

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José A. OCAMPO ANEIROS  
Coronel de Máquinas (retirado)

LA HISTORIA VIVIDA

## **La fragata blindada *Sagunto***

### ***En busca de una fragata***

La fragata blindada *Sagunto* fue un buque con un pobre y corto historial de servicio. En una época en que los países vecinos ya disponían de buques como el *Gloria*, el *Warrior*, el *Devastation* y otros, un barco como el *Sagunto*, aunque acorazado también, llegaba con retraso. Se intentó contratar uno en Francia, y se desistió de ello; luego se probó en Inglaterra, y también fracasó el proyecto. Y es que España estaba, en aquel momento, «a verlas venir», pero no por prudencia forzosa, sino por falta de presupuesto suficiente y, por qué no decirlo, «por carecer de ingeniería y de medios de ejecución adecuados» (Rafael Monleón). Se acabó decidiendo construirla en astilleros nacionales. Así pues, a la serie integrada por la *Numancia*, la *Tetuán*, la *Zaragoza* y la *Arapiles*, vendrían a sumarse otras dos gemelas: la *Sagunto* y, luego, la *Villa de Madrid*:

«... dispuso el ministro ferrolano Mac-Crohon y Blake en septiembre de 1859 la construcción de un navío de hélice que debía llamarse *Príncipe de Asturias*. Cuando se marchó de Ferrol este ministro, el día 23 del mismo año, se dijo que se había puesto la quilla de un buque que tendría 1.000 caballos nominales de poten-

cia propulsora y montaría 91 cañones. Pero en todo el año 1860 no se hizo otra cosa que labrar sus maderas y bautizarlo con el nombre de *Príncipe Alfonso*. El nuevo ministro, Juan Zabala y de la Puente, el 8 de junio de 1861, no encontró ningún indicio de semejante construcción, según declaró en el Congreso el 3 de enero de 1862; y el 5 de octubre fue autorizada su construcción. Por consiguiente ordenó poner la quilla de una fragata. Pero eran tales las dudas sobre el particular, que mientras el 27 de febrero la prensa hablaba de una fragata de 500 caballos y 51 cañones y la llamaba *Sagunto*, el 20 de octubre del mismo año 1862, se daba el mando del *Príncipe Alfonso* al capitán de navío Rafael Ramos Izquierdo y Villavicencio». (FORT Y ROLDÁN, Nicolás: *La flota ferrolana*, Ferrol, 1897.)

El 21 de mayo de 1863, en Ferrol, siendo ministro de Marina Francisco de la Mata y Alós, se le puso la quilla a la fragata (TAXONERA, Luciano: *El arsenal de Ferrol*, 1888), que debería integrarse, como hemos dicho, en la serie «Zaragoza». Con algunas vacilaciones, fueron discurriendo los trabajos de construcción, hasta que, después de 1865, se interrumpieron. Y en 1868, cuando una parte de las maderas estaban en estado dudoso, se acordó blindarla y aumentarle la potencia a 1.000 CV.

Tras el triunfo de la revolución «Gloriosa», de septiembre de ese año, se le cambió el nombre por el de *Sagunto*. Fue lanzada al agua en 1869, de modo que era ya una fragata anticuada, sobre todo por la artillería naval, por la tecnología y por la velocidad. Por real orden de 13 de febrero de 1871, con la llegada del nuevo rey, Amadeo de Saboya, se le cambió el nombre otra vez y pasó a llamarse *Amadeo I*, hasta que, tras la abdicación de este, el 11 de febrero de 1873, recupera el nombre de *Sagunto*. En octubre de 1872, todavía en periodo de armamento, su dotación, al igual que la de las fragatas *Asturias* y *Esperanza* y la de la goleta *Buenaventura*, se une a la oposición republicana federal que el brigadier Pozas había muñido en aquel arsenal.

Y por fin, el 1 de febrero de 1877, siendo ministro de Marina Francisco de Paula Pavía y Pavía, se hace la entrega, cuando la fragata ya acumulaba un buen número de años a sus espaldas y le quedaban pocos por delante —la *Sagunto* había permanecido catorce años en construcción, y solo llegaría a completar trece de servicio—.

### ***La fragata, en servicio***

Tenemos, pues, una fragata blindada, de casco de madera y 7.350 toneladas de desplazamiento, con una coraza de 160 mm, 1.000 CV de potencia, 8 calderas rectangulares de carbón, una hélice de dos palas, 30 cañones de 200 mm, casco y máquinas bien contruidos en el arsenal de Ferrol, y cuya velocidad en pruebas no pasó de cinco nudos de los diez contratados, defecto que la hacía prácticamente inútil, no ya para maniobrar y combatir, sino hasta para transporte, dado que era un buque blindado, con alto coste y proporciones excesivas. No obstante, poseía en alto grado otras condiciones marineras poco comunes en los barcos de esta naturaleza, como se evidenció en el temporal

que sufrió en el viaje a Cartagena, el cual forzó a su comandante a entrar de arribada en Almería.

