

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS  
Coronel de Máquinas (retirado)

## LA HISTORIA VIVIDA

### Los «Primeros»

Aunque lo que veremos a continuación son unas notas misceláneas acerca de la Armada española, su intención es compartir con nuestros lectores las dificultades con que tropiezan los estudiosos de la historia naval a la hora de describir y designar como los «primeros/as» los hitos fundacionales recogidos en ellas, pues siempre se corre el riesgo de que aparezcan inopinadamente evidencias de precedentes que pongan en peligro tal prioridad. Si nos referimos a los buques, es cosa de temer la confusión que genera la repetición del mismo nombre en el tiempo y en distintos tipos de barco. El tomar como referencia la puesta de quilla, la botadura o el alta de servicio es otro motivo de incertidumbre, como lo son el astillero en que se ha construido, pues habrá que ponderar si es nacional o extranjero; si el barco es mercante, al servicio de la Armada, o de guerra; si su ámbito es local, nacional o, incluso, mundial, etc. En fin, la acumulación de eventualidades a considerar es como para hacer desistir del intento. Todavía podríamos seguir, pero no es necesario; con estas puntualizaciones basta.

Dejamos, pues, a nuestros lectores con una pequeña muestra de los «Primeros» que nos presenta la bibliografía consultada.

La primera flota *verdaderamente real* fue la reunida por Fernando III el Santo para atacar Sevilla en 1247, «por tener buques (*galeras*) construidas

para el Rey y, por tanto, *de su propiedad*; las otras naves eran *particulares*, alquiladas o requisadas para la Guerra». (C. MARTÍNEZ VALVERDE: «Las órdenes militares en la mar. La Orden de Santa María de España» (*sic*), separata de *Estudios sobre las Órdenes Militares*, 1991.)

El primer *navío* construido en *La Carraca*, Cádiz, fue el **Andalucía**, de 62 cañones, *botado* en 17 de enero de 1730; su botadura fue presenciada por Felipe V. La cualidad de «primero» de *este buque* en *este astillero* es discutible, porque no hay seguridad en las fechas; igual puede haberlo sido el *navío Hércules*, de 60 cañones, cuya *quilla* se puso en 1728 y que fue *botado* en *El Puntal* (Cádiz) y terminado en *La Carraca* el 14 de abril de 1730. (José QUINTERO: *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2004, p. 226; Enrique GARCÍA-TORRALBA: *Navíos de la Real Armada, 1700-1860*, Madrid, 2016.)

El primer *navío español* de *tres puentes* y 2.163 t, que *se construyó en España*, y el *más poderoso* de la época fue el **Real Felipe**, de 114 cañones. Construido en los astilleros reales de *Guarnizo* (Santander), según el *sistema* de Gaztañeta, se *botó* en 1732 y fue el *mayor* buque de la Armada española en su tiempo. Participó en el combate de Tolón en 1744 y fue desguazado en Cartagena en 1750. (Juan M. CASTANEDO GALÁN: *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Editorial Naval, Madrid, 1993 p. 99.)

El primer *navío de 70 cañones* construido en el *primitivo arsenal estatal* de La Graña fue el **León**, al que se le puso la *quilla* el 30 de octubre de 1729 y *hay dudas* de cuándo concluyó su construcción, si en 1733 o 1745. Hay autores que consideran al **Galicia** el primero, pues fue construido en el mismo arsenal y en las mismas fechas. El **León** fue excluido en el mismo Ferrol en 1751. (Nicolás FORT Y ROLDÁN: *La flota ferrolana*, Ferrol, 1897.)

El primer *navío de tres puentes* que se construyó en *Ferrol* fue el **Concepción**, en 1779. (J.A. RODRÍGUEZ-VILLASANTE: *La obsesión por el orden académico. El Arsenal de Ferrol*, Ministerio de Defensa, 2011, pp. 42-43, n. 7.)

