



CENTENARIO DEL 98

SALIDA DE CÁDIZ DE LA ESCUADRILLA DE VILLAAMIL: UN PRÓLOGO DECISIVO EN LA GUERRA DEL 98



A figura de don Fernando Villaamil y Fernández-Cueto, padre del primer destructor, muerto heroicamente a bordo del *Furor* en el desgraciado combate de Santiago de Cuba, formando parte de la escuadra del almirante Cervera, siendo capitán de navío y jefe de la primera escuadrilla de torpederos, es lo suficientemente conocida para que no nos extendamos sobre su trayectoria profesional (1).

Menos conocido es, sin embargo, el trascendental papel que le cupo a su escuadrilla en el prólogo de la guerra, suscitando los temores del ya evidente enemigo y las esperanzas de una agobiada España. El simple anuncio de su viaje provocó una crisis diplomática y pudo adelantar la guerra, provocando que ésta se extendiera a aguas cercanas al continente europeo, y al final, por

(1) SERRANO MONTEAVARO, Miguel A.: *Fernando Villaamil. Una vida entre la mar y el dolor. La Guerra de Cuba*. Asamblea Amistosa y Literaria, Madrid, 1988.

diversos imponderables, determinó decisivamente el inicio de la campaña naval del Atlántico y, por tanto, de toda la guerra.

Preparando la travesía

A comienzos de 1898, la situación en Cuba no sólo no mejoraba, sino que empeoraba continuamente, más por la presión siempre en aumento del gobierno de los Estados Unidos que por la insurrección, aún viva, pero con claros síntomas de agotamiento tras entrar en el cuarto año de guerra.

Tras muchas dudas, motivadas por el deseo del gobierno Sagasta de no empeorar las relaciones con el poderoso vecino del norte, se decidió enviar a

aguas cubanas una escuadrilla de «destroyers» y torpederos. Curiosamente, la denominación oficial era en inglés, para no confundir la clase de buques con el ya veterano *Destructor*, aún en activo, pero acusando una veteranía en máquinas y calderas que lo relegaban a misiones más secundarias.

Los buques zarparon de Cartagena el 4 de febrero y fondearon el día 8 en La Carraca, donde se alistaron para el viaje, siempre difícil para unidades ligeras. La llamada Primera División de Torpederos incluía tres destructores: *Furor*, *Plutón* y *Terror*, y tres torpederos: *Ariete*, *Rayo* y *Azor*.

Los destructores formaban parte de una serie encargada desde 1895 a los astilleros británicos de Clydebank, que incluía también a los *Audaz*, *Osado* y *Proserpina*, contratados sucesivamente por parejas. El

astillero británico, especializado en estas construcciones, había ido efectuando las entregas con cierto retraso, lo que provocó que no estuvieran listos los seis como estaba previsto, y que el *Audaz* incluso llegara a nuestro país ya declarada la guerra. Aunque sensiblemente iguales en apariencia y armamento, la primera pareja, el *Furor* y *Terror*, eran algo diferentes en dimensiones a sus hermanos, con inferior desplazamiento, al tener sus máquinas menor potencia: unos 6.000 CV indicados, frente a los 7.500 de los otros cuatro, rebasando



El capitán de navío Fernando de Villaamil.
(Óleo del Museo Naval).



El *Furor*. (Cuadro del Museo Naval. Madrid)

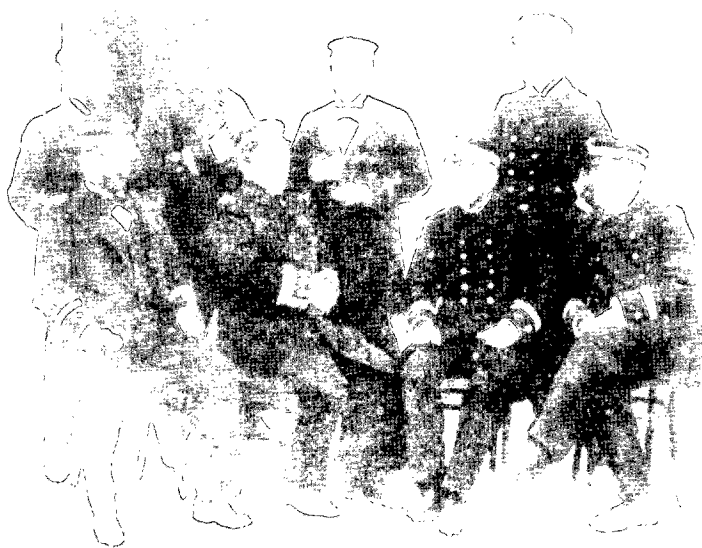
todos los 27 nudos y acercándose los más potentes a los 30, aunque fuera en pruebas.

