

ALGUNAS PRECISIONES SOBRE EL NAUFRAGIO DEL *CARDENAL CISNEROS* EL 28 DE OCTUBRE DE 1905

Diego QUEVEDO CARMONA



Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigador naval

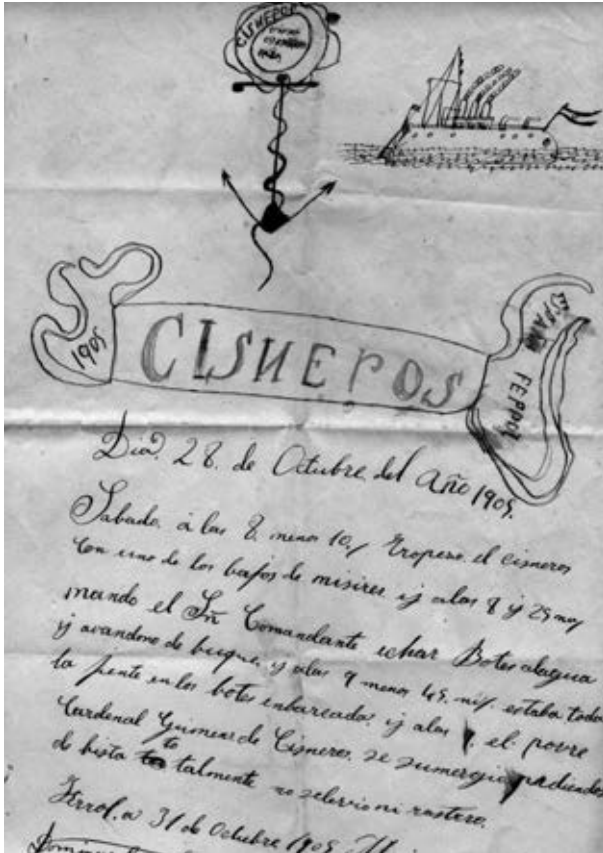


A casualidad, esa extraña compañera que nos acompaña a lo largo de la vida, quiso que hace unos meses, y por medio de un contacto en Argentina, tuviéramos conocimiento de la existencia de una determinada documentación relativa al crucero que motiva estas líneas.

En principio, estos documentos iban acompañados de una fotografía y la cinta del lepanto de su propietario, Domingo González, marinero del buque en cuestión. Tras una breve negociación, nos hicimos con todo el lote, que constaba además de la que había sido la tarjeta de destino de su propietario, otra de identificación a modo de carnet de identidad, la serie de postales que publicó *El Correo Gallego* de su naufragio y, lo que nos pareció más importante, un manuscrito con datos objetivos y sorprendentemente precisos de la cronología del hundimiento del buque.

Dicha hoja, adornada, con la perspectiva de nuestros tiempos, de forma infantil, dice textualmente:

«Cisneros. Día 28 de Octubre del año 1905. Sábado a las 8 menos 10. Tropezó el Cisneros con uno de los bajos de Misires (sic) y a las 8 y 25 mn. mando (sic) el Sñ. (sic) Comandante echar Botes al agua y avandono (sic) de buque, y a las 9 menos 45 min estaba toda la gente en los botes embarcados y a las 9 el povre (sic) Cardenal Gimenez (sic) de Cisneros se sumergió perdiéndose de bista (sic) totalmente no se le vio ni rastro. Ferrol 31 de octubre de 1905. Fdo. Domingo González.»



Carta manuscrita de Domingo González. (Colección de los autores).

Domingo González Velázquez tenía la categoría de marinero fogonero de 2.^a clase destinado en «la electricidad». Era natural de Farrera (Lérida), y en el momento del naufragio tenía 20 años de edad, quedando en espera de destino en el Arsenal de Ferrol. El 19 de enero de 1906 se ordena su embarque en el cañonero *Marqués de la Victoria*, donde permanecería hasta el 31 de mayo, debido a su pase a la reserva «por cumplido». Todos los informes que de él sus jefes emitieron fueron buenos en todos los aspectos.

