



LA ESCUADRA IMPROVISADA

lo que mal empieza, mal acaba...

TEXTO Y FOTOS: TEODORO RUBIO CASTAÑO

«**L**os tiempos avanzan que es una barbaridad», decía Don Hilarión en la famosa zarzuela «La verbena de la Paloma» estrenada en el año 1894 con música del maestro Tomás Bretón y la letra a cargo del dramaturgo Ricardo de la Vega.

Esta conocidísima expresión la podríamos aplicar a la revolución que experimentó la na-

vegación en general y la guerra en el mar en particular, a lo largo del siglo XIX donde se producirían unos avances espectaculares en unas cuantas décadas tras siglos de lenta evolución en muchos aspectos.

Citaré a continuación algunos ejemplos muy reveladores.

De los barcos de vela a los impulsados por máquinas de vapor, el SS Savannah, fue el primer barco a vapor que cruzó el Atlántico en el año 1819 perteneciente a los Estados Unidos.

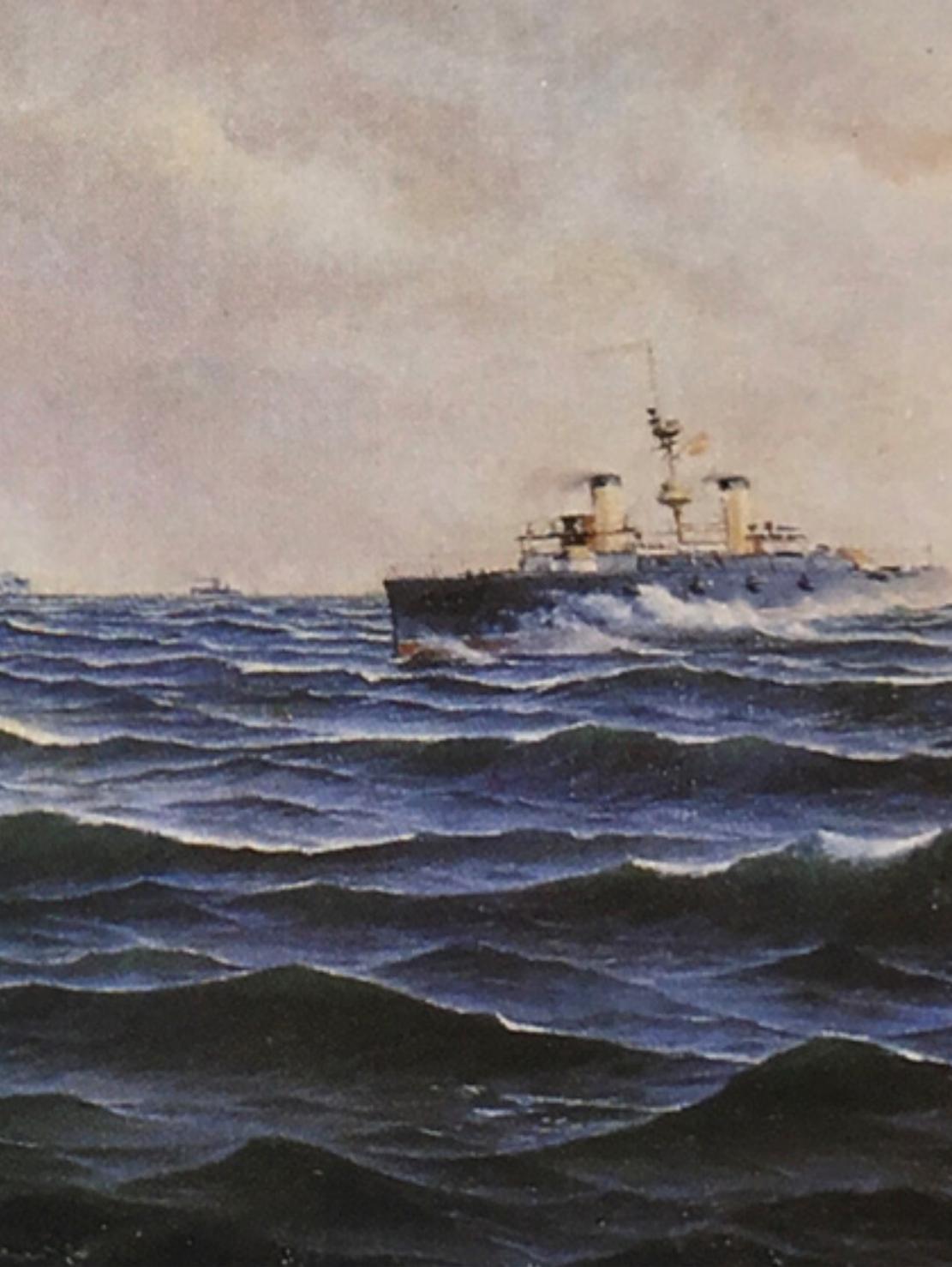
De los barcos de madera a los de acero.

