



HISTORIAS DE LA MAR

LA COLISIÓN DEL DESTRUCTOR *HUESCA*
Y LA ACTUACIÓN DE SU JEFE DE MÁQUINAS
CAPITÁN DON FRANCISCO VÁZQUEZ RAMOS (1938)

*La lealtad, el valor, la bizarría, el crédito,
la humildad y la obediencia; fama, honor y vida
son caudal de pobres soldados.*

(Pedro Calderón de la Barca).

Javier FEAL VÁZQUEZ

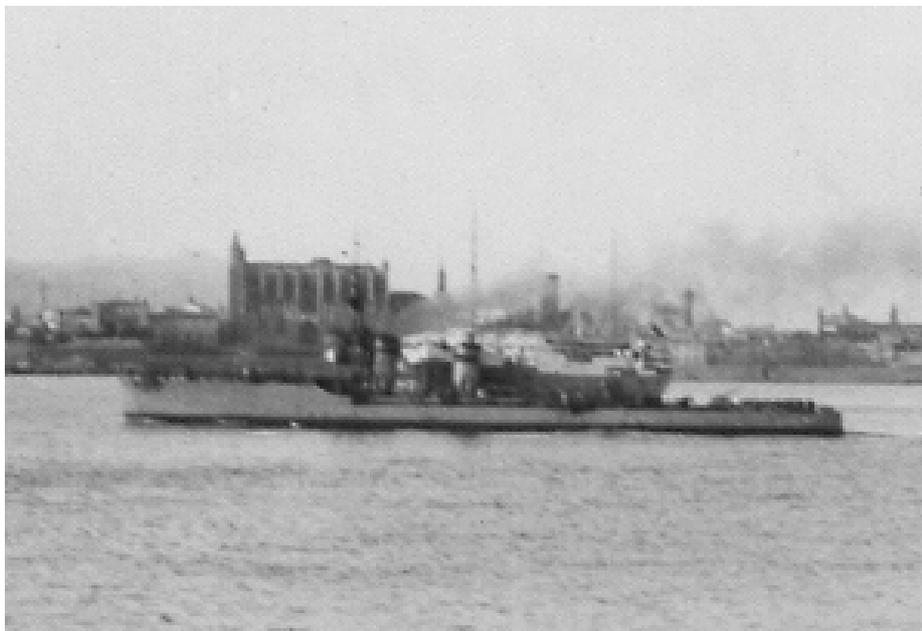


Introducción



A REVISTA GENERAL DE MARINA de junio de 2005 publicó un artículo del vicealmirante José Luis Torres Fernández con el título *La Armada y sus laureados*, donde explicaba de manera clara los actos de la ceremonia de instalación de una lápida conmemorativa con el nombre de los caballeros laureados de la Armada desde 1896 en la ENM.

En el citado artículo se honra a los que supieron y quisieron adelantar algo concreto al estricto cumplimiento del deber. Sin embargo, fueron muchos otros no laureados los que también



Destructor *Huesca*. Palma de Mallorca. (Foto: colección L. Suevos).

realizaron actos si no heroicos sí distinguidos, y en ocasiones ni siquiera fueron recompensados.

Además, algunos actos distinguidos de nuestra reciente historia son muy poco conocidos, y en este artículo quiero que se conozca uno de ellos, siendo también un homenaje póstumo a su protagonista, el general subinspector del Cuerpo de Máquinas de la Armada Francisco Vázquez Ramos.

Resumen de los hechos

En la noche del 24 de mayo de 1938, navegaba la Flotilla de destructores, al mando del entonces capitán de fragata Francisco Regalado Rodríguez, compuesta por los siguientes buques: *Ceuta*, *Melilla*, *Teruel*, *Huesca* y *Velasco*, en las proximidades de la costa catalana, en línea de fila, sin luces, a lo que obligaba la cercanía de la costa enemiga y con visibilidad nula, debido al navegar cerrado en continuos chubascos de agua. Sobre media noche dejaron de oírse las señales de radiotelefonía del *Teruel* y buen rato después comunicó el *Huesca* que había sido abordado por dicho buque. Por el tiempo transcurrido, la situación del *Teruel* era con la proa deshecha hasta el mamparo de coli-