En muy raras ocasiones al historiador se le presentan todas la fuentes y perspectivas de un hecho para su estudio (documentación oficial, prensa, la declaración de testigos directos y la

localización exacta del pecio) y, sin temor a exagerar, este documento nos acerca un poco más a conocer la verdadera cronología del naufragio del crucero por las razones que vamos a exponer a continuación.

Antecedentes

El crucero *Cardenal Jiménez Cisneros* había sido construido en Ferrol. Si bien correspondía a un diseño ya en algo desfasado, pues era uno de los tres cruceros de la clase *Princesa de Asturias* que se encargaron en 1888 para reforzar nuestra Escuadra de las Antillas, esto no quiere decir que no fuera un buen barco de guerra y, con independencia de lo anterior, la realidad es que

era el buque de combate más nuevo con el que contaba nuestra Marina, pues entró en servicio el 1 de septiembre de 1902. Sus características técnicas eran las siguientes:

- De 108,19 metros de eslora, 18,18 de manga, 11,91 de puntal y 7,10 de calado, desplazaba a plena carga 7.500 toneladas. Su planta motriz estaba constituida por dos máquinas horizontales y de triple expansión que le proporcionaban una potencia de 10.959 caballos y una velocidad de 18 nudos. Estaba armado con dos cañones sistema Guillén de 240 mm, ocho sistema Canet de 140 mm, dos Vickers de 75, ocho Nordenfelt de 57, diez Maxim de 37 y tres tubos lanzatorpedos. Su dotación reglamentaria en tercera situación estaba integrada por 544 hombres, aunque en realidad en el momento del naufragio sería ligeramente inferior (1). El día del suceso iban además a bordo cuatro guardias marinas peruanos en viaje de instrucción y la mujer del comandante (2).

El 24 de octubre de 1905, al *Cisneros*, que se encontraba en Ferrol, se le había ordenado zarpar de la capital departamental con rumbo a Muros al objeto de reunirse con el resto de los buques que componían la «Escuadra de Instrucción» que, durante los días siguientes, verificarían diversas maniobras en aquellas aguas, si bien, tras completar los ejercicios, se había previsto que, en vez de seguir integrado con aquellos que se dirigirían seguidamente al Mediterráneo, debería regresar al arsenal para limpiar fondos. De esta manera, el día 27, los buques participantes en el simulacro se reunieron en Muros, donde al día siguiente se había previsto que zarparan hacia Vigo, excepto, por las razones que ya sabemos, el *Cisneros*.

En Muros, sus habitantes recibieron a los buques con gran alegría, ofreciendo su corporación municipal una cena en honor de las dotaciones. En justa correspondencia se ordenó que la banda de música de la Escuadra amenizara la velada con un baile que tuvo lugar en la plaza y que se encendieran para la ocasión los reflectores hacia aquel punto para dar luz a la villa. La fiesta acabó siendo muy animada, pues además de los paisanos, vinieron gentes de Santiago e incluso de Ferrol. A una hora prudencial la oficialidad del *Cisneros* abandonó la celebración para descansar, pues se había programado que fuera aquel el primero en zarpar a primera hora de la mañana.

A pesar de que se había previsto que el crucero aparejara a las 0600 horas,

(1) La prensa de la época señaló que fueron 522 y 532 los miembros de la dotación que fueron recogidos. Además, que sepamos, el teniente de navío Pedro Cardona Prieto, con licencia reglamentaria, no se encontraba a bordo a pesar de formar parte de su oficialidad.

(2) Los guardias marinas eran: Manuel Vegas, Alejandro Vinoes, Gustavo Ferias y Tomás Pizarro. La mujer del comandante, de nacionalidad británica, era Edith Moud Bouch.

el retraso de varios miembros de su dotación hizo que la salida se verificara una hora más tarde, bajo unas condiciones meteorológicas excelentes, con tiempo claro y mar «como un plato», pero con bajar escorada.