En marzo de 1862 en la Batalla Hampton Roads en plena Guerra de Secesión americana se enfrentarían por primera vez dos buques acorazados, el CSS Virginia perteneciente a los Estados Confederados y el USS Monitor de la Armada Yanqui durante la Guerra Civil estadounidense, Norte contra Sur.

Los Estados Unidos habían irrumpido en el siglo XIX dispuestos a convertirse en una potencia de primer nivel en el concierto internacional y estaban haciendo méritos para conseguir su objetivo a la mayor brevedad.

España también contribuyó a este impresionante desarrollo tecnológico con la fragata Numancia construida en astilleros La Seyne de Tolón en Francia.

**LA NAVEGACIÓN Y LA GUERRA EN EL MAR
EXPERIMENTARON UNA INTERESANTE REVOLUCIÓN A
LO LARGO DEL SIGLO XIX**



El vicealmirante Pezuela, encargó al teniente de navío de 1ª Fernando Villaamil, el proyecto de construcción de un contratorpedero con capacidad oceánica

impulsado por electricidad, para diferenciarlo del fijo y acabó quedándose con la denominación de torpedo hasta nuestro tiempo.

Ese torpedo automóvil podría ser una gran amenaza incluso para los grandes buques de guerra, los acorazados y los cruceros, también para el resto de los navíos de guerra, mercantes y de cualquier índole de una nación enemiga.

La Armada de la República Francesa fue la primera en percatarse de esa circunstancia y a través de su «Nouvelle école» ideó la construcción de buques torpederos para poder enfrentarse a unidades mucho mayores y cotosas a través de una estrategia que denominaron «La poussière maritime (polvareda marítima)», que consistía en un ataque masivo de torpederos muy rápidos y de bajo coste, enfrentándose a corta distancia con un arma decisiva como era el torpedo, a grandes buques de guerra, aunque tenían el inconveniente de sólo poder hacerlo en aguas próximas a la costa por disponer de poco radio de acción y sólo estando el mar en calma.

Las Armadas de muchos países, con gran preocupación, trataron de contrarrestar a estos peligrosos buques torpederos.

En el caso de España, en el año de 1885, el ministro de Marina, el vicealmirante Pezuela, encargó al teniente de navío de 1ª Fernando Villaamil, el proyecto de construcción de un contratorpedero con capacidad oceánica.

Villaamil se puso en contacto con los astilleros James & George Thompson de Clydebank en el Reino Unido y así culminó el proyecto con un nuevo buque que el marino español bautizó como destructor.

El año 1892, se le encomienda a *Fernando Villaamil*, como premio por su brillante hoja de servicios, un viaje de circunnavegación en la corbeta *Nautilus*, el buque escuela español de aquella época, para conmemorar el cuarto *Centenario* del descubrimiento de *América*.

Fernando Villaamil, teniente de navío de primera.