sión sin otras vías de agua y que, con andar reducido, se pudo dirigir por sus medios a Palma de Mallorca. El *Huesca* a consecuencia de las vías de agua por descosido de planchas en el costado, que le inundó una de las cámaras de máquinas, iba disminuyendo lentamente su andar pero navegaba hacia Palma de Mallorca. Al amanecer se encontraban a la altura de Barcelona, viéndose perfectamente el Tibidabo. Se tenía información de que en Barcelona se encontraban dos destructores rojos. El *Ceuta*, al mando del capitán de corbeta Pedro Fernández Martín, seguía muy de cerca por la popa al *Huesca*, acortó la distancia cuando ya su coronamiento de popa estaba a ras de agua y el letrero *Huesca* totalmente sumergido, por lo que se preveía el hundimiento inmediato, mas en tan crítica situación se logró por el jefe de Máquinas, capitán Francisco Vázquez Ramos, auxiliado por personal de su destino, poner en servicio las inyecciones de los condensadores, y el buque a simple vista fue mejorando su flotabilidad, aunque sin poder darle más andar porque al aumentar las vibraciones acrecentaba las entradas de agua. En este estado de equilibrio se pudo sostener hasta entrar por sus medios en Palma de Mallorca, escoltado por el *Canarias* desde las últimas horas de la tarde. Era voz general que el haber conseguido taponar en lo posible las entradas de agua y, sobre todo, haber logrado poner en función las inyecciones de los condensadores fue labor personal e incansable del jefe de Máquinas.

Al día siguiente el jefe de Flotilla acompañado por el comandante del *Ceuta* fueron al *Huesca*. El indicado jefe felicitó a toda la dotación y especialmente al jefe de Máquinas y al médico. Acompañados del jefe de Máquinas



Destructor *Teruel*. Palma de Mallorca. (Foto: colección L. Suevos).



El destructor *Teruel* entrando en Palma de Mallorca tras la colisión con el *Huesca*.
(Foto: colección L. Suevos).

bajaron a la cámara de máquinas de popa, comprobando por la línea de aceite marcada en costados y mamparos que el agua había alcanzado una altura que oscilaba entre un metro veinticinco y un metro cincuenta. Con esta altura de agua Francisco Vázquez Ramos trabajó incansablemente hasta conseguir el éxito final y fácil es de comprender el riesgo que en todo momento corrió, trabajando en un compartimento anegado y en un buque que se hundía, por lo que las posibilidades de salvar la vida en caso de naufragio eran mínimas.

El jefe de Máquinas, en unión de dos o tres hombres, había estado trabajando en el túnel para alinear una chumacera, y aunque se le ordenó salir de allí, dado el peligro que entrañaba por la dificultad de salir del lugar ante el inminente naufragio, no lo hizo hasta que dejó terminada la reparación. En todo momento animó con entusiasmo y ejemplo al personal a sus órdenes.

Por esta acción el entonces capitán de Máquinas Francisco Vázquez Ramos fue propuesto en forma reglamentaria por la Junta de Recompensas de la Escuadra para una condecoración.

El jefe de Máquinas capitán Francisco Vázquez Ramos

En la citada noche del día 24 de mayo de 1938 se encontraba el capitán Francisco Vázquez Ramos embarcado como jefe de Máquinas en el destructor *Huesca* desempeñando comisión de guerra frente a la costa catalana (enemi-

ga), navegando apagados en línea de fila con los destructores *Ceuta*, *Melilla*, *Velasco* y *Teruel* a la velocidad de 18 nudos.

En estas condiciones se encontraba el jefe de Máquinas en el puesto de control situado en cubierta en la bajada a la máquina de proa, y vio cómo se les echaba encima un bulto que reconoció como el *Teruel* abierto unos 60° por estribor. En ese momento se redujo la velocidad a 12 nudos. El abordaje se produjo inmediatamente entrando su proa a la altura de la máquina de popa después de desmontar el montaje de torpedos que iba en marcación 90°, barriendo la cubierta, el proyector con su pedestal, matando e hiriendo a varios hombres.

