

# SOBRE EL *DESTRUCTOR* Y EL CAPITÁN DE NAVÍO DON FERNANDO VILLAMIL

José Luis INFIESTA PÉREZ  
Historiador

Entre los barcos que han formado parte de las marinas de guerra de todos los países y en toda época, es muy posible que hayan sido los destructores (caza-torpederos, contra-torpederos) los que se han construido en mayor número, juntamente con los submarinos. Nuestro *Destructor* fue el primero de los buques de este tipo o, por lo menos, uno de sus más importantes precursores. Sin embargo este hecho es absolutamente olvidado en la mayoría de los libros o tratados dedicados al estudio de las diferentes clases de barcos de guerra, incluso en aquéllos específicamente dedicados a los destructores, cuyos autores, con injusta y casi unánime opinión, consideran al inglés *Havock* como el primero de ellos.

## Las teorías del almirante Aubé

La invención del torpedo automóvil produjo una verdadera revolución en todas las marinas. Hasta entonces se habían utilizado —con bastantes éxitos— los torpedos de botalón, que obligaban a una aproximación casi suicida del barco torpedero a su objetivo. Ahora el torpedo podía ser lanzado desde distancias cada vez mayores, por barcos pequeños y baratos, y alcanzar por sus propios medios al barco enemigo. El conocimiento de algunos ataques realizados con éxito, principalmente en guerras coloniales y en los frecuentes conflictos americanos —es obligado recordar el hundimiento de la fragata china *Yo-Hyen* en el río Min, por los oficiales franceses Gourdon y Obduc— pesaron, sin duda, en el pensamiento del almirante Jacinthe Aubé que, cuando fue nombrado ministro de Marina, juntamente con el también almirante Reveillère fueron acérrimos partidarios de lo que dio en llamarse «Jeune Ecole», que consideraba al torpedero como el arma naval de futuro, susceptible de garantizar por sí solo la defensa nacional y hacer desaparecer los costosos buques mayores.

*La nueva unidad que montaba el arma de moda, capaz de destruir a los más poderosos acorazados —escribe el almirante Carrero Blanco— inspiró profundos recelos a las grandes potencias navales y las más optimistas esperanzas a las naciones «menores», se generalizó rápidamente por todas partes y sólo diez años después estaban en servicio 150 torpederos en Rusia, 50 en Francia, 22 en Holanda, 17 en Italia, 17 en Austria y 19 en Inglaterra. Pero aún son cortas las cifras que nos da este almirante: en el Brassay Annual de 1897 —cuando ya se estaba iniciando su decadencia— figuran más de 150 torpederos franceses*

inferiores a las 100 toneladas, sobrepasando el centenar los italianos y los rusos. La Marina española contó enseguida con catorce (*Acevedo, Alcón, Antares, Ariete, Azor, Barceló, Bustamante, Ejército, Habana, Julián Ordóñez, Orión, Rayo, Retamosa y Rígel*), todos construidos en el extranjero (según los anuarios, pero al menos el *Ejército* lo había sido en el Ferrol), y otros tres más pequeños (*Aire, Castor y Pollux*), todavía torpederos de botalón. Aunque la época y circunstancias eran completamente diferentes, no puede uno dejar de acordarse de las lanchas de Barceló y de aquellas estrofas populares:

Con su barca cañonera,  
cual ratón del elefante,  
quedó Barceló triunfante.

El almirante Aubé pretendía que el ratón-torpedero iba a ser capaz de borrar del mapa al elefante-acorazado.