Además de su participación en la famosa Batalla del Callao durante la Guerra del Pacífico, España contra los países sudamericanos en alianza, Chile, Perú, Ecuador y Bolivia. Durante ese conflicto armado la Numancia tuvo el honor de ser el primer acorazado en dar la vuelta al Mundo entre los años 1865-1866.

Otro claro ejemplo fue la rápida transformación de artillería naval, la de costa, las minas marinas, que en aquel tiempo se llamaban torpedos, de ahí proviene el nombre del torpedo, el que todos conocemos a través de las películas bélicas, que en un primer momento se denominó «torpedo automóvil» por su capacidad de poder ser lanzado desde un buque o un submarino con la intención de hundir naves enemigas, que se desplazaba a través del agua



Villaamil, el ministro de Marina Bermejo y el de Ultramar Moret, decidieron que zarparían rumbo a Cuba los tres torpederos Rayo, Azor y Ariete

Villaamil, que escribió un diario durante su viaje alrededor del Mundo poniendo de manifiesto en él la inquietud que le había provocado visitar los arsenales de la marina de guerra estadounidense en *Filadelfia*, pudo observar el nivel de eficiencia de los barcos norteamericanos, en concreto dos acorazados y tres cruceros. Y dejó escrito:

«Sin que yo pueda penetrar en los fines que se propone esta nación... observo que, en estos últimos años, de modo inesperado dedica su atención y créditos a adquirir buques de guerra que representan la última expresión de la arquitectura naval».

De forma premonitoria aquel año de 1894, intuyó que aquella preparación tendría sus consecuencias en el futuro.

Lo que nunca pudo imaginar *Fernando Villaamil*, que el destino le reservaba, una cita fatal cuatro años más tarde con aquellos navíos de guerra, que le costaría la vida.

En el año 1895, concretamente un 24 de febrero, empezaba la 3ª Guerra de Cuba. La isla se había convertido en un campo de batalla para el ejército español contra los insurgentes cubanos, aunque España conocía perfectamente los planes estadounidenses respecto a Cuba, la Doctrina Monroe y el destino manifiesto americano, lo que intuía también Villaamil.

Ante estas circunstancias bélicas en el horizonte Fernando Villaamil, viajó a finales de 1895 a Escocia para negociar y firmar con los astilleros Thompson la construcción de tres destructores.

En el año 1896 Villaamil probó suerte en la política, se presentó a diputado a Cortes por el Ferrol por el partido Liberal consiguiendo el cargo venciendo al socialista Pablo Iglesias.

En octubre de 1897 es nombrado capitán de navío, en enero de 1898 abandonó la política y reingresó en la Armada.

A partir de aquí Villaamil, con la connivencia del ministro de Marina Segismundo Bermejo,

perteneciente al gabinete del partido Liberal del presidente del consejo de ministros Práxedes Mateo Sagasta, preparó la formación de una escuadrilla con la intención de zarpar hacia Cuba, con la misión de acometer operaciones de corso contra mercantes de bandera de los Estados Unidos, hostigar sus costas e impedir el arribo a Cuba de expediciones filibusteras de los insurrectos cubanos.

Fernando Villaamil se tomó el asunto como una cuestión personal, siendo para él una condición «sine qua non» la consecución de los objetivos, en caso contrario estaría dispuesto a perder la vida. No cabe duda que profetizó su muerte meses más tarde en el combate naval de Santiago de Cuba, pudiéndolo haberlo evitado si hubiese conservado su acta de diputado.

Casualmente o no, quien sabe, el 15 de febrero de 1898 el acorazado de segunda clase USS Maine, que estaba de visita de cortesía en La Habana, sufrió una tremenda explosión que lo hundió provocando el fallecimiento de 266 hombres de su dotación.

