

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (retirado)

LA HISTORIA VIVIDA

La *Popoffka* de la Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra)

A quienes fueron guardiamarinas de la Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra) entre los años desde su inauguración, en julio de 1943, hasta bien entrados los años sesenta, les resultará familiar el nombre de *Popoffka*, con el que se conocía una lancha de vapor destinada a su adiestramiento en labores maríneas, que hacía el recorrido desde el pantalán de la escuela hasta la cercana isla de Tambo.

Esta lancha procedía de los servicios del Polígono de Tiro Naval, el cual, con la denominación de Polígono de Tiro Naval «Janer» (el nombre rendía homenaje a su fundador), estuvo en activo desde 1931, junto con la Escuela de Artillería y Tiro Naval, hasta su traslado a otro emplazamiento para dejar sitio a la nueva Escuela Naval, que fue construida sobre los terrenos del polígono por iniciativa del entonces ministro de Marina, almirante Salvador Moreno Fernández, quien la inauguró solemnemente el 15 de agosto de 1943.

Esta lancha, cuyo nombre tan exótico hizo fortuna entre los guardiamarinas, al parecer procedía del acorazado *España*, pues todos los acorazados de esta serie llevaban lanchas de vapor.

En el Museo Naval de Ferrol hay modelo de este tipo de lanchas con la siguiente leyenda:

«Bote de vapor: Para el servicio de los acorazados tipo “España” según el Reglamento de embarcaciones menores de 6 de marzo de 1931. Los había de dos tamaños, de 11m y de 9,5m de eslora y 2,80m de manga; caldera cilíndrica vertical y llama directa sistema “Field”; combustible, carbón; máquina alternativa de dos cilindros. La última de estas embarcaciones prestó un largo servicio en Marín como escuela de patrones para los aspirantes de segundo curso y haciendo la línea regular entre el pantalán de la escuela y la isla de Tambo.

Este vocablo ruso designó originalmente en 1873 a unidades de casco circular que ideó el almirante ruso Popoff, pasando posteriormente a identificar a un tipo de embarcaciones de pequeña eslora como la que representa este modelo».

Y en el Museo Naval de Madrid existe un modelo del acorazado *España* en que puede verse un bote de vapor en su cubierta alta, como corresponde.

El origen del nombre de *Popoffka*

El nombre de *Popoffka* lo toma la Marina rusa del vicealmirante Popoff, el inventor de un buque de casco redondo al que los ingleses llamaban *cyclados*, contracción de las palabras inglesas *cycle* y *glad* o buques blindados circulares. Fue en la Exposición de Filadelfia de 1876 cuando Rusia presentó dos modelos de buques de casco redondo que causaron sensación en el ámbito de la construcción naval mundial: el *Novgorod* y el *Vitse admiral Popoff*. El primero de ellos, de 2.500 toneladas de desplazamiento, llevaba entonces tres años navegando por el Mar Negro, con vientos duros y mar gruesa, dando buenos resultados; el segundo, de mil toneladas más, añadía nuevas ventajas, aunque en el momento de la exposición no había sido probado todavía. Estos buques estaban integrados en la flotilla de guardacostas que operaba en el mar de Azov y el Mar Negro, destinada a la defensa de este último, principalmente.

Este tipo de barcos, circulares y de fondo plano, permitían conciliar el gran peso de la coraza y la artillería con un calado de 4,5 metros, que era la profundidad del estrecho de Kertch –el cual une los dos mares citados– y, por tanto, el máximo admisible para los buques. El *Popoff* tenía 4,32 metros de calado a popa y 3,71 a proa.

De entre lo mucho que en su tiempo se escribió sobre este tema, nosotros recogemos aquí unas breves notas tomadas por el teniente de navío de 1.ª Juan Montojo y Salcedo de la Exposición de Filadelfia de 1876, publicadas en la *Revista General de Marina* (núm. 1, dic. 1877, pág. 281). Dice Montojo:

«[*El proyecto*] ... La siguiente descripción que nos ha sido dada por el jefe encargado de la Exposición merece toda confianza, y aunque se han dado muchas, creo que debo transcribir esta como oficial.