La primera *fragata* que se construyó en *Ferrol* con el *casco de madera blindado* fue la **Tetuán**, de 800 CV y 41 cañones, una de la serie de cuatro fragatas de hélice (**Zaragoza**, **Tetuán**, **Sagunto** y **Arapiles**) repartidas en distintos astilleros que fueron autorizadas por el ministro de Marina Juan Zabala en 1860. A la **Tetuán** se le puso la *quilla* el 22 de mayo de 1861 y fue *botada* el 19 de marzo de 1863. La **Numancia** quedó la primera, pero fue construida en los *astilleros franceses* de La Seyne, Tolón (Francia); se *botó* el 19 de noviembre del mismo año y fue la primera de estas dos en darse *de alta* en la *lista de buques* de la Armada, con casi dos años de antelación. La **Tetuán** también fue la primera en que se instalaron por primera vez, en 1866, equipos *autónomos de buceo* con aire comprimido a circuito abierto. (F.F. de BORDEJÉ Y MORENCOS: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX II, 1868-1898*, p. 94; Pedro FERNÁNDEZ NÚÑEZ y otros: *Buques de la Armada española. Historiales, 1714-2014*.)

El primer buque de la Armada española con el *casco forrado de plancha de cobre* fue la *fragata Santa Leocadia*, *botada* en *Ferrol* (Real Coberría del

Puente de Jubia) en noviembre de 1780 (RO 20/10/1780). Otros autores aseguran que la primera fragata forrada de cobre fue la **Santa Perpetua**, de 40 cañones. Esto es así referido al arsenal de Cádiz. Tres años más tarde, el 20 de agosto de 1783, había forrados de cobre 37 buques. (J. de JUAN-GARCÍA: *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de Marina en el siglo XVIII*, p. 91; Archivo General de Simancas, Arsenales, leg. 372.)

El primer navío construido en el arsenal de Cartagena fue el **Septentrión**, de 70 cañones. Se botó el 15 de diciembre de 1751; se repitió la botadura el día 24 y también falló a causa de un cable. El día 26, en un nuevo intento, se logró botarlo. Fue el primer navío de línea que inauguró el dique seco de Cartagena. Embarrancó ocho millas al este de Málaga, a causa de un fuerte temporal, el 3 de noviembre de 1784 cuando iba de Cartagena a Cádiz. (M.T. PÉREZ-CRESPO: *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Ed. Naval, Madrid, 1992, p. 185; J.M. BLANCO NÚÑEZ: *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*, IZAR, S.A., 2004, p. 25.)

El primer buque de hélice construido en España fue la goleta **Santa Teresa**, cuya quilla fue puesta el 23 de mayo de 1854. Fue botada el 19 de noviembre de 1856 y dada de alta el 8 de marzo de 1858. Su nombre se cambió por el de **Cóndor** con la Revolución de 1868. Se construyó en el arsenal de Ferrol, siendo el primer buque con maquinaria construida en el taller de este arsenal. Se dio de baja en la Marina en 1874. (BORDEJÉ Y MORENCOS: *Crónica... I, 1800-1868*, p. 232.)

El primer barco mercante de vapor español fue el **Real Fernando**, llamado así en honor de Fernando VII, conocido también por algunos por **El Fernandino** o **El Betis**. Era un vapor de ruedas, de casco de madera, construido en los astilleros de los Remedios, en el barrio de Triana, en Sevilla, para la Real Compañía de Navegación del Guadalquivir y Canal Fernandino. Se botó el 30 de mayo de 1817 y fue desguazado en 1818. (Dr. M. M. del MÁRMOL, Sanlúcar, 1817.) Algunos atribuyen este uso del vapor a Blasco de Garay, quien hizo unas pruebas con el **Trinidad**, de 200 toneles, en Barcelona, en presencia de Carlos I, el 16 de junio de 1543.