El día 16 de febrero Villaamil, el ministro de Marina Bermejo y el de Ultramar Moret, decidieron que zarparían rumbo a Cuba los tres torpederos Rayo, Azor y Ariete, los destructores construidos en los astilleros Thompson y diseñados por Villaamil, Terror, Furor y Plutón y el buque nodriza, el transatlántico Ciudad de Cádiz.

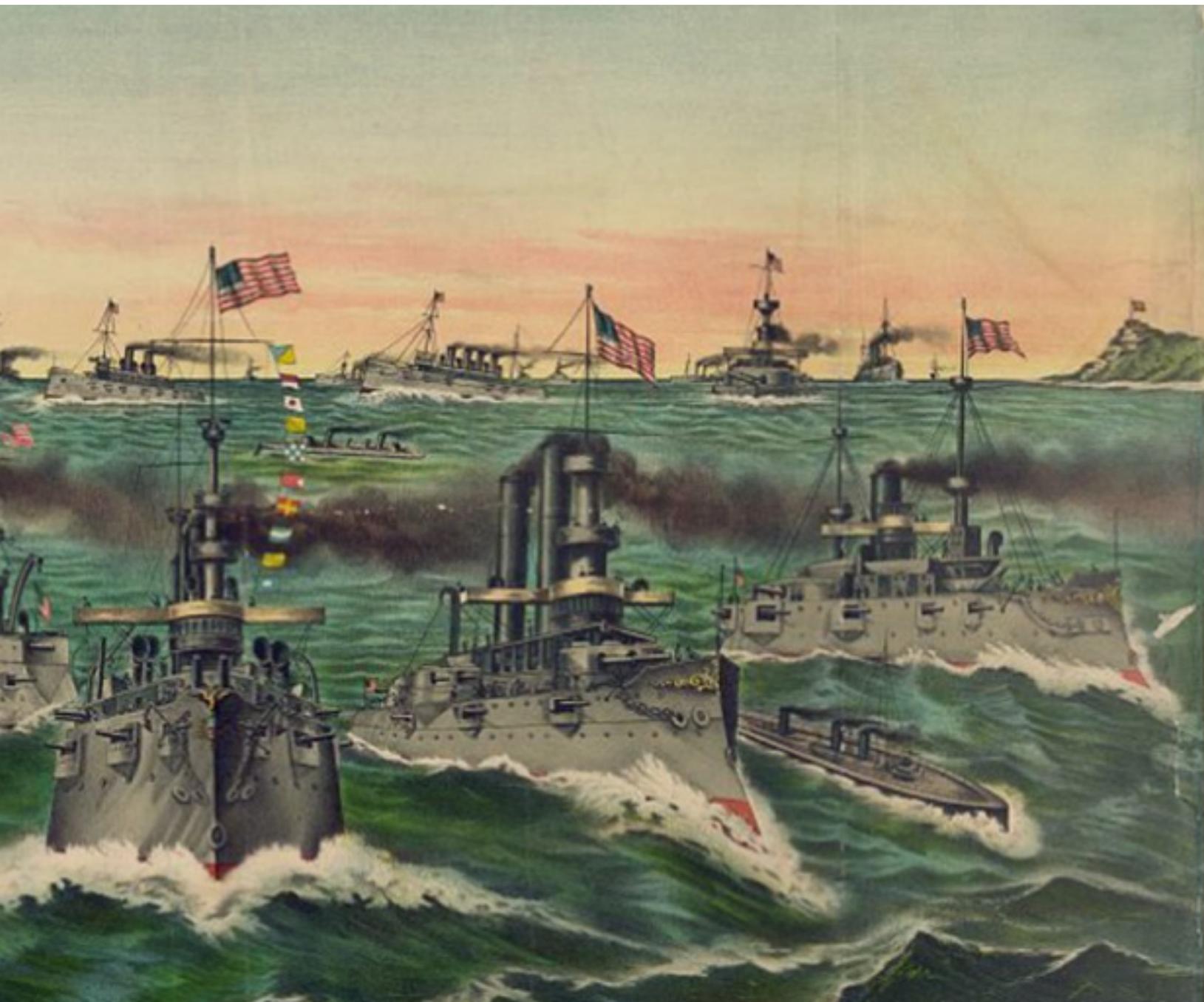
Así lo contaba el periódico *La Vanguardia* el día 15 de marzo de 1898.

