad dispuso que pasara a Ferrol, donde debían realizársele diversas reparaciones, solicitando dos años después la Jefatura de la Dirección de Instrucción un crédito de 5.000 pesetas para poder emprender los trabajos. Lamentablemente aquellas obras no fueron realizadas, permaneciendo arrumbado e inútil para el servicio a la espera del que parecía su inevitable final, el desguace. Pero el destino, siempre caprichoso, prolongaría su vida naval un poco más; y es que el 24 de enero de 1927, el capitán general del departamento, a propuesta del jefe de la Base Naval de Ríos y con el visto bueno del ministro (12), dispuso su cesión al Club Náutico de Vigo, junto a los *Queen X*, *Zubiria* y *Sirius*, que suponemos (ya que no tenemos certeza total de ello) fueron donados por el Rey a la entidad privada (13). Se pretendía con ello promocionar el deporte náutico en la ría, aún no muy arraigado en la ciudad gallega. Recordar de paso que el club, aunque fundado en 1906, había renovado y ampliado sus instalaciones pocos meses antes.

Desconocemos cuánto tiempo más sobreviviría el *Encarnita*, por lo que debemos cerrar aquí su pequeña gran historia... la historia del que fue el primer balandro del que dispusieron los caballeros alumnos de la Escuela Naval de San Fernando.

(10) La idea original es que un buque de la Armada lo remolcara hasta Cádiz.

(11) Véase el expediente de 9 de julio de 1915 sobre la carta del día 25 de junio anterior. AGMAB «Escuelas». Leg. 881.

(12) El capitán general elevaría el escrito a su ministro el 7 de enero anterior. Véase AGMAB «Navegación Mercantil». Leg. 7.147/38.

(13) Además de estos yates, el Club Náutico de Vigo disponía por aquel entonces de los *Patente Castillo*, *Emen-Dek*, *Farruco*, *Isabel*, *Adelita*, *Bebé Cupidón*, *Adalicia* y *Señor Abate*. Para la celebración de todo tipo de actos tenían además un pontón de tres palos y 800 toneladas, originalmente llamado *Klosófic* y que fue rebautizado por sus socios como *Buque-Club*.

BIBLIOGRAFÍA

- ANCA ALAMILLO, Alejandro: «*Urania, Encarnita, Javier Quiroga y Giralda*, cuatro generosas donaciones de buques de la Armada». REVISTA GENERAL DE MARINA. Cuaderno de mayo de 1998.
- El Urania y el Giralda. De grandes yachts de recreo a buques al servicio de la Armada Española*. Real Academia de la Mar. Madrid, 2006.
- CASTILLO-PUCHE, J. L.: *Diario íntimo de Alfonso XIII*. Biblioteca Nueva. Madrid, 1960.
- FERNÁNDEZ PALACIOS, José Antonio: *Marina Deportiva*. Sílex. Madrid, 2001.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *Alfonso XIII. Un rey y sus barcos*. Santander, 1978.
- KHAGHANI, Haley: «*Hispania*, el barco del Rey Alfonso XIII». ABC. Edición de 5 de julio de 2008.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, José María: *Los deportes náuticos en Cataluña, 1821-1936. Más de un siglo de remo, vela y motor*. Barcelona, 1978.
- SANTIAGO IGLESIAS, Raúl de: *Aspirantes de Marina y Guardiamarinas de la Escuela Naval Militar de San Fernando (Cádiz) 1913-1943*. Fundación Alvargonzález. Gijón, 2013.
- TERRY MARTÍNEZ, Fernando: *El pasado revive en Puerto Sherry*. www.spend-in.com
- ZAVALA, José María: *El patrimonio de los Borbones. La sorprendente historia de la fortuna de Alfonso XIII y la herencia de Don Juan*. La Esfera de los Libros. Madrid, 2010.
- ZURBANO MELERO, José-Gabriel: «Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. Núm. 2/1998.
- Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán»:
Expediciones. Buques (legs. 1.176 y 7.147).
Escuela Naval (leg. 881).
Navegación Mercantil (leg. 7.147/39).