Largos y estilizados, con sus 400 toneladas escasas, los barcos estaban armados con dos piezas de 75 mm a proa y popa, dos de 57 en los costados y dos Maxim de 37, también en los costados, pero el armamento principal consistía en sus dos tubos lanzatorpedos, que lanzaban los torpedos Schwarzkopff alemanes, entonces reglamentarios en la Armada.

Buques modernísimos, se esperaba mucho de ellos, y aunque en la guerra del 98 no tuvieron oportunidad de mostrar sus potencialidades, modelos casi idénticos lo hicieron cumplidamente en manos japonesas en su guerra contra Rusia en 1904-5, tanto en los ataques a Port Arthur, como en el epílogo de la batalla de Tsushima, al rematar a los averiados acorazados rusos. En aquella época, la Armada confiaba especialmente en esos pequeños buques y sus demoledoras armas, confiando que mejorarían decisivamente las expectativas hasta entonces depositadas en los torpederos, de hecho, de esa idea nació el *Destructor* (2).

De los doce torpederos de la Armada, sólo cuatro eran de alta mar, o de primera clase, al rebasar las cien toneladas de desplazamiento se trataba de la

(2) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *Política Naval de la Restauración, 1875-1898*, San Martín, Madrid, 1988.



De pie, de izquierda a derecha: Claudio Alvargonzález, comandante del torpedero *Azor*; Manuel Somoza, comandante del torpedero *Ariete*; Francisco Arderús, ayudante secretario del jefe de la escuadrilla; Antonio Rizo, comandante del torpedero *Rayo*. Sentados, de izquierda a derecha: Francisco de la Rocha, comandante cazatorpedero *Terror*; Fernando Villaamil, jefe de la escuadrilla; Pedro Vázquez, comandante del cazatorpedero *Plutón*, y Diego Carlier, comandante del cazatorpedero *Furor*.

pareja *Azor* y *Rayo*, contruidos por los astilleros británicos Thornycroft en 1887, con sus 128 toneladas, impulsados por dos máquinas que sumaban 1.300 CV que les permitían alcanzar 26 nudos. De hecho, el *Ariete* logró el récord mundial al superar los 26 nudos en pruebas, lo que le valió una cierta celebridad y los celos de los constructores franceses. Armaban los buques tres cañones de 42 mm y dos tubos lanzatorpedos.

La otra pareja, el *Azor* y *Halcón*, contruidos en 1886 por los astilleros británicos Yarrow, de 120 toneladas, 1.300 CV y 24 nudos, dos piezas de 42 mm y dos tubos lanzatorpedos.

Aunque eran unidades potentes, los torpederos empezaban a acusar el rápido desgaste de los buques de su clase en aquellos tiempos, y sus máquinas y calderas no podían alcanzar ya aquellas velocidades.

Debería acompañarles como buque de apoyo un buque correo de la compañía Trasatlántica, el *Ciudad de Cádiz*. Éste era un vapor de 3.183 toneladas de

registro y con un desplazamiento a plena carga de 5.700, botado en 1878 en Renfrew, Escocia, por la Lobnitz, Coulborne & Co., y adquirido por la compañía española en grada. Posteriormente se le habían cambiado las máquinas por otras más modernas y potentes, aunque el buque seguía arbolando tres palos. Todavía sin dotación militar, el buque estaba armado con cuatro piezas de 120 mm, uno de 57, uno de 42 y dos ametralladoras de 25 mm.

Por aquel entonces estaba Fernando Villaamil en situación especial, por ser diputado por Ferrol del partido liberal en el gobierno, pero ante una responsabilidad que consideraba le atañía personalmente, pidió la vuelta al servicio activo y el mando de la escuadrilla, concedido por Real Orden el 16 de febrero. El día anterior había explotado el *Maine* en La Habana.

De paso por Madrid, el marino visitó a la Reina Regente y al niño Alfonso XIII, quienes le conocían y apreciaban por haber embarcado en su *Destructor*, y le regalaron un retrato dedicado. También se entrevistó con el presidente del Gobierno, Sagasta, y con el ministro de Marina, almirante Bermejo, llegando el 24 a Cádiz.