LA ESCUADRILLA *zarpó el día 13 de marzo.*

«Conforme anticiparon nuestros correspondientes telegráficos, el domingo último, á las seis de la tarde, salió de Cádiz con rumbo á Canarias, la



Villaamil culminó el proyecto con un nuevo buque al que bautizó como destructor.



escuadrilla de destroyers y torpederos que se dirige á Cuba al mando del señor Villaamil.

-Se han citado por los periódicos varios puntos de las escalas que hará la escuadrilla.

¿Cuál de ellos es el verdadero?

-Ninguno: de esto no tengo nada resuelto y nadie más que yo tiene que acordarlo. Lo único que puedo decirle es que de Cádiz vamos a Canarias, los otros puntos de escala no pueden fijarse: dependerán del tiempo, que impongan los mismos buques.

No tengo acordada ni aún la derrota general: no sé si navegaremos por latitudes más altas ó más bajas. Obedeceremos á lo que dispongan el tiempo y los accidentes que puedan sobrevenir».

El capitán Fernando Villaamil tenía que ser muy cauteloso porque la inteligencia española

había interceptado información de la Armada estadounidense, de la existencia de una escuadrilla surta en el puerto de Lisboa, formada por el crucero protegido USS San Francisco y los cruceros menores USS Helena, USS Machias y USS Brancoft con la posible intención de interceptar y atacar, sin previa declaración de guerra en medio del Atlántico, a la escuadrilla española.

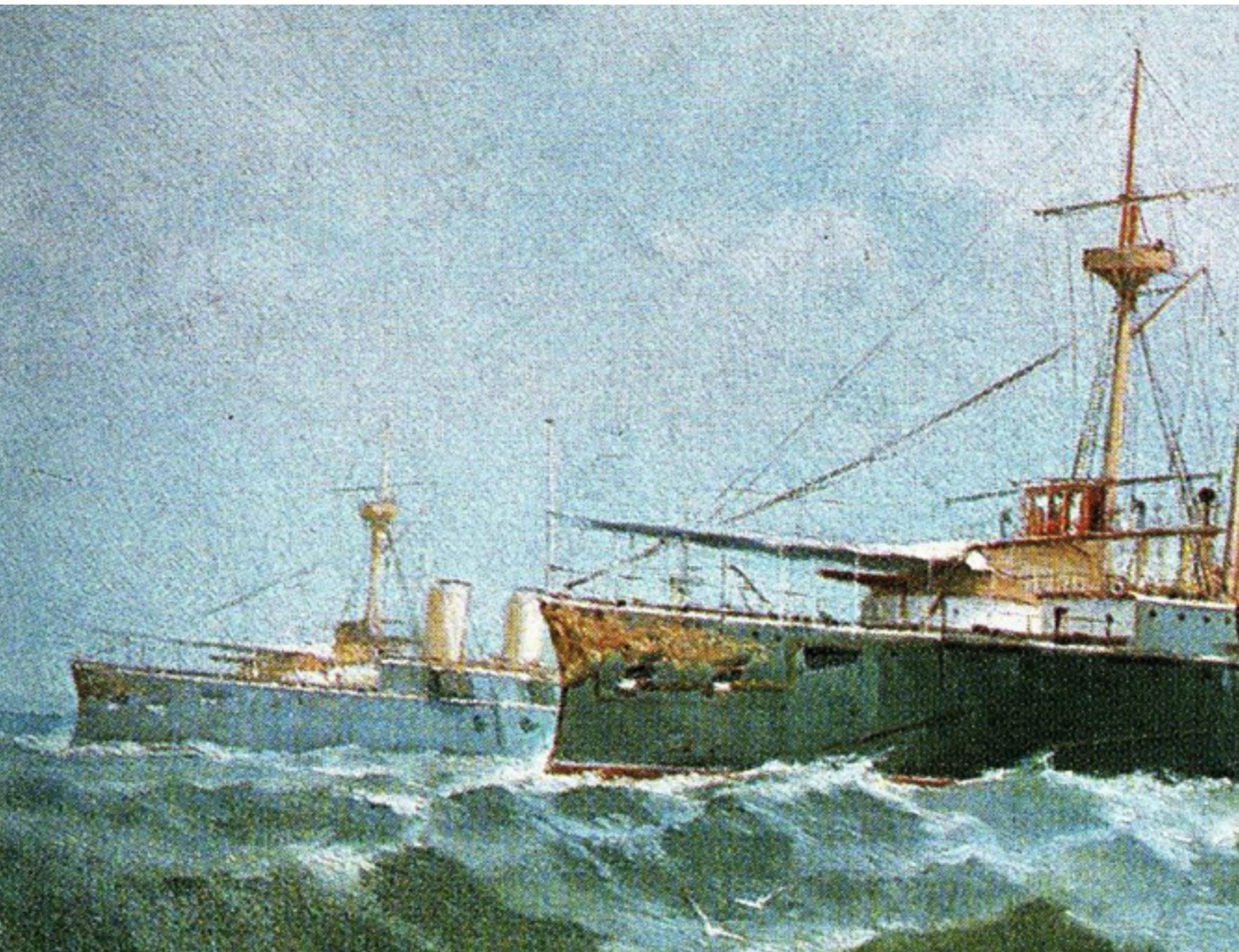
Por una serie de contratiempos y vicisitudes la escuadrilla de Villaamil acabó arribando a San Vicente de Cabo Verde, colonia portuguesa en aquel entonces.