### **El buque destructor de torpederos**

Esta posibilidad preocupó sin duda a los rectores de todas las marinas, obligándoles a considerar cualquier sistema para proteger a sus «capital ships» de la amenaza de los torpederos. Se les dotó de una defensa activa más importante mediante la multiplicación de sus cañones de tiro rápido —sin duda, inventados para la ocasión—, que debían impedir que cualquier barco, sospechoso se acercarse a una distancia peligrosa. También se reforzaron sus defensas pasivas, haciendo que los blindajes descendieran cada vez más por debajo de la línea de flotación e ideando un complicado sistema de compartimentos estancos, al tiempo que se generalizó el empleo de redes Bullivant que rodeaban al barco cuando estaba fondeado. Más tarde y hasta la actualidad, se emplean redes exteriores, ajenas al barcos, que con sus mallas de acero deben detener a los torpedos agresores.

Peró era imprescindible proteger también a los grandes barcos mientras navegaban, proponiéndose la idea de que debían de disponer de unos verdaderos guardaespaldas que velasen por su seguridad. Estos guardaespaldas podían ser barcos menores pero con velocidad suficiente, condiciones marineras y la autonomía necesaria para seguir a los barcos en alta mar, e incluso sobrepasarlos ampliamente en velocidad, de tal manera que pudieran ir y venir en torno a ellos e impedir la presencia de todo barco enemigo.

A pesar de la modestia y falta de medios de nuestra Marina, sus jefes se interesaron por este problema, y cuando ocupó la cartera del ramo el vicealmirante Manuel de la Pezuela y Lobo —durante el gobierno de Cánovas del Castillo (1885)— debió de discutirse esta cuestión, proponiéndose como solución crear un barco de mayor desplazamiento que los torpederos para que pudiera realizar las prestaciones más arriba señaladas, lo que le haría capaz

de, acompañar a la escuadra en el mar y que dispusiese además de una potencia de fuego suficiente para batir a los torpederos. Este «buque destructor de torpederos» —tal vez propuesto por el teniente de navío Villamil, que quedó encargado de desarrollar y vigilar el proyecto— se encomendó a unos astilleros ingleses, la casa Thompson de Clydebank, en Escocia, mediante un contrato que firmó el jefe de una comisión, con este objeto enviada a Londres en 1885, encabezada por el capitán de navío Carlos Azcárraga y Suance, por un precio de 38.000 libras esterlinas. El barco se construyó siguiendo los planos presentados por el ingeniero John Biles sobre la idea propuesta, siendo botado el 29 de julio de 1886.

Recibió el nombre de *Destructor* y desplazaba unas 400 toneladas (458 según el *Brassey Annual*, 430 según los anuarios españoles y 380 según Aguilera Cerni). Iba armado con un cañón sistema Hontoria de 90 mm, cuatro de tiro rápido Nordenfelt de 57, dos ametralladoras Hotchkins de 37 mm y tres tubos lanzatorpedos que utilizaban torpedos de la casa alemana Schwartzkopff, *pues era indudable que un buque de estas características podría combatir también como torpedero de alta mar*, según el citado Carrero Blanco. Estaba equipado con máquinas de 3.800 HP, lo que le permitiría alcanzar una velocidad de 22 nudos, pero como buen buque de la época se resistía a prescindir de las velas y en las Listas de la Armada se le atribuye una superficie vélica de 207 metros cuadrados.

Es curioso que en los Estados Generales de la Armada se apunte que fue botado el 29 de julio de 1888, en tanto que en el *Brassey Annual* figure la de 1887, que puede no ser exacta tampoco si aceptamos que fue entregado en Falmouth el 19 de enero de 1887, saliendo hacia España el día 23, según se lee en la prensa. Su comandante fue Villamil que en su primer viaje encontró tiempo muy duro, pero demostró sus buenas condiciones marineras, pudiendo sostener su velocidad. En agosto de aquel año se exhibió en San Sebastián ante la Reina Regente, realizando algunos simulacros de lanzamiento.