En el momento de la colisión, alrededor de las 0800 del 28 de octubre, el buque navegaba a 10 nudos en demanda de Finisterre, y en el puente se encontraban el comandante Manuel Díaz Iglesias, el tercer comandante Manuel Andújar y el oficial ayudante de derrota Juan José Cebreriro y San Juan (3). Debido bien al impacto o a que tras él se ordenó «todo a la banda», el buque cambió de manera brusca su rumbo.

Con lógica celeridad, el comandante ordenó parar y mandó a su tercer comandante que bajara a la sala de máquinas para evaluar los daños. Una vez allí, se encontró con un espectáculo dantesco: maquinistas y fogoneros, algunos de ellos heridos, intentaban moverse de manera torpe con el agua hasta la cintura. Arengó a todos ellos para que antes de buscar la salvación apagaran los hornos y abrieran las válvulas de seguridad para así lograr que quedaran vacías las calderas, evitando que estas hicieran explosión, cosa que con algo de fortuna y muchos esfuerzos se consiguió. Mientras, en el puente, el oficial de derrota sufría un síncope y tuvo que ser asistido por su ayudante, el alférez de navío Reula.

Al poco hizo aparición el segundo comandante, Augusto Miranda y Godoy, que cuando se produjo el choque se encontraba en su camarote, y que rápidamente se dirigió a la sala de máquinas, donde comprobó la existencia de una importante vía de agua. Tras informar a su comandante de la situación, le aconsejaría, en base al tiempo que duró la trepidación y el andar que llevaba el buque que habría producido una larga desgarradura en su casco, ordenar sin demora el abandono del buque, decisión que Díaz Iglesias tomó sin convocar a la junta de oficiales. El acertado juicio de Miranda quedó manifiesto ante la llegada de Andújar poco después, que refrendó lo imposible de contener la inundación.

Para llamar la atención de los buques próximos, se ordenó amorronar la bandera y disparar a intervalos regulares una serie de cañonazos por medio de una de las piezas de tiro rápido.

El buque al parecer (pues en la causa abierta al efecto y como veremos a continuación no se determinan con exactitud estos extremos) permaneció a flote entre media hora y 45 minutos y, justo al poco de quedar abandonado, se hundió.

Los botes donde se encontraban los naufragos fueron pronto remolcados a tierra por varios vapores. No hubo que lamentar ninguna víctima, tan solo

(3) Según el ministro de Marina. Véase el Diario de las Sesiones de Cortes (Senado) del miércoles 8 de noviembre de 1905, p. 177.

cuatro (4) miembros de su dotación resultaron heridos de distinta consideración. Aunque desde un primer momento varios compañeros de profesión e incluso el mismísimo ministro de Marina (5) intentaron justificar el hundimiento del crucero, aduciendo que se había producido por una roca de punta no marcada en las cartas (6) (en especial, el por entonces teniente de navío Pedro M.^a Cardona Prieto, su defensor durante el juicio), hechos tan insólitos como que, a pesar de que la evacuación se hizo con relativa calma y tranquilidad, no se recogiera el cuaderno de bitácora hicieron que el tribunal, en su sentencia de 25 de enero de 1906, condenara a su comandante a un año de empleo y sueldo por el delito de impericia, debido a que no se podía saber el lugar exacto del siniestro y en atención al salvamento de sus hombres, si bien apuntaba como causa más probable del naufragio no haber dado el suficiente resguardo a la restinga de los bajos Meixidos.

Lugar y causa del naufragio

Estos son los dos aspectos que consideramos más importantes de todos, pues durante los días posteriores fuentes oficiales filtraron a la publicación afecta a la Armada *Vida Marítima* (7) el lugar exacto de su hundimiento en latitud 42° 45' N, longitud 9° 14' 20" O. Esta situación dista aproximadamente una milla de los peligrosos bajos de Meixidos (42° 46' N, 9° 12' O).