El primer vapor de ruedas de la Armada española, el **Don Jorge Juan**, fue botado en Ferrol el 2 de diciembre de 1851 y armado con seis cañones para servir en Filipinas. Se trataba de un vapor de ruedas cuyo casco era de construcción nacional, mientras que su maquinaria era inglesa. En el Estado General de la Armada de 1867 figura como buque de 2.<sup>a</sup> clase armado con seis cañones. (BORDEJÉ Y MORENCOS: *Crónica... I*, p. 243.)

El primer vapor de ruedas construido en La Carraca (Cádiz) fue el **Lepanto**, al que se puso la quilla el 11 de enero de 1846 y se botó el 8 de noviembre del mismo año. Era un buque de 750 t, de casco de madera, y montaba dos cañones lisos de 160 mm. (F. GONZÁLEZ DE CANALES-F. de la GUARDIA SALVETTI: *La construcción naval en la obra de Rafael Monleón Torres*, Valladolid, 2006, p. 166.)

La primera fragata española de hélice y casco de madera construida en Cartagena fue la **Petronila**. Se botó el 22 de febrero de 1857. Su primer

comandante fue José María Beránger, quien andando el tiempo llegaría a ser ministro de Marina en varias ocasiones. (J.L. COELLO LILLO: *Buques de la Armada española*, Aqualarga Editores, p. 42.)

El primer vapor de construcción *totalmente nacional* fue el **Liniers**, transporte con *aparejo de goleta*, con el *casco de madera* construido en *Cartagena* y la máquina en *Barcelona*, en los talleres de Nuevo Vulcano, en 1856. Su primer comandante fue el teniente de navío Jorge Fuster, bajo cuyo mando se realizaron las pruebas. Dio 11 nudos allí, en *Barcelona*. (*Revista General de Marina* [RGM], Miscelánea 25.655/RO octubre 1853.)

Los primeros dos *diques de carenar en seco* de *Cartagena*, con la idea de Jorge Juan, se inauguraron, el grande, en 1760 con el navío **Dichoso**, de 70 cañones, y el pequeño, el 15 de abril de 1759 con el navío **América**, de 64 cañones. Son los *primeros* que se construyeron en un arsenal *español* y probablemente en *todos* los astilleros del *Mediterráneo*. El tiempo que llevaba su vaciado a mano, por moros y delincuentes comunes, era de ocho horas, con las 46 bombas de achique que tenía. Hasta que en 1773 se montaron las bombas de vapor (bombas de fuego, adaptadas por Jorge Juan y Sánchez Bort en el Seminario de Nobles de Madrid y probadas en Aranjuez), con beneficio humano. (SHM, doc. 3871, sign. 4-4-5-15, pp. 8-12. Recogido por M.<sup>a</sup> Teresa PÉREZ-CRESPO en *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Ed. Naval, 1992, p. 52, y A. de la PIÑERA en *Los diques de carenar del Real Arsenal de Cartagena*, Madrid. 1990.)

El primer *dique flotante* español fue el llamado **Virgen del Pilar**, instalado en el arsenal de *Cartagena* por la *sociedad inglesa* George Rennie and Sons de Greenwich. Quedó listo el 4 de junio de 1866 y estuvo en activo hasta el 15 de diciembre de 1982, por causar baja. Se dice que pudo ser el *más antiguo del mundo*, en su tiempo. (A. ANCA ALAMILLO: *El Arsenal de Cartagena*, p. 35.)

El primer *dique particular* para *carenar en seco* buques *mercantes* de hasta 550 t en Cádiz fue hecho en *La Carraca*, en el caño del Trocadero, por el comerciante gaditano Jacinto José de Barrios hacia 1750. (José QUINTERO GONZÁLEZ: *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español, 1717-1776*, Instituto de Historia y Cultura Naval, p. 162.)