Allí le esperaba un duro trabajo para alistar y preparar a su división para la travesía, según su carta de 9 de marzo, los buques estaban pasando por dique para limpiar y pintar fondos, se les acondicionaba para dar y tomar remolque, se elevaban sus bordas para que no embarcaran agua y se les dotaba de aparejo para la travesía, con velas guairas, foques y una redonda, precaución necesaria para no forzar demasiado las potentes pero frágiles máquinas. Los buques, para eliminar pesos, desmontaron sus cañones mayores y los embarcaron junto con las municiones en el *Cádiz*, que no arboló la insignia, pese a viajar en él Villaamil, por no ser un buque de la Armada, lo que hizo que el honor correspondiese al *Furor*.

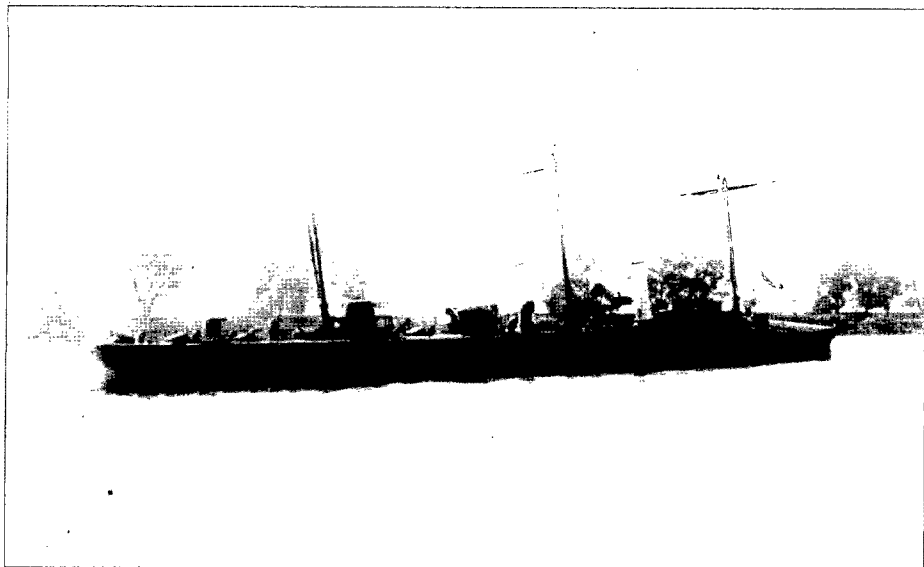
Pero estos preparativos no habían escapado al ya seguro enemigo, por lo que una amenaza empezó a dibujarse sobre la escuadrilla.

Buques estadounidenses en Lisboa

Ya desde el 11 de enero, Long, el secretario de Marina de los Estados Unidos, estaba alistando a sus buques y preparándolos para un conflicto, mucho antes del accidente del *Maine* o que éste llegase siquiera a La Habana. Por lo general, las órdenes se limitaban a no licenciar a los marineros cuyo período de servicio se hubiera cumplido, rellenar del mejor carbón posible y dirigirse a determinados puntos (3).

Las dirigidas a la «estación europea» y al pequeño crucero *Helena* en ruta hacia Extremo Oriente y fondeado entonces en Funchal, Madeira, les señala-

(3) *Appendix to the report of the Chief of the Bureau of Navigation, Navy Department, Washington, 1898, páginas 21 y ss.*



Torpedero *Ariete*.

ban como punto de concentración el puerto de Lisboa, donde deberían esperar órdenes. Allí se empezaron a concentrar a fines enero, aparte del *Helena*, el *Bancroft*, *Machias* y el *San Francisco*.

El hecho, por lo inusual, y por el clima en que se produjo, provocó la preocupación de las autoridades y de la prensa diaria española, quienes se preguntaban por las razones de esta presencia. En medio de tales conjeturas, el *Maine* estalló en el puerto de La Habana, con lo que la tensión creció aún más. El embajador español en Lisboa, marqués de Ayerbe, se reunió inmediatamente con las autoridades portuguesas, también preocupadas por un hecho que les hacía participar involuntariamente en la crisis. Según el embajador, lo que pretendían los americanos era distraer la atención española, hacerles retener sus buques en aguas peninsulares ante la amenaza y obtener información sobre sus movimientos (4).