En la primera quincena de septiembre de 2006, los buceadores Jesús Villalba y Jose M. Silva localizaron (8) el pecio muy cerca de las coordenadas señaladas. Según el testimonio que nos transmitieron en persona:

«El barco se encuentra totalmente deshecho aunque conserva la línea y se

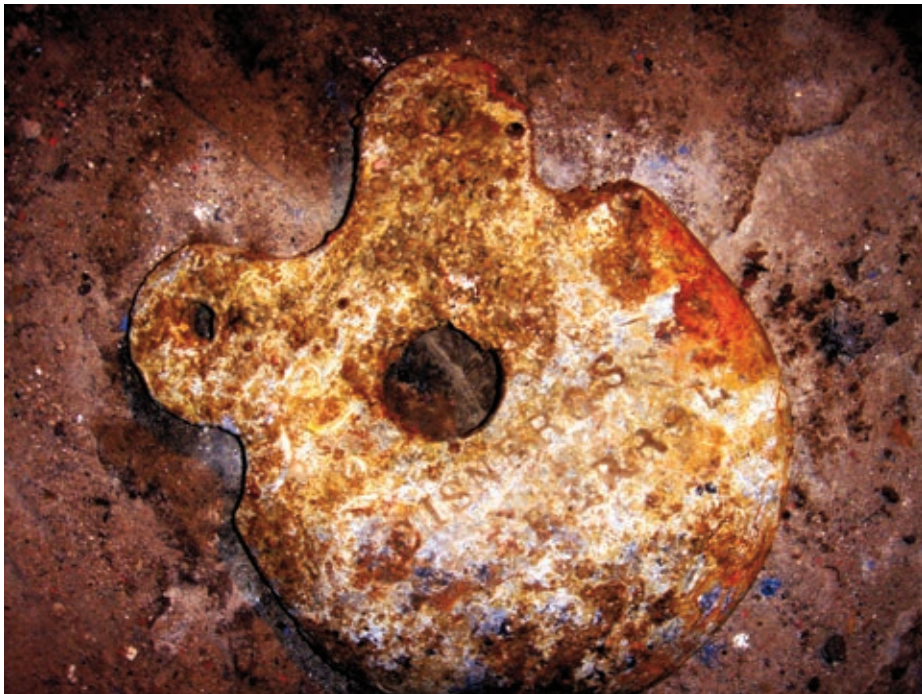
(4) Marinero de 1.^a Jesús Fernández, fogonero de 1.^a Constantino Suárez y los soldados de Infantería de Marina José Peña y José Carbón.

(5) Para ello adujo que las cartas estaban realizadas por Tofiño, por mucho que se rectificaran en 1830.

(6) También durante el juicio, el alférez de navío Domínguez, que relató que de orden del comandante sondó el lugar donde aún permanecía a flote su buque, instantes antes de su hundimiento afirmó que en aquel lugar había 26 metros de sonda. Como hemos visto, este joven oficial de manera burda quiso confundir al jurado intercambiando las cifras de la profundidad obtenida, que debió de ser de 62 metros, que es lo que en realidad muy probablemente hay. También en la prensa, un distinguido oficial defendió la tesis del bajo desconocido, utilizando el seudónimo de *Prawn*.

(7) *Vida Marítima*, núm. 139 de 10 de noviembre de 1905, p. 613.

(8) El barco está identificado gracias al escapulario de uno de los buzos que se localizó en una de las primeras inmersiones; en él, como se puede apreciar en la foto que reproducimos, se puede leer: «Cisneros Ferrol».



Escapulario de un buzo. Se puede leer: «Cisneros Ferrol». (Foto: J. Villalba y J. M. Silva).

pueden ir identificando sus distintas partes y toda su artillería, siendo la profundidad entre los 60 y 70 metros...»