El 8 de abril el almirante Cervera que se hallaba en Cádiz, recibió la orden del ministro de Marina Segismundo Bermejo, de dirigirse rumbo a Cabo Verde para darle protección a la escuadrilla de Villaamil.

Zarpaba Cervera con su buque insignia el crucero Infanta María Teresa, en compañía del crucero Cristóbal Colón, éste sin sus cañones "de romper" de proa y popa, los dos Armstrong de 254mm nunca instalados.

A partir de aquí se fueron precipitando los acontecimientos y la improvisación fue la estrategia a seguir porque al almirante Cervera se le acabaría enviando a las Antillas, sufriendo un desengaño y un revés tras otro, porque desde

Por una serie de contratiempos, la escuadrilla de Villaamil acabó arribando a San Vicente de Cabo Verde



Madrid, con su ministro de Marina a la cabeza, no tenían un plan concebido previamente y se le ordenó a Cervera dirigirse a Puerto Rico para acallar a la opinión pública a pesar que Cervera zarpó de Cádiz con el convencimiento de regresar a la Península con la escuadrilla de Villaamil.

**La inteligencia española
había interceptado
información de la Armada
estadounidense sobre la
existencia de una escuadrilla
surta en el puerto de Lisboa**

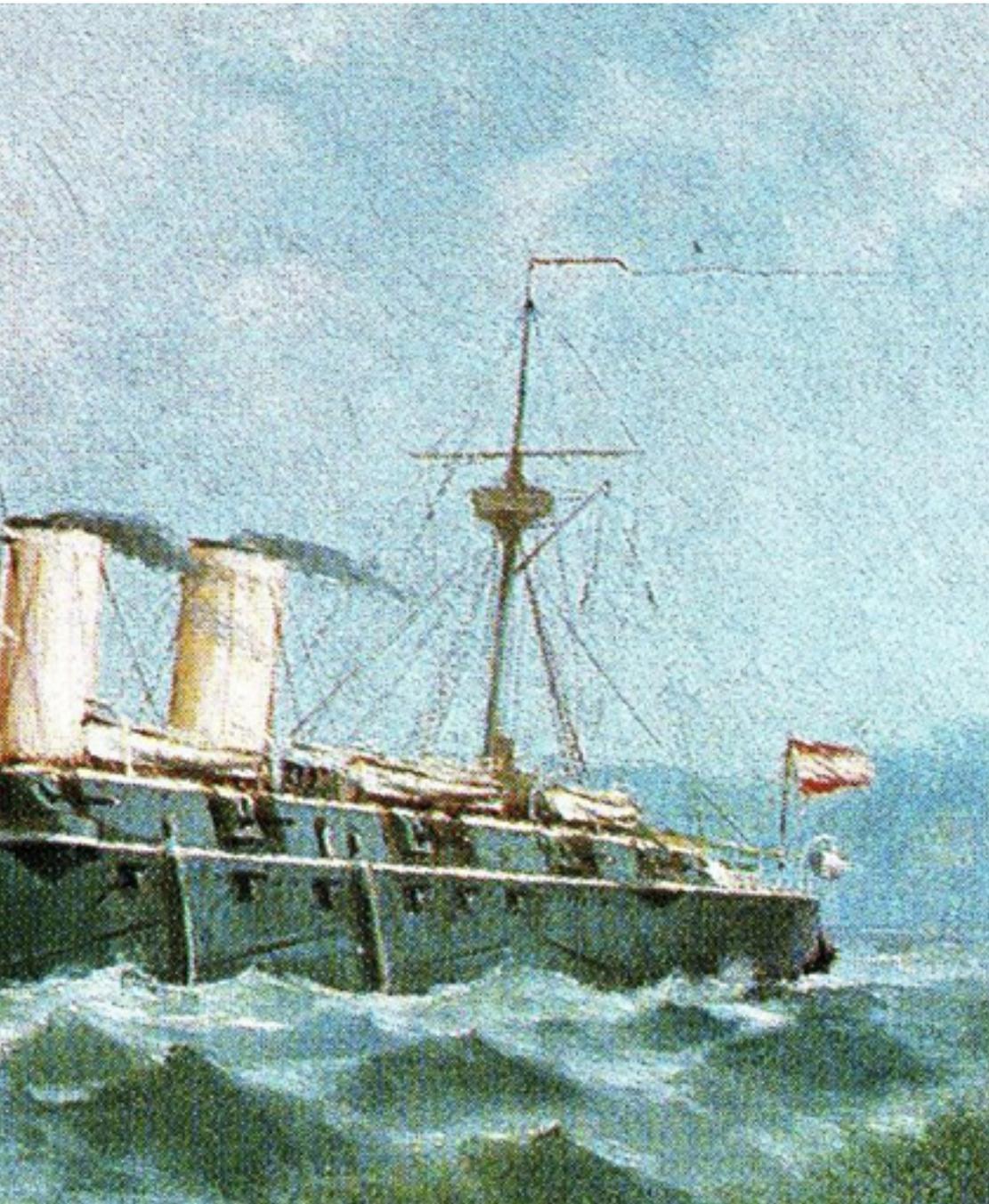
En San Vicente de Cabo Verde se improvisó la Escuadra de Operaciones de las Antillas tras las ordenes recibidas desde Madrid y se fueron sucediendo los acontecimientos hasta que el 24 de abril, con carácter retroactivo al 21, Los Estados Unidos de América declaraban la Guerra a España, a ésta ya no le quedó más remedio que hacer lo propio.

Con la frase cifrada "Salgo para el Norte", el 29 de abril Cervera al mando de su escuadra, aunque improvisada, zarpó rumbo a las Antillas, con el buque insignia, el crucero Infanta María Teresa, los cruceros Oquendo, Vizcaya (recién llegados de La Habana), el crucero Colón y los destructores Terror, Furor y Plutón. Los torpederos y demás buques auxiliares regresarían a la Península.