Los planos para un buque circular blindado, fueron sometidos por el almirante Popoff al ministro de Marina hace cinco años, y tenían por objeto obtener un

buque de un corto calado (18'), del menor costo posible y de dimensiones tales, que pudiera llevar un armamento de pocos cañones de los más grandes, y alcanzar una velocidad suficiente para todas las exigencias de la defensa de costa; y que al mismo tiempo estuviesen bien fortificados con una coraza de suficiente espesor. El principio por el que los planos fueron hechos era, que en comparación con los buques de forma ordinaria los circulares tengan mayor desplazamiento con el mismo peso de casco, y por lo tanto mayores medios de proteger la línea de agua por medio de una cinta de planchas, la cubierta con planchas gruesas y los cañones con un buen parapeto, asegurando así, conforme con los modernos principios, el mayor grado posible de seguridad para el buque y la tripulación. De lo que queda dicho se ve bien claro que la idea de un buque circular representa el grado extremo (*sic*) del principio puesto en práctica por Mr. Reed [sir Edward Reed] de acortar los buques con el objeto de hacerlos más manejables y reducir el peso y darles más manga para aumentar el desplazamiento.

[*El casco*] El *Popoffska*, vice-almirante Popoff, es de 120 pies de diámetro; su calado, con todos los pesos de a bordo, es de 12' 7'', al que hay que añadir, sin embargo, la falsa quilla. Su desplazamiento es de 3.550 toneladas; la forma de la cuaderna maestra y la de cualquiera sección central se entenderá mejor por la siguiente descripción; el fondo es circular y chato, paralelo a la línea de agua con un diámetro de 95 pies, y de aquí el fondo se encurva, subiendo en la forma de cuadrante de círculo, cuyos semidiámetros son iguales al puntal del buque. El enramado del buque está formado con cuadernas radiales y forros exterior (*sic*) e interior de tablones circulares. El interior del buque está dividido en seis compartimentos estancos. Inmediatamente sobre el forro exterior (*sic*), que se compone de dos, espesor de $\frac{3}{4}$ pulgadas cada uno, viene un almohadillado formado de tablones huecos, de 7 pulgadas de profundidad y rellenos entre ellos y dentro de ellos con teca. (...) El fondo del buque está forrado con madera y cobre (...) [*máquinas y propulsores*] Las máquinas para propulsar el buque, 8 en número, cada una de 80 caballos nominales y trabajando conjuntamente con una fuerza de 4.480 caballos indicados, ponen en movimiento seis hélices independientes, colocadas en los extremos (*sic*) de ejes paralelos. Cuatro de las hélices son de cuatro palas de 10' 6'' de diámetro, mientras que las otras dos, las medias de cada lado, son de tres palas con un diámetro de 14' 6'' y tienen sus ejes colocados más bajos, de modo que en aguas profundas estas hélices se moverán en aguas mucho más bajas que el fondo del buque, mientras que en bajos fondos se mantendrán paradas en una posición que las coloca por encima de la falsa quilla. Las máquinas ocupan la mitad de popa del buque. (...) Dos cámaras de calderas separadas con seis calderas cada una, están colocadas simétricamente a cada lado del diámetro, y las carboneras corren a lo largo de las calderas unidas al callejón, que corre alrededor del costado. (...) [*la coraza*] La coraza se extiende (*sic*) 1' 6'' por encima y 4' 9'' por debajo de la línea de agua, y está colocada en dos capas con almohadillado de teca de 6 pulgadas en medio, las planchas interiores tienen en todo el buque 7 pulgadas de grueso, mientras que las exteriores (*sic*) tienen 9 pulgadas en las hiladas altas, y 7 pulgadas en las bajas. (...) Los baos de la cubierta alta corren radialmente y están asegurados por trancañiles circulares. Las planchas que protegen esta cubierta son de 2'' $\frac{3}{4}$ de grueso. ...

(...)

Todas las escotillas y aberturas en la cubierta están provistas con cuarteles acorazados con plancha del mismo grueso que las de aquella, y cuando esta se cierra, la ventilación se hace por los canales extractores hechos en el parapeto y aberturas en el interior de este».

«[*Artillado*] En el centro del buque está el parapeto, de 37' de diámetro y 7' de altura. Los costados de este parapeto están formados como los del buque y el espesor de las planchas es de 1''. El parapeto está abierto por su parte alta para que permita a los cañones disparar por encima en barbata. Los cañones de 12 pulgadas y 41 toneladas, disparan proyectiles de 715 libras (peso ruso), con cargas de 150 libras, y están montados sobre plataformas separadas que pueden ser movidas independientemente o juntas, como se quiera. Con este objeto hay un cilindro hueco en el centro que sirve para un tubo hidráulico y forma el eje, alrededor del cual cada una de las plataformas con cureña y cañón gira. Las cureñas serán del sistema Monterieff perfeccionadas por el teniente Basskazoff ...».