Señalamos esto porque su comandante durante el Consejo de Guerra afirmó que tanto él como su ayudante de derrota realizaron las marcaciones correctas para salvar dicho obstáculo, y que el casco del buque debió de chocar con un bajo no señalado en las cartas náuticas. Además afirmó que el crucero como mucho pudo recorrer tras el impacto doscientos o trescientos metros (9).

(9) Esto es imposible, pues el buque iba, como hemos indicado, a una velocidad de 10 nudos, es decir, teniendo en cuenta su desplazamiento, cinco metros por segundo, por lo que, debido a la distancia en que se encontraba, a una milla de los Meixidos, el buque navegó tras el impacto no menos de seis minutos gracias a su arrancada. Algunos naufragos declararon que continuó navegando unos diez minutos, cosa bastante probable al ir perdiendo velocidad hasta su total parada.

Abundando y exagerando esta falsa versión, el comandante de la División Naval de Instrucción, y a pesar de las infructuosas pesquisas (10) que se realizaron a bordo de los cañoneros *Marqués de la Victoria* y *Vasco Núñez de Balboa* para localizar el bajo, llegaría a afirmar en la carta oficial número 1.084 dirigida al ministro de Marina el 2 de noviembre, es decir, cuatro días después del suceso, que:

«Puedo casi asegurar que el Cisneros chocó con una piedra de las llamadas de aguja, no situada en la carta, distante a dos millas largas al W de los bajos Meixidos, y con referencia a noticias de pescadores deduzco, que este bajo al que sólo da la carta y derrotero una milla de extensión, alcanza más de tres; que la piedra motivo del choque está de ordinario a una profundidad de 6,5 metros del agua...»

Si se consultan las cartas actuales, en un radio de dos millas al oeste de los Meixidos, se puede comprobar que no solo no existe obstáculo alguno para la navegación, sino que la zona de naufragio tiene una profundidad importante (11). Respecto al lugar donde se produjo el impacto, es muy significativo que el ayudante de Marina de Muros, a las pocas horas del siniestro informara por telegrama de que el buque se había perdido en los Meixidos; aunque horas después «rectificara» y señalara que en realidad se hundió a dos millas al oeste de los bajos.

El marinero Domingo González en su carta, aunque transcribe mal la palabra «Meixide» (Meixidos), no duda en señalar a aquellos bajos como la causa del hundimiento de su buque, por lo que, al no ser natural de Muros, debió de recoger la opinión de sus inmediatos superiores o de otros testigos del siniestro. Versión que coincide con lo publicado por la prensa de la época (12), que relató cómo un marinero natural de aquella localidad (13), al ver la peligrosa derrota del crucero, intentó avisar al oficial ayudante de la derrota, que no le hizo el menor caso. También algunos periódicos apuntaron (14) el hecho de

(10) Recordar que un buzo en la época solo podía bajar entre 30 y 35 metros.

(11) Durante el juicio, y también el ministro de Marina en una contestación parlamentaria (*op. cit.*), sostuvo que las cartas utilizadas eran las que levantó Tofiño a finales del XVIII (1786). Si bien es cierto que en los barcos del siglo XX figuraban aquellas, eran en su versión corregida y puesta al día por las comisiones hidrográficas posteriores; a saber, la de 1832, julio de 1846, 1872 y la última de 1904.

(12) Cuarta edición del diario *ABC* de 28 de octubre de 1905. También se hicieron eco de la noticia *El Liberal* y *La Época*, por citar algunos de ellos.

(13) El marinero José Yáñez afirmó que su compañero Antonio Núñez advirtió al comandante del peligro que corría el buque con el rumbo que tenía, y que por ello ordenó su arresto, lo cual fue publicado por el diario *La Época* en su edición de 20 de diciembre de ese año.

(14) *La Vanguardia* del jueves 2 de noviembre; *La Época* del miércoles de 20 de diciembre.