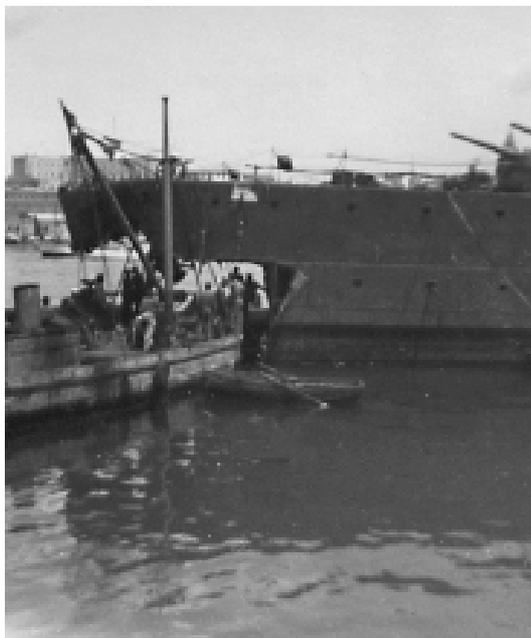
El barco quedó apagado, por lo que el jefe de Máquinas se lanzó a la cámara de dinamos metiendo el machete general que se había caído a consecuencia del golpe. Al subir se quemó ligeramente en la cara y ojos por el efecto del petróleo caliente y pulverizado que salía del tubo que iba al fumógeno de popa que se había roto. A continuación bajó rápidamente a la cámara de máquinas de popa y puenteo personalmente las descargas de cisternas para no perder agua y mandó poner en función todos los medios de achique que de momento no eran suficientes, pero que una vez apuntalado y tapado el costado en lo posible se redujo bastante la entrada de agua, siendo entonces superior el achique a la vía de agua.

En estas condiciones se navega a 10 nudos en relativas buenas condiciones. Las ligeras entradas de agua en la cámara de oficiales y camarotes fueron taponadas por personal del destino.

El buque sigue navegando bien pero con muchas vibraciones que provienen de una chumacera de soporte del túnel que se había desalineado, por lo que el jefe de Máquinas, acompañado de un carpintero y dos fogoneros, metió contrates en distintas direcciones para disminuir las vibraciones que no favorecían nada al taponamiento del costado. Se enderezaron a golpe de macho dos cuadernas que eran base de dicha chumacera.

Estando el capitán Francisco Vázquez Ramos en esta faena sobre la cuatro y media de la madrugada, observó que el eje giraba a más revoluciones, comunicándole que se había puesto régimen de 12 nudos.

Al poco rato se presentó en el túnel el 2.º comandante diciéndole al jefe de Máquinas que salieran de allí, que el barco se hundía, que el agua subía mucho en la máquina de popa y pasaba a la de proa, que ya habían preparado las balsas para meter a los heridos y que había que abandonar el barco, añadiendo que estaban locos por estar metidos en un lugar tan difícil para entrar y salir. El túnel desde luego imponía temor por ser tan estrecho, fúnebre y de difícil acceso, había que bajar por unos peldaños adaptados a un mamparo vertical y un agujero ajustado al cuerpo; uno de los fogoneros decía: «aquí nos morimos todos»; sin embargo el capitán Francisco Vázquez Ramos, jefe de Máquinas, les alentaba diciendo que no moriría nadie, que era una cosa corriente y no había que temer. Sin embargo, ése fue el momento más difícil e impresionante.



Averías en el destructor *Teruel*.
(Foto: colección L. Suevos).

El jefe de Máquinas salió rápidamente y se fue a la máquina de popa viendo que ya la bomba de aire trabajaba con el agua hasta el balancín y el personal se hallaba en un tecele alto.

El jefe de Máquinas forzó los servicios de achique que pudo y mandó forzar al máximo los restantes. Con el agua más arriba de la cintura logró abrir la «falsa inyección» de la centrífuga de circulación al condensador que en un principio no fue posible cebarlo debido al pequeño poder de aspiración de estas bombas, pero que forcejeando con las válvulas y dándole velocidad «a romper» si fuese necesario consiguió cebarlo y en un cortísimo tiempo quedó sin agua la cámara de máquinas

dedicándose a continuación a taponar de nuevo las vías de agua. Posteriormente aconsejó al comandante parar la máquina de estribor como precaución para que no abriese más la brecha del costado; haciéndose así y navegando con una sola máquina se llegó a puerto.

Cuando lo creyó conveniente y antes de llegar a puerto, el comandante bajó a la cámara de máquinas, viendo lo que se había hecho, dando su aprobación pero deseando que se redujese todavía más la entrada de agua, lo que no se pudo conseguir.

Antes de marchar el comandante le dio un abrazo al jefe de Máquinas y le dijo «que si no fuese por ciertas circunstancias que a él afectaban hubiese hecho con el capitán Francisco Vázquez Ramos lo que hizo en el Norte con el alférez de navío Sánchez-Barcáiztegui, ya que él creía que estaba de lleno en el reglamento de la Laureada de San Fernando, pero que ya tendría su recompensa». El jefe de Máquinas contestó que creía haber cumplido con su deber y eso le bastaba.