El primer buque en que se montó la instalación del *sistema de luces de situación o navegación* (rojo, babor; verde, estribor) fue el vapor de ruedas **Colón**, junto con el del mismo tipo **Pizarro**, en 1849. Adquiridos en *Inglaterra*, llegaron a España con el sistema ya instalado por iniciativa del ministro y jefe de escuadra Casimiro Vigodet. (BORDEJÉ Y MORENCOS: *Crónica... I*, p. 244.)

La primera vez que se establecieron en la Armada las *cajas de caudales* fue en 1845. Se liberaba así de esta pesada carga y responsabilidad al comandante y al contador, que *ocultaban los fondos donde podían*. Dicha medida respondía a haberse producido numerosos *hurtos* en el bergantín **Volador**, el vapor **Congreso** y la goleta **Cristina**. (BORDEJÉ Y MORENCOS, *Crónica... I*, p. 245.)

El primer buque pintado de *gris naval* fue el **Cardenal Cisneros**, en 1903, en *Mahón*, junto con el **Pelayo** y el **Carlos V**. (RGM, enero 1941). De la misma fuente (RGM, mayo de 2009, miscelánea J.A.G.V), fue el acorazado

*España* en el año 1913). Habrá que tener presente que la OM de 29 de abril de 1896 ordenaba que a los seis últimos torpederos contratados en Inglaterra se les pintase de *color mar*, a diferencia de los buques de la Armada, *que iban de negro y blanco*. El **Cisneros** era de la misma clase que el **Princesa de Asturias** y el **Cataluña** y se hundió en los bajos de Los Meixidos (Muros, Galicia) el 28 de octubre de 1905, cuando lo mandaba el capitán de navío Manuel Díaz Iglesias. (BORDEJÉ Y MORENCOS: *Crónica...* II, p. 378; GLEZ. DE CANALES-GUARDIA SALVETTI: *La construcción naval...*, p. 210.)

El primer buque español en pasar el *canal de Suez* fue la *fragata de madera Berenguela*, en noviembre de 1869. La fragata iba en misión diplomática hacia Manila y fue aprovechada para representar a España en la inauguración de este canal. La mandaba el capitán de navío Alejandro Arias Salgado. (Joaquín NAVARRO Y MORGADO: *El canal de Suez. Paso de la Berenguela por el mismo*, Madrid, 1870.)

El primer *taller de máquinas de vapor* de la Armada, el primero de los astilleros oficiales españoles, fue creado en *Ferrol* en 1850, durante el Gobierno de Narváez. (BORDEJÉ Y MORENCOS: *Crónica...* I, p. 51.)

El primer *director* de la Real Academia de Guardias Marinas de Cádiz (España) fue D. Francisco Antonio de Orbe, *último piloto mayor* de la Casa de Contratación. Desempeñó este destino desde el 1 de abril de 1717 hasta el 22 de abril de 1723. (Museo Naval: *Guardiamarinas, 1717-2017*, p. 28.)

El primer *capitán* de la Real Compañía de Guardias Marinas fue el brigadier *D. Luis Dormay*. Mandó la Real Compañía durante *veinte años*, desde el 1 de abril de 1717, y murió de teniente general el 23 de febrero de 1737. Dormay procedía del Ejército y era capitán de la *Guardia de Corps*. (R. de la GUARDIA: *Vicisitudes de las dos primeras promociones de caballeros guardias marinas*, separata RGM, 1967, p. 12.)

El primer *buque escuela* de guardiamarinas *español* fue el **San Juan Bautista**, mandado por Mazarredo desde 1778. Fue construido en *Cartagena* por Romero Fernández de Landa y entregado en esta misma ciudad. En realidad, de los 36 cadetes del primer grupo embarcaron 35 en los navíos de línea **San Luis, San Fernando, San Pedro, San Juan Bautista**. (Ibídem.)

El primer español *que sentó plaza* de guardiamarina en la *Real Academia de Cádiz* fue D. Esteban Reggio y Gravina, príncipe de Yache, primogénito del príncipe de Campoflorado. (Museo Naval: *Guardiamarinas, 1717-2017*, p. 134.)

