

EL ÚLTIMO FOGONERO DE LA ARMADA ESPAÑOLA

(Extractos y adaptaciones del libro "Cartagena en el aire", autor Juan Mediano Durán; de la Revista de Historia Naval núm. 71 y de la Colección Legislativa de la Armada de 1931).

El día 28 de diciembre del año 1992, pasó a la reserva el sargento D. Jesús Férez Bernal, último fogonero de la Armada. Fue el último de entre los miles de hombres que han ejercido esa honrosa especialidad, sirviendo junto a las calderas de los buques de la Armada, o bien en otros destinos afines dentro siempre de nuestra Marina.

En la Armada, el fogonero era un especialista cuyos cometidos se resumían en lo que disponía su Reglamento, cuyo Art. 3, literalmente, decía:

"Dependerá de los maquinistas en todo lo relativo a su cometido en los buques en cuanto se refiere a los trabajos y limpiezas de máquinas, calderas, carboneras y depósitos de combustible líquido, estando obligado a concurrir, con el resto de la marinería, a faenas, maniobras y limpiezas, así como a prestar servicio militar cuando fuese necesario pero deberá siempre procurarse no apartarles de su especialidad y preferente cometido a bordo"

Con el sargento Férez se cerró un capítulo en la Historia de la Marina: el de la navegación a carbón. Un capítulo que, pese a quien pese, fue iniciado hace 452 años por un español. Según escribe Navarrete, fue un marino de origen vasco, llamado Blasco de Garay, de profesión mecánico y después Capitán de la Marina Real, el primero que logró acoplar una máquina de vapor a un barco. Hizo las pruebas en 1543 en la nao "Trinidad". Se trató de un elemental artificio formado por cadenas y paletas que movían un dispositivo de propulsión naval. Dice Navarrete que el barco:

"...andaba por medio de un aparato, cuya parte más importante era una caldera de agua hirviendo".

Muy rudimentario evidentemente, pero que representó el primer paso en aquel revolucionario invento. Se trataba del primer sistema mecánico que después evolucionaría hasta las grandes máquinas propulsoras capaces de mover a imponentes buques de guerra y transatlánticos de acero que surcarían los siete mares. Gigantescas máquinas de vapor, cuyas calderas de carbón eran alimentadas, paletada a paletada, por unos ignorados fogoneros. Unas máquinas cuya idea, repito, había sido concebida muchos siglos antes por Blasco de Garay ... ¡Un español! Sin embargo, su propuesta no obtuvo el apoyo financiero de la corona y quedó relegada al olvido, hasta el S. XVIII. ¡No le hicieron caso, como ocurrió con tantos inventores nuestros!

A finales del XVIII ya era un hecho la navegación a vapor, y los buques empezaron a dejar de depender de los vientos y de otros accidentes meteorológicos. La "era del vapor" duró un largo siglo propiciando un destacado desarrollo para la humanidad. El uso del carbón, por tanto, solo duró un siglo y el vapor por este método fue perdiendo protagonismo con la llegada del diesel, a finales del XIX, y otros inventos.

Atrás han quedado grandes gestas protagonizadas por los buques de nuestra Armada que navegaron con vapor obtenido a través del carbón. Y es justo recordar a los fogoneros que navegaron en todos ellos y que hacían posible esa propulsión. Impresiona pensar en los millones de paletadas que debieron dar los fogoneros de aquellos barcos para consumir tan enormes cantidades de carbón. Sin embargo y, pese a los pesares, pocas cosas elogiosas se han escrito ensalzando a esos hombres que trabajaban afanosamente en las profundidades de los buques, muy lejos del Sol y de las brisas marinas.

La literatura hispana y en especial la poética están llenas de románticas alusiones a los ágiles gavieros, a los traviesos grumetes, a los bizarros proeles, a los remeros, a los timoneles o a los serviolas. Pero rara vez se

encuentran poéticas citas a los fogoneros, y mucho menos alusiones románticas o épicas glosando su labor callada junto a las calderas.

Y sin embargo también ellos fueron héroes en guerras o accidentes en la mar. Baste recordar, por ejemplo, lo acontecido en el crucero “Méndez Núñez, en 1955, en aguas de Ferrol, con muy mal tiempo, cuando una caldera se movió de sus polines ocasionado la rotura de una tubería principal de vapor, lo que causó muertos y heridos entre los fogoneros que allí se encontraban, abrasados por el vapor.

Se nos marchó el último de los fogoneros y con él se puso fin a una raza de recios hombres que trabajaban con la cara tiznada y el torso sudoroso. Tal circunstancia parece propicia para recordar que al iniciarse la navegación a carbón desaparecieron de los mares unos tradicionales barcos como las urcas, paquebotes, jabeques, bergantines, goletas, leños o navíos de alto bordo que sólo precisaban del viento para navegar. De aquella perdieron los buques su ilimitada autonomía propulsora para depender del carbón, lo que hizo preciso el establecimiento de bases navales en los puntos más estratégicos de las costas continentales e insulares, donde pudieran abastecerse de tan necesario e imprescindible combustible.

Existe una placa conmemorativa en el Panteón de Marinos Ilustres que recuerda en toda su grandeza e importancia la acción y presencia de los hombres de la Armada a través de los siglos y su ingente contribución a la Historia de la Humanidad en todos los continentes y mares del mundo. En ella se alude hasta a sesenta y seis cargos y oficios desde la Edad Media y, aunque no aparece la figura del fogonero propiamente, sí consta la del mecánico, en cuyo oficio está incluido, para su merecido homenaje.

Capitán de Navío Eduardo Bernal González-Villegas, IHCN, Radio 5 Todo noticias

Resumen:

El día 28 de diciembre del año 1992, pasó a la reserva el último fogonero de la Armada. Fue el último de entre los miles de hombres que han ejercido esa honrosa especialidad, sirviendo junto a las calderas de los buques de la Armada, o bien en otros destinos afines dentro siempre de nuestra Marina.