Pero había otra razón, la de disuadir o impedir incluso por la fuerza que la escuadrilla de Villaamil llegara a aguas cubanas. De hecho, la Junta de Estrategia de la Marina estadounidense presionaba a Long el 16 de marzo:

«Por esta razón, señor, nos permitimos exponer que si el informe de la comisión de investigación (sobre el *Maine*) fuera emitido en seguida, el

(4) Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, Histórico, Guerra con los Estados Unidos, legajo n.º 2.425.

problema que se plantea a esta Junta sería mucho más sencillo. Podríamos decir entonces si tendremos o no que hacer planes para enfrentarnos a la flotilla de torpederos...». Roosevelt, subsecretario de Marina, planteaba la cuestión más crudamente: «Los destructores españoles..., ofrecen la única amenaza real para nosotros... Si esos destructores llegan a aguas cubanas harán que el problema que debemos resolver afronte gran peligro... Podemos, sin dificultad, bloquear La Habana si no hay torpederos dentro, si eso sucediera, el bloqueo sería muy dificultoso» (5).

Tras convencer a Long, la Junta empezó a presionar al presidente McKinley, para que ordenase, incluso sin declaración de guerra, que el pequeño escuadrón de Lisboa atacara en ruta a la escuadrilla española. Y no cabe duda de que hubieran podido echarla a pique en su totalidad, pues como recordaremos, los buques españoles habían desmontado su artillería principal, y se habían alistado para el largo viaje en detrimento de sus cualidades para el combate. El *Cádiz*, por otra parte, aunque armado, tampoco estaba preparado para el combate.

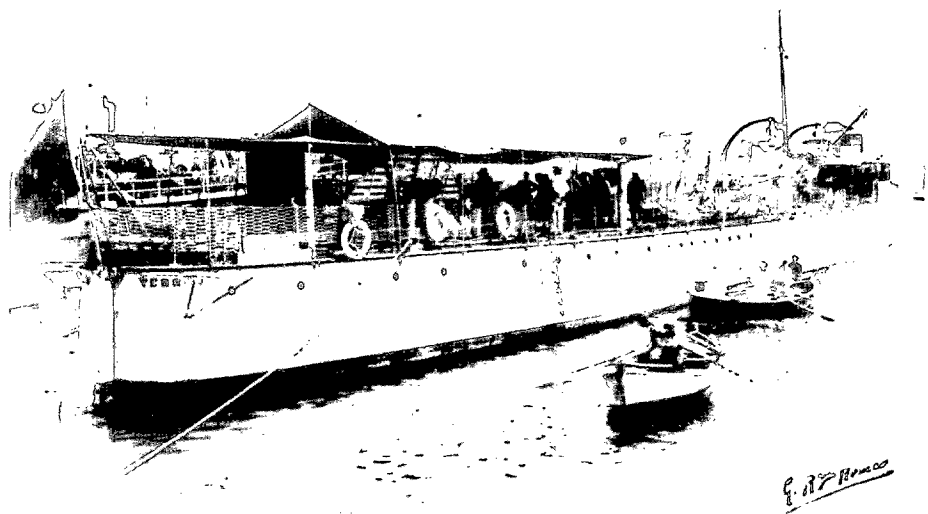
A los buques americanos les sobra potencia para aquella misión, el *San Francisco* era un crucero protegido, botado en 1889, y de 4.500 toneladas de desplazamiento máximo, armado con 12 piezas de 152 mm y 10 de 57 a 37, con una velocidad de 19 nudos. El *Bancroft*, de 1892, desplazaba 839 toneladas, tenía una velocidad de 14 nudos y lo armaban cuatro piezas de 102 mm, cinco ligeras y dos tubos. El *Machias*, de 1891, desplazaba hasta 1.300 toneladas, daba 15 nudos y estaba armado con ocho de 102 mm y seis ligeras. El *Helena*, de 1896, llegaba a las 1.400, daba 15 nudos y lo artillaban ocho de 102 mm y ocho ligeras.

El clima en Lisboa se enrarece notablemente, pues las dotaciones estadounidenses no pierden ocasión de manifestar sus simpatías por una Cuba libre, y los buques adquieren todo lo preciso para una larga navegación. Están, por otra parte, en contacto telegráfico con Woodford, su embajador en Madrid, por medio del cual esperan noticias e instrucciones.