Creyendo que iba a contar con un poderoso buque acorazado, nuestra marina militar, tan escasa entonces de material flotante por la penuria presupuestaria, se topó con un barco inútil para el combate y cuya principal función en su corta vida fue la de servir como «alojamiento real» en las visitas oficiales de sus majestades Alfonso XII y María Cristina. La decepción fue mayúscula.

Salió el buque para Cartagena, en cuyo dique flotante varó a fin de limpiar fondos, aprovechando para variar la inclinación de las palas de la hélice, operación con la que el barco obtuvo un andar que excedía muy poco de los primitivos cinco nudos.

### *La fragata definitiva*

Integrada la fragata en la escuadra que se iba a poner a disposición de sus majestades en sus viajes, antes de visitar el departamento de Ferrol, llevaba embarcado al ingeniero inspector de 1.<sup>a</sup> clase Casimiro de Bona, director de la Escuela de Ingenieros de la Armada, radicada en la ciudad departamental. El ingeniero Bona, hombre de gran inteligencia, aseguraba que la lentitud de la *Sagunto* tenía remedio, y se ofreció para intentar encontrar sus defectos de construcción, con cuya subsanación, aseveraba, podría llegar a andar de 12 a 13 nudos y ser más gobernable. Bona observó que la máquina iba bien, que había fuertes vibraciones en la parte del propulsor y que la estela que dejaba en su marcha, en lugar de seguir la dirección del plano diametral del buque, formaba con él un ángulo de unos 20 grados sobre estribor. Con los datos así observados afirmó que el principal defecto provenía del propulsor y aseguró que la fragata llegaría a ser una de las mejores de nuestra Armada. Oído esto por el jefe del Estado, Casimiro de Bona recibió el encargo de proceder a ejecutar el proyecto.

Lo primero que hizo el ingeniero fue varar de nuevo el buque en el dique flotante de Cartagena y diseñar una hélice de cuatro palas en los astilleros de Ferrol, la cual fue la primera pieza de bronce de 11.000 kg que se fundía en España; luego, procedió a arreglar el eje de la hélice y su prolongación, operación que, tratándose de una masa de hierro de 15 toneladas, resultó de gran dificultad. Por último, las obras en la popa del casco y las demás reformas ejecutadas en el mismo dique coronaron el proyecto con gran éxito. La remodelación terminó el 30 de noviembre de 1878.

### *Una fragata «nueva»*

La salida de la dársena, por su corta duración y la facilidad con que se efectuó, ya indicó que el gobierno del buque y el funcionamiento de su hélice

habían mejorado notablemente. Habían desaparecido las vibraciones exageradas que se producían con la otra hélice, y la entrada en la dársena con la máquina era una prueba concluyente de su buen gobierno.

Ya a la salida, cuando la fragata iba a realizar las pruebas de mar, antes de que la máquina estuviera preparada para alcanzar la máxima velocidad del barco, dispuso su comandante, el capitán de navío Juan Martínez Illescas, que se echase la corredera, que acusó un andar de 10,5 millas.

No se trata de consignar aquí todos los datos de las pruebas de mar, pero sí es de destacar la proeza de recuperar un buque que estaba prácticamente perdido. A tenor de los datos recogidos en las pruebas, si al recorrer la base no se hubiesen dado las circunstancias de tener el viento de proa y de haber trabajado con un carbón demasiado menudo, se habría obtenido una velocidad de 13 nudos o algo más. Para formarse un juicio cabal de lo satisfactorio de este resultado, baste recordar que la fragata blindada *Numancia*, orgullo de la Armada, con mayor presión en la máquina, es decir con mayor fuerza propulsora y una mar en calma, alcanzó en su día en las pruebas un máximo de 12,9 nudos.

Una última cosa. Ya hemos dicho que quien llevó el barco a la mar fue su comandante, el capitán de navío Juan Martínez Illescas, pero es justo añadir que contó con el primer maquinista de la *Sagunto*, el maquinista de 2.<sup>a</sup> clase Antonio Rodríguez, quien contribuyó eficazmente al funcionamiento de la máquina, y con el maquinista Mayobre, que se prestó voluntariamente a colaborar en las pruebas cuando ya estaba pasaportado para Ferrol, y cuya inteligente aportación contribuyó al éxito de aquellas. (*Boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada*, núm. 13, 31 de diciembre de 1878, pp. 232-234.)