Marinero Domingo González Velázquez.
(Colección: D. Quevedo Carmona).

que varios pescadores quisieron avisar a la dotación del buque del peligroso rumbo que tomaba, y para ello agitaron desde sus botes con energía sus boinas y chaquetas, gesto que fue interpretado desde el crucero como efusivas muestras de despedida.

A la vista de todos estos indicios y pruebas, podemos asegurar que el barco o bien pasó por encima o bien chocó por una de sus bandas (15) con una laja que le desgarró su obra viva de proa a popa a lo largo de unos 50 metros, lo que produjo, aparte de una inundación simultánea de la mayoría de sus compartimentos estancos, una variación (intencionada o no) radical de su rumbo, lo que hizo que gracias a la arrancada que llevaba recorriera el espacio entre estos bajos y el lugar donde yace.

Hora del naufragio

Es quizás uno de los aspectos que tanto en la documentación oficial como en las fuentes secundarias suscita mayores dudas.

(15) Probablemente el choque afectó a la banda de babor, pues según los testigos el buque se hundió de proa, lo que hizo levantar la popa pero inclinándose a esa banda.

La prensa de la época señala en este punto que fue poco antes de las nueve; mientras que en la sumaria del naufragio, y en base a la mayoría de las declaraciones que en este sentido hicieron varios miembros de la dotación, todos coinciden en que fue pasadas las 0800, en una horquilla de tiempo que iba de las 0805 horas a 0830 horas. Es muy curioso e inexplicable este hecho, pues si bien es lógico que los distintos relojes de a bordo no marcharan al unísono, y que los tripulantes atendiendo a otras prioridades no se fijaran en la hora exacta del suceso, es poco creíble un desfase de casi treinta minutos que se da entre los distintos testimonios.

Lo novedoso de la descripción de los hechos de nuestro marinero protagonista es que señala las 0750 horas, siendo muy preciso en este extremo, lo que por lo menos da que pensar.

El momento exacto en el que el comandante ordenó el desalojo del buque

Este aspecto del naufragio es uno de los menos aclarados en la documentación oficial. De hecho ninguno de los testigos a los que se tomó declaración



Secuencia del hundimiento del *Cisneros*. (*El Correo Gallego*).

pudo fijar la hora exacta de tan trascendental decisión. Se puede entender que ante la gravedad de la situación tanto el comandante como el segundo y el tercero no estuvieran atentos al reloj, como hemos dicho antes, pero que ninguno de los oficiales se fijara en este dato se nos antoja harto difícil.

Según el diario *El Imparcial* del día 30 de octubre, tomando las declaraciones de varios naufragos, fue a las 0815 horas cuando comenzó el desalojo del buque.

De nuevo el manuscrito del marinero Domingo González toma especial protagonismo, pues como hemos visto señala las 0825 horas, tiempo que estimamos muy lógico tanto para la llegada de las noticias de la avería y la toma de decisión, y, como veremos un poco más adelante, para determinar el tiempo que se tardó en abandonar el buque.

¿Cuánto tiempo permaneció el buque a flote desde que se produjo la colisión?

Su comandante afirmó en el juicio que en aquellas circunstancias no tuvo conciencia del tiempo, pero tras contrastar este aspecto con algunos de sus oficiales afirmó que fue un cuarto de hora. Esto es del todo ridículo, pues era materialmente imposible que se tardara tan poco tiempo en realizar la maniobra de echar los botes de agua y el embarque en ellos del casi medio millar de hombres que integraban la dotación.

El tercer comandante, aunque adujo que el acontecimiento no se prestaba a sacar el reloj, estimó que no debieron de pasar como mucho los 20 minutos. El alférez de navío Moreu en su declaración subió a 35 minutos. Varios testigos oculares del suceso señalaron que fueron 45 los minutos que estuvo a flote el barco, muy aproximado a lo que en su escrito señala el marinero Domingo González, que señala que fueron 55 desde el choque hasta que todo el mundo estuvo embarcado en los botes, si bien el tiempo total ascendería, si nos ceñimos a la pregunta de este epígrafe en cuestión, a una hora y diez minutos.