La tensión crece cuando se sabe que una cincuentena de marineros ha desertado, situación que anuncia por sí sola la inminencia de una contienda. Se señala que ninguno de los desertores era natural de los Estados Unidos, situación entonces normal en su Marina, que solía reclutarlos en cualquier escala, y sobre la que depositaron excesivas esperanzas los españoles, al dudar de su moral combativa en la inminente guerra.

El 13 de marzo, ante la noticia de que ese día ha zarpado de Cádiz la escuadrilla de Villaamil, los buques americanos empiezan a zarpar a su vez de Lisboa con cierto apresuramiento, y el *San Francisco*, en concreto, sin los tapabocas en los cañones. El embajador llega a informar directamente a los

(5) RICKOVER, H. G.: *Cómo fue hundido el acorazado «Maine»*. Editorial Naval, Madrid, 1985.



Destructor *Terror*.

capitanes generales de Ferrol y Cádiz. Tras alguna demora y nuevo cambio de mensajes, el último buque americano zarpa el día 15.

Sus órdenes eran, para los pequeños, volver inmediatamente a los Estados Unidos, y para el *San Francisco* recoger en Gran Bretaña al recién entregado crucero protegido *New Orleans*, encargado allí por Brasil con el nombre de *Amazonas*, pero revendido antes de su puesta en servicio.

Las presiones de los mandos navales continuaban sobre McKinley, pero éste se negó a autorizar el alevoso ataque. Nada de esto se sabía en España, y persistieron los temores sobre la misión encomendada a los dos poderosos cruceros protegidos.

El 16 de marzo, Villaamil fondeaba en el Puerto de la Luz, y la preocupación llegó a tanto que el ministro de Marina, Bermejo, llegó a pensar en destacar al crucero *Cristóbal Colón* de la escuadra de instrucción para que escoltase a la amenazada escuadrilla. Pero de los cuatro cruceros de Cervera ya dos, el *Vizcaya* y el *Oquendo*, habían sido enviados a aguas americanas, con lo que pronto no le quedaría al almirante sino su buque insignia, el *Infanta María Teresa*, por lo que no se dio la orden.

Es difícil comprender cómo no se decidió entonces que los dos cruceros de Cervera convoyasen a la escuadrilla, con lo que todos se hubieran reunido en La Habana, donde dispondrían de carbón, algunas municiones y repuestos, los servicios del Arsenal y del flamante dique flotante y el apoyo de poderosas

baterías de costa. Si no la victoria, sí podrían haber hecho muy costoso el triunfo al enemigo, pero seguramente, y aparte otros factores, el abrumado Gobierno temió que con tal concentración provocaría inmediatamente una dura respuesta de los Estados Unidos, y la tan temida guerra sería inevitable. Al final, ni las concesiones ni la debilidad evitaron que la guerra estallase, y se arriesgaba inútilmente la escuadrilla.