### **El Havock inglés**

En la mayoría de estudios y libros técnicos se ignora por completo la existencia del *Destructor* español, como hemos dicho, incluso en aquellos específicamente dedicados a este tipo de barcos. Con el característico «chauvinismo» inglés en todo lo que se refiere a asuntos navales, se señala que fueron los de tipo *Havock*, encargados por lord Fisher el 27 de junio de 1892 los primeros destructores. Debe señalarse que la Marina inglesa reaccionó contra el peligro que representaban los torpederos, con evidente lentitud, tras este proyecto español y los «torpilleurs de haute mer» franceses. Se trataba de cuatro barcos, dos de ellos a construir en Yarrow (Poplar) y los otros dos por la Tornycroft, bajo la denominación de «torpedo boat caycher» (cazadores de torpederos), pronto cambiada por la de «torpedo boat destroyer's». Diseña-

dos por Mr. Yarrow, desplazaban sólo 240 toneladas e iban armados con un cañón de 12 pdr, tres de seis y tres tubos lanzatorpedos de 18 mm. Los dos primeros, *Havock* (*Destrucción*) y *Hornet* (*Avispón*) estuvieron listos en octubre de 1893. A pesar de su corto desplazamiento, demostraron enseguida su eficacia y polivalencia, lo que permitió a Fisher encargar rápidamente la construcción de otros cuarenta —con ligeras variantes en sus características—, que constituyeron la clase «A» («Turtle Back») y que llegaron a participar en la primera guerra mundial. Desplazaban entre 220 y 300 toneladas y con máquinas de 4.370 HP sobrepasaban los 27 nudos.

Su éxito fue enorme y en pocos años todas las naciones contaban con nutridas flotillas de destructores, aptos para todo tipo de misiones, que vieron como su desplazamiento, armamento y velocidad iban siempre en aumento. Al finalizar la gran guerra Inglaterra había contruido unos 900, algunos de los cuales no llegaron a completarse. Varios de ellos, tipo «flotilla leaders», se acercaban a las 2.000 toneladas de desplazamiento y alcanzaban una velocidad de 38 nudos.

### Don Fernando Villamil y Fernández Cueto

No puedo terminar este artículo sin dedicar unas líneas y unas fotografías a la figura de Fernando Villamil que, quiéranlo o no los autores extranjeros, está ligado a la creación de los buques destructores, aunque su nombre no aparezca nunca en los tratados foráneos.

Asturiano, nacido en 1845 y muerto en el combate de Santiago de Cuba en 1898, su hoja de servicios es brillantísima. Participó en la ocupación de la isla de Santo Domingo y destinado seguidamente a las Filipinas, tomó parte en una serie de operaciones contra los piratas del archipiélago de Joló. De regreso a la península, hombre estudioso y muy al corriente de las novedades de la época, fue comisionado a Inglaterra para intervenir y vigilar la construcción del *Destructor*, del que fue su primer comandante. Profesor en la Escuela Naval más tarde, mandó la fragata *Nautilus* en el viaje de estudios que los guardias marinas realizaron en torno al globo en 1892-94. Tras ascender a capitán de navío, al producirse la guerra hispano-americana en 1898, fue elegido por el almirante Cervera para mandar la flotilla de destructores —compuesta por los *Terror*, *Audaz* y *Furor* y algunos pequeños torpederos— que convoyada por el barco auxiliar *Ciudad de Cádiz* debía situarse en las islas de Cabo Verde, para incorporarse a la escuadra cuando pasase por allí, camino de las Antillas. La falta de condiciones marineras de las pequeñas torpederas —de sólo 50 toneladas— obligó a prescindir de ellas, siguiendo sólo los destructores. El *Terror* fue destacado a Puerto Rico y los otros dos prosiguieron el viaje hasta entrar en Santiago de Cuba, tomando parte en el combate de este nombre (3-VII-1898), durante el cual Villamil salió con sus dos barcos al encuentro de la flota norteamericana, resultando muerto. Según se desprende del libro de Massoti, murió alcanzado por los cascos de una granada

que estalló en el puesto de mando una vez que el barco, ya casi destruido, no podía defenderse e intentaba embarrancar en la costa para evitar caer en manos del enemigo. De la lectura de varios relatos y del parte de guerra de los dos destructores, cabe concebir la terrible sospecha de que carecían de torpedos útiles, siendo absurda su participación en el combate en estas condiciones. Debe recordarse, aunque parezca increíble, que el crucero *Cristóbal Colón* fue también enviado desprovisto de su artillería principal.