La hora a la que se hundió el buque

El comandante, su segundo y su tercero en sus respectivas declaraciones afirmaron que desde el desalojo del buque hasta su hundimiento mediaron tan solo dos minutos, pero no se señala por ninguno la hora exacta en que desapareció el buque. Y es aquí donde de nuevo el testimonio del marinero vuelve a aclararnos esta importante cuestión, pues señala las 0900 horas.



Secuencia del hundimiento del *Cisneros*. (*El Correo Gallego*).

A modo de conclusión

El naufragio del *Cisneros* supuso, de cara a la sociedad, una gran presión para la Armada, al estar muy reciente aún el desastre del 98 y el recuerdo de los calamitosos resultados de los combates de Cavite y Santiago. Era muy difícil pues que, ante un público tan crítico, se pudiera justificar el hundimiento de un buque nuevo en unas condiciones meteorológicas excepcionalmente buenas. Solo así se explica el empeñamiento de descargar la responsabilidad de su comandante en el suceso, imaginar un bajo inexistente y resaltar su brillantísima, hasta aquella fecha, hoja de servicios. Aunque tras el suceso hubo algunos periódicos que cuestionaron esta versión de los hechos, aquellas voces críticas se acallaron tras la promulgación de la ley conocida como de «Jurisdicciones» (16), que recordemos nació como reacción ante los famosos

(16) Publicada en *La Gaceta de Madrid* de 24 de abril de 1906, núm. 317. Estuvo vigente hasta el 19 de abril de 1931, fecha en la que se publicó en el citado diario oficial su derogación.

hechos del ¡*Cu-Cut!* (17) y que ponía bajo jurisdicción militar las ofensas orales o escritas a la nación o a sus Fuerzas Armadas (18).

No obstante, esto no libraría de su responsabilidad a Manuel Díaz Iglesias, pues, como ya apuntamos, el Consejo de Guerra le condenaría por un delito de impericia y, luego de cumplir con la pena de un año de suspensión de empleo y sueldo, sería destinado al Instituto Hidrográfico, donde se le encomendó la tarea de revisar el código de señales, hasta que pasó a la reserva reglamentaria en abril de 1910. Moriría con el grado de contralmirante el 9 de noviembre de 1917 a los 69 años de edad en su domicilio de Madrid, sito en la calle de Alcalá número 140.

BIBLIOGRAFÍA

- ANCA ALAMILLO, Alejandro: «D. Manuel Díaz Iglesias: luces y sombras de un marino». REVISTA GENERAL DE MARINA. Cuaderno de agosto-septiembre 2003.
— *El crucero acorazado* Cardenal Cisneros. La Espada y la Pluma. Madrid, 2004.
- CARDONA Y PRIETO, Pedro: «El naufragio del crucero *Cardenal Jiménez de Cisneros*. Defensa ante el Consejo de Guerra de Generales del comandante de dicho buque. D. Manuel Díaz Iglesias por D. Pedro Cardona y Prieto teniente de navío». *El Correo Gallego*. Ferrol, 1906.
- FERNÁNDEZ SANTANDER, Carlos: *El crucero en la Armada Española*. Empresa Nacional Bazán. Madrid, 1993.
- MAR, Ramón de la: *Los naufragios del Cardenal Cisneros, España y Blas de Lezo, explicados técnica y claramente*. Conferencia leída en el Salón del Hotel Cariton de Bilbao en la noche del 3 de agosto de 1932.
- MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando: *Cartografía y buques hidrógrafos de la Armada Española*. Empresa Nacional Bazán. Madrid, 1984.
- PAZOS PÉREZ, Lino J: *Naufragios en las Rías Bajas*. Pontevedra. 2007.
- Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán».
Buques. Historiales. Leg. núm. 2580/16.
Expedientes Personales. Cuerpo General.
Boletín Oficial del Ministerio de Marina.
Compilación Legislativa de la Armada.
Diario de las Sesiones de Cortes (Senado). Sesión del miércoles de 8 de noviembre de 1905.
Gaceta de Madrid.
Blanco y Negro.
El Correo Gallego.
La Ilustración Española y Americana.
Nuevo Mundo.
Vida Marítima.