El capitán de navío y comandante de la escuadrilla Fernando de Villaamil se quedó sin misión, aunque pudo embarcar en el Oquendo y no volver a Cádiz, consciente del peligro que podía correr y que fatalmente le costaría la vida.

Tras una sufrida singladura incluyendo la falta de carbón, el 19 de mayo llegó Cervera con su escuadra a Santiago de Cuba para culminar el Desastre del 98. Los seis buques de guerra españoles embarrancados o hundidos tras el combate naval, a excepción del destructor Terror que se quedó sin máquina en la Martinica y a la postre fue el único que acabaría salvándose de la debacle.

Fernando Villaamil acabaría falleciendo en el combate naval de Santiago de Cuba a bordo del destructor Furor, que, alcanzado por los proyec-



España, el 10 de diciembre de 1898, firmó en París un tratado de Paz, al dictado de los Estados Unidos, donde ésta se vio obligada a renunciar a la soberanía de Cuba, Puerto, Rico, el archipiélago de las Filipinas y la isla de Guam en el Pacífico.

de Marina al frente, Henry Cabot Lodge y su amigo y aliado político, el subsecretario también de Marina Theodore Roosevelt adeptos al estratega naval capitán de navío estadounidense, *Alfred Thayer Mahan*, que propugnaba el dominio de los mares como la principal estrategia militar que debían seguir las potencias, y su utilización como instrumento de política exterior.

Su libro escrito en 1890 **“The Influence of Sea Power upon History”** (*La influencia del poder naval en La Historia*).

Lo ponía de manifiesto...

Algunas de sus citas:

«Una derrota abrumadora de una marcada inferioridad en presencia de una flota enemiga, equivale a una dislocación completa de todo el sistema de las colonias y de sus zonas de influencia, cualquiera que fuere el lugar de la citada derrota».

«Una potencia marítima en primer lugar promueve el comercio sobre las rutas más ventajosas; y una potencia militar siempre sigue al comercio, para ayudarlo a progresar y para protegerlo».

España, el 10 de diciembre de 1898, firmó en París un tratado de Paz al dictado de los Estados Unidos donde ésta se vio obligada a renunciar a la soberanía de Cuba, Puerto, Rico, el archipiélago de las Filipinas y la isla de Guam en el Pacífico. Se acababa la Guerra de Cuba y la presencia española en Ultramar.

La preparación y la organización estadounidense vencieron de manera rotunda la improvisación española.

tiles de los buques de guerra estadounidenses, explotó y se fue a pique al fondo del mar Caribe.

Previamente el 1 de mayo la escuadra estadounidense del comodoro Dewey, destrozó a la española al mando del almirante Montojo en Cavite, frente a Manila en las Filipinas, por la superioridad de la Armada de los Estados Unidos y seguramente también por la incapacidad manifiesta de Montojo.

En cuanto a Santiago de Cuba tal vez pudo hacer más aquella escuadra, aunque improvisada, porque estaba concebida con buques que permitían entablar o rehuir combate por «ser más rápidos que los más fuertes» y «más fuertes que los más rápidos».

Tanto en Cavite como en Santiago de Cuba, quizá España hubiera necesitado unos almiran-

tes con la determinación y la talla de Fernando Villaamil, capitán de navío, diputado en Cortes, científico, inventor, etc... Un militar como los insignes marinos de la Ilustración, Jorge Juan y Antonio de Ulloa.

El destructor, el buque de guerra que inventó Villaamil, que había causado una enorme expectación internacional, no tuvo el mejor de los estrenos en el combate naval de Santiago de Cuba, sin embargo, el diseño realizado por el marino español fue tan acertado que aún en la actualidad la mayoría de las marinas de guerra disponen de unidades de destructores entre sus buques.

En cualquier caso a España le faltó una estrategia y una planificación que sí la tuvo su enemigo, los Estados Unidos con su secretario