Al día siguiente fue a bordo del *Huesca* el jefe de Flotilla capitán de fragata Francisco Regalado el cual dijo que al amanecer los había visto con los portillos del costado bajo el agua, creyendo que el barco se hundía y forzando la marcha del *Ceuta* para ir en su auxilio, sorprendiéndose de cómo se había

ganado flotabilidad en tan corto espacio de tiempo, felicitó a todos, y especialmente al jefe de Máquinas y al médico, por su diligencia en atender a los heridos.

El entonces capitán de corbeta Pedro Fernández Martín, comandante del *Ceuta*, que acompañaba al jefe de Flotilla, le dijo al jefe de Máquinas que le siguiera a la máquina para ver cómo estaba, y donde pudo comprobar la altura que había alcanzado el agua por la línea de aceite que dejó marcada en costados y mamparos.

Desde entonces y hasta mediados del año 1939, estando destinado el capitán Francisco Vázquez Ramos como jefe de Máquinas en el destructor *Gravina*, no se enteró que en la escuadra lo habían propuesto para una medalla militar. Al citado jefe de Máquinas no se le comunicó nada oficialmente acerca de la citada propuesta, pero como oficiosamente lo sabían tanto el citado oficial como sus jefes y compañeros, en el año 1943 y tras ser presionado por varios jefes y oficiales, preguntó oficialmente qué había sucedido con la anterior propuesta, contestándosele que no se encontraban nada más que las notas que se acompañaban al escrito original y que, como se ve, no dicen nada concreto, con lo que Francisco Vázquez Ramos dio el asunto por terminado, sin habersele concedido ninguna recompensa por la acción referida como su comandante le había prometido.

Pasaron los años y en junio de 1961, el entonces coronel de Máquinas, nuevamente presionado por amigos y compañeros y sobre todo por su yerno el entonces teniente de navío Juan Feal Rey, volvió a elevar solicitud creyendo no estar fuera de plazo.

En agosto de 1961, pudo leer en el *ABC* de fecha 10 de dicho mes, edición de la tarde página 27, en un cuadro a la derecha, que se concedía una Medalla Militar Individual a un ordenanza que había sido sargento durante la Guerra Civil.

Por lo anterior, don Francisco consultó particularmente al Gobierno Militar de la plaza sobre este asunto, donde le facilitaron la normativa al respecto, pudiendo comprobar que se encontraba dentro del plazo autorizado.

El coronel de Máquinas Francisco Vázquez Ramos elevó instancia exponiendo los hechos acontecidos y citados más arriba y aportando la siguiente información:

«Las personas que pueden atestiguar la veracidad de los hechos son: pertenecientes al *Huesca*, teniente de navío en aquellas fechas D. Javier Prieto-Puga y Ruiz, alférez de navío D. Pedro Celestino Rey Ardid, contramaestre D. Amador Rodríguez, mecánico D. Jesús Ibáñez, maquinista de cargo D. Juan Ouvrad Santaella, maquinista D. Aser Conde, marinero Esteban Cortizas Cortizas (en la fecha mecánico en el *Ulloa*).»

No citaba más personal del buque por encontrarse el 2.º comandante fuera de la Marina, el oficial de la Reserva Naval Pujana mandando un barco de la Trasmediterránea y otros diseminados sin conocer su paradero.

HISTORIAS DE LA MAR

«Personal de la Flotilla que conoce los detalles de lo ocurrido: almirante Pedro Fernández Martín (comandante del *Ceuta*), almirante Fernando Meléndez del Estado Mayor de las Fuerzas de Bloqueo, José Ramón de Dolarea oficial del *Teruel*, José Ramón González del *Melilla*, José Jaúdenes, José Medina y Juan Feal, 2.º comandante, jefe de Máquinas y maquinista respectivamente del *Velasco*».