(17) Esta publicación satírica publicaba chistes, sangrientos muchas veces contra la Marina y el Ejército, y aunque antes de la norma eran procesados si eran muy subidos de todo, el sistema judicial de entonces absolvía casi siempre a los procesados. La situación se hizo insostenible cuando vio la luz la caricatura antimilitarista realizada por Joan Junceda, lo que provocó el asalto de un grupo de oficiales del Ejército a la redacción de la revista.

(18) Varios de sus artículos suponían un recorte de las libertades públicas, entre ellas la libertad de expresión.

ANEXO
SENTENCIA

Ministerio de Marina
Dirección del Personal
Negociado 1.º

El Capitán General del Departamento de Ferrol con oficio de fecha 1.º de septiembre corriente, remite testimonio de la causa instruida por pérdida del crucero *Cardenal Cisneros* en el que aparece la SENTENCIA siguiente:

En Ferrol a 25 de Enero de 1906. El Consejo de Guerra de Oficiales Generales reunido para ver y fallar la causa instruida contra el capitán de navío Don Manuel Díaz Iglesias con motivo del naufragio del crucero Cardenal Cisneros del que era Comandante, el 28 de octubre último, considerando que si bien en el proceso se carece de concluyente prueba del reconocimiento del lugar donde ocurrió el siniestro y del que actualmente se encuentra el buque, como así mismo que no existe el cuaderno de bitácora donde deberán constar cuando se hicieron las últimas correcciones de la aguja y los datos oficiales de la navegación hasta el momento del choquea precia, sin embargo que de la prueba aportada se desprende que no se ha dado prudente resguardo a la restringa de los bajos Meixidos; por lo cual declara que dicho Don Manuel Díaz ha cometido el acto punible que prevé y pena el artº 198 del Código Penal de la Marina de Guerra y en su atención y teniendo a la vez en cuenta los motivos que concurren en el interesado y muy especialmente el que representa el salvamento de la tripulación de su buque, le condena a una pena de un año de suspensión de empleo con la accesoria determinada el artº 53 del mismo código= Todo con arreglo a los artículos antes citados y a los 1, párrafo 3º 20-22-37-183 y demás de general aplicación de dicho cuerpo general= Enrique Sostoa y Ordóñez etc... siguen las firmas.

A NUESTROS COLABORADORES

Las opiniones contenidas en los trabajos publicados corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquellos.

La recepción de los trabajos remitidos por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo no publicado. El autor cede los derechos a la REVISTA desde el momento de la publicación del material remitido.

Los contenidos de los trabajos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito marítimo. Deberán ser entregados con tratamiento de texto *Word*, a ser posible vía correo *web* a la dirección regemar@fn.mde.es o por CD y correo ordinario a REVISTA GENERAL DE MARINA. Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán, 2. 28014 Madrid. El texto se presentará escrito en DIN A-4, con fuente tipográfica *Time New Roman*, de cuerpo **12 puntos a doble espacio**. Los artículos tendrán una extensión mínima de **tres** páginas y máxima de **doce**. La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindirse de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etcétera).

Las fotografías, gráficos e ilustraciones deberán ir en archivos individuales, acompañadas de pie o título y **tener como mínimo una resolución de 300 dpi, preferiblemente en formato JPG**. Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Las ilustraciones enviadas en papel pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y solo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas de pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionadas con el texto, se redactarán del modo más escueto posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusión, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo se incluirá la dirección completa del autor, con distrito postal, número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.