El primer guardiamarina que *murió en acción de guerra* fue Antonio Hermenegildo de Barrutia, embarcado en el navío **San Juan Bautista**, en un encuentro con tres buques de guerra holandeses el 23 de enero de 1728. (Ibídem, p. 13.)

Los primeros guardiamarinas en ser nombrados *brigadieres* fueron los cuatro siguientes: Diego Orozco y Herrera, Francisco Antonio de Gaviria y Linares, Leandro Ruiz de Urviza y O. Nicolás Guerrero de Torres. (Real despacho dado en Valsáin a 12 de octubre de 1720.)

La primera Academia de *Ingenieros y Maquinistas Navales* de España se inauguró en *Ferrol* en 15 de octubre de 1914. (Colección Legislativa, 1914, p. 655.) En ella adquiría el certificado de estudios personas civiles, pero no podían

ingresar en el Cuerpo. En esta Escuela está el origen de los ingenieros navales civiles. (Museo Naval: *Guardiamarinas*, p. 39.)

La primera vez que *se habla de jefes y oficiales* es en una ley de 4 de abril de 1856. Las Ordenanzas solo empleaban la denominación de oficiales *para todos*, de alférez en adelante. (BORDEJÉ Y MORENCOS, *Crónica...* I, p. 270.)

El primer *capitán general de la Armada española* fue D. Juan José Navarro, marqués de la Victoria. Nombrado en diciembre de 1759, falleció en 1769. (R. de la GUARDIA: *Vicisitudes...*)

El primer *inspector general* del desaparecido *Cuerpo de Maquinistas* de la Armada fue el *general* Gerardo Rego y Blanco. (Orden 19/08/1931; orden 8/9/1931, Colección Legislativa, 1931, p. 343.)

El primer *rey de España en vestir el uniforme* de Marina fue Fernando VII. Hay quien asegura que fue Amadeo I de Saboya. (J. GUILLÉN: *Los marinos que pintó Goya*, p. 25.)

El primer *botón de ancla* en los uniformes de la Armada española data de una Orden del 9 de julio del año 1802. (RGM, marzo 942, Miscelánea 738.)

La primera vez que apareció la *levita* en el *vestuario de la Armada* fue por la real orden de 22 de mayo de 1844. (J.F. GUILLÉN: *Los uniformes que usó Méndez Núñez*, separata de la RGM, ag.-sept. 1969.)

La primera vez que se usaron los *borcegués* o *bota de cordones*, para *diario*, fue debido a la real orden de 22 de mayo de 1844. (Ibídem.)

## NOTICIAS GENERALES

### «Historias navales»

*Martes 26 de enero de 2021*

Organizada por el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), dentro de la serie «Historias navales», el día 26 de enero de 2021, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, Madrid), tuvo lugar una conferencia sobre el tema «Juan de la Cosa», que pronunció Manuel Sieira Valpuesta, economista y consejero colaborador del IHCN.

Debido a las medidas sanitarias oficiales relativas a la incidencia del coronavirus, el aforo fue limitado, por lo que los interesados debieron reservar asiento en el correo electrónico del Instituto (ihcn-dei@mde.es) o llamando al número 913 79 50 50.

La conferencia se emitió en directo por el canal YouTube Armada Española (<https://youtu-be/NhloamSpUnw>).

*Jueves 4 de marzo de 2021*

Organizada por el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN-DEI), dentro de la serie «Historias navales», el día 4 de marzo de 2021, en el salón

de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, Madrid), se pronunció una conferencia sobre el tema «La Real Armada en los archivos navales», a cargo de Pilar del Campo Hernán, directora técnica de los Archivos Históricos de la Armada.

Esta conferencia, debido a la incidencia del coronavirus, tuvo que emitirse en directo, sin audiencia presencial, por el canal YouTube de la Armada española (<https://youtu-be/W-aEQhj7AQ>).