### *El servicio*

Después de unos meses integrada en la Escuadra de Instrucción del Mediterráneo, con estancia en Valencia y en Mahón, vemos a la fragata en Ferrol, en obras de acondicionamiento para recibir a sus majestades. Al mando del capitán de navío Ramón Martínez y Pérez se incorporó, como buque insignia, a la escuadra de instrucción que mandaba José Polo de Bernabé y Mordella, y el 9 de julio de 1881 salió de Ferrol hacia Comillas (Santander), donde se encontraban los reyes. El 7 de agosto, la fragata izó el estandarte real y en ella embarcaron sus majestades para hacer un recorrido por las Rías Bajas y, especialmente, visitar el departamento de Ferrol, ya que era la primera vez que acudían a esta ciudad. Durante la visita presenciaron la puesta de quilla del crucero *Reina Cristina* y la puesta a flote de la fragata *Navas de Tolosa*, que estaba en el dique de la Campana. El 25 la *Sagunto* llegó de regreso a Comillas, donde desembarcaron los monarcas y se arrió el estandarte real.

La *Sagunto* fue dada de baja para el servicio, por inservible, en 1891, y después de hacer de pontón varios años en Cartagena, fue sacada a subasta pública por dos veces en 1894. Se presentaron dos postores, pero no llegaron

a un acuerdo. En 1896, la junta administrativa del arsenal de Ferrol la sacó de nuevo a la venta en concurso libre. Tuvo mala suerte hasta el final: la singular fragata acabó sus días en manos de un chatarrero de Palma de Mallorca.

## NOTICIAS GENERALES

### **Jornadas culturales. Valladolid (España)**

Organizadas por la Asociación Universitaria Clio, de Valladolid, entre los días 12 de abril y 2 de mayo de 2021 se celebraron unas jornadas culturales con el título general «Horizonte Valladolid-Filipinas 1521. La Monarquía Hispánica en Asia: pasado español y memoria presente en el V Centenario de la llegada de Fernando de Magallanes a Filipinas», en las que participaron, entre otros organismos, el Departamento de Estudios e Investigación (DEI) del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), que intervino con dos ponencias:

*Martes 13 de abril de 2021*

- «500 años de la primera circunnavegación. Expedición Magallanes-Elcano», por el capitán de navío (retirado) Eduardo Bernal González-Villegas, del DEI-IHCN.

*Jueves 22 de abril de 2021*

- «Las estrategias de España en Asia en los siglos XVI al XVIII», por el capitán de navío (retirado) José Ramón Vallespín Gómez, jefe del del DEI-IHCN.

Las sesiones se emitieron en línea a través de la plataforma Webex.

Aquellos de nuestros lectores que deseen ampliar esta información sobre las ponencias e inscripciones en estas jornadas, pueden enlazar con la web <https://asociacionuniversi.wixsite.com/website/post/ciclo-de-conferencias-on-line-horizonte-valladolid-filipinas-1521>

### **LXIII Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)**

Organizadas por el IHCN y la Asamblea Española de la Orden de Malta (AEOM), los días 15,16 y 17 del mes de junio de 2021 se celebraron las LXIII Jornadas de Historia Marítima, dedicadas a «La Orden de Malta, la mar y la Armada» (IV).

El IHCN y la AEOM, conscientes de las múltiples y polifacéticas relaciones históricas existentes entre España y dicha orden, y que han adquirido especial relevancia en lo naval, han venido desarrollando una serie de activi-

dades conjuntas, encaminadas a dar a conocer este glorioso pasado común. Con el título «La Orden de Malta, la mar y la Armada» ya fueron organizadas sendas jornadas en 1994, 2000 y 2011, las cuales tuvieron su continuidad en estas cuartas, que se presentaron en el mes de junio de 2021.

Las sesiones se desarrollaron en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, 28014 Madrid), según el siguiente programa.

*Martes 15 de junio de 2021*

Luego de la apertura de la jornadas por Juan Rodríguez Garat, almirante director del IHCN, se impartieron las ponencias:

- «Tres jornadas previas dedicadas a la Orden de Malta», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, comandante de Infantería de Marina y caballero de la Gran Cruz de Honor y Devoción de la Soberana Orden Militar de Malta;
- «Las galeras de la Orden de Malta», por José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío (retirado), director del DEI-IHCN.

El acto se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada: <https://youtu-be/bnRS13-WRLI>

*Miércoles 16 de junio de 2021*

- «Los marinos de San Juan», por José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez, capitán de navío (retirado), consejero colaborador del IHCN;
- «La vocación naval de la Orden», por Manuel Gracia Rivas, coronel de Sanidad (retirado).