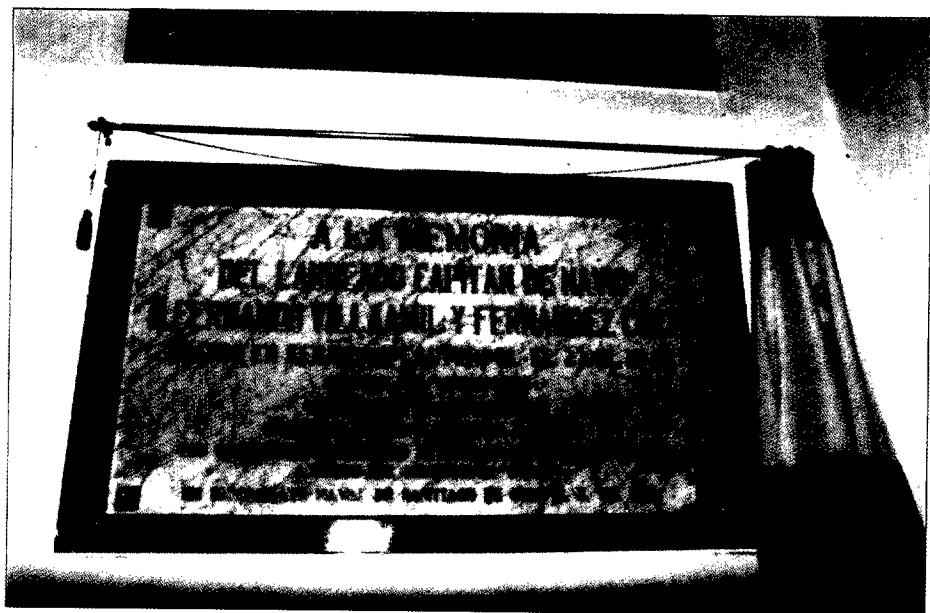
Villaamil zarpó el 24 de marzo, en rumbo directo a Puerto Rico y temiendo lo peor, pues además ya eran públicos los resultados de la investigación estadounidense sobre la catástrofe del *Maine*. Al cuarto día de navegación, y tras soportar tiempos contrarios, el *Ariete* se averió, debiendo ser tomado a remolque por el *Cádiz*; al día siguiente rompió el remolque, y se averiaba el *Azor*. Mientras se hacen las reparaciones y se preparan los remolques, los buques aprovechan para abastecerse de víveres y de carbón. Por último, Villaamil ordena a los *Plutón*, *Furor* y *Rayo* que se le adelanten explorando, mientras él remolca a los dos averiados convoyado por el *Terror*. Pero, al poco tiempo, los tres destacados desaparecen, y empieza una preocupada búsqueda, que sólo termina el 30 a las ocho de la noche, cuando el *Terror* se informa en San Vicente de Cabo Verde de que el día anterior habían entrado allí los tres destacados. El 1 de abril, toda la escuadrilla reunida fondeaba en el puerto de la entonces posesión portuguesa (6).

El enfado de Villaamil fue serio, calificando de «gatada» la actuación de sus subordinados y amenazando con abrirles una sumaria. Se ha hablado de que los pequeños y frágiles barquitos no podían afrontar el temporal y de la todavía larga travesía, pero ahora el lector sabe que había un temor mucho más concreto: el de ser «cazados» en mitad del Atlántico desarmados y con un aparejo provisional por, al menos, dos grandes cruceros enemigos. El hecho de que Villaamil los destacase para una descubierta lo demuestra, como lo hicieron los acontecimientos subsiguientes.

Pronto se supo en España que la escuadrilla estaba en Cabo Verde, la reacción de Cervera no se hizo esperar: en telegrama a Bermejo el 4 de abril, le indica que es muy peligroso que la escuadrilla continúe el viaje, y el 7 el ministro le ordena salir urgentemente con sus dos cruceros para allí, y añade: «Las instrucciones, que se ampliarán, son en esencia, proteger escuadrilla de torpederos que queda a sus órdenes, por estar en Europa *Amazonas* y *San Francisco*. No hay por ahora más buques americanos.»

El resto es bien conocido, cómo en San Vicente de Cabo Verde se reunieron posteriormente el *Oquendo*, el *Vizcaya* y el vapor *San Francisco*, de la Trasatlántica, con carbón para la escuadra, y cómo partió ésta hacia el Caribe el 29 de abril, mientras que los torpederos y los dos transportes volvían a España.

(6) Archivo D. Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués, Expedientes Personales, Cuerpo General, D. Francisco de la Rocha y Pérez de Molina, comandante del *Terror*.



Al final, aquel «bluff» de los buques estadounidenses en Lisboa, pues en eso quedó gracias a McKinley, y justo es reconocerlo, tuvo tremendas consecuencias, alterando todos los planes españoles.

Ni la escuadrilla pudo llegar a Cuba cómodamente y en tiempos de paz, ni los buques de Cervera pudieron terminar su alistamiento en los arsenales peninsulares. La travesía de los torpederos era ahora imposible, con la guerra declarada, y los destructores serían un estorbo más que una ayuda para los cruceros. Y ello por no entrar en otras consideraciones.

De lo que podía haber realizado la escuadrilla de llegar sin contratiempos a La Habana, la mejor referencia son los informes del enemigo, preocupado por que tal posibilidad llegara a ser cierta. En cuanto al valor de sus dotaciones no cabe la menor duda, bastante lo acreditaron el *Plutón* y el *Furor* durante toda la campaña de Santiago de Cuba hasta el aciago combate del 3 de julio, y el *Terror* ante San Juan de Puerto Rico.

Peró como suele suceder, y debería servir de enseñanza, la mala conducción de la crisis previa a una contienda puede ser decisiva para su resultado.

Agustín R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Doctor en Historia Contemporánea