*Martes 23 de marzo de 2021*

Organizada por el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), dentro de la serie «Historias navales», el martes 23 de marzo de 2021, a las 18:00, tuvo lugar, en el salón de actos de Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, Madrid), una conferencia con el título «La revolución de la guerra naval del siglo XIX», a cargo de don Gonzalo Sanz Alisedo, vicealmirante jefe de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada.

La conferencia se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada española (<https://youtu-be/yTyg87riDc>), y los espectadores pudieron participar en el coloquio que se abrió a continuación.

Debido a la situación sanitaria, no hubo audiencia presencial.

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

### **Real Academia de la Historia. Ciclo de conferencias. Madrid (España)**

Organizado por la Real Academia de la Historia (RAH) y coordinado por Carmen Iglesias, su directora, durante los días 1, 2 y 3 de marzo de 2021 esta institución, con la colaboración de la Fundación Rafael del Pino, ha desarrollado un ciclo de tres conferencias con el título «Galdós, escritor de historia», para conmemorar el centenario de la muerte de este autor. En esta primera parte del ciclo, las sesiones se desarrollaron de la siguiente forma.

*Lunes 1 de marzo de 2021*

«Trafalgar», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, miembro de número de la RAH.

*Martes 2 de marzo de 2021*

«El 19 de marzo y el 2 de mayo», por Feliciano Barros Pintado, secretario de la RAH.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO ANEIROS

*Miércoles 3 de marzo de 2021*

«Zumalacárregui», por Juan Pablo Fusi, de la RAH.

El ciclo se emitió íntegramente, por vía telemática, todos los días a las 18:30.

Para más información, dirigirse a

Real Academia de la Historia  
Amor de Dios 2, Madrid (España)

### **Otras conferencias**

#### *Lepanto*

Organizada por la Real Liga Naval Española (RLNE), el día 18 de febrero de 2021, a las 20:00, tuvo lugar en la Cofradía Europea de Vela una conferencia con el título «El combate de Lepanto en su 450.º aniversario», que pronunció Marcelino González Fernández, capitán de navío (retirado), vicepresidente de la RLNE y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Debido a las restricciones sanitarias en vigor, el aforo era limitado, así que los asistentes debieron inscribirse con anticipación.

#### *Galeras de combate*

Organizada por la Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, el sábado 27 de febrero de 2021, a las 17:30, tuvo lugar la conferencia «Galeras de combate: tecnología y poder naval en la época clásica (Troya, Actium...)», por el profesor Rafael Rebolo Gómez, ingeniero aeronáutico y jefe de ingeniería, fluidos y dinámica de la empresa SENER.

Con palabras del ponente: «Esta breve charla intenta presentar una visión de la evolución tecnológica de estos barcos a lo largo de 1.000 años hasta llegar a convertirse en el arma más potente de su época. Asimismo, se analiza la operación, tanto en paz como en guerra, de estos navíos, analizando sus prestaciones tácticas, de combate, etcétera».

La conferencia se emitió por vía telemática (Zoom).

#### *La explosión del Maine*

Organizada por el área de cultura de la Real Liga Naval Española (RLNE), con la colaboración de la Real Academia del Mar (RAM), dentro del ciclo «Paradojas, caprichos e ironías de la historia marítima», el día 2 de marzo de 2021 tuvo lugar una conferencia con el título «La explosión del *Maine*», por Marcelino González Fernández, capitán de navío retirado, vice-



presidente de la RLNE y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

La conferencia se pudo seguir por el canal YouTube, por la página web de la RLNE y a través de las redes sociales de esta a las 19:00.

*Mesa redonda. Madrid (España)*

Organizada por la Asociación Española de Militares Escritores (AEME), que preside el general de división DEM (retirado) Jesús Argumosa Pila, con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Militar (IHCM), cuyo director es el general de división Enrique Bohígas Jayme, el lunes 15 de marzo del 2021 se celebró una mesa redonda con el título «Tradiciones, usos y costumbres en las FAS».