Las conferencias se emitieron en directo por el canal YouTube de la Armada: <https://youtu-be/njEcACXflqk>

*Jueves 17 de junio de 2021*

- «Sobre la Ínclita Orden de San Juan de Jerusalén», por Carlos Nieto Sánchez, asesor histórico de la AEOM;
- «Las campañas de Malta desde el punto de vista literario», por Jaime Salazar Acha, académico de la Real de la Historia.

La clausura corrió a cargo del conde de Santa Olalla, presidente de la AEOM.

La jornada se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada: <https://youtu-be/4Ut483gINk>

### **Jornada Histórica de la Armada. Barcelona (España)**

Organizada por el IHCN, que contó con la colaboración del Museu Marítim de Barcelona (MMB), el lunes 3 de mayo de 2021 se celebró la Jornada Histórica de la Armada con el siguiente programa:

La presentación corrió a cargo de doña Elvira Mata Enrich, del MMB, y de Juan Rodríguez Garat, almirante director del IHCN, quienes dieron paso a las siguientes intervenciones:

- «La batalla de Lepanto», por Juan Rodríguez Garat, almirante director del IHCN;
- «Barcelona marítima», por Enrique García Domingo, jefe de Gestión de Colecciones y Conocimiento del MMB.

El acto terminó con un concierto de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid.

### ***Historias navales, «Álvaro de Bazán»***

Organizada por el IHCN, el martes 18 de mayo de 2021 tuvo lugar, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, en Madrid, una conferencia sobre el tema «Álvaro de Bazán» a cargo de Juan Rodríguez Garat, almirante director del IHCN.

Esta conferencia, encuadrada en la serie *Historias navales*, se emitió en directo por el canal YouTube Armada Española (<https://youtu-be/XnFfvit0HTc>), a través del cual el público pudo participar en el coloquio que siguió a su terminación.

Teniendo en cuenta que el acto no fue académico sino divulgativo, y que el tiempo disponible era limitado, se invitó a los que desearan ampliar conocimientos a remitir sus preguntas al correo electrónico [ihcn-dei@mde.es](mailto:ihc-dei@mde.es), antes o después de la conferencia, preguntas que fueron respondidas por la misma vía por especialistas del IHCN.

Debido a la situación de pandemia, la sesión careció de audiencia presencial.

### **Premio Real Academia de la Mar. Madrid (España)**

Ha nacido un premio literario: el de la Real Academia de la Mar, cuya finalidad será fomentar la cultura naval y marítima y difundirla en el ámbito nacional.

El tema de cada convocatoria estará relacionado con la mar en cualquiera de sus aspectos. Su desarrollo se hará en forma de ensayo, libro de investigación, libro divulgativo o novela histórica.

Normalmente el premio estará abierto para todos los escritores españoles, residentes en España o en el extranjero.

Solo se admitirán trabajos originales inéditos y escritos en idioma español. Los libros y sus copias deberán estar escritos en Word, con cuerpo de letra Times New Roman 12 e interlineado sencillo. Su extensión será, como mínimo, de 200 folios por una sola cara.

El premio consistirá en la publicación del libro y la entrega al autor de 50 ejemplares y de un diploma acreditativo durante la celebración del correspondiente evento, con el máximo eco mediático que sea posible.

El tema del I Premio de la Academia de la Mar será «La batalla de Lepanto» en cualquiera de sus aspectos: antecedentes, despliegues, alianzas, barcos, desarrollo, personajes, consecuencias, etc.

La presentación de los trabajos finalizará el 31 de diciembre de 2022, y el fallo se conocerá en el primer trimestre de 2023.

Para más información dirigirse a

Real Academia de la Mar  
I Premio Real Academia de la Mar  
C/ Mayor 16, 1.º D; 28013 Madrid (España)  
Tel. 917 37 03 45; c.e.: ram@realacademiadelamar.com

## **Otras conferencias. Madrid (España)**

### ***Magallanes y el Pacífico***

Organizada por la Real Academia del Mar (RAM), en colaboración con la Real Liga Naval Española (RLNE), el 27 de abril de 2021 se celebró la conferencia «Magallanes, cruce del Pacífico y llegada a San Lázaro (Filipinas)», dentro del ciclo *Efemérides históricas*. Pronunció dicha conferencia Marcelino González Fernández, capitán de navío (retirado), subdirector de la RLNE y consejero colaborador del IHCN.

El acto se emitió en directo por el canal YouTube de la RAM y a través de la página web de la institución.

### ***Magallanes y la vuelta al mundo***

El día 6 de mayo de 2021, a las 24:00, el capitán de navío (retirado) de la Armada española Marcelino González Fernández fue entrevistado telefónicamente en directo en Radio María (96.9 MHz., FM) sobre el tema «Magallanes y la vuelta al mundo», dentro del programa *Diálogos con la ciencia* de esa emisora.