El nombre de Villamil, recordado siempre por su heroica muerte, está ligado a la concepción del buque *Destructor*. «Expresamente comisionado para lograr el tipo soñado de oponente a los torpederos —escribe Alfredo Aguilera— rebuscó por las casas inglesas, concibiendo y ayudando a la gestación del *Destructor*. Trájolo a España, mandándolo rebosante de pericia en los primeros tiempos del navío monotipo, con el que realizaba asombrosas y difíciles maniobras de entrada y de salida de los puertos, al igual de las piruetas con que un caballista domina su montura».

Además de un gran marino fue un hombre interesado por otras muchas manifestaciones culturales y aun artísticas. Siendo yo muy joven —en el Madrid de nuestra guerra civil— tuve la suerte de conocer a una familia de la que había sido gran amigo y que guardaba de él varios recuerdos. Me refirieron que asistía siempre que podía a la tertulia de su abuelo, que era un gran crítico musical. Conservaban dos fotografías dedicadas; en una de las cuales aparecía de uniforme y en la otra se reproducía el barco escuela *Nautilus*, que como sabemos había estado bajo su mando.

#### BIBLIOGRAFÍA

- ARCHIVALT, G. H.: *The metal fighting ships in the Royal Navy*. Londres, 1971.  
 AGUILERA Y ELÍAS: *Buques de la Armada Española*. Madrid, 1971.  
 ARMSTRONG, G. C.: *Torpedoes and torpedo vessels*. Londres, 1901.  
 AZCÁRATE, P.: *La guerra del 98*. Madrid, 1968.  
 BEREฟอร์ด, Ch.: *Book of the Navy*. Londres, 1914.  
 BERTIN, L. E.: *La marine moderne*. París, 1910.  
 BRASSEY, T. A.: *The Naval Annual*. Portsmouth. Varias anualidades.  
 BUSTAMANTE Y QUEVEDO: *Descripción de los torpedos mecánicos Bustamante*. Barcelona, 1888.  
 CARRERO BLANCO, Luis: *España y el mar*. Madrid, 1941.  
 Ibíd: *Arte naval militar*. Madrid, 1943.  
 CERVERA Y TOPETE, P.: *Colección de documentos referentes a la Escuadra de Operaciones*. El Ferrol, 1899.  
 CONCAS Y PALAU, V.: *La Escuadra del Almirante Cervera*. Madrid, 1901.  
 DE BAKINCOURT: *Les flottes de combat*. Varias anualidades.  
*Estado General de la Armada*. Madrid. Varias anualidades.  
 HOUGH, R.: *A history of fighting ships*. Londres, 1975.  
 HOUGAAR, William: *Modern history of war ships*. Londres, 1920.  
 LE FLEMING, H. M.: *Warships in the World War I*. Londres, s/a.

*JOSÉ LUIS INFIESTA PÉREZ*

- MASSOTI DE MERCADER, M.: *Epopéyas del mar*. Barcelona, 1920.  
MURRAY, F.: *The evolution of the submarine boat, mine and torpedo*. Portsmouth, 1907.  
*Nauticus*. Berlín. Varias anualidades.  
PARKES, O.: *Ships of the Royal Navy*. Londres, 1936.  
PRESTON, A.: *Destroyers*. Londres, 1977.  
RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.: *Política naval de la Restauración*. Madrid, 1988.  
SLEEMAN, C.: *Torpedoes and torpedo warfare*. Londres, 1889.  
WATS, A.: *Pictorial history of the Royal Navy*. Londres-Edimburgo, 1977.  
WILSON, H. W.: *Los acorazados en acción*. Madrid, 1932.