«[*Habitabilidad*] Las cámaras para oficiales y el comandante están construidas sobre la cubierta blindada y alrededor del parapeto; parte de esta y debajo de cubierta, está destinada a la tripulación. (...) debajo de la cubierta de sollado, están las cajas de cadenas y pañoles para la gente y oficiales».

Todavía hay que decir que esta «*Popoffka*, vice-almirante Popoff», disponía de tres lanchas de vapor y de tres botes, que se trincaban en elevados soportes cuando el buque salía a la mar; y que estas lanchas de entonces no tienen por qué ser exactamente iguales a las de nuestros acorazados de 1909. El reglamento de embarcaciones menores, como señalaba la leyenda citada del Museo Naval de Ferrol, se redacta muchos años después, en 1931.

NOTICIAS GENERALES

La Travesía Elcano, Getaria-Sevilla 2022. La Coruña (España)

El Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN) participó en los actos culturales que con motivo de la Travesía Elcano, Getaria-Sevilla 2022 se celebraron en varias escalas a lo largo de las costas española y portuguesa.

Dentro de esta participación, el coronel de Infantería de Marina José Cánovas García, consejero colaborador del IHCN, expuso la conferencia «500 años de la primera circunnavegación de Juan Sebastián Elcano», acto que se celebró en el Club Náutico de La Coruña (C/ Celedonio Uribe 1) a las 19:00. La entrada fue libre.

La Travesía Elcano, Getaria-Sevilla 2022, actividad deportiva náutica que se desarrolló durante los meses de agosto y septiembre del presente año, comprendió treinta y tres días de navegación, divididos en ocho etapas, en las que los participantes recalaron en diferentes radas españolas y portuguesas.

El evento, que se enmarcó en los actos conmemorativos de V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo, fue organizado por la Asociación de los Grandes Navegantes y Exploradores Españoles (AGNYEE) e Itsasamezten.

Asociación Vasca de Capitanes, Patronos y Navegantes/Euskal Herriko Kapitana, Patrol eta Itsazaldeen Elkarte.

Aquellos de nuestros lectores que deseen ampliar esta información podrán hacerlo pulsando el enlace <http://itsasamezten.com>

Historias navales. Madrid (España)

El miércoles 28 de septiembre de 2022, a las 18:00, el salón de actos de la Jefatura de Apoyo Logístico (JAL) (avda. Pío XII 83, 28030 Madrid) acogió la celebración de la conferencia «El navío de línea, tecnología del siglo XVIII al servicio de España», que pronunció el contralmirante ingeniero Antonio Juan González García, director de Infraestructuras de la JAL.

El acto se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada (<https://youtu.be/SN1apQY9rcw>)

Las expediciones científicas españolas. Madrid (España)

El *Boletín de la Real Academia de la Historia*, en su número de julio de 2022, da esta noticia: «Están disponibles para el público las conferencias grabadas del ciclo sobre historia de España *Grandes expediciones científicas españolas*, coordinado por Javier Puerto y organizado por la Real Academia de la Historia en colaboración con la Fundación Mutua Madrileña».

Creemos que es una noticia de interés para nuestros lectores, siendo el asunto del ciclo referido un tema que con relativa frecuencia se toca en nuestra REVISTA.

Presentación de libros. Madrid (España)

El 5 de julio de 2022, a las 12:00, en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Armas Navales (Arturo Soria 287, Madrid), tuvo lugar la presentación del libro *Capitanes de almas*, cuyo autor es el capitán de fragata Alfredo Pardo Martínez.

La presentación corrió a cargo de su homólogo Juan Ozores Massó, del Departamento de Estudios e Investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), y el acto contó con la intervención del teniente de navío Federico Supervielle Bergés y del propio autor.

Los asistentes debieron reservar asiento a través del correo electrónico ihcn-dei@mde.es. La presentación también se pudo seguir por el canal YouTube de la Armada, pulsando el enlace <https://youtu.be/A3RtEUBEXinY>.

El 21 de septiembre de 2022, a las 18:00, también en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Armas Navales (Arturo Soria 287, 28033 Madrid),

JOSÉ ANTONIO OCAMPO ANEIROS

se presentó la obra *Las Flotas de Indias. La revolución que cambió el mundo*, cuyo autor es Enrique Martínez Ruiz, catedrático emérito de la Universidad Complutense de Madrid y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

El acto se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada (<https://youtu.be/YJ4LAFKzcZY>).