Fueron componentes de la mesa:

- el teniente general DEM (retirado) José Ignacio Mexía y Algar, moderador;
- el coronel de Ingenieros (retirado) José Ignacio Mexía y Algar, ponente;
- el capitán de navío (retirado) Marcelino González Fernández, vicepresidente de la Real Liga Naval Española, quien ofició también de ponente. Destacamos su conferencia, «Tradiciones, usos y costumbres de la Armada», por razones obvias;
- el coronel del Ejército del Aire (retirado) Jaime Montoto y de Simón.

Las sesiones se celebraron en el salón de actos de IHCM, sito en el paseo de Moret 3 de Madrid.

Debido a la situación sanitaria, hubo limitación de aforo según las normas vigentes.

La mesa se transmitió en directo por el canal YouTube del IHCM

**REVISTA DE HISTORIA NAVAL**  
FUNDADA EN 1982

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

NOMBRE Y APELLIDOS: \_\_\_\_\_

DIRECCIÓN: \_\_\_\_\_ LOCALIDAD: \_\_\_\_\_

PROVINCIA: \_\_\_\_\_ CÓDIGO POSTAL: \_\_\_\_\_ PAÍS: \_\_\_\_\_

NIF: \_\_\_\_\_ TELÉFONO: \_\_\_\_\_ E-MAIL: \_\_\_\_\_

AÑO EN QUE COMIENZA EL ALTA: \_\_\_\_\_

(La suscripción será por los números del año en que comience el alta y por el importe vigente en el año en curso. Su renovación se hará de manera automática en años sucesivos, si no nos indica lo contrario.)

**IMPORTE ANUAL (AÑO 2021)**

**REVISTA DE HISTORIA NAVAL** (CUATRO NÚMEROS AÑO 2021)  
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 16 EUROS; RESTO DE EUROPA, 25; RESTO DEL MUNDO, 30 EUROS

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS** (DOS NÚMEROS AÑO 2020)  
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 12 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 18 EUROS

**FORMA DE PAGO**

**Transferencia** bancaria a favor de «Centro de Publicaciones del MINISDEF», con el siguiente código de cuenta IBAN: ES57 0182 2370 4402 000 0365 (BIC: BBVAESMMXXX), contactando previamente con los teléfonos 913 12 44 27/913 79 50 50

**Domiciliación bancaria** (no válida para suscripciones desde el extranjero):

D. \_\_\_\_\_ autoriza al Instituto de Historia y Cultura Naval, del Ministerio de Defensa, para que con cargo a mi cuenta núm:

	ENTIDAD	OFICINA	DC	Nº CUENTA
IBAN:				

sean abonados los recibos correspondientes a la Revista de Historia Naval / Cuadernos Monográficos (tachar lo que no proceda):

En \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20 \_\_\_\_\_

Firmado: \_\_\_\_\_

**NOTA:**

- 1) Remitir este boletín de suscripción por correo electrónico a RHN@mde.es, o por correo ordinario al Instituto de Historia y Cultura Naval. Juan de Mena Nº 1, 28014 Madrid. Puede también suscribirse llamando a 913 12 44 27/913 79 50 50.
- 2) Las suscripciones por domiciliación bancaria surten efecto a principios de cada año natural. Para recibir números del año en curso, llamar a 913 12 44 27/913 79 50 50.

**Protección de datos de carácter personal.**

En cumplimiento de lo establecido en la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal, los datos personales que consten en el boletín de suscripción, una vez relleno, se procesarán incluyéndose en el fichero de suscriptores de la Revista de Historia Naval y de los Cuadernos Monográficos, y en ningún caso serán cedidos a terceros. Si desea ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, puede dirigirse por correo ordinario, o mediante correo electrónico, a las direcciones anteriormente indicadas.