Al autor de este artículo le consta la declaración de alguno de los nombrados, como del almirante Pedro Fernández Martín, declarando que consideraba a Francisco Vázquez merecedor de la recompensa para la que había sido propuesto. Comandante de Máquinas Juan Feal Díaz quien declaró que gracias al tesón y acierto en las medidas tomadas por el jefe de Máquinas Francisco Vázquez, tomando parte personalmente en ellas, consiguió el taponamiento de la brecha en el costado y achicar el buque cuando estaba a punto de un seguro hundimiento; por tanto se comprende que sólo gracias a este jefe se consiguió la salvación del buque por su inteligencia y acierto en los medios empleados; añadió que el comandante del *Huesca*, Félix de Ozámiz, siendo capitán de fragata y mandando el *Galatea* y siendo el declarante jefe de Máquinas, hablando en varias ocasiones de la Guerra Civil recordaba con cariño a Francisco Vázquez y se lamentaba de su falta de decisión en aquel momento para imponerle una recompensa como había hecho en el Norte con el comandante del remolcador *Galicia*. Juan Ouvrad Santalla declaró que la salvación del buque se debía a las acertadas órdenes del jefe de Máquinas y a su trabajo personal; con el agua ya a gran altura en la cámara de máquinas y la dotación preparada para abandono de buque, el jefe de Máquinas continuó no sólo procurando taponar la brecha, sino también maniobrando con las bombas y abriendo la falsa inyección para achicar con la centrífuga, que fue difícil de cebar, dándole casi a romperla, siendo su presencia de ánimo y su tenacidad la que consiguió el achique y taponar otra vez la abertura. A pesar del tiempo transcurrido y de reconocer que la actuación del personal fue magnífica, subraya que sobresalió la del jefe, que daba ánimo a sus subalternos al mismo tiempo que trabajaba personalmente y ordenaba con acierto, considerando muy acertado el otorgarle una recompensa como justo premio a una actuación que fue factor decisivo para la salvación del buque.

En recuerdo de los caídos

Archivo de Cartagena

«Fuerzas de bloqueo del Mediterráneo. Estado Mayor. 3.ª Sección. N.º 1174. Palma, 7 de junio de 1938 II año Triunfal. Para Sección de Organización de este E. M. Objeto: Información sobre personal de los Destruidores

Huesca y Teruel. Referencias. Partes de Campaña n.º 25 del destructor Huesca y 22 del Teruel.»

En el parte de campaña del Huesca se dice lo siguiente:

«Personal. A consecuencia del abordaje hubo que lamentar la muerte de los soldados de Infantería de Marina Antonio Servant, Juan Mari Mari, Martín Barrios González, del marinero voluntario Alberto Catalán Rubio y marinero de 2.ª Juan Gómez Guillermo, resultando 10 heridos, de ellos tres graves que figuran en el parte del 2.º comandante. El comportamiento de la dotación fue admirable, pues constantemente demostró un entusiasmo, serenidad y competencia gracias a lo cual se salvó el



(Foto: colección L. Suevos).

barco, a pesar de que hubo un momento en que parecía irremisiblemente perdido. Aunque toda la dotación se portó muy bien, se distinguió notablemente el capitán maquinista Francisco Vázquez Ramos por la serenidad, competencia y espíritu que en todo momento demostró, especialmente cuando al amanecer del día 25 pasó el barco el mayor momento de peligro, debiendo hacer constar que a su brillante actuación es a lo que en mayor grado se debe el salvamento del buque. Todos los oficiales se distinguieron trabajando eficazmente en la labor a cada uno encomendada.»

El final

El día 22 de abril de 1963 en parada militar de acuerdo con el reglamento para dar la relevancia que merece el acto, en la carretera de circunvalación de El Ferrol del Caudillo le fue impuesta por el almirante Pedro Nieto Antúnez, ministro de Marina, al coronel de Máquinas Francisco Vázquez Ramos la Medalla Militar Individual, desfilando la fuerza a continuación ante Francisco de acuerdo con la ordenanza.



Así, veinticinco años después, el general de Máquinas Francisco Vázquez Ramos recibió la recompensa que premiaba su valor muy distinguido por los servicios realizados en campaña con alto espíritu y dotes militares a bordo del destructor *Huesca*.

Corolario

Todas las virtudes referidas por Calderón de la Barca poseía Francisco Vázquez Ramos. Y digo que poseía las mencionadas virtudes porque este hombre fue merecedor de una de las más altas condecoraciones, la Medalla Militar Individual, tan preciada para todo aquel que la posee y contados los que pudieron ser merecedores de ella.

Para ser merecedor de tan alta condecoración, sin lugar a dudas lo que se tiene en cuenta

es el hecho heroico, pero para ello es necesario el valor, que bien dijo el célebre Pérez Galdós: «El valor personal es necesario siempre. Sin él, todas las aptitudes guerreras no sirven para nada...».

La familia de don Francisco recordaremos sobre su pecho esa Medalla Militar con cariño y orgullo, pensando lo que tuvo que derrochar para ser merecedor a ella, esos tesoros del militar: Valor, Honor, Honra y Amor Propio.

Nota.— Todos los datos de este artículo han sido extraídos del expediente de solicitud de recompensa iniciado por el interesado, así como informaciones de primera mano de personal implicado en los hechos y